

Podjela transporta prema namjeni

Janković, Marina

Undergraduate thesis / Završni rad

2022

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **Polytechnic Nikola Tesla in Gospić / Veleučilište Nikola Tesla u Gospiću**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:107:351553>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-12-19**



Repository / Repozitorij:

[Polytechnic Nikola Tesla in Gospić - Undergraduate thesis repository](#)



VELEUČILIŠTE „NIKOLA TESLA“ U GOSPIĆU

Marina Janković

**PODJELA TRANSPORTA PREMA NAMJENI
DIVISION OF TRANSPORT BY PURPOSE**

Završni rad

Gospić, 2022.

VELEUČILIŠTE „NIKOLA TESLA“ U GOSPIĆU

Prometni odjel

Preddiplomski stručni studij Cestovnog prometa

PODJELA TRANSPORTA PREMA NAMJENI

DIVISION OF TRANSPORT BY PURPOSE

Završni rad

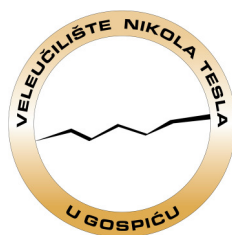
MENTOR

Mr.sc. Josip Burazer Pavešković

STUDENT

Marina Janković
JMBAG: 0296005300

Gospić, srpanj 2022.



Izjava o akademskoj čestitosti

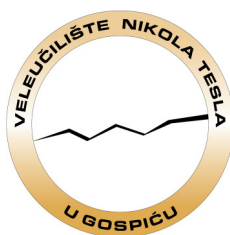
Ja, MARINA JANKOVIĆ izjavljujem i svojim potpisom potvrđujem da je moj završni rad naslova: PODJELA TRANSPORTA PREMA NAMJENI isključivo rezultat mog vlastitog rada koji se temelji na mojim istraživanjima i oslanja se na objavljenu literaturu, a što pokazuju korištene bilješke i bibliografija. Izjavljujem da nijedan dio rada nije napisan na nedozvoljen način, odnosno da je prepisan iz necitiranog rada, te da nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava.

Izjavljujem, također, da nijedan dio rada nije iskorišten za bilo koji drugi rad u bilo kojoj drugoj visokoškolskoj, znanstvenoj ili obrazovnoj ustanovi.

Studentica:

U Gospiću, 5. srpnja 2022.

Marina Janković



Izjava o pohrani diplomskog rada u Digitalni repozitorij

Odjel: PROMETNI odjel

Studentica: MARINA JANKOVIĆ

Vrsta rada: ZAVRŠNI rad

Ovom izjavom potvrđujem da sam autorica predanog završnog rada i da sadržaj njegove elektroničke inačice u potpunosti odgovara sadržaju obranjenog rada.

Slažem se da se rad pohrani u javno dostupnom institucijskom repozitoriju Veleučilišta "Nikola Tesla" u Gospiću i javno dostupnom repozitoriju Nacionalne i sveučilišne knjižnice u Zagrebu (u skladu s odredbama Zakona o znanstvenoj djelatnosti i visokom obrazovanju, NN br. 123/03, 198/03, 105/04, 174/04, 02/07, 46/07, 45/09, 63/11, 94/13, 139/13, 101/14, 60/15, 131/17, 96/18) i bude u

- rad u otvorenom pristupu
- rad dostupan nakon _____
(upisati datum)
- rad dostupan svim korisnicima iz sustava znanosti i visokog obrazovanja RH
- rad dostupan samo djelatnicima i studentima Veleučilišta „Nikola Tesla“ u Gospiću

Studentica:

U Gospiću, 5. srpnja 2022.

Marina Janković

SAŽETAK

Predmet ovog završnog rada i cjelokupna tematika i zaključak rada sastoji se u definiranju transporta prema namjeni, te definiranju metoda i načina na koji je on organiziran u svakodnevnom transportu roba i putnika, a osim navedenog definirani su također zakonski propisi po kojima se isti provodi u praksi. U radu su se primjenom određenih znanstvenih metoda iz područja transporta i upravljanja transportnim sustavima i sredstvima također obuhvatila problematika vezana uz stanje sadašnjih transportnih sustava u velikim naseljima i izvan njih, te regulacija cjelokupnog transporta i analiza dugoročne održivosti postojećih transportnih sustava i prometne infrastrukture.

Ključne riječi: Transport, namjena transporta, transportni sustavi.

ABSTRACT

The subject of this final paper and the entire topic and conclusion of the paper consists in defining transport according to purpose, and defining methods and ways in which it is organized in the daily transport of goods and passengers, and in addition to the above . The paper, using certain scientific methods in the field of transport and management of transport systems and resources, also covered issues related to the state of current transport systems in large settlements and beyond, as well as regulation of all transport and long-term sustainability analysis of existing transport systems and transport infrastructure.

Keywords: Transport, purpose of transport, transport systems.

SADRŽAJ

1. UVOD	1
2. DEFINICIJA POJMOVA PROMET, PRIJEVOZ I TRANSPORT	3
2.1. Općenito o prometu	3
2.2. Pojam i podjela transporta	6
2.2.1. Podjela transporta	9
2.2.2. Transport prema namjeni	10
2.3. Zakonske odredbe o prijevozu u cestovnom prometu u Republici Hrvatskoj	11
3. JAVNI TRANSPORT I PROMET	17
3.1. Povijesni razvoj javnog gradskog transporta	18
3.2. Obilježja javnog gradskog prijevoza	19
3.3. Zakonski propisi o javnom gradskom prijevozu u RH	21
4. PRIJEVOZ ZA VLASTITE POTREBE	27
4.1. Prometna sredstva u prijevozu za vlastite potrebe	27
4.2. Zakon o prijevozu u cestovnom prometu u RH	30
5. INDIVIDUALNI PUTNIČKI PROMET	32
6. ZAKLJUČAK	34
LITERATURA	35

1. UVOD

Ljudsko društvo od svog nastanka uvijek je bilo upućeno, odnosno prisiljeno na međusobnu povezanost. Sve te najraličitije oblike međusobne razmjene mogli bismo nazvati jednom rječju komunikacije (transport). Pod pojmom komunikacije u smislu internacionalnog izraza, odnosno pojma transport na našem jeziku podrazumijevamo sveobuhvatnost, odnosno razmijene među ljudima: dobara, osoba, novca, slika i drugih oblika razmijene.

Među različitim granama privredne djelatnosti, promet odnosno transport zauzima jedno od vrlo značajnih mjesta i to ne samo po vrijednosti transporta odnosno ulaganja u transportne kapacitete i puteve na ciljanost i angažovanje velikog broja ljudi u njegovoj djelatnosti već i zbog toga što se uz to ne može zamisliti proizvodna aktivnost koja nije povezana između proizvođača i potrošača materijalnih dobara. S obzirom na sveobuhvatnost odnosa koji ulaze u pojam komuniciranja, odnosno prometa ti odnosi se mogu posmatrati sa različitih stajališta: tehničkog, ekonomskog, pravnog.

Iz navedene problematike definira se i predmet ovog rada, a to je istraživanje i utvrđivanje područja javnog prijevoza prijevoza za vlastite potrebe, te njegova razrada i primijena u mnogobrojnim privrednim i društvenim djelatnostima, naravno uz adekvatnu zakonsku regulativu.

Primjenom znanstvenih dostignuća u području transporta i upravljanja transportnim sustavima i sredstvima može se znatno doprinijeti u kvaliteti i kvantiteti njihove primjene. Za to je bitno znati, koje tehnike, na koji način i u kojim uvjetima omogućuju izgradnju kvalitetnih transportnih sustava.

Predmet rada je rezultat zanimanja za opće probleme prilikom postupaka izgradnje sustava javnog prijevoza, zatim regulativa prijevoza za vlastite potrebe, te u globalu regulacija cjelokupnog transporta i analiza dugoročne održivosti postojećih transportnih sustava i prometne infrastrukture.

U radu su definirani pojmovi promet, transport, prijevoz, transportni sustavi, te svrha i primjena istih, a na kraju i ogroman značaj zakonske regulative određenih vrsta transporta.

Ovaj rad sastoji se od četiri sadržajne cjeline koje se međusobno nadovezuju. U uvodnom dijelu donosi se predmet i svrha te cilj seminarskog rada, i kratak sadržaj. Glavnina cjelokupnog seminarskog rada definirana je i obrazložena u drugoj i trećoj cjelini, te jednim dijelom također u četvrtoj cjelini.

Zaključak ovog rada iznosi završno mišljenje i zbir stavova iz cjelokupnoga rada. Cilj rada je analizirati metode upravljanja transportnim sustavima, te naglasiti važnost zakonskog reguliranja kako javnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe, tako i individualnog putničkog prometa, te suzbiti njegovo pogrešno tumačenje i zlouporabu.

2. DEFINICIJA POJMOVA PROMET, PRIJEVOZ I TRANSPORT

Pojam transporta, literaturi često poistovjećuje s pojmom prometa i pojmom prijevoza. Bitno je naglasiti razliku između prometa koji se odnosi na više jednoznačnih pojmova, i prijevoz koji označava jednoznačan pojam. Prijevoz i transport su sinonimi. Sadržajnom značenju izraza promet odgovaraju na stranim jezicima izrazi: engl. traffic, franc. traffic, tal. traffico. U hrvatskom jeziku promet je širi pojam od prijevoza i transporta i ne obuhvaća samo ove pojmovne sadržaje, već i operacije u vezi s prijevozom robe i komunikacije, a u širem smislu i odnose među ljudima, te ekonomske sadržaje (robni promet, turistički promet, malogranični promet itd.).

Kada se želi definirati pojam transporta u užem smislu, svakako je potrebno prije definirati širi pojam iz kojeg transport proizlazi, a to je pojam promet.

2.1. Općenito o prometu

Promet je gospodarska djelatnost tercijarnog sektora koja se bavi prevoženjem i prenošenjem robe, ljudi i informacija s jednog ili više na jedno ili više drugih mjesta. prijevoz ljudi, dobara i informacija s jednog mjesta na drugo. Promet sačinjavaju: infrastruktura (ceste, željeznička pruga, aerodromi, luke...), prometna sredstva (cestovna vozila, željeznička vozila, zrakoplovi, brodovi...) i operacije (svjetla, znakovi, kontrola zračnog prometa). Dijeli se na kopneni, zračni i vodni promet. U kopneni promet spada cestovni i željeznički promet, a u vodni spada riječni i pomorski promet. Postoji još cjevovodni i telekomunikacijski promet. Definicija prometa također glasi da je to uslužna djelatnost kojom se obavlja prijenos ljudi, dobara, vijesti i energije s mjesta na mjesto. U užem se smislu definira kao transport ili prijevoz, a u širem obuhvaća transport (prijenos ljudi i dobara) i komunikacije (prijenos vijesti, slika, ideja i uopće najrazličitijih informacija).

Širi je pojam od prijevoza i transporta i ne obuhvaća samo ove pojmovne sadržaje, već i operacije u vezi s prevozom robe i komunikacije, a u širem smislu i odnose među ljudima, te ekonomske sadržaje (robni promet, turistički promet, malogranični promet itd.).

Pojam promet javlja se u tri različita značenja:

- najširi smisao veže se uz odnose među ljudima
- uži smisao se odnosi na različite oblike međudnosa ekonomske prirode – robni promet, devizni promet, međudržavni promet...
- najuži smisao obuhvaća „PRIJEVOZ ILI TRANSPORT, ali i operacije u vezi s prijevozom robe i putnika, te komunikacije

Prema opće prihvaćenoj definiciji prometa predmet prometa su:

- ljudi – putnici, turisti
- dobra – teretni promet
- energija – uvijetuje uporabu specifičnih tehnoloških sredstava
- vijesti - informacije

U svladavanju prostorne udaljenosti promet se koristi s tri čimbenika a to su čovjek (njegovo znanje, iskustvo), prijevozna sredstva i uređaji te prometna infrastruktura.

Prometni sustav je skup elemenata tehničke, tehnološke, organizacijske, ekonomske i pravne naravi čiji je cilj prijevoz ljudi i dobara, prijenos energije i vijesti, te reguliranje njihova toka na određenom području. Struktura prometnog sustava može prikazati kao na vertikalna struktura, gdje se elementi nalaze u odnosima hijerarhijske ovisnosti, dok elementi u odnosima jednakopravne ovisnosti čine njegovu horizontalnu strukturu.

Vertikalna struktura obuhvaća elemente tehničke, tehnološke, organizacijske i ekonomske prirode, te elemente pravne prirode.

Horizontalni elementi obuhvaćaju prometne grane: kopneni promet (cestovni i željeznički), vodni (pomorski i riječno jezerski promet), zračni, cjevovodni, promet prijevoznog traka, prijevoz poštanskih pošiljki, telekomunikacijski promet i prijenos energije.

Prometni sustav ima značajke vrlo složenog sustava, koja je uvjetovana određenim odredištima poput velikog broja bitnoa različitih tehnološko pravnih elemenata, međunarodnog karaktera prometa koji prerasta u najvažniji značaj razvitka, organiziranih prometnih procesa koji pod pritiskom tržišnih potreba poprimaju značajke prometnog lanca, te velikog broja ne samo glavnih – prometnih, već i sporednih procesa koji se odvijaju u skladu sa sve složenijim kriterijima.

Upravljanje sustavom je opći cilj kojem se teži i zbog kojeg se sustavi, pa tako i prometni sustav, izučavaju.

Prometna sredstva i prometna infrastruktura predstavljaju tehničku razinu prometnog sustava, odnosno podsustave svake prometne grane.

Prometno sredstvo je tehnički uređaj namijenjen prijevozu ljudi i dobara, te prijenosu energije i vijesti od polazne – do – odredišne točke. U procesu reprodukcije predstavljaju sredstva za rad.

Razlikuju se od ostalih sredstava: tijekom procesa mijenjanja mjesta i time omogućavaju odvijanje samog procesa reprodukcije, izrazito su podložna tehničko – tehnološkom progresu, nabavne cijene novih sredstava su vrlo visoke, elastičnost u zadovoljavanju tržišnih potreba

Prometna infrastruktura je cjelokupnost građevinskih objekata i ostalih tehničkih uređaja koji sudjeluju u prijevozu putnika i tereta, te prijenosu energije i vijesti. U nekim se prometnim granama izgrađuje samo početne i završne točke, dok u drugim cijeli pravci kretanja. Mogućnost prihvata određene količine tereta ili putnika naziva se propusnom moći. Prilikom određivanja kapaciteta prometne infrastrukture treba razlikovati prometnice i terminale te njihove kapacitete. Kod prometnica to je propusna moć, odnosno veličina koja izražava broj prometnih sredstava, broj putnika ili količinu tereta koja se kretala prometnicom u određenom razdoblju, a kod terminala to je veličina koja izražava sposobnost istodobnog prihvata određenog broja prometnih sredstava, broja putnika ili količine tereta.

Optimalni kapacitet – predstavlja onu veličinu kapaciteta koja je u mogućnosti prihvatiti planirani broj prometnih sredstava, broj putnika ili količinu tereta, a da pri tome ostane određena rezerva kapaciteta za slučaj pojave većih neravnomjernosti prometnih tokova.

Prometne djelatnosti, neovisno o prometnoj grani uvijek imaju za cilj svladavanje udaljenosti u određenom vremenu. Prometnim aktivnostima se istovremeno ostvaruju 2 učinka, prevaljuje se udaljenost i prenose se ljudi i teret, vijesti ili energija (stoga se oni istodobno i iskazuju).

Budući da se radi o učincima koji su međusobno bitno različiti i nije ih moguće jednoznačno odrediti jednom mjernom jedinicom pribjegava se iskazivanju prometnog učinka. U tu se svrhu koristi mjerna jedinica koja objedinjuje oba rezultata poput putničkog kilometar (pkm), putničke milja (pm), tonskog kilometra (tkm), tonske milje (tm), brutotonskog kilometra i slično...

Zbog uloge koju promet ima u društvenom i gospodarskom razvitku postoji potreba da društvo prema prometu definira stav.

Prometna politika – je ukupnost gospodarskih i političkih akcija društva radi razvoja prometa kao samostalne ekonomske djelatnosti i određene države.

Odrednice prometne politike određuju mogućnosti razvitka prometnog sustava, a to su :

- zemljopisno prometni položaj (objektivni parametar)
- prometna potražnja (ponuda) – harmonizirani odnos
- gospodarski sustav – protekcionistička politika – velesile
- ciljevi razvitka prometnih sustava – realni, ostvarivi (opći i dugoročni, posebni i detaljni)
- tehnološki napredak – neprekidno prilagođavanje

2.2. Pojam i podjela transporta

Izraz transport ima međunarodno značenje, a nastao je od latinske riječi transportare koja znači prenositi i novo latinske riječi transportus u značenju prijevoz, prevoženje, prenošenje i sadržajno je širi od pojma prijevoza.

Sadržajnom značenju izraza transport, odnosno prijevoz odgovaraju na stranim jezicima izrazi: transport (engl.), Transport (njem.), transport (franc.) i trasporto (tal.). Međutim, za razliku od pojma transporta koji obuhvaća znatno širu djelatnost uključujući prijevoz i prijenos, odnosno prekrcaj, prijevoz je specijalizirana djelatnost koja s pomoću prometne suprastrukture i prometne

infrastrukture omogućuje realizaciju prometne usluge. Prevozeći robu (teret), ljude i energiju s jednog mjesta na drugo, prijevoz organizirano svladava prostorne i vremenske udaljenosti.

Tehnologija prijevoza i prijenosa obuhvaća niz znanja, vještina i postupaka uz uporabu sredstava prijevoza i prijenosa u svrhu realizacije prijevozne usluge. Svaka grana prometa ima svoj tehnološki proces, koji s obzirom na predmet prijevoza može biti:

- tehnološki proces prijevoza putnika
- tehnološki proces prijevoza tereta

Bez obzira o kojoj se grani prometa radi kao i predmetu prijevoza u tehnološkom procesu prijevoza postoje slijedeće tri faze:

- pripremna faza prijevoznog procesa
- prijevozni proces
- okončanje prijevoznog procesa

Tehnologija prijevoza putnika sastoji se od tri faze: pripreme prijevoznog procesa, prijevoznog procesa i okončanja prijevoznog procesa.

Priprema prijevoznog procesa ima svoj tehnološki dio koji se sastoji od izbora prijevoznog puta i analiza prijevoznih uvjeta (klimatski uvjeti, ograničenje brzine, stanje kolnika, troškovi), izbora vozila za prijevoz putnika (veličina i opremljenost), izrade voznog reda (u linijskom prijevozu) ili plana puta (u slobodnom prijevozu), određivanja posade vozila (brojčano) te kontrola eksploatacije i sve vezano uz ekonomičnost i sigurnost prometa. Drugi dio pripreme sastoji se od komercijalnog dijela a to je za posadu vozila – priprema i izdavanje prijevozne dokumentacije za posadu i vozilo, te za putnika i prtljagu – sklapanje ugovora o prijevozu i prodaje prijevozne karte i rezervacije.

Prijevozni proces se sastoji od tri faze. Prva faza obuhvaća dolazak i postavljanje vozila na peron u polaznom terminalu, prijem i smještaj putnika i prtljage u vozilo, ulazak putnika u vozilo. Druga faza odnosi se na prijevoz putnika i prtljage od polaznog do odredišnog kolodvora, pregled i naplata prijevoznih karata, radnje vezane uz izmjenu putnika i pružanje ostalih usluga putniku u toku prijevoza, dok u treću fazu spada dolazak i postavljanje vozila na peron odredišnog terminala, izlazak putnika iz vozila i istovar i izdavanje prtljage putniku.

Okončanje prijevoznog procesa u tehničkom dijelu obuhvaća povratak vozila u garažu, pregled vozila, priprema vozila za novi prijevoz, smještaj i čekanje vozila na novi prijevoz, a u komercijalnom dijelu obračun i kontrolu prijevozne dokumentacije, analizu obavljenog prijevoza i prijevozne dokumentacije.

Tehnologija prijevoza tereta sastoji se od također od pripreme prijevoznog procesa, prijevoznog procesa i njegovog okončanja. U pripremu prijevoznog procesa spadaju izbor prijevoznog puta i analiza prijevoznih uvjeta (klimatski uvjeti, ograničenje brzine, stanje kolnika, troškovi) izbor vozila za prijevoz tereta (veličina i opremljenost), izrada voznog reda (u linijskom prijevozu) ili plana puta (u slobodnom prijevozu, što je najčešće) pri čemu se određuje stajanje vozila zbog odmora vozača, određivanje posade vozila (brojčano), prijem i priprema tereta za prijevoz i špediterske aktivnosti oko otpreme tereta, izbor mehanizacije za utovar, istovar i pretovar tereta, kontrola eksploatacije i sve vezano uz ekonomičnost i sigurnost prometa.

Što se komercijalnog dijela tiče za posadu vozila važna je priprema i izdavanje prijevozne dokumentacije za posadu i vozilo, a za teret sklapanje ugovora o prijevozu i priprema i izdavanje ostale prijevozne dokumentacije za prijevoz tereta.

Prijevozni proces prolazi također kroz tri faze, prva je dolazak i postavljanje vozila na utovarno mjesto, preuzimanje tereta, utovar i slaganje tereta u tovarni prostor vozila, ostale radnje zaštite tereta. Druga faza odnosi se na prijevoz tereta od mjesta utovara do mjesta istovara i poslove oko tereta i vozila u toku prijevoza. Treća faza je dolazak i postavljanje vozila na istovarno mjesto, istovar tereta, špediterske aktivnosti oko tereta, predaja tereta primatelju u skladište ili na daljnju otpremu.

Okončanje prijevoznog procesa odnosi se na povratak vozila u garažu, pregled vozila, pripremu vozila za novi prijevoz, smještaj vozila na parkiralište, obračun i kontrolu prijevozne dokumentacije, izdavanje tereta iz skladišta primaocu i naplate prijevoza, te analizu obavljenog prijevoza i prijevozne dokumentacije.

2.2.1. Podjela transporta

Transport se dijeli na nekoliko osnovnih vrsta : transport i promet prema namjeni, transport i promet prema teritorijalnom djelokrugu poslovanja, transport i promet prema ustroju procesa proizvodnje prometnih proizvoda, transport i promet prema mediju kojim se koristi, transport i promet prema specifičnim značajkama procesa proizvodnje prometnih proizvoda te transport i promet prema važnosti njihovih misija u prometnim i logističkim industrijama.

Transport i promet prema namjeni:

- javni transport i promet
- transport i promet za vlastite potrebe
- individualni transport i promet

Transport i promet prema teritorijalnom djelokrugu poslovanja:

- Nacionalni transport i promet - domaći ili unutarnji transport i promet
- Međunarodni transport i promet - internacionalni ili strani transportom i promet

Transport i promet prema organizaciji:

- Linijski transport i promet
- Slobodni transport i promet
- Taksi transport i promet

Transport i promet prema mediju kojim se koristi:

- Vodeni transport i promet
- Kopneni transport i promet
- Zračni transport i promet
- Telekomunikacijski promet
- Svemirski transport i promet

Transport i promet prema posebnim karakteristikama predmeta prometovanja:

- pomorski transport i promet
- željeznički transport i promet
- cestovni transport i promet
- zračni transport i promet
- poštanski promet
- telekomunikacijski promet
- riječni transport i promet
- jezerski transport i promet
- kanalski transport i promet
- cjevovodni transport i promet
- žičarski transport i promet
- gradski transport i promet

U nastavku ovog rada glavina pažnje bit će posvećena vrstama transporta prema njegovoj namjeni, te zakonskim odredbama i pravilnicima koji se odnose na tu vrstu transporta.

2.2.2. Transport prema namjeni

Transport i promet prema namjeni:

- ***javni transport i promet*** - prijevoz koji je uz jednake uvjete svima dostupan i obavlja se na temelju ugovora o prijevozu
- ***transport i promet za vlastite potrebe*** - prijevoz koji poduzeće i druga pravna osoba ili građani obavljaju zbog vlastitih potreba u obavljanju svoje osnovne djelatnosti
- ***individualni transport i promet*** - obuhvaća sva kretanja osobnim vozilima na području urbane jedinice.

Putnička prijevozna sredstva u svim vrstama transporta prema namjeni mogu se podijeliti na:

- individualna vozila – koja se dijele na osobna vozila, motocikle, mopede i bicikle
- komercijalna putnička vozila – koja se dijele na osobna vozila, tramvaje, autobuse, trolejbuse, podzemne željeznice, brze gradske željeznice, nadzemne željeznice, uspinjače, pomične trake i stepenice, dizala.

2.3. Zakonske odredbe o prijevozu u cestovnom prometu u Republici Hrvatskoj

Prometno pravo je sustav svih pravnih pravila kojima se uređuju odnosi (tj. obveze i prava, a iz njih proizlaze i odgovornosti) između aktivnih sudionika (tj. subjekata) u prometnome sustavu, a to znači i njegovim podsustavima, odnosno prometnim granama.

U prometnom sustavu aktivno sudjeluju: prijevoznici, špediteri, agenti, operatori, skladištari, osiguravatelji, ambalažeri, terminali, robnotransportni centri, robnotrgovinski centri, logistički centri, slobodne zone te drugi subjekti,; pri. carina, izvoznici i uvoznici, veterinarski, fitosanitarni i sanitarni inspektori, izvršitelji ugovorne kontrole, kontrolori ukrcaja, iskrcaja i prekrcala (utovara, istovara i pretovara), opskrbljivači brodova.

U širem smislu: prometno pravo je sustav upravno-pravnih i imovinsko pravnih pravila kojima se uređuju društveni odnosi svih sudionika dotičnog prometnog sustava.

Upravno-pravna pravila čine propisi o obavljanju javnog i privatnog prijevoza(i prometa), o organizaciji i djelatnosti terminala, kolodvora..., o korištenju prometne infrastrukture, o špediterskoj djelatnosti, o agencijskoj djelatnosti (...)

Imovinsko-pravna pravila čine propisi o ugovorima o prijevozu stvari , tvari, putnika, prtljage, živih životinja, o kombiniranom i multimodalnom transportu, o odgovornosti prijevoznika, organizatora i operatora prijevoza o ispunjenju tražbina iz ugora, zastari tražbina i sl.

ZAKON O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU

(N.N. 26/03, pročišćeni tekst)

I. OPĆE ODREDBE

Članak 1.

Ovim se Zakonom uređuju uvjeti i način obavljanja djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza putnika i tereta, prijevoza za vlastite potrebe, pružanje kolodvorskih usluga i statistika prijevoza, ako međunarodnim ugovorom nije drukčije uređeno.

Članak 2.

Ministar pomorstva, prometa i veza (u daljnjem tekstu: ministar) u skladu sa strategijom prometnog razvoja Republike Hrvatske donosi program razvoja djelatnosti cestovnog prijevoza koji sadrži mjere za:

- usklađivanje cestovnih kapaciteta sa željezničkim i brodskim kapacitetima,
- podizanje sigurnosnih, ekoloških i tehničkih normi u cestovnom prijevozu,
- ekološku zaštitu prostora Republike Hrvatske od cestovnog prometa kroz preusmjeravanja dijela cestovnog prijevoza na druge prometne sustave i uspostavu sustava pojačane kontrole domaćih i stranih vozila,
- uvođenje sustava kombiniranog i intermodalnog prijevoza.

Članak 3.

Međunarodni cestovni prijevoz obavlja se u skladu s odredbama ovoga Zakona, međunarodnih ugovora i drugih propisa.

Ako s pojedinim državama nije sklopljen međunarodni ugovor iz stavka 1. ovoga članka, prijevoz između tih država i Republike Hrvatske obavlja se u skladu s odredbama ovoga Zakona, u pravilu uz uvjet uzajamnosti.

Članak 4.

Pojedini izrazi u smislu ovog Zakona imaju sljedeće značenje:

1. Javni prijevoz je prijevoz koji je uz jednake uvjete pristupačan svim korisnicima prijevoznih usluga.
2. Prijevoz za vlastite potrebe putnika i tereta u cestovnom prometu je prijevoz što ga obavljaju pravne ili fizičke osobe radi zadovoljavanja proizvodnih ili uslužnih potreba u okviru svojih djelatnosti.
3. Odobrenje je akt kojim se odobrava obavljanje djelatnosti.
4. Prijevoznik je pravna ili fizička osoba koja obavlja djelatnost javnog prijevoza.
5. Domaći prijevoznik je prijevoznik sa sjedištem, odnosno prebivalištem na teritoriju Republike Hrvatske.
6. Strani prijevoznik je prijevoznik sa sjedištem izvan teritorija Republike Hrvatske, ako međunarodnim ugovorom nije drukčije određeno.
7. Vozač motornog vozila je osoba koja ima završenu srednju stručnu spremu u zanimanju vozač.
8. Vozilo za prijevoz tereta je teretni automobil, skup vozila, te kombinirani automobil kad se upotrebljava za javni prijevoz.
9. Unutarnji prijevoz je prijevoz na teritoriju Republike Hrvatske.
10. Međunarodni prijevoz je svaki prijevoz između dviju ili više zemalja.
11. Linija je relacija ili skup relacija odvijanja prijevoza u cestovnom prometu, od početnog do završnog kolodvora, odnosno stajališta, na kojoj se prevoze putnici ili teret po registriranom i objavljenom voznom redu s jednim ili više polazaka.
12. Relacija je udaljenost između dvaju mjesta na liniji, koja su u voznom redu označena kao kolodvori, odnosno stajališta.
13. Vozni red je akt koji sadrži: naziv prijevoznika, liniju na kojoj se obavlja prijevoz, vrstu linije, redosljed kolodvora, odnosno stajališta, te njihovu udaljenost od mjesta gdje počinje linija, vrijeme dolaska i polaska sa kolodvora, odnosno stajališta, režim održavanja linije, razdoblje u kojem se održava linija, te rok važenja voznog reda.
14. Tarifa je akt koji sadrži cijenu i druge uvjete prijevoza.

15. Direktna linija je linija na kojoj se obavlja prijevoz između početnog i završnog kolodvora, odnosno stajališta, utvrđena u voznom redu, bez zaustavljanja na usputnim stajalištima.
16. Ekspresna linija je linija na kojoj se obavlja prijevoz između početnog i završnog kolodvora, odnosno stajališta, utvrđenih u voznom redu sa zaustavljanjem na značajnijim usputnim kolodvorima, odnosno stajalištima utvrđenim u voznom redu.
17. Putnička linija je linija na kojoj se obavlja prijevoz između početnog i završnog kolodvora, odnosno stajališta, s obveznim zaustavljanjem na svim usputnim kolodvorima, odnosno stajalištima, utvrđenim u voznom redu.
18. Daljinar je akt kojim se utvrđuju udaljenosti između kolodvora, odnosno stajališta.
19. Najmanje vozno vrijeme je najkraće vozno vrijeme koje je potrebno da se prijeđe udaljenost između kolodvora, odnosno stajališta.
20. Dozvola je zajednički naziv za više vrsta isprava, predviđenih ovim Zakonom, kojima se prijevozniku dopušta obavljanje prijevoza.
27. Korisnik prijevoza je osoba koja na temelju ugovora s prijevoznikom stječe određena prava preuzima određene obveze.
28. Putnik je osoba koja na temelju ugovora ima pravo na prijevoz.
29. Naručitelj prijevoza je osoba koja je naručila prijevoz i s prijevoznikom sklopila ugovor o prijevozu.
30. Teretni list je akt koji prati teret i mora sadržavati: datum i mjesto izdavanja, ime i prezime ili naziv pošiljatelja, te njegovu adresu, ime i prezime ili naziv prijevoznika, registarsku oznaku vozila, datum i mjesto utovara tereta, ime i prezime ili naziv primatelja i mjesto istovara, naznaku količine i vrste tereta, popis isprava koje se prilažu uz teretni list, prijevozne i druge troškove.

Članak 5

Za početak obavljanja djelatnosti iz ovoga Zakona potrebna su odobrenja, i to:

1. u unutarnjem javnom cestovnom prijevozu za:

- linijski prijevoz putnika,
- slobodni prijevoz putnika,
- prijevoz tereta,
- autotaksi prijevoz,

Prijevoznik mora podnijeti zahtjev za produžetak važenja odobrenja dva mjeseca prije isteka roka iz stavka 5. ovoga članka. Uz zahtjev prijevoznik je dužan priložiti dokaze o ispunjavanju uvjeta iz članka 13. ovoga Zakona.

Rješenje o prestanku važenja izdanog odobrenja donosi, po zahtjevu prijevoznika, pravne ili fizičke osobe koja obavlja kolodvorske usluge ili po službenoj dužnosti, tijelo koje je izdalo odobrenje.

Članak 13.

Za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza, prijevoznik mora ispunjavati uvjete:

1. da ima odgovarajuću stručnu osposobljenost,
2. da ima u vlasništvu ili zakupu:

- za unutarnji slobodni prijevoz putnika najmanje jedan autobus,
- za međunarodni slobodni prijevoz putnika najmanje jedan autobus,
- za unutarnji linijski prijevoz putnika najmanje tri autobusa,
- za unutarnji slobodni prijevoz tereta najmanje jedno teretno vozilo,

3. da ima u vlasništvu ili zakupu odgovarajući prostor prema posebnim uvjetima za parkiranje vozila,
4. da je financijski sposoban,
5. da mu nije pravomoćnom sudskom presudom, rješenjem o prekršaju ili mjerom suda časti izrečena sigurnosna mjera ili zaštitna mjera zabrane obavljanja djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza.

3. JAVNI TRANSPORT I PROMET

Javni cestovni prijevoz obavlja se autobusima kao linijski prijevoz ili kao slobodni prijevoz u unutarnjem i međunarodnom prometu ili motornim vozilima za prijevoz tereta.

Prijevoz putnika ne može se obavljati osobnim vozilom. Iznimno, osobnim vozilom može se obavljati autotaksi prijevoz.

Linijski prijevoz putnika se obavlja na određenim linijama, po unaprijed utvrđenom voznom redu, utvrđenoj i objavljenoj cijeni i drugim uvjetima prijevoza. Linijski prijevoz putnika može se obavljati kao direktni, ekspresni i putnički prijevoz.

Brzine vozila na prijevoznj liniji:

- tehnička brzina – je ona brzina kojom se vozilo kreće po nekoj liniji, izračuna se iz odnosa duljine linije i vremena vožnje (čisto vrijeme vožnje)

- ovisi o vrsti vozila (snazi motora), ubrzanju i usporanju, gustoći prometa, vrsti ceste, stanju ceste, propusnoj moći ceste, regulaciji prometa

- putna ili prometna brzina – izračuna se iz duljine linije i vremena putovanja

- vrijeme putovanja obuhvaća vrijeme vožnje i vrijeme stajanja

- eksploatacijska ili komercijalna brzina – izračuna se iz odnosa ukupno prijeđenih kilometara i ukupno provedenog vremena vozila na radu, a koje se sastoji od vožnje i svih stajanja vozila

- osim stajanja na meñustanicama vozilo određeno vrijeme stoji i na krajnjim stanicama – terminalima

VOZNI RED je plan tehnološkog procesa prijevoza putnika, a prikazuje vremensku i prostornu sliku kretanja vozila na liniji. Voznim redom se usklađuju prijevozni kapaciteti s prijevoznim potrebama, plan prijevoza polazni je element pri izradi voznog reda

U *vozila javnog prijevoza* spadaju: vlak, tramvaj, autobus, brod, avion, uspinjača, žičara, itd. a prometuju prema voznom redu koji su dostupni putem knjižica, oglasnih ploča, interneta, info telefona, mobilnih aplikacija, itd.

Javni se prijevoz dijeli na:

- lokalni (do cca. 50 km udaljenosti) i
- daljinski

3.1 Povijesni razvoj javnog gradskog transporta

Još su stari antički gradovi imali razvijen individualni gradski promet. Posebno bi bilo interesantno poznavati promet velikih antičkih gradova sa stotinama tisuća stanovnika, npr. Rim, Aleksandrija itd. Srednjovjekovni grad je malen i ima slabo razvijen gradski promet. Tek novovijekovni grad, grad industrijske revolucije, sa snažnom koncentracijom stanovništva i djelatnosti, počinje nametati potrebu organiziranja prevoza ljudi između četvrti grada.

Među prve oblike javnog gradskog prometa ubrajaju se unutar gradski prevoz kočijama u Parizu 1819. godine, te 1831. godine u New Yorku. Kočije kasnije zamjenjuju kombinacije tračnih vozila sa konjskom zapregom - konjski tramvaj. Pred kraj prošlog stoljeća javlja se električni tramvaj, vozilo koje je dugo vremena suvereno vladalo gradskim prometom. Tramvaj se i danas smatra najpovoljnijim prevoznim sredstvom za srednje velike gradove (oko 500.000 stanovnika). Na prijelazu u 20. stoljeće javlja se novi vid gradskog prevoza - podzemna željeznica. Prva je izgrađena u Bostonu 1897. godine. Željeznica klasičnog tipa više se koristi i danas za prigradski promet, iako je u gradski promet bila, uvedena još 1895. godine.

Brze prigradske željeznice osobitu ulogu dobijaju u metropolitanskim područjima u kombinaciji s podzemnim željeznicama. Autobusi su relativno kasno uvedeni u gradski promet, iako se spominju relativno rano (1872. parni autobus). Autobus se pokazao kao najpovoljnije gradsko prevozno sredstvo u manjim gradskim naseljima do 100.000 stanovnika. Gradski promet je razvijen u svim gradovima iznad 100.000 stanovnika, ali također i u mnogima i ispod 100.000 ljudi. Njime se prevozi svakodnevno u svijetu nekoliko milijardi putnika. To je nesumnjivo najfrekventniji oblik prometa uopće.

Posebna je teškoća praćenja obima prevoza u ovom prometu. Moguće je pratiti jedino dosljednije javni gradski promet. Individualni i taksi promet može se uglavnom procjenjivati. Složenost gradskog prometa je vrlo velika. Danas svaki grad organizira svoj promet prema vlastitim zahtjevima i vlastitim mogućnostima, pa je teško utvrditi istovjetnost ili unificiranost svjetskog gradskog prometa. To posebno otežava racionalnije planiranje ovog prometa u svjetskim razmjerima. Gradski promet se razvijao u svojim počecima relativno ujednačeno i sporo. Uvođenje automobila u gradski promet unosi ubrzani razvoj kako grada tako i samog prometa. Problemi gradskog prometa, prema mnogima, upravo proizlaze iz prevelikog nagomilavanja osobnih vozila u gradskom prometu, posebno u centru grada. Gotovo svaki grad rješava taj problem na svoj način.

3.2. Obilježja javnog gradskog prijevoza

Javni gradski prijevoz obavljaju specijalizirana prijevozna poduzeća kao svoju osnovnu djelatnost, prevozeći putnike unutar područja jednog grada, obuhvaća i taksi prijevoz. Javni prigradski prijevoz obavlja se stalno i intenzivno motornim i drugim vozilima na pojedinim linijama na području šire okolice grada, naselja, kojemu gravitiraju stanovnici okolnih mjesta, sela ili naselja radi zadovoljavanja gospodarskih, kulturnih, prosvjetnih i drugih potreba.

Javni međugradski prijevoz obavlja se između više gradova, manjih i većih naselja, broj stajališta ovisi o duljini relacije i načinu obavljanja prijevoza a može biti:

- direktni linijski prijevoz – prijevoz između početnog i završnog autobusnog stajališta na
- liniji utvrđenog u voznom redu bez zaustavljanja na usputnim stajalištima i kolodvorima
- ekspresni linijski prijevoz – prijevoz između početnog i završnog stajališta na liniji sa zaustavljanjima na značajnijim autobusnim kolodvorima utvrđenim u voznom redu
- putnički linijski prijevoz – prijevoz između početnog i završnog stajališta s obveznim zaustavljanjem na svim registriranim usputnim stajalištima i kolodvorima

Javni međunarodni prijevoz – prijevoz koji se obavlja na području dviju ili više država i uz jednake uvjete je dostupan svim korisnicima.

Gradski promet u suvremenim uvjetima dobija sve složenije prijevozne zahtjeve, a veoma se značajno kompliciraju i uvjeti njegova normalnog odvijanja. Ubrzan tempo razvoja gradova i kompleksnost toga razvoja dovodi do brojnih konfliktnih situacija u životu grada. Za normalnije funkcioniranje gradskog organizma postavljaju se sve veći zahtjevi upravo pred promet. U mnogim primjerima svjetskih, pa i naših gradova, nagli razvoj gradskog prometa dovodi često do pogoršanja situacije u gradu. Sami gradovi su mnogo stariji od gradskog prometa. Osobito njihove jezgre građene su za sasvim drugačije prometne potrebe od današnjih. U tim jezgrama je najčešće koncentrirano životno bilo grada - glavne gospodarske i društvene institucije, koje privlače veliki broj stanovnika grada i okolice. Zbog toga se upravo najznačajniji problemi suvremenog svjetskog gradskog prometa javljaju u centru grada.

Svjetski gradovi rješavaju ove probleme na vrlo različite načine. Uglavnom svi nastoje rasteretiti centralne zone grada od motornog, prvenstveno individualnog prometa. Najstroži trgovački centri, kvartovi ili ulice od novijeg vremena pretvoreni su u pješačke zone. Prolazni međugradski promet vodi se zaobilaznim brzim cestama izvan grada.

U samom gradu proširuju se ulice da im se poveća prolaznost. Za prebacivanje većih masa putnika uvađaju se specifični oblici brzog gradskog prometa, od kojih je najuspješniji do sada podzemna i brza nadzemna željeznica. Individualni automobilski promet nastoji se zadržati na periferiji grada, a daju se prednosti gradskom javnom prometu. Prometnu situaciju u gradu kao cjelini, veći dio svjetskih gradova nastoji popraviti uvođenjem i sve modernijih signalnih uređaja koji se mogu regulirati u svakom momentu, prema potrebi odvijanja prometa. Promet se prati u svakodnevnom odvijanju i putem televizijskih kamera.

Najobuhvatnije promjene u gradovima u svrhu poboljšanja prometih tokova sadrže korjenite kompleksne promjene cjelokupne strukture grada. Nastojanje ide prije svega za tim da se izbjegne klasična shema gradskog organizma tipa centar (city) - periferija. Gradovi se planski izgrađuju u svim komponentama. Podjednako se opterećuju funkcijama svi dijelovi grada, u smislu izazivanja podjednakih prometnih potreba. Najbolji uspjesi postignuti su u svijetu s organizacijom metropolitanskih područja, gdje praktički nestaje klasični grad i stvara se jedna homogenija simbioza naselja i okoline, koja prije svega ima povoljniju prometnu strukturu.

U ovim područjima sve veću ulogu imaju brza prometna sredstva gradskog prometa s mogućnostima masovnog prevoza, kao npr. brze željeznice. Konačno, od najnovijeg vremena, dobrim dijelom još u projektima, za rješavanje situacije prometa u gradovima predlaže se niz novih prevoznih sustava i prometnih sredstava, koji uglavnom idu za većom ili potpunijom automatizacijom prijevoza.

Izuzetno značajno pitanje u rješavanju gradskog prometa je problem prometa u mirovanju. Suvremena prevozna sredstva, osobito osobni automobili, zbog svojih konstrukcionih i eksploatacionih karakteristika koje su prvenstveno uvjetovane i svojinskim odnosom, zahtijevaju izuzetno velike površine. Osobni automobil je veći dio dana u mirovanju. Upravo zbog toga postavlja se u gradovima sve veći problem parkiranja osobnih vozila. Suvremena rješenja idu za stvaranjem višekatih garažnih parkirališta u središnjim dijelovima grada. Prema gradskoj periferiji grade se otvorena parkirališta. Slična se parkirališta grade i uz veće koncentracije funkcija, npr. uz trgovačke centre, poslovne centre i sl.

3.3 Zakonski propisi o javnom gradskom prijevozu u RH

U nastavku je citiran cjelokupni dio Zakona o cestovnom prometu u Republici Hrvatskoj (N.N. 26/03, pročišćeni tekst) koji se odnosi na javni cestovni prijevoz putnika.

Zakon o prijevozu u cestovnom prometu u RH

III. JAVNI CESTOVNI PRIJEVOZ PUTNIKA

Članak 20.

Javni cestovni prijevoz putnika (u daljnjem tekstu: prijevoz putnika) obavlja se autobusima kao linijski prijevoz ili kao slobodni prijevoz u unutarnjem i međunarodnom prometu.

Članak 21.

Prijevoz putnika ne može se obavljati osobnim vozilom.

Iznimno od stavka 1. ovoga članka osobnim vozilom može se obavljati autotaksi prijevoz.

1. Linijski prijevoz putnika

Članak 22.

Linijski prijevoz putnika se obavlja na određenim linijama, po unaprijed utvrđenom voznom redu, utvrđenoj i objavljenoj cijeni i drugim uvjetima prijevoza.

Linijski prijevoz putnika može se obavljati kao direktni, ekspresni i putnički prijevoz.

Članak 23.

Prijevoznik može obavljati linijski prijevoz putnika na temelju dozvole.

Dozvola iz stavka 1. ovoga članka izdaje se s rokom važenja do pet godina.

Članak 25.

Prijevoznik je dužan obavljati prijevoz na liniji u skladu s izdanom dozvolom.

Za vrijeme obavljanja prijevoza, u vozilu se mora nalaziti dozvola iz stavka 1. ovoga članka.

Članak 28.

Prijevoznik je dužan objaviti putem tiska ili drugog sredstva javnoga priopćavanja prije početka obavljanja prijevoza, početak prijevoza na liniji i vozni red.

Članak 29.

Vozni red se ne može izmijeniti prije isteka roka važenja dozvole.

Iznimno, vozni red se može izmijeniti, ako je to potrebno zbog promjene koje su nastale višom silom, ako se uvode nove linije i polasci zbog trajne obustave prijevoza putnika na pojedinoj željezničkoj pruzi ili dijelu pruge, odnosno na pojedinoj pomorskoj liniji; ako se promijeni radno vrijeme korisnika prijevoza i opseg prijevoznih potreba; ako dođe do rekonstrukcije i puštanja u promet novih cesta, ili zbog drugih izvanrednih okolnosti.

Članak 30.

Za vrijeme važenja dozvole, prijevoz se može privremeno obustaviti kad nastanu i dok traju okolnosti koje prijevoznik nije mogao predvidjeti, a čije posljedice nije mogao otkloniti (viša sila).

Obustavu prijevoza prema stavku 1. ovoga članka prijevoznik je dužan prijaviti nadležnom tijelu državne uprave, odnosno upravnom tijelu županije nadležnom za poslove prometa (u daljnjem tekstu: nadležno tijelo) koje je izdalo dozvolu, odmah nakon nastanka okolnosti koje su tu obustavu izazvale.

Članak 31.

Ako prijevoznik iz opravdanih razloga ne može obavljati prijevoz prema odobrenom voznom redu, po pojedinom polasku, režimu ili dijelu polaska za čije održavanje je dobio dozvolu, dužan je nadležnom tijelu koje mu je izdalo dozvolu podnijeti zahtjev za odobrenje privremenog prekida ili trajne obustave prijevoza.

Prijevoz se može privremeno prekinuti na rok od šest mjeseci, najviše jedanput za vrijeme važenja dozvole. Na novoj liniji prijevozniku se ne može odobriti privremena obustava u roku jedne godine od dana izdavanja dozvole.

Članak 32.

Prijevoznik je dužan izmjenu voznog reda i prijevoznog pravca, te privremenu ili trajnu obustavu prijevoza na odobrenoj liniji, objaviti putem tiska ili drugog sredstva javnog priopćavanja.

Članak 33.

Prijevoznik ne može, na odobrenoj liniji, obustaviti prijevoz iz neopravdanih razloga i bez odobrenja nadležnog tijela.

Ako prijevoznik iz neopravdanih razloga ne obavlja prijevoz na odobrenoj liniji dulje od 5 dana, nadležno tijelo donijet će rješenje o poništenju dozvole.

Članak 34.

Prijevoznik mora prodavati vozne karte na organiziranim prodajnim mjestima (autobusnim kolodvorima, agencijama, poslovnicama i sl.).

Iznimno od odredbe stavka 1. ovoga članka prijevoznik može prodavati vozne karte u autobusu, tamo gdje nema organiziranog prodajnog mjesta.

Prijevoznik, autobusni kolodvor, agencija, poslovnica i sl. mogu prodavati vozne karte samo za odobrene linije u skladu s odobrenim voznim redom i tarifom.

Prijevoznik, autobusni kolodvor, agencija, poslovnica i sl. mogu, za međunarodne linije, prodavati isključivo vozne karte hrvatskog prijevoznika ako međunarodnim ugovorom nije drukčije određeno.

Članak 35.

Prijevoznik može na cijeloj liniji ili dijelu linije obavljati prijevoz i s više vozila.

a) Unutarnji linijski prijevoz putnika

Članak 36.

Unutarnji linijski prijevoz putnika obavlja se kao lokalni, županijski i međužupanijski. Lokalni linijski prijevoz putnika kao prijevoz putnika u javnom cestovnom prometu uređuje se propisima o komunalnom gospodarstvu. Unutarnji linijski prijevoz putnika obavlja se i kao posebni linijski prijevoz putnika.

Članak 37.

Županijski linijski prijevoz je prijevoz na linijama unutar područja jedne županije, kao i prijevoz kad prijevozni pravac županijske linije prolazi područjem susjedne županije bez zaustavljanja, i uređuje se u skladu s odredbama ovoga Zakona i Odluke o organizaciji linijskog prijevoza putnika na području županije. Međužupanijski linijski prijevoz je prijevoz na linijama između dviju ili više županija. Odluku iz stavka 1. ovoga članka donosi županijska skupština.

Članak 38.

Dozvolu za linije iz članka 37. stavka 1. ovoga Zakona, izdaje upravno tijelo županije nadležno za poslove prometa. Dozvolu za linije iz članka 37. stavka 2. ovoga Zakona izdaje Ministarstvo.

Članak 39.

Dozvolu za međužupanijsku putničku liniju Ministarstvo će izdati nakon pribavljenog mišljenja županija na čijem području putnička linija ima stajališta. Ako županija u roku od 15 dana od dana primitka zahtjeva za davanje mišljenja ne dostavi mišljenje, smatra se da je suglasna s podnesenim zahtjevom.

Članak 40.

Posebni linijski prijevoz je prijevoz određene skupine putnika, uz isključenje ostalih putnika, ako se takav prijevoz obavlja na temelju dozvole i na određenoj relaciji.

Posebnim linijskim prijevozom putnika obavlja se prijevoz:

- učenika obveznoga osnovnog obrazovanja od mjesta stanovanja do škole i natrag,
- radnika od mjesta stanovanja do mjesta rada i natrag.

Dozvole za prijevoz iz stavka 1. ovoga članka izdaju se na temelju ugovora koji mora sadržavati relaciju, popis putnika, cijenu prijevoza, mjesto ulaska i izlaska putnika te razdoblje u kojem se obavlja prijevoz. Ugovor o prijevozu putnika sklapa prijevoznik s naručiteljem prijevoza za cijelu skupinu putnika pri čemu je naručitelj istovremeno platitelj prijevoza.

Članak 41.

Dozvolu za posebni linijski prijevoz iz članka 40. ovoga Zakona izdaje upravno tijelo županije nadležno za poslove prometa, ako se prijevoz obavlja unutar jedne županije, odnosno Ministarstvo, ako se prijevoz obavlja na području dviju ili više županija.

Dozvola iz stavka 1. ovoga članka ne sadrži vozni red i cjenik propisan u članku 23. stavku 4. ovoga Zakona.

Članak 42.

Prijevoznik je dužan izdati identifikacijsku iskaznicu putnika koji se prevozi na liniji iz članka 40. ovoga Zakona.

b) Međunarodni linijski prijevoz putnika

Članak 43.

Međunarodni linijski prijevoz između Republike Hrvatske i drugih država i tranzitni linijski prijevoz preko teritorija Republike Hrvatske uspostavlja se u skladu s međunarodnim ugovorima, a na temelju prethodne suglasnosti Ministarstva i nadležnih tijela drugih država. Prijevoz iz stavka 1. ovoga članka obavlja se na temelju dozvole koju izdaje Ministarstvo.

Članak 44.

Dozvola iz članka 43. ovoga Zakona izdaje se na zahtjev zainteresiranoga domaćeg ili stranog prijevoznika.

Zahtjev iz stavka 1. ovoga članka podnosi se Ministarstvu. Uz zahtjev se prilažu vozni red i drugi prilozi predviđeni međunarodnim ugovorom.

Strani prijevoznik podnosi zahtjev za izdavanje dozvole putem nadležnog tijela države u kojoj je vozilo registrirano.

Članak 45.

Domaći prijevoznik mora obaviti prijevoz na najmanje pola od ukupnog broja godišnjih polazaka na odobrenim međunarodnim linijama, ako su linije odobrene u suradnji sa stranim prijevoznikom.

Ako jedan od ugovornih prijevoznika suprotno stavku 1. ovoga članka ne obavlja prijevoz na odobrenoj liniji, Ministarstvo će, ako se radi o:

– domaćem prijevozniku, donijeti rješenje o poništavanju dozvole i zatražiti od stranog prijevoznika, posredstvom nadležnog tijela, zaključenje ugovora o suradnji u međunarodnom prijevozu sa drugim hrvatskim prijevoznikom;

– stranom prijevozniku, donijeti rješenje o poništenju dozvole i tražiti od nadležnog tijela druge države, prijedlog novog prijevoznika koji će zaključiti ugovor o suradnji u međunarodnom prijevozu sa hrvatskim prijevoznikom.

Domaći prijevoznik je dužan za svako tromjesečje dostavljati Ministarstvu podatke o broju obavljenih vožnji i prevezenih putnika u jednom i drugom smjeru, najkasnije u roku od 15 dana od dana isteka tromjesečja za koje se izvješće podnosi.

4. PRIJEVOZ ZA VLASTITE POTREBE

Prijevoz za vlastite potrebe obavljaju poduzeća motornim vozilima radi zadovoljavanja svojih proizvodnih ili uslužnih potreba. Roba koja se prevozi mora biti vlasništvo izvršitelja prijevoza ili mora da je prodana, kupljena, iznajmljena, proizvedena ili prerađena od strane izvršitelja. Svrha prijevoza mora biti prijevoz robe do ili od izvršitelja, prijevoza, ili prijevoz u okviru poduzeća ili van njega zbog vlastitih potreba. Vozač mora biti zaposlen kod izvršitelja prijevoza.

4.1. Prometna sredstva u prijevozu za vlastite potrebe

Vozilo mora biti vlasništvo izvršitelja prijevoza ili kupljeno na odloženo plaćanje ili, pod određenim uvjetima, uzeto uzakup. I još je važno naglasiti da prijevoz mora biti samo prateća, pomoćna djelatnost osnovnoj delatnosti izvršitelja prijevoza.

Na bočnim stranama ili u donjem desnom uglu vjetrobranskog stakla autobusa i teretnog motornog vozila kojim se obavlja prevoz za vlastite potrebe mora biti natpis "Prijevoz za vlastite potrebe". Prijevoz za vlastite potrebe može obavljati privredno društvo, druga pravna osoba, poduzetnik i fizička osoba, koji ispunjavaju uvjete utvrđene zakonom u pogledu opremljenosti, osim za putničke automobile.

Privredno društvo, druga pravna osoba, poduzetnik ili fizička osoba, ako je vlasnik ili primatelj lizinga najmanje jednog registriranog vozila, može obavljati prijevoz za vlastite potrebe, kao prijevoz stvari za zadovoljavanje potreba u obavljanju svoje djelatnosti, a što podrazumijeva prijevoz koji privredno društvo, druga pravna osoba, poduzetnik ili fizička osoba obavlja od proizvodnih objekata do svojih skladišta ili od svojih skladišta do svojih prodajnih objekata, a zatim prijevoz svojih radnika i prijevoz članova obitelji radnika za odlazak na odmor ili rekreaciju.

Privredno društvo, druga pravna osoba, poduzetnik ili fizička osoba može obavljati prijevoz putnika, odnosno stvari i vozilima uzetim u zakup, ako prethodno ispuni uvjete iz zakona o prijevozu u cestovnom prometu koji se odnose na prijevoz za vlastite potrebe.

Prijevozom za vlastite potrebe, također se i smatra prijevoz osoba koji vrše: ugostiteljska privredna društva, druga pravna lica i poduzetnici koji obavljaju ugostiteljsku delatnost, kao i odmarališta kad prevoze svoje goste, te i ustanove u oblasti zdravstvene i socijalne zaštite kad prevoze bolesnike, a također i turistička privredna društva, druge pravne osobe i poduzetnici

koji obavljaju turističku djelatnost kad na osnovu posebnog ugovora prevoze grupe turista bez usputnog primanja putnika. Osim navedenih tu spadaju i kulturne, prosvetne i sportske organizacije, udruženja, zajednice i druge organizacije u tim oblastima kad prevoze svoje učenike, studente, nastavno osoblje, odnosno svoje članove, i organizacije koje vrše osposobljavanje kandidata za vozače, te privredna društva, druga pravna lica i preduzetnici koji vrše pogrebne usluge.

U autobusu kojim se obavlja prijevoz za vlastite potrebe mora se nalaziti numeriran i čitko popunjen popis osoba koje se prevoze, potpisan od strane vlasnika vozila. Popis putnika koji se prevoze mora biti zaključen prije postavljanja vozila za ukrcavanje u polazištu, a lica koja se prevoze moraju sa sobom imati identifikacijske isprave.

U vozilu kojim se obavlja prijevoz za vlastite potrebe mora se nalaziti ugovor o radu ili potvrda da je vozač zaposlen kod vlasnika vozila.

Kao što je već navedeno, bočnim stranama ili u donjem desnom uglu vjetrobranskog stakla autobusa i teretnog motornog vozila kojim se obavlja prijevoz za vlastite potrebe mora biti natpis "Prijevoz za vlastite potrebe".

U teretnom motornom vozilu, kojim se obavlja prijevoz stvari za vlastite potrebe, mora biti dokument (otpremnicu i sl.) iz koga se može utvrditi vlasnik i vrsta stvari koje se prevoze.

Pravne ili fizičke osobe koje obavljaju prijevoze za vlastite potrebe na temelju Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (" Narodne novine " broj 178/04), prije početka obavljanja prijevoza dužne su se prijaviti kod izdavatelja licencije, koji ih upisuje u evidenciju prijevoznika za vlastite potrebe, osim za prijevoz tereta vozilima ili skupom vozila čija najveća dopuštena masa ne prelazi 3.500 kg.

Prijevoz se može obavljati samo na osnovi potvrde o prijavi prijevoza za vlastite potrebe koju izdaje izdavatelj licencije. Potvrda se izdaje se na pisani zahtjev pravne ili fizičke osobe koja obavlja prijevoz za vlastite potrebe u kojoj treba navesti: vrstu prijevoza, broj vozila kojima će obavljati prijevoz, podatke o broju prikolica i potvrdu o zaposlenom vozaču/vozačici za vozila čija najveća dopuštena masa prelazi 3.500 kg.

Prilikom obavljanja prijevoza za vlastite potrebe vozač/vozačica mora u vozilu imati:

- potvrdu ili izvod potvrde o prijavi prijevoza za vlastite potrebe,
- ugovor ili potvrdu o zaposlenom vozaču,
- teretni list za vozila čija najveća dopuštena masa prelazi 3.500 kg,
- putni list za prijevoz osoba u međunarodnom cestovnom prometu,
- odgovarajuće dozvole.

Na postupak izdavanja izvoda, oduzimanja, promjene i prestanka važenja potvrde, na odgovarajući se način primjenjuju odredbe Zakona koje se odnose na licencije i izvode iz licencija.

Prijevoz osoba za vlastite potrebe je prijevoz koji bez naknade obavljaju pravne ili fizičke osobe. Vozila koja se koriste za prijevoz za vlastite potrebe moraju biti u vlasništvu pravne ili fizičke osobe ili moraju biti uzeta u zakup na temelju ugovora o zakupu ili leasingu. Vozilom kojim se obavlja prijevoz za vlastite potrebe mora upravljati osoba zaposlena kod pravne ili fizičke osobe ili sama fizička osoba. Prijevoz tereta u unutarnjem i međunarodnom cestovnom prometu obavlja se kao javni prijevoz i kao prijevoz za vlastite potrebe.

Prijevozom tereta za vlastite potrebe smatra se prijevoz koji obavljaju pravne ili fizičke osobe bez naknade, ako su ispunjeni sljedeći uvjeti:

- teret koji se prevozi mora biti u vlasništvu pravne ili fizičke osobe ili prodan, kupljen, dat ili uzet u najam, proizveden, dopunjen ili popravljen od pravne ili fizičke osobe koja obavlja prijevoz za vlastite potrebe,
- svrha puta mora biti prijevoz tereta do ili od pravne ili fizičke osobe koja obavlja prijevoz za vlastite potrebe, te njegovo premještanje unutar ili izvan sjedišta pravne ili prebivališta fizičke osobe koja obavlja prijevoz za vlastite potrebe,
- vozilima kojima se obavlja takav prijevoz moraju upravljati vozači/vozačice zaposleni kod pravne ili fizičke osobe,
- vozila moraju biti u vlasništvu, zakupu ili leasingu.

4.2. Zakon o prijevozu u cestovnom prometu u RH

V. PRIJEVOZ ZA VLASTITE POTREBE

Članak 9.

Obrazac potvrde o prijavi prijevoza za vlastite potrebe sadrži: grb Republike Hrvatske, naziv nadležnog tijela koje izdaje potvrdu, broj potvrde, ime i prezime, odnosno naziv i sjedište podnositelja zahtjeva, mjesto i datum izdavanja potvrde, rok važenja, žig nadležnog tijela i potpis odgovorne osobe.

Na izvodu potvrde o prijavi prijevoza za vlastite potrebe za pojedino vozilo se, uz podatke iz stavka 1. ovoga članka, upisuju i podaci o vozilu: marki i tipu, broju šasijske, registarskoj oznaci vozila, godini proizvodnje, te broj obrtnice odnosno matični broj subjekta.

Potvrda se tiska na formatu A4, a izvod potvrde, koji ima dva dijela, je sljedećih dimenzija: kada je otklopljen 148 × 105 milimetra, a kada je preklopljen 74 × 105 milimetra.

Obrazac potvrde o prijavi prijevoza za vlastite potrebe i izvod potvrde moraju biti tiskani na posebno zaštićenom papiru koji ima: vodeni žig, UV zaštitu i hologramsku zaštitu.

Obrazac potvrde i izvoda potvrde tiskan je uz ovaj Pravilnik i njegov je sastavni dio. Obrasci potvrde i izvoda potvrde o prijavi prijevoza za vlastite potrebe su svjetlo sive boje.

Članak 14.

Prijevoznik, posrednik u cestovnom prijevozu, odnosno pravna ili fizička osoba koja obavlja prijevoz za vlastite potrebe dužni su gubitak, krađu ili uništenje licencije, izvoda licencije, potvrde o prijevozu za vlastite potrebe, ili izvoda potvrde objaviti u »Narodnim novinama«. Nadležno tijelo izdat će duplikat licencije, izvoda licencije, potvrde o prijevozu za vlastite potrebe, ili izvoda potvrde nakon što prijevoznik, posrednik u cestovnom prijevozu, odnosno pravna ili fizička osoba koja obavlja prijevoz za vlastite potrebe dokaže da je nestanak isprave objavila u »Narodnim novinama«.

Članak 67.

Pravne ili fizičke osobe moraju obavljati prijevoz vozilima koja udovoljavaju propisu iz članka 8. stavka 1. ovoga Zakona.

Vozila koja se koriste za prijevoz za vlastite potrebe moraju biti u vlasništvu ili zakupu pravne ili fizičke osobe koja obavlja prijevoz za vlastite potrebe.

Članak 68.

Prilikom obavljanja prijevoza osoba za vlastite potrebe autobusom, osobe koje se prevoze moraju imati identifikacijske isprave, izdane od strane onoga koji obavlja prijevoz za vlastite potrebe, odnosno dokaz o uplati turističke usluge u koji je uračunata naknada za prijevoz, kad se prijevoz obavlja poradi uslužnih potreba u okviru djelatnosti.

Prilikom međunarodnog prijevoza osoba za vlastite potrebe, osim identifikacijskih isprava ili dokaza o uplati turističke usluge, u vozilu se mora nalaziti putni list iz članka 49. stavka 1. ovoga Zakona.

Članak 69.

Prilikom obavljanja prijevoza tereta za vlastite potrebe vozilom iznad 3,5 tona najveće dopuštene mase u vozilu se mora nalaziti:

- teretni list i
- dokaz iz kojeg se može utvrditi da se radi o prijevozu iz članka 67. stavka 1. ovoga Zakona.

5. INDIVIDUALNI PUTNIČKI PROMET

Individualni putnički promet čine najčešće bicikli, motori, automobili i ostala prerađena sredstva (putnička rikša, kočija, itd...).

Ovaj promet karakterizira velika potreba za prometnim površinama, a mala propusna moć. Zanimljiv podatak za Hrvatsku je da je u gradu Zagrebu 30% ukupnog prometa u RH.

U ukupnom gradskom prometu pješaci sudjeluju sa 20% - 30%. Kretanje pješaka može biti:

1. pravilno - svakodnevni odlazak npr. na posao
2. nepravilno - odlazak u npr. trgovači centar

Prema istraživanjima u Švicarskoj pješak godišnje prijeđe prosječno 1000 km. Brzina kretanja pješaka je različita i to 45-67 m/min ovisno o dobu i spolu.

Kretanje pješaka određuje se:

- brzinom i putom koji on prijeđe tijekom godine
- nejednolikošću vremenskog rasporeda tokova po mreži ulica
- gustoćom toka mjerenom brojem pješaka na 1 metar kvadratni površine

Gradski ured za prostorno uređenje, graditeljstvo, stambene i komunalne poslove i promet, sukladno Zakonu o sigurnosti prometa na cestama, Odluci o uređenju prometa na području gradova utvrđuje i uređuje organizaciju cestovnog prometa na:

- ceste s prednošću prolaska
- dvosmjerni, odnosno jednosmjerni promet;
- sustav tehničkog uređenja prometa (prometna signalizacija, semafori i sl.)
- ograničenje brzine kretanja vozila
- promet pješaka, biciklista, vozača mopeda i drugih sudionika u prometu
- organizaciju parkiranja
- pješačke zone i zone smirivanja prometa
- mjere za zaštitu pješaka i biciklista, osobito u blizini škola i dječjih vrtića i na drugim mjestima na kojima se skuplja veći broj građana.

U slučaju većih promjena tehničke regulacije, kao što su: određivanja ulica s prednošću prolaza, određivanje organizacije prometnih tokova (dvosmjerni, jednosmjerni), ograničenja brzine kretanja, određivanja zona smirenog prometa i sl., sukladno članku 17. Odluke o uređenju prometa, gradski ured nadležan za promet donosi rješenje o uređenju prometa u

suglasnosti s nadležnom policijskom upravom, a za državne ceste u suglasnosti s Ministarstvom pomorstva, prometa i veza.

Nagli razvoj motorizacije u svijetu uvjetovao je i ubrzani razvoj prometa, naposve cestovnog. Iz dana u dan broj cestovnih motornih vozila se znatno povećava, pa je tako u Hrvatskoj prema podacima iz 1995. godine registrirano oko 850 000 vozila, od čega je 50 000 teretnih vozila i autobusa. Ako se tomu pridoda oko 200 000 traktora i priključnih vozila te više od 180 000 motocikala, ukupan broj motornih vozila je 1 230 000. Sve to dovodi do neželjene posljedice, a to je ponajprije zagušenje cestovne mreže velikim brojem cestovnih vozila.

Neka od obilježja individualnog prometa su: vrlo širok radijus djelovanja koji omogućava prijevoz od mjesta proizvodnje do mjesta potrošnje, i prijevoz od vrata do vrata. Kod individualnog prijevoza putnici najčešće putuju automobilom. Vrijeme i mjesto polaska se u pravilu ne dogovara, tako da prijevoz vrši kad putniku najviše odgovara. Nema ograničenja na količinu prtljage koja se prevozi, posjeduje vrlo veliku mobilnost, omogućuje brzi prijevoz putnika na kratkim i srednjim udaljenostima, potrošnja goriva po jedinici proizvoda vrlo je velika, pri prijevozu na duljim relacijama ima visoku cijenu prijevoza, ali varijabilni troškovi se smanjuju povećanjem broja putnika po vozilu.

6. ZAKLJUČAK

Danas gradovi koncentriraju velike mase stanovništva svijeta, glavninu svjetske industrije i ostalih djelatnosti neprimarnog karaktera.

U prometnom pogledu gradska se naselja izdvajaju prije svega po naglašenoj koncentraciji prometa. U gradskim naseljima, za razliku od seoskih naselja, promet je i do nekoliko desetaka puta gušći po jedinici površine. U nekim je pak većim gradovima toliko koncentriran da je krenuo nužno u vertikalno osvajanje prostora.

Gradska su naselja najznačajnija svjetska čvorišta prometa. U njima je promet najraznovrsniji. U mnogim gradovima svijeta zastupljene su sve poznate vrste prometa. Čak, dapače, u nekim gradovima postoje i specifični i jedinstveni oblici prometa koji se inače u ostalim naseljima i prostoru ne javljaju (npr. podzemne željeznice i tramvaj). Čvorišna uloga gradova u prometu dovela je u velikom broju gradova do pretrpanosti prostora prometnim postrojenjima.

U novije vrijeme u nizu gradova nastoji se oteretiti od prometa pretežno centralne dijelove grada, koji su osjećali najviše poteškoća. To se najbolje postiže preraspodjelom funkcija pojedinih četvrti grada. Poznat je svjetski fenomen preseljavanja stanovništva iz centra grada prema rubnim područjima, ili u satelitske centre. Tim se stvaraju novi oblici stanovanja i organizacije prostora sistema metropolitanskih područja. Upravo u ovim područjima, koja su prije svega gradska, ali specifičnog tipa, promet dobija novu ulogu i nov polet.

Promet ostvaruje specifičnu društvenu, političku, socijalnu, vojnu ulogu, ali je ekonomska uloga najnaglašenija promet je gospodarska djelatnost pa treba funkcionirati prema ekonomskim načelima, uloga prometa u tijeku svih gospodarskih procesa je nezamjenjiva, logistička uloga prometa podliježe načelima održivosti. O kvaliteti prometa ovisi i kvaliteta finalnog proizvoda, a o cijeni prometne usluge cijena proizvoda na tržištu.

Mnogi veliki gradovi u Europi i svijetu riješili su problem prometa, na način da zabranili ulazak osobnim vozilima u strogi centar, što znači omogućili prometovanje samo javnom prijevozu a stvorili određene zabrane za individualni transport. Na taj način doprinjelo se većoj prometnoj efikasnosti i zaštiti okoliša, što oboje pretstavlja primarne uvjete za dugoročni razvoj.

LITERATURA

1. Cerovac, V.; Tehnika i sigurnost prometa, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2001.
2. Petrović, Zorislav, 1993. Prometi u velikim gradovima – tendencije i problemi, Geografski glasnik, Zagreb
3. Sršen, M.: 2008. „Inteligentni transportni sustavi u upravljanju cestovnom mrežom“, Suvremeni promet, vol: 28, 2008.
4. Teodor Perić, Željko Radačić, Damir Šimulčik, Baždar, Ivana, 2009. Ekonomika prometnog sustava . Zagreb
5. Zelenika, Ratko, 2006, Multimodalni prometni sustavi, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka
6. Zelenika, Ratko, 2005. Temelji logističke špedicije, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka
7. Zelenika, Ratko, 2001., Prometni sustavi : tehnologija, organizacija, ekonomika, logistika, menadžment, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka
8. Županović Ivan, 2005., Tehnologija cestovnog prijevoza, FZP, Zagreb