

Evidencijski broj / Article ID: 10362453  
Vrsta novine / Frequency: Tjedna  
Zemlja porijekla / Country of origin: Hrvatska  
Rubrika / Section:



## Inegrirani javni prijevoz Efikasniji prijevoz nedostižan je cilj bez ujedinenja raznih vrsta prijevoza u jedinstveni sustav

AKTUALNO  
STR. 6

**31% putnika**

odustalo od automobila u korist javnog prijevoza

**rast broja putnika od 22%**

zabilježen u Češkoj nakon integracije javnog prijevoza

INTEGRIRANI JAVNI PRIJEVOZ

# Od Pokupuskog do Macclja s jednom kartom

Integrirani javni prijevoz putnika donio bi znatne uštede, smanjio potrebu za subvencioniranjem, potaknuo razvoj gospodarstva i novo zapošljavanje te pridonio očuvanju okoliša

Drago Živković  
zivkovic@privredni.hr

**P**o kvaliteti javnog prijevoza putnika Hrvatska se svakako ne ubraja u europski vrh, iako su ulaganja razmjerno visoka. Ona se, međutim, najčešće svode na subvencije različitim skupinama stanovništva, koje se dobrim dijelom izgube u šarenilu prijevoznih sredstava, prijevoznika i mnoštva jedinica lokalne samouprave. Efikasniji javni prijevoz zapravo je nedostižan cilj bez integracije kako lokalne samouprave, tako i vrsta prijevoza u jedan sustav. Dobri primjeri već postoje u Europi, ali nije dan od njih ne može se jednostavno preslikati. Treba ga doraditi sukladno potrebama konkretne regije.

Prvi korak u razvoju jednog takvog sustava

**U pripremi je potpisivanje sporazuma o projektu integriranog prijevoza putnika u Zagrebu i dvije županije**

načinjen je 2008. izradom Studije integriranog javnog prijevoza putnika za područje Grada Zagreba, Zagrebačke i Krapinsko-zagorske županije. Integrirani javni prijevoz trebao bi uspješno povezivati postojeće i nove linije vla-



kova, tramvaja i autobusa, što uključuje i uskladene vozne redove i zajedničke vozne karte. Kako nam je rekao jedan od koautora Studije Emir Akšamija iz tvrtke INEN, takav javni prijevoz donio bi znatne uštede, smanjio potrebu za subvencioniranjem, potaknuo razvoj gospodarstva i novo zapošljavanje te pridonio očuvanju okoliša smanjenjem broja osobnih automobila u prometu. Prva organizacijsko-projektantska etapa čitavog projekta, bude li dogovora zainteresiranih strana, mogla bi se realizirati u tri godine.

#### Zajednička uprava

Dobar primjer je Južna Moravska, odnosno šire područje češkog grada Brna, gdje je integracija javnog prijevoza počela 2004. godine. Od tada je zabilježeno povećanje broja putnika za 22 posto, a 31 posto putnika odustalo je od osobnih au-

tomobila u korist javnog prijevoza. Iako modeli organizacije integriranog prijevoza variraju, nužan preduvjet uvijek je zajednička prijevozna uprava čiji su osnivači, u pravilu, jedinice lokalne samouprave. Pritom se ne bi smjelo dogoditi, upozorava Akšamija, da se među suvlasnike uvuče bilo koji prijevoznik (poput Hrvatskih željeznica ili Zagrebačkog električnog tramvaja) jer bi mu to dalo prednost pred ostalim prijevoznicima. Prijevozničke linije mogu se dodjeljivati po raznim modelima, a Akšamija smatra da bi to trebalo raditi po teritorialnom načelu. Time bi se izbjegla sadašnja situacija u kojoj se preklapaju linije više prijevoznika, što znatno povećava troškove. Ako bi za istu liniju i istu vrstu prijevoza bilo zainteresirano više prijevoznika, jedan bi bio odabran javnim natječajem, pri čemu mora biti presudna po-

#### Za terminale 150 milijuna eura

Ključni infrastrukturni preduvjet integriranog sustava javnog prijevoza je izgradnja prijelaznih terminala između različitih vrsta prijevoza. Terminali bi bili izgrađeni na lokacijama izvan središta grada gdje bi putnici dolazili autobusima ili ostavljali svoje automobile, te potom presjedali na gradsku željeznicu ili tramvaje. U izgradnju takvih terminala, prema procjeni Akšamije, trebalo bi investirati oko 150 milijuna eura, pri čemu bi se znatan dio novca mogao povući iz fondova EU-a.

nuđena cijena prijevoza, nego se u obzir može uzeti i kvaliteta vozila.

#### Vladine mjere prepreka

Dvije godine nakon izrade, studija još nije urodila konkretnim plodovima, ali nešto se ipak kreće, potvrdili su nam u Zagrebačkoj i Krapinsko-zagorskoj županiji, dok se iz Grada Zagreba nije moglo dobiti informacije. Prema riječima zamjenika Krapinsko-zagorskog župana za gospodarstvo Anđelka Fereka-Jambreka, napravljen je prijedlog sporazuma, koji sadrži

i financijsku konstrukciju u određenom omjeru za svaku od tri strane, a taj je prijedlog Krapinsko-zagorska županija prihvatila. Dio potrebnih sredstava trebao bi se osigurati u rebalansu ovogodišnjeg županijskog proračuna, a ostatak će se planirati u proračunu za 2011. Krapinsko-zagorska županija suglasna je i da se osnuje zajednička tvrtka za upravljanje integriranim sustavom, o čemu su u tijeku pregovori. Nažalost, zbog Vladinih mjera, požalio se Ferek-Jambrek, županije gube značajna financijska sredstva, što će

uvelike utjecati i na dinamiku realizacije tog projekta. Krapinsko-zagorska županija i Zagorska razvojna agencija stoga namjeravaju aplicirati za novac iz prepristupnog EU fonda ELENA.

#### ZET kao CIP

I u Zagrebačkoj županiji potvrdili su nam da je u pripremi potpisivanje sporazuma o projektu integriranog prijevoza putnika. Zagrebačka županija suglasna je s tekstem radne verzije, a vjeruju da će se složiti i Grad Zagreb, te da će sporazum uskoro biti potpisan. Prijedlog sporazuma predviđa osnivanje Centra za integrirani promet (CIP), koji će koordinirati, organizirati i objedinjavati operativni rad na projektu. Poslove CIP-a će u početnoj fazi obavljati radna grupa unutar Zagrebačkog holdinga-Podružnice ZET. Kasnije bi CIP bio registriran kao samostalno društvo čiji će osnivači biti sporazumne strane u omjerima kako to bude određeno zasebnim ugovorom. U Zagrebačkoj županiji procjenjuju kako će izrada glavnog projekta stajati 4.232.000 kuna, od čega bi oni financirali 25 posto, Krapinsko-zagorska županija 15 posto, a Grad Zagreb 60 posto. U proračunu Zagrebačke županije za 2010. godinu osigurano je 50 posto od predviđenih 1.058.000 kuna, a druga polovina bit će osigurana u proračunu za 2011. godinu. ■