



Auto Promet Sisak d.o.o.

Sisak, Zagrebačka 19

# STRATEŠKI PLAN ZA PERIOD 2016.-2018.g.

Sisak, 03.10.2016.



STRATEGIJA RAZVOJA TRGOVAČKOG DRUŠTVA AUTO PROMET  
SISAK D.O.O. ZA PERIOD 2016-2018.

---



*Danko Majić*

DANKO MAJIĆ  
Direktor  
AUTO PROMET SISAK d.o.o.

AUTO PROMET SISAK D.O.O.  
ZAGREBAČKA 19  
SISAK

|   |           |
|---|-----------|
| <b>SAŽETAK</b> .....  | <b>6</b>  |
| <b>1. UVOD</b> .....  | <b>7</b>  |
| <b>2. CILJEVI STRATEGIJE RAZVOJA DRUŠTVA</b> .....  | <b>9</b>  |
| <b>2.1. Vizija i misija</b> .....   | <b>9</b>  |
| <b>2.2. Definiranje ciljeva</b> .....   | <b>10</b> |
| 2.2.2. Opći ciljevi .....   | 10        |
| 2.2.3. Usklađenost sa strategijom Grada Siska i prometnom studijom Grada Siska .....        | 11        |
| 2.2.3.1. Strategija Grada Siska .....   | 11        |
| 2.2.3.2. Prometna studija Grada Siska .....   | 12        |
| 2.2.3.3. Pametni energetski Grad Sisak.....   | 16        |
| <b>3. VREMENSKI OBUHVAT STRATEGIJE</b> .....  | <b>21</b> |
| <b>4. PROSTORNI OBUHVAT STRATEGIJE</b> .....  | <b>21</b> |
| <b>5. ANALIZA POSTOJEĆEG STANJA</b> .....   | <b>22</b> |
| <b>5.1. Osnovne prostorne i demografske značajke područja opsluživanja prijevozom</b> ..... | <b>22</b> |
| 5.1.1. Prostorni plan uređenja Grada Siska .....  | 22        |
| 5.1.2. Urbanistički plan uređenja centra Grada Siska .....                                  | 28        |
| 5.1.3. Demografski trendovi .....   | 33        |
| <b>5.2. Organizacija prijevoza</b> .....  | <b>36</b> |
| 5.2.1. Javni linijski prijevoz .....  | 38        |
| 5.2.2. Poseban linijski prijevoz.....   | 38        |
| 5.2.3. Ostali prijevoz .....  | 38        |
| <b>5.3. Tarifni sustav</b> .....  | <b>39</b> |
| 5.3.1. Vrste vozni karata .....   | 40        |
| 5.3.2. Cijene vozni karata .....  | 41        |
| <b>5.4. Prevezeni putnici</b> .....   | <b>42</b> |
| <b>5.5. Sigurnost i zaštita u javnome prijevozu putnika</b> .....                           | <b>43</b> |
| 5.5.1. Sigurnost u prometu .....  | 43        |
| <b>5.6. Vozni park</b> .....  | <b>43</b> |
| 5.6.1. Održavanje vozila .....  | 43        |
| 5.6.2. Autobusni vozni park .....   | 44        |
| <b>5.7. Prometna infrastruktura i prometni objekti</b> .....                                | <b>46</b> |
| 5.7.1. Autobusna garaža .....   | 46        |
| 5.7.2. Autobusni kolodvor .....   | 46        |
| 5.7.3. Stajališta .....   | 48        |
| <b>5.8. Informiranje putnika</b> .....  | <b>49</b> |

|  |           |
|--|-----------|
| <b>5.9. Samoprocjena i ocjena postojećeg stanja .....</b>  | <b>49</b> |
| 5.9.1. Organizacija prometa .....  | 49        |
| 5.9.2. Tarifni sustav i financiranje.....  | 50        |
| 5.9.3. Sigurnost i zaštita u prometu .....   | 51        |
| <b>5.10. Način financiranja društva.....</b>   | <b>56</b> |
| <b>5.11. SWOT analiza tvrtke .....</b>   | <b>58</b> |
| <b>6. OSNOVNI PRAVCI STRATEGIJE .....</b>  | <b>59</b> |
| <b>6.1. Područje opsluživanja.....</b>   | <b>59</b> |
| <b>6.2. Prometni ciljevi.....</b>  | <b>59</b> |
| <b>6.3. Projekcija prometne potražnje.....</b>   | <b>60</b> |
| <b>6.4. Opis autobusnog podsustava kojime će društvo organizirati prijevoz.....</b>                              | <b>61</b> |
| 6.4.1. Prometna mreža .....  | 61        |
| 6.4.2. Odabir vozila u voznom parku .....  | 61        |
| 6.4.3. Izbor modela održavanja vozila.....   | 61        |
| 6.4.4. Nositelj održavanja voznog parka i infrastrukture.....  | 62        |
| <b>6.5. Tarifni sustav .....</b>   | <b>62</b> |
| <b>6.6. Informiranje putnika .....</b>   | <b>62</b> |
| <b>7. ORGANIZACIJSKA RAZVOJNA RJEŠENJA.....</b>  | <b>63</b> |
| <b>8. TRŽIŠTE.....</b>   | <b>65</b> |
| <b>9. KONKURENCIJA .....</b>   | <b>66</b> |
| <b>10. STRATEŠKE AKTIVNOSTI .....</b>  | <b>67</b> |
| <b>10.1. Poslovna organizacija.....</b>  | <b>68</b> |
| <b>10.2. Projekcija poslovnih ostvarenja .....</b>   | <b>70</b> |
| <b>10.3. Subvencije.....</b>   | <b>72</b> |
| <b>10.4. Investicije.....</b>  | <b>73</b> |
| <b>11. KONSOLIDACIJA POSLOVANJA, POTRAŽIVANJA, PRIJEDLOG MJERA ZA<br/>POBOLJŠANJE ADEKVATNOSTI KAPITALA.....</b> | <b>75</b> |
| <b>12. MJERE.....</b>  | <b>76</b> |
| <b>12.1. Mjera 1 .....</b>   | <b>76</b> |
| <b>12.2. Mjera 2 .....</b>   | <b>76</b> |
| <b>12.3. Mjera 3 .....</b>   | <b>76</b> |

|                                       |           |
|---------------------------------------|-----------|
| 12.4. Mjera 4 .....                   | 76        |
| 12.5. Mjera 5 .....                   | 76        |
| 12.6. Mjera 6 .....                   | 76        |
| 12.7. Mjera 7 .....                   | 76        |
| <b>13. FINANCIJSKI IZVORI .....</b>   | <b>77</b> |
| <b>14. DINAMIKA REALIZACIJE .....</b> | <b>77</b> |
| <b>15. UMJESTO ZAKLJUČKA .....</b>    | <b>78</b> |
| <b>16. PRILOZI .....</b>              | <b>79</b> |
| <b>17 EVIDENCIJA PROMJENA.....</b>    | <b>80</b> |

## SAŽETAK

Plan razvoja trgovačkog društva Auto Promet Sisak d.o.o. za period 2016.-2018. nužnost je kako i samog Društva tako i svih građana s područja koje gravitira gradu Sisku. Strateški plan je rezultat rada temeljenog na postojećim relevantnim strateškim dokumentima grada Siska, prometnoj strategiji grada Siska, povjesnim izvorima podataka te najvećim dijelom temeljena je na internim izvorima podataka samog društva. Izrada Strateškog plana trajala je pet mjeseci i okupila je ključne dionike društva. Tijekom izrade Strateškog plana postignuto je dublje razumijevanje uloge i značenja ovog dokumenta te je podignuta razina svijesti o razvojnim potrebama i ograničenjima s kojim je Društvo suočeno. Kroz Strateški plan detektiran je razvojni smjer Društva, te je sada jasnija slika daljnjeg razvoja upravi Društva ali i svim ostalim dionicima. To u daljnjem periodu treba poslužiti kao put u provedbi Strateškog plana. Krajnja svrha cijelog procesa strateškog planiranja i izrade Strateškog plana je osigurati konsolidaciju i daljnji razvoj Društva a što u konačnici znači kvalitetnu uslugu za građane i ostale dionike s područja grada Siska kao i u konačnici povećanje kvalitete života za sve građane Siska.

## 1. UVOD

Javni prijevoz putnika u Sisku obavlja trgovačko društvo Auto promet d.o.o. - društvo s ograničenom odgovornošću (dalje: Društvo) za prijevoz robe i putnika u javnom prometu i za turističku agenciju, koje je osnovano sukladno članku 4. stavku 1. točki 1. Zakona o komunalnom gospodarstvu. Društvo posluje od 1958. godine mijenjajući naziv i organizacijske oblike, ali pritom zadržavajući osnovne funkcije:

- ✚ Prijevoz putnika u lokalnom, županijskom, međuzupanijskom i međunarodnom prometu;
- ✚ Održavanje motornih vozila;
- ✚ Tehničko ispitivanje, analiza i popravak tahografa;
- ✚ Ostale prateće djelatnosti u prometu;

Nakon restrukturiranja, koje je provedeno prema prijedlogu mjera za restrukturiranje iz 2010.g. Danas je Društvo u 100%-tnom vlasništvu grada Siska sa ukupno 120 djelatnika, od čega je 13 na određeno vrijeme. Programom restrukturiranja realizirane su promjene u organizacijskoj strukturi, na način da je napravljena optimizacija broja zaposlenih i na taj način osigurano je obavljanje osnovne djelatnosti prijevoza putnika u javnom cestovnom prometu. Redizajniranom organizacijskom strukturom, na najmanju moguću mjeru, svedena su sva dodatna opterećenja u obavljanju osnovne djelatnosti prijevoza putnika linijskom, posebnom i ugovornom prijevozu kao i prijevozu učenika osnovnih škola ali i ostalih korisnika usluga prijevoza.

Danas je prijevoz organiziran u gradskom, širem gradskom, prigradskom i međuzupanijskom prometu na 16 linija sa 127 prolazaka dnevno, za što je na raspolaganju 39 autobusa. Imajući u vidu da tržište ne prihvaća neefikasnost, što je naročito došlo do izražaja u vrijeme recesije i ekonomske krize, ne smiju se iz vida izgubiti glavni faktori koji neposredno utječu na uspješnost poslovanja. U našem slučaju to su, uz ostale, troškovi prometovanja na

najnerentabilnijim linijama koje se ne odnose na komunalnu djelatnost, pa je, sukladno strateškim opredjeljenjima, donesena odluka o prestanku prometovanja na linijama u županijskom prometu, jer se ostvarenim prihodom nisu pokrivali troškovi prometovanja na istima.

Prijevoz posebnih kategorija građana reguliran je Odlukom o sufinanciranju troškova javnih prijevoza za određene kategorije građana koju je donijelo Gradsko vijeće Grada Siska na svojoj 16. Sjednici održanoj 30. Listopada 2015.g.



## 2. CILJEVI STRATEGIJE RAZVOJA DRUŠTVA

Poslovna strategija predstavlja izbor pravca u dužem vremenskom razdoblju, a ostvaruje se odgovarajućom organizacijom koja omogućava svrsishodan izbor pravih rješenja za izazove što ih nameće okruženje. Izbor strategijskih usmjerenja ovisi o procjeni realnih mogućnosti koje se mogu ostvariti u svom okruženju. Planovi, kao konkretizacija strategije i poslovne politike za određeno razdoblje trebaju biti fleksibilni s mogućnošću više alternativa za različite moguće situacije neizvjesne budućnosti

### 2.1. Vizija i misija

#### Misija

Misija trgovačkog društva Auto Promet Sisak d.o.o. je učinkovito i kvalitetno obavljanje komunalne djelatnosti javnog prijevoza putnika koje pridonosi stvaranju zadovoljstva stanovnika Grada Siska. Misija Auto Prometa Sisak d.o.o. je ostvariti zadano kvalitetnom suradnjom s lokalnom zajednicom, provodeći politiku zaštite okoliša, sigurnosti na radu, kvalitetan protok informacija sa socijalnim partnerima i transparentnim radom uprave primjenom poslovnih, profesionalnih i etičkih principa.

#### Vizija

Trgovačko društvo Auto Promet Sisak d.o.o. će se razvijati u smjeru postizanja europske razine učinkovitosti u obavljanju komunalnog i javnog prijevoza u Gradu Sisku odnosno Sisačko-moslavačkoj županiji, pa i šire kroz dokazano zadovoljstvo korisnika usluga uz napredak zasnovan na principima održivog razvoja.

## 2.2. Definiranje ciljeva

Najvažniji strateški cilj je stabilno poslovanje bez poslovnih gubitaka i zato se Grad Sisak, kao vlasnik opredijelio za koncepciju strateškog razvoja koju treba uklopiti u budući razvoj i intenzitet tržišnih i socijalnih potreba prijevoza putnika, sa varijantna poboljšanja elemenata financijske učinkovitosti društva.

Pri definiranju ciljeva ne smije se izgubiti iz vida smanjenje prometne potražnje koja se očituje u sve manjem broju prevezenih putnika sa plaćenim kartama, zatim ekonomska situacija koja opredjeljuje i sredstva u gradskom proračunu, što implicira pitanja subvencija, te zbog toga potrebna su nova promišljanja daljnjeg razvoja kroz partnerski odnos sa Gradom, kako bi Društvo ostvarilo svoju osnovnu namjenu pouzdanog prijevoznika putnika u javnom cestovnom prometu, a istovremeno ostvarilo zadovoljavajući poslovni rezultat.

### 2.2.2. Opći ciljevi

Kako je prethodno navedeno u poglavlju 2.2. ciljevi društva mogu se sažeti u slijedeće:

- Održiva kvalitativna razina komunalnog standard prijevoza putnika uz kontinuirano održavanje zadovoljstva kupaca;
- Kontinuirano povećanje prihoda kroz naplatu i razvoj novih usluga uz zadržavanje osnovne djelatnosti prijevoza putnika;
- Učinkovita suradnja s lokalnom zajednicom i osnivačem, temeljena na ugovornoj osnovi;
- Kvalitetna politika zaštite okoliša te odnosa sa lokalnom zajednicom i socijalnim partnerima;
- Zadovoljni i educirani ljudski resursi, uz postizanje optimalne učinkovitosti i efikasnosti istih;
- Financijsko i upravljačko restrukturiranje radi postizanja dugoročnog održivog poslovanja bez gubitaka;
- Održivi razvoj.

### **2.2.3. Usklađenost sa strategijom Grada Siska i prometnom studijom Grada Siska**

Cilj ove strategije jest potpuna usklađenost sa vezanim strateškim dokumentima Grada Siska, županije Sisačko-Moslavačke, te strategijama vezanim uz definiranje putničkog prometa na nacionalnoj razini.

#### **2.2.3.1. Strategija Grada Siska**

Glavna institucija zadužena za planiranje razvitka grada Siska je Gradska uprava odnosno jedinica lokalne samouprave „Grad Sisak“. Za strateško planiranje odgovorna je Gradonačelnica Grada Siska, uz suradnju sa stručnim djelatnicima Grada. Grad Sisak je u rujnu 2014 izradio Strateški plan Grada Siska za razdoblje 2014. – 2016. Svrha strateškog planiranja jest definiranje i prikupljanje informacija iz svih relevantnih izvora poradi utvrđivanja ključnih elemenata o osnovnim tendencijama među građanima glede za njih važnih komunalnih, infrastrukturnih, kulturnih, zdravstveno - socijalnih i drugih potreba, a sve u cilju njihovog maksimalnog zadovoljenja. Strateški plan je okvirni operativni provedbeni plan za ostvarenje ciljeva važnih za grad. Za izradu i praćenje provođenja strateškog plana imenovana je radna skupina od pet članova koja uz Gradonačelnicu radi na pripremi, izradi i praćenju provedbe i realizacije plana.

Osim Strateškog plana Grad Sisak ima i vrlo važan dokument – Strategiju razvoja Grada Siska 2015. – 2020. Razvojna strategija temeljni je dokument planiranja održivog društvenog i gospodarskog razvoja koje će odrediti smjernice za novi identitet i novu orijentaciju grada Siska. Svrha Razvojne strategije je postići da Sisak postane grad pozitivne energije, centar novog gospodarstava, razvijen i infrastrukturno opremljen usmjeren na razvoj gdje će građani moći živjeti prosperitetno, sigurno i u zdravom okolišu. Za provođenje strategije zadužena je Gradonačelnica zajedno sa gradskom upravom. Razlika između Strategije i Strateškog plana je u tome da se strateški plan donosi za trogodišnje razdoblje i postaje okvirni operativni provedbeni plan za ostvarenje ciljeva, dok strategija daje samo smjernice te određuje prioritete za dugoročni razvoj.

Osim Gradonačelnice, važnu ulogu u planiranju razvitka grada imaju odjeli gradske uprave:

- ✦ Upravni odjel za prostorno uređenje i zaštitu okoliša;
- ✦ Upravni odjel za gospodarstvo i komunalni sustav;
- ✦ Upravni odjel za proračun i financije;

Budući da je Grad Sisak u sastavu jedinice regionalne samouprave, Sisačko – moslavačke županije, određeni utjecaj na planiranje razvitka grada ima i Sisačko moslavačka županija. Kod elementa od državnog značenja (npr. autocesta ili glavne željezničke pruge) utjecaj na planiranje razvitka grada Siska ima Republika Hrvatska. Strategija razvoja društva Auto Promet Sisak d.o.o. u potpunosti se nadovezuje i kompatibilna je sa ključnim strateškim dokumentima Grada Siska.

#### **2.2.3.2. Prometna studija Grada Siska**

Prometna studija Grada Siska je planski dokument grada u području prometa i izrađena je 2007. godine. U tijeku je izrada nove prometne studije SUMP (skraćenica) a koja bi trebala biti završena do kraja 2016.g. Sastoji se od detaljne analize postojećeg stanja prometa, analize aktualne planske dokumentacije u to vrijeme, prometne prognoze i prijedloga rješenja. Prijedlozi rješenja obuhvaćaju sve oblike prometa: cestovnog, gradskog, biciklističkog, pješačkog, javnog prijevoza, dostavnog prometa, željezničkog, zračnog, te riječnog prometa.

U pogledu cestovnog prometa studija naglašava potrebu izgradnje novih mostova preko Kupe Save i Odre te potrebu denivelacije cestovnih prijelaza preko pruge. Posebno je naglašena potreba rješavanja problema Starog mosta i mosta preko Odre.

Vezano za raskrižja važnijih prometnica predlaže se izgradnja kružnih raskrižja na lokacijama gdje god je to građevinski izvedivo. S realizacijom ove preporuke o kružnim raskrižjima treba se postupati pažljivo jer postoje precizna pravila kada su kružna raskrižja prometno opravdana. Izgradnja kružnog raskrižja na čvorištu na kojem ne postoje prometni ili prostorni uvjeti može učiniti veliku štetu tom čvorištu i prometnom sustavu cijelog područja.

U segmentu javnog gradskog prijevoza studijom se predlaže uvođenje novih linija za područja koja nisu dobro pokrivena postojećim javnim prijevozom. Ovaj prijedlog je djelomično ostvaren uvođenjem nove linije prema Zelenom brijegu.

U segmentu parkiranja studijom se predlaže provođenje mjera destimulacije korištenja osobnih vozila čime bi se smanjila potražnja za parkiranjem. Ovo je dobar prijedlog u skladu s načelima održivog prometnog planiranja. Za rješavanje potrebe parkiranja koje nije moguće eliminirati predlaže se izgradnja parkirališta na obodu središta grada što je bolja mjera nego ona predložena

UPU-om kojom se predviđa zadovoljavanje potreba za parkiranjem samo uličnim parkiranjem. Za dostavni promet studijom se predlaže uvođenje vremenskog ograničenja odnosno zabrane obavljanja dostave u vremenu od (7-9 i 15-17 sati), osim ako ne postoje izdvojene površine za parkiranje dostavnih vozila. Ovo je dobra mjera i treba težiti pridržavanju te mjere.

Za biciklistički promet predlaže se realizacija cjelovite mreže biciklističkih staza na području Grada. To pretpostavlja barem tri longitudinalna pravca i to u pojasu D37, pojasu D36 kao i središnjem pravcu koji će odrediti izgradnja novog mosta i produženje Fistrovićeve ulice (istočna obilaznica). Isto tako značajan je pravac istok-zapad u pojasu D36, kao i pomoćni transverzalni pravci prema Galdovu preko galdovačkog mosta i mosta uz mjesto Crnac. Ovo je vrlo važna mjera za razvitak održivog prometa i biti će detaljno razrađena kroz prijedloge SUMP-a.

Pješački promet nije odviše detaljno obrađen u Studiji. Načelno je naglašena potreba razvitka pješačkih zona na području gradskog središta ali nema prijedloga detaljnih rješenja. Navodi se potreba uspostave pješačkih zona kod željezničkog kolodvora, Trga Ljudevita Posavskog i Trga bana J. Jelačića s proširenjem prema starom mostu preko Kupe.

Za javni putnički i teretni promet predlaže se izgradnja novog kolodvora, uvođenje usluge prijevoza na poziv, izgradnja logističkog centra na području Capraga te kamionskog

terminala. Izgradnja novog kolodvora najvjerojatnije nije opravdano rješenje jer bi bio daleko od središta grada (objašnjeno u analizi prostornih planova). Prijevoz na poziv je dobra mjera za prometno povezivanje prostora na kojima nije opravdano uvođenje javnog linijskog prijevoza putnika, a izgradnja logističkog centra i kamionskog terminala treba pratiti razvitak industrije odnosno te mjere treba realizirati kad se za to stvori prometna potreba.

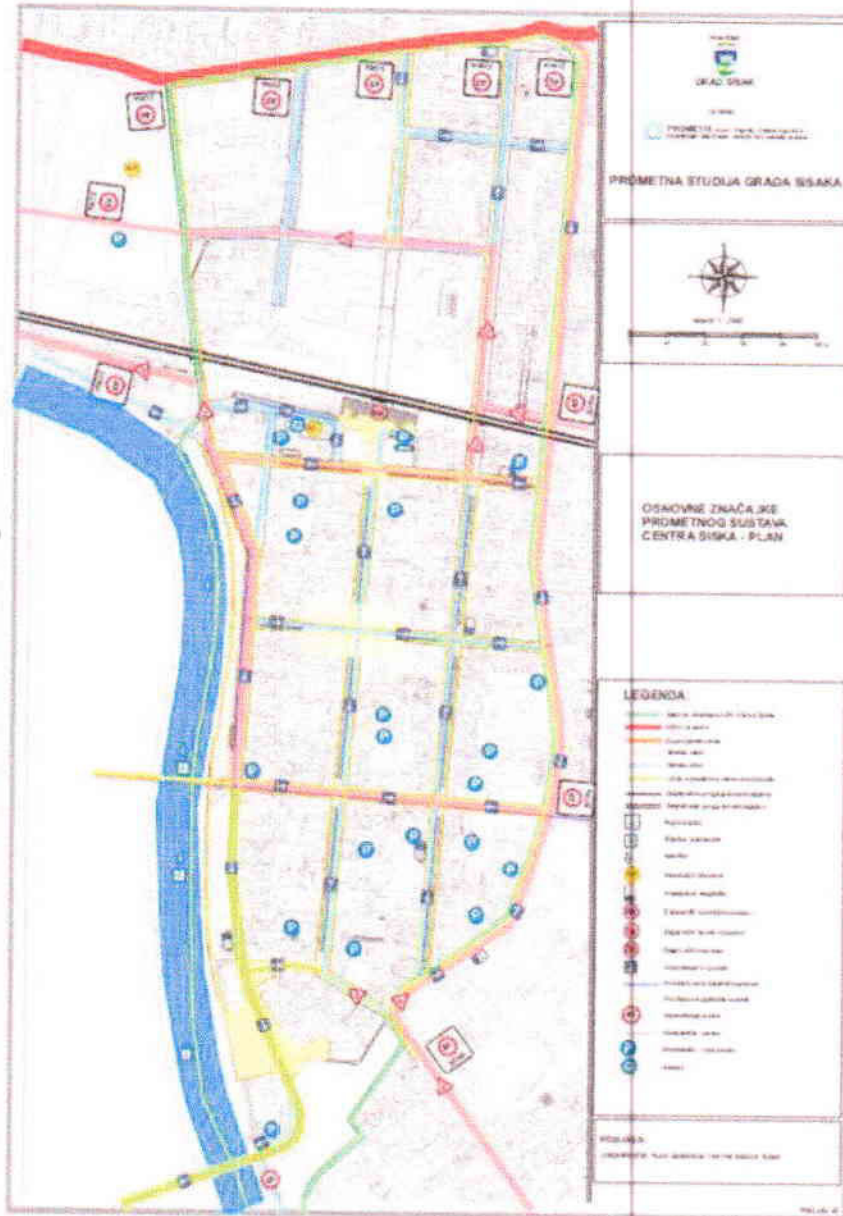
Za Taxi prijevoz se u studiji navodi da ima minimalnu ulogu u javnom prijevozu, što ne udovoljava potrebama niti građana niti taksista, te u tom dijelu postoji potreba detaljne analize i razvoja ove vrste prijevoza koja može biti rentabilna i zastupljena u znatno većoj mjeri, poglavito kada je u pitanju prijevoz manjeg broja putnika na relacijama s manjom potražnjom. Taksij prijevoz će se posebno analizirati u SUMP-u te će se dati prijedlozi za njegovo unaprjeđenje.

U željezničkom prometu studija predviđa, odnosno usklađuje se s nacionalnim planovima razvitka željezničkog prometa. Glavni prijedlozi vezani za grad Sisak su izgradnju drugog kolosijeka pruge Zagreb-Sisak-Novska, novog pružnog pravca Sisak-Kutina, kao i otvaranje i uvođenje u funkciju postojećeg željezničkog pravca Sisak-Karlovac, koji trenutno nije u funkciji zatim rekonstrukciju putničke stanice s izgradnjom perona, kao i modernizaciju teretne stanice uključujući kontejnersku bazu. Uz navedeno, na području Siska planirani su značajni zahvati, u koje će se uključiti i Grad Sisak a odnose se na denivelaciju većeg broja pružnih prijelaza.

U segmentu zračnog prometa studija je usklađena s ostalom planovima i zbog blizine i dobre povezanosti sa zračnom lukom Zagreb predviđa smo izgradnju manjeg zračnog pristaništa i dva heliodroma.

Za riječni promet studija predviđa zadržavanje i modernizaciju luke za tekuće terete na Savi i luke za rasute terete na Kupi. Studija također naglašava potencijal putničkog turističkog prometa na Kupi i Savi uzimajući u obzir mogućnost izgradnje pristaništa za turističke brodove na Kupi na lokaciji uz Rimsku ulicu. Za sve investicije u riječnu infrastrukturu potrebno je prije donošenja odluke o realizaciji izraditi analizu troškova i koristiti budući da je upitna

potražnja za ovakvom vrstom prometne usluge.



Slika 1. Izvadak iz Prometne studije Grada Siska - rješenja za središte Grada

### 2.2.3.3. Pametni energetski Grad Sisak

Strategija Pametni energetski Grad Sisak izrađena je 2011. godine. Tim dokumentom se detaljno opisuje strategija koju je Grad Sisak izradio sa svrhom postizanja značajnog smanjenja emisija CO<sub>2</sub> do 2020. godine u ključnim sektorima djelatnosti u gradu, a u skladu s Europskim direktivama koje su dio inicijative Sporazuma gradonačelnika. Strategija između ostalog pokriva i sektor prometa odnosno transportni sektor. Strategija daje mjere za optimizaciju prometnog sustava kroz:

- ✚ Zaštita centra grada
- ✚ Gradska povezanost
- ✚ Vozni park Grada Siska
- ✚ Javni prijevoz
- ✚ Osobna vozila
- ✚ Informiranje / osviještenost

#### Zaštita centra Grada

U ovom segmentu predlaže se označavanje pješačkih zona u područjima centra grada. Spominje se i „kreiranjem visoko kvalitetnih kružnih tokova između obje strane rijeke Kupe“ što nije detaljno precizirano. Ovdje je potrebno napomenuti da predlaganje raskrižja s kružnim tokom prometa ne može biti općenita mjera nego se ona mogu predlagati samo na lokacijama na kojima je to prometno i prostorno opravdano.

Kao druga mjera u ovom segmentu navodi se primjena sustava javnih bicikala. Ovo je dobra mjera za poticanje održive mobilnost, ali se predlaže 120 bicikala što je za prvu fazu realizacije u Sisku znatno previše.

#### Gradska povezanost

U ovom segmentu predlaže se novi most preko Kupe što je neophodna mjera za Grad Sisak i treba je potencirati. Druga mjera je izgradnja biciklističkih staza. Za ovo mjeru kao aktivnosti predlažu se izrada ploča s kartom biciklističkih staza; uspostava mreže garaža za bicikle,



promoviranje i ohrabrivanje korištenja bicikala kao transportnog sredstva, posebno na kraćim udaljenostima, početak obuke u osnovnim školama o načinu ponašanja u prometu i autoškolama. Međutim ovo nisu najvažnije aktivnosti u tom segmentu. Kao prvi korak trebalo bi izraditi projekt cjelovite integrirane mreže biciklističkih traka i staza na području grada te krenuti u postepenu realizaciju elemenata te mreže.

### **Vozni park Grada Siska**

U području voznog parka predlaže se modernizacija voznog parka svih vozila u vlasništvu Grada, gospodarenje energijom voznog parka, uvođenje biogoriva/vozila na električni pogon. Ova mjera neće dati veliki konkretni učinak ali je dobar primjer građanima u poticanju održive mobilnosti.

### **Javni prijevoz**

U području javnog prijevoza predlaže se nadogradnja voznog parka; U ovom području predlaže se i potpuna reorganizacije i restrukturiranja linija i voznih redova javnog prijevoza. Slijedeća mjera u ovom području je Upravljanje energijom autobusnog voznog parka. Ova mjera u osnovi predviđa uvođenje sustava „fleet managementa“ kojim bi se optimizirala potrošnja goriva.

### **Informiranje / osviještenost**

U ovom području predlažu se marketinške mjere „Jedan dan bez automobila“, promoviranje korištenja biogoriva (alternativnih goriva), tečajevi eko vožnje. Ovo su kvalitetne mjere koje ne zahtijevaju znatne financijske izdatke, a mogu dati velike učinke.

### **Osobna vozila**

U području osobnih vozila predlažu se mjere poticanja zajedničkog korištenja osobnih vozila (ride sharing, car pooling, car sharing) kao jedne od mjera održivog načina prijevoza u gradovima. Ove mjere se predlažu za vožnje po gradu i okolici, ali bih je svakako trebalo proširiti i na zajedničke vožnje prema susjednim gradovima, posebno prema Zagrebu.

#### **Projekt za uređenje i izgradnju biciklističke staze u Fistrovićevoj ulici u Sisku**

Predmet ovog glavnog projekta je uređenje i izgradnja biciklističke staze u Fistrovićevoj ul. u Sisku, s korekcijom širine pješačke staze. Projekt je dobar poticaj održivoj mobilnosti jer će staza omogućiti sigurnije i jednostavnije kretanje biciklista u koridoru državne ceste D36. Potrebno je ustrajati na realizaciji ovog projekta.

#### **Projekt za izgradnju biciklističko-pješačke staze na odranskom nasipu u Sisku**

Predmet ovog glavnog projekta je izgradnja biciklističko-pješačke staze na Odranskom nasipu u Sisku. Ova staza je u funkciji rekreativnog pješačenja i biciklizma međutim može biti i u funkciji bicikliranja za obavljanje svakodnevnih aktivnosti za stanovnike Zelenog brijega ako bi se napravili biciklističko pješački spojevi nove staze s postojećim ulicama. Stazu za dolazak u centar Siska biciklom mogu koristiti i stanovnici sjevernih naselja. Staza je dobar poticaj održivoj mobilnosti na području grada Siska.

#### **Projekt za uređenje i izgradnju biciklističkih staza u Sisku**

Projekt uređenja i izgradnje biciklističkih staza je u tijeku te se dovršetak izgradnje očekuje u narednom periodu. Ovaj projekt je veliki doprinos poticanju održivog prometa na području grada Sisak jer se staza nalazi u samom središtu gdje je veliki intenzitet kretanja biciklista i automobila. Izgradnjom staze olakšat će se kretanje biciklista što će još više potaknuti građane na korištenje bicikla za obavljanje svakodnevnih aktivnosti umjesto automobila. Osim projektom nastavlja se kontinuirano širenje biciklističkih koridora za formiranje zaokružene i cjelovite mreže biciklističkih staza i trakova na užem području Grada Siska.

#### **Glavni projekt za ishodenje građevinske dozvole za uređenje i izgradnju biciklističke staze u Ulici Nikole Mikca, ulici Antuna Cuvaja i Quirinovoj ulici u Sisku**

Predmet ovog projekta je uređenje i izgradnja biciklističke staze u Ul. Nikole Mikca, Ul. Antuna Cuvaja i Quirinovoj ul. u Sisku. Izgradnjom biciklističkih površina nastavlja se sa daljnjim širenjem biciklističke mreže na području Grada Siska, odnosno osiguranjem koridora za sve veći biciklistički promet što je značajan doprinos poticanju održive mobilnosti na području grada Siska. Potrebno je ustrajati na realizaciji ovog rješenja.

### **Idejno urbanističko-arhitektonsko rješenje javnog katnog parkirališta u ulici Ante Starčevića**

Projektom se predviđa montažna garaža u dvije etaže sa 72 mjesta za parkiranje. Lokacija je relativno blizu planiranoj pješačkoj zoni što može biti dobra ponuda parkirališnih kapaciteta za potrebe pješačke zone. Međutim u garaži se osiguravan relativno mali broj mjesta za parkiranje pa opravdanost investicije može biti upitna. Potrebno je istražiti mogućnost realizacije garaže s većim kapacitetom na nekoj drugoj lokaciji također u blizini središta.

### **Idejno rješenje kružnog raskrižja kod Interspara**

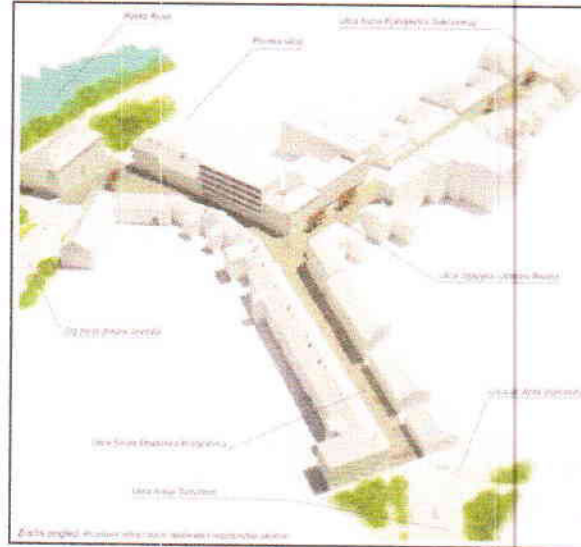
Projektom je predviđena realizacije kružnog raskrižja na lokaciji postojećeg semaforiziranog raskrižja. Budući da se ovdje radi o gradskoj obilaznici te nije potrebno dodatno usporenje prometa, a klasično raskrižje primjereno zadovoljava prometnu potražnu realizacija ovog projekta nije nužna.

### **Glavni projekt novog cestovnog mosta na Kupi**

Apsolutno opravdan (potreban) projekt. Prometno nije važno kakvo će biti arhitektonsko ili građevinsko rješenje mosta. On je prometno opravdan, nužan i može značajno doprinijeti rasterećenju cijelog prometnog sustava središta grada Siska.

### **Idejni projekt pješačke zone u Sisku**

Projekt predviđa uređenje pješačke zone u Kranjčevićevoj i Radićevoj ulici i radovi na realizaciji tog projekta su u tijeku i za očekivati je da će biti završeni do kraja 2016.g. Ovo je dobar primjer izmicanja prometa iz najužeg gradskog središta i prenamjena prostora od prostora za vozila u prostor za kretanje i boravak ljudi što je u potpunosti u duhu promicanja održive mobilnosti u gradovima i povećanja kvalitete života u gradovima. Područje planirane gradske pješačke zone obuhvaća cjeloviti prostor Ulice S. S. Kranjčevića te južni dio Ulice S. i A. Radića, od raskrižja s Ulicom I. K. Sakcinskog na sjeveru do Ulice S. S. Kranjčevića na jugu. Isti prostor proteže se u smjeru sjever-jug u dužini od 220 m, te u smjeru istok-zapad u dužini od 200 m, što daje ukupnu površinu gradske pješačke zone od cca 7.400 m<sup>2</sup>.



**Slika 2. Izvadak iz idejnog projekta „Gradska pješačka zona u Sisku“ izrađivača Ured ovlaštene arhitekture Darka Perinčić, travanj 2015.**

### **Glavni projekt komunalnog pristaništa na rijeci Kupa u Sisku**

Projekt predviđa uređenje komunalnog pristaništa s plutajućim gatovima, parkiralištem, šetnicom, i upravnom zgradom. Ovaj projekt je dobar poticaj pokretanju aktivnosti na rijeci pa time i riječnog prometa u turističke svrhe. Projekt je razrađen na razini glavnog projekta ali iz dokumentacije nije vidljivo postoji li studijska dokumentacije temeljem koje bi se donijela odluka o isplativosti realizacije ovog projekta. Ako takva studija ne postoji potrebno ju je nužno izraditi prije donošenja odluke o realizaciji projekta.

### **Studija varijantnih rješenja vođenja prometa u koridoru državne ceste D36 na dionici Žažina – Sisak**

Studija daje dvije varijante dionice. Jedna varijanta zadržava postojeću trasu do samog ulaska u Sisak gdje se izdvaja iz postojeće trase i spaja na novi most preko rijeke Odre. Ova varijante je dobra jer nije preskupa ali bi trebala korekciju oštrog zavoja na prilazu novom mostu iz smjera Žažine.

Varijanta B nudi obilaznicu od Žažine do novog mosta preko rijeke Odre. Ova varijanta bi

bila u funkciji samo daljanskog prometa produjila bi putovanja pa je upitno koliko je to opravdano rješenje.

#### **Glavni projekt nove ceste južno od Školske ulice u Sisku**

Projekt ulice koja je nužna kao spoj ceste D37 sa novim mostom preko Kupe. Cesta je nužna kao sastavni dio projekta novog mosta. Projekt ima izdanu lokacijsku dozvolu. Budući da postoji ulica paralelna s tom ulicom koja ima dobar kapacitet i tehničke elemente ovaj projekt ne treba biti prvi na listi prioriteta.

#### **Prometni projekt ulica u centru grada Siska**

Projekt je vrijedna baza podataka o horizontalnoj i vertikalnoj signalizaciji koji sadrži i postojeće stanje i prijedlog novog stanja koje bi bilo potpuno usklađeno s važećim propisima. Baza podataka o vertikalnoj signalizaciji postoji u gradskom GIS-u pa projekt vertikalne signalizacije više nema ključnu važnost. Projekt horizontalne signalizacije bi trebalo integrirati u gradski GIS.

### **3. VREMENSKI OBUHVAT STRATEGIJE**

Vremenski obuhvat strategije razvoja trgovačkog društva Auto Promet Sisak d.o.o. je: 01. studeni 2016.g. – 01. studeni 2018.g.

### **4. PROSTORNI OBUHVAT STRATEGIJE**

Područje Grada Siska i Sisačko-moslavačke županije.

## 5. ANALIZA POSTOJEĆEG STANJA

### 5.1. Osnovne prostorne i demografske značajke područja opsluživanja prijevozom

#### 5.1.1. Prostorni plan uređenja Grada Siska

Osnovne postavke prometnog sustava predloženog PPUG-om proizlaze kako iz dokumenata prostornog uređenja šireg područja tako i iz Strategije prometnog razvitka države (Narodne novine, br. 139/99), Studije prometnog sustava Sisačko-moslavačke županije, te Studije Prostorno-tehničkih rješenja cestovnih priključaka Grada Siska na autocestu Zagreb-Dubrovnik.

Daljnji sveukupni razvitak ovoga područja vrlo je usko povezan s razvojem moderne prometne mreže kojom bi se Grad Sisak kvalitetno povezoao u državni i županijski prometni sustav. Iz navedenog se može zaključiti da ovaj plan ne obrađuje urbana prometna rješenja naselja Sisak i ostalih naselja već se prvenstveno bavi povezivanjem Sisak i okolnih naselja u županijski i državni prometni sustav. Iz tog razlog SUMP Grada Siska bit će dokument koji će se spustiti na detaljniju razinu planiranja na području grada Siska od PPUG-a odnosno dat će rješenja koja nisu pokrivena ovim planom.

Budući da je plan donesen u travnju 2013. godine dio prometnih rješenja temeljen je na staroj Strategije prometnog razvitka Republike Hrvatske koja je donesena 1999. godine. Nova strategija prometnog razvitka RH donesena je 2015. godine pa će se u slijedećoj izmjeni plana, isti morati uskladiti s novom Strategijom. Rješenja SUMP-a koja će se doticati rješenja na strateškoj državnoj razini bit će usklađena s novom Strategijom.

Osnovna prometna rješenja predložena PPUG-om su:

Cestovni promet:

- ✦ Autocesta Zagreb Sisak s priključcima na prometnu mrežu Grda Sisak

- ✦ Brza cesta Popovača – Sisak – Karlovac
- ✦ Cesta Popvača - Sisak
- ✦ Cestovni most preko Save kod Kratečkog ili kod Lukavca Posavskog.

#### Željeznički promet:

- ✦ Dogradnja drugog kolosijeka na pruzi Zagreb – Sisak
- ✦ Nova pruga visoke brzine Zagreb – Sisak – Novska (3 varijante)
- ✦ Pruga Sisak – Novska – modernizacija
- ✦ Pruga Sisak – Glina – Karlovac – zakup, koncesija, prodaja

#### Riječni promet

- ✦ Izgradnja riječna luke Sisak (luka državnog značaja) – južno od naselja Crnac
- ✦ zadržavanje lokacije luke na Kupi (gospodarska zona)
- ✦ zadržavanje lokacije luke za prekrcaj nafte (Crnac)
- ✦ kanaliziranje Save do Siska ili Rugvice (IV klasa) i Kupe od Siska do Karlovca (II klasa)

#### Zračni promet

- ✦ uzletište kod Šašine Grede

Planirana cesta na pravcu Popovača-Sisak prolazi sjevernim dijelom Siska dijelom po trasi postojeće gradske prometnice, te preko novog mosta prelazi Odru i zapadno od Sela se nadovezuje na postojeću državnu cestu br. 36. Na ovom dijelu čini spojnu prometnicu na sjeverno čvorište autoceste. Planirana Brza cesta na pravcu Popovača-Sisak-Slunj bila bi položena istočno i južno od Siska. Cesta od Popovače do Siska prolazi jedinstvenom trasom, a kod Novog Sela Palanječkog se dijeli na planiranu državnu cestu u smjeru sjevernog čvorišta i na brzu cestu u smjeru Slunja (dijelom po postojećoj istočnoj obilaznici). Uz ove dvije trase predviđena je i alternativna trasa brze ceste na pravcu Sisak-Hrvatska Kostajnica, koja bi većim dijelom prolazila uz magistralnu glavnu željezničku prugu. Ove prometnice su predviđene kao glavni cestovni pravci tranzitnog prometa kroz područje Grada Siska, a povezane su s mrežom županijskih i lokalnih cesta putem deniveliranih raskrižja (čvorišta).

U segmentu cestovnog prometa PPUG-om su smjelo predloženo brojni pravci brzih cesta na širem području grada Siska. Međutim kod planiranja realizacije potrebno je voditi računa o

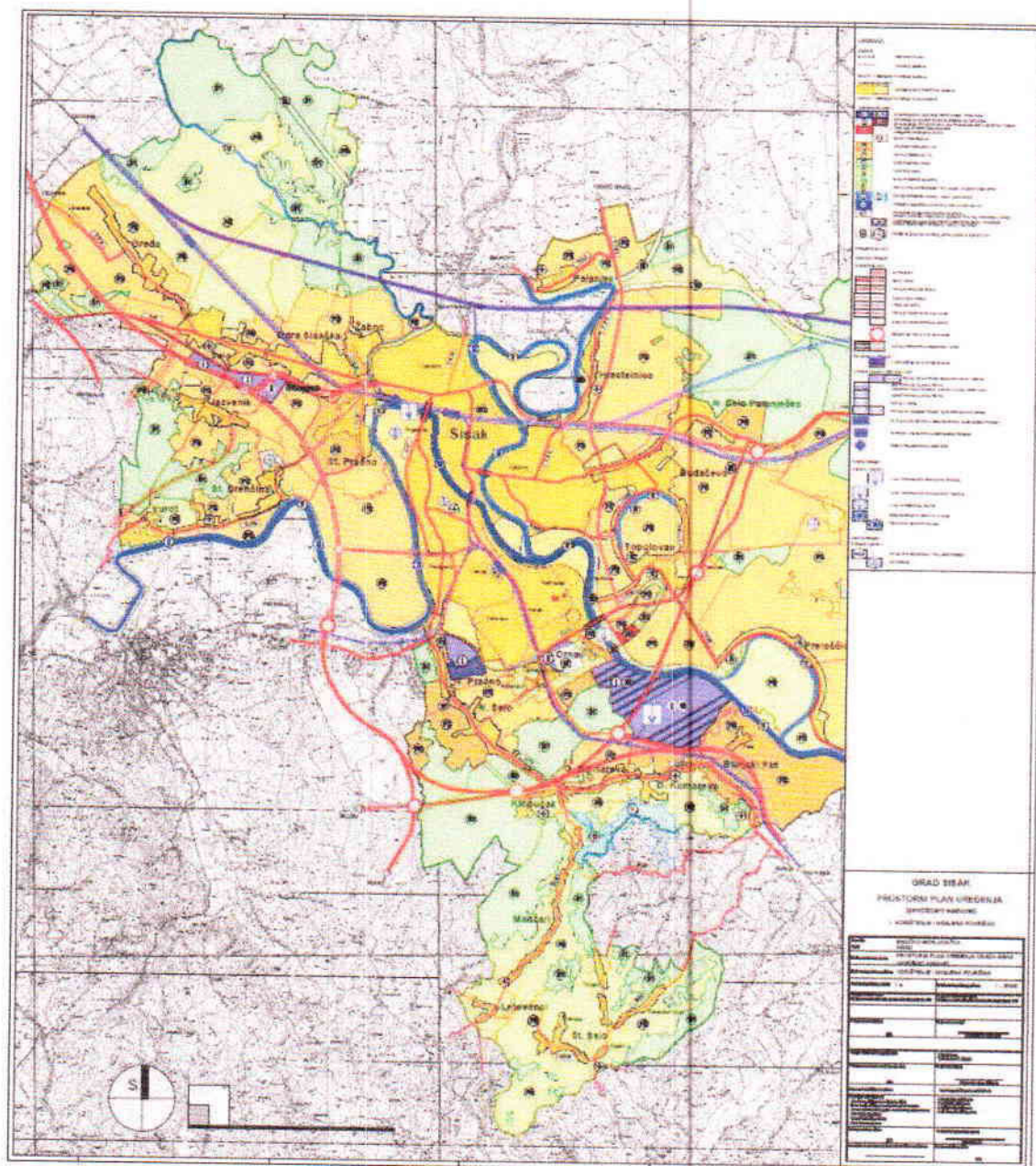
prometnoj opravdanosti i ne treba žuriti s izgradnjom novih koridora dokle god se, sa značajnom pouzdanošću, ne bude moglo, predvidjeti intenzitet prometa koji bi opravdao izgradnju nove prometnice. Od svih predloženih prometnica u PPUG-u najveću opravdanost može imati brza cesta Popovača – Sisak – Karlovac ali je treba postepeno planirati i graditi – prvo dionice koje bi bile obilaznice gradova a zatim spojeve između gradova.

U segmentu željezničkog prometa u smislu poticanja održive mobilnosti prioritet treba dati izgradnji drugog kolosijeka prema Zagrebu. Na taj način bi se povećala propusna moć pruge, pouzdanost i prometna brzina vlakova, na razinu prihvatljivu za svakodnevna poslovna i školska (studentska) putovanja. Na taj način bi ljudi mogli živjeti u Sisku i svakodnevno bez problema putovati u Zagreb javnim prijevozom. Danas je brzo i pouzdano putovanje moguće jedino osobnim automobilom što je i financijski i ekološki neprihvatljivo. Bolje povezivanje Siska sa Zagrebom bi smanjilo iseljavanja iz Sisak ili čak potaknulo da se određeni broj ljudi u budućnosti preseli iz Zagreba u Sisak. To bi pozitivno utjecalo i na Zagreb jer bi smanjilo centralizaciju stanovništva u na prostoru Zagreba.

U segmentu riječnog prometa (prometa na unutarnjim plovnim putovima) potiče se realizacija infrastrukture (luka) za prijevoz tereta. Funkcija rijeke u prijevozu putnika je zanemarena. Budući da prijevoz putnika rijekom može biti ekološki i energetske prihvatljiv (elektro brodovi) potrebno je veću pažnju pridodati i takvom obliku prijevoza, bilo u turističke svrhe, bilo u funkciji prijevoza za obavljanje svakodnevnih djelatnosti.

U Zračnom prometu ne predviđaju se značajnije aktivnosti osim realizacije sportskog uzletišta, što je u potpunosti opravdano jer se zračna luka Zagreb nalazi na maloj udaljenosti od Siska, a uz potencijalnu izgradnju drugog željezničkog kolosijeka Sisak će biti potpuno dobro povezan sa zračnom lukom.





Slika 3. Izvadak iz PPUG-a Generalni urbanistički plan Grada Siska

Generalni urbanistički plan grada Siska donesen je u ožujku 2011. godine. To je plan nižeg reda od PPUG-a pa je usklađen s odredbama PPUG-a. Važeća verzija GUP-a izrađena je i donesena prije donošenja zadnje verzije PPUG ali je usklađen s prethodnim verzijama PPUG-a Iako se danas više ne izrađuju GUP-ovi on će biti na snazi do njegovog opoziva.

Glavni prijedlozi GUP-a u području prometa su:

Cestovni promet:

- ✚ Nova trasa državne ceste D36 do čvorišta „Novo Selo“
- ✚ Nova trasa južne spojne ceste
- ✚ Nova trasa državne ceste D37
- ✚ Istočna obilaznica (do D36 preko novog mosta do Capraga)
- ✚ Cesta paralelna sa Školskom ulicom Biciklistički promet
- ✚ Preporuča se koristiti studiju „Smjernice za projektiranje i gradnju biciklističkih staza“, Trafficon 2009
- ✚ Obveza zaštitne širine između biciklističke staze i kolnika

Pješački promet:

- ✚ Pješačka zona u gradskom središtu
- ✚ Šetnica od centra do Starog grada

Željeznički promet:

- ✚ Drugi kolosijek do Zagreba
- ✚ Pruga Sisak – Caprag - Karlovac
- ✚ Stajalište kod tržnice

Vodni promet:

- ✚ Turistički izletnički promet
- ✚ Izgradnja turističke sportske lučice na Kupu pokraj gradskog stadiona NK Segeste

Zračni promet:

- ✚ Izgradnja helidroma

U području cestovnog prometa glavni prioritet u kontekstu održive mobilnosti je izgradnja istočne obilaznice od D36 do Capraga. Ovim koridorom bi se završio cestovni „prsten“ na obodu središta Grada što čime bi se ostvarila dobra platforma za razvijanje održivih oblika prometovanja (pješačenje, biciklizam, javni prijevoz) u središtu Grada. Ostale prijedloge moguće je svrstati u sekundarni prioritet.

U području biciklističkog prometa potencirano je uređenje biciklističkih staza i trakova što je pozitivno s gledišta održivog prometa. U GUP-u se preporuča korištenje smjernica za projektiranje i gradnju biciklističkih staza što je također dobro jer Republika Hrvatska u vrijeme izrade GUP-a još nije imala službeni dokument (pravilnik ili normu) koja bi regulirala ovo, za promet, vrlo važno područje. U ožujku ove godine donesen je pravilnik o biciklističkoj infrastrukturi pa se od tada biciklistička infrastruktura planira, projektira i izvodi u skladu s tim pravilnikom. U GUP-u je definirana potreba razdjelnog pojasa od 0,75 m između kolnika i biciklističke staze što je u Gradu, u skućenim prostornim uvjetima vrlo teško ostvariti. Iz tog razloga se predlaže ukidanje ovog uvjeta jer je bolje da biciklistička staza u gradu bude i neposredno uz kolnik nego da je uopće nema.

Pješački promet je značajno potenciran u GUP-u što je vrlo pozitivno s gledišta održivog prometa. Predviđa se pješačka zona u središtu Grada odnosno zona ograničenog motornog prometa. Detalji zone odredit će se dokumentima prostornog uređenja niže razine. Predviđa se i uređena pješačko-biciklistička veza između središta grada i starog grada te povezivanje svih generatora i atraktora putovanja na području grada jakim pješačkim vezama.

U željezničkom prometu kao najvažniji element navodi se izgradnja drugog kolosijeka do Zagreba, revitalizacija pruge prema Karlovcu te izgradnja željezničkog stajališta kod tržnice. Drugi kolosijek prema Zagrebu je vrlo važan i treba ga potencirati (objašnjeno u analizi PPUG-a). Pruga prema Karlovcu treba zadržati u planovima ali je revitalizirati tek kad se za to stvori prometna opravdanost. Stajalište kod tržnice je vrlo važno u pogledu razvitka javnog gradskog i prigradskog prijevoza željeznicom i treba svakako poticati njegovu izgradnju. Dobar primjer je slično stajalište u Karlovcu koje je realizirano prije nekoliko godina i danas bilježi uspješne rezultate u pogledu broja ukrcanih i iskrcanih putnika. Ostali prijedlozi u segment željezničkog prometa kao što je poboljšanje pruge ili izgradnja nove pruge prema Kutini je manje važno za gradski prometni sustav i više se odnosi na nacionalno prometni sustav.

U vodnom prometu se osim luka predviđenih PPUG-om predviđa uvođenje turističkog izletničkog prometa na Savi i Kupi te izgradnja turističko sportske lučice na kupi što je

pozitivan doprinos održivoj mobilnosti jer je riječni promet električnim brodovima (kakvi se danas sve više koriste) ekološki i energetski potpuno prihvatljiv. Za donošenja odluke o početku realizacije tog projekta (u analizi projekata u narednom poglavlju izvršena je detaljnija analiza projekta ove lučice) potrebno je izraditi detaljnu analizu troškova i koristi projekta.

Vezano za zračni promet planirana je gradnja helidroma u krugu Opće bolnice "Dr. Ivo Pedišić", na lokaciji u Pogorelcu vezano uz glavne gradske prometne pravce te mogućnost gradnje helidroma u južnoj industrijskoj zoni. Helikopterski promet nema značajniji utjecaj na održivu mobilnost ali je vrlo koristan i kriznim situacijama (zlatni sat) pa su planirani helidromi pozitivan doprinos razvitku prometnog sustava Grada Siska.

### **5.1.2. Urbanistički plan uređenja centra Grada Siska**

UPU centra Grada Sisak donesen je u svibnju 2004. godine. Plan obuhvaća područje povijesne jezgre koja je zaštićena kao izrazito vrijedna urbanistička cjelina. Važan element prometnog dijela UPU-a je prijedlog zone ograničenog motornog prometa na Trgu bana J. Jelačića, Rimskoj ulici južno od Kukuljevićeve, Kranjčevićевой ulici zapadno od Radićeve I preko Starog mosta. Ovaj prijedlog je veliki doprinos razvitku održive mobilnosti na području Grada.

Međutim u drugim gradskim projektima pješačke zone su u fazi realizacije. SUMP-om će se dati detaljni prijedlog razvitka pješačke zone pa će se UPU i ostali planovi prema potrebi uskladiti s prijedlogom SUMP-a.

UPU-om je obrađen i sustav parkiranja. Zadovoljavanje većine parkirališnih kapaciteta predviđeno je uličnim parkiranjem. Međutim suvremeno održivo prometno planiranje nalaže korištenja javnih gradskih prometnih površina za održive oblike prometovanja (pješačenje, biciklizam) pa bi ovakva rješenja UPU-u trebalo revidirati i pronaći načina da se parkirana vozila sklone s ulica, a taj prostor prenamijeni za pješake, bicikliste, u zelene površine i

slično. SUMP-om će se predložiti detaljno rješenje sustava parkiranja pa će se u skladu s tim prijedlozima revidirati i po potrebi izmijeniti UPU.

Za sustav javnog gradskog prijevoza tijekom 2016.g. uvedeno je nekoliko novih autobusnih linija (npr. Novo Selo Palanječko, Blinjski Put, Zeleni brijeg). Ova promjena je dobar poticaj razvitku održivog prometa jer je javni prijevoz jedan od osnovnih oblika održivog prometa. Jačanjem mreže kapaciteta javnog prijevoza moguć je dio putovanja prebaciti s osobnih automobila na javni prijevoz što je vrlo pozitivna mjera u razvitku održive mobilnosti. Kod uvođenja novih linija nužno je staviti u razmjer prijevoznu potražnju i prijevoznu ponudu. U skladu s time potrebno je ispitati mogućnost uvođenja minibuseva ili kombija na linije koje nemaju preveliki broj putnika jer je bolje nabaviti i nova manja vozila za javni prijevoz nego uopće ne uvesti ili koristiti velike autobuse koji će uvijek biti poluprazni. Osim uvođenja novih linija UPU-om se predlaže i izgradnja novog autobusnog kolodvora u zoni južno od Zagrebačke ulice. S ovim prijedlogom treba biti oprezan jer Sisak ima veliki broj međugradskih putovanja sa Zagrebom i ostalim gradovima pa ako građani Siska ne budu mogli doći od kolodvora pješaćenjem, može doći do negativnih posljedica u smislu još većeg korištenje automobila na području grada. Iz tog razloga potrebno je ispitati mogućnost uređenje postojećeg kolodvora u gradu te postojećih pristupnih cesta kolodvoru i zadržati postojeću međugradsku i gradsku funkciju sadašnjeg kolodvora.

U segmentu pješačkog prometa planira se jačanje pješačke funkcije javnih prometnih površina prenamjena Starog mosta u pješačko-biciklistički nakon izgradnje novog mosta u produžetku Fistrovićeve ulice, uređenje pješačkih šetnica uz Kupu, izgradnja pješačkih pothodnika ispod željezničke pruge.

Uz uređenje pješačke šetnice potrebno je ustrajati na uređenju biciklističke staze u tom koridoru. Za Grad je vrlo važna UPU-om predviđena denivelacija produženog poteza Radićeve ulice. Realizacija produženog poteza Radićeve ulice pružila bi i velike mogućnosti za aktiviranje i uređenje prostora sjeverno od željezničke pruge u kojima se danas nalaze sadržaji neprimjereni gradskom središtu. Ovaj zahvat uključivao bi osim deniveliranog

pješačkog prolaza i brojne trgovačko - uslužne i poslovne sadržaje. Svi oblici poticanja pješačkog prometa su u potpunosti prihvatljivi za razvitak održivog prometnog sustava Grada Siska. U SUMP-u će se detaljno razraditi segment pješačkog prometa pa će se nakon izrade finalne verzije SUPM-a revidirati i po potrebi izmijeniti UPU.

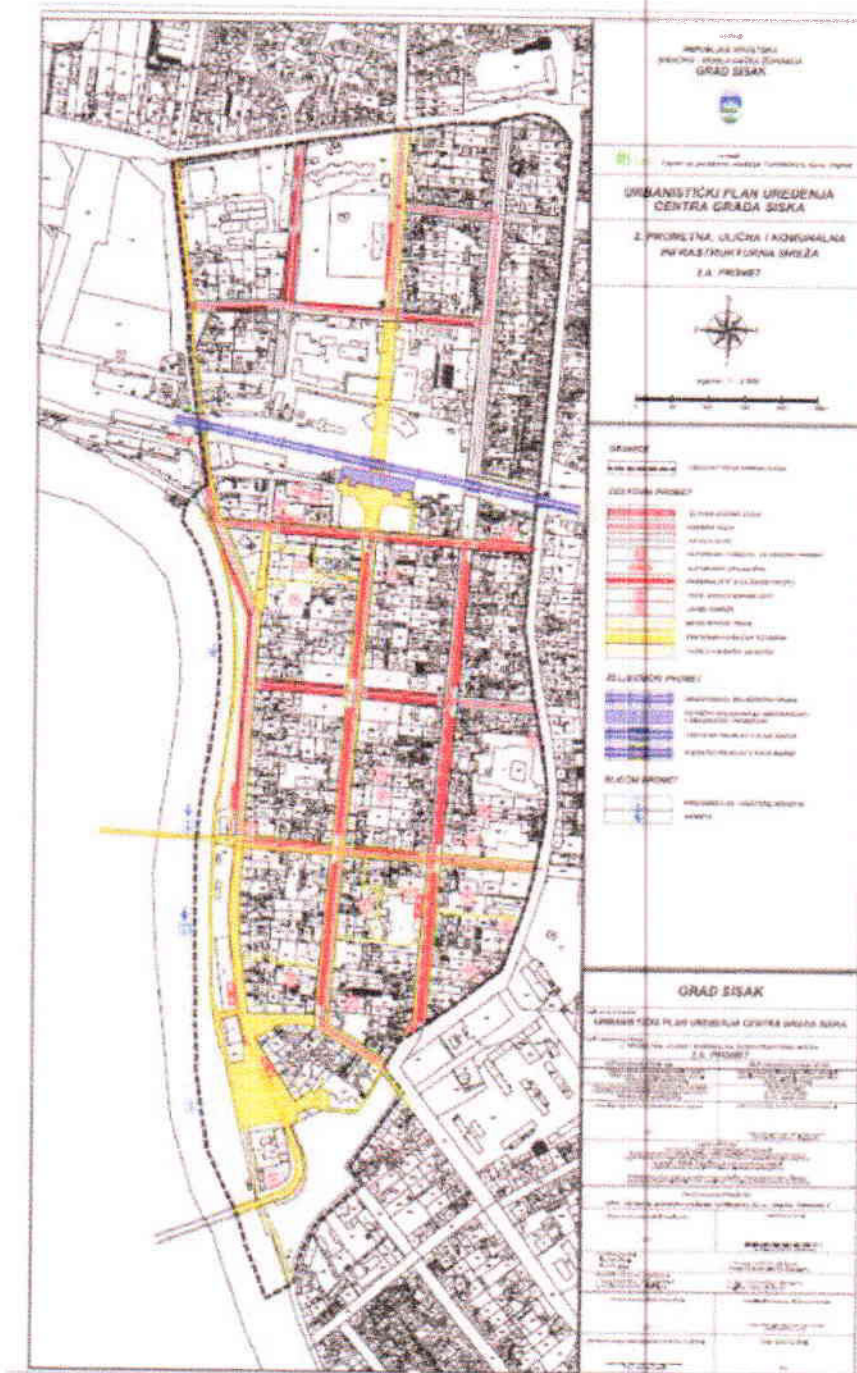
Za biciklistički promet UPU-om se predviđa izgradnja biciklističkih staza na dionicama sa značajnijim intenzitetom biciklističkog prometa:

- ✦ u Zvonimirovoj ulici od Hefeleeve do Rimske ulice na istočnoj strani kolnika,
- ✦ u sklopu pješačkog pothodnika na spoju Zvonimirove i Rimske ulice,
- ✦ na sjevernom nogostupu Starog mosta na Kupi, te u nastavku preko Trga bana J.Jelačića do Kranjčevićeve i Rimske ulice.
- ✦ biciklističke staze paralelno sa šetnicom uz Kupu - u potezu od pristaništa do Gradske vijećnice,
- ✦ biciklističke staze u postojećim cestovnim koridorima - u potezu od Malog Kaptola do šetališta V. Nazora,
- ✦ biciklističke staze izvan postojećih šetničkih i cestovnih koridora - u potezu od Gradske vijećnice do Malog Kaptola.
- ✦ nesmetano odvijanje biciklističkog prometa na svim površinama koje su namijenjene za pješački promet, pri čemu je u slučaju intenzivnijeg razvoja biciklističkog prometa parternim rješenjem u sklopu pješačkih površina potrebno diferencirati i odvojiti biciklističke staze,
- ✦ gradnja biciklističkih staza u frekventnijim gradskim ulicama u kojima kolni promet ugrožava bicikliste (ul. F.Hefelea; potez ul. N.Šipuša - F.Lovrića - Kralja Tomislava; Frankopanska ulica),
- ✦ u ostalim ulicama centra u kojima se ne predviđa intenzivniji automobilski promet biciklistički se promet odvija u sklopu uličnog koridora.

Biciklistički promet je jedan od osnovnih oblika održivog prometa pa ga je potrebno poticati u razvitku prometnog sustava grada. U SUMP-u će se detaljno obraditi segment biciklističkog prometa pa će se nakon izrade finalne verzije SUPM-a revidirati i po potrebi izmijeniti UPU.

U području željezničkog prometa UPU je preuzeo rješenja iz planova višeg reda (PPUG i GUP). Još se dodatno naglašava potreba rekonstrukcije i uređenja željezničkog kolodvora s deniveliranim produžetkom Radićeve ulice. Rekonstrukcija kolodvora je trenutno u realizaciji i bit će implementirana sva rješenja predviđena UPU-om.

U segmentu riječnog prometa UPU je preuzeo rješenja iz planova višeg reda (PPUG i GUP). Naglašava se potreba razvitka turističkog i izletničkog riječnog prometa te u tu svrhu uređenje pristaništa za turističke brodove (kod Malog Kaptola, "stare ribarnice" i Tuškanove kuće). Ovo je pozitivna mjera za poticanje održivih oblika prometa te je potrebno ustrajati na realizaciji ovih rješenja. Sredstva za financiranje rješenja potrebno je i moguće osigurati iz fondova EU. Budući da se radi o relativno skupim rješenjima za koja nije sigurno da ima dovoljno potencijalnih korisnika, prije realizacije rješenja potrebno je izraditi analizu troškova i koristiti.



Slika 4. Izvadak iz UPU-a Centar

Ostale prostorne planove čine detaljni planovi uređenja (DPU-ovi) za određena područja. Ovi dokumenti neće biti posebno analizirani nego će se koristiti pojedinačno prema potrebi kod kreiranja detaljnijih prometnih rješenja u SUMP-u.



### 5.1.3. Demografski trendovi

Broj stanovnika u RH od 1991. do danas u konstantnom je opadanju, te prema popisima stanovništva 2001. godine bilježimo 7% manje stanovnika nego 1991., a 2011. dodatni pad od 3,5% u odnosu na 2001. Uzroci ovog negativnog trenda su prvenstveno negativna stopa prirodnog prirasta, migracije za vrijeme i nakon Domovinskog rata, te migracije uzrokovane ekonomskom situacijom. Promatrajući Sisačko-moslavačku županiju situacija je još lošija nego na državnoj razini. Ovo područje je u posljednjih dvadesetak godina doživjelo pad od 30% u broju stanovnika. U razdoblju od 1991. do 2001., broj stanovnika je smanjen za preko 26%, a razlog tome su ratna stradanja za vrijeme Domovinskog rata. U idućih deset godina, od 2001. do 2011. godine trend pada broja stanovnika je nastavljen i iznosi 7%. Ovakva situacija i trendovi pada broja stanovnika isto se reflektiraju u broju stanovnika na području grada Siska. U razdoblju od 1991. do 2001. godine broj stanovnika smanjen je za 9.007 odnosno gotovo 20%, a u idućem desetogodišnjem razdoblju od 2001. do 2011. broj stanovnika manji je za 3463 odnosno 9,4%. Iako bi se moglo zaključiti da je negativni trend odlijeva stanovnika značajno usporen, treba detaljnije pogledati na okolnosti koje su dovele do ovako velikog pada broja stanovnika. Osim teških vremena tijekom Domovinskog rata, dogodile su se promjene po pitanju velikih industrija i poslodavaca koji su bili zastupljeni u Sisku, te koji su zapošljavali nekoliko tisuća zaposlenika, a trenutno su ili ugašene ili u procesu velike redukcije zaposlenika. Projekcije trendova broja stanovnika za buduće periode idu u prilog daljnjeg pada broja stanovnika iako u bitno manjem broju nego što je to bio slučaj 90-tih ili 2000-tih godina. Kako je prikazano u Tablici 1., u projekcijama broja stanovnika za 2021. i 2031. očekuje se pad od oko 4,5% u odnosu na prethodni desetogodišnji period. Gustoća naseljenosti Sisačko-moslavačke županije je 38,6 stanovnika/km<sup>2</sup> što je značajno manje od prosjeka Republike Hrvatske gdje je gustoća naseljenosti 75,8 stanovnika/km<sup>2</sup>.

Tablica 1. Kretanje broja stanovnika Grada Siska

| Godina          | 1971.   | 1981.   | 1991.   | 2001.   | 2011.   | 2021.    | 2031.    |
|-----------------|---------|---------|---------|---------|---------|----------|----------|
| Broj stanovnika | 38.458* | 43.454* | 45.792* | 36.785* | 33.322* | 31.925** | 30.197** |

\* – podaci prema Državnom zavodu za statistiku;

\*\* - procijenjena vrijednost prema srednjem fertilitetu i srednjoj stopi migracije;

Opći demografski trendovi u RH su negativnog predznaka, te unatoč svim mjerama još uvijek

ne pokazuju znakove stagnacije. Određena neizvjesnost postoji u projekcijama trenda migracija, koje je teže predvidjeti u dugoročnom periodu, no uzimajući u obzir dosadašnje trendove, možemo reći da one neće značajnije utjecati na povećanje broja stanovnika u Gradu Sisku. Struktura stanovništva grada Siska prema spolu pokazuje da je ženskog stanovništva 52,5% u odnosu na muško stanovništvo 47,5%. Ovaj omjer odražava stabilnu populaciju u kojima je udio ženskog stanovništva uvijek veći od muškog, uobičajeno od 2-5%. Za kvalitetnu ocjenu spolne strukture stanovništva neophodno je razmotriti starosnu strukturu stanovništva jer ona pokazuje potencijal biodinamičke aktivnosti i potencijal snage populacije. Gledajući Tablicu 2. koja prikazuje starosnu strukturu, vidljiva su vrlo nepovoljna obilježja.

**Tablica 2. Spolna struktura**

| Ženski kontigent po starosti u % |        |        |             |              |            |
|----------------------------------|--------|--------|-------------|--------------|------------|
| Ukupni broj stanovnika           | Muški  | Ženski | 0-14 godina | 15-49 godina | 50+ godina |
| 33.322                           | 15.672 | 17.650 | 11,5        | 42,5         | 46         |

Izvor: Državni zavod za statistiku

Daleko najveći broj žena je u postfertilnoj dobi preko 50 godina starosti, ukupno 46%. Taj broj je četverostruko veći od broja žena u predfertilnoj dobi, kojih je svega 11,5%. To znači da će se broj žena u fertilnoj dobi (15-49 godina) nastaviti smanjivati, što će se u budućnosti dodatno odraziti na nastavak negativnog prirodnog prirasta i smanjenu broja stanovnika. Starosna struktura stanovništva prema velikim dobnim skupinama prikazana je u Tablici 3.

**Tablica 3. Starosna struktura**

| Velike dobne skupine u % |              |            |                |
|--------------------------|--------------|------------|----------------|
| 0-19 godina              | 20-59 godina | 60+ godina | Index starosti |
| 17,72                    | 55,87        | 26,51      | 1,5            |

Izvor: Državni zavod za statistiku

Starosna struktura je također vrlo loša, što pokazuje index starosti stanovništva koji iznosi visokih 1,5. Index starosti jest omjer broja stanovnika starijih od 60 godina i mlade dobne skupine mlađih od 20 godina. Demografski staro stanovništvo smatramo ono kod kojeg omjer starih i mladih veći od 0,4. U 2014. u Sisku je zabilježen najmanji broj novorođenih u povijesti Grada, njih tek 350. Promatrajući strukturu stanovništva po naobrazbi, podaci su sljedeći: 33,34% ima završeno

3,7 ili 8 razreda osnovne škole, 52,18% ima završenu srednju školu, dok 11,53% ima završenu višu školu ili ima visoko obrazovanje. Prema podacima Hrvatskog zavoda za zapošljavanje stopa nezaposlenosti u Sisačko-moslavačkoj županiji jedna je od najvećih u RH, dok je stopa nezaposlenosti u gradu Sisku u odnosu na druge gradove u RH također vrlo visoka. U tablici 4. prikazano je kretanje godišnje stope nezaposlenosti za RH, Sisačko-moslavačku županiju i grad Sisak. Vidljiv je konstantan porast stope nezaposlenosti na svim razinama. Prema podacima Hrvatskog zavoda za mirovinsko osiguranje u 2013. godini od aktivnog stanovništva (HZMO osiguranici zaposleni i nezaposleni prijavljeni na HZZ) bilo je zaposleno 62,2%. Prema razini obrazovanja najviše je nezaposlenih sa srednjim trogodišnjim školama 33,6% i osnovnom školom 27,9%.

**Tablica 4. Stopa nezaposlenosti u RH, županiji i Sisku**

|                             | Stopa nezaposlenosti |      |      |
|-----------------------------|----------------------|------|------|
| Republika Hrvatska          | 18,7                 | 21,1 | 21,6 |
| Sisačko-moslavačka županija | 30,6                 | 34,7 | 35,3 |
| Grad Sisak                  | 32,7                 | 37,0 | 37,8 |

**Izvor: Državni zavod za statistiku**

Prema popisu stanovništva iz 2011. u gradu Sisku nalazi se ukupno 18.203 kućanstva, a prosječan broj članova kućanstva je 2,6. Detaljnija raspodjela kućanstava i broja članova kućanstva prikazana je u Tablici 4.

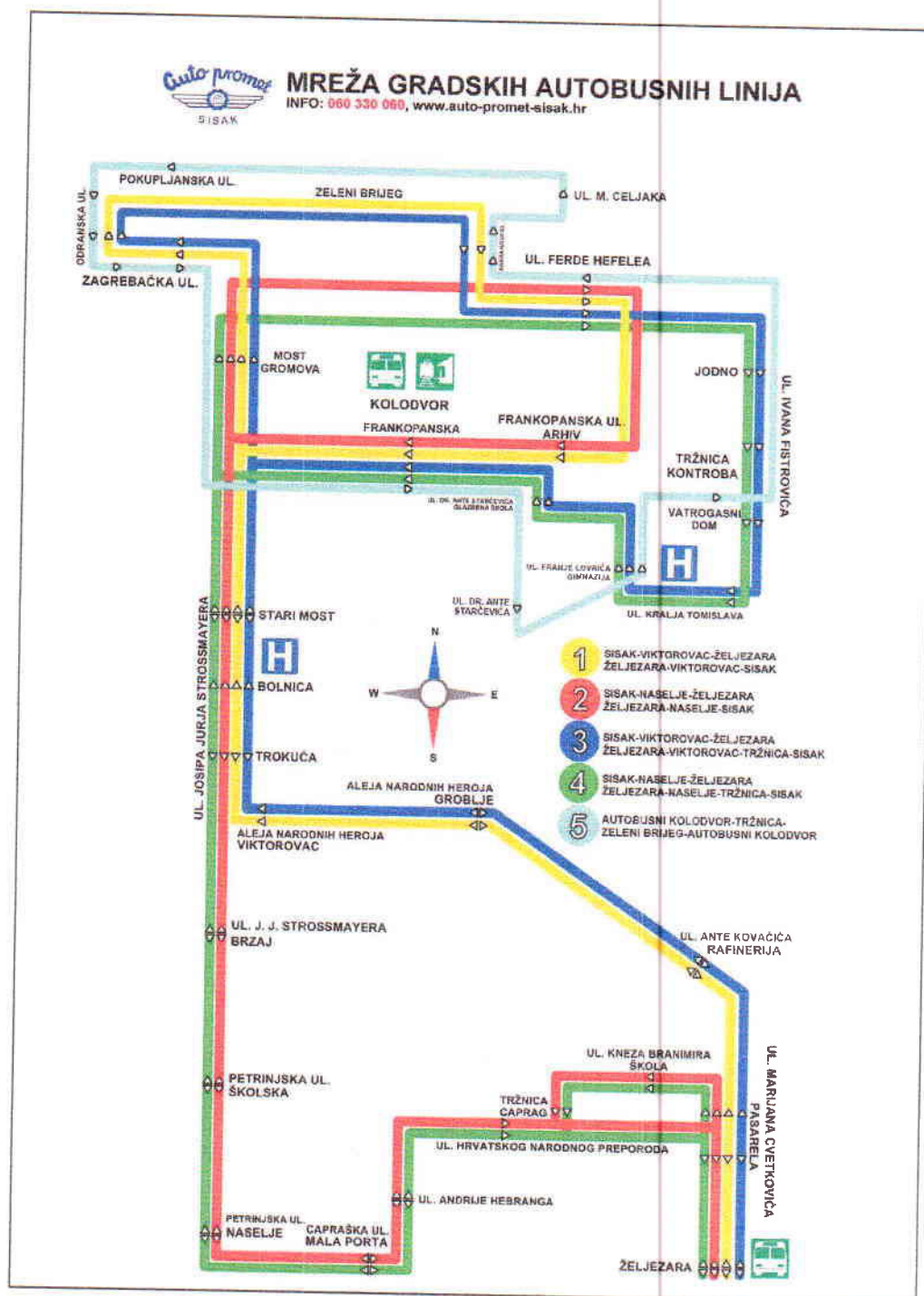
**Tablica 5. Kućanstva i broj članova kućanstva u Sisku godine 2011.**

| Opis            | Ukupno | Broj članova kućanstva |       |       |       |       |          | Prosječan broj osoba u kućanstvu |
|-----------------|--------|------------------------|-------|-------|-------|-------|----------|----------------------------------|
|                 |        | 1                      | 2     | 3     | 4     | 5     | 6 i više |                                  |
| Broj kućanstava | 18.203 | 4.803                  | 4.971 | 3.758 | 3.041 | 1.026 | 604      | 2,6                              |

**Izvor: Državni zavod za statistiku**

BDP po stanovniku u Sisačko-moslavačkoj županiji u 2012. godini iznosio je 8.214 EUR odnosno 61.064 HRK. BDP je približno 20% niži od prosjeka u RH koji iznosi 10.325 EUR odnosno 76.755 HRK. Prosječna potrošnja po kućanstvu za hranu i stanovanje iznosi 35.534 HRK (izvor DZS za 2011., prosjek RH).

## 5.2. Organizacija prijevoza



Slika 5.: Mreža gradskih autobusnih linija

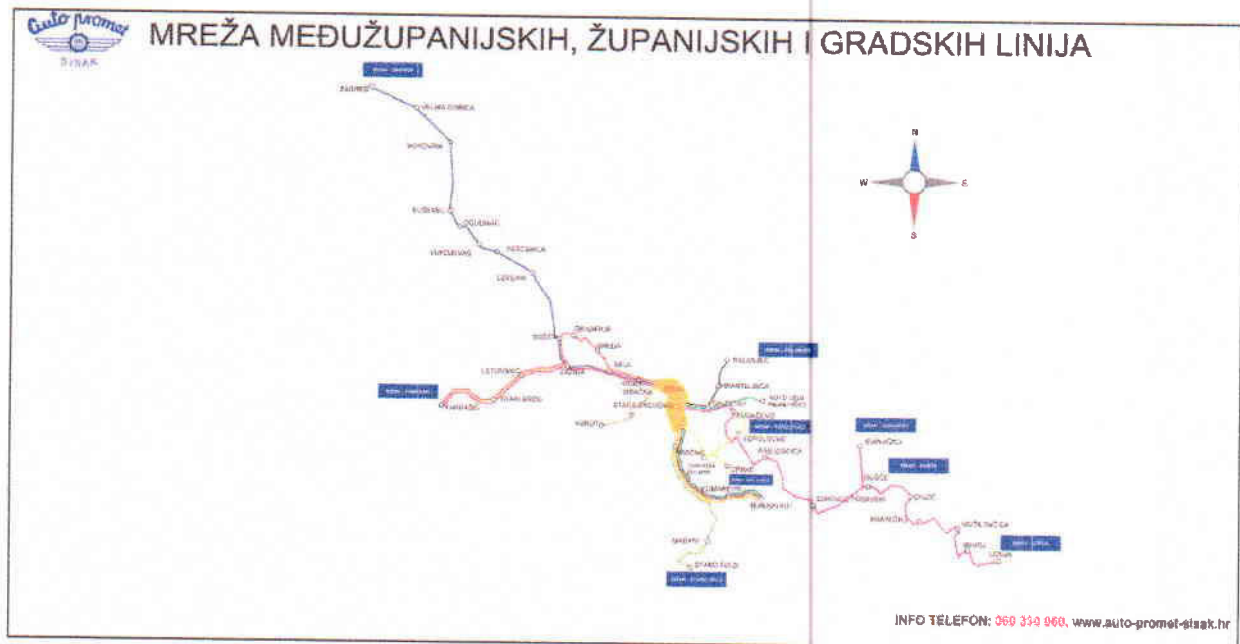
Tablica 6: Osnovni statički i dinamički elementi gradskih linija

| Red.br. | Naziv linije                       | Duljina u km | Vrijeme poluobrtu u min. |
|---------|------------------------------------|--------------|--------------------------|
| 1.      | Željezara-Viktorovac-Sisak         | 10           | 30                       |
| 2.      | Željezara-Naselje-Sisak            | 9            | 30                       |
| 3.      | Željezara-Viktorovac-Tržnica-Sisak | 13           | 30                       |
| 4.      | Željezara-Naselje-Tržnica-Sisak    | 12           | 30                       |
| 5.      | Sisak – Viktorovac - Željezara     | 6            | 30                       |
| 6.      | Sisak – Naselje - Željezara        | 8            | 30                       |
| 7.      | AK Sisak – Zeleni Brijeg           | 8            | 25                       |

AP Sisak organizira prijevoz putnika u gradskom, prigradskom i međužupanijskom prometu, a za održavanje voznog reda na 16 autobusnih linija sa 127 polazaka dnevno, na raspolaganju ima 39 autobusa. Gradski promet je organiziran na užem i širem gradskom području. Na užem gradskom području prijevoz se organizira sa 5 autobusne linije i 85 polazaka dnevno.

U županijskom i međužupanijskom prometu prometuje po jedna linija. Od 01. prosinca 2015. godine u županijskom prometu ukinute su 4 linije sa 9 polazaka dnevno. Početkom 2016. godine uvedena je i 5 linija u gradskom prometu koja prometuje na Zeleni Brijeg.

Za potrebe ukrcanja putnika, AP Sisak na području naselja Sisak, područja za koji se radi SUMP, imamo 53 autobusna ugibališta i 22 propisno označena na kolniku autobusna stajališta. Na razini Grada, AP Sisak koristi ukupno 153 autobusna stajališta koja su propisno označena na kolniku ili sa uređenim ugibalištima, te 107 mjesta gdje se autobusi zaustavljaju, a nisu propisno označena. Sva ova mjesta koja nisu propisno označena nalaze se na bivšim županijskim cestama koje je Grad Sisak preuzeo na korištenje 2013. godine od Županijske uprave za ceste Sisačko-moslavačke županije sukladno Odluci o cestama na području velikih gradova koje prestaju biti razvrstane u javne ceste (NN 44/12).



Slika 6. Mreža međužupanijskih, županijskih i gradskih linija

U širem gradskom području (u okvirima administrativnih granica Grada Siska) prijevoz putnika se odvija sa 10 redovnih autobusnih linija dnevno, te ugovorni prijevoz sa dvije linije, a tu je još i ugovorni prijevoz učenika osnovnih škola. U županijskom i međužupanijskom prometu prometuje po jedna linija.

### 5.2.1. Javni linijski prijevoz

Javni linijski prijevoz sastoji se od lokalnog, županijskog, međužupanijskog, međunarodnog, javnog linijskog, povremeneog i posebnog linijskog prijevoza.

### 5.2.2. Poseban linijski prijevoz

Posebni linijski prijevoz je prijevoz OŠ, radnika Termoelektrane i INA d.d.

### 5.2.3. Ostali prijevoz

Povremeni prijevoz po upitu i ugovori.

### *5.3. Tarifni sustav*

Postoje tri osnovna tipa tarifnog sustava u javnom gradskom prijevozu. To su: jedinstvena tarifa, zonska tarifa i relacijska tarifa. Osim njih postoje i mješoviti tipovi tarifnih sustava koji nastaju kombinacijom nekih od osnovnih tipova. Klasifikacija na tri osnovna tipa se može uzeti uvjetno jer je točno da su i mnogi drugi principi teoretski mogući.

U Gradu Sisku primjenjuje se jedinstvena tarifa kod koje je cijena vožnje ista bez obzira na kojoj se relaciji putnik prevozi. Princip jedinstvene tarife ima mnoge značajne prednosti: tarifni sustav je jednostavan i ne predstavlja nikakvu teškoću za putnika, izdavanje karata je brzo, mogu se koristiti jednostavni uređaji za naplatu, izdavanje i poništavanje karata.

Na relaciji Sisak – Zagreb primjenjuje se relacijska tarifa koja se obračunava i utvrđuje prema broju «relacija» tijekom vožnje, pri čemu se pod relacijom podrazumijeva razmak između dva stajališta koja ne moraju biti uzastopna. Obično se kod primjene ovog tarifnog principa vrši sustavna podjela linije javnog prijevoza na određeni broj relacija koje postaju obračunske jedinice, ali se cijena prevoza ne mora utvrđivati proporcionalno broju relacija tokom vožnje. Iz pregleda je vidljivo da je od početka primjene BusCARD sustava pa zaključno sa 31.12.2014. godine, izrađeno ukupno 32.849 kartica koje su u dnevnom opticaju.

### 5.3.1. Vrste voznih karata

Tablica 9. Vrste voznih karata

| Red. broj                | IZDANE KARTICE             | Ukupno izrađeno (kom) |
|--------------------------|----------------------------|-----------------------|
| Prema Odluci o prijevozu |                            |                       |
| 1.                       | Nezaposlene osobe          | 7.141                 |
| 2.                       | Povlaštene (invalidi)      | 228                   |
| 3.                       | Slijepce osobe             | 86                    |
| 4.                       | Umirovljenici              | 3.948                 |
| 5.                       | Osobe starije od 65 godina | 7.258                 |
| 6.                       | Socijalna skrb             | 122                   |
| 7.                       | Ugovorene karte za HV      | 154                   |
| <b>U K U P N O</b>       |                            | <b>18.937</b>         |
| 1.                       | Učenička karta-mjesečna    | 5.415                 |
| 2.                       | Opća karta-mjesečna        | 3.485                 |
| <b>U K U P N O</b>       |                            | <b>8.900</b>          |
| 1.                       | Vrijednosna karta          | 4.657                 |
| 2.                       | Studentska karta           | 355                   |
| <b>S V E U K U P N O</b> |                            | <b>32.849</b>         |



### 5.3.2. Cijene voznih karata

Tablica 10. Tarifni model

| Gradski promet  |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>✚ Pojedinačna karta: 10,00 kn</li> <li>✚ Mjesečna karta za učenike i studente: 150,00 kn</li> <li>✚ Mjesečna karta za radnike (opća karta): 250,00 kn</li> <li>✚ Prema Odluci o prijevozu umirovljenika, osoba starijih od 65 godina, invalida, nezaposlenih osoba i korisnika socijalne skrbi, pravo na besplatni prijevoz ostvaruju slijepe osobe sa pratnjom i nezaposlene osobe (40 vožnji).</li> <li>✚ Osobe starije od 65 godina, invalidi i korisnici socijalne skrbi plaćaju 3,00 kn za vožnju u jednom smjeru na području grada Siska.</li> <li>✚ Prema navedenoj Odluci pravo mogu ostvariti samo osobe koje imaju prebivalište na području grada Siska.</li> <li>✚ Pojedinačna studentska karta (za studente s prebivalištem na području grada Siska) za prijevoz u jednom smjeru na relaciji Sisak – Zagreb: 15,50 kn</li> <li>✚ Pojedinačna karta: 10,00 kn</li> <li>✚ Mjesečna karta za učenike I student: 150,00 kn</li> <li>✚ Mjesečna karta za radnike (opća karta): 250,00 kn</li> <li>✚ Prema Odluci o prijevozu umirovljenika, osoba starijih od 65 godina, invalida, nezaposlenih osoba i korisnika socijalne skrbi, pravo na besplatni prijevoz ostvaruju slijepe osobe sa pratnjom i nezaposlene osobe (40 vožnji).</li> <li>✚ Osobe starije od 65 godina, invalidi i korisnici socijalne skrbi plaćaju 3,00 kn za vožnju u jednom smjeru na području grada Siska.</li> <li>✚ Prema navedenoj Odluci pravo mogu ostvariti samo osobe koje imaju prebivalište na području grada Siska.</li> <li>✚ Pojedinačna studentska karta (za studente s prebivalištem na području grada Siska) za prijevoz u jednom smjeru na relaciji Sisak – Zagreb: 15,50 kn</li> </ul> |
| Studentska karta  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>✚ Pojedinačna studentska karta (za studente s prebivalištem na području grada Siska) za prijevoz u jednom smjeru na relaciji Sisak – Zagreb: 15,50 kn</li> <li>✚ Mjesečna studentska karta (za studente s prebivalištem na području grada Siska) na relaciji Sisak – Zagreb: 490,00 kn (studenti koji ostvaruju pravo na subvenciju plaćaju umanjeni iznos sukladno subvencijama)</li> <li>✚ Ova vrsta karte ne može se izdati kao polumjesečna karta za polovicu navedene cijene</li> <li>✚ Za ostvarenje prava na kartu, student je dužan ispuniti zahtjev na blagajni Autobusnog kolodvora u Sisku, Frankopanska 5 te priložiti potvrdu o statusu redovnog studenta, jednu fotografiju i presliku osobne iskaznice</li> </ul>   |
| Vrijednosne karte   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>✚ vrijednosna kartica koristi se poput "elektronskog novčanika"- na putničkoj blagajni AK Sisak ili u bilo kojem autobusu Auto prometa Sisak d.o.o. može se izvršiti uplata iznosa od 10, 20, 50 te 100 kuna (ili kombinacija njihovog zbroja), a na karticu se upisuje vrijednost uplaćenog iznosa uvećana za 20%</li> <li>✚ najveći ukupni iznos na jednoj kartici ograničen je na 999,00 kn</li> <li>✚ vrijednosnom karticom može se plaćati prijevoz na svim redovnim linijama Auto prometa Sisak d.o.o.</li> <li>✚ rok za korištenje uplaćenog iznosa nije ograničen</li> <li>✚ vrijednosna kartica nije personalizirana – može se predati u posjed druge osobe radi korištenja u svrhu plaćanja prijevoza</li> <li>✚ osoba u posjedu vrijednosne kartice može platiti pri ulasku u bus vožnju za ukupno najviše 5 putnika</li> <li>✚ vrijednosna kartica tijekom vožnje mora biti kod putnika uz kupljenu voznu kartu (ili karte)</li> </ul>   |

radi kontrole

\*Tarifni model podložan je promjenama sukladno Ugovoru o javnim uslugama organiziranja javnog linijskog prijevoza sa Gradom Siskom.

#### 5.4. Prevezeni putnici

Analizom podataka (Tablica 11) može se uočiti da je ukupan broj prevezenih putnika s plaćenim kartama smanjen za 6%, s tim da je najveće smanjenje od 14% kod prodaje karata na blagajni Autobusnog kolodvora, za 7% kod prodaje i korištenja vrijednosnih kartica, smanjenje za 9% prodaje općih mjesečnih karata, dok je za 2% povećanje prijevoza korisnika učeničkih mjesečnih karata, a istovremeno je i 10%-tno smanjenje broja prodanih karata u autobusu, u odnosu na 2013. godinu.

Tablica 11. Struktura prevezenih putnika sa plaćenim kartama

| OPIS                              | BROJ PUTNIKA SA KUPLJENIM KARTAMA |          |                |                                      |                               |        |                   |             |                |                                      |                               |        | INDEKS<br>13/7 |
|-----------------------------------|-----------------------------------|----------|----------------|--------------------------------------|-------------------------------|--------|-------------------|-------------|----------------|--------------------------------------|-------------------------------|--------|----------------|
|                                   | 2013. GODINA                      |          |                |                                      |                               |        | 2014. GODINA      |             |                |                                      |                               |        |                |
|                                   | VRIJEDN.<br>KARTE                 | U AUTOB. | NA<br>BLAGAJNI | OPĆA<br>KARTA<br>(MJESEČNA<br>KARTA) | UCENIČKA<br>MJESEČNA<br>KARTA | UKUPNO | VRIJEDN.<br>KARTE | U<br>AUTOB. | NA<br>BLAGAJNI | OPĆA<br>KARTA<br>(MJESEČNA<br>KARTA) | UCENIČKA<br>MJESEČNA<br>KARTA | UKUPNO |                |
| 1                                 | 2                                 | 3        | 4              | 5                                    | 6                             | 7      | 8                 | 9           | 10             | 11                                   | 12                            | 13     | 14             |
| UŽE GRADSKO<br>PODRUČJE           | 44677                             | 138544   | 652            | 160588                               | 191142                        | 535603 | 36935             | 124713      | 559            | 146759                               | 191904                        | 509870 | 94             |
| SIRE GRADSKO<br>PODRUČJE          | 9565                              | 26604    | 4674           | 26030                                | 62331                         | 129304 | 7672              | 22391       | 3853           | 22512                                | 61130                         | 117358 | 91             |
| UKUPNO GRAD                       | 54242                             | 165148   | 5326           | 186618                               | 253473                        | 664907 | 44607             | 147104      | 4412           | 169071                               | 253034                        | 618228 | 93             |
| PRIGRADSKI<br>PROMET              | 1989                              | 5145     | 707            | 4739                                 | 9643                          | 22523  | 2048              | 4675        | 604            | 4313                                 | 11809                         | 23449  | 104            |
| ZUPANJSKI I<br>MEĐUŽUP.<br>PROMET | 74490                             | 126464   | 25617          | 34870                                | 33152                         | 293793 | 74940             | 114983      | 22273          | 33833                                | 58496                         | 283525 | 97             |
| UKUPNO                            | 136721                            | 296757   | 31650          | 225427                               | 296468                        | 981123 | 121505            | 266761      | 27189          | 106217                               | 303339                        | 935202 | 94             |

Izvor: AP Sisak

Od 1 srpnja 2007. godine u primjeni je Odluka o prijevozu umirovljenika, osoba starijih od 65 godina, invalida, nezaposlenih osoba kao i osoba koji su korisnici socijalne skrbi, prema kojoj su navedeni korisnici sa prebivalištem na području Grada Siska ostvaruju pravo na prijevoz u javnom prometu na području Grada Siska po cijeni od 5,00 kn za vožnju u jednom smjeru. Slijepe osobe sa pratnjom ne plaćaju prijevoz. Od 1. veljače 2016. izmijenjenom Odlukom cijena je snižena s 5,00 kn na 3,00 kn. Nezaposlene osobe će i dalje imati pravo na 40 besplatnih mjesečnih vožnji. U odnosu na 2013. godinu (Tablica 25) za 24% je više prevezeno putnika koji plaćaju prijevoz po povlaštenoj cijeni, s time da je najveće i to 130%-tno povećanje prijevoza nezaposlenih osoba (besplatan prijevoz), dok je istovremeno 15%-tno smanjenje broja prevezenih invalida, 12% manje osoba preko 65 godina i 2% manje prevezenih umirovljenika.

Tablica 12. Prevezni putnici prema Odluci o prijevozu umirovljenika, osoba starijih od 65 godina, invalida, nezaposlenih osoba i korisnika socijalne skrbi

| OPIS                              | BROJ PREVEZENIH PUTNIKA PREMA ODLUCI..... |                              |              |        |             |                  |        |              |                              |              |        |             |                  |        |     | INDEKS<br>15/8 |
|-----------------------------------|---|------------------------------|--------------|--------|-------------|------------------|--------|--------------|------------------------------|--------------|--------|-------------|------------------|--------|-----|----------------|
|                                   | 2013. GODINA                              |                              |              |        |             |                  |        | 2014. GODINA |                              |              |        |             |                  |        |     |                |
|                                   | UMIROV                                    | OSOBE<br>STARIJE<br>OD 65 G. | INVALI<br>DI | NEZAP. | SOC<br>SKRB | SLIJEPE<br>OSOBE | UKUPNO | UMIROV       | OSOBE<br>STARIJE<br>OD 65 G. | INVALI<br>DI | NEZAP. | SOC<br>SKRB | SLIJEPE<br>OSOBE | UKUPNO |     |                |
| 1                                 | 2   | 3                            | 4            | 5      | 6           | 7                | 8      | 9            | 10                           | 11           | 12     | 13          | 14               | 15     | 16  |                |
| UZE GRADSKO<br>PODRUCJE           | 80146                                     | 105650                       | 6274         | 50248  | 13111       | 3488             | 247237 | 78958        | 92999                        | 2270         | 137885 | 1258        | 3284             | 319764 | 130 |                |
| SIRE GRADSKO<br>PODRUCJE          | 22260                                     | 24407                        | 713          | 23126  | 453         | 86               | 71054  | 20648        | 20580                        | 638          | 34721  | 670         | 79               | 77356  | 109 |                |
| UKUPNO GRAD                       | 102415                                    | 130057                       | 6987         | 73374  | 1964        | 3494             | 318291 | 99606        | 113579                       | 908          | 172706 | 1928        | 3373             | 397100 | 128 |                |
| PRIGRADSKI<br>PROMET              | 979                                       | 1040                         | 105          | 747    | 14          | 9                | 2894   | 1293         | 1099                         | 57           | 1343   | 11          | 11               | 3814   | 132 |                |
| ZUPANJSKI I<br>MEĐUZUP.<br>PROMET | 9227                                      | 9092                         | 749          | 6660   | 227         | 237              | 26192  | 9223         | 8811                         | 662          | 12031  | 335         | 501              | 31553  | 120 |                |
| UKUPNO                            | 112621                                    | 140189                       | 7841         | 80781  | 2205        | 3740             | 347377 | 110122       | 123489                       | 6617         | 186080 | 2264        | 3885             | 452467 | 124 |                |

Izvor: AP Sisak

U 2014. godini za 2% povećan je ukupan broj prevezenih putnika u odnosu na 2013. godinu, a najveće povećanje od 24% je kod prijevoza putnika prema Odluci o prijevozu umirovljenika, osoba starijih od 65 godina, invalida, nezaposlenih osoba i korisnika socijalne skrbi (zbog besplatnog prijevoza nezaposlenih osoba), ali je 6%-tno smanjenje broja putnika sa pojedinačno plaćenim kartama. AP Sisak je tijekom 2013. godine preveo ukupno 981.123 odnosno 925.202 u 2014.g. putnika sa kupljenim kartama (Izvor: AP Sisak).

## 5.5. Sigurnost i zaštita u javnome prijevozu putnika

### 5.5.1. Sigurnost u prometu

Auto Promet Sisak d.o.o. kontinuirano teži maksimalnoj sigurnosti u prometu kako za svoje putnika tako i za svoje djelatnike i sve ostale sudionike u prometu na cestama. S tim ciljem ulažu se značajna sredstva u održavanje vozila, edukaciju i osposobljavanje vozača, poboljšanje osvještenosti putnika (signalizacija i sl.) te u opremu koja pomaže u povećanju sigurnosti u prometu.

## 5.6. Vozni park

### 5.6.1. Održavanje vozila

Društvo Auto Promet Sisak d.o.o. posjeduje servisnu radionicu za popravak i održavanje vlastitih autobusa, te ostalih vozila iz usluge.

### 5.6.2. Autobusni vozni park

U tablici 15. Specificirane su karakteristike autobusnog voznog parka društva.

**Tablica 13. Specifikacija autobusnog voznog parka**

| Red. br. | AUTOBUSI (OPIS)      | 2013. godina |        |        | 2014. godina |        |        |
|----------|----------------------|--------------|--------|--------|--------------|--------|--------|
|          |                      | GRAD         | OSTALI | UKUPNO | GRAD         | OSTALI | UKUPNO |
| 1        | 2                    | 3            | 4      | 5      | 6            | 7      | 8      |
| 1.       | BROJ AUTOBUSA        | 8            | 26     | 34     | 8            | 25     | 33     |
| 2.       | BROJ SJEDÉĆIH MJESTA | 332          | 1.109  | 1.441  | 332          | 1.055  | 1.387  |
| 3.       | BROJ STAJAĆIH MJESTA | 363          | 257    | 620    | 363          | 206    | 569    |
| 4.       | UKUPNO MJESTA        | 695          | 1.366  | 2.061  | 695          | 1.261  | 1.956  |
| 5.       | SNAGA (KW)           | 1.544        | 4.922  | 6.466  | 1.544        | 4.745  | 6.289  |

Kapacitet voznog parka je smanjen u odnosu na prethodnu godinu jer je rashodovan jedan gradski autobus marke MAN 240, star 29 godina.

**Tablica 14. starosna struktura vozila**

| OPIS             | 2013. GODINA | 2014. GODINA | INDEX |
|------------------|--------------|--------------|-------|
| GRADSKI AUTOBUSI | 10,3         | 11,3         | 110   |
| OSTALI           | 15,6         | 16,0         | 103   |

Tablica 15. Struktura po marki autobusa

| Marka i tip vozila               | Broj vozila |      | 0-9 g. |      | 9-12 g. |      | 12-15 g. |      | 15-18 g. |      | iznad 18 g. |      |
|----------------------------------|-------------|------|--------|------|---------|------|----------|------|----------|------|-------------|------|
|                                  | 2015        | 2016 | 2015   | 2016 | 2015    | 2016 | 2015     | 2016 | 2015     | 2016 | 2015        | 2016 |
|                                  | MAN SL 200  | 2    | 0      |      |         |      |          |      |          | 2    |             |      |
| IVECI<br>CROSWAY<br>INTERCITY 12 | 0           | 9    |        | 9    |         |      |          |      |          |      |             |      |
| IVECO<br>CROSWAY LE<br>CITY 12   | 0           | 2    |        | 2    |         |      |          |      |          |      |             |      |
| MAN SL 223                       | 3           | 3    |        |      | 3       |      |          | 3    |          |      |             |      |
| MAN SL 283                       | 3           | 3    |        |      | 3       | 3    |          |      |          |      |             |      |
| MAN SU 313                       | 2           | 2    |        |      | 2       | 2    |          |      |          |      |             |      |
| MERCEDES 345                     | 0           | 3    |        |      |         | 3    |          |      |          |      |             |      |
| MERCEDES 0404<br>15 R            | 1           | 2    |        |      |         |      |          |      |          |      | 1           | 2    |
| SETRA S 313 UL                   | 2           | 5    |        |      |         |      |          |      | 2        | 5    |             |      |
| ISUZU                            | 5           | 5    |        |      |         |      | 5        |      |          | 5    |             |      |
| ISUZU                            | 2           | 1    | 2      | 1    |         |      |          |      |          |      |             |      |
| IVECO 50C 17<br>CV/DAILY         | 4           | 2    |        |      | 4       | 2    |          |      |          |      |             |      |
| MERC. 0 350                      | 1           | 2    |        |      | 1       | 2    |          |      |          |      |             |      |
| OSTALO                           | 8           | 0    |        |      |         |      |          |      |          |      | 8           |      |
| UKUPNO                           | 33          | 39   | 2      | 12   | 13      | 12   | 5        | 3    | 4        | 10   | 9           | 2    |
| Struktura u %                    | 100         | 100  | 6,1    | 30,8 | 39,4    | 30,8 | 15,2     | 7,7  | 12,1     | 25,6 | 27,3        | 5,1  |

### TEHNIČKA ISPRAVNOST VOZNOG PARKA

Koeficijent tehničke ispravnosti voznog parka u 2014. godini bio je 0,90 i na istoj je razini kao u 2013. godini što je posljedica povećane brige i planskog pristupa preventivnom održavanju kao i pravovremenoj pripremi voznog parka za zimske uvjete eksploatacije.

## 5.7. Prometna infrastruktura i prometni objekti

### 5.7.1. Autobusna garaža

Spremište autobusa veliko je otprilike 20.000 m<sup>2</sup> i sastoji se od parking prostora za autobuse (kapacitet oko 100 autobusa), pumpe za gorivo, servisne radionice veličine oko 600 m<sup>2</sup>, prostora za automatsko čišćenje autobusa i administrativnih prostora.



Slika 7. Lokacija spremišta autobusa AP Sisak

Spremište autobusa udaljeno je oko jedan kilometar zračne linije od autobusnog kolodvora u Sisku.

### 5.7.2. Autobusni kolodvor

Prema Zakonu o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/13) Autobusni kolodvor mora pružiti usluge pod jednakim uvjetima svim prijevoznicima koji obavljaju javni prijevoz, a sukladno s utvrđenom kategorijom Autobusnog kolodvora. Za dobivanje dozvole za rad a time i kategorije, kolodvori moraju zadovoljavati propisane uvjete utvrđene Pravilnikom o kategorizaciji autobusnih kolodvora, kojeg je 17. travnja 2014. godine donio Ministar pomorstva, prometa i infrastrukture. To znači da za kategorizaciju i dobivanje dozvole za rad kolodvori moraju zadovoljavati propisane uvjete koji se sastoje od osnovnih i dodatnih mjerila. Rješenjem Ureda državne uprave u sisačko-moslavačkoj županiji, Službe za gospodarstvo, Odjela za stambeno zbrinjavanje, promet i poljoprivredu, a u skladu sa Pravilnikom o kategorizaciji autobusnih kolodvora, Autobusni kolodvor Sisak je 24. lipnja

2014. godine dobio licenciju za obavljanje kolodvorskih usluga sa rokom važenja do 7. kolovoza 2024 godine (C kategorija). Treba napomenuti da viša kategorija, uz bolje usluge, standard i sigurnost putnika kao i odgovarajući parkirni prostor donosi i više cijene za usluge, a time i veći prihod. Autobusni kolodvor Sisak izgrađen je i stavljen u funkciju 1977. godine, ima tri suvlasnika i to:

- ✚ Auto promet Sisak d.o.o. sa 55% vlasničkog udjela,
- ✚ Slavijatrans d.d. (u stečaju) sa 40 % i
- ✚ Autoprijevoz Dvor sa 5% vlasničkog udjela.

Autobusni kolodvor danas raspolaže sa 10 dolaznih perona, sa ukupnom površinom objekta od 460,93 m<sup>2</sup> nenatkrivenog i 504 m<sup>2</sup> natkrivenog prostora.



**Slika 8. Autobusni kolodvor Sisak**

Procijenjena vrijednost autobusnog kolodvora Sisak, koju je 2014. godine napravio ovlaštenu sudski vještak i to cijelog objekta sa zemljištem iznosi 2.874.804,83 kune ili 375.300,89 € (1€-7,66 kn), a prema vlasničkoj strukturi to je:

|  |                         |
|--|-------------------------|
| Auto promet Sisak d.o.o Sisak          | 55% - 1.581.142,66 kuna |
| Slavijatrans d.d. Petrinja (u stečaju) | 40% - 1.149.921,93 kuna |
| Autoprijevoz Dvor                      | 5% - 143.740,24 kuna    |

S obzirom da Autobusni kolodvor ima licenciju za obavljanje kolodvorskih usluga što znači da osim osnovne infrastrukture i objekata, a to su natkriveni peroni, osvijetljene i grijane prostorije (čekaonica) za boravak putnika, prometni ured, blagajne za prodaju karata, sanitarne prostorije, raspolaže sa pratećim objektima za uslužne djelatnosti, vlastitim prostorom za

parkiranje autobusa i osobnih vozila, grijanim prostorom za vozno osoblje i policiju te odgovarajućim razglasom. Kolodvor je građen sa kapacitetom za 15.000 putnika dnevno, a trenutačno je prilagođen kapacitetu za 5.000 putnika dnevno. Sadašnja frekvencija je cca 1.200 putnika dnevno, što znači da to preko 400.000 putnika na godišnjoj razini. Kada se sagleda sadašnje stanje i imajući u vidu poslovanje u narednom periodu, te uzimajući u obzir sve predloženo, jednostavno se ukazuje potreba neophodnosti otkupa 40% -nog vlasničkog udjela poduzeća Slavijatrans d.d. Petrinja u stečaju, jer bi se tada ostvario dodatni prihod od parkiranja i pristajanja.

### 5.7.3. Stajališta

Na području Grada Siska ima ukupno 153 autobusna stajališta propisno označena na kolniku ili sa uređenim ugibalištima, te 107 mjesta gdje se autobusi zaustavljaju, a nisu propisno označena. Sva stajališta koja nisu propisno označena nalaze se na bivšim županijskim cestama koje je Grad Sisak preuzeo na korištenje 2013. godine od Županijske uprave za ceste Sisačko-moslavačke županije sukladno Odluci o cestama na području velikih gradova koje prestaju biti razvrstane u javne ceste (NN 44/12).

Na području naselja Sisak, postoje 53 autobusna ugibališta i 22 propisno označena na kolniku autobusna stajališta. Poseban problem predstavljaju autobusna stajališta koja ne zadovoljavaju minimalne prometno-tehničke uvjete. Za ta stajališta izrađen je elaborat za uređenje stajališta međutim elaborat nije dobio suglasnost MUP-a (opisano u poglavlju analiza projektne dokumentacije).

Prema analiziranom stanju proizlazi da većina autobusnih stajališta ne zadovoljava tražene minimalno-tehničke uvjete, što ima utjecaja na sigurno korištenje usluge javnog prijevoza, te svakako i samu atraktivnost korištenja usluge.

### Rasvjeta stajališta javnog gradskog prijevoza na užem teritoriju grada Siska

Slijedeće analiza stajališta javnog prijevoza provedena je mjerenjem rasvijetljenosti na užem teritoriju grada Siska. Za potrebe izrade ovog plana obavljeno je mjerenje rasvijetljenosti lokacija



autobusnih stajališta javnog gradskog prijevoza u gradu Sisku na gradskim linijama 1, 2, 3 i 4. Mjerenje je obavljeno pomoću luxmetra LX100 tijekom noći 6. travnja 2016. godine uz prosječnu temperaturu zraka od 12-16 °C, bez naoblake. Rasvijetljenost lokacija autobusnih stajališta mjereno je način da se uređaj pozicionirao na oko 1 metar od površine kolnika te se mjerila horizontalna rasvijetljenost ispred autobusnog stajališta.

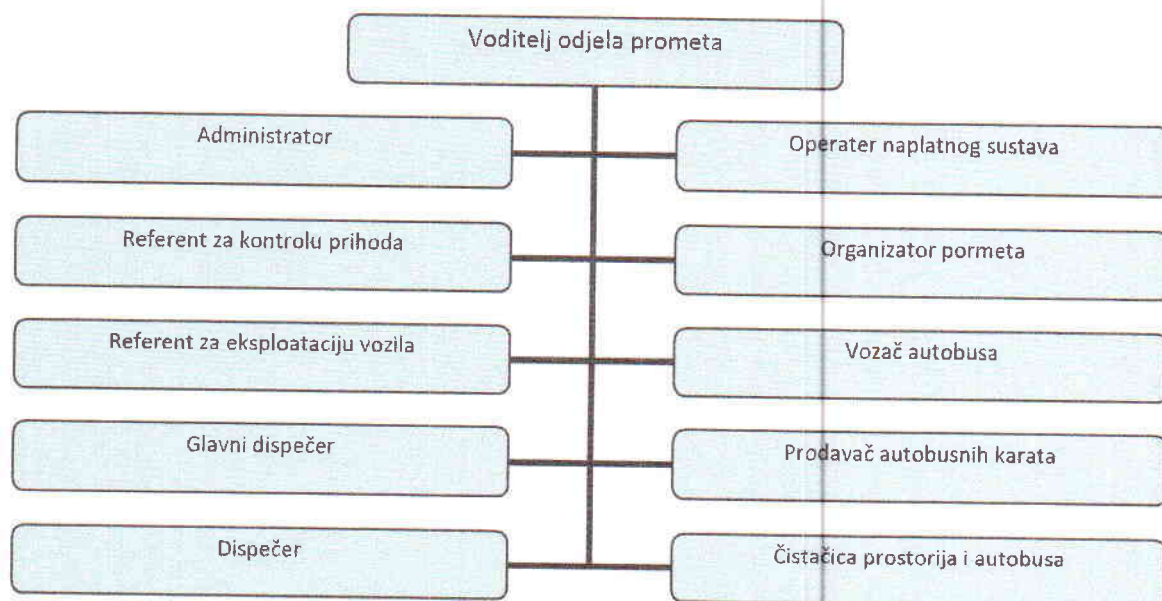
### 5.8. Informiranje putnika

Informiranje putnika vrši se putem nekoliko informativnih kanala. Ključni kanali su službena web stranica tvrtke (<http://www.auto-promet-sisak.hr/>), Facebook profil društva, autobusna stajališta i autobusni kolodvor.

### 5.9. Samoprocjena i ocjena postojećeg stanja

#### 5.9.1. Organizacija prometa

Organizacija prometa koji je jedan segment u ukupnoj organizacijskoj shemi društva prikazana je na slici ispod.



Slika 9. Organizacijska shema odjela organizacije prometa

### 5.9.2. Tarifni sustav i financiranje

Kao što je u ranijim poglavljima opisano, izvori sredstava za financiranje javnog prometa i prijevoza proizlaze iz budžeta lokalne samouprave (gradski proračun putem kojega se financiraju gradski prometni projekti, subvencioniraju troškovi javnog prijevoza, izdvaja se za plaće relevantnih djelatnika gradskih tijela, itd.), zatim iz doprinosa i subvencija viših razina vlasti (županijski i državne proračun) te putem prodaje voznih karata i drugih komercijalnih izvora po posebnim propisima.

Uzimajući u obzir navedena financijska sredstva namijenjena za prometno-komunalni pogon i infrastrukturu te količinu posla u gradskim tijelima povezana sa navedenim financijskim transakcijama kao zadaće gradskih tijela pri upravljanju prometom i javnim prijevozom, možemo zaključiti da se radi o značajnom godišnjem opsegu aktivnosti i financijskih izdvajanja kojima se treba sustavno, centralizirano i transparentno baviti. Jedan od načina upravljanja tim cjelokupnim prometnim sustavom je uspostava posebne organizacijske jedinice (npr. Upravni odjel za promet) unutar jednog od Upravnih tijela Grada Siska.

Naime, odjel je osnovna unutarnja ustrojstvena jedinica u okviru gradskih službi za pojedino upravno područje manjeg opsega ili za određenu vrstu međusobno povezanih poslova gradske uprave. Odjel se najčešće ustrojava u državnim ili lokalnim tijelima kada je prema unutarnjem ustrojstvu pojedinog tijela za obavljanje određenih poslova predviđeno najmanje pet (5) izvršitelja, uključujući i voditelja odjela.

Stoga prema opisanom opsegu posla (angažiranim FTE-vima) na poslovima planiranja, provođenja i praćenja svih segmenata gradskog javnog prometa i prijevoza u gradskim tijelima Grada te količini ukupnih sredstava namijenjenih za financiranje obnove i razvoja prometa u Sisku, postoji jasno opravdanje za uspostavu posebne organizacijske jedinice. Odjel kao jedinstveni sustav sveobuhvatnog upravljanja bio bi fokusiran na povećanje efikasnosti prometnog sustava i prijevoza, njegovo stabilno održavanje, a time i realizaciju postavljenih prometnih ciljeva Grada.

### 5.9.3. Sigurnost i zaštita u prometu

Analizirani su službeni podatci o prometnoj sigurnosti Ministarstva unutarnjih poslova Republike Hrvatske Sisačko-moslavačke županije s brojem, vrstom i posljedicama prometnih nesreća u razdoblju od 1995 do 2015 godine u Gradu Sisku. Tablica 18 prikazuje ukupan broj prometnih nesreća za promatrani period od 20 godina s posebnim osvrtom na broj nesreća prema vrsti vozila.

**Tablica 18. Ukupan broj prometnih nesreća prema vrsti vozila za razdoblje 1995-2015 g., Grad Sisak**

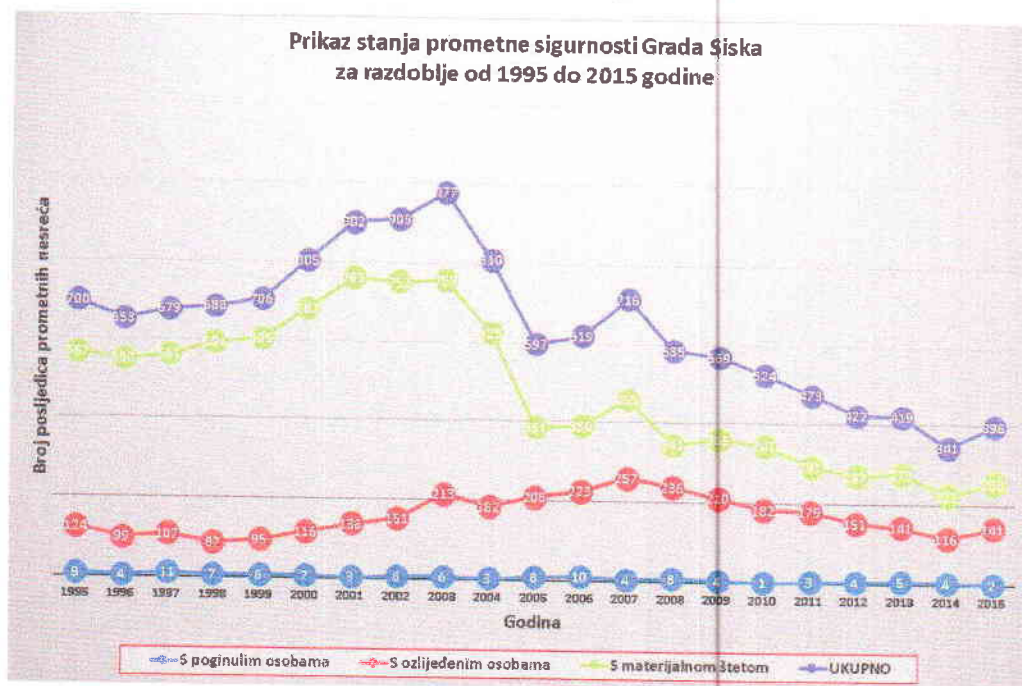
| VRSTA VOZILA           | GODINA       |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |
|------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
|                        | 1995         | 1996         | 1997         | 1998         | 1999         | 2000         | 2001         | 2002         | 2003         | 2004         | 2005         | 2006         | 2007         | 2008         | 2009         | 2010         | 2011         | 2012         | 2013         | 2014         | 2015         |
|                        | BROJ         |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |
| Moped                  | 339          | 413          | 471          | 501          | 531          | 545          | 570          | 683          | 817          | 934          | 1037         | 1139         | 1276         | 1441         | 1446         | 1321         | 1257         | 1225         | 1145         | 1088         | 1028         |
| Motocikli              | 104          | 141          | 165          | 185          | 189          | 196          | 171          | 190          | 230          | 265          | 314          | 363          | 413          | 509          | 544          | 483          | 474          | 453          | 455          | 453          | 447          |
| Osobni automobil       | 8610         | 9658         | 10539        | 11391        | 11949        | 12436        | 12868        | 13358        | 13981        | 14281        | 14723        | 15365        | 15969        | 16441        | 16272        | 15708        | 15606        | 15270        | 15096        | 15198        | 15234        |
| Autobus                | 76           | 81           | 72           | 71           | 58           | 51           | 46           | 48           | 45           | 49           | 61           | 66           | 64           | 64           | 62           | 56           | 54           | 51           | 52           | 50           | 51           |
| Teretno i radno vozilo | 800          | 993          | 1141         | 1212         | 1168         | 1224         | 1149         | 1200         | 1307         | 1361         | 1435         | 1565         | 1581         | 1632         | 1609         | 1467         | 1392         | 1323         | 1256         | 1260         | 1289         |
| Kombinirani automobil  | 87           | 109          | 124          | 133          | 127          | 122          | 124          | 120          | 164          | 169          | 158          | 172          | 169          | 146          | 120          | 82           | 49           | 39           | 28           | 22           | 22           |
| Radni stroj            | 8            | 10           | 20           | 24           | 25           | 35           | 36           | 35           | 41           | 48           | 58           | 65           | 81           | 90           | 95           | 96           | 88           | 85           | 99           | 100          | 96           |
| Traktor                | 457          | 587          | 727          | 1049         | 1109         | 1182         | 1172         | 1245         | 1266         | 1278         | 1304         | 1303         | 1302         | 1354         | 1371         | 1262         | 1217         | 1215         | 1212         | 1215         | 1193         |
| Priključno vozilo      | 625          | 235          | 280          | 313          | 313          | 330          | 300          | 316          | 323          | 327          | 332          | 345          | 358          | 375          | 364          | 338          | 332          | 349          | 423          | 461          | 472          |
| Laki četverocikl       | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 1            | 3            | 5            | 5            | 5            | 4            | 4            | 4            | 4            | 5            |
| Četverocikl            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 3            | 4            | 9            | 10           | 11           | 13           | 14           | 12           | 10           |
| <b>UKUPNO</b>          | <b>11106</b> | <b>12227</b> | <b>13539</b> | <b>14879</b> | <b>15469</b> | <b>16121</b> | <b>16436</b> | <b>17195</b> | <b>18174</b> | <b>18712</b> | <b>19422</b> | <b>20384</b> | <b>21219</b> | <b>22061</b> | <b>21897</b> | <b>20828</b> | <b>20524</b> | <b>20027</b> | <b>19784</b> | <b>19863</b> | <b>19847</b> |

Tablica 19 prikazuje ukupan br. posljedica prometnih nesreća za razdoblje od 20 g.

**Tablica 19. Ukupan broj prometnih nesreća prema posljedicama za razdoblje 1995-2015 g., Grad Sisak**

| POSLEDICE             | GODINA     |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |
|-----------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
|                       | 1995       | 1996       | 1997       | 1998       | 1999       | 2000       | 2001       | 2002       | 2003       | 2004       | 2005       | 2006       | 2007       | 2008       | 2009       | 2010       | 2011       | 2012       | 2013       | 2014       | 2015       |
|                       | BROJ       |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |
| S poginulim osobama   | 9          | 4          | 11         | 7          | 6          | 7          | 3          | 6          | 6          | 3          | 8          | 10         | 4          | 8          | 4          | 1          | 3          | 4          | 5          | 4          | 2          |
| S ozlijeđenim osobama | 124        | 99         | 107        | 87         | 95         | 116        | 136        | 151        | 213        | 182        | 208        | 223        | 257        | 236        | 210        | 182        | 179        | 151        | 141        | 116        | 141        |
| S materijalnom štetom | 567        | 550        | 561        | 594        | 605        | 682        | 763        | 752        | 758        | 625        | 381        | 386        | 455        | 341        | 355        | 341        | 291        | 267        | 273        | 221        | 253        |
| <b>UKUPNO</b>         | <b>700</b> | <b>653</b> | <b>679</b> | <b>688</b> | <b>706</b> | <b>805</b> | <b>902</b> | <b>909</b> | <b>977</b> | <b>810</b> | <b>597</b> | <b>619</b> | <b>716</b> | <b>585</b> | <b>569</b> | <b>524</b> | <b>473</b> | <b>422</b> | <b>419</b> | <b>341</b> | <b>396</b> |

Grafikon 2 prikazuje kretanje stanja prometne sigurnosti Grada Siska za razdoblje od 1995. do 2015. godine, odnosno ukupan broj prometnih nesreća s posljedicama. Iz grafikona vidljiv je trend smanjenja ukupnog broja prometnih nesreća u posljednjih desetak godina, te porast u iznosu od 16,1% za posljednje dvije godine promatranja (2014-2015).



**Grafikon 2. Stanje prometne sigurnosti Grada Siska za razdoblje od 1995-2015 g.**

Detaljnije analize i zaključci prikazani su tablično u nastavku (Tablica 20). Za 1995 g. prema vrsti vozila najveći broj prometnih nesreća uzrokuju/bila su uključena osobna vozila (77,5%), teretna i radna vozila (7,2%), te priključna vozila (5,6%). U 2015 g. prema vrsti vozila najveći udio broja prometnih nesreća odnosi se na osobna vozila (76,8%), teretna- i radna (6,5%), te na traktore

(6,0%). Promatramo li prvu i zadnju godinu analiziranog perioda, možemo zaključiti da je ukupan broj prometnih nesreća prema vrsti vozila u znatnom porastu od čak 78%. Međutim određeni broj prometnih nesreća prema vrsti vozila je u znatnom padu – autobus, kombinirani automobil i priključno vozilo. Određene vrste vozila sudjelovale su u znatno većem odnosu nego 1995 godine, pri čemu dolazi do pojedinih porasta i do 1000%.

Tablica 20. Usporedba broja prometnih nesreća prema vrsti vozila za 1995 i 2015 godinu, Grad Sisak

| VRSTA VOZILA           | GODINA |        |       |        | Razlika  |
|------------------------|--------|--------|-------|--------|----------|
|                        | 1995   |        | 2015  |        |          |
|                        | Broj   | (%)    | Broj  | (%)    |          |
| Moped                  | 339    | 3.1%   | 1028  | 5.2%   | 203.2%   |
| Motocikl               | 104    | 0.9%   | 447   | 2.3%   | 329.8%   |
| Osobni automobil       | 8610   | 77.5%  | 15234 | 76.8%  | 76.9%    |
| Autobus                | 76     | 0.7%   | 51    | 0.3%   | -32.9%   |
| Teretno i radno vozilo | 800    | 7.2%   | 1289  | 6.5%   | 61.1%    |
| Kombinirani automobil  | 87     | 0.8%   | 22    | 0.1%   | -74.7%   |
| Radni stroj            | 8      | 0.1%   | 96    | 0.5%   | 1100.0%  |
| Traktor                | 457    | 4.1%   | 1193  | 6.0%   | 161.1%   |
| Priključno vozilo      | 625    | 5.6%   | 472   | 2.4%   | -24.5%   |
| Laki četverocikl       | 0      | 0.0%   | 5     | 0.0%   | 500.0%   |
| Četverocikl            | 0      | 0.0%   | 10    | 0.1%   | 10000.0% |
| UKUPNO                 | 11106  | 100.0% | 19847 | 100.0% | 78.7%    |

Prema posljedicama prometnih nesreća za 1995 godinu najveći broj su s materijalnom štetom (81,0%), s ozlijeđenim osobama (17,7%), a najmanji s poginulima (1,3%) (Tablica 21). U 2015 g. raspodjela broja prometnih nesreća s posljedicama je ista; materijalna šteta (63,9%), ozlijeđene osobe (35,6%), poginuli (0,5%). Promatramo li prvu i zadnju godinu analiziranog perioda, možemo zaključiti da je ukupan broj posljedica prometnih nesreća u znatnom padu od čak 43,4%. Najveći pad posljedica odnosi se na poginule osobe te iznosi smanjenje od 77,8%.

Tablica 21. Usporedba posljedica prometnih nesreća za 1995 i 2015 godinu, Grad Sisak

| POSLJEDICE            | GODINA |        |      |        | Razlika |
|-----------------------|--------|--------|------|--------|---------|
|                       | 1995   |        | 2015 |        |         |
|                       | Broj   | (%)    | Broj | (%)    |         |
| S poginulim osobama   | 9      | 1.3%   | 2    | 0.5%   | -77.8%  |
| S ozlijeđenim osobama | 124    | 17.7%  | 141  | 35.6%  | 13.7%   |
| S materijalnom štetom | 567    | 81.0%  | 253  | 63.9%  | -55.4%  |
| UKUPNO                | 700    | 100.0% | 396  | 100.0% | -43.4%  |

U posljednjih pet godina (2011-2015) ukupan broj prometnih nesreća prema vrsti vozila u padu je od 3,3%, a najveći pad ostvarile su vrste vozila kombinirani automobil (-55,1%) i mopedi (-20,7%) (Tablica 22). Najveći porast zamijećen je kod priključnih vozila u iznosu od čak 42,2%, te lakih četverocikala u iznosu od 25%. Ukupno promatrajući za period od pet godina najveći udio u vrstama prometnih nesreća zauzimaju prometne nesreće s osobnim vozilima (prosjek 76%), a najmanji četverocikli i laki četverocikli (prosjek 0,1%).

**Tablica 22. Usporedba broja prometnih nesreća prema vrsti vozila za posljednjih pet godina (2011-2015), Grad Sisak**

| VRSTA VOZILA                  | GODIN A |        |       |        |       |        |       |        |       |        | Razlika za 2011-2015 (%) |
|-------------------------------|---------|--------|-------|--------|-------|--------|-------|--------|-------|--------|--------------------------|
|                               | 2011    |        | 2012  |        | 2013  |        | 2014  |        | 2015  |        |                          |
|                               | Broj    | (%)    | Broj  | (%)    | Broj  | (%)    | Broj  | (%)    | Broj  | (%)    |                          |
| <b>Moped</b>                  | 1297    | 6.3%   | 1225  | 6.1%   | 1145  | 5.8%   | 1088  | 5.5%   | 1028  | 5.2%   | -20.7%                   |
| <b>Motocikl</b>               | 474     | 2.3%   | 453   | 2.3%   | 455   | 2.3%   | 453   | 2.3%   | 447   | 2.3%   | -5.7%                    |
| <b>Osobni automobil</b>       | 15606   | 76.0%  | 15270 | 76.2%  | 15096 | 76.3%  | 15198 | 76.5%  | 15234 | 76.8%  | -2.4%                    |
| <b>Autobus</b>                | 54      | 0.3%   | 51    | 0.3%   | 52    | 0.3%   | 50    | 0.3%   | 51    | 0.3%   | -5.6%                    |
| <b>Teretno i radno vozilo</b> | 1392    | 6.8%   | 1323  | 6.6%   | 1256  | 6.3%   | 1260  | 6.3%   | 1289  | 6.5%   | -7.4%                    |
| <b>Kombiniran i automobil</b> | 49      | 0.2%   | 39    | 0.2%   | 28    | 0.1%   | 22    | 0.1%   | 22    | 0.1%   | -55.1%                   |
| <b>Radni stroj</b>            | 88      | 0.4%   | 85    | 0.4%   | 99    | 0.5%   | 100   | 0.5%   | 96    | 0.5%   | -9.1%                    |
| <b>Traktor</b>                | 1217    | 5.9%   | 1215  | 6.1%   | 1212  | 6.1%   | 1215  | 6.1%   | 1193  | 6.0%   | -2.0%                    |
| <b>Priključno vozilo</b>      | 332     | 1.6%   | 349   | 1.7%   | 423   | 2.1%   | 461   | 2.3%   | 472   | 2.4%   | 42.2%                    |
| <b>Laki četverocikl</b>       | 4       | 0.0%   | 4     | 0.0%   | 4     | 0.0%   | 4     | 0.0%   | 5     | 0.0%   | 25.0%                    |
| <b>Četverocikl</b>            | 11      | 0.1%   | 13    | 0.1%   | 14    | 0.1%   | 12    | 0.1%   | 10    | 0.1%   | -9.1%                    |
| <b>UKUPNO</b>                 | 20524   | 100.0% | 20027 | 100.0% | 19784 | 100.0% | 19863 | 100.0% | 19847 | 100.0% | -3.3%                    |

U posljednjih pet godina (2011-2015) ukupan broj posljedica prometnih nesreća u znatnom je padu od 16,3% (Tablica 23). Najveći pad broja posljedica prometnih nesreća ostvarile su poginule osobe u iznosu od čak 33,3%, te ozlijeđene u iznosu od 21,2%. Ukupno promatrajući period od pet godina odnos broja posljedica prometnih nesreća je identičan, najveći udio u posljedicama prometnih nesreća zauzimaju one koje su rezultirale s materijalnom štetom (prosjeak 63,7%), zatim slijede s ozlijeđenim osobama (prosjeak 35,4%), te s poginulim osobama (prosjeak 0,9%).

**Tablica 23. Usporedba broja posljedica prometnih nesreća za posljednjih pet godina (2011-2015), Grad Sisak**

| POSljedICE            | GODINA |        |      |        |      |        |      |        |      |        | Razlika<br>za<br>2011-<br>2015<br>(%) |
|-----------------------|--------|--------|------|--------|------|--------|------|--------|------|--------|---------------------------------------|
|                       | 2011   |        | 2012 |        | 2013 |        | 2014 |        | 2015 |        |                                       |
|                       | Broj   | (%)    | Broj | (%)    | Broj | (%)    | Broj | (%)    | Broj | (%)    |                                       |
| S poginulim osobama   | 3      | 0,6%   | 4    | 0,9%   | 5    | 1,2%   | 4    | 1,2%   | 2    | 0,5%   | -33,3%                                |
| S ozlijeđenim osobama | 179    | 37,8%  | 151  | 35,8%  | 141  | 33,7%  | 116  | 34,0%  | 141  | 35,6%  | -21,2%                                |
| S materijalnom štetom | 291    | 61,5%  | 267  | 63,3%  | 273  | 65,2%  | 221  | 64,8%  | 253  | 63,9%  | -13,1%                                |
| UKUPNO                | 473    | 100,0% | 422  | 100,0% | 419  | 100,0% | 341  | 100,0% | 396  | 100,0% | -16,3%                                |

Vežano za povećanje razine sigurnosti cestovnog prometa na području Grada Siska i na području okolnih naselja, Policijska uprava Sisačko-moslavačka sufinancirala je mjere poboljšanja sigurnosti prometa u 2015. godini u vrijednosti od 400.000,00 kn.

### 5.10. Način financiranja društva

U 2012. i 2013. godini subvencije Auto prometu Sisak bile su u nadležnosti Upravnog odjela za Financije, a zatim su organizacijski smještene pod Upravni odjel za gospodarstvo i komunalni sustav. U proteklih pet godina AP Sisku isplaćene su subvencije u sljedećem iznosu:

**Tablica 24. Subvencije Grada Siska prema AP Sisku**

| Godina         | Subvencija opće namjene (kn) |
|----------------|------------------------------|
| 2012.          | 4.420.000,00                 |
| 2013.          | 5.675.977,00                 |
| 2014.          | 6.110.000,00                 |
| 2015.          | 6.000.000,00                 |
| <b>UKUPNO:</b> | <b>22.205.977,00</b>         |

**Izvor: AP Sisak**

U sklopu navedenih iznosa iz Upravnog odjela za obrazovanje, kulturu, sport, branitelje i civilno društvo, a temeljem odluke o sufinanciranju troškova javnog prijevoza za određenu kategoriju građana (Sl. gl. br. 27/15), sufinancira se prijevoz učenika srednjih škola, te određenih kategorija građana (umirovljenici, socijalno ugroženi), prijevoz učenika osnovnih škola plaća Grad Sisak.

Stoga su AP Sisku dodijeljena sljedeća sredstva po godinama:

- ✦ U 2013.g. - 3,3 mil.kn
- ✦ U 2014.g. – 3,5 mil.kn
- ✦ U 2015.g. – 3,5 mil.kn



Osim same visine i načina sufinanciranja, ugovornom između Grada Siska i prijevoznika (AP Sisak) utvrđuje se i obim i kvaliteta usluge lokalnog prijevoza, te druga pitanja koja utječu na potrebu i visinu sufinanciranja. Također, Grad Sisak je, kao jamac po dugoročnim kreditima, umjesto AP Sisak d.o.o. platio obveze prema bankama kako slijedi:

**Tablica 7. Gradske uplate prema bankama temeljem jamstva za AP Sisak (Izvor: AP Sisak)**

| Godina | Vrijednost (kn) |
|--------|-----------------|
| 2012.  | 2.486.515,74    |
| 2013.  | 2.443.969,17    |
| 2014.  | 2.167.612,18    |
| 2015.  | 1.418.801,22    |

**Izvor: AP Sisak**

Osim što Grad Sisak subvencionira u gradskom prijevozu prijevoz slijedećih kategorija: učenika i studenata, umirovljenika, nezaposlenih, slijepe osobe i njihovi pratitelji, te osobe s invaliditetom, lokalna uprava također plaća komercijalnim bankama za obaveze AP Siska po kreditnim linijama.

Konačno treba konstatirati da će sustav subvencija Grada Siska prema Auto prometu Sisak biti puno jasniji i transparentniji po usklađenju i potpisu Ugovora o javnim uslugama organiziranja javnog linijskog prijevoza potpisanog između Grada Siska i AP Siska.

### 5.11. SWOT analiza tvrtke

Kroz SWOT analizu na kraju će društvo, na osnovu prikupljenih podataka i procjena dovesti do zaključaka o potencijalu daljeg razvoja društva i samoodrživosti.

| Snage   | Slabosti  |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Dugogodišnja Tradicija</li> <li>➤ Iskustvo</li> <li>➤ Opremljenost</li> <li>➤ Usluge održavanja trećim licima-teretnih i motornih vozila</li> <li>➤ Slabija konkurencija u području održavanja teretnih motornih vozila</li> <li>➤ Servis Tahografa – na području grada nema konkurencije</li> <li>➤ Dobra suradnja s trenutnom gradskom upravom</li> <li>➤ Dobra pokrivenost gradskih linija - oko 80% stanovništva je u opsegu 400 metara</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>✚ Niski kapacitet tržišta Grada Siska i županije Sisačke</li> <li>✚ Relativno visoka starosna struktura voznog parka</li> <li>✚ Nerazvijenost industrije</li> <li>✚ Prostori koji su bili zahvaćeni ratom su slabo naseljeni i nerazvijeni</li> <li>✚ 1 umirovljenik na 0,8 zaposlenih</li> </ul>  |
| Prilike   | Prijetnje   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Ataktivna pozicija zemljišta Autopromet Sisak</li> <li>✓ Pojačanje uloge gradskog prometa u na području grada siska</li> <li>✓ Depopulacija i starenje stanovništva u ruralnim područjima – efekt povećane ponude nekretnina po nižim cijanama u ruralnom području</li> <li>✓ Kolodvor – preuzimanje autobusnog kolodovra u cijelosti, mogućnost dodatnih prihoda</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Demografska kretanja</li> <li>❖ Potencijalno zatvaranje rafinerije nafte Sisak</li> <li>❖ Potencijalno zatvaranje gospodarskih subjekata na području grada siska</li> <li>❖ Konkurencija – ostali prijevoznici</li> <li>❖ Nelegalni autotaxi prijevoznici</li> <li>❖ Potencijalno preuzimanje kolodvora od strane ostalih prijevoznika</li> <li>❖ Slab gospodarski rast i razvoj RH</li> </ul> |

Iz gore navedene analize zaključuje se kako snage nadilaze slabosti a prilike nadilaze prijetnje. Preporuča se da ova SWOT analiza bude alat za buduće postavljanje strateških ciljeva društva.

## 6. OSNOVNI PRAVCI STRATEGIJE

### 6.1. Područje opsluživanja

Javni linijski prijevoz sastoji se od lokalnog, županijskog, međuzupanijskog, međunarodnog, javnog linijskog, povremenog i posebnog linijskog prijevoza. Povremeni prijevoz po upitu i ugovori.

### 6.2. Prometni ciljevi

Kako bi se ostvarili postavljeni ciljevi neophodno je utvrditi ciljeve razvoja prometnog sustava koji se svode na slijedeće:

- ✚ ograničenje neracionalne potrošnje
- ✚ maksimiranje ekonomičnosti prijevoza
- ✚ povećanje kvalitete usluge prijevoza
- ✚ smanjenje nepovoljnih utjecaja prometa na okoliš
- ✚ povećana sigurnost pri odvijanju prometa i prilagođavanje prometnog sustava posebnim zahtjevima i izvanrednim okolnostima

Polazeći od ovih opredjeljenja u realizaciji ciljeva, kao i spoznaje o ograničenim materijalnim mogućnostima za realizaciju postavljenih ciljeva, nameće se potreba određivanja prioriteta. Poseban problem koji proizlazi iz postojećeg stanja, kao i projekcije prometne potražnje jest pronalaženje mogućnosti za što veće usmjeravanje individualnog prometa na masovni javni prijevoz, u konačnosti i mogućnost za kvalitetnije pa i bolje uključivanje željeznice u prijevoz putnika (integralni prijevoz).

Sada je, vjerujemo nastupio trenutak kad u prometnoj politici u putničkom prometu valja izvršiti zaokret i došlo je vrijeme da se orijentiramo na one zadatke koje smo dugo vremena odlagali za kasnije, valja otkloniti one aktivnosti koje pridonose današnjoj kriznoj situaciji. U tom pogledu nismo činili greške u prošlosti, nego ćemo ih činiti u budućnosti ako ne uvidimo

da je bar sada potrebno mijenjati strategiju razvoja na način da je jedan od prioriteta i komunalna djelatnost, sukladno Zakonu o komunalnom gospodarstvu. Na taj način koncentracija je na osnovnoj funkciji cestovnog prijevoza putnika u obavljanju lokalnog i regionalnog prijevoza u radijusu do 60 km a u skladu sa interesima lokalne zajednice, odnosno Grada jedinog vlasnika. Istovremeno to ne znači da ne treba razvijati i one društveno prihvatljive a komercijalno isplative aktivnosti u linijskom kao i posebnom prijevozu.

U uvjetima nestabilnog energetskeg tržišta u skupnog pogonskog goriva, svoje djelovanje svesti u lokalne okvire uz dobru povezanost sa Zagrebom, a to znači još više poboljšati stupanj organizacijskog i tehničko-tehnološkog razvoja primjenom suvremenih organizacijsko informatičkih tehnologija kao i modernizacijom voznog parka te razmotriti mogućnost intenziviranja integralnog prijevoza (cesta – željeznica).

### ***6.3. Projekcija prometne potražnje***

Projekcija prometne potražnje u putničkom prometu proizlazi iz socio-ekonomskih projekcija a odnosi se na stanovništvo i ukupnu zaposlenost u regiji. U sadašnjem vremenu kada i prognostičkom razdoblju ne predviđa se značajnija promjena u odnosu na prošlost kad su putovanja u pitanju. Broj putnika, uglavnom stagnira ili je u padu i očekujemo da će u narednom periodu doći do stabiliziranja što nam daje mogućnost objektivnije projekcije.

Projekcija razvoja prometne potražnje na ovom našem području osniva se na postepenom oporavku gospodarskog razvoja kao i društveno-gospodarskog razvoja šireg okruženja. Utjecaj prometne ponude na veličinu prometne potražnje uključen je postepenim poboljšanjem prometnog sustava u skladu sa očekivanjem oporavka gospodarstva s predloženim konceptom razvoja društva.

Prometna potražnja u putničkom prometu je značajna u intenzitetu prijevoza, kako u prostornoj tako u vremenskoj raspodijeli putovanja u radnom danu u odnosu na dane tjednih i godišnjih odmora, te blagdana i ljetnih mjeseci. Polazeći od toga, prognozirani je prosječni dnevni promet putnika kako po radnom danu tako i na mjesečnoj i godišnjoj razini.

Poseban problem, koji proizlazi iz postojećeg stanja, kao i projekcija prometne potražnje, a kojem se u konceptu budućeg razvoja mora pokloniti odgovarajuća pažnja, je pronalaženje načina i mogućnost za još veće usmjeravanje individualnog na javni prijevoz putnika pa se tu dodatno javlja potencijalna mogućnost integralnog prijevoza putnika uključujući i željeznicu.

Iako projekcija prometne potražnje nije bitnije izražena u odnosu na sadašnju, svoj interes mi vidimo u daljnjoj cestovnoj povezanosti svih dijelova gradskog područja sa samim Gradom, što znači da bi se mogla zadovoljiti prognozirana prometna potražnja.

Disproporcija i nejednakost prometne potražnje stalno se povećava što neposredno utječe na ostvarenje prometne ponude a u konačnosti i prometne povezanosti sa Gradom. Istovremeno u pojedinim prostorima odvija se polarizacija ljudi, korisnika usluga kod odabira načina putovanja (korištenje osobnih vozila).

Ne treba izgubiti iz vida sve bitne odrednice kapaciteta prometne ponude, vezano uz zakonitosti koje se javljaju u putničkom prometu a odnose na koncentraciju putničkih tokova uz urbane aglomeracije, što implicira i broj putovanja u izvan linijskom prometu.

#### ***6.4. Opis autobusnog podsustava kojime će društvo organizirati prijevoz***

##### **6.4.1. Prometna mreža**

Prometna mreža neće se značajnije mijenjati u odnosu na prethodno analiziranu. Moguće su manje promjene sukladno planovima koje su definirane u prometnoj strategiji Grada Siska. Shodno tim promjenama prilagođavat će se i društvo odnosno organizacija prijevoza.

##### **6.4.2. Odabir vozila u voznom parku**

Moderna i ekološki prihvatljiva vozila.

##### **6.4.3. Izbor modela održavanja vozila**

Fokus na preventivnom održavanju s obzirom na obnovu voznog parka novim vozilima.

#### **6.4.4. Nositelj održavanja voznog parka i infrastrukture**

Nositelj održavanja voznog parka je Auto Promet Sisak d.o.o. sa svojom radionicom, opremom i ljudskim resursima. Za novonabavljena vozila nositelj održavanja biti će Auto Promet Sisak d.o.o. kao ovlaštenu servisera sukladno potpisanom ugovoru o nabavi novih vozila s tvrtkom Autobus d.o.o.. Za održavanje infrastrukture koristit će se podizvođači (outsourcing partneri).

#### **6.5. Tarifni sustav**

Uvođenjem novog sustava kontrole i naplate autobusnih karata razmotrit će se primjena tarifnog sustava prilagođenog potrebama. Tarifni sustav neće se značajnije mijenjati u odnosu na tarifni sustav koji je prethodno obrađen u analizi.

#### **6.6. Informiranje putnika**

Na području informiranja putnika moguće su promjene sukladno promjenama u novim (IT) tehnologijama a čiji će daljnji razvoj uvjetovati i razvoj informiranja putnika.

## 7. ORGANIZACIJSKA RAZVOJNA RJEŠENJA

Pri promišljanju prijedloga razvojnih rješenja ne smije se izgubiti iz vida da je promet kapitalno intenzivna djelatnost koja angažira velika materijalna sredstva a prevashodno je opredjeljenje prometna potražnja. Isto tako iz vida se ne smiju izgubiti i karakteristična obilježja prometne usluge koja se ogledaju u sljedećem:

- ✦ ne može se uskladištiti i kasnije konzumirati
- ✦ manjak ponude ne može se nadoknaditi uvozom ili iz drugih izvora
- ✦ proces proizvodnje i potrošnje odvijaju se istovremeno
- ✦ prijevozna usluga je ireverzibilna (jednom konzumirana više se ne može vratiti i svaka sljedeća nova je usluga)

Zato, kod utvrđivanja prijedloga rješenja sve to treba imati u vidu da bi bio što realniji pristup. Slijedeći svoju davno zacrtanu, poslovnu i razvojnu filozofiju, posebno imajući u vidu sadašnje ali i buduće gospodarske i tržišne odnose, Auto Promet Sisak d.o.o., svoje pozicioniranje a u konačnosti i opstanak sagledava u daljnjem razvojnom iskoraku sa karakteristikama obavljanja osnovne djelatnosti, prijevoza putnika u javnom cestovnom prometu sa elementima prilagodljivosti novim izazovima.

Temeljem ovakvih promišljanja, postavljeni su ciljevi koji bi se, u relativnom kratkom vremenu, trebali realizirati a svode se na sljedeće:

- ✦ konačno završiti organizacijsku i poslovnu konsolidaciju društva u svim segmentima poslovne aktivnosti imajući u vidu, potrebe povezanosti naselja sa Gradom kao i dobru povezanost sa Zagrebom, što će stvoriti neophodne pretpostavke stabilnog poslovanja.
- ✦ kako su potrebe za tehničko-tehnološkim razvojem prometnog sustava veće od realnih mogućnosti, u ovom vremenu, neminovno se nameće potreba diferencijacije prioriteta ulaganja, uz opredjeljujući faktor dimenzije prometne

potražnje a sukladno tome i tehničko-tehnološke karakteristike prijevoznih sredstava.

Razmatrajući i ocjenjujući realnost svih mogućih varijanti organizacijskog razvoja, realno je izgledno da djelatnost prijevoza putnika u javnom cestovnom prometu može opstati u sferi komunalne djelatnosti uz kontinuirano održavanje povezanosti sa Zagrebom, pogotovo imajući u vidu završetak autoceste Sisak-Zagreb a time i bolju povezanost skraćivanjem vremena vožnje. Ovdje treba imati u vidu i konkurenciju koja nemilosrdno, ne birajući sredstva (od damping cijena do nepridržavanja voznog reda), pokušava preuzeti sve više putnika i na taj način ostvariti ekskluzivitet u prijevozu a time i značajni dio prihoda. Ovo se ne smije izgubiti iz vida i na ovakve izazove treba iznaći najoptimalniji odgovor u organizacijskom, komercijalnom i tehničko-tehnološkom pozicioniranju na izuzetno zahtjevnom prometnom tržištu.



## 8. TRŽIŠTE

Tržište prodaje uglavnom je poznato i neznatno promjenjivo, kupci prometne usluge uglavnom su poznati stanovnici Siska i okolnih mjesta, koji koriste usluge prijevoza. S obzirom da je kapacitivnost postojećeg raspoloživog tržišta već dobro poznato, potrebno se sve više fokusirati na podizanje kvalitete usluge prijevoza kao i pouzdanost i sigurnost prijevoza, a što je moguće samo kvalitetnim autobusima.

Tržište nabave karakterizira nestabilnost energetskeg tržišta, prije svega pogonskog goriva, jer svaka korekcija cijena neposredno utječe na povećanje ukupnih troškova poslovanja. Nabava pogonskog goriva, maziva, rezervnih dijelova i auto guma od najveće je važnosti za funkcioniranje i obavljanje osnovne djelatnosti i oni se nabavljaju sukladno Zakonu o javnoj nabavi kroz objavu javnih natječaja ili ograničenim prikupljanjem ponuda što ovisi o visini tražene ponude.

Ponuda potrebnih, ali i ostalih usluga na zadovoljavajućoj je razini, a dosadašnja iskustva pokazuju da kod nabave istih nema i nije bilo značajnijih problema te uvažavajući sve tržišne okolnosti u kojima djelujemo, može se zaključiti da nabava ni na koji način neće dovesti u pitanje poslovanje i poslovne aktivnosti Društva a time i provođenje zacrtane poslovne politike.

## 9. KONKURENCIJA

Prijevoz putnika na području Grada Siska kao i Sisačko-moslavačke županije obavlja poduzeće Čazmatrans iz Čazme kao i na linijama Slavijatransa te još neki privatni prijevoznici. Udio u prijevozu putnika određen je voznim redom, ali u proteklim godinama taj odnos nije bio uvijek poslovno korektan zbog djelovanja raznih izvan tržišnih utjecaja koje je ponekad teško i definirati. Treba imati u vidu da su poslovno korektni odnosi bili narušeni politikom relativiziranja polazaka prema voznom redu, odnosno polazaka samo na nekim linijama ali i umanjivanje pa i damping cijena prijevoza ali opet samo na nekim linijama (sada je to za Zagreb i na međustanicama u Gradu) jer su ocijenili da im je važno u pridobivanju novih putnika. Zato kod utvrđivanja tarifne politike potrebno je imati u vidu vlastite interese i takvoj konkurenciji parirati kvalitetom usluge. Smatramo da bi Grad Sisak, kao vlasnik, trebao doslovno primjenjivati Odluku o organizaciji lokalnog linijskog prijevoza putnika na području Grada Siska kao i Odluke o komunalnom redu. Taxi prijevoznici iz Petrinje i dalje nesmetano obavljaju prijevoz putnika koji ima obilježja linijskog prijevoza, jer na gradskim stanicama, ugibalištima, nesmetano uzimanje putnika i među stanicama obavljaju prijevoz istih što je u suprotnosti sa Zakonom i na taj način neposredno nama uzimaju dio prihoda.

## 10. STRATEŠKE AKTIVNOSTI

Povećanje konkurentnosti predstavlja stvaranje organizacijskih i drugih pretpostavki za maksimalnu usmjerenost potrebama tržišta i približavanje kupcu sa što kvalitetnijom uslugom uz što manje troškove, jer samo na taj način možemo postati uspješni i efikasni istovremeno. To znači da se dostignuta razina prijevozne usluge treba i mora zadržati, troškovi se moraju smanjiti i to sve do razine nedovođenja u pitanje sigurnosti i pouzdanosti prijevoza putnika. Uzimajući u obzir specifičnosti samoga Društva i djelatnosti kojom se bavi, a na bazi napravljenih analiza svih bitnih pokazatelja te primjenom novih oblika poslovanja, smanjit će se udio subvencije, čemu težimo, a usavršavanjem znanja zaposlenika i maksimalnim aktiviranjem svih rezervi, trebali bi biti jamstvo uspješnog poslovanja.

Primjenom sadašnjeg organizacijskog ustrojstva i organizacije prijevoza, pokazalo se da zadovoljava kapacitivnost ostvarenja koji zadovoljava potrebe, a postojeća sredstva subvencije mogu nadoknaditi nedostajući dio prihoda na autobusnim linijama.

### 10.1. Poslovna organizacija

Za obavljanje osnovne djelatnosti prijevoza putnika u javnom cestovnom prometu kao i održavanje i remont autobusa i teretnih motornih vozila, postavljena je organizacijska struktura na način da je Društvo organizirano kao jedinstvena cjelina sastavljena od stručnih službi i organizacijskih jedinica:

| R.br.  | Organizacijska jedinica           | Broj izvršitelja |
|--------|-----------------------------------|------------------|
| 1.     | Ured uprave                       | 2                |
| 2.     | Služba ekonomsko pravnih poslova  | 15               |
| 2.1    | Poslovi u službi                  | 5                |
| 2.2    | Odjel računovodstva               | 4                |
| 2.3    | Odjel ZNZ, PPZ i pumpe za gorivo  | 6                |
| 3.     | Služba prometno-tehničkih poslova | 101              |
| 3.1    | Odjel prometa                     | 74               |
| 3.2    | Odjel održavanja                  | 27               |
| 4.     | Odjel interne kontrole            | 6                |
| UKUPNO |                                   | 124              |

Poslovna organizacija, sa svim poslovnim funkcijama koncipirana je na način da osigurava obavljanje djelatnosti prijevoza putnika u gradskom i prigradskom prometu te na liniji za Zagreb, uz ostvarenje 2.100.000 km na godišnjoj razini, koji bi obavljala 124 radnika sa 39 autobusa. Uzimajući u obzir sve specifičnosti koje determiniraju pružanje prometne usluge, postavljena je funkcijska organizacijska struktura koja se podudara sa poslovnim funkcijama.

Isto tako treba naglasiti da su uvedeni i u funkciji su Sustav financijskog upravljanja i kontrole – FMC, zatim standardi ISO 9001 upravljanje kvalitetom, ISO 14001 upravljanje zaštitom okoliša i OHSAS 18001 upravljanje zdravljem i sigurnošću na radu. Pored toga u narednom periodu potrebno je implementirati odredbe Zakona kao i Pravilnika koji reguliraju sustav unutarnjih kontrola, što znači da će biti neophodno prilagoditi i organizacijski ustroj Društva.

Sa ovakvim pristupom i tipom organizacije zadržava se komunalna kao osnovna djelatnost prijevoza putnika u javnom cestovnom prometu, zatim prijevoz učenika u redovnom i ugovornom prijevozu, održavanje teretnih motornih vozila. Kod organizacije ostalih segmenata prijevoza rukovoditi se, prije svega, ekonomski prihvatljivim kriterijima koji osiguravaju pokriće varijabilnih troškova i većeg dijela fiksnih troškova i koji društveno opravdavaju prihvatljive potrebe stanovništva za prijevozom i povezanosti sa Gradom.

### 10.2. Projekcija poslovnih ostvarenja

| r.br. | OPIS                        | OSTVARENJE         |                    |                   | PROJEKCIJA        |                   |                   |
|-------|-----------------------------|--------------------|--------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
|       |                             | 2013.<br>godina    | 2014.<br>godina    | 2015.<br>godina   | 2016.<br>godina   | 2017.<br>godina   | 2018.<br>godina   |
|       | <b>PRIHODI</b>              |                    |                    |                   |                   |                   |                   |
| 1.    | Poslovni prihod             | 22.005.906         | 21.558.929         | 21.783.463        | 21.340.000        | 20.950.000        | 20.650.000        |
|       | -od prodaje usluga          | 16.255.812         | 15.369.909         | 15.183.585        | 15.000.000        | 14.900.000        | 14.600.000        |
|       | -od subvencije opće namjene | 5.695.977          | 6.140.000          | 6.020.000         | 6.000.000         | 6.050.000         | 6.050.000         |
| 2.    | Financijski prihod          | 14.344             | 128.462            | 22.699            | 20.000            | 50.000            | 50.000            |
| 3.    | Izvanredni prihod           | 272.770            | 221.770            | 643.349           | 150.000           | 160.000           | 160.000           |
| 4.    | <b>UKUPNO</b>               | <b>22.293.020</b>  | <b>21.909.161</b>  | <b>21.903.111</b> | <b>21.500.000</b> | <b>21.160.000</b> | <b>20.860.000</b> |
|       | <b>RASHODI</b>              |                    |                    |                   |                   |                   |                   |
| 5.    | Poslovni rashodi            | 22.582.328         | 22.657.594         | 21.369.463        | 21.290.000        | 20.200.000        | 19.900.000        |
| 6.    | Financijski rashodi         | 827.566            | 840.661            | 720.340           | 700.000           | 700.000           | 700.000           |
| 7.    | Izvanredni rashodi          | 619.894            | 348.083            | 183.147           | 100.000           | 100.000           | 100.000           |
| 8.    | <b>UKUPNO</b>               | <b>24.029.788</b>  | <b>23.846.338</b>  | <b>22.273.303</b> | <b>22.090.000</b> | <b>21.000.000</b> | <b>20.700.000</b> |
|       | <b>DOBIT</b>                | <b>- 1.616.841</b> | <b>- 1.817.250</b> | <b>- 349.155</b>  | <b>- 590.000</b>  | <b>160.000</b>    | <b>160.000</b>    |

#### Poslovni rashodi

|    |                            |                   |                   |                   |                   |                   |                   |
|----|----------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| 1. | Materijalni troškovi       | 7.721.719.        | 7.781.825         | 7.236.485         | 6.990.000         | 6.600.000         | 6.500.000         |
| 2. | Troškovi osoblja           | 11.595.681        | 11.485.876        | 10.988.288        | 11.000.000        | 10.600.000        | 10.300.000        |
| 3. | Amortizacija               | 1.848.299         | 1.483.320         | 1.226.201         | 1.200.000         | 1.800.000         | 1.800.000         |
| 4. | Ostali troškovi poslovanja | 1.416.629.        | 1.906.573         | 1.918.489         | 2.100.000         | 1.200.000         | 1.200.000         |
| 5. | <b>UKUPNO</b>              | <b>22.582.328</b> | <b>22.657.594</b> | <b>21.369.463</b> | <b>21.290.000</b> | <b>20.200.000</b> | <b>19.900.000</b> |

Prilikom izrade projekcije poslovnih ostvarenja uzeto je u obzir ostvarenje u 2013., 2014. i 2015. godini, na koja su ostvarenja značajno utjecali negativni trendovi, a to su učinci ekonomske krize i recesije, pogotovo u našem gradu, što se očitovalo smanjenju gospodarske aktivnosti, a posljedično i na smanjenje broja prevezenih putnika. Iz pregleda ostvarenja za zadnje tri godine uočljivo je da je ostvaren poslovni gubitak, uz napomenu da je isti značajno smanjen u 2015. godini. U projekciji poslovanja za naredne godine, u 2016. godini planiran je gubitak, ali prema ovogodišnjim pokazateljima poslovanja, za očekivati je da će i tekuća kao i naredne godine završiti sa pozitivnim poslovnim rezultatom. Pri koncipiranju projekcije za naredni period uzeto je u obzir da će se nastaviti prijevoz određenih socijalnih kategorija naših građana koji to pravo ostvaruju sukladno Odluci o sufinanciranju troškova javnog prijevoza za određene kategorije građana.

U skladu sa ovakvim opredjeljenjem rađena je i projekcija prihoda od prodanih autobusnih karata ali i 6.000.000,00 kn sredstava prema Ugovoru o pružanju javne usluge prijevoza putnika javnom prijevozu koji je potpisan sa Gradom Siskom.

Prema sadašnjim trendovima broja prevezenih, za očekivati je smanjenje prihoda od prijevoza putnika sa plaćenim kartama, ali ne u tolikoj mjeri da bi mogao negativno djelovati na ostvarenje ukupnog prihoda.

U strukturi poslovnih rashoda najznačajniji su troškovi osoblja (plaće sa pripadajućim doprinosima), a projekcija istih je rađena prema sadašnjoj razini plaća, što znači bez povećanja plaća i ostalih davanja, uzimajući u obzir prirodni odljev zaposlenika.

Kad su troškovi u pitanju posebno treba imati u vidu nestabilnost i nepredvidljivost cijena energenata, a posebno pogonskog goriva, jer svaka korekcija istoga neposredno generira povećanje ukupnih troškova. Međutim, imajući u vidu nižu prosječnu potrošnju novonabavljenih autobusa, očekuje se da će biti niži troškovi, kad je u pitanju pogonsko gorivo. Nabavkom novih vozila za očekivati je da se neće povećavati i ostali troškovi poslovanja.

Pod pretpostavkom ostvarenja svih projiciranih parametara, te da ne dođe do značajnijih poremećaja ekonomskih i tržišnih parametara, sa ovakvom projekcijom ostvarenja, dugoročno se stvara realna pretpostavka za ostvarenje pozitivnog poslovnog rezultata.

U nastavku su na temelju SWOT analize i ukupne samoanalize društva Auto Promet Sisak d.o.o. definirane mjere razvoja za navedeno razdoblje strategije.

### *10.3. Subvencije*

Prema Zakonu o komunalnom gospodarstvu, uz ostale i prijevoz putnika u javnom prometu dio je komunalne djelatnosti. Pod prijevozom putnika u javnom prometu podrazumijeva se prijevoz putnika na linijama u gradskom i prigradskom području, odnosno u okviru administrativnih granica Grada Siska prema redu vožnje koji je odobren od strane vlasnika. Samo obavljanje ove komunalne djelatnosti je izuzetno kompleksno i povezano sa nizom problema koji se, između ostaloga očituju u obvezi održavanja voznog reda sa utvrđenim polascima bez obzira dali se mogu pokriti stvarni troškovi prometovanja na pojedinoj liniji. U današnje vrijeme to je još naglašenije jer se smanjuje prometna potražnja a time i broj prevezenih putnika, posljedično i ostvarenog prihoda što dodatno otežava poslovanje.

U skladu sa opredjeljenjem da će se nadalje subvencionirati nedostajući prihod na pojedinim autobusnim linijama, koje su nerentabilne, sa ostvarenim prihodom ne mogu se pokriti troškovi prometovanja na istima, a to su uglavnom sve linije koje prometuju na području Grada Siska, prema tome je rađena projekcija prihoda sa 6.000.000,00 kn subvencije za naredne godine.

Da bi se osigurali stabilni izvori financiranja, a istovremeno i povezanost svih gradskih naselja sa Gradom, Gradsko vijeće Grada Siska na svojoj sjednici od 19.08.2016. godine donijelo Odluku o prihvaćanju Ugovora i javnim uslugama organiziranja javnog linijskog prijevoza kojim je regulirano da će Grad osigurati sredstva na godišnjoj razini u iznosu od 6.000.000,00 kuna za period u narednih 8 godina. Sredstva su isključivo namjenskog



karaktera i sukladno Zakonskim odredbama mogu se koristiti samo za subvencioniranje kamata po dugoročnim kreditima, subvencioniranje nerentabilnih linija te subvencioniranje poticaja proizvodnje.

Imajući u vidu sve prethodno navedeno, a da bi Auto Promet Sisak d.o.o. mogao uspješno ostvariti namijenjenu mu ulogu sigurnog i pouzdanog prijevoznika putnika u javnom prijevozu, neophodna su sredstva subvencije koja će biti namjenski utrošena sukladno odredbama Ugovora, a naša je obveza dostaviti izvješće o trošenju sredstava. Svako smanjenje planiranog iznosa sredstava mora se temeljiti na istovremenom umanjenju opsega planiranih usluga.

#### ***10.4. Investicije***

##### **NABAVA NOVIH AUTOBUSA**

Odobrenim kreditom EBRD-a nabavljeno je 11 novih autobusa, uz mogućnost nabavke dodatnih 8 novih autobusa. Mi smatramo da bi trebalo nabaviti još manjim 5 autobusa - minibusima sa kapacitetom do 28 putnika koji bi zadovoljili potrebe za prijevozom u Gradu Sisku, jer bi na taj način mogli organizirati prijevoz i u onim dijelovima Grada gdje to nije moguće sa velikim autobusima zbog raspoložive infrastrukture. Vrijednost ovakvih autobusa iznosi cca 400.000 eura.

##### **SUSTAV ZA KONTROLU I NAPLATU KARATA**

Raspisan je međunarodni tender za nabavku novog sustava za kontrolu i naplatu autobusnih karata koji će se financirati iz kredita EBRD-a a za očekivati je da će u 2017.godini biti isporuka istoga, odnosno stavljanje u funkciju. Procjenjuje se da bi vrijednost sustava bila cca 300.000 eura.

### **AUTOBUSNI KOLODVOR**

Imajući u vidu da je Autobusni kolodvor izgrađen 1977.godine i da nije bilo ozbiljnijih ulaganja za održavanje istoga (osim sanacije krova) sadašnje stanje zahtijeva značajnije ulaganje kako bi se sanirala fasada, dolazni peroni, kotlovnica, za što je potrebno osigurati značajna sredstva, pogotovo što je poduzeće Slavijatrans Petrinja u stečaju koji posjeduje 40% vlasničkog udjela i nije u mogućnosti aktivno sudjelovati u održavanju istoga. Zbog toga predlažemo čim je prije moguće, da se sa Gradom Siskom pokuša iznaći što optimalnije rješenje za gospodarenje kolodvorom, što znači da je potrebno preispitati način upravljanja i održavanja istoga.

S obzirom da je stečajni upravitelj Slavijatransa najavio dražbu za prodaju 40 % -tnog udjela u vlasništvu Autobusnog kolodvora smatramo da je, u dogovoru sa vlasnikom potrebno otkupiti udjel Slavijatransa. Prema saznanjima postoji zainteresiranost poduzeća Čazmatrans kao i još nekih pravnih osoba za kupovinu udjela za što procijenjena vrijednost iznosi cca 2.000.000,00 kuna.

### **GOSPODARTSKO DVORIŠTE**

Kako je unatrag nekoliko godina značajno smanjen broj korisnika eksternog održavanja teretnih motornih vozila, pokazuje se da nisu dovoljno iskorišteni raspoloživi kapaciteti za održavanje vozila.

Istovremeno nakon završetka sudskog postupka Auto prometu Sisak d.o.o., na temelju tužbe uknjižen je teret od 1.650.000,00 kuna na imovinu poduzeća Mototehna Sisak koje se s 4000m<sup>2</sup> uređenog zemljišta cca 300-350 m<sup>2</sup> poslovnog prostora nalazi uz prostor Auto prometa. S obzirom na neiskorišteni prostor u krugu našeg Društva za razmisliti je o osnivanju „gospodarskog dvorišta“, za komunalna društva u vlasništvu Grada Siska, gdje bi mogli uz parkiranje vozila iz svog voznog parka imati i zajedničko održavanje istih u prostoru Radionice. Prijedlog ovakvog organiziranja odnosi se prije svega na Komunalac, GOS pa i ostala trgovačka društva koji imaju teretna motorna vozila u svom vlasništvu.

## **11. KONSOLIDACIJA POSLOVANJA, POTRAŽIVANJA, PRIJEDLOG MJERA ZA POBOLJŠANJE ADEKVATNOSTI KAPITALA**

Svrha strategije konsolidacije i obnavljanja je preživljavanje tvrtke u ključnim djelatnostima putem podizanja njegove konkurentske sposobnosti kada trenutni položaj tvrtke nije u potpunosti stabilan. To znači da tvrtka treba napraviti neke promjene u poslovanju tvrtke kako bi tvrtka prevladala krizu. Neke od opcija koje tvrtka ima na raspolaganju su strateški zaokret, probir i fokusiranje te kontrakcija.

Konsolidacija potraživanja je također neizostavan element u ukupnoj konsolidaciji Društvo. Kako Društvo ima implementiran sustav financijskog upravljanja i kontrola koji je još uvijek u fazi razvoja, očekuje se da će se daljnja konsolidacija potraživanja odvijati upravo potpunom fiskalnom odgovornošću i planiranjem u društvu. Pritom je nužno imati na umu kako je potrebno kontinuirano raditi na daljnjoj izgradnji sustava financijskog upravljanja i kontrola kao i na sustavu upravljanja kvalitetom prema normi ISO 9001 koji je također dobar temelj za daljnju konsolidaciju.

Mjere za poboljšanje adekvatnosti kapitala definirane su u poglavlju 12 te su u potpunosti kompatibilne s osnovnim ciljevima i mjerama razvoja društva.

## **12. MJERE**

### ***12.1. Mjera 1***

Ograničenje neracionalne potrošnje

### ***12.2. Mjera 2***

Pomlađivanje voznog parka

### ***12.3. Mjera 3***

Modernizacija radione (Nabavka alata za radionu)

### ***12.4. Mjera 4***

Maksimalizacija ekonomičnosti prijevoza

### ***12.5. Mjera 5***

Povećanje kvalitete usluge prijevoza

### ***12.6. Mjera 6***

Smanjenje nepovoljnih utjecaja prometa na okoliš

### ***12.7. Mjera 7***

Povećanje sigurnosti pri odvijanju prometa i prilagođavanje prometnog sustava posebnim zahtjevima u izvanrednim okolnostima.

### **13. FINANCIJSKI IZVORI**

Financijski izvori za daljnju konsolidaciju, ispunjavanje definiranih ciljeva i mjera su redoviti prihodi društva, subvencije, kreditna sredstva EBRD-a, te iz ostalih izvora kreditnih sredstava po potrebi.

### **14. DINAMIKA REALIZACIJE**

Dinamika realizacije definirat će se detaljno godišnjim planom i programom poslovanja društva. Ključno je definirati kako je realizacija planirana u definiranom razdoblju važenja strategije odnosno do kraja 2018.g.

## 15. UMJESTO ZAKLJUČKA

Obavljanje djelatnosti prijevoza putnika izuzetno je kompleksno s nizom problema, jer održavanjem od strane vlasnika odobrenog voznog reda, ne ostvaruje se prihod koji pokriva troškove prometovanja po pojedinim linijama. Grad Sisak i dalje treba osigurati sredstva subvencije za prijevoz u gradskom prometu. Imajući u vidu izuzetnu složenost prometnog tržišta, konkurenciju, agresivni pristup u nelegalnom prijevozu putnika taksista, učestale korekcije cijena pogonskog goriva, a što značajno opterećuje poslovanje Društva.

Potrebno je naglasiti da su trenutno rezultati poslovanja pozitivni i za prvih devet mjeseci je ostvarena dobit, koja se koristi za smanjenje dugovanja banči. Nabava 11 novih autobusa omogućit će smanjenje troškova održavanja, povećanje pouzdanosti prijevoza i održavanja reda vožnje.

S obzirom na ostvarenje prihoda i troškova poslovanja autobusnog kolodvora smatramo potrebnim kupiti 45% vlasništva kolodvora.

Imajući u vidu strateško opredjeljenje, predložene i realizirane aktivnosti, svakako je potrebno nastaviti sa tehnološkim restrukturiranjem i obnoviti vozni park s još nekoliko novih vozila, koristeći kredit EBRD-a i nabavu putem lizinga poslovnih banaka.

Smatramo da su do sada poduzete vrlo uspješne mjere i aktivnosti na stabilizaciji poslovanja Društva, što je pretpostavka opstanka na vrlo zahtjevnom prometnom tržištu, a modele i način provedbe istih utvrditi u suradnji sa vlasnikom.

## 16. PRILOZI

### Institucije

- ✚ Državni zavod za statistiku RH,
- ✚ Grad Sisak,
- ✚ Sisačko Moslavačka županija,
- ✚ Hrvatski zavod za zapošljavanje,
- ✚ Ministarstvo regionalnog razvoja i fondova EU,
- ✚ Ministarstvo socijalne politike i mladih,
- ✚ Ministarstvo uprave,
- ✚ Nacionalno vijeće za konkurentnost,
- ✚ Hrvatske ceste.

### Publikacije i dokumenti

- ✚ Prostorni plan Grada Siska,
- ✚ Urbanistički plan Grada Siska,
- ✚ Strategija razvoja Grada Siska 2015. – 2020.,
- ✚ Strategija razvoja Grada Siska 2014. – 2016.,
- ✚ Nacionalna strategija zaštite okoliša,
- ✚ Prometna studija Grada Siska,
- ✚ Razvojna strategija Sisačko-Moslavačke županije 2017.-2020.,
- ✚ Vrijednosti indeksa razvijenosti i pokazatelja za izračun indeksa razvijenosti na lokalnoj razini.



STRATEGIJA RAZVOJA TRGOVAČKOG DRUŠTVA AUTO PROMET  
SISAK D.O.O. ZA PERIOD 2016-2018.

**17 EVIDENCIJA PROMJENA**

| R.br. | Izdanje | Pogl. / list | Opis izmjene |
|-------|---------|--------------|--------------|
|       |         |              |              |
|       |         |              |              |
|       |         |              |              |