

D3.2.1 Feasibility study

STUDIJA IZVODLJIVOSTI ZA PILOT PROJEKT
“POVEZIVANJE GRADA ŠIBENIKA AUTOBUSNIM
LINIJAMA SA ZRAČNIM LUKAMA ZADAR I SPLIT”



Document Control Sheet

Application ID:	10042161
Project acronym	STEP-UP
Project Title	Sustainable Transport E-Planner to Upgrade the IT-HR mobility
Start of the project	01/2018
Duration	18 months

Related activity:	Task 3.2 – Realization of feasibility studies and executive projects
Deliverable name:	“Feasibility studies”
Type of deliverable	Technical documentation
Language	Local language
Work Package Title	Development of feasibility/executive studies on multimodal aspects
Work Package number	WP3
Work Package Leader	County of Split-Dalmatia

Status	Draft
Author (s)	Urbanex
Version	V01
Due date of deliverable	31.05.2018 (AF) – 30.11.2018 (from STEP-UP GANTT)
Delivery date	14.12.2018.

SADRŽAJ

1.	Uvod	3
1.1	Svrha dokumenta	3
1.2	Struktura dokumenta	3
1.3	Ciljne skupine	4
2.	Opis pilot područja	5
2.1	Pilot #5: Grad Šibenik	5
2.2	Pilot #5: Gantt	10
3.	Postojeće stanje	11
4.	Opis projektnih aktivnosti i usklađenost sa strateškim okvirom.....	29
5.	SWOT analiza.....	36
6.	Logika provedbe projekta.....	37
6.1	Popis osnovnih SW i HW komponenata	38
6.2	Opis usluge	39
7.	Doprinos projekta unaprjeđenju usluga prijevoza putnika	40
8.	Identifikacija koristi projekta.....	41
9.	Proračun	43
10.	Annex - SUMMARY	44

1. Uvod

1.1 Svrha dokumenta

Studija izvodljivosti za pilot projekt „Povezivanje grada Šibenika autobusnim linijama sa zračnim lukama Zadar i Split“ izrađuje se sa svrhom utvrđivanja opravdanosti i izvodljivosti pilot projekta kroz koji će se u okviru projekta Sustainable Transport E-Planner to Upgrade the IT-HR mobility (STEP-UP) grad Šibenik izravnim autobusnim linijama povezati sa zračnim lukama u Zadru i Splitu. Studija izvodljivosti izrađuje se sukladno metodologiji definiranoj u okviru projekta STEP-UP, koja naglasak stavlja na identifikaciju osnovnih komponenata projekta i utvrđivanje realnog doprinosa pilot projekta području, odnosno utvrđivanju stvarnih koristi kojima će projekt unaprijediti postojeće stanje po pitanju održive mobilnosti i općenito kvalitete prometnog sustava.

Cilj dokumenta je temeljem kvalitativnih i kvantitativnih pokazatelja utvrditi postojeće stanje u kontekstu povezanosti grada Šibenika, kao jednog od najznačajnijih dalmatinskih gradova, s najbližim zračnim lukama, sukladno potencijalima i potrebama razvoja kao i postojećim prometnim planovima na regionalnoj i nacionalnoj razini, definirati korake nužne za realizaciju pilot projekta, te evaluirati doprinos istog na stupanj dostupnosti grada Šibenika posjetiteljima i obratno, zračnih luka stanovnicima Šibenika. Kvalitetna povezanost preduvjet je pružanju doprinosa održivoj mobilnosti i daljnjem razvoju intermodalnosti u putničkom prijevozu na području Hrvatske, kao i unaprjeđenju povezanosti s Italijom.

1.2 Struktura dokumenta

Dokument je razrađen prema sljedećim poglavljima:

- Poglavlje 1, uvod u kojem se definiraju i predstavljaju svrha i struktura dokumenta te ciljne skupine kojima je dokument namijenjen;
- Poglavlje 2, opis pilot područja koji obuhvaća opis osnovnih karakteristika projekta i vremenski plan provedbe;
- Poglavlje 3, prikazuje postojeće stanje na projektnom području, uključujući opis dionika uključenih u provedbu projekta, postojeći zakonodavni okvir te potencijalne izazove u provedbi projekta;
- Poglavlje 4, definira aktivnosti potrebne za realizaciju projekta te usklađenost projekta s regionalnim i nacionalnim strateškim dokumentima iz sektora prometa;
- Poglavlje 5, SWOT analiza elemenata i okruženja koji utječu na provedbu projekta;
- Poglavlje 6, opis logike strukture i provedbe projekta, komponenata projekta te opisa

usluga koje su potrebne u sklopu provedbe projekta;

- Poglavlje 7, utvrđuje i prikazuje doprinos projekta postojećem stanju, posebice s aspekta usluga prijevoza putnika i održive mobilnosti;
- Poglavlje 8, identificira buduće koristi projekta na lokalnoj i široj prostornoj razini;
- Poglavlje 9, definira proračun potreban za realizaciju projekta sukladno prethodno utvrđenim aktivnostima;
- Poglavlje 10, sažetak dokumenta i najvažnijih rezultata na engleskom jeziku.

1.3 Ciljne skupine

Dokument je namijenjen prvenstveno Gradu Šibeniku kao nositelju pilot projekta, ali i ostalim dionicima koji će sudjelovati u realizaciji projekta. Rezultati studije izvodljivosti predstavljaju izravan preduvjet za procjenu mogućnosti realizacije projekta te pružaju Gradu Šibeniku uvid u osnovne pretpostavke za provedbu projekta, kao i razmjer koristi kojima projekt doprinosi unaprjeđenju postojećeg stanja:

PARTNER	Kontakt osoba	Kontakt informacije
Grad Šibenik	Petar Misura	Email: petar.misura@sibenik.hr

2. Opis pilot područja

2.1 Pilot #5: Grad Šibenik

Područje u obuhvatu provedbe pilot projekta uz Grad Šibenik obuhvaća zračne luke Zadar i Split koje su početno-završne točke planiranih autobusnih linija. Zračna luka Zadar je međunarodna zračna luka smještena u Zemunik Donjem, udaljena oko 8 km od središta grada Zadra te oko 80 km od središta grada Šibenika. Zračna luka Zadar je trenutno povezana s 34 zračne luke diljem Europe do kojih se može doći putem 12 različitih avioprijevoznika. S aspekta mobilnosti i potreba putnika, Zračna luka Zadar povezana je sa središtem grada Zadra javnim autobusnim prijevozom. Vozni red autobusa dostupan je na službenim web stranicama zračne luke. Uz javni autobusni prijevoz putnicima su na raspolaganju taksi prijevoz i usluge najma automobila (njih 18), dostupne u samoj zračnoj luci. Neposredno uz terminal nalazi se i parkiralište s naplatom koje sadrži i parkirna mjesta namijenjena autobusima.

Zračna luka Split je međunarodna zračna luka smještena nedaleko drugog po veličini grada u Hrvatskoj – Splita. Smještena je na izlazu iz Grada Kaštela u blizini Splita. Zračna luka udaljena je oko 20 km od Splita te oko 55 km od Šibenika. Trenutno je linijama povezana s više od 45 zračnih luka diljem Europe, no njihov broj varira ovisno o razdoblju godine zbog utjecaja (sezonalnog karaktera) turizma. Ukupno 48 avioprijevoznika povezuje Zračnu luku Split s ostalim zračnim lukama. S aspekta mobilnosti putnika ističe se izravna autobusna linija između zračne luke i središta Splita koja je organizirana u suradnji s poduzećem „Pleso prijevoz“. Vozni red autobusa dostupan je na web stranicama poduzeća. Na raspolaganju putnicima su i taksi prijevoz, usluga najma vozila te parkiralište s naplatom koje sadrži parkirna mjesta namijenjena autobusima.

S aspekta povezanosti Šibenika i navedene dvije zračne luke, ističe se nedostatak iste - trenutno ne postoji javni prijevoz između zračnih luka Zadar i Split te grada Šibenika. Kako bi putnici iz Zračne luke Zadar došli do Šibenika, moraju autobusom iz zračne luke doći do autobusnog kolodvora u gradu Zadru, te potom međugradskim autobusom do Šibenika. Identična situacija prisutna je s aspekta povezanosti Zračne luke Split i Šibenika, gdje putnici lokalnom autobusnom linijom dolaze do Splita ili Trogira te potom međugradskom autobusnom linijom dolaze do Šibenika.

Postojeća prometna infrastruktura nudi brojne mogućnosti za kvalitetno povezivanje zračnih luka Zadar i Split s gradom Šibenikom. Autocesta Zagreb-Split (A1) povezuje sva tri grada, pri čemu su ulazi/izlazi s autoceste smješteni u neposrednoj blizini obje zračne luke. Također, postoji i brza cesta koja povezuje Zračnu luku Zadar i zadarsku morsku luku „Gaženica“. Slična situacija prisutna je i na području Splita, gdje brza cesta povezuje Zračnu

luku Split s glavnim autobusnim kolodvorom i središtem grada. Autobusni kolodvor se ujedno nalazi u neposrednoj blizini morske luke, kao i željezničkog kolodvora. Slijedom navedenog ističe se i potencijal povezivanja sva tri grada morskim putem, odnosno dužobalnom brodskom linijom. Bitno je istaknuti kako osim autoceste sva tri grada spaja i Jadranska magistrala, državna cesta na kojoj nema naplate cestarina, no kojom su put, odnosno vrijeme putovanja, nešto duži naspram autoceste.

Kako su zračne luke Zadar i Split smještene u relativnoj blizini grada Šibenika, veliki broj stanovnika, kao i posjetitelja (turista) ih koriste kao početne točke prilikom putovanja u druge europske destinacije. Kako bi stigli iz Šibenika do neke od dviju zračnih luka, stanovnici trenutno koriste osobne automobile, taksi ili unajmljuju automobil. Isto je i s aspekta turista koji slete u zračnu luku Zadar ili Split te žele posjetiti Šibenik, s obzirom da ne postoji izravna povezanost zračnih luka s gradom. Na navedenom području ujedno je prisutan nedostatak privatnih prijevoznih poduzeća koja bi eventualno mogla pružiti uslugu povezivanja grada Šibenika i zračnih luka. Upravo iz tog razloga je ovaj pilot projekt u sklopu kojeg će biti razrađen poslovni model funkcioniranja navedenih linija izuzetna prilika malobrojnim postojećim prijevoznim poduzećima da pokušaju proširiti svoju ponudu, odnosno prijevoznicičke usluge. Projekt ujedno predstavlja izniman potencijal s aspekta povezivanja Zadra, Šibenika i Splita izravnim autobusnim linijama koje će stanovnicima i posjetiteljima olakšati mogućnosti korištenja tri različite multimodalne točke koje kombiniraju zračni, autobusni i pomorski prijevoz. Bitno je istaknuti i kako autobusni kolodvor u Šibeniku nema vlastitu web stranicu putem koje bi stanovnici i posjetitelji pronašli informacije u realnom vremenu i bili u mogućnosti lako isplanirati putovanje s jednog mjesta na drugo, ili pak kombinirati putovanje različitim vrstama prijevoza i uspoređivati cijene različitih oblika prijevoza i između različitih prijevoznika.

- *Dionici uključeni u provedbu projekta i njihova uloga*

Grad Šibenik – Grad Šibenik je nositelj projekta zadužen za realizaciju svih aktivnosti nužnih za uspješnu pripremu i provedbu pilot projekta. Grad je zadužen za uspostavu i uspješno održavanje komunikacije s ostalim dionicima u provedbi projekta, pripremu i provedbu javne nabave autobusnog prijevoznika te subvencioniranje operativnih troškova prijevoznika za vrijeme trajanja pilot projekta. Grad je zadužen za definiranje promidžbenih kanala te sudjelovanje u promotivnim i informativnim aktivnostima na području Grada i na vlastitim web stranicama, kao i društvenim mrežama.

Zračna luka Zadar – Zračna luka Zadar sudjelovat će u promotivnim aktivnostima pri čemu će u vlastitim prostorima, kao i na vlastitoj web stranici informirati putnike o izravnim autobusnim linijama prema gradu Šibeniku, njihovu voznom redu i cijenama karata te

moogućnostima njihove kupnje. Zračna luka će osigurati dostupnost stajališta/parkirnog mjesta za autobuse uključene u pilot projekt.

Zračna luka Split – Zračna luka Split sudjelovat će u promotivnim aktivnostima pri čemu će u vlastitim prostorima, kao i na vlastitoj web stranici informirati putnike o izravnim autobusnim linijama prema gradu Šibeniku, njihovu voznom redu i cijenama karata te mogućnostima njihove kupnje. Zračna luka će osigurati dostupnost stajališta/parkirnog mjesta za autobuse uključene u pilot projekt.

Autobusni kolodvor Šibenik – autobusni kolodvor Šibenik, kojim upravlja gradsko poduzeće Gradski parking d.o.o., bit će početna i završna točka autobusnih linija prema Zračnoj luci Zadar i Zračnoj luci Split. Upravitelj autobusnog kolodvora će osigurati parkirna mjesta za autobuse te sudjelovati u prodaji karata i promidžbenim aktivnostima informiranja putnika o postojanju i trasama autobusnih linija kao i voznom redu istih.

Autobusni prijevoznik – privatni autobusni prijevoznik će biti odabran temeljem javne nabave u svrhu održavanja autobusnih linija iz grada Šibenika (autobusnog kolodvora Šibenik) prema Zračnoj luci Zadar i Zračnoj luci Split. Uloga autobusnog prijevoznika je vlastitim i u sklopu pripreme projekta posebno označenim autobusima prevoziti putnike na navedenim relacijama prema voznom redu koji će biti utvrđen sukladno realnim potrebama.

Turistička zajednica Grada Šibenika – obavljat će dio promotivnih aktivnosti na vlastitim web stranicama i društvenim mrežama te pružati korisnicima (turistima i lokalnom stanovništvu) informacije o autobusnim linijama.

- Ciljne skupine projekta

Dvije osnovne ciljne skupine projekta su turisti i lokalno stanovništvo koji predstavljaju korisnike usluga autobusnog prijevoza na relaciji Šibenik-ZL Zadar i Šibenik-ZL Split. Analize postojećeg stanja i trendova pokazuju kako sve veći broj turista koristi zrakoplov kao prijevozno sredstvo dolaska u Hrvatsku, što potvrđuju podaci o kretanju broja putnika u zračnim lukama Zadar i Split. Istovremeno intenzivno raste broj dolazaka turista u Šibenik. Ne postoji izravna povezanost Šibenika sa zračnim lukama te je turistima, ali i lokalnom stanovništvu otežan dolazak kako do grada tako i iz grada do zračnih luka. Ciljnim skupinama projekt će doprinijeti prvenstveno s aspekta uvelike olakšane dostupnosti grada Šibenika iz zračnih luka, i obratno.

- *Osnovna obilježja prema kojima je definirano područje pilot projekta i vrijeme njegove provedbe*

Područje pilot projekta definirano je sukladno realnom stanju u prostoru, odnosno lokacijama grada Šibenika, Zračne luke Zadar i Zračne luke Split. Na navedenim relacijama uspostaviti će se u sklopu pilot projekta izravne autobusne linije. Vrijeme provedbe pilot projekta su ljetni mjeseci i razdoblje oko njih, te je definirano sukladno povećanom broju putnika zrakoplovom tijekom turističke sezone kada se ostvari većina prometa zračnih luka Zadar i Split, kao i broj turističkih dolazaka u Šibenik.

- *Popis aktivnosti predviđenih u okviru provedbe projekta*

1. Upoznavanje dionika s projektom (sastanci predstavnika Grada Šibenika s predstavnicima zračnih luka Zadar i Split, autobusnog kolodvora Šibenik i Turističke zajednice Grada Šibenika)
2. Definiranje voznog reda autobusnih linija
3. Osiguravanje mogućnosti korištenja parkirnih i stajališnih mjesta za autobuse u sklopu projekta
4. Priprema dokumentacije za javnu nabavu
5. Odabir autobusnog prijevoznika
6. Grafičko oblikovanje promotivnih materijala
7. Izrada promotivnih materijala
8. Oslikavanje autobusa
9. Uspostava sustava za kupnju karata putem interneta
10. Održavanje autobusnih linija na relacijama AK Šibenik-ZL Zadar i AK Šibenik-ZL Split
11. Promidžba i vidljivost autobusnih linija (pilot projekta)
12. Utvrđivanje rezultata pilot projekta
13. Upravljanje projektom

- *Rezultati i ciljevi projekta*

U sklopu provedbe projekta bit će uspostavljene izravne autobusne linije između grada Šibenika i zračnih luka Zadar i Split. Izravan rezultat bit će poboljšana mobilnost stanovnika Šibenika i turista između grada i zračnih luka. Kao rezultat toga, očekuje se da će više stanovnika koristiti navedene dvije zračne luke dok će istovremeno projekt doprinijeti povećanju broja turističkih dolazaka u Grad Šibenik. Unaprjeđenje prometne dostupnosti i povezanosti ujedno će posredno doprinijeti povećanju kvalitete života u Šibeniku. S tehničkog aspekta, rezultat projekta će biti nove usluge dostupne putnicima te doprinos razvoju intermodalnih čvorišta putem kojih je olakšan prelazak s jednog na drugi oblik prijevoza. Navedeno se odnosi na prelazak iz zrakoplova na autobus (i obratno) u zračnim lukama, te u gradu Šibeniku daljnji prelazak na neki od sljedećih oblika prijevoza: brodski, biciklistički, željeznički, pješački, sukladno oblicima prijevoza dostupnima u samom središtu grada. Rezultat provedbe projekta očitovat će se i u unaprjeđenju znanja i stupnja osviještenosti prijevoznika u sektoru javnog prijevoza (uključujući i privatne prijevoznike) o mogućnostima, opravdanosti i koristima uvođenja novih, specijaliziranih linija i važnosti inovativnog pristupa razvoju putničkog prijevoza.

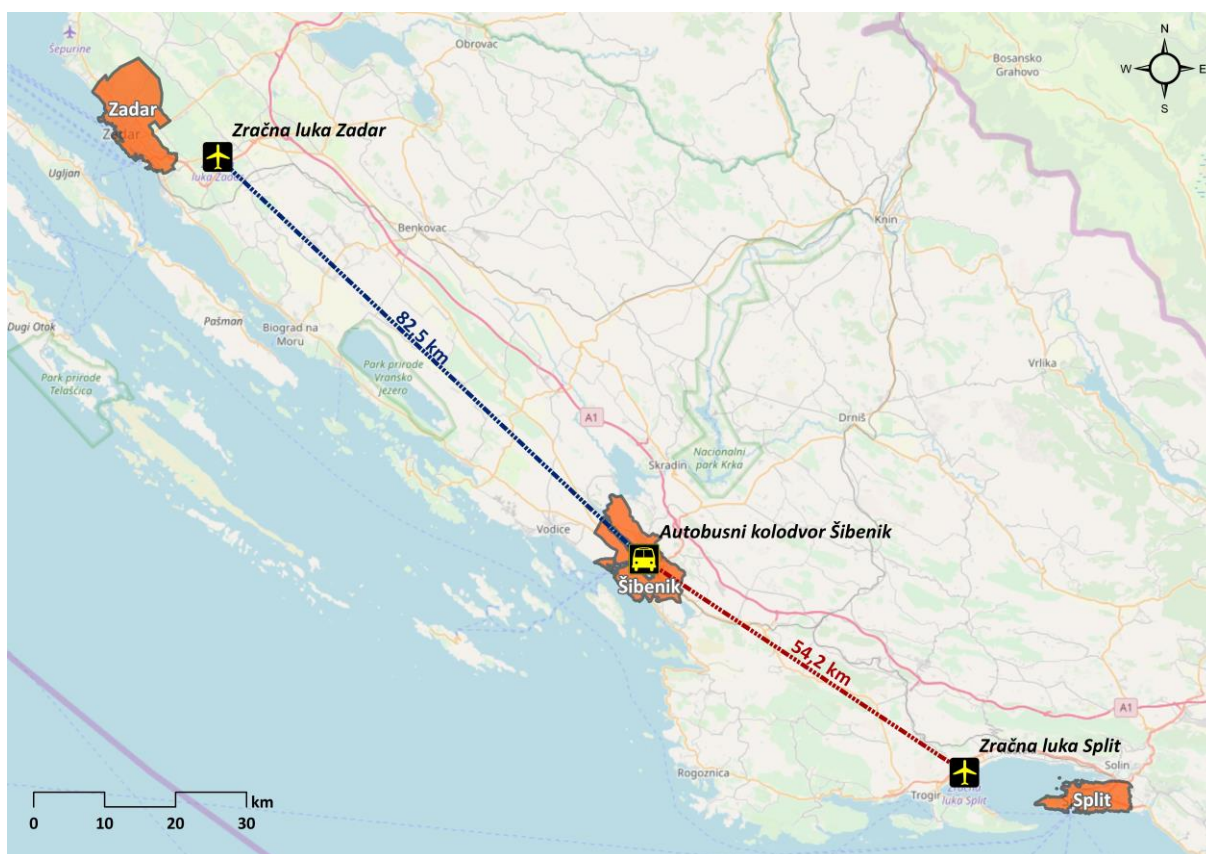
Ciljevi projekta su unaprijediti mobilnost stanovnika i turista kroz olakšanu dostupnost Šibenika i zračnih luka Zadar i Split, doprinijeti smanjenu emisiju stakleničkih plinova poticanjem putnika na korištenje autobusnih linija naspram automobila, doprinijeti produženju turističke sezone olakšavajući dostupnost grada, smanjiti prometne gužve tijekom turističke sezone te dati doprinos stvaranju novih radnih mjesta kao posljedice lake dostupnosti grada i povećanja broja turista.

2.2 Pilot #5: Gantt

Aktivnost / mjesec	2019.							
	1	2	3	4	5	6	7	8
Upoznavanje dionika s projektom								
Definiranje voznog reda autobusnih linija								
Osiguravanje mogućnosti korištenja parkirnih i stajališnih mjesta za autobuse								
Priprema dokumentacije za javnu nabavu								
Odabir autobusnog prijevoznika								
Grafičko oblikovanje promotivnih materijala								
Izrada promotivnih materijala								
Oslikavanje autobusa								
Uspostava sustava za kupnju karata putem interneta								
Održavanje autobusnih linija na relacijama AK Šibenik-ZL Zadar i AK Šibenik-ZL Split								
Promidžba i vidljivost								
Utvrđivanje rezultata pilot projekta								
Upravljanje projektom								

3. Postojeće stanje

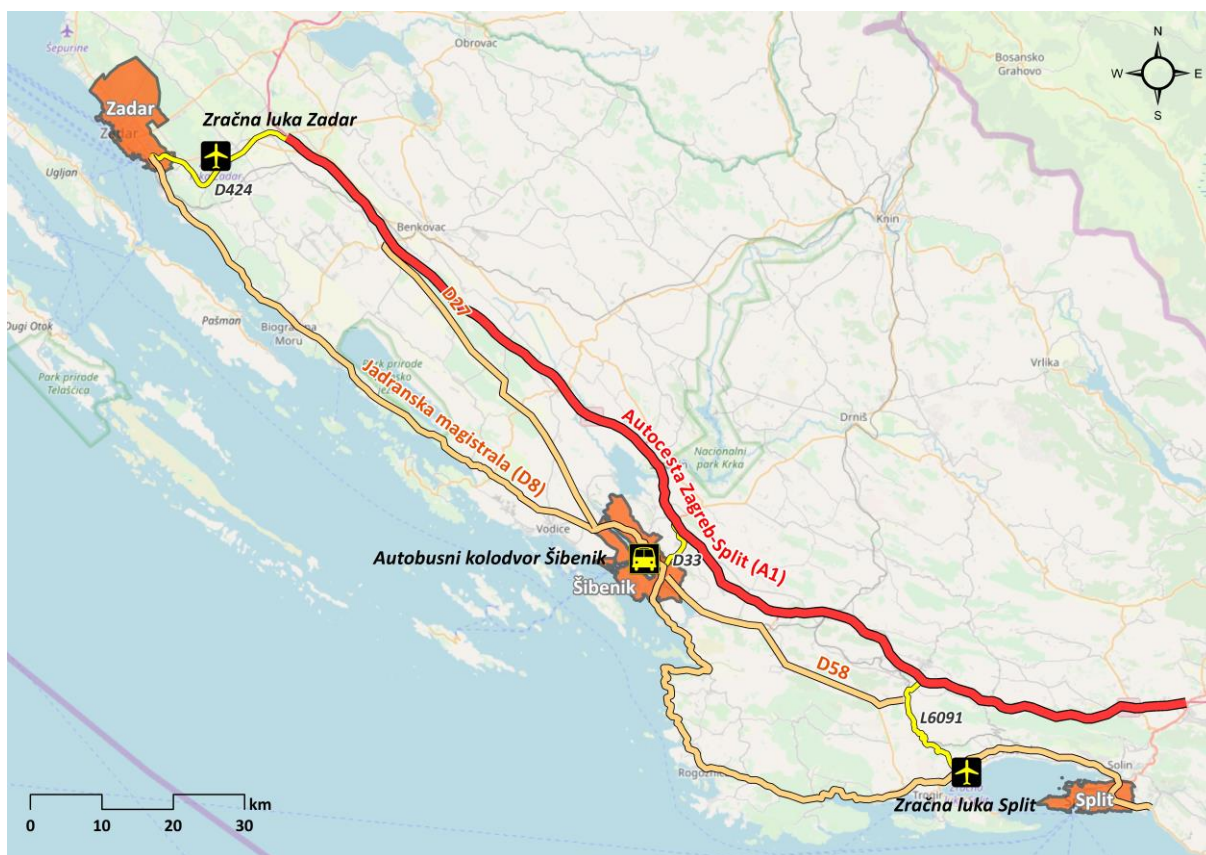
Grad Šibenik smješten je između gradova Zadra i Splita, a time i između zračnih luka navedenih dvaju gradova. S prostornog aspekta središte grada Šibenika, u kojem se nalazi i autobusni kolodvor, udaljeno je 82,5 km zračne udaljenosti od Zračne luke Zadar, te 54,2 km zračne udaljenosti od Zračne luke Split. Može se zaključiti kako s obzirom na položaj i udaljenost grad Šibenik ima na raspolaganju dvije zračne luke, što predstavlja izniman potencijal za unaprjeđenje dostupnosti grada iz Europe i ostatka svijeta pod uvjetom poboljšanja izravne povezanosti sa Zračnom lukom Zadar i Zračnom lukom Split, do kojih trenutno ne prometuju izravne linije javnog prijevoza, odnosno nije dostupan organizirani prijevoz iz zračnih luka u Šibenik i obratno.



Sl. 1. Prostorni odnos grada Šibenika i zračnih luka Zadar i Split

S aspekta povezanosti grada Šibenika i zračnih luka postojećim prometnicama, postoje povoljni preduvjeti za realizaciju pilot projekta povezivanja grada i zračnih luka autobusnim linijama. Cestovna povezanost navedenih točaka iznimno je povoljna, pri čemu se ističu posebice autocesta Zagreb-Split (A1), državna cesta D8 (Jadranska magistrala) te državna cesta D58 (Šibenik-Vrpolje-Seget Donji). Autocesta se proteže trasom nešto udaljenijom od

obale, a zbog svojih karakteristika pruža mogućnost vrlo brzog dolaska iz Šibenika do zračnih luka i obratno. Ulazi/izlazi s autoceste smješteni su na izrazito povoljnim lokacijama, neposredno uz same zračne luke, kao i grad Šibenik. Jadranska magistrala pruža se duž same obale, prema karakteristikama je nešto sporiji tip ceste s ograničenjem brzine, no prolazi neposredno uz zračne luke Zadar i Split te kroz samo središte grada Šibenika. Državna cesta D58 počinje u Šibeniku te trogirskim zaleđem preko Vrpolja povezuje Šibenik sa Zračnom lukom Split, odnosno posredno sa samim Splitom. Bitno je istaknuti državnu cestu D27 koja preko Stankovaca povezuje Šibenik s Benkovcem, odakle je moguć pristup na autocestu preko čvora Benkovac. Putovanje navedenom trasom traje oko jedan sat.



Sl. 2. Prometna povezanost grada Šibenika sa zračnim lukama Zadar i Split

S obzirom na postojeće prometnice i udaljenosti, od grada Šibenika do zračnih luka (i obratno) u prosjeku se može stići za otprilike jedan sat vožnje. Ovisno o odabranoj trasi postoje blage razlike u trajanju vremena putovanja, pa se tako autocestom u pravilu stiže do odredišta za nešto manje od sat vremena, kao i putem D58 prema ZL Split, dok putovanje Jadranskom magistralom traje nešto više od sat vremena prema obje zračne luke. Bitno je istaknuti kako se putovanje autocestom naplaćuje, što treba uzeti u obzir prilikom odabira primjerene trase autobusnih linija, kao i da je tijekom ljeta (turističke sezone) moguća pojava

gužvi na naplatnim kućicama zbog povećanog broja automobila i ostalih vozila.

Tab. 1. Stvarne cestovne udaljenosti i vrijeme putovanja između grada Šibenika i zračnih luka Zadar i Split

Relacija	Trasa	Udaljenost	Trajanje putovanja automobilom
Šibenik-ZL Zadar	Autocesta	84,6 km	54 min
	Državna cesta D27 – A1	77,6 km	1 h 5 min
	Jadranska magistrala	72,9 km	1 h 13 min
Šibenik-ZL Split	Autocesta	59,3 km	50 min
	Državna cesta D58	48,7 km	51 min
	Jadranska magistrala	65,1 km	1 h 7 min

Izvor podataka: Google maps, 2018

Gradski i prigradski prijevoz na području Grada Šibenika obavlja autoprijevozno poduzeće Autotransport Šibenik temeljem koncesije Grada. Međužupanijska povezanost, odnosno povezanost s većim gradovima susjednih županija, uključujući Zadar i Split, odvija se preko linija međugradskog i međužupanijskog autobusnog prijevoza koje održavaju privatni prijevoznici. Sukladno povećanju potražnje tijekom ljetnih mjeseci broj linija se povećava, posebice onih iz Kontinentalne Hrvatske prema Dalmaciji, dok se izvan turističke sezone održava oko 20ak autobusnih linija između gradova Šibenika, Zadra i Splita. Bitno je istaknuti kako navedene linije prometuju između autobusnih kolodvora smještenih u samim središtima navedenih gradova, pri čemu je putnicima iz zračnih luka otežana dostupnost do Šibenika s obzirom da moraju prije toga lokalnih autobusnim linijama doći do autobusnih kolodvora u Zadru i Splitu. Navedeno putovanje posebno je problematično s obzirom na neadekvatnu usklađenost dolazaka i polazaka različitih autobusnih linija (lokalnih i međugradskih) te potrebe za kupovanjem više prijevoznih karata na nekoliko različitih mjesta. S obzirom na navedeno putnicima iz zračnih luka do Šibenika je trenutno korištenjem javnog prijevoza potrebno i do nekoliko sati putovanja kako bi stigli do odredišta.

Tab. 2. Broj autobusnih linija i trajanje putovanja na odabranim relacijama izvan turističke sezone

Relacija	Broj linija	Trajanje putovanja
Zadar-Šibenik	18	1h 15 min – 1 h 30 min
Šibenik-Zadar	25	
Split-Šibenik	27	oko 1h 30 min
Šibenik-Split	22	

Izvor podataka: *Autobusni-kolodvor.com*, 2018

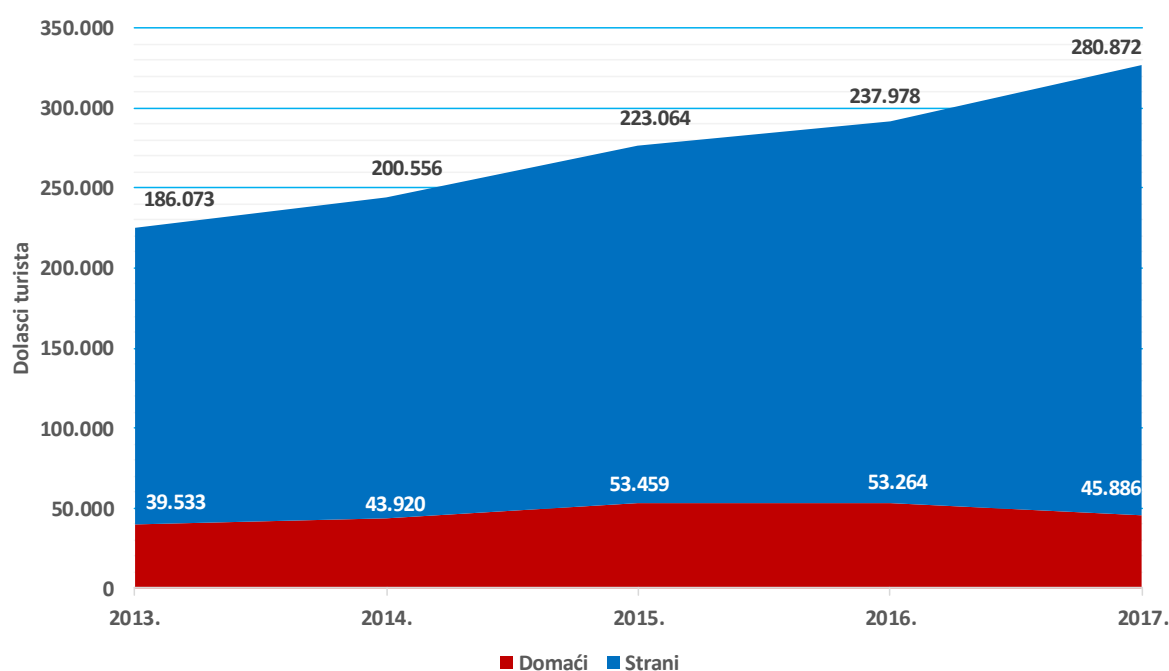
Grad Šibenik najveći je grad Šibensko-kninske županije te ujedno županijsko administrativno središte. Prema podacima Popisa stanovništva 2011. godine ukupno je na administrativnom području Grada te godine živjelo 46.332 stanovnika, što je nešto manje od polovice stanovništva cijele županije. Samo naselje Šibenik s 34.302 stanovnika daleko je najveće od njih ukupno 32 koliko ih je u administrativnom sastavu Grada. Kao jedan od najvećih i najrazvijenijih dalmatinskih gradova, iz postoji određena potražnja stanovništva za adekvatnom prometnom povezanošću sa zračnim lukama Zadar i Split, posebice tijekom ljetnih mjeseci kada i sami stanovnici češće koriste zračni prijevoz prilikom putovanja u dalje destinacije.

Tab. 3. Broj stanovnika Grada Šibenika po naseljima 2011. godine

Naselje	Br. stan.	Naselje	Br. stan.
Šibenik	34.302	Konjevrate	173
Brodarica	2.534	Jadrtovac	171
Dubrava kod Šibenika	1.185	Krapanj	170
Zaton	978	Goriš	147
Grebaštica	937	Perković	111
Vrpolje	776	Slivno	110
Raslina	567	Danilo Kraljice	104
Sitno Donje	561	Žirje	103
Žaborić	479	Radonić	79
Danilo Biranj	442	Brnjica	72
Danilo	376	Mravnica	70
Lozovac	368	Lepenica	68
Gradina	303	Vrsno	67
Zlarin	284	Čvrljevo	64
Donje Polje	267	Podine	26
Boraja	249	Ukupno Grad	46.332
Kaprije	189	Šibensko-kninska županija	109.375

Izvor podataka: *Popis stanovništva 2011.*

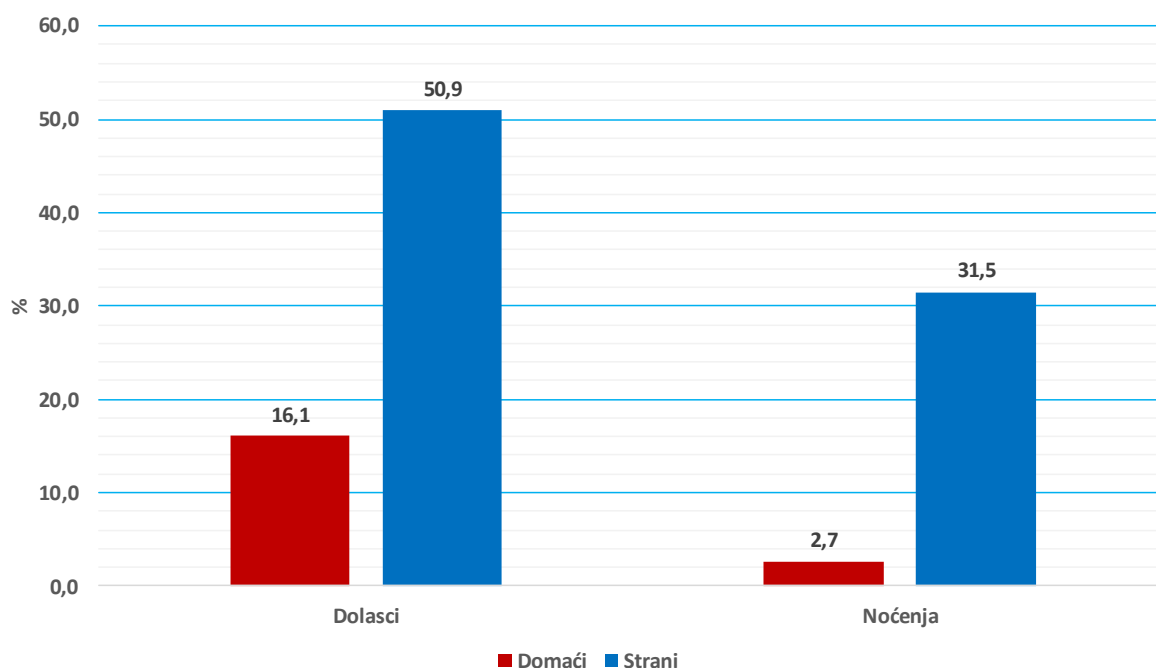
Grad Šibenik je zbog iznimno očuvanih i atraktivnih kulturnih i prirodnih znamenitosti vrlo popularno turističko odredište. Tijekom 2017. g. zabilježeno je ukupno 326.758 turističkih dolazaka, što je porast za visokih 44,8 % u odnosu na 2013. g. Upravo ovako intenzivan broj turističkih dolazaka uvjetuje potrebu za realizacijom pilot projekta uvođenja autobusnih linija prema zračnim lukama Zadar i Split. Posebice je bitno istaknuti kako je čak 86,0 % svih turističkih dolazaka ostvareno od strane inozemnih turista, dakle turista koji prelaze duži put tijekom dolaska na destinaciju te bi upravo oni, uz lokalno stanovništvo, imali najveću korist od izravnog povezivanja zračnih luka i Šibenika.



Sl. 3. Kretanje broja turističkih dolazaka u Grad Šibenik u razdoblju 2013.-2017. godine

Izvor podataka: Turizam u 2013., 2014., 2015., 2016., 2017., DZS

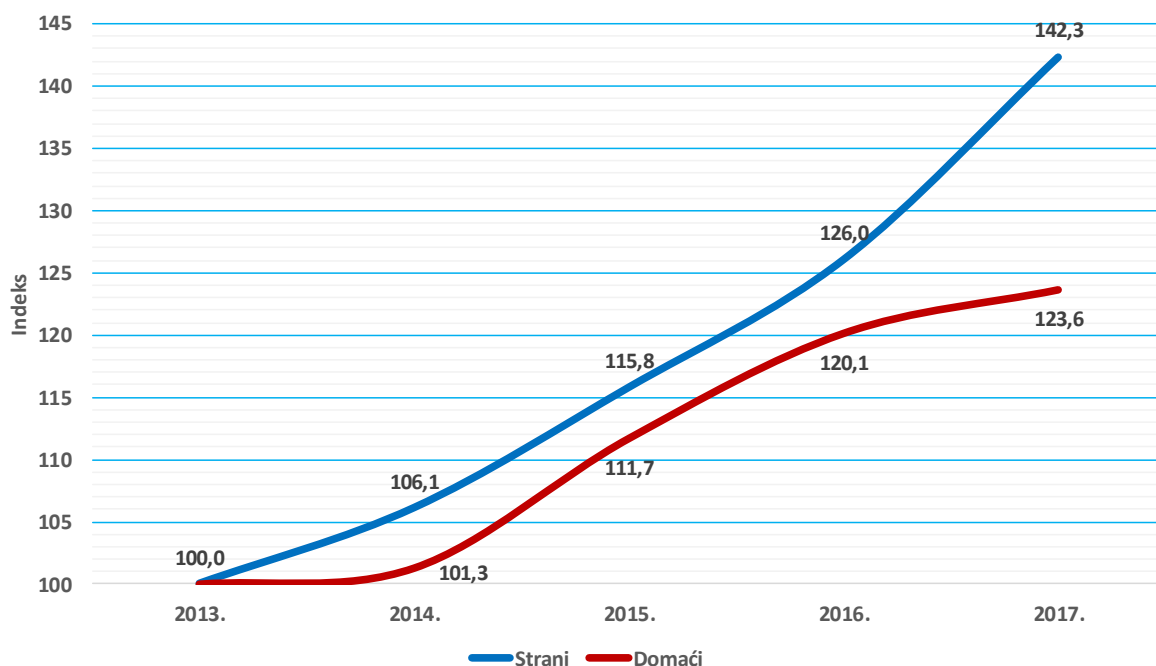
Usporedbom promjene broja turističkih dolazaka i noćenja domaćih i stranih turista jasno je vidljivo kako je broj dolazaka stranih turista u razdoblju 2013.-2017. g. porastao za iznimno visokih 50,9 %, naspram svega 16,1 % povećanja broja dolazaka domaćih turista. Iz navedenog je razvidno kako je prisutan trend intenzivnog porasta broja dolazaka stranih turista za koji se opravdano može pretpostaviti kako će se nastaviti i u budućnosti.



Sl. 4. Promjena broja turističkih dolazaka i noćenja na području Grada Šibenika u razdoblju 2013.-2017. godine

Izvor podataka: Turizam u 2013., 2014., 2015., 2016., 2017., DZS

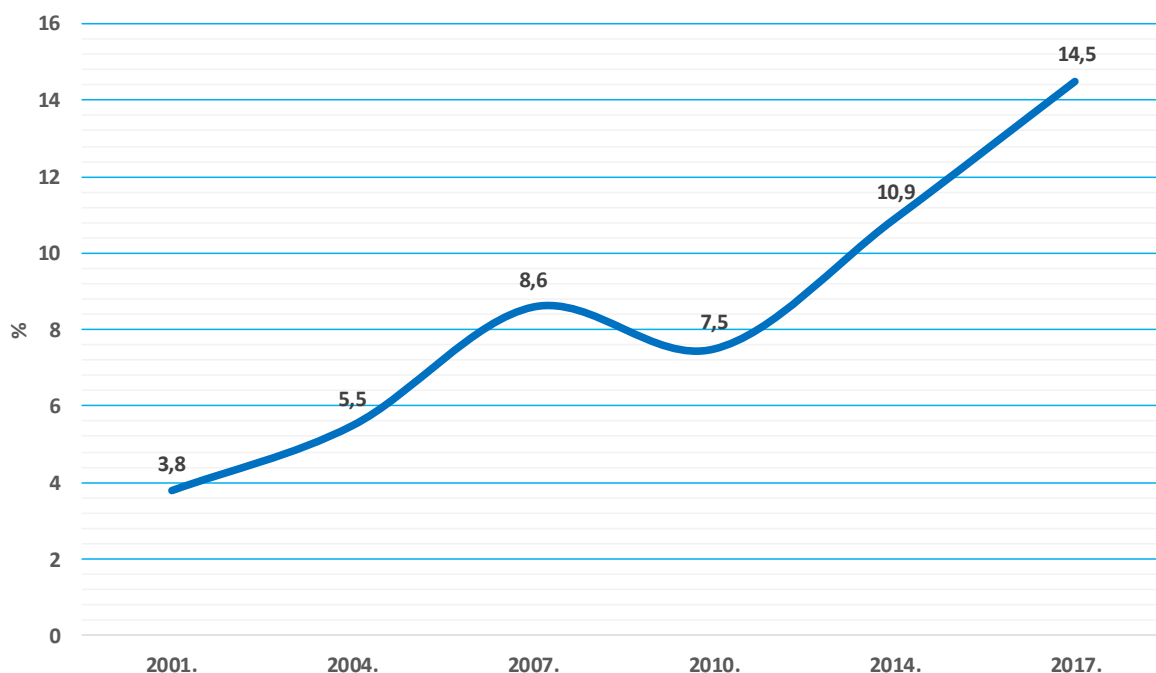
Bitno je istaknuti i kako se broj dolazaka stranih turista povećava kontinuirano u razdoblju 2013.-2017. g. i na nacionalnoj razini, pri čemu je u promatranom razdoblju ostvaren porast njihovih dolazaka za 42,3 %. Na nacionalnoj razini čak 89,5 % svih turističkih dolazaka 2017. g. ostvarili su strani turisti.



Sl. 5. Indeks kretanja broja turističkih dolazaka u Republici Hrvatskoj u razdoblju 2013.-2017. godine

Izvor podataka: Turizam u 2013., 2014., 2015., 2016., 2017., DZS

Uz prethodno utvrđeno povećanje broja dolazaka stranih turista po vrlo visokoj stopi te njihovu dominaciju u ukupnom broju posjetitelja Grada Šibenika, vrlo povoljan pokazatelj u kontekstu realizacije pilot projekta je i onaj kontinuiranog porasta udjela turista koji u Hrvatsku dolaze zrakoplovom. Naime, prema podacima Instituta za turizam dobivenima u sklopu istraživanja TOMAS ljeta, udio turista koji su u destinaciju u Hrvatskoj došli zrakoplovom porastao je sa svega 3,8 % 2001. g. na 14,5 % 2017. g. Jasno je vidljiv kontinuiran trend porasta ovog udjela, pri čemu se nastavak istog može očekivati i u budućnosti s obzirom na kontinuirani razvoj i opremanje zračnih luka u Hrvatskoj, pojave novih niskotarifnih prijevoznika i povećanje broja linija iz hrvatskih zračnih luka prema destinacijama u inozemstvu. Sukladno svemu navedenom može se zaključiti kako postoji izrazito velik potencijal (rastuća potražnja) u realizaciji pilot projekta povezivanja grada Šibenika autobusnim linijama sa zračnim lukama Zadar i Split.



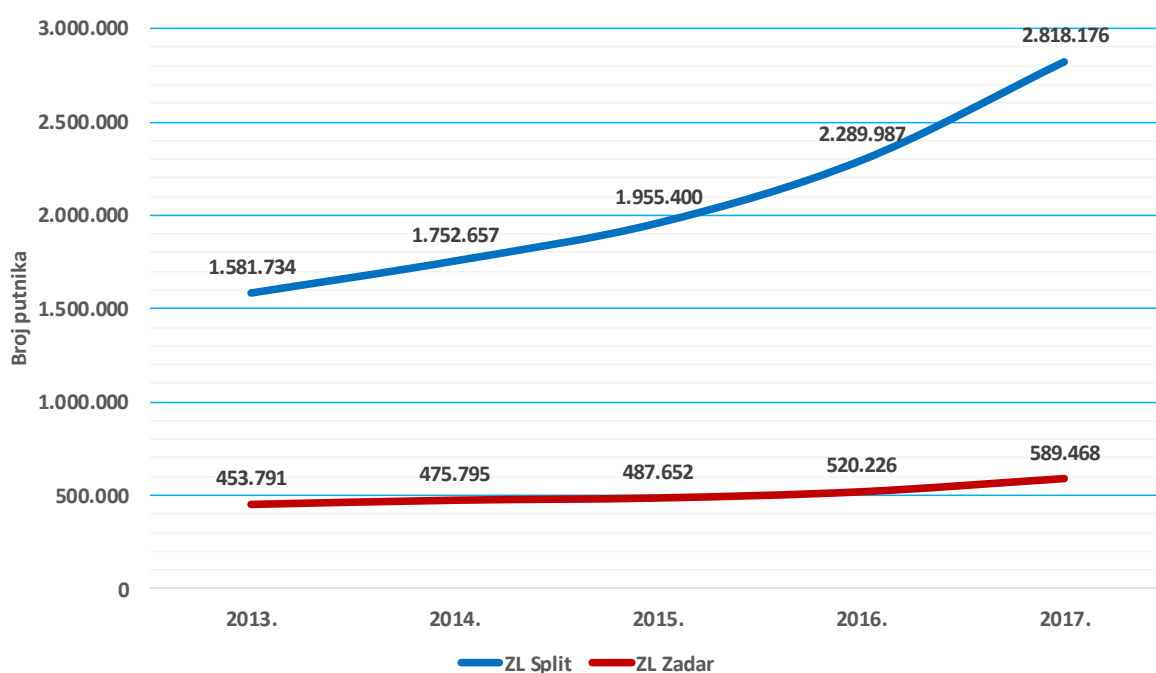
Sl. 6. Kretanje udjela turističkih dolazaka zrakoplovom u Republici Hrvatskoj u razdoblju 2001.-2017. godine

Izvor podataka: TOMAS ljeta 2017.

Zračna luka Zadar je međunarodna zračna luka smještena u Zemunik Donjem te je trenutno povezana s 34 zračne luke diljem Europe do kojih se može doći putem 12 različitih avioprijevoznika. S aspekta mobilnosti i potreba putnika, Zračna luka Zadar povezana je sa središtem grada Zadra javnim autobusnim prijevozom. Vozni red autobusa dostupan je na službenim web stranicama zračne luke. Uz javni autobusni prijevoz putnicima su na raspolaganju taksi prijevoz i usluge najma automobila (njih 18), dostupne u samoj zračnoj luci. Neposredno uz terminal nalazi se i parkiralište s naplatom koje sadrži i parkirna mjesta namijenjena autobusima. Zračna luka Split je trenutno linijama povezana s više od 45 zračnih luka diljem Europe, no njihov broj varira ovisno o razdoblju godine zbog utjecaja turizma (povećani broj linija tijekom ljetnih mjeseci). Ukupno 48 avioprijevoznika povezuje Zračnu luku Split s ostalim zračnim lukama. S aspekta mobilnosti putnika ističe se izravna autobusna linija između zračne luke i središta Splita koja je organizirana u suradnji s poduzećem „Pleso prijevoz“. Vozni red autobusa dostupan je na web stranicama poduzeća. Na raspolaganju putnicima su i taksi prijevoz, usluga najma vozila te parkiralište s naplatom koje sadrži parkirna mjesta namijenjena autobusima. Zračne luke Zadar i Split nisu prometno izravno povezane s gradom Šibenikom.

Kao potvrda prethodnih navoda o porastu značaja zračnog prijevoza već dugi niz godina, ističu se podaci o porastu putnika u zračnim lukama Zadar i Split. Zračna luka Split ostvarila

je 2017. g. promet od ukupno 2,8 milijuna putnika, što je porast od visokih 78,2 % u odnosu na 2013. g. Promet zračne luke Zadar istovremeno je porastao za 29,9 %, pri čemu je broj putnika 2017. g. iznosio njih 589.468. Ukupno 35,7 % putnika u zračnim lukama Hrvatske prevezeno je u navedene dvije zračne luke, što ukazuje na njihov veliki značaj u zračnom prometu Hrvatske. Bitno je istaknuti i kako povećanje broja putnika u zračnim lukama nije ograničeno isključivo na zračne luke Split i Zadar, već je na razini Hrvatske ostvaren u razdoblju 2013.-2017. g. porast putnika u zračnim lukama za 51,3 %. Primjetno je kako zračni promet ima sve veću ulogu u Hrvatskoj, te je upravo iz tog razloga nužno unaprjeđenje povezanosti velikih gradova, posebice onih koji su atraktivne turističke destinacije, s obližnjim zračnim lukama.

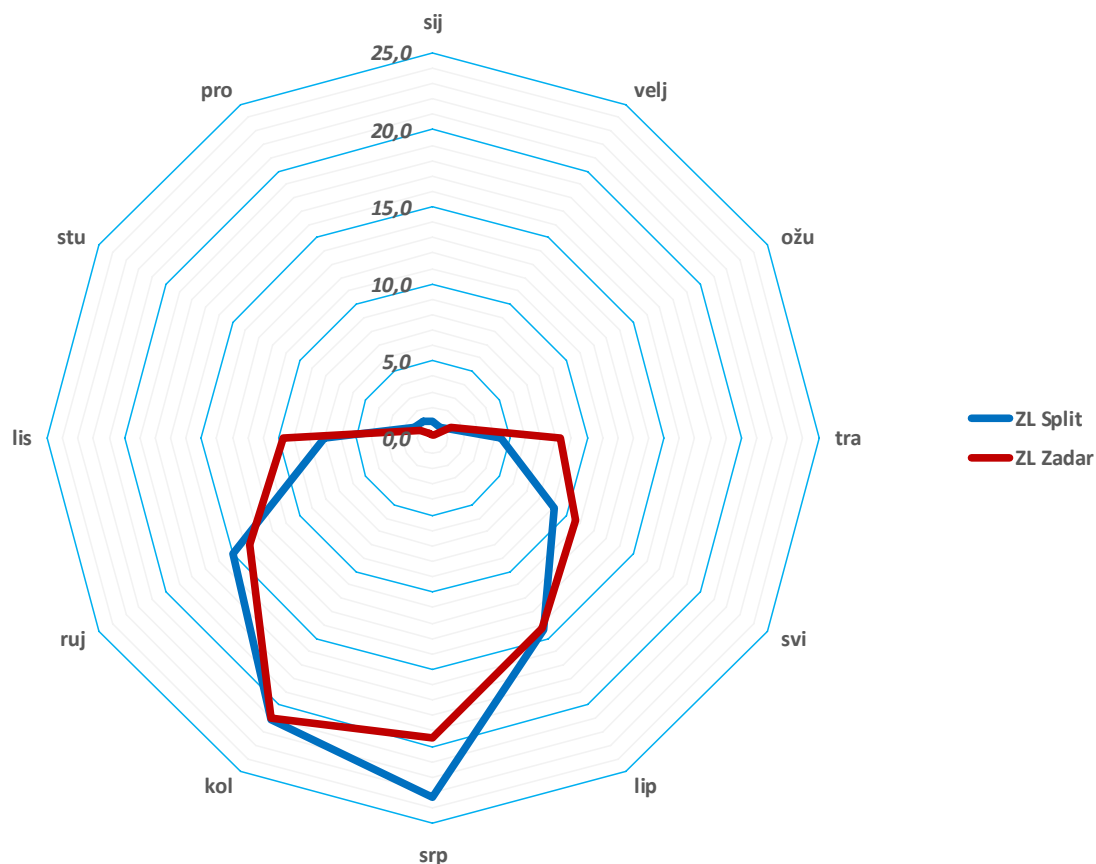


Sl. 7. Kretanje broja putnika u zračnim lukama Zadar i Split u razdoblju 2013.-2017. godine

Izvor podataka: ZL Zadar, 2018; ZL Split, 2018

Kako je sezonalni karakter turizma vrlo izražen u Hrvatskoj, broj prevezenih putnika u zračnim lukama Zadar i Split koje se nalaze u turistički iznimno atraktivnom području, pod velikim je utjecajem istoga. U Zračnoj luci Split čak 58,7 % prometa putnika ostvari se tijekom tri ljetna mjeseca (lipnja, srpnja i kolovoza), dok se u istom razdoblju u Zračnoj luci Zadar ostvari 54,6 % ukupnog godišnjeg putničkog prometa. Ovako izraženi sezonalni karakter usmjerava provedbu pilot projekta upravo tijekom ljetnih mjeseci kada se ostvari najviše dolazaka i odlazaka zrakoplovima te kada su opterećenja prometnica osobnim automobilima najveća. Realizacijom pilot projekta uz poticanje turista na korištenje zrakoplova kao

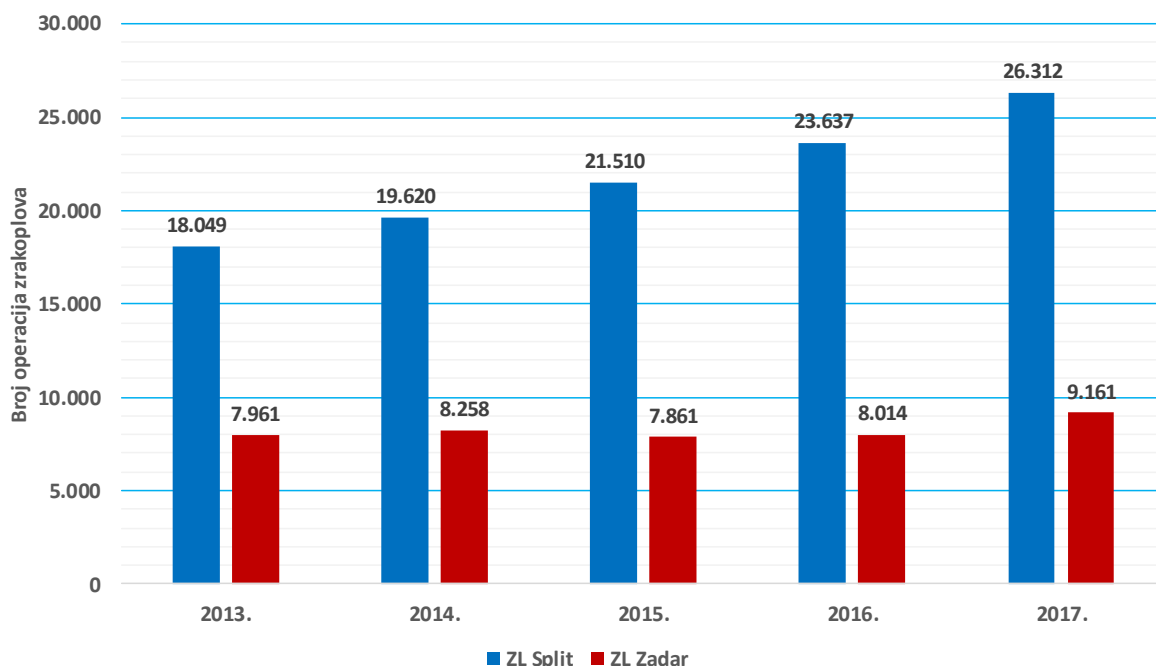
sredstva dolaska, kao i olakšanu dostupnost grada Šibenika, u blagom stupnju bi se doprinijelo i smanjenu prometnih zagušenja zbog odvrćanja pojedinih turista od najma auta.



Sl. 8. Struktura prevezenih putnika u zračnim lukama Zadar i Split po mjesecima 2017. godine (u %)

Izvor podataka: ZL Zadar, 2018; ZL Split, 2018

Povećanje putnika značajnim dijelom je posljedica kontinuiranog povećanja broja zrakoplovnih linija i povećanja učestalosti letova u zračnim lukama Zadar i Split. Osim samog povećanja putnika to potvrđuje i visok porast broja operacija zrakoplova u navedene dvije zračne luke, na temelju čega se može zaključiti kako će se i u skoroj budućnosti nastaviti rast broja letova, a time i broja putnika.



Sl. 9. Kretanje broja operacija zrakoplova u zračnim lukama Zadar i Split u razdoblju 2013.-2017. godine

Izvor podataka: Rad zračnih luka – Transport: pregled po županijama, 2013., 2014., 2015., 2016., 2017., DZS

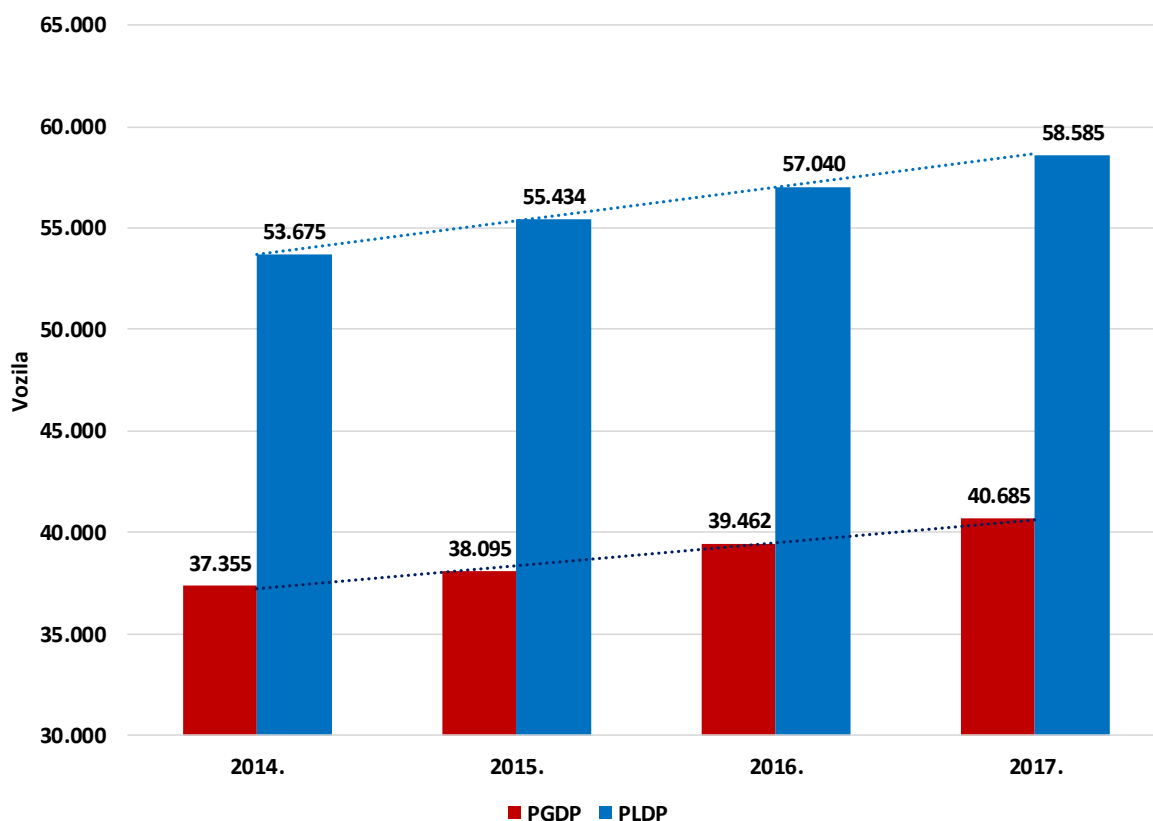
Podaci Nacionalnog prometnog modela Republike Hrvatske (NPM) izrađenog u sklopu izrade Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske 2017.-2030. pokazuju kako se u Jadranskoj Hrvatskoj čak 54,1 % svih putovanja odvije automobilom, dok se za usporedbu javnim prijevozom odvije njih svega 8,1 % (2014.). Navedeno je jednim dijelom posljedica i nepostojanja adekvatne i razgranate mreže linija javnog prijevoza, između ostalog i autobusnog, te onog između najznačajniji prometnih točaka (početnih i završnih). Podaci o stupnju motorizacije i automobilizacije (broju motornih vozila/osobnih automobila na tisuću stanovnika) pokazuju kako stanovnici posjeduju sve više vozila, čime se doprinosi povećanju broja putovanja automobilima, a time i povećanom zagušenju prometnice i povećanim emisijama stakleničkih plinova. Pilot projekt nudi mogućnost alternativnog oblika prijevoza između značajnih početno-odredišnih točaka u prostoru, čime doprinosi odvratanju putnika od korištenja automobila i prelasku na održiviji oblik prijevoza.

Tab. 4. Pokazatelji motorizacije i automobilizacije na lokalnoj, regionalnoj i nacionalnoj razini

Pokazatelj	Prostorna jedinica	2013.	2014.	2015.
Ukupno motorna vozila	Grad Šibenik	28.124	28.449	28.856
	Šibensko-kninska županija	46.690	47.517	48.059
	Republika Hrvatska	1.869.370	1.899.538	1.929.726
Automobili	Grad Šibenik	21.673	22.059	22.454
	Šibensko-kninska županija	35.919	36.828	37.425
	Republika Hrvatska	1.448.299	1.474.495	1.499.802
Stupanj motorizacije	Grad Šibenik	613,5	622,3	637,1
	Šibensko-kninska županija	441,2	452,4	463,9
	Republika Hrvatska	440,2	449,6	460,5
Stupanj automobilizacije	Grad Šibenik	472,7	482,5	495,7
	Šibensko-kninska županija	339,4	350,6	361,2
	Republika Hrvatska	341,0	349,0	357,9

Izvor podataka: Statistički ljetopis Republike Hrvatske 2013., 214., 2015.; MUP, 2018

Zagušenost prometnica u Dalmaciji posebno je izražena tijekom ljetnih mjeseci kada zbog povećanog broja turista prosječni dnevni promet vozila na nekim dionicama raste više nego dvostruko. Podaci o brojenju prometa na ključnim brojačkim mjestima to potvrđuju, pri čemu je primjetno kako su ulazi u Šibenik tijekom ljeta također pod pritiskom zbog povećanja broja vozila za 44,0 % u odnosu na godišnji prosjek (2017. g.).



Sl. 10. Kretanje ukupnog PGDP-a i PLDP-a na četiri brojačka mjesta smještena na ulazu/izlazu iz grada Šibenika u razdoblju 2014.-2017. godine (Šibenik, Dubrava Šibenska, Šibenik – jug, Bilice)

Izvor podataka: Brojenje prometa na cestama Republike Hrvatske 2014., 2015., 2016., 2017., Hrvatske ceste

Brojenje prometa na brojačkim mjestima duž relacije autoceste A1 i Jadranske magistrale između dviju zračnih luka pokazuju kako je na obje trase prosječan ljetni dnevni promet (PLDP) znatno viši naspram prosječnog godišnjeg dnevnog prometa (PGDP). Na pojedinim brojačkim mjestima navedena razlika iznosi i do 150 %. Bitno je istaknuti i kako je u razdoblju 2013.-2017. g. na gotovo svim brojačkim mjestima zabilježeno povećanje PGDP-a kao i PLDP-a što ukazuje na potrebu ponude alternativnih oblika prijevoza putnicima (lokalnom stanovništvu i turistima) u svrhu smanjenja zagušenja i povećanja sigurnosti u prometu.

Tab. 5. Kretanje prosječnog godišnjeg (PGDP) i prosječnog ljetnog (PLDP) dnevnog prometa na brojačkim mjestima između zračnih luka Zadar i Split u 2013. i 2017. godine

Trasa	Brojačko mjesto	2013.		2017.			Promjena 2013.-2017. (%)	
		PGDP	PLDP	PGDP	PLDP	Promjena PLDP/PGDP (%)	PGDP	PLDP
Jadranska magistrala (D8)	Bibinje	11.971	18.791	13.446	20.710	54,0	12,3	10,2
	Sukošan	7.293	11.853	7.347	11.621	58,2	0,7	-2,0
	Pirovac	4.864	9.898	5.333	10.898	104,4	9,6	10,1
	Šibenik	14.071	22.449	15.181	23.738	56,4	7,9	5,7
	Grebaštica	5.255	10.780	5.865	11.825	101,6	11,6	9,7
	Marina	4.364	8.427	4.872	9.252	89,9	11,6	9,8
Autocesta Zagreb-Split (A1)	Zadar 1 - jug	10.215	27.792	13.076	33.933	159,5	28,0	22,1
	Zadar 2 - jug	10.549	27.324	13.563	33.480	146,8	28,6	22,5
	Benkovac - jug	9.691	24.925	12.562	30.820	145,3	29,6	23,7
	Pirovac - jug	8.976	22.335	11.770	28.000	137,9	31,1	25,4
	Skradin - jug	9.341	22.651	12.172	28.254	132,1	30,3	24,7
	Šibenik - jug	8.424	20.403	11.072	25.731	132,4	31,4	26,1
	Vrpolje - jug	8.521	20.486	11.178	25.791	130,7	31,2	25,9
	Prgomet - jug	7.766	18.280	9.940	22.336	124,7	28,0	22,2

Izvor podataka: Brojenje prometa na cestama Republike Hrvatske 2013., 2017., Hrvatske ceste

U kontekstu realizacije pilot projekta koji uključuje povezivanje grada Šibenika izravnim autobusnim linijama sa zračnim lukama Zadar i Split nužno je navesti način na koji se usluge prijevoza putnika (shuttle prijevoz) obavljaju u značajnijim zračnim lukama u Hrvatskoj kako bi se utvrdili modaliteti i karakteristike istih te primjenjivost u kontekstu uvođenja autobusnih linija na relacijama definiranim u sklopu projekta.

- **Zračna luka Zagreb:** prijevoz putnika na relaciji od zračne luke do autobusnog kolodvora Zagreb organizira i održava poduzeće Pleso prijevoz d.d. Prijevoz se odvija autobusima, minibusevima i kombijima, a vozni red istih je prilagođen redu letenja zrakoplova sa svrhom što kvalitetnije, učinkovitije u putnicima dostupnije usluge. Prema trenutnom voznom redu autobusi polaze iz zračne luke, kao i autobusnog kolodvora, svakih pola sata, dok je cijena putovanja u jednom smjeru 30 kn.
- **Zračna luka Split:** prijevoz putnika na relaciji od zračne luke do autobusnog kolodvora Split obavlja poduzeće Pleso prijevoz d.d., a prijevoz se odvija autobusima, minibusevima i kombijima. Vozni red shuttle prijevoza prilagođen je redu letenja zrakoplova te su sukladno tome učestaliji polasci busova tijekom ljetnih mjeseci.

Cijena putovanja u jednom smjeru iznosi 30 kn.

- **Zračna luka Rijeka:** shuttle prijevoz putnika organiziran je iz zračne luke prema Rijeci, Crikvenici, Kraljevici i Omišlju. Cijena najduže trase, one do Rijeke, iznosi 50 kn u jednom smjeru. Vozni red shuttle prijevoza usklađen je s redom letenja zrakoplova.
- **Zračna luka Zadar:** autobusni prijevoz iz zračne luke do grada održava prijevoznik Liburnija Zadar, pri čemu cijena u jednom smjeru iznosi 25 kn. Vozni red prilagođen je redu letenja zrakoplova te je putnicima po slijetanju u zračnu luku omogućen prijevoz do grada.
- **Zračna luka Dubrovnik:** prijevoz na relaciji od zračne luke do grada Dubrovnika putnicima je dostupan putem shuttle prijevoza dva prijevoznika: Atlas i Autotrans, dok istovremeno na navedenoj relaciji prometuju linije javnog autobusnog prijevoza koje održava Libertas Dubrovnik. Cijena jednosmjernog putovanja oba shuttle prijevoznika iznosi 40 kn, a vozni red usklađen je s redom letenja zrakoplova.

U sklopu provedbe projekta identificirano je pet ključnih dionika koji imaju značajnu ulogu u pripremi i realizaciji projekta. To su Grad Šibenik kao nositelj, Zračna luka Zadar, Zračna luka Split, Autobusni kolodvor Šibenik (kojim upravlja Gradski parking Šibenik), te autobusni prijevoznici (odnosno jedan od njih) koji će sukladno dogovoru i planu provedbe održavati autobusne linije između grada Šibenika i zračnih luka.

Grad Šibenik

Grad Šibenik nositelj je i pokretač projekta sa svrhom unaprjeđenja prometne dostupnosti grada, olakšavanja planiranja putovanja lokalnog stanovništva i turista, te doprinosa povećanju održive mobilnosti i multimodalnosti na projektnom području. Grad Šibenik je ustrojen kao jedinica lokalne samouprave sukladno Zakonu o područjima županija, gradova i općina u Republici Hrvatskoj (NN 86/06, 125/06, 16/07, 95/08, 46/10, 145/10, 37/13, 44/13, 45/13, 110/15). Grad je nadležan za niz djelatnosti definiranih Zakonom o lokalnoj i područnoj (regionalnoj) samoupravi (NN 33/01, 60/01, 129/05, 109/07, 125/08, 36/09, 36/09, 150/11, 144/12, 19/13, 137/15, 123/17), uključujući promet na svom području, zaštitu i unaprjeđenje prirodnog okoliša, komunalno gospodarstvo, prostorno i urbanističko planiranje te ostale poslove definirane zakonom. Poslovi Grada raspoređeni su kroz ukupno sedam upravnih odjela: UO za društvene djelatnosti, UO za financije, UO za gospodarenje gradskom imovinom, UO za gospodarstvo, poduzetništvo i razvoj, UO za komunalne djelatnosti, UO za prostorno planiranje i zaštitu okoliša te UO za provedbu dokumenata prostornog uređenja i gradnju. Uz navedene strukturu gradske uprave čine Ured gradonačelnika, Tajništvo Grada te Jedinica za unutarnju reviziju. Sukladno nadležnostima,

veličini i prostornom obuhvatu, Grad je vlasnik ili suvlasnik ukupno 19 poduzeća i ustanova koje djeluju u nizu područja (promet, kultura, komunalno gospodarstvo, sport, odgoj, obrazovanje, poduzetništvo). Proračunski prihodi Grada u posljednjih nekoliko godina su u porastu te su iznosili 207,7 mil. kn 2016. g., 229,2 mil. kn 2017. g., te 243,1 mil. kn 2018. g. pri čemu su 2018. g. bili za 17,0 % viši naspram 2016. g.

Zračna luka Zadar

Zračna luka Zadar smještena je u Zemunik Donjem, nedaleko grada Zadra. Zračnom lukom upravlja poduzeće Zračna luka Zadar d.o.o., dok je prosječan godišnji broj zaposlenih 107 osoba. Broj prevezenih putnika iznosio je 2017. g. njih 589.468, što je porast za 13,3 % u odnosu na prethodnu godinu. Prema Zakonu o zračnim lukama (NN 19/98, 14/11, 78/15) u temeljnom kapitalu Zračne luke Zadar sudjeluju Republika Hrvatska s 55 %, Zadarska županija s 20 %, Grad Zadar s 20 % te Općina Zemunik Donji s 5 % udjela.

Zračna luka Split

Zračna luka Split nalazi se u Gradu Kaštelima te njome upravlja poduzeće Zračna luka Split d.o.o. Zračna luka od Splita je udaljena 20 km, a od Trogira 6 km. Prema Zakonu o zračnim lukama (NN 19/98, 14/11, 78/15) u temeljnom kapitalu Zračne luke Split sudjeluju Republika Hrvatska s 55 %, Splitsko-dalmatinska županija s 15 %, Grad Kaštela s 15 %, Grad Trogir s 10 % te Grad Split s 5 % udjela. Broj prevezenih putnika u zračnoj luci iznosio je 2017. g. njih 2.818.176, što je porast za 23,1 % naspram prethodne godine.

Autobusni kolodvor Šibenik (Gradski parking)

Autobusnim kolodvorom u Šibeniku upravlja gradsko poduzeće Gradski parking d.o.o. Tvrtka Gradski parking d.o.o. organizirana je kao društvo s ograničenom odgovornošću u stopostotnom vlasništvu Grada Šibenika. Uz upravljanje autobusnim kolodvorom poduzeće upravlja javnim parkiralištima na području grada, prevozi robu na području stare gradske jezgre te održava brodsku liniju 501 Brodarica-Krapanj.

Autobusni prijevoznici

Registar prijevoznika u cestovnom prometu Republike Hrvatske navodi 23 prijevoznika sa sjedištem na području Grada Šibenika s licencijom za prijevoz putnika. Na području Grada Zadra registrirano ih je 81, a Splita 174. Gradski i prigradski prijevoz na području Grada Šibenika obavlja Autotransport d.d. temeljem koncesije dobivene od Grada Šibenika.

U sklopu pripreme i analize mogućnosti projekta nužno je razmotriti i zakonodavni okvir kojim je definirana djelatnost prijevoza putnika, kao i identificirati ostale zakone koji reguliraju sektore povezane sa samim karakterom pilot projekta:

Zakonski i podzakonski akti iz djelokruga sektora cestovnog prometa:

Zakon o prijevozu u cestovnom prometu (NN 41/18) najznačajniji je u kontekstu realizacije projekta ovog tipa te on određuje uvjete i načine obavljanja djelatnosti javnog prijevoza putnika i tereta u unutarnjem cestovnom prometu, agencijske djelatnosti u cestovnom prijevozu, djelatnosti pružanja kolodvorskih usluga na autobusnim i teretnim kolodvorima, prijevoz za vlastite potrebe, kao i nadležnosti tijela zaduženih za provođenje i nadzor nad provedbom ovog zakona. Zakon definira osnovne pojmove relevantne u kontekstu ovog projekta, kao što su javni prijevoz, javni linijski prijevoz putnika, međužupanijski linijski prijevoz, posebni linijski prijevoz, shuttle prijevoz te niz ostalih pojmova. Zakonom je shuttle prijevoz definiran kao prijevoz putnika koji se obavlja vozilima kategorije M1 kapaciteta sedam + jedno i osam + jedno putničko mjesto ili vozilima kategorije M2 ili M3 isključivo između zračnih luka i hotela odnosno središta grada, na temelju pisanog ugovora koji je sklopljen između prijevoznika i zračne luke i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza putnika (Zakon o prijevozu u cestovnom prometu, NN 41/18).

Ostali relevantni zakoni i podzakonski propisi su:

- *Zakon o sigurnosti prometa na cestama (NN 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14, 64/15, 108/17)*
- *Zakon o cestama (NN 84/11, 22/13, 54/13, 148/13, 92/14)*
- *Zakon o provedbi Uredbe (EU) br. 181/2012 Europskog parlamenta i vijeća od 16. veljače 2011. o pravima putnika u prijevozu autobusima i izmjeni Uredbe (EZ) br. 2006/2004 (NN 127/13)*
- *Uredba o mjerilima za razvrstavanje javnih cesta (NN 34/12)*
- *Odluka o razvrstavanju javnih cesta (NN 96/16)*
- *Odluka o cestama na području velikih gradova koje prestaju biti razvrstane u javne ceste (NN 44/12)*
- *Pravilnik o korištenju cestovnog zemljišta i obavljanju pratećih djelatnosti na javnoj cesti (78/14)*
- *Pravilnik o autobusnim stajalištima (NN 119/07)*
- *Pravilnik o kategorizaciji autobusnih kolodvora (NN 52/14)*
- *Pravilnik o posebnim uvjetima za parkiranje vozila (NN 104/05)*

- *Pravilnik o prometnim znakovima, signalizaciji i opremi na cestama (NN 33/05, 64/05-ispravak, 155/05, 14/11)*
- *Pravilnik o dozvolama za obavljanje linijskog prijevoza putnika (NN 114/15)*

Zakonski i podzakonski akti iz djelokruga sektora zračnog prometa:

- *Zakon o zračnim lukama (NN 19/98, 14/11, 78/15)*
- *Zakon o zračnom prometu (NN 69/09, 84/11, 54/13, 127/13, 92/14)*
- *Nacionalni program sigurnosti u zračnom prometu (NN 141/15)*

4. Opis projektnih aktivnosti i usklađenost sa strateškim okvirom

Projektne aktivnosti definirane su logičkim pristupom kojim su utvrđeni svi potrebni koraci koje je nužno poduzeti kako bi se uspješno realizirao pilot projekt povezivanja Šibenika autobusnim linijama sa zračnim lukama Zadar i Split. U nastavku je prikazan detaljan opis projektnih aktivnosti i njihova svrha:

AKTIVNOST: Upoznavanje dionika s projektom

OPIS: U sklopu aktivnosti održat će se sastanci predstavnika Grada Šibenika kao nositelja projekta s predstavnicima dionika relevantnih za provedbu – Zračne luke Zadar, Zračne luke Split, Autobusnog kolodvora Šibenik, Turističke zajednice Grada Šibenika. Svrha aktivnosti je upoznati predstavnike relevantnih dionika s obilježjima pilot projekta, uključiti ih u provedbu projekta i postići zajednički dogovor oko uloge/zadaća svakog dionika.

AKTIVNOST: Definiranje voznog reda autobusnih linija

OPIS: U sklopu aktivnosti Grad Šibenik će kao nositelj, te u suradnji sa zračnim lukama Zadar i Split utvrditi konkretan vozni red shuttle autobusa koji je potrebno u najvećoj mogućoj mjeri prilagoditi redu letenja zrakoplova u ZL Zadar i ZL Split u mjesecima tijekom kojih je planirana realizacija autobusnih linija. Procijenjeni broj polazaka iz Šibenika za Zadar bi bio 7 puta dnevno, a za Split 8 puta dnevno, odnosno 15 polazaka sveukupno.

AKTIVNOST: Osiguravanje mogućnosti korištenja parkirnih i stajališnih mjesta za autobuse u sklopu projekta

OPIS: U sklopu aktivnosti u dogovoru s predstavnicima Autobusnog kolodvora Šibenik, Zračne luke Zadar i Zračne luke Split prijevozniku na utvrđenim relacijama će se omogućiti korištenje parkirnog mjesta i stajališta u svrhu ukrcaja/iskrcaja putnika i po potrebi parkiranja vozila na određeno vrijeme.

AKTIVNOST: Priprema dokumentacije za javnu nabavu

OPIS: U sklopu aktivnosti pripremit će se sva potrebna dokumentacija za provođenje javne nabave u svrhu nabave usluga i komponenata potrebnih za realizaciju projekta.

AKTIVNOST: Odabir autobusnog prijevoznika

OPIS: U sklopu aktivnosti Grad Šibenik će, kao nositelj projekta, kroz postupak javne nabave prema prethodno utvrđenim kriterijima odabrati prijevoznika koji će biti zadužen za održavanje autobusnih linija na relacijama Šibenik-ZL Zadar i Šibenik-ZL Split.

Prijedlog karakteristika vozila: ukupno **četiri vozila** od čega dva minibusa te dva putnička kombija. Sukldno navedenom predložene kategorije vozila su: **M1** (Motorna vozila za prijevoz osoba koja osim sjedala za vozača imaju još najviše 8 sjedala) ili **M2** (Motorna vozila za prijevoz osoba koja osim sjedala za vozača imaju više od 8 sjedala i najveće dopuštene mase ≤ 5000 kg), **razreda B** (Autobusi s najviše 23 ili manje mjesta ($N \leq 23$) uključujući vozača konstruirani za prijevoz putnika samo u sjedećem položaju). Vozila, sukladno definiranim kategorijama, moraju imati dostatan prostor za prtljagu putnika te moraju biti opremljena bežičnim internetom (wi-fi). Autobusni prijevoznik obavezno mora posjedovati uređaje za očitavanje QR kodova za karte kupnje putem interneta.

AKTIVNOST: Grafičko oblikovanje promotivnih materijala

OPIS: U sklopu aktivnosti dizajnirat će se vizualni elementi koji će biti korišteni u aktivnostima promidžbe projekta i sukladno kojima će biti oslikani autobusi koji će se koristiti za prijevoz putnika.

AKTIVNOST: Izrada promotivnih materijala

OPIS: U sklopu aktivnosti izradit će se promotivni materijali, što obuhvaća izradu info letaka i plakata.

AKTIVNOST: Oslikavanje autobusa

OPIS: U sklopu aktivnosti prikladno će se, sukladno prethodno dizajniranim vizualnim elementima, oslikati vozila koja će prijevoznik koristiti na utvrđenim relacijama autobusnih linija u sklopu pilot projekta.

AKTIVNOST: Uspostava sustava za kupnju karata putem interneta

OPIS: U sklopu aktivnosti će se u svrhu brzog izdavanja karata putnicima autobusnih linija u sklopu pilot projekta pokušati uspostaviti sustav za kupnju karata putem interneta (online), sukladno postojećim trendovima u svijetu i razvoju tehnoloških mogućnosti. Kupnja karata omogućila bi se online preko zračnih luka, turističkih agencija i ostalih povezanih dionika, pri

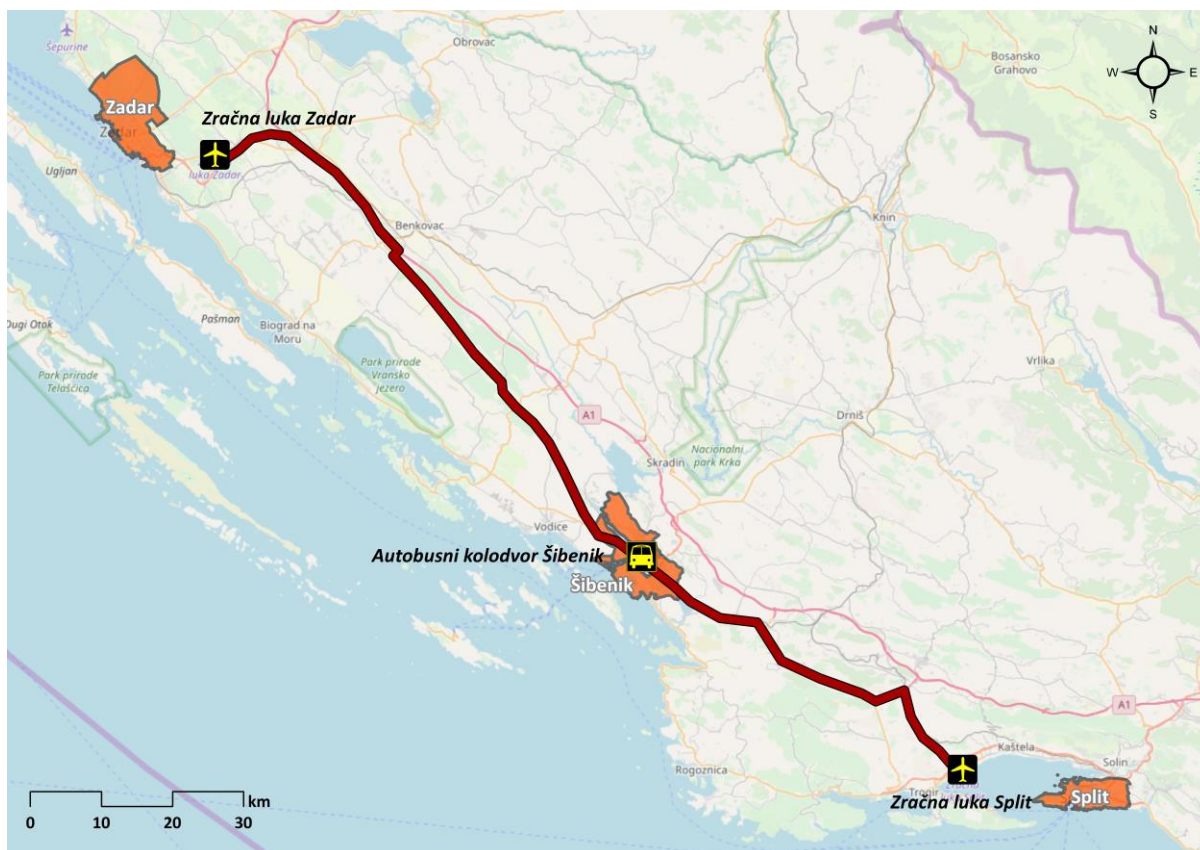
čemu bi isti kao naknadu za navedenu uslugu uzimali određenu proviziju od prodanih karata, sukladno dogovoru.

AKTIVNOST: Održavanje autobusnih linija na relacijama AK Šibenik-ZL Zadar i AK Šibenik-ZL Split

OPIS: U sklopu aktivnosti kontinuirano će se održavati autobusne linije na relacijama AK Šibenik-ZL Zadar i AK Šibenik-ZL Split sukladno utvrđenom voznom redu i korištenjem odabranih vozila. Navedena aktivnost predstavlja glavni dio provedbe pilot projekta.

Kao najpovoljnije vremensko razdoblje za provedbu ove aktivnosti ističu se ljetni mjeseci kada zbog glavne turističke sezone postoji povećana potražnja za uslugama prijevoza. Planirano je održavanje ove aktivnosti tijekom mjeseci lipnja i srpnja kada postoji najveća potražnja za ovom vrstom usluga (od 1.6.-1.8. ili eventualno 15.6.-15.8.2019). Sukladno analiziranim obilježjima postojećih prometnica, odnosno udaljenostima i trajanju putovanja, kao trase odvijanja autobusnih linija predlažu se sljedeće:

- Šibenik–ZL Split: državna cesta D58 kojom je potrebno do 50 minuta vožnje u jednom smjeru te tijekom ljetnih mjeseci nije zagušena i prometno opterećena kao Jadranska magistrala ili autocesta, te se ujedno ne naplaćuje cestarina;
- Šibenik–ZL Zadar: državna cesta D27 koja se od Šibenika pruža preko Stankovaca do čvora Benkovac, nakon čega se autocestom nastavlja do čvora Zadar 2. Po silasku s autoceste do Zračne luke Zadar dolazi se državnom cestom D424. Navedena ruta najbrža je u smislu trajanja putovanja te se samo za dio iste naplaćuje cestarina (Benkovac-Zadar 2).



SI. 11. Trasa autobusnih linija

Sukladno analiziranim osnovnim karakteristikama shuttle prijevoza u nekoliko najznačajnijih hrvatskih zračnih luka, kao primjerena cijena karte za jednosmjerno putovanje na relacijama AK Šibenik-ZL Split i AK Šibenik-ZL Zadar predlaže se cijena od 60 kn u što je uključena cijena prtljage. U slučaju kupovine karte putem interneta ostvaruje se 15 % popusta. Cijena je definirana sukladno udaljenosti, trajanju putovanja, cestarini na autocesti, tržišnim cijenama međugradskih linija te činjenici kako navedene linije prometuju izravno između polazišnih i odredišnih točaka bez usputnih zaustavljanja, čime je putnicima pružena kvalitetna usluga brzog dolaska do destinacije.

Ukupno četiri vozila, dva minibusa te jedno kombi vozilo, prometuju na relaciji Šibenik-Split te na relaciji Šibenik-Zadar. Broj polazaka iz Šibenika za Zadar bi bio 7 puta dnevno, a za Split 8 puta dnevno, odnosno 15 polazaka sveukupno. Konkretni vozni red autobusa potrebno je u maksimalnoj mogućoj mjeri prilagoditi redu letenja zrakoplova za mjesec tijekom kojih će se pilot projekt realizirati.

AKTIVNOST: Promidžba i vidljivost autobusnih linija (pilot projekta)

OPIS: Aktivnost obuhvaća kontinuiranu promidžbu i jačanje vidljivosti pilot projekta, odnosno autobusnih linija i s njima povezanih elemenata (cijena karata, mogućnosti kupnje i sl.) Aktivnost će se odvijati u fizičkom obliku i putem interneta. U prostorima zračnih luka Zadar i Split, AK Šibenik i TZ Grada Šibenika, kao i na turistički najfrekventnijim lokacijama u Šibeniku stanovnicima i turistima će biti dostupni informativni letci s najvažnijim informacijama te će biti postavljeni plakati. Promidžba putem interneta obuhvatit će pružanje osnovnih informacija turistima i stanovnicima na web stranicama i profilima društvenih mreža svih dionika uključenih u provedbu projekta.

AKTIVNOST: Utvrđivanje rezultata pilot projekta

OPIS: U sklopu aktivnosti će se nakon provedbe samog pilot projekta (višemjesečnog održavanja izravnih autobusnih linija između grada Šibenika i zračnih luka Zadar i Split) utvrditi ostvareni rezultati projekta, te mogućnost i opravdanost primjene istog ili sličnog modela u budućnosti. Osnovni rezultati koji se žele utvrditi je broj prevezenih putnika na autobusnim linijama u sklopu projekta (ukupan i prosječan broj po vožnji, te utvrđivanje obilježja kao što su raspodjela putnika prevezenih po mjesecima provedbe i po razdoblju dana). Sukladno navedenom utvrdit će se i cjelokupna opravdanost autobusnih linija (financijska i ekonomska, temeljem odnosa prihoda i rashoda kao i procjeni doprinosa razvoju gospodarstva grada).

AKTIVNOST: Upravljanje projektom

OPIS: Grad Šibenik će kao nositelj projekta kontinuirano tijekom cijelog razdoblja provedbe koordinirati realizaciju aktivnosti i djelovanje svih uključenih dionika.

USKLAĐENOST SA RELEVANTNIM STRATEŠKIM DOKUMENTIMA

Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske 2017.-2030.

Pilot projekt je izravno usklađen s općom mjerom G.2 Povećanje pristupačnosti međunarodnim zračnim lukama putem javnog prijevoza. Strategija ističe kako pristupačnost zračnim lukama javnim prijevozom nije adekvatna, stoga treba pronaći pojedinačna rješenja prilagođena specifičnostima svake zračne luke. Uz navedeno, pilot projekt doprinosi ostvarenju opće mjere G.4 - Povećanje intermodalnosti u putničkom prometu i razvoj intermodalnih putničkih čvorišta te opće mjere G.12 - Smanjenje negativnih ekoloških utjecaja prometa. Navedenim mjerama doprinijet će se uspostavljanjem izravnih autobusnih linija prema i iz zračnih luka Zadar i Split, čime se ostvaruje intermodalni karakter prijevoza te se smanjenjem broja automobila na cestama smanjuju negativni ekološki utjecaji.

Master plan održive urbane mobilnosti Grada Šibenika (2016)

Pilot projekt izravno je usklađen s Master planom održive urbane mobilnosti Grada Šibenika. Dokument navodi kako prema zračnim lukama iz grada Šibenika ne postoji organizirana povezanost javnim prijevozom te se transfer obavlja isključivo u organizaciji putničkih agencija ili taxi prijevozom, dok uspostavom adekvatne prometne veze prema zračnim lukama leži potencijal porasta broja turističkih dolazaka u grad. Ističe se kako je potražnja za uslugama zračnog prometa svake godine veća te će značajnije investicije u turizmu, kao i produženje turističke sezone, značajno utjecati na porast potražnje ovog vida prometa.

Pilot projekt navodi se kao jedna od mjera Master plana - *Mjera 1.1.3. Uvođenje izravnih autobusnih linija koje povezuju Grad i zračne luke Split i Zadar*. Povezanost područja Grada sa zračnim lukama Split i Zadar trenutno se ostvaruje organiziranim prijevozom koji nude privatni autoprijevoznici. Povoljni turistički rezultati i konkurentnost destinacije Grada Šibenika i Šibensko-kninske županije raste iz godine u godinu što znači da u vrijeme povećane potražnje treba osigurati kvalitetnu uslugu prijevoza. U skladu s tim, u narednom periodu očekuje se poduzimanje inicijalnih aktivnosti za organizaciju redovite sezonske linije između zračne luke Split i Zadar te AK Šibenik. One će uključiti izradu utvrđivanje prihvatljivog tipa prijevoza (autobusi i kombiji), frekventnosti i potrebnim kapacitetima, odabir modela upravljanja, provođenje natječaja za glavnog koncesionara. Uključeni dionici koji će sudjelovati u ovoj aktivnosti su Grad Šibenik, Autotransport d.o.o. i ostali autoprijevoznici te Zračne luke Split i Zadar.

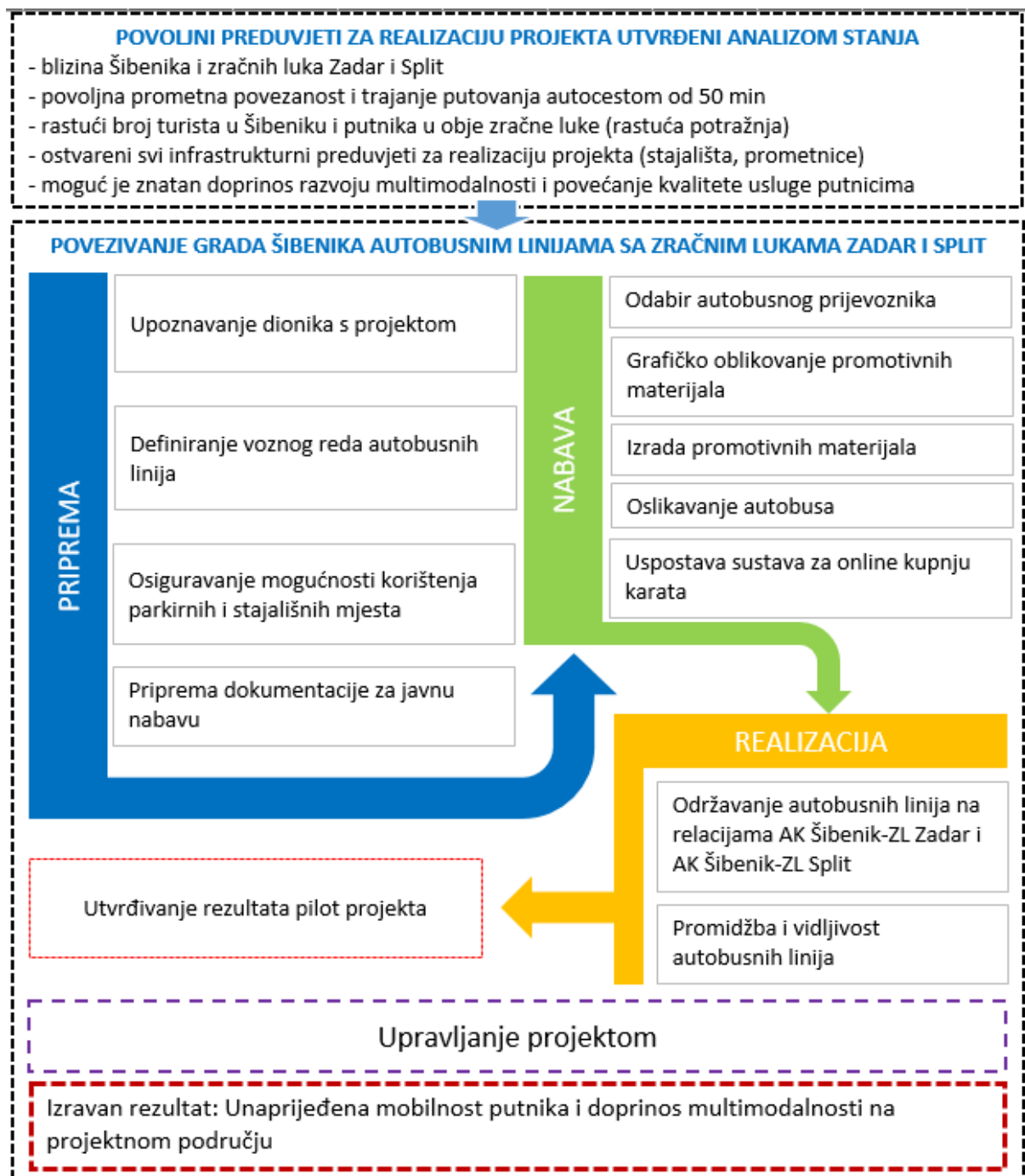
*Prijedlog nacrtu Prometnog masterplana funkcionalne regije Sjeverna Dalmacija
(studenj 2018.)*

Unatoč tome što Prometni masterplan funkcionalne regije Sjeverna Dalmacija nije službeno usvojen, bitno je istaknuti kako prema prijedlogu nacrtu istog pilot projekt doprinosi ostvarenju niza definiranih ciljeva: 1a – Smanjenje negativnih utjecaja prometa na okoliš; 1b - Unapređenje učinkovitosti i održivosti prometnog sektora; 1f – Povećanje razine intermodalnosti; 2a - Unapređenje međunarodne, regionalne i međugradske putničke pristupačnosti; 3b - Povećanje kvalitete usluznosti JP; 4a - Promjena raspodjele putnika u korist javnog prijevoza u odnosu na cestovni; 5b – Podizanje razine učinkovitosti i funkcionalnosti prometnog sustava u turističkoj sezoni.

5. SWOT analiza

<i>Blizina Šibenika i zračnih luka Zadar i Split</i> <i>Kvalitetna postojeća prometna povezanost (autocesta i Jadranska magistrala)</i> <i>ZL Zadar sudjeluje kao partner na projektu STEP-UP</i> <i>Kapaciteti i iskustvo Grada Šibenika</i>	Snage	<i>Autobusni kolodvor Šibenik kao središnja lokacija autobusnog prijevoza u županiji</i> <i>Zračne luke i autobusni kolodvor imaju dostatna parkirna mjesta za autobuse</i>	Slabosti
<i>Rast broja turističkih dolazaka u Šibenik i Hrvatsku</i> <i>Rast udjela turista koji dolaze zrakoplovom u destinaciju</i> <i>Rast broja putničkog prometa u ZL Zadar i Split</i>	Prilike	<i>Mali broj autobusnih prijevoznika na području Grada Šibenika</i> <i>Prometne gužve u gradu Šibeniku tijekom turističke sezone</i>	Prijetnje

6. Logika provedbe projekta



Povezanost projekta sa STEP-UP platformom

Na ovaj način definiran pilot projekt povezivanja grada Šibenika autobusnim linijama sa zračnim lukama Zadar i Split izravno doprinosi unaprjeđenju i promicanju multimodalnosti u putničkom prijevozu. Projekt ujedno doprinosi razvoju multimodalnosti na području samog grada Šibenika, pri čemu je potrebno istaknuti kako se u neposrednoj blizini autobusnog kolodvora koji će biti odredišna/polazišna točka autobusnih linija, nalazi važne točke nekoliko različitih vrsta prijevoza: pomorskog (putnička i trajektna luka), željezničkog (željeznički kolodvor Šibenik) i biciklističkog (lokacije sustav javnih bicikala NextBike). Projektom se ujedno doprinosi smanjenju korištenja osobnih automobila te se potiče korištenje alternativnih oblika prijevoza, uz istovremeno povećanje kvalitete usluge prijevoza.

Uz promicanje i razvoj multimodalnosti, jedan od osnovnih rezultata koji se projektom STEP-UP žele ostvariti je smanjenje prometnih zagušenja i emisija CO₂ u sektoru prometa. Upravo navedenom rezultatu pilot projekt povezivanja Šibenika autobusnim linijama sa zračnim lukama Zadar i Split dat će izravan doprinos. Pilot projekt izravno doprinosi ostvarenju pokazatelja 4.102 *Uvedene nove linije*.

6.1 Popis osnovnih SW i HW komponenata

Projekt uključuje potrebu za sustavom putem kojeg će biti omogućena online kupovina karata, koji će se osigurati kao usluga od strane dionika iz sektora turizma i prijevoza putnika. Informativne aktivnosti putem interneta odvijat će se preko postojećih web stranica dionika na projektu, dok se software potreban za očitavanje karata nabavlja u sklopu nabave usluge prijevoza na definiranim trasama (čitač QR kodova za online kupljene karte). Bitno je istaknuti kako je važna komponenta projekta e-planer koji će se realizirati u sklopu projekta STEP-UP, koji će putnicima omogućiti pravovremeno informiranje i planiranje putovanja kombinirajući različite vrste prijevoza.

HW komponente potrebne za realizaciju projekta su:

- promotivni materijali (cca 10.000 info letaka i 30 plakata veličine B2).

6.2 Opis usluge

Usluge potrebe za realizaciju projekta su:

- usluge korištenja parkirnih mjesta i stajališta u zračnim lukama Zadar i Split te na AK Šibenik
- usluge autobusnog prijevoza na relacijama AK Šibenik-ZL Zadar i AK Šibenik-ZL Split
- usluge prodaje karata putem interneta
- usluge prodaje karata na lokacijama AK Šibenik te ovisno o mogućnostima ZL Zadar i ZL Split (ili unutar samih autobusa ukoliko ne postoji mogućnost prodaje u zračnim lukama)
- usluge informiranja putnika na lokacijama AK Šibenik, TZ Grada Šibenika i zračnim lukama Zadar i Split
- usluga grafičkog oblikovanja promotivnih materijala
- usluga oslikavanja autobusa koji će se koristiti za prijevoz putnika.

7. Doprinost projekta unaprjeđenju usluga prijevoza putnika

Doprinos projekta unaprjeđenju usluga prijevoza putnika na pilot području očituje se prvenstveno na sljedeće načine:

- Turistima i lokalnom stanovništvu na raspolaganju je nova, do sada nepostojeća autobusna linija koja povezuje važne prometne točke. Uvođenjem izravnih autobusnih linija iz Šibenika prema zračnim lukama Zadar i Split znatno je unaprijeđena dostupnost grada posjetiteljima, kao i ostalih destinacija stanovnicima Šibenika. Putnicima iz grada Šibenika prema zračnim lukama, kao i obratno, pruža se kvalitetnija i udobnija usluga koju karakteriziraju izravno putovanje od početne do odredišne točke, čime se izbjegava potreba za korištenjem lokalnih autobusnih linija te potom presjedanja na međugradski bus uz čekanje zbog slabe usklađenosti voznih redova lokalnih i međugradskih autobusnih linija. Navedeni doprinos očituje se prvenstveno u smanjenju trajanja putovanja iz zračnih luka do Šibenika i obratno, kao i u uštedi prilikom plaćanja cijena karata, pri čemu je trenutno potrebno za prelazak navedenih relacija pojedinačno platiti lokalnu i međugradsku autobusnu liniju. Provedbom projekta trajanje putovanja između ZL Zadar i AK Šibenika smanjuje se s 1h 35 min (bez uračunatog čekanja između polazaka autobusa prilikom presjedanja) na 54 min, dok se trajanje putovanja na relaciji ZL Split-AK Šibenik smanjuje s 1h 50 min na 50 min (bez uračunatog vremena čekanja prilikom presjedanja). Ukupan iznos cijene karata koje trenutno putnik mora platiti na relacijama ZL Zadar-AK Šibenik i ZL Split-AK Šibenik iznosi oko 65-75 kn, ovisno o prijevozniku. Predložena cijena karte za izravne autobusne linije na navedenim relacijama je 60 kn.
- Projektom se znatno doprinosi intermodalnosti prometnog sustava na ovom području. U zračnim lukama dostupne su izravne autobusne veze sa Šibenikom, gdje se na lokaciji odredišta (autobusnog kolodvora) putnici lako premještaju na drugi oblik prijevoza (brodski, lokalni autobusni prijevoz, biciklistički, taksi, željeznički) jer su svi oblici prijevoza na jednom mjestu
- Doprinosi se razvoju održive mobilnosti jer se potiču putnici na korištenje autobusnog prijevoza umjesto osobnih automobila kojima se ispuštaju veće emisije štetnih plinova u okoliš te se ujedno doprinosi zagušenjima u prometu koja su posebno česta tijekom turističke sezone, odnosno tijekom ljetnih mjeseci.

8. Identifikacija koristi projekta

Najznačajnije identificirane koristi realizacije projekta su:

- Povećanje broja turističkih dolazaka u Šibenik: povećanim stupnjem dostupnosti Šibenika od samih zračnih luka, kao i obratno, doprinijet će se privlačenju nešto većeg broja posjetitelja kojima će izravna povezanost i laka dostupnost Šibenika biti jedan od važnijih faktora prilikom odabira destinacije. Bitno je istaknuti kako postojeći trendovi pokazuju na porast udjela turističkih dolazaka zrakoplovom, što s obzirom na blizinu dviju zračnih luka i Šibenika te provedbu pilot projekta ukazuje na doprinos projekta u smislu povećanja broja turističkih dolazaka.
- Povećanje kvalitete usluge turistima i stupnja njihova zadovoljstva uz olakšanu dostupnost Šibenika: izravne autobusne linije uklanjanju potrebu za presjedanjem turista koji putuju na relacijama između zračnih luka i grada Šibenika. Turisti, kao i putnici iz samog grada (stanovnici) više neće morati koristiti i lokalnu i međugradsku autobusnu liniju kako bi prešli navedene relacije. Istovremeno se štedi vrijeme s obzirom da se izravnim autobusnim linijama skraćuje vrijeme putovanja, te se s obzirom na cijenu ostvaruju određene uštede od strane putnika.
- Doprinos stvaranju novih radnih mjesta: povećanje broja posjetitelja Šibenika doprinijet će razvoju turizma i s njime povezanih gospodarskih djelatnosti, čime će se posredno dati doprinos stvaranju novih radnih mjesta na području grada.
- Produženje turističke sezone: olakšana dostupnost grada kao posljedica bolje povezanosti sa zračnim lukama potencijalno će doprinijeti odluci posjetitelja da posjete grad izvan tri glavna mjeseca turističke sezone. Navedeni doprinos ostvaruje se u sinergiji projekta s naporima grada da ponudom potakne produženje turističke sezone.
- Smanjenje emisije stakleničkih plinova vozila (prvenstveno CO₂): s dostupnošću izravnih autobusnih linija između Šibenika i zračnih luka određeni dio putnika zasigurno će se zbog kvalitete usluge, brzine dolaska do odredišta te adekvatne cijene putne karte, odlučiti za putovanje autobusom naspram korištenjem osobnog vozila za koje je potrebno na odredištu pronaći i adekvatan parking. Prelazak putnika s automobilske na autobusni prijevoz u sklopu pilot projekta doprinijet će smanjenju emisija stakleničkih plinova vozila.
- Smanjenje prometnih gužvi: jednako kao i u slučaju smanjenja emisija stakleničkih plinova, prelaskom određenog broja putnika na izravne autobusne linije između grada

i zračnih luka smanjit će se broj osobnih vozila na cestama, što će za posljedicu imati smanjenje prometnih gužvi na ulazima u sva tri grada, kao i na cestovnim prometnicama između njih.

- Povećanje sigurnosti na cestama: smanjenjem broja osobnih vozila na prometnicama zbog prelaska putnika na autobusni prijevoz doprinosi se povećanju sigurnosti na cestama.
- Pобољшanje kvalitete života u gradu: izravna povezanost grada Šibenika sa zračnim lukama doprinijet će poboljšanju kvalitete života u samom gradu što će biti posljedica sinergičnog djelovanja svih utvrđenih koristi projekta – unaprjeđenju dostupnosti grada, odnosno povećanju mobilnosti putnika, povećanju sigurnosti na cestama, smanjenju emisija štetnih plinova i prometnih gužvi, kao i doprinosu projekta na cjelokupan razvoj grada kroz stvaranje novih radnih mjesta.
- Unaprjeđenje znanja prijevoznika i ostalih gradova o mogućnostima i opravdanosti izravnih autobusnih linija do zračnih luka te širenje osviještenosti o važnosti inovativnog pristupa razvoju putničkog prijevoza: pilot projekt će dati doprinos u stvaranju novih znanja temeljem empirijskih dokaza o sustavima javnog prijevoza putnika te opravdanosti modela izravnog povezivanja većih gradova sa zračnim lukama ili drugim značajnijim prometnim čvorištima. Prijevoznici koji pružaju usluge javnog prijevoza znanjima sakupljenima u okviru projekta lakše će odlučiti o koristima i sustavu organizacije novih autobusnih linija, dok će gradovi imati prilike naučiti na koji način je moguće doprinijeti razvoju grada te koji modaliteti prometne povezanosti mogu biti korisni i opravdani za sami grad.

9. Proračun

Aktivnost	Procijenjena vrijednost (HRK)
Upoznavanje dionika s projektom	5.000,00
Definiranje voznog reda autobusnih linija	5.000,00
Osiguravanje mogućnosti korištenja parkirnih i stajališnih mjesta za autobuse	0,00
Priprema dokumentacije za javnu nabavu	0,00
Odabir autobusnog prijevoznika	0,00
Grafičko oblikovanje promotivnih materijala	5.000,00
Izrada promotivnih materijala	20.000,00
Oslikavanje autobusa	10.000,00
Uspostava sustava za kupnju karata putem interneta	0,00
Održavanje autobusnih linija na relacijama AK Šibenik-ZL Zadar i AK Šibenik-ZL Split	220.000,00
Promidžba i vidljivost	35.000,00
Utvrdjivanje rezultata pilot projekta	0,00
Upravljanje projektom	0,00
UKUPNO	300.000,00

10. Annex - SUMMARY

1) *Scope of the pilot*

Since Zadar and Split airport are located relatively close to Šibenik, a lot of local residents and tourists use it as a starting point to travel to other European destinations. In order to get to Zadar and Split airport, citizens currently have to use their own private cars, pay for taxi or take a rent a car. The same is with tourists that land in Zadar and Split airports and want to visit Šibenik. There is no public transport available that connects Šibenik with both airports. There is also a lack of private owned transfer companies that could possibly connect Šibenik with airports in vicinity. So this pilot project is a great opportunity for companies to expand their offer. This is also a great opportunity for three cities to connect with direct bus lines and offer their residents and visitors 3 different multimodal points including airports, main bus stations and sea ports. As part of the pilot project, City of Šibenik will establish direct bus lines to Split and Zadar airports. Four vehicles will be used for that purpose (two minibuses and two passenger vans). The analysis showed that there are all preconditions for the realization of the project (the number of tourists, the number of passengers at airports, the increase in the number of tourists arriving by plane, etc.).

The pilot project will directly contribute to intermodality and sustainable mobility in the project area. Some of the basic results to be achieved by the project are: increasing the number of tourist arrivals in Šibenik, increasing passenger transport service quality, contributing to job creation, reducing greenhouse gas emissions, reducing traffic jams, increasing road safety, and improving the quality of life in the city.

2) *Main users involved*

The City of Šibenik - The City of Šibenik is the project manager responsible for the realization of all the activities necessary for the successful preparation and implementation of the pilot project. The city is in charge of establishing and successfully maintaining communication with other stakeholders in the implementation of the project, the preparation and implementation of the public procurement of bus operators and subsidizing the operating costs of the carrier during the pilot project. The city is responsible for defining advertising channels and participating in promotional and information activities in the City and on its own websites as well as social networks.

Zadar Airport - Zadar Airport will participate in promotional activities, which will inform its passengers about the direct bus lines to city of Šibenik in the airport space as well as on their own website. The airport will provide access to the bus stop/parking spot for the buses included in the pilot project.

Split Airport - Split Airport will participate in promotional activities, which will inform its passengers about the direct bus lines to city of Šibenik in their own space as well as on their own website. The airport will provide access to the bus stops/parking spot for the buses included in the pilot project.

The bus station Šibenik - the bus station Šibenik, managed by the city company Gradski parking d.o.o., will be the starting and ending point of the bus lines towards Zadar Airport and Split Airport. The bus terminal manager will provide parking lots for buses and participate in ticket sales and promotional activities of informing the passengers about the existence of the bus lines as well as the bus schedule.

The bus operator - a private bus operator will be selected on the basis of public procurement for the purpose of running bus lines from the city of Šibenik (bus station Šibenik) towards Zadar Airport and Split Airport. The role of the bus operator is to transport passengers on the specified routes.

The Tourist Board of the City of Šibenik - will carry out part of promotional activities on its own websites and social networks and provide users (tourists and local residents) with information on bus lines.

3) *List of the actions and gantt*

Introducing the participants with the project: The purpose of the activity is to familiarize the representatives of the relevant stakeholders with the features of the pilot project, include them in the implementation of the project and reach a common agreement on the role / task of each stakeholder.

Defining the bus line order: The City of Šibenik will in cooperation with Zadar and Split airports determine a concrete shuttle bus schedule that needs to be adjusted to maximum extent according to flight schedule.

Ensure the availability of parking and standby facilities: Agreement with representatives of Zadar and Split airports, as well as Šibenik bus station, on the possibility to use certain bus stops and parking spaces during the project implementation.

Preparation of public procurement documentation: All the necessary documentation for the implementation of public procurement will be prepared.

Selection of bus lines operator: An operator which will run the bus lines will be chosen. A total of four vehicles will be used (two minibuses and two passenger vans).

Graphic design of promotional materials: As part of the activity, visual elements which will be used in project promotional activities will be designed. Also, buses which will be used for the transport of passengers will be painted.

Production of promotional materials: As part of the activity, promotional materials will be created, including the creation of info flyers and posters.

Painting the busses: Chosen vehicles will be painted in accordance with visual elements designed in the earlier phase.

Establish a system for online ticket purchases: In agreement with stakeholders in the tourism sector (primarily tourist agencies and airports), an effort will be made to enable online ticket purchase.

Running the bus lines on the routes Šibenik-Zadar airport and Šibenik-Split airport: This activity is foreseen to last two months, and should be implemented during the months of June and July. A total

of four vehicles (2 minibuses and 2 passenger vans) would run on the routes from Šibenik to Zadar and Split airports. A total of approximately 15 departures daily is planned, 7 of which to Zadar airport and 8 to Split airport. Estimated price for the service is 60 HRK in one direction, which includes passenger luggage.

Promotion and visibility of bus lines: The activity involves continuous promotion and visibility of the pilot project, ie bus lines and related elements (ticket prices, purchase options etc.) The activity will take place in physical form (flyers, etc) and via the Internet.

Determining the pilot project results: After the pilot project implementation the results will be determined where the benefits of the project will be identified. In accordance with the aforementioned, the entire justification of the bus lines (financial and economic, based on the ratio of revenues and expenditures as well as assessment of contribution to the development of the city's economy) will be determined.

Project management: The City of Šibenik will continuously coordinate the implementation of the activities and activities of all involved stakeholders.

Activity / month	2019							
	1	2	3	4	5	6	7	8
Introducing the participants with the project								
Defining the bus line order								
Ensure the availability of parking and standby facilities								
Preparation of public procurement documentation								
Selection of bus lines operator								
Graphic design of promotional materials								
Production of promotional materials								
Painting the busses								
Establish a system for online ticket purchases								
Running the bus lines on the routes Šibenik-Zadar airport and Šibenik-Split airport								
Promotion and visibility of bus lines								
Determining the pilot project results								
Project management								

4) SWOT analysis

STRENGTHS: Proximity of Šibenik to Zadar and Split airports, High quality and number of existing traffic connections (roads), Zadar airports participates as a partner on the STEP-UP project, Capacities and experience of the City of Šibenik, Bus station Sibenik as the central location of bus transport in the county, The airport and bus station have enough parking spaces for buses.

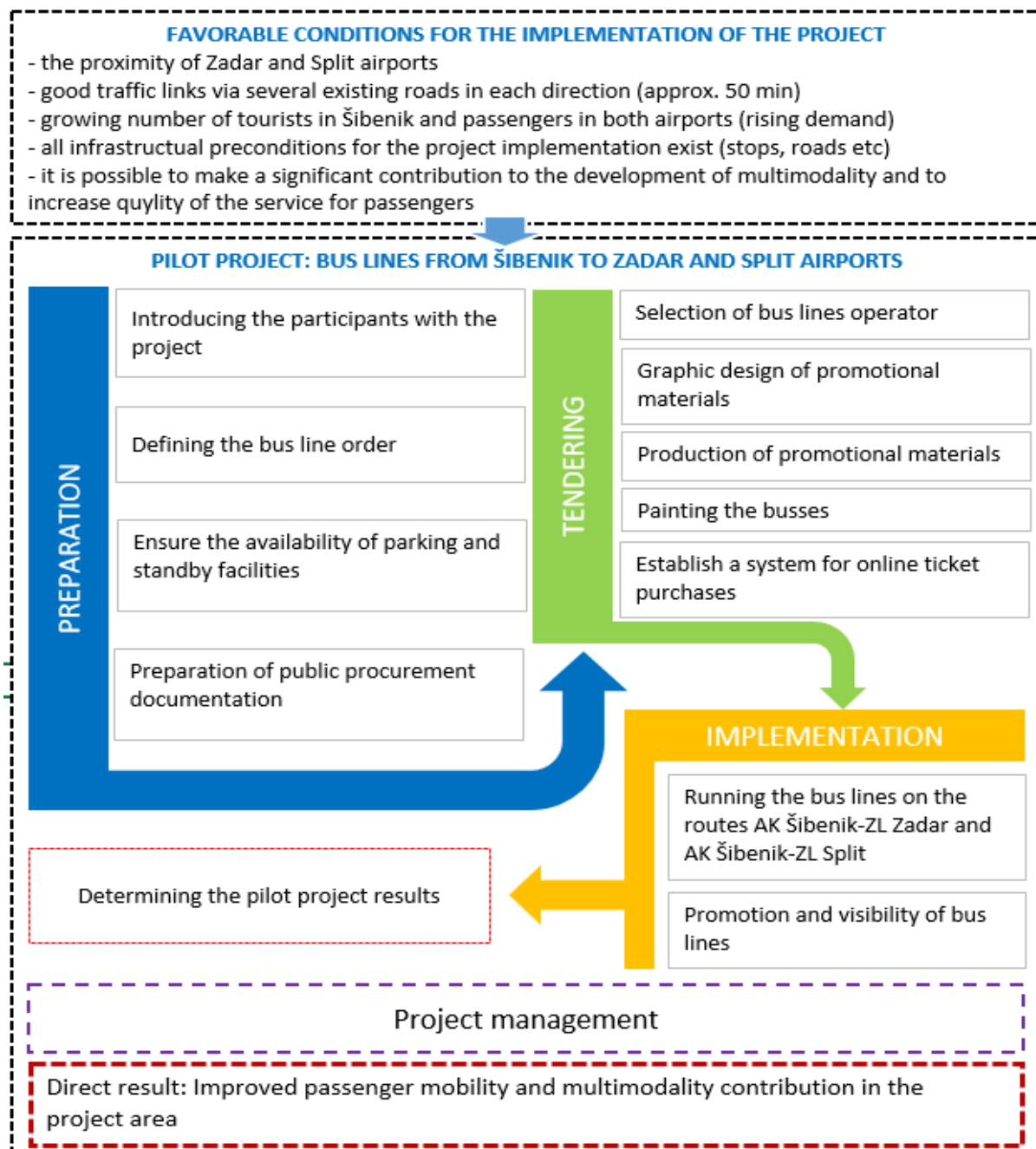
WEAKNESSES: A small number of bus companies in the area of the City of Šibenik, Traffic

tugs in the city of Šibenik during the tourist season

OPPORTUNITIES: Growth of tourist arrivals in Šibenik and Croatia, Increase in the proportion of tourists arriving by plane to destination, Increase in the number of passenger traffic in Zadar and Split airports.

THREATS: Lack of interest of bus operators, Time needed for tendering process, Toll collection on highway, A large number of rent-a-car services at airports.

5) Architecture diagram



6) *The total amount with the expected cost*

Activity	Estimated cost (HRK)
Introducing the participants with the project	5.000,00
Defining the bus line order	5.000,00
Ensure the availability of parking and standby facilities	0,00
Preparation of public procurement documentation	0,00
Selection of bus lines operator	0,00
Graphic design of promotional materials	5.000,00
Production of promotional materials	20.000,00
Painting the busses	10.000,00
Establish a system for online ticket purchases	0,00
Running the bus lines on the routes Šibenik-Zadar airport and Šibenik-Split airport	220.000,00
Promotion and visibility of bus lines	35.000,00
Determining the pilot project results	0,00
Project management	0,00
TOTAL	300.000,00 HRK or approx 40.000 EUR