

#UMAG: SASTANAK GRADOVA I OPĆINA SJEVEROZAPADNE ISTRE, ŽUPANIJE I PRIJEVOZNIKA O GORUĆEM PROBLEMU JAVNOG PRIJEVOZA#

Obzirom na činjenicu da je u Istri, a posebice na području sjeverozapadne Istre, jedan od najvećih problema koji muči građane, problem povezanosti i prijevoza među gradovima, na inicijativu gradonačelnika Grada Umaga Vilija Bassanesea, u Umagu je 8. rujna 2026. godine održan sastanak svih gradonačelnika i načelnika s navedenog područja do Buzeta, predstavnika Istarske županije te predstavnika Autotransa d.d. kao jednog od najvećih prijevoznika u Istri. Problematika je započela s pojavom epidemije Covid19, a koja do danas, na razini cijele Županije, nije riješena.

Istarska županija, radi svoje prostorne razvedenosti, velikog broja manjih naselja i izrazitih sezonskih oscilacija u broju stanovnika, treba razvijati javni prijevoz koji će biti prilagođen stvarnim potrebama svojih građana. Dosadašnji model, koji se u velikoj mjeri oslanja na postojeće linije i ekonomsku održivost pojedinih prijevoznih pravaca, teško može osigurati jednaku dostupnost prijevoza stanovnicima svih dijelova Istre. Poseban problem predstavlja dostupnost prijevoza za starije osobe, osobe s invaliditetom, mlade i građane koji ne posjeduju osobni automobil. Za dio stanovništva odlazak liječniku, u ljekarnu, trgovinu, banku ili druge javne službe može biti otežan ako ne postoji odgovarajuća autobusna linija u odgovarajućem terminu.

O navedenoj problematici je gradonačelnik Novigrada Anteo Milos nedavno govorio i u Hrvatskom saboru, ali je na navedenu temu razgovarao i sa Županom Borisom Miletićem, koji zbog drugih obveza nije mogao biti prisutan sastanku. U ime Županije, sastanku su prisustvovali pročelnik Upravnog odjela Župana Ivan Glušac i pročelnik Upravnog odjela za održivi razvoj Mirko Radolović.

Kako je tijekom sastanka napomenuo predstavnik autoprijevoznika Autotrans d.d. Duško Kulaš, svaki prijevoznik koji je na tržištu mora imati računicu za bavljenje određenim poslom. Nažalost, prijevoz autobusima ima velike troškove, od kupnje autobusa, radne snage, troškova cestarina i goriva te drugih troškova, a broj korisnika usluge je sve manji. Stoga nije logično očekivati da će se po pitanju prijevoza u Županiji nešto promijeniti, ako doprinos tome ne da i sama Županija, odnosno gradovi i općine.

Jedno od mogućih rješenja predstavlja model organizacije javnog prijevoza koji bi se temeljio na zakonu odnosno na prijevozu kao javnoj usluzi. Država bi na tom principu osigurala do 75% troškova prijevoza. Pozitivna iskustva već postoje kod Karlovačke, Ličko-senjske ili Primorsko-goranske županije. U takvom modelu Županija preuzima aktivniju ulogu u planiranju i organizaciji javne usluge, određuje koje linije i koju razinu dostupnosti želi osigurati stanovništvu te putem ugovora s prijevoznicima osigurava njihovo održavanje. Pri određivanju mreže ne bi se polazilo isključivo od broja putnika i komercijalne isplativosti pojedine linije, nego prije svega od potrebe da stanovnicima bude osigurana osnovna dostupnost zdravstvenih, obrazovnih, administrativnih i drugih javnih usluga. Uspostavom županijske mreže javnog prijevoza Istra bi dobila mogućnost planiranja prijevoza kao javne usluge od općeg interesa, a ne samo kao komercijalne djelatnosti prijevoznika. Javna sredstva koristila bi se za osiguravanje onih linija i polazaka koji su potrebni stanovništvu, ali zbog manjeg broja putnika nisu nužno komercijalno isplativi.

Posebna vrijednost ovakvog modela bila bi u mogućnosti stalnog prilagođavanja sustava. Podaci o broju putnika, popunjenosti vozila i korištenju pojedinih linija mogli bi se analizirati te bi se na temelju njih mijenjali vozni redovi, kapaciteti i trase. Time bi se postupno stvarao učinkovitiji sustav koji bi istodobno odgovarao potrebama građana i racionalno koristio javna sredstva.

Za Istarsku županiju takav model predstavlja mogućnost da postojeću autobusnu mrežu nadogradi suvremenim i fleksibilnim rješenjima. Kombinacija županijske mreže fiksnih linija i prijevoza na zahtjev kao zasebnog modela prijevoza, mogla bi omogućiti da javni prijevoz postane dostupniji i stanovnicima manjih naselja, starijim osobama, mladima i osobama s invaliditetom, uz istodobno smanjenje ovisnosti o osobnom automobilu.

Istra bi na taj način mogla razviti sustav javnog prijevoza koji nije prilagođen samo turističkoj sezoni i najfrekventnijim prometnim pravcima, nego prije svega potrebama ljudi koji u Istri žive tijekom cijele godine.

Ivan Glušac i Mirko Radolović naveli su da je Županija svjesna problematike te kako je do sada na navedenu temu održano nekoliko sastanaka s autoprijevoznicima te je Županija spremna nastaviti razgovore i pokrenuti aktivnosti da se navedena problematika nastoji riješiti što je brže moguće. Županija je do sada izradila novu mrežu autobuskog prijevoza, ali će ju svakako, radi pokretanja postupka uvođenja usluge prijevoza kao javne usluge od općeg interesa, morati revidirati, što se planira učiniti u suradnji s Prometnim fakultetom. Potom će, u suradnji s gradovima i općinama, dogovoriti na koji način osigurati 25% sredstava za pokrivanje troška te pokrenuti postupak nabave i druge aktivnosti za rješenje problema. Udio od 75% ukupnih troškova, u takvim modelima financira Država.

Predviđa se da bi cjelokupan proces uvođenja usluge prijevoza kao javne usluge od općeg interesa mogao trajati oko dvije godine.

Trajanje tog postupka gradonačelnicima i načelnicima sjeverozapadne Istre je predugo, ali su svjesni da ne može biti kraće. Stoga je dogovoreno da će se s prijevoznikom u međuvremenu čim prije pokušati iznaći privremeno rješenje za organizaciju svakodnevnog prijevoza. Radi se o relaciji od Umaga preko Novigrada, Brtonigle, Ponte Portona, Livada, Buzeta, Lupoglava pa do Rijeke, čime bi se omogućilo građanima odlazak do liječnika, odnosno Rijeke i natrag. (iPress)

Javni prijevoz u Istri trebao bi biti kombinacija županijske mreže fiksnih linija i prijevoza

Kategorija: ISTRAAžurirano: Srijeda, 09 Rujan 2026 14:48

Objavljeno: Srijeda, 09 Rujan 2026 14:48

