

Javni prijevoz na području Zagrebačke županije

Zagreb, ožujak 2011.

Hrvoje Meštrović, dipl.ing.

Uvod

- Predstaviti probleme javnog prijevoza u cijelini
- Analiza korisnika javnog prijevoza
- Cijena javnog prijevoza
- Rješavanje po područjima

Izvadak iz studije o javnom prijevozu u EU

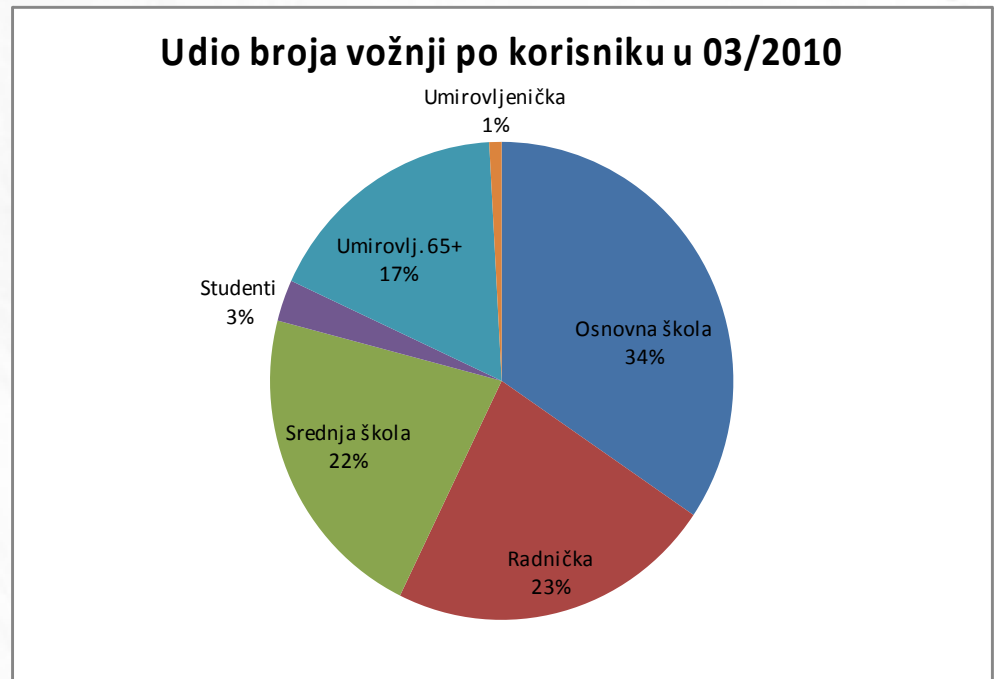
<http://www.foeeurope.org/publications/2007/EUfunds4Transport.pdf>

Dobiti javnog prijevoza:

- smanjenje zagađenja, prometnih gužvi, trošenja energije i zemljišta potrebnog za individualni prijevoz automobilima
- iskustvo širom svijeta ukazuje da se problem gustog osobnog prijevoza ne može riješiti gradnjom cesta, budući to potiče veći osobni promet i time sve više potkopava javni prijevoza -- tzv. "opasna petlja urbanog nazadovanja".
- busevi i tramvaji (uključujući željeznicu) proizvode 3x manje CO2 emisija
- javni prijevoz je sigurniji, broj ozlijeđenih i umrlih osoba je 10-20x manji nego u osobnom prijevozu.
- javni prijevoz efikasnije koristi vrijedan urbani prostor, uključujući parkiranje, treba 20x manje prostora nego osobni prijevoz
- **javni prijevoz nije samo važan za gradove i urbane sredine. Za ruralna područja, on je presudan uvjet za njihovu socijalnu i ekonomsku održivost. Mobilnost velikih kategorija ljudi koji nemaju pristup automobilu - najčešće osobe s niskim prihodima, starije osobe, žene i djeca - u potpunosti je ovisna o javnom prijevozu.**
- "Public transport is not only important for cities and suburban commuters. For rural areas, it is a necessary precondition of their social and economic viability. The mobility of large categories of people who do not have access to a car – usually lower-income or older people, women, children – is totally dependent on public transport."

Tko su korisnici

- Učenici osnovnih škola
- Učenici srednjih škola
- Studenti
- Radnici
- Umirovljenici



Trendovi kretanja broja putnika

Od osnivanja RH, kontinuirano je pad broja putnika u javnom prijevozu (tako i u ZGŽ) kao posljedica niz faktora:

- Javna uprava (državna i lokalna), kontinuirano ulaže u cestovnu infrastrukturu te se time potiče osobni prijevoz
- Od 2000. na dalje, građanima su dostupni jeftiniji i jednostavniji načini financiranja kupovine vozila
- Smanjenje broja ukupne radne populacije, zatvaranje ili smanjenje radno intenzivnih tvornica (npr. Inker, Karbon...)
- Zanemarivanje problema javnog prijevoza na svim upravnim razinama, prebacivanje odgovornosti na prijevoznike te na "tržišno" poslovanje
- Visoka cijena javnog prijevoza i njegova niska dostupnost - kvaliteta (više o tome kasnije)
- Nerazumni zakonski okviri koji vode prema totalnoj marginalizaciji javnog prijevoza
- Nepostojanje unije prijevoznika na širem području (npr. Slovenija na razini države)
- Nepostojanje javnog i političkog konsenzusa o važnosti javnog prijevoza te o potrebi solidarnosti za isti... (barem dok se građanin ne nađe u poziciji da mu je potreban)

Zašto je cijena visoka

- Ako je broj putnika 90-tih godina bio 100 i cijena karte 8kn, a danas je 50 putnika, uz uvjete istih troškova, tada cijena karte iznosi 16 kn. Ovo je osnovna računica određivanja cijene prijevoza, tj. ukupni troškovi se dijele sa brojem karata i dobiva se cijena za pojedinu kartu
- Ukupno troškovi kontinuirano rastu u zadnjih 10 godina, gorivo preko 100%, cijena rada je skuplja, uvjeti za vozila su sve zahtjevniji te su ona sve skuplja za nabavu i održavanje, uz sva veća državna davanja
- Na pojedinim područjima lokalni prijevoz nije jednako sufinanciran od strane lokalne uprave

Vrste troškova

- Troškovi javnog prijevoza:
 - Osoblje (vozači, prometnici, servis, prodaja)
 - Gorivo
 - Vozilo (nabava, održavanje)
 - Ostalo (uprava, osiguranja, prateće službe)

Situacija na terenu

- Velike razlike u tretmanu “privatnih” i “javnih” prijevoznika
- Različite strategije i politike ulaganja lokalnih uprava
- Na širem području neoptimalan javni prijevoz, sve veća raslojavanja društva

Nejednakosti - usporedba ZET- MP

- Prikaz broja polazaka

Grad/Općina	Prijevoznik	Broj	Broj stanovnika	Broj polazaka na 1000 st.
Zaprešić	ZET	107,00	23.125	4,63
Bistra	ZET	46,00	6.098	7,54
Jakovlje	ZET	23,00	3.952	5,82
Brdovec (Kraj Gornji, Harmica, Drenje, Marija Gorica)**	MP	47,00	10.287	4,57
Marija Gorica (Kraj Gornji)*	MP	14,00	2.089	6,7
Dubravica	MP	26,00	1.586	16,39
Pušća	MP	27,00	2.484	10,87

- Prikaz subvencija

Grad/Općina	Godišnja subv. (2008)	Mjesečno	Broj stanovnika	Mjes/stanov. Đaci	Mjes/stanov. Umirov.	Mjes/stanov. Ukupno
Zaprešić – ZET	5.955.000,00	496.250,00	23.125			21,46
Bistra – ZET	1.661.000,00	138.416,67	6.098			22,70
Jakovlje – ZET	840.000,00	70.000,00	3.952			17,71
Brdovec – MP	483.168,50	40.264,04	10.287	0,47	3,44	3,91
Marija Gorica – MP	175.725,00	14.643,75	2.089	2,93	4,08	7,01
Dubravica – MP	100.801,50	8.400,13	1.586	2,06	3,24	5,30
Pušća – MP	195.624,00	16.302,00	2.484	3,27	3,29	6,56

Studija slučaja (1)

Krapinsko-zagorska županija

- Prijevoz đaka putem posebnog prijevoza
 - godinama neuređen sustav
 - cijene ispod elementarnih troškova
 - prijevoznici u poteškoćama
- Srednje škole subvencija u fiksnom iznosu 69 kn po srednjoškolcu
- Javni prijevoz u katastrofalnom stanju – totalna izolacija djece i građana slabijeg imovinskog stanja, standard življenja na nižoj razini nego ikada (npr. nema linije Krapina-Zagreb)

Studija slučaja (2)

ZET – Grad Zagreb

- Prijevoz člaka unutar javnog prijevoza, posebni prijevoz samo ako ne postoji odgovarajući javni
- Za “povlaštene” kategorije jeftin
- Javni prijevoz u dobrom stanju
 - Iznimna ulaganja (veća nego u EU)
 - Visoka kvaliteta voznog parka
 - Dostupnost
 - Niska cijena

Područja rješavanja

- Razina države
- Razina županije
- Razina gradova i općina
- Razina prijevoznika

Razina države

- Izmjena zakonskih propisa:
 - Prioritet javnom prijevozu, npr. za sve prijevoze financirane iz drž. proračuna koristiti javni prijevoz a ne posebni prijevoz
 - U zakonu o dohotku, priznati refundaciju za javni prijevoz jedino uz stvarno korištenje istog! Trenutno su velike zlouporebe ovog članka
- Racionalnije rasporediti sredstva za javni prijevoz
 - Gledati ukupni učinak, tj. sinergiju željeznice i autobusa, moguće ogromne uštede za sve partnere
 - Smanjiti duplicirane kapacitete između autobusnih prijevoznika, revidirati javne linije
 - Poticati javni prijevoz kroz povoljnije kredite, fondove...

Razina županije

- Korištenje javnog prijevoza u prijevozu učenika
- Poticanje javnog prijevoza kroz edukaciju lokalne uprave, medije, itd.
- Priprema projekata za financiranje iz EU
- Unija javnog prijevoza

Razina gradova i općina

- Prihvaćanje aktivne odgovornosti za javni prijevoz (s posebnim naglaskom na sufinanciranje)
- Organiziranje javnih tribina, rasprava o socijalnoj i razvojnoj potrebi javnog prijevoza
 - Npr. četvoročlana obitelj daje $4 \times 20 \text{ kn} = 80 \text{ kn/mjesečno}$, ako djeca idu u školu još npr. 100 kn, tj. ukupno **180 kn** dok sada daju npr. $2 \times 500 \text{ kn}$ tj. ukupno **1000 kn**
 - Ako netko ne želi koristiti javni prijevoz, tj. imovinski je to u stanju daje ovih $4 \times 20 \text{ kn}$ tj. **80 kn**, dok sada ne daje ništa, dapače ne koristi javni prijevoz i time ga čini skupljim onima koji su siromašniji

Prijevoznici

Priprema za uniju prijevoznika:

- Uvođenje elektronskog sustava naplate, međusobno kompatibilnog
- Optimalizacija linija (redukcija duplih kapaciteta)
- Definiranje minimalnog standarda kvalitete
- Ujednačavanje cijena prema realnim troškovima

Hvala na pažnji!