

INTEGRIRANI PROMET ZAGREBAČKOG PODRUČJA d.o.o.
Park Stara Trešnjevka 2, Zagreb



IPZP

**INTEGRIRANI PROMET
ZAGREBAČKOG PODRUČJA**

Poslovno izvješće

za razdoblje siječanj - prosinac 2022. godine

Zagreb, travanj 2023.

SADRŽAJ

1.	UVODNE NAPOMENE.....	2
2.	Strateška utemeljenost projekta IPP-a i Društva IPZP	3
3.	Vizija i misija Društva	8
4.	Zakonodavni okvir.....	9
5.	Ostvarenje planiranih poslovnih ciljeva Društva za razdoblje siječanj- prosinac 2022.	13
5.1.	Izrada Studije izvodljivosti sustava automatske naplate i kontrole voznih karata u sustavu IPP-a	13
5.2.	Izrade Studije izvodljivosti povezivanja gradova Samobor i Sveta Nedelja sa sustavom javnog prijevoza zapadnog dijela Grada Zagreba	21
5.3.	Koordinacija i praćenje provedbe Master plana prometnog sustava Grada Zagreba, Zagrebačke županije i Krapinsko-zagorske županije	23
5.4.	Ostali projekti i aktivnosti	24
5.5.	Odstupanja u odnosu na plan poslovanja za 2022. g.....	26
5.6.	Aktivnosti na provođenju mjera štednje i racionalizacije poslovanja i učinci.....	27
6.	Stanje zaposlenosti.....	27
7.	Financijski rezultati poslovanja za razdoblje siječanj-prosinac 2022.....	29
7.1.	Račun dobiti i gubitka	29
7.2.	Bilanca	30
8.	Investicije.....	33
9.	Ključni pokazatelji uspjeha – ekonomski, socijalni i ekološki aspekti poslovanja	35
10.	Zaključne ocjene, s prijedlogom mjera za daljnje poslovanje.....	37

1. UVODNE NAPOMENE

Odredbom članka 3. Sporazuma o integriranom prijevozu i tarifno prijevozničkoj uniji na području Grada Zagreba, Zagrebačke županije i Krapinsko-zagorske županije reg. br. 48/12-I sklopljenog dana 4. lipnja 2012. između Grada Zagreba, Zagrebačke županije i Krapinsko-zagorske županije preuzeta je obveza osnivanja trgovačkog društva. Društvo „Integrirani promet zagrebačkog područja“ d.o.o. (dalje u tekstu Društvo) registrirano je pri Trgovačkom sudu u Zagrebu dana 20. kolovoza 2014. godine i upisano u sudski registar pod matičnim brojem subjekta (MBS) 080927142, sa sjedištem u Zagrebu, Park Stara Trešnjevka 2.

Osnivači Društva su Grad Zagreb sa udjelom od 60%, Zagrebačka županija s udjelom od 25% i Krapinsko-zagorska županija sa udjelom od 15%.

Cilj osnivanja Društva je priprema i realizacija projekata vezanih uz uspostavljanje novog modela organizacije integriranog prijevoza putnika i upravljanje istim na području osnivača, Grada Zagreba, Zagrebačke županije i Krapinsko-zagorske županije. Nužnost uspostave Društva proizašla je iz složenosti koordinacije velikog broja aktivnosti i velikog broja sudionika: Grad Zagreb, Zagrebačka i Krapinsko-zagorska županija, postojeći i budući operateri sustava – HŽ, ZET, autobusni prijevoznici te zbog složenosti postupka donošenja odluka.

U razdoblju do osnivanja Društva realizirane su slijedeće aktivnosti:

- 2008. godine Izrađena je Studija integriranog prijevoza putnika (IPP) za područje Grada Zagreba, Zagrebačke županije i Krapinsko – Zagorske županije
- 2011. godine izrađen je Elaborat organizacije i funkcioniranja upravljačkog društva za integrirani prijevoz putnika
- 2012. g. potpisan je Sporazum o IPP-u i tarifno prijevozničkoj uniji između Grada Zagreba, Zagrebačke županije i Krapinsko-Zagorske županije
- 2013. g. izrađen je Elaborat plana i programa temeljnih prometnih istraživanja vezanih uz izradu Prometne strategije Grada Zagreba, Zagrebačke županije i Krapinsko-Zagorske županije
- 2013. g. potpisan je Sporazum između Grada Zagreba i Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture (dalje u tekstu MPPI) o dodjeli sredstava u visini od 2.000.000,00 kuna; izvršen povrat sredstava u iznosu od 1.000.000,00 kuna u proračune Grada Zagreba, Zagrebačke županije i Krapinsko-zagorske županije
- 2014. godine izrađen Idejni projekt organizacije IPP –a
- 2014. godine izrađen Idejni projekt tarifno naplatnog sustava IPP –a
- donesen je Program realizacije Park & Ride sustava u Gradu Zagrebu,
- usvojen je Program istraživanja podzemno-nadzemno tračničkog sustava u gradu Zagrebu,
- sudjelovanje u projektu CIVITAS ELAN- Inovativni gradovi

Od osnivanja Društvo je realiziralo slijedeće aktivnosti

- Idejni projekt automatizacije naplate i kontrole karata u sustavu IPP –a, 2016. ¹
- Elaborat prilagodbe organizacijske strukture operatera modelu IPP –a, 2017.
- Idejni projekt informiranja putnika – korisnika IPP –a, 2017.

¹ Projekt sufinanciran od strane EU fondova- OP Promet 2007-2013; ref. br. projekta TR.1.2.25-0001

- 1. faza Master plan prometnog sustava Grada Zagreba, Zagrebačke županije i Krapinsko-zagorske županije², 2017. - 2018. g.
- Plan provedbe IPP-a za period 2019 – 2028. g., 2020. g.
- 2. faza Master plan prometnog sustava Grada Zagreba, Zagrebačke županije i Krapinsko-zagorske županije³, 2020. g.
- Definiranje organizacije, procesa i tehnoloških rješenja aplikacije za mobilne telefone za zajedničku prijevoznu kartu za područje obuhvata IPP-a, 2021.
- Studija izvodljivosti sustava za informiranje putnika – korisnika u sustavu IPP-a, 2021.

2. Strateška utemeljenost projekta IPP-a i Društva IPZP

U nastavku su ukratko prezentirane najrelevantnije strateške odrednice koje traže razvoj integriranog prijevoza putnika (IPP-a) na promatranom zagrebačkom području i/ili uspostavu prometne uprave za javni prijevoz putnika:

- Bijela knjiga 2011 – Putokaz ka jedinstvenom Europskom prometnom području – prema konkurentnom i resursno učinkovitom prometnom sustavu;
- Paket urbane mobilnosti;
- Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske 2017.-2030.;
- Nacionalni plan oporavka i otpornosti 2021-2026;
- Razvojna strategija Grada Zagreba za razdoblje do 2020. godine;
- Županijska razvojna strategija Zagrebačke županije do 2020.;
- Strategija razvoja Krapinsko-zagorske županije do 2020. godine;
- Master plan prometnog sustava Grada Zagreba, Zagrebačke županije i Krapinsko-zagorske županije
- Uredba EZ broj 1370/2007 EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA od 23. listopada 2007. o uslugama javnog željezničkog i cestovnog prijevoza putnika
- Zakon o prijevozu u cestovnom prometu (NN 41/18, 98/19, 30/21, 89/21, 114/22)

Bijela knjiga 2011 – Putokaz ka jedinstvenom Europskom prometnom području – prema konkurentnom i resursno učinkovitom prometnom sustavu

U sklopu Bijele knjige se na mnogo mjesta ističe važnost integriranog prijevoza. Primjerice u samoj Viziji za razvoj konkurentnog i održivog prometnog sustava, se navodi tema „Efikasne središnje mreže za multi modalna međugradska putovanja i prijevoz“ te, među ostalim, sadrži i slijedeći opis: „bolji modalni izbori će rezultirati većom integracijom modalnih mreža: zračne luke, luke, željezničke, metro i autobusne stanice trebaju biti više povezane i pretvorene u multi modalne platforme za povezivanje putnika. Internetski informacijski i elektronički sustavi za rezervaciju i plaćanje koji uključuju sve načine prijevoza trebali bi podržavati multi modalno

² Projekt sufinanciran od strane EU fondova-OP konkurentnost i kohezija 2014-2020; ref. br. projekta KK.07.4.2.04.0001

³ Projekt sufinanciran od strane EU fondova-OP konkurentnost i kohezija 2014-2020; ref. br. projekta KK.07.4.2.04.0001

putovanje. Odgovarajući skup prava putnika mora pratiti i širu upotrebu kolektivnih načina prijevoza.“

Nadalje, među navodima Strategije – što treba učiniti, stoji: kvaliteta, dostupnost i pouzdanost prijevoznih usluga dobivat će sve veći značaj u narednim godinama, između ostalog zbog starenja stanovništva i potrebe za promoviranjem javnog prijevoza. Atraktivna učestalost, udobnost, jednostavan pristup, pouzdanost usluga i intermodalna integracija glavne su karakteristike kvalitete usluge. Dostupnost podataka o vremenu putovanja i alternativnim linijama podjednako je važna za osiguravanje neprekinute mobilnosti od vrata do vrata, kako za putnike, tako i za teret.

Iz prethodno navedenog, ali i ostalih (ovdje nenavedenih) zaključaka Bijele knjige, proizlazi da su nastojanja uspostave integriranog prijevoza, u skladu sa predmetnim strateškim dokumentom.

Paket urbane mobilnosti

U sklopu paketa urbane mobilnosti, centralni dokument jest onaj naziva „Zajedno ka konkurentnoj i resursno učinkovitoj mobilnosti“.

Taj dokument ima za cilj pojačati potporu europskim gradovima u rješavanju problema urbane mobilnosti. Potrebna je velika promjena u pristupu urbanoj mobilnosti kako bi se osiguralo da se europska urbana područja razvijaju održivim putem i da su ispunjeni ciljevi EU-a za konkurentni i resursno učinkovit europski prometni sustav.

U sklopu dokumenta se propagira i izrada Planova održive urbane mobilnosti, gdje se navodi: Planovi održive urbane mobilnosti temelje se na uravnoteženom razvoju i boljoj integraciji različitih modova urbane mobilnosti.

Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske (2017.-2030.)

U sklopu Strategije prometnog razvoja se već u analizi postojećeg stanja, odnosno hipoteza, navodi: „Javni prijevoz u Republici Hrvatskoj trenutno nije integriran jer ne postoje usuglašeni redovi vožnje, kao ni sustavi za prodaju jedinstvenih karata za prijevoz raznim oblicima javnog prijevoza. Intermodalni terminali, koji omogućuju prelazak s jedne na drugu vrstu prijevoza, ne postoje, odnosno iznimno su rijetki. Na određenim linijama autobusni i željeznički promet prometuju na paralelnim trasama Da bi se stanje poboljšalo, nužno je povećati udio javnog i nemotoriziranog prijevoza (pješači i biciklisti) u ukupnoj strukturi prometa. Da bi se to ostvarilo, jedan od prioriteta je povećati učinkovitost te fizičku, operativnu i organizacijsku integraciju svih oblika prijevoza: željezničkog, autobusnog i tramvajskog.“

Na temelju utvrđenog stanja, u strategiji su predviđeni specifični ciljevi koji se fokusiraju na potrebu integracije poput:

- opći ciljevi - CO8 – Poboljšati integraciju prometnih modova u Hrvatskoj (upravljanje, ITS, VTMS, P&R itd.);
- specifični ciljevi za javni prijevoz i oblike prijevoza s nultom emisijom štetnih plinova - SC3 – Bolje integrirati međunarodni/nacionalni prometni sustav u sustave lokalnog i regionalnog prijevoza (putnička čvorišta, integrirani sustav naplate itd.);
- specifični ciljevi za željeznički prijevoz - SC4 – Bolje integrirati željeznički sustav u sustave lokalnog prometa (sigurnost i zaštita na stanicama, veze s drugim oblicima prijevoza itd.).

Na temelju ciljeva, definirane su i mjere koje naglašavaju potrebu integracije:

G.7 Reorganizacija prometnog sustava radi veće financijske održivosti;

U.13 Naplata vozarina i zajednički sustavi karata;

U.18 Reorganizacija prometa.

Uspostava IPP-a je u skladu sa ciljevima i mjerama Strategije prometnog razvoja.

Nacionalni plan oporavka i otpornosti 2021-2026

U Nacionalnom planu oporavka i otpornosti 2021 – 2026, u poglavlju; C1.4. Razvoj konkurentnog, energetski održivog i učinkovitog prometnog sustava, navodi se potreba „**Uspostave prometnih uprava radi osiguranja jedinstvene i usklađene mreže javnog prijevoza na području cijele Hrvatske.** „

Cilj je da prometne uprave upravljaju javnim prijevozom na svom području i surađuju sa susjednim prijevoznim upravama u stvaranju jedinstvene i usklađene mreže javnog prijevoza.

Trenutno na prostoru RH ne postoji niti jedna prometna uprava, a na temelju osnivačkih akata i usvojene misije i vizije Društvo IPZP bi trebalo postati prva prometna uprava u RH, kada osnivači Društva prenesu na Društvo potrebne ovlasti iz domene javnog prijevoza putnika. Uspostava prometnih uprava je važna, jer bi one usklađivale sve prometne sustave, provodile istraživanja i planirale promet koji se kasnije ugovara s operaterima javnog prijevoza. Uz to, prijevozne uprave bi trebale pratiti provedbu ugovora o javnim uslugama i prikupljati prihode od karata koje kasnije raspoređuje po prijevoznicima.

Razvojna strategija Grada Zagreba za razdoblje do 2020. godine;

Unutar predmetne strategije prepoznat je razvojni problem: „Nepostojanje integriranog sustava javnog prijevoza grada i okolnih županija,„ te je u razvojnim potrebama definirano uvođenje istog.

Sukladno prethodno navedenom, u SWOT analizi prostora se u slabostima navodi: „Slabosti prometne i komunalne infrastrukture odnose se prvenstveno na djelomičnu nepokrivenost rubnih gradskim područjima komunalnom infrastrukturom, nedovoljno korištenje željezničkog putničkog prijevoza te nepostojanje P&R i B&R usluga, prometnu zagušenost određenih područja, nepostojanje integriranog sustava javnog putničkog prijevoza Zagreba i okolice te djelomično zastarjelu mrežu komunalne infrastrukture (veliki gubici vode, troškovi održavanja), nerazvijena komunikacijska mreža optičkih kabela i dr.“, a u prilikama se navodi: „Značajno unapređenje za prometni sektor donijeti će priprema i implementacija planova za razvoj integriranoga javnog prijevoza Grada Zagreba, Zagrebačke i Krapinsko-zagorske županije.“

U svrhu rješavanja prepoznatih problema, unutar cilja 4. Unapređivanje prostornih kvaliteta i funkcija grada, navodi se prioritet 4.6. Unapređivanje regionalne prometne povezanosti i mjera 4.6.2. Razvoj integriranog javnog prijevoza.

Nastojanja oko uspostave IPP-a su u skladu sa prethodno navedenim ciljem, prioritetom i mjerom.

Županijska razvojna strategija Zagrebačke županije do 2020.

I u ovoj strategiji su prepoznati problemi koji postoje i potreba za uvođenjem integriranog prijevoza putnika. U skladu sa tim predviđen je slijedeći prioritet i mjera: prioritet 2.2. Razvijena komunalna i prometna infrastruktura i mjera 2.2.1. Razvoj prometne infrastrukture i unapređenje prometne povezanosti. Unutar planiranih aktivnosti navodi se:

- „unapređenje županijskog javnog linijskog i integriranog javnog linijskog (cestovnog, željezničkog, tramvajskog) prijevoza putnika, vodeći računa o održivosti prostorne mreže naselja“;
- „uspostava čvrste suradnje između Grada Zagreba, Krapinsko-zagorske i Zagrebačke županije na organizaciji i implementaciji projekta integriranog prijevoza putnika“;
- „izrada planske, studijske i projektne dokumentacije za organizaciju i implementaciju projekta integriranog prijevoza putnika (prometni savez, tarifna unija, automatska naplata i kontrola karata, informiranje putnika, inteligentno upravljanje prometom i dr.)“.

Nadalje, u strategiji je predviđen i strateški projekt Integrirani prometni sustav za Grad Zagreb, Zagrebačku i Krapinsko-zagorsku županiju. Dakle, uspostava IPP putem društva IPZP je u potpunosti u skladu sa strategijom.

Master plan prometnog sustava Grada Zagreba, Zagrebačke županije i Krapinsko-zagorske županije

Master plan prometnog sustava Grada Zagreba, Zagrebačke županije i Krapinsko-zagorske županije je strateški dokument koji definira ciljeve i mjere potrebne za razvoj prometnog sustava do 2030. godine. Ciljevi Master plana podijeljeni su na opće i specifične. Opći se odnose na ukupni prometni sustav, dok su specifični fokusirani na razvoj pojedine prometne grane. Opći cilj OC_FR_2 – Povećanje urbane i regionalne mobilnosti korištenjem integriranog javnog prijevoza te ostalih oblika prijevoza koji su ekološki, energetske i ekonomski prihvatljivi te smanjuju ovisnosti o korištenju osobnog automobila (a koji obuhvaća uspostavu integriranog prijevoza putnika i povećanje udjela održivih oblika u ukupnoj modalnoj razdiobi).

- Opći cilj_OC_FR_8 – Povećanje financijske održivosti prometnog sustava (koji obuhvaća uspostavu integriranog prijevoza putnika)
- Specifični cilj SC_FR_JP_1- Unaprjeđenje međusobne povezanosti većih urbanih središta javnim prijevozom (obuhvaća povećanje udjela putnika u javnom prijevozu u ukupnoj modalnoj raspodjeli i smanjenje vremena putovanja u odnosu na javni prijevoz)
- Specifični cilj SC_FR_JP_2- Unaprjeđenje povezanosti ruralnih područja javnim prijevozom s urbanim središtima na području obuhvata Master plana (obuhvaća povećanje udjela putnika u javnom prijevozu u odnosu na osobni automobil u prometnom povezivanju ruralnih sredina)

- Specifični cilj SC_FR_JP_3-Kvalitetnija integracija željeznice u gradski i prigradski javni prijevoz putnika (obuhvaća povećanje udjela putnika u željezničkom prijevozu u ukupnoj raspodjeli putovanja - modal split)

Mjere koje su povezane sa sustavom IPP-a:

- MJ_FR_JP_O1 – Uspostavljanje integriranog prijevoza putnika – mjera naglašava potrebu uspostave/unaprijeđenja/nadogradnje postojeće organizacije javnog prijevoza putnika te uspostavljanja i razvoj integriranog prijevoza putnika.

S tim u vezi u mjeri se navodi: - U postojećem stanju ne postoji integracija javnog prijevoza putnika na području Zagreba, Zagrebačke i Krapinsko-zagorske županije. Shodno tome **potrebno je odrediti prometnu upravu i dodijeliti joj ovlasti potrebne za uspostavu/unaprijeđenje/nadogradnju sustava za uspostavu i razvoj integriranog prijevoza putnika.**

Uspostava integriranog javnog prijevoza putnika na području obuhvata predstavlja jednu od glavnih mjera za ostvarivanje ciljeva povećanja udjela održivih oblika prometovanja, postizanja energetske učinkovitosti prometnog sustava te ravnopravnosti mobilnosti. Integrirani javni prijevoz na području obuhvata Master plana temelji se na objedinjavanju svih oblika javnog prijevoza u jedan cjeloviti sustav u kojem usklađeni vozni redovi omogućuju putnicima laka presjedanja po potrebi (između vlaka, tramvaja i autobusa) te omogućuju korištenje jedne prijevozne karte koja vrijedi za sve oblike prijevoza. Prijevoznici u sustavu javnog prijevoza time ne gube svoju poslovnu samostalnost, već s jedinstvenom prometnom upravom sklapaju višegodišnje ugovore o prijevozu na određenim linijama. Prometna uprava ima i zadatak harmonizirati cijeli sustav, odnosno, na osnovu istraživanja stvoriti integrirani sustav javnog prijevoza s odgovarajućim voznim redovima za sve kategorije stanovništva gradova i područja obuhvata Master plana. Za potrebe uspostave integriranog prijevoza putnika također je nužno i uvođenje tarifnog sustava za integrirani prijevoz putnika.

- MJ_FR_JP_O3 – Unaprjeđivanje i modernizacija sustava naplate voznih karata – mjera naglašava da je osnova sustava mogućnost za jednostavno korištenje javnog prijevoza putnika uz jedinstvenu prijevoznu kartu na cijelom području. Na području obuhvata Master plana javni prijevoz u postojećem stanju je organiziran u okviru željezničkog, autobusnog i tramvajskog podsustava. U postojećem stanju postoje velike razlike među sustavima naplate na svim razinama, počevši od terminalnih uređaja, vrste i tipa karata pa do centralnih sustava za obradu. Sustav naplate voznih karata treba biti jednostavno proširiv na druge načine prijevoza, tako da se postojeći mehanizmi izdavanja karata, naplate i korištenja karata mogu transparentno primijeniti na nove načine prijevoza uz eventualne izmjene koje bi pokrivale specifičnosti novog načina prijevoza. Poseban naglasak je potrebno staviti na suvremene prodajne kanale koji obuhvaćaju prodaju voznih karata i plaćanje usluga putem interneta i mobilnih aplikacija. Plaćanje vožnje treba biti po stvarnom korištenju usluge, odnosno po broju stanica ili po prijađenom putu i sl. Prilikom implementacije sustava naplate potrebno je uzeti u obzir i jednostavnost prikupljanja i obrade podataka o broju putovanja i navikama korisnika (npr. generiranje izvorišno/odredišnih matrica putovanja).

U završnom izvještaju Master plan prometnog sustava Grada Zagreba, Zagrebačke županije i Krapinsko-zagorske županije (Analiza postojećeg stanja i razvoj prometnog modela) u poglavlju SWOT analiza sažeti su glavni zaključci dijagnoze o postojećem stanju prometnog sektora unutar područja Master plana. U pronalaženju strateških čimbenika za buduće planiranje prometnog sektora, kao prilika, navodi se nova integrirana organizacija u sustavu javnog prijevoza putnika na području Master plan regije putem centra za integrirano upravljanje, temeljeno na zajedničkom tarifnom sustavu, zajedničkoj prijevoznj karti, integraciji prometnog sustava, jedinstvenom sustavu za informiranje putnika, koordinaciji i međusobnoj usklađenosti voznih redova između različitih pružatelja prijevoznih usluga. Time će se uspostaviti visoko organiziran i prepoznatljiv sustav javnog prijevoza, a najširi krug korisnika može dobiti zadovoljavajuću uslugu kroz razne kombinacije svih vidova javnog prijevoza, čime se prijevoz osobnim vozilima može staviti u drugi plan.

Sukladno gore navedenome, uspostava IPP putem društva IPZP je u potpunosti u skladu sa Masterplanom prometnog sustava grada Zagreba, Zagrebačke županije i Krapinsko-zagorske županije.

3. Vizija i misija Društva

Vizija

- Priprema i realizacija projekata vezanih uz uspostavljanje novog modela organizacije integriranog prijevoza putnika i upravljanje istim na teritorijalnim područjima osnivača Grada Zagreba, Zagrebačke županije i Krapinsko-zagorske županije
- Poboljšanje sigurnosti, pouzdanosti i učinkovitosti, održivog i ekološki prihvatljivog pružanja usluga javnog prijevoza putnika, zadovoljavajući za korisnike i operatore.

Misija

- Stvoriti strateški okvir za planiranje budućih prometnih potreba zagrebačkih regije na uspostavljanju i upravljanju integriranim prijevozom putnika
- Integrirati i koordinirati javni prijevoz putnika s ciljem postizanja javnih koristi od odgovarajućih, sigurnih, pouzdanih i pristupačnih prijevoznih usluga.

Vizija i Misija Društva usvojene od strane Skupštine Društva 2018. g.

4. Zakonodavni okvir

Javni cestovni prijevoz putnika u Republici Hrvatskoj se još uvijek u svom najvećem dijelu (gledajući postojeće međuzupanijske i županijske linije) odvija uglavnom na komercijalnoj osnovi uz sufinanciranje samo određenih kategorija korisnika usluga (prijevoz učenika osnovnih i srednjih škola, prijevoz otočnog stanovništva, prijevoz osoba s invaliditetom i slično), što je dovelo do ukidanja autobusnih linija u pojedinim područjima gdje se nije mogla postići komercijalna rentabilnost linija, posebno u slabo naseljenim područjima, zbog čega građani koji žive na tim područjima nemaju nikakvu mogućnost korištenja javnog prijevoza ili nemaju odgovarajuće dostupnu autobusnu liniju koje bi im omogućavala postizanje mobilnosti i omogućila dostupnost do domova zdravlja, bolnica, osnovnih i srednjih škola, banaka, administrativnih središta općina i gradova i sl.

Uredba (EZ) br. 1370/2007 temeljni je zakonski akt u domeni javnog prijevoza putnika na području EU, a zakoni država članica imaju manju snagu u odnosu na ovu temeljnu Uredbu. Na području RH potrebno je uzeti u obzir slijedeću zakonsku i podzakonsku regulativu u domeni organizacije sustava javnog prijevoza putnika:

- A. Uredba (EZ) br. 1370/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2007. o uslugama javnog željezničkog i cestovnog prijevoza putnika
- B. Zakon o prijevozu u cestovnom prometu (NN 41/18, 98/19, 30/21, 89/21, 114/22)
- C. UREDBA (Vlade RH) O POSTUPKU SKLAPANJA UGOVORA O JAVNIM USLUGAMA (od 22.4.2021.) (NN 43/21)
- D. ODLUKA (Vlade RH) O IZNOSIMA SUFINANCIRANJA, MJERILIMA I KRITERIJIMA ZA SUFINANCIRANJE JAVNE USLUGE U CESTOVNOM PRIJEVOZU PUTNIKA (od 11.6.2021.) (NN 65/21)
- E. Pravilnik o obavljanju javnog linijskog prijevoza putnika u cestovnom prometu (NN 116/19)

Vlada RH 2021. godine donosi gore navedenu Uredbu i Odluku (navedene pod C i D), te se po prvi puta omogućava regionalnim jedinicama lokalne samouprave (županijama) da na svom području koriste državna sredstva za subvenciju troška županijskih i međuzupanijskih linija (linija između dvije ili više županije, kraćih od 100 km) - pri čemu se iz proračuna RH osigurava do 75 % predmetnog troška, a iz proračuna županije 25 %.

UREDBA (EZ) BR. 1370/2007 EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA OD 23. LISTOPADA 2007. O USLUGAMA JAVNOG ŽELJEZNIČKOG I CESTOVNOG PRIJEVOZA PUTNIKA

Uredba daje temeljni okvir na osnovu kojeg je potrebno organizirati usluge javnog prijevoza putnika, sukladno ciljevima Bijele knjige kako bi se postigla sigurna, učinkovita i visokokvalitetna usluga javnog prijevoza putnika kroz uređeno tržišno natjecanje.

S obzirom na to da se pojedine usluge prijevoza putnika ne mogu obavljati na komercijalnoj osnovi, u tom slučaju nadležna tijela trebaju osigurati pružanja usluge. U takvim uvjetima Uredba definira moguće mehanizme:

- dodjelu isključivih prava prijevoznicima u javnom prijevozu putnika
- dodjelu financijskih naknada prijevoznicima

- određivanje općih pravila za obavljanje javnog prijevoza koja su primjenjiva na sve prijevoznike

Pored ostalih odredbi, Uredba definira slijedeće:

- „nadležno tijelo” znači svako tijelo javne vlasti ili skupinu tijela javne vlasti države članice ili država članica s ovlastima intervencije u javni prijevoz putnika na danom zemljopisnom području, odnosno svako tijelo kojem je dana takva ovlast
- integrirane usluge javnog prijevoza putnika” znači međusobno povezane usluge prijevoza unutar određenog zemljopisnog područja s jedinstvenom informacijskom službom, sustavom izdavanja karata i voznim redom.
- „unutarnji operater” znači zasebna pravna osoba nad kojom lokalno nadležno tijelo, ili u slučaju skupine tijela barem jedno lokalno nadležno tijelo, ima nadzor sličan onom nad vlastitim službama.
- Sva nadležna tijela koja su se opredijelila za treću stranu koja nije njihov unutarnji operater sklapaju ugovore o javnim uslugama na temelju konkurentnog postupka nadmetanja, osim u slučajevima opisanim u stavcima 4., 5. i 6. Postupak usvojen za konkurentsko nadmetanje treba biti otvoren za sve operatere i pravedan te poštovati načela transparentnosti i nediskriminacije. Nakon podnošenja ponuda i mogućeg predizbora, postupak može uključivati pregovore u skladu s ovim načelima da bi se odredio najbolji način ispunjavanja posebnih ili složenih uvjeta.

ZAKON O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU

Članak 33. stavak 6 Zakona **daje mogućnost sklapanja ugovora o javnoj usluzi prijevoza i za međužupanijske linije** čija duljina u jednom smjeru prema daljinaru ne prelazi 100 kilometara na dvije ili više jedinica područne (regionalne) samouprave.

Članak 52. stavak 8. navodi: »**usluga integriranog javnog prijevoza putnika – IPP**« je usluga koja obuhvaća **međusobno povezane usluge javnog prijevoza putnika unutar određenog zemljopisnog područja s jedinstvenom informacijskom službom, jedinstvenom voznom kartom, odnosno tarifnim sustavom i jedinstvenim voznim redom.**

Davanje ovlasti društvu IPZP moguće je temeljem važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, naime u članku 55. Zakona navodi se da je **Nadležno tijelo za usluge integriranog prijevoza putnika, kada se usluga integriranog prijevoza putnika pruža na području više jedinica područne (regionalne) i/ili lokalne samouprave – Ministarstvo, odnosno pravna osoba koju su jedinice područne (regionalne) samouprave osnovala radi integracije sustava - što je u slučaju zagrebačke regije društvo IPZP koje je osnovano od strane Grada Zagreba, Zagrebačke županije i Krapinsko-zagorske županije.**

UREDBA (Vlade RH) O POSTUPKU SKLAPANJA UGOVORA O JAVNIM USLUGAMA (od 22.4.2021.)

U nastavku se navode bitni dijelovi Uredbe, koje je potrebno uzeti u obzir prilikom kreiranja Mreže linija na području županije i između dvije ili više županija:

- Članak 3.

(1) Postupak sklapanja ugovora o javnim uslugama provode i ugovaraju jedinice područne (regionalne) samouprave, odnosno Grad Zagreb.

(2) Postupak sklapanja ugovora o javnim uslugama na temelju članka 2. stavka 2. ove Uredbe obuhvaća:

a) utvrđivanje mreže linija u skladu s člankom 33. stavcima 5. i 6. Zakona **(st. 6 Zakona odnosi se na MŽ linije do 100 km za koje dvije Županije potpisuju Ugovor o javnoj usluzi)** (st. 5 odnosi se na obvezu Županije da prilikom izrade Mreže linija uzme u obzir prijevoznu potražnju i ponudu)

b) sklapanje ugovora o javnim uslugama sukladno članku 15. Pravilnika.

(3) Prije početka postupka sklapanja ugovora o javnim uslugama javnim nadmetanjem nadležna jedinica područne (regionalne) samouprave, odnosno Grad Zagreb dužna je u Službenom listu Europske unije objaviti podatke iz članka 7. stavka 2. Uredbe (EZ) br. 1370/2007, najmanje godinu dana prije početka postupka sklapanja ugovora o javnim uslugama.

- Članak 4.

(1) Mrežu linija za obavljanje županijskog linijskog prijevoza putnika na svom području, a u svrhu sklapanja ugovora o javnim uslugama, određuje nadležno upravno tijelo jedinice područne (regionalne) samouprave, odnosno Grad Zagreb.

(3) Ako dio mreže linija obuhvaća komercijalno isplative linije, nadležno upravno tijelo mora procijeniti da li je opravdano uključivanje istih u mrežu linija iz stavka 1. ovoga članka. Smatra se da je opravdano uključivanje ovih linija, ako bi se istima prihodi od rentabilnih linija usmjerili u nerentabilne linije, te time umanjila izdvajanja iz javnih sredstava.

ODLUKA (Vlade RH) O IZNOSIMA SUFINANCIRANJA, MJERILIMA I KRITERIJIMA ZA SUFINANCIRANJE JAVNE USLUGE U CESTOVNOM PRIJEVOZU PUTNIKA (od 11.6.2021.)

U nastavku se navode bitni dijelovi Odluke Vlade RH, koje je potrebno uzeti u obzir prilikom kreiranja Mreže linija na području županije i između dvije ili više županija:

Vlada Republike Hrvatske sufinancirat će javnu uslugu u cestovnom prijevozu putnika ugovorenu između jedinica područne (regionalne) samouprave i prijevoznika **u razdoblju od 2021. do 2027.** u godišnjem iznosu utvrđenom u državnom proračunu Republike Hrvatske do najviše 428.116.733,00 kuna.

Godišnji iznos iz stavka 1. ove točke raspodijelit će se jedinicama područne (regionalne) samouprave i to u iznosu do maksimalno 75% iznosa javne usluge koju je ugovorila pojedina jedinica područne (regionalne) samouprave, a najviše do iznosa koji će se utvrditi tablicom raspodjele iz točke IV. stavka 5. ove Odluke.

Ugovorima o javnoj usluzi, do iznosa iz stavaka 1. i 2. ove točke, mora se osigurati sljedeće:

- prijevoz redovitih učenika srednjih škola i
- prijevoz određenih kategorija otočnog stanovništva koje imaju pravo na povlaštenu cestovni prijevoz prema zakonu kojim se uređuje način upravljanja i politika razvoja hrvatskih otoka.

PRAVILNIK O OBAVLJANJU JAVNOG LINIJSKOG PRIJEVOZA PUTNIKA U CESTOVNOM PROMETU

Ovim se Pravilnikom propisuju način i postupak usklađivanja vozničkih redova, dokumentacija potrebna za izdavanje dozvola za javni linijski prijevoz putnika, postupak izdavanja dozvola te obrazac dozvola za javni linijski prijevoz, dokumentacija potrebna za sklapanje ugovora o prijevozu kao javnoj usluzi te postupak sklapanja ugovora o prijevozu kao javnoj usluzi.

S ciljem nadoknade troškova nastalih pružanjem javne usluge prijevoza, Pravilnik definira i osnovne detalje Ugovora o javnoj usluzi.

Članci 11. do 17. definiraju sve potrebne dijelove i sastav ugovora o javnoj usluzi:

- općenite elemente
- odgovornost raspisivaatelja javnog natječaja za ugovor o javnoj usluzi
- najmanji sadržaj javnog natječaja za dodjelu ugovora o javnoj usluzi
- sadržaj minimalne dokumentacije prijevoznika za sklapanje ugovora o javnoj usluzi

- najmanji sadržaj ugovora o javnoj usluzi
- izvori financiranja javne usluge (detaljnija razrada u samom Ugovoru o javnoj usluzi)
- provođenje nadzora nad provođenjem ugovora o javnoj usluzi

Vezano uz postojeću zakonsku regulativu bitno je naglasiti slijedeće:

1. Dva su temeljna zakonska dokumenta koja navode nužnost uspostave prometne uprave (nadležnog tijela za javni prijevoz putnika) u svrhu integracije javnog prijevoza putnika:
 - Uredba EZ broj 1370/2007 EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA od 23. listopada 2007. o uslugama javnog željezničkog i cestovnog prijevoza putnika
 - Zakon o prijevozu u cestovnom prometu (NN, br. 41/18, 98/19, 30/21, 89/21, 114/22)

Uredbom EU 1370/2007 i gore navedenim zakonom dana je mogućnost uspostave prometne uprave za javni prijevoz putnika (nadležnog tijela) u svrhu integracije javnog prijevoza putnika (glava V. Zakona - Integrirani prijevoz putnika u unutarnjem prometu) i definirani su osnovni pojmovi vezani uz IPP:

- mogućnost pružanja usluge IPP-a (na geografski određenom području);
- ciljevi sklapanja Ugovora o pružanju usluge IPP i obvezni prilozi tog ugovora;
- ugovor koji se sklapa sa prijevoznikom ima karakter ugovora o pružanju javne usluge (i treba biti u skladu sa Uredbom 1370/2007 i Uredbom 2016/2338);
- navodi se da je za upravljanje sustavom javnog prijevoza odgovorno „nadležno tijelo“

U Članku 55. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu navodi se: **Nadležno tijelo za usluge integriranog prijevoza putnika, kada se usluga integriranog prijevoza putnika pruža na području više jedinica područne (regionalne) i/ili lokalne samouprave – Ministarstvo, odnosno pravna osoba koju su jedinice područne (regionalne) samouprave osnovale radi integracije sustava, što je u slučaju zagrebačke regije društvo IPZP koje je osnovano od strane Grada Zagreba, Zagrebačke županije i Krapinsko-zagorske županije.**

Nastavno na navedeno, **na osnovu postojećih zakonskih odredbi moguća je uspostava integriranog javnog prijevoza putnika na području određene geografske regije**, za što je potrebno davanje ovlasti Društvu od strane njegovih osnivača, kako bi Društvo u potpunosti moglo provoditi aktivnosti potrebne za organizaciju i nadzor nad obavljanjem ugovora o javnoj usluzi, te aktivnosti vezane uz integraciju javnog prijevoza putnika.

2. U zakonskoj regulativi postoje nedostaci koje zakonodavni okvir nije regulirao, prije svega u dijelu koji se odnosi na financiranje sustava javnog prijevoza, obavezu sufinanciranja javne usluge prijevoza dana je samo jedinicama područne (regionalne) samouprave, a ne i jedinicama lokalne samouprave, kao niti nadležnom ministarstvu RH.
S tim u vezi društvo IPZP je predložilo nadležnom ministarstvu (MMPI) da se izvrše izmjene i dopune u Zakonu o prijevozu u cestovnom prometu.

3. Člankom 118. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu dani su rokovi za transformaciju starog prijevoznog sustava (temeljenog na županijskim dozvolama izdanim od strane županija i međuzupanijskim dozvolama koje su izdane od strane MMPI), citirano iz članka 118. Zakona:

- (1) Jedinice lokalne samouprave na čijem području će se organizirati i provoditi komunalni prijevoz putnika s prijevoznicima će sklopiti ugovor o komunalnom prijevozu putnika sukladno odredbama članka 33. stavka 1. ovoga Zakona i sukladno odredbama Uredbe (EZ) br. 1370/2007, najkasnije u roku do 30. studenoga 2019.
- (3) Županije će sklopiti ugovore o javnoj usluzi za obavljanje županijskog linijskog prijevoza putnika sukladno odredbama članka 33. stavaka 2. i 7. ovoga Zakona i sukladno odredbama Uredbe (EZ) br. 1370/2007 najkasnije u roku do 30. studenoga 2019., osim kada je županijski linijski prijevoz putnika reguliran ugovorom o integriranom prijevozu putnika.

Gore citirani zakonski propisan rok za sklapanje Ugovora o javnoj usluzi nije proveden, a samo su 2 županije u RH do 31.12.2022. sklopile Ugovore o javnoj usluzi za linije u županijskom prijevozu – sve navedeno usporava i prijeći uspostavu IPP-a (integriranog prijevoza putnika), jer prijevoznici koji imaju županijske dozvole i međuzupanijske dozvole obavljaju prijevoz na komercijalnoj osnovi ne mogu primati subvencije od JLS, županije i/ili MMPI, a prijevoznici nemaju obavezu surađivati sa prometnom upravom i/ili nadležnim tijelom za javni prijevoz putnika u smislu usklađenja voznih redova, a zbog visokih cijena prijevoznih karata građani izbjegavaju korištenje njihovih prijevoznih linija), pa je s tim u vezi društvo IPZP predlagalo MMPI odgovarajuće izmjene i dopune zakonske regulative kako bi se što prije postigli preduvjeti za uspostavu IPP-a za području zagrebačke regije.

5. Ostvarenje planiranih poslovnih ciljeva Društva za razdoblje siječanj-prosinac 2022.

Tijekom 2022. godine Društvo je u suradnji sa stručnim službama partnera realiziralo dio aktivnosti sukladno Planu poslovanja. Za dio planiranih aktivnosti koje nisu realizirane u poglavlju 5.5 dana su obrazložena.

U nastavku slijedi status najznačajnijih projekata na dan 31. prosinca 2022. godine.

5.1. Izrada Studije izvodljivosti sustava automatske naplate i kontrole voznih karata u sustavu IPP-a

Izvoditelji: zajednica gospodarskih subjekata Dyvolve d.o.o. iz Zagreba i Elipsa - S.Z. d.o.o. iz Zagreba

Vrijednost projekta: 615.000,00 kuna bez PDV-a, odnosno 768.750,00 kuna s PDV-om.

Trajanje projekta: 07. listopada 2021. - 21. lipnja 2022.

Opis projekta: Cilj projekta je uvođenje sustava automatske naplate i kontrole vozničkih karata u sustavu IPP-a čime će se osigurati kvalitetna prijevozna usluga od početka do kraja putovanja uvođenjem jedinstvene karte, sa mogućnošću praćenja lokacije na kojoj je putnik ušao u vozilo i lokaciju (stanice) na kojoj je putnik napustio vozilo. Poznavanje jedinstvene lokacije vozila u trenutku početka i kraja putovanja omogućava precizno određivanje svih parametara putovanja, a samim time i njegovu cijenu kao i odnos za raspodjelu prihoda prema svim pružateljima usluga tijekom putovanja.

Studija izvodljivosti za sustav za automatsku naplatu i validaciju prijevoznih karata korisnika IPP u sustavu javnog prijevoza putnika na području grada Zagreba, Zagrebačke županije i Krapinsko-zagorske županije dio je aktivnosti vezanih uz uspostavu modela integriranog prijevoza putnika na području navedenih jedinica kao strateškog projekta za ostvarenje potencijala teritorijalnog razvoja. Izrađena Studija jedan je od preduvjeta ostvarivanja mogućnosti sufinanciranja projekta putem bespovratnih sredstava iz EU fondova.

Cilj ove Studije jest bolja organizacija javnog prijevoza u segmentu naplate prijevoznih karata kroz uspostavu zajedničkog sustava za automatsku naplatu i validaciju prijevoznih karata na području grada Zagreba, Zagrebačke županije i Krapinsko-zagorske županije koji obuhvaća informacijsko rješenje/aplikaciju koja će podržati kupnju i korištenje prijevozne karte u različitim vidovima prijevoza koje pružaju različiti dionici/prijevoznici/operatori u javnom prijevozu putnika putem pratećih hardware-a i software-a.

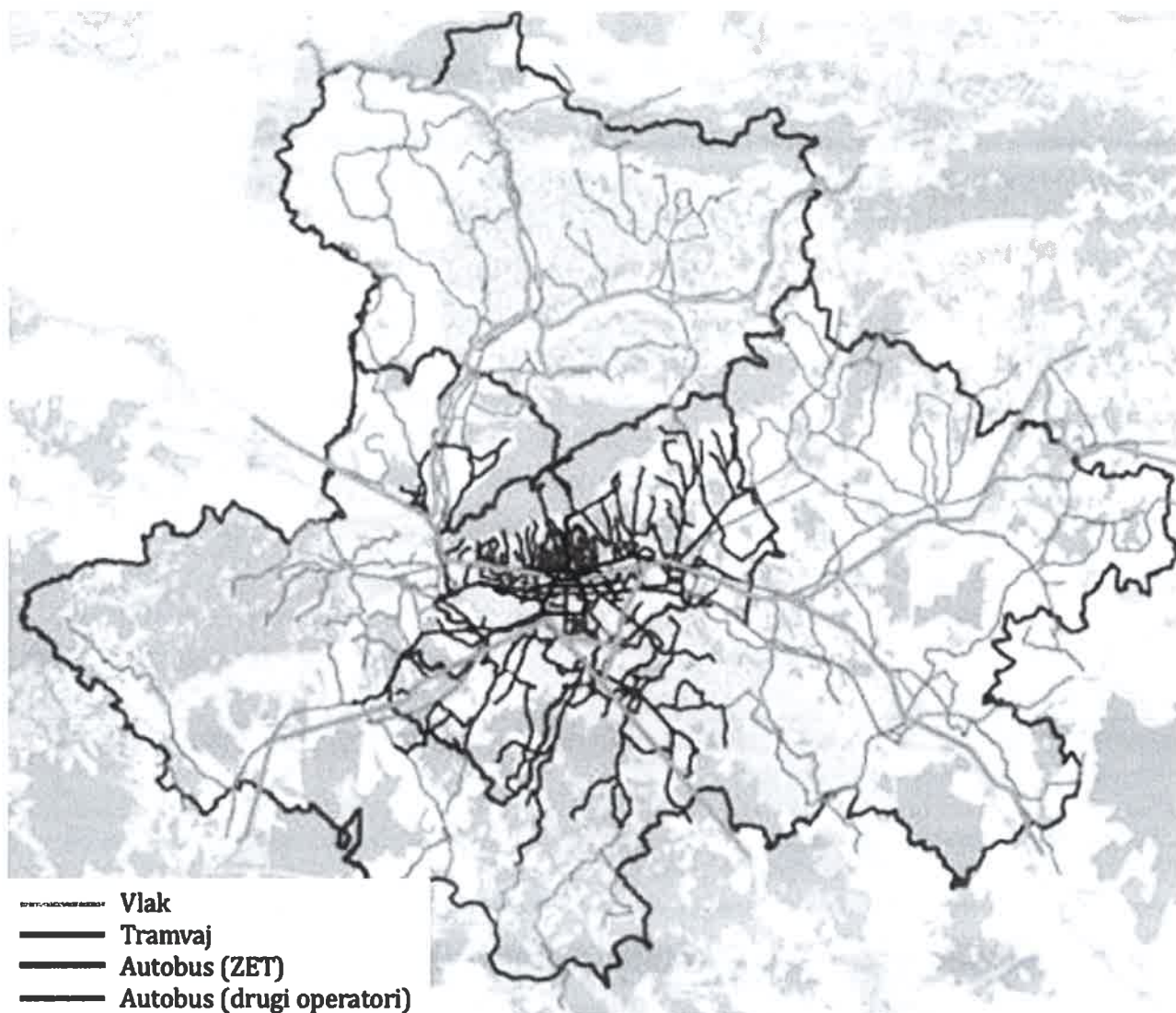
Glavna poglavlja izrađene Studije su:

- Opis nosioca projekta i dionika, strateškog i institucionalnog okvira i socio-ekonomskog konteksta
- Opis projekta i njegovih utjecaja (definicija problema, opis trenutnog stanja), ciljevi i identifikacija projekta
- Analiza izvedivosti i opcija, i definiranje mjera za realizaciju odabrane opcije
- Plan implementacije, financijska i ekonomska analiza, analiza rizika i sažetak projekta
- Finalna studija
- Projektni zadatak i tehnički zahtjevi vezani uz nabavu Sustava

Studija izvodljivosti izrađena je u periodu od 07. listopada 2021. do 21. lipnja 2022., tijekom izrade studije održani su sastanci sa relevantnim dionicima (predstavnici prijevoznih operatera) radi dobivanja ulaznih podataka za potrebe izrade analize tehničkih i operativnih segmenata koji su ključni za razradu projektnih aktivnosti.

Održani su svi redoviti mjesečni sastanci, te je u navedenom periodu Izvoditelj dostavio projektne isporučevine, kako je i definirano troškovničkim stavkama.

Modernizacija i povezivanje postojećih sustava za naplatu i validaciju karata prijevoznika i uvođenje integrirane karte u javnom prijevozu povećavaju intermodalnost, u kontekstu postojećih prijevoznika i modova povezanih u sustav, ali i potencijalnih dodatnih prijevoznika i modova prijevoza na koje bi se u budućnosti mogla proširiti upotreba integrirane karte.



Slika 1. Mreža javnog prijevoza na području Zagrebačke regije (Grada Zagreb, Zagrebačka županija, Krapinsko – zagorska županija)

Jedan od glavnih ciljeva projekta je promjena udjela u modalnoj razdiobi putovanja u korist održivih oblika, tj. u korist javnog prijevoza. Najveći naglasak je na korisnicima automobila koji su potencijalni budući korisnici javnog prijevoza te istraživanju njihovih sklonosti i uvjeta pod kojima bi promijenili način putovanja. Gradovi diljem svijeta susreću se s istim problemom. Izražena su sve veća prometna zagušenja, onečišćenja i pogoršanje kvalitete života stanovnika. U urbanim sredinama poduzimaju se aktivnosti koje su usmjerene na smanjenje udjela osobnih automobila i povećanje udjela korisnika u javnom prijevozu.

Uvođenje pametnih kartica u javnom prijevozu utječe na povećanje udjela u modalnoj razdiobi putovanja. Studija slučaja uvođenja pametnih kartica u danskom gradu Aalborgu pokazala je zadovoljavajuće rezultate. U sklopu projekta „Archimedes“ provedeno je nekoliko mjera u gradu, uključujući uz uvođenje integrirane beskontaktna kartice (koja je koncipirana ne samo kao čip karta za prijavu/odjavu u sustavu već i kao sredstvo kupnje redovnih karata) i korištenje biogoriva te modernizaciju sustava putnih informacija u sustavu javnog prijevoza. Provedeno je brojenje putnika u javnom prijevozu prije i nakon provedbe svih mjera, te je utvrđen porast od 6,2% u razdoblju od jedne godine. Zaključuje se da se uvođenjem naprednog i integriranog sustava naplate

i validacije karata povećava kvaliteta usluge javnog prijevoza, a takav sustav utječe na veću motivaciju za korištenjem održivih oblika putovanja, prvenstveno od strane korisnika automobila.

Koristi modalnog pomaka s individualnog automobilskeg prijevoza prema javnom prijevozu očituju se u: većim financijskim uštedama za korisnika i većoj efikasnosti javnog prijevoza, većoj mobilnosti, smanjenju prometnih zagušenja, povećanju sigurnosti prijevoza, redukciji stakleničkih plinova i zagađenja zraka te smanjenju ostalih vanjskih troškova (eksternalija).

Korištenje osobnih vozila za svakodnevna putovanja povećava dnevne financijske troškove *građana* te stvara dodatne troškove u području redovnog održavanja automobila, pri čemu trošak goriva predstavlja jedan od najznačajnijih varijabilnih troškova korištenja osobnog automobila. Uz trošak goriva (koji na dan 2. lipanj 2022. u RH iznosi okvirno 14 HRK po litri) značajne troškove vezane uz osobne automobile predstavljaju trošak parkinga, čišćenja, amortizacije, održavanja i osiguranja.

S obzirom da će se realizacijom ulaganja u sustav naplate i validacije karata povećati učinkovitost i dostupnost javnog prijevoza, očekuje se kako će dio korisnika za kraća putovanja unutar grada koristiti javni prijevoz umjesto osobnih automobila i na taj način ostvariti uštede prvenstveno u troškovima goriva, parkinga i održavanja.

Uz uštedu korisnika koji će zamijeniti individualni automobilski prijevoz javnim prijevozom, manje uštede bi trebali generirati i postojeći korisnici javnog prijevoza, prvenstveno temeljem integracije karata prijevoznika na području IPP-a kao rezultat provedbe projekta.

Također, predviđeno je skraćanje vremena putovanja temeljem skraćenog vremena ukrcaja u vozila javnog prijevoza i odnosi se isključivo na autobusni prijevoz (obzirom da se proces ukrcaja putnika u tramvajskom i željezničkom prijevozu odvija neovisno o validaciji prijevoznih karata). Zasebno je izračunata ušteda u vremenu putovanja za autobuse ZET-a i za autobuse regionalnih prijevoznika. U slučaju ZET-a, procijenjena ušteda se bazira na skraćenom vremenu validacije pojedinačnih papirnatih karata u vozilima, obzirom da će provedbom projekta karte biti moguće skenirati putem barkoda, što će predstavljati brži način validacije od trenutnog poništavanja karata. U slučaju regionalnih prijevoznika, procijenjena ušteda se, uz uštedu temeljem skraćenog vremena validacije (provjere) pojedinačnih karata dodatno bazira na prelasku s kupnje pojedinačnih papirnatih karata gotovinom kod vozača (za putnike koji ne posjeduju mjesečne ili godišnje karte) na kupnju karata u digitalnom formatu van vozila, uzevši u obzir da su postojeće mogućnosti kupnje karata van vozila bile iznimno ograničene.

U nastavku je kratak pregled iz izrađene prezentacije o rezultatima Studije:

Odabrano rješenje integriranog sustava naplate karata- IPZP

dyolve

Elipsa-s.z.

0. Ponuda prijevoznih karata: pojedinačne, vrijednosne, jedinstvene (mogućnost plaćanja bankovnom karticom na pojedinim uređajima)

1. Kartomati: beskontaktno bankovno plaćanje; izrada i nadopuna vrijednosnih kartica na frekventnim mjestima



2. Prodaja karata kod vozača : izdavanje papirne karte IPZP-a, isključivo gotovinsko plaćanje



3. Prodaja karata na prodajnim mjestima: gotovina/bankovna kartica/pametni uređaji + izrada prijevoznih kartica na ključnim prodajnim mjestima



4. Validator: validiranje beskontaktnih prijevoznih kartica i papirnatih karata (uz mogućnost naknadne nadogradnje softvera za plaćanje bankovnom karticom)



5. Mobilni terminal za kontrolu karata od strane kontrolora:

naplata svih vrsta karata, validacija i ispis računa; brzo i jednostavno zbog ekrana na dodir



6. Mobilni terminal za kontrolu karata od strane vozača validacija karata (uz mogućnost naknadne nadogradnje softvera za plaćanje bankovnom karticom)



Odabrano rješenje integriranog sustava naplate karata- IPZP

7. Nadogradnja prijevoznih karata: mogućnost plaćanja bankovnom karticom na svim uređajima

8. Nadogradnja funkcionalnosti validatora : kupnja karata bankovnom karticom i brzo Pay-as-You-Go plaćanje bankovnom karticom

9. Mobilna aplikacija – modul za prodaju karata

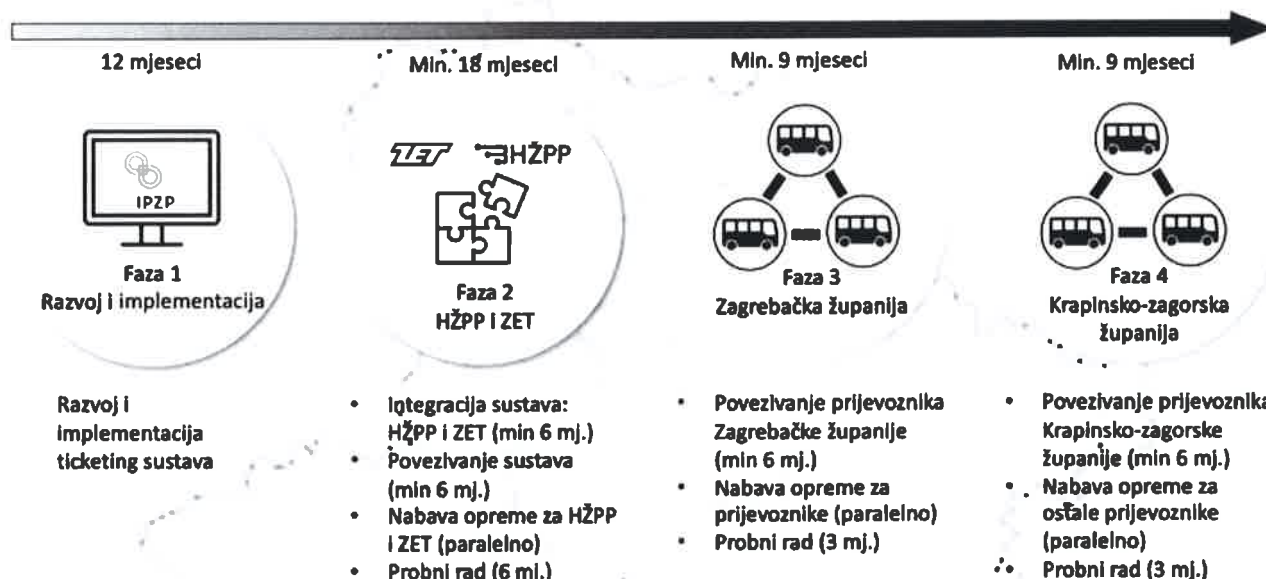
10. Web portal – modul za prodaju karata



	Stavka					
Prijevoznik	NFC kartica	Uređaj za prodaju karata kod vozača	Uređaj za kontrolu karata od strane kontrolora	Uređaj za prodaju karata na prodajnom mjestu operatora	Uređaj za izradu vrijednosnih i jedinstvenih personaliziranih kartica	Validator
Prikaz stavke						
ZET	220.000	0	300	15	1	2.590
HŽPP	0	0	0	0	0	584
Zagrebačka županija	110.000	368	0	19	12	0
Krapinsko-zagorska županija	40.000	229	0	18	13	0
Ukupno	370.000	597	300	52	26	3.174

Kartomati		
Vrsta intermodalnog čvora*	Razina 1	Razina 4
Prikaz stavke		
Nacionalni intermodalni čvor	2, 0, 0	2, 0, 0
Regionalni intermodalni čvor	2, 0, 0	-
Sektorski intermodalni čvor	4, 1, 1	-
Urbani regionalni intermodalni čvor	0, 6, 1	-
Urbani gradski intermodalni čvor	7, 0, 0	-
Lokalni intermodalni čvor	3, 6, 4	-
Ukupno	18, 13, 6	2, 0, 0

Plan provedbe projekta



Investicijski trošak, u HRK s PDV-om



Područje/dionik	Oprema sustava naplate i validacije karata	Programska podrška, mobilna i web aplikacija	Ukupno
1. Grad Zagreb	97.280.463,25	34.715.400,99	131.995.864,24
ZET (Grad Zagreb)	77.918.612,50	3.125.000,00	81.043.612,50
HŽPP	14.830.680,00	3.125.000,00	17.955.680,00
Grad Zagreb (IPZP)	4.531.170,75	28.465.400,99	32.996.571,74
2. Zagrebačka županija	9.694.612,81	11.860.583,74	21.555.196,56
Prijevoznici	6.573.250,00	-	6.573.250,00
Zagrebačka županija (IPZP)	3.121.362,81	11.860.583,74	14.981.946,56
3. Krapinsko-zagorska županija	6.083.042,69	7.116.350,25	13.199.392,93
Prijevoznici	4.501.750,00	-	4.501.750,00
Krapinsko-zagorska županija (IPZP)	1.581.292,69	7.116.350,25	8.697.642,93
UKUPNO	113.058.118,75	53.692.334,98	166.750.453,73

Studijom izvodljivosti definirana je etapnost izvođenja i razvoja sustava, te dana analiza troškova i koristi uvođenja izabranog modela (centralni informacijski sustav, uređaji za izdavanje karata, validatori, uređaji za kontrolu, centralni uređaji u vozilima, jedinstvena karta). U sklopu Studije izrađena je i Dokumentaciju za nabavu opreme (sukladno rezultatima Studije).

5.2. Izrade Studije izvodljivosti povezivanja gradova Samobor i Sveta Nedelja sa sustavom javnog prijevoza zapadnog dijela Grada Zagreba

Sukladno Planu provedbe Master plana te inicijativi društva IPZP i gradova Samobor i Sveta Nedelja pokrenute su aktivnosti radi izrade „Studije izvodljivosti optimalne prometne veze između grada Samobora, grada Sveta Nedelja i grada Zagreba“. Nakon konzultacija sa nadležnim Ministarstvom mora, prometa i infrastrukture i Jaspers timom zaključeno je da je u svrhu analize opravdanosti izvođenja traćničke veze potrebno pokrenuti izradu „Studije izvodljivosti optimalnog modela javnog prijevoza srednje/visokog kapaciteta između područja: grada Samobora, grada Sveta Nedelja i grada Zagreba“.

Specifičan geografski položaj mikro regije koju čine grad Samobor i grad Sveta Nedelja, a koja se nalazi uz samu granicu sa Republikom Slovenijom te u neposrednoj blizini grada Zagreba, čini ovu mikro regiju važnim raskrižjem regionalnih i europskih prometnih tokova i značajnim tranzitnim područjem. Gradovi Samobor i Sveta Nedelja i okolna manja naselja zapadnog dijela Zagrebačke županije gravitiraju prema gradu Zagrebu, kao gospodarskom i društvenom centru regije i Republike Hrvatske. Ova su mjesta gospodarski i društveno usko povezana sa Zagrebom te mnogi stanovnici Samobora, Svete Nedelje, ali i okolnih naselja rade i školuju se u gradu Zagrebu odnosno pripadaju gravitacijskoj zoni dnevnih migracija grada Zagreba, također mnogi stanovnici grada Zagreba rade u proizvodnim pogonima u ovom dijelu Zgrebačke županije te postoji značajna dnevna migracija u oba smjera, što je utvrđeno Master planom prometnog sustava grada Zagreba, Zagrebačke županije i Krapinsko – zagorske županije.

Prometna povezanost gore spomenute „mikro regije“ temelji se isključivo na cestovnom prometu, odnosno od Zagreba do Svete Nedelje i Samobora moguće je doći jedino osobnim vozilom ili autobusnim prijevozom.

Željeznička uskotračna pruga na relaciji Zagreb – Samobor bila je izgrađena još u devetnaestom stoljeću, u promet je puštena 1901. godine pod nazivom „Samoborček“, a priključena je Gradskoj željeznici u Zagrebu 1950. godine. Zbog ubrzanog razvoja cestovne infrastrukture između Samobora i Zagreba te zbog nedovoljnih ulaganja u održavanje i modernizaciju usko traćne pruge „Samoborček“ je 1979. godine prestao prometovati.

Opterećenost cesta na području Zagreba i Zagrebačke županije kontinuirano raste posljednjih desetak godina. Zbog velikog broja putnika i vozila koja na dnevnoj razini putuju na relaciji Samobor – Sveta Nedelja – Zagreb cestovna infrastruktura je veoma opterećena, povećava se emisija štetnih plinova i zagađenje okoliša, a kapaciteti parkirališnih mjesta u gradu Zagrebu postaju nedostadni. Na sjevernoj strani predmetne mikro regije, zbog ne postojanja mostova preko rijeke Save, ne postoje prometne veze sa susjednom općinom Brdovec i susjednim gradom Zaprešićem (izuzev skele Medsave, koja je malog kapaciteta i slabo se koristi). Javni prijevoz putnika nije na zadovoljavajućoj razini, autobusne linije na području Samobora i Svete nedelje nisu usklađene, prijevozna karta je skupa za korisnike, nedovoljan je broj polazaka, brzina autobusa ograničena je propusnom moći postojećih cestovnih prometnica.

S obzirom da postojeće stanje u prometu ne odgovara stvarnim potrebama stanovnika grada Samobora i grada Svete Nedelje za javnim prijevozom unutar predmetne mikroregije i prometnom potražnjom prema gradu Zagrebu, ovom je Studijom potrebno sveobuhvatno analizirati prometno

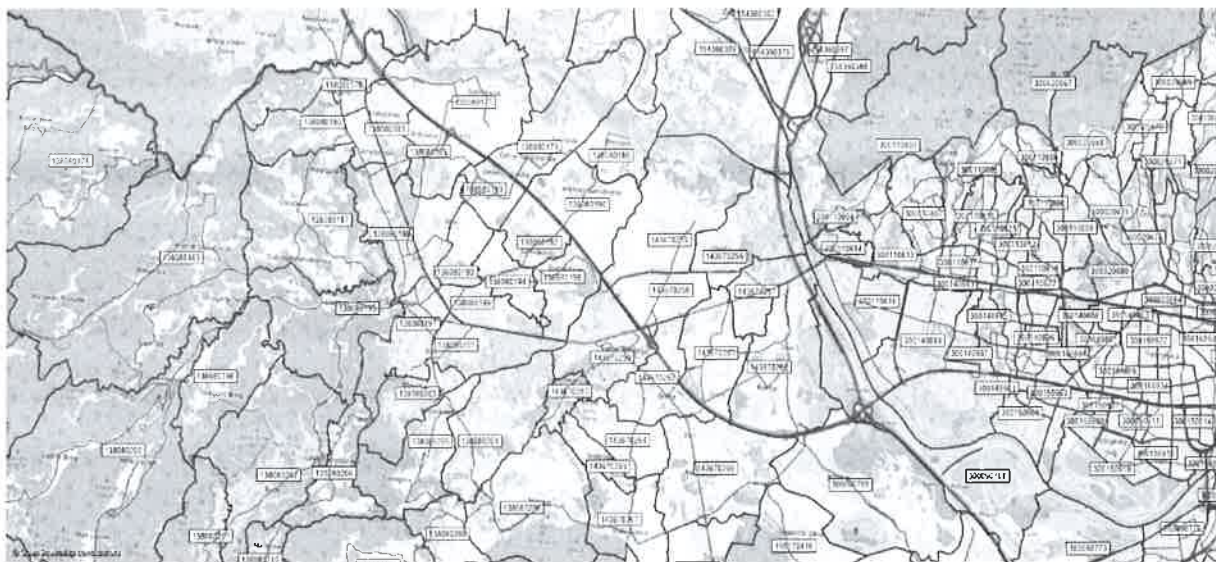
stanje na širem području predmetne mikro regije uključivo i područja susjednih gradova i općina (uključivo zapadni dio grada Zagreba i područje slovenske općine Brežice).

Studijom je potrebno predvidjeti nekoliko novih opcija (minimalno 3) implementacije suvremenog i efikasnog sustava prometne povezanosti, koji će doprinijeti gospodarskom razvoju Zagrebačke županije i grada Zagreba.

Predmet studije izvodljivosti je analiza sadašnjeg prometnog sustava, odgovarajuća strateška analiza potencijalnih rješenja, analiza opcija te odabir optimalnog modela prometnog povezivanja područja predmetne „mikro regije“ koja obuhvaća:

- grad Samobor, grad Svetu Nedelju i zapadni dio grada Zagreba,
- u Studiji je potrebno analizirati i područje utjecaja odnosno područje zapadnog dijela Zagrebačke županije (grad Zaprešić, općina Brdovec, općina Marija Gorica) te područje pogranične općine Brežice u Republici Sloveniji.

Optimalan model javno prometnog povezivanja područja predmetne „mikro regije“ treba biti u funkciji gradsko - prigradskog prometa i dijela budućeg sustava integriranog javnog prijevoza putnika na predmetnom području, a treba doprinijeti rješavanju problema prometnog zagušenja cestovnih prometnica oko zapadnog dijela Zagreba i zapadnog dijela Zagrebačke županije, omogućiti putnicima brz i kvalitetan prijevoz do odredišta te smanjiti emisiju štetnih plinova i CO₂.



Slika 2 Zone u Prometnom modelu iz 2017.g. (na obuhvatu zapadnog dijela Zg regije)

S obzirom da se radi o projektu koji je sastavni dio Plana provedbe Master plana, Društvo je sa HŽ Infrastrukturu d.o.o., koja je bila nositelj aktivnosti izrade prethodne studijske i projektne dokumentacije (tijekom 2012. godine) postiglo dogovor o zajedničkoj suradnji.

Društvo IPZP je izradilo Programski zadatak za izradu Studije izvodljivosti i usuglasilo tekst tadatka sa Ministarstvom mora, prometa i infrastrukture i Jaspers timom, HŽ infrastruktura d.o.o., Gradom Zagrebom, i Zagrebačkom županijom.

Društvo IPZP je izradilo prijedlog sporazuma o poslovno-tehničkoj suradnji na izradi Studije izvodljivosti, koji je zajednički usuglašen i potpisan.

Sukladno odredbama Sporazuma, Društvo će provoditi postupak javne nabave, dok će HŽ Infrastruktura biti dionik koji će imenovati voditelja projekta koji će koordinirati izradu Studije. Procijenjena vrijednost izrade Studije iznosi 1.500.000,00 kuna bez PDV-a, za što su sredstva osigurana u slijedećim omjerima: 35% Društvo, 25% HŽ Infrastruktura i po 20% svaka od jedinica lokalne samouprave (Grad Samobor i Grad Sveta Nedelja). Dana 25. studenog 2021. u elektroničkom oglasniku javne nabave objavljena je dokumentacija o nabavi, na koju je izjavljena žalba dana 08. prosinca 2021.

U nastavku postupka javne nabave „Studije izvodljivosti optimalnog modela javnog prijevoza srednje visokog kapaciteta između područja Grada Samobora, Grada Sveta Nedelja i Grada Zagreba“, dana 07. siječnja objavljeno Rješenje Državne komisije za kontrolu postupaka javne nabave kojim se odbacuje žalbeni navodi zainteresiranog gospodarskog subjekta izjavljeni na dokumentaciju o nabavi.

Otvaranje ponuda održano je dana 23. veljače 2022., te su evidentirane ponude slijedeća 4 gospodarska subjekta, odnosno zajednica ponuditelja:

- Ernst&Young savjetovanje d.o.o. iz Zagreba, Radnička cesta 50
- zajednica ponuditelja Um i Um d.o.o. iz Zagreba, Šestinska 11 i PNZ svetovanje projektiranje d.o.o. iz Ljubljane, Vojkova 65
- zajednica ponuditelja Elipsa-S.Z. d.o.o. iz Zagreba, Radnička cesta 59A i Granova d.o.o. iz Zagreba, Bolnička 51/3 i
- Trames d.o.o. iz Dubrovnika, Šipčine 2

U postupku pregleda dokumentacije, ponuditeljima je upućen poziv za dostavom pojašnjenja i/ili upotpunjavanje ponuda (18.ožujka te 02.lipnja 2022.). Nakon dobivanja traženih pojašnjenja završen je postupak evaluacije pristiglih ponuda u srpnju 2022. g, te se je od strane gradonačelnika Grada Zagreba zatražila objava Odluke o odabiru.

5.3. Koordinacija i praćenje provedbe Master plana prometnog sustava Grada Zagreba, Zagrebačke županije i Krapinsko-zagorske županije

U svrhu koordinacije i praćenja provedbe:

- realizacije mjera iz Master plana prometnog sustava i
- projekata iz Plana provedbe Master plana,

Skupština Društva na 25. sjednici održanoj dana 22. svibnja 2020.godine, donijela je Odluku kojom se za navedeno zadužuje Društvo IPZP.

Nadzor provedbe Master plana i realizacije njegovih mjera provodi se praćenjem provedbe projekata iz Plana provedbe Master plana i mjerenjem ključnih pokazatelja uspješnosti (KPI), ocjenjivanjem ostvarenih rezultata te izradom godišnjih izvješća o rezultatima provedbe Master plana.

Slijedom navedenog Društvo je Društvo je izradilo godišnji izvještaj za prethodnu godinu.

5.4. Ostali projekti i aktivnosti

Tijekom 2022. godine društvo je aktivno sudjelovalo na podnošenju prijedloga prema Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture vezano uz pripremu Izmjene i dopune Zakona o prijevozu u cestovnom prometu. Naime, **naime na osnovu postojećih zakonskih odredbi moguća je uspostava integriranog javnog prijevoza putnika na području određene geografske regije, za što je potrebno davanje ovlasti Društvu od strane njegovih osnivača**, kako bi Društvo u potpunosti moglo provoditi aktivnosti potrebne za organizaciju i nadzor nad obavljanjem ugovora o javnoj usluzi, te aktivnosti vezane uz integraciju javnog prijevoza putnika, no u zakonskoj regulativi postoje nedostaci koje zakonodavni okvir nije regulirao, prije svega u dijelu koji se odnosi na financiranje sustava javnog prijevoza, naime obaveza sufinanciranja javne usluge prijevoza dana je samo jedinicama područne (regionalne) samouprave, a ne i jedinicama lokalne samouprave, kao niti nadležnom ministarstvu RH. Također člankom 118. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu dani su rokovi za transformaciju starog prijevoznog sustava (temeljenog na županijskim dozvolama izdanim od strane županija i Međužupanijskim dozvolama koje su izdane od strane MMPI), citirano iz članka 118. Zakona:

- (1) Jedinice lokalne samouprave na čijem području će se organizirati i provoditi komunalni prijevoz putnika s prijevoznicima će sklopiti ugovor o komunalnom prijevozu putnika sukladno odredbama članka 33. stavka 1. ovoga Zakona i sukladno odredbama Uredbe (EZ) br. 1370/2007, najkasnije u roku do 30. studenoga 2019.
- (3) Županije će sklopiti ugovore o javnoj usluzi za obavljanje županijskog linijskog prijevoza putnika sukladno odredbama članka 33. stavaka 2. i 7. ovoga Zakona i sukladno odredbama Uredbe (EZ) br. 1370/2007 najkasnije u roku do 30. studenoga 2019., osim kada je županijski linijski prijevoz putnika reguliran ugovorom o integriranom prijevozu putnika.

Obzirom da gore citirani zakonski propisan rok za sklapanje Ugovora o javnoj usluzi nije proveden kod JLS, a samo su dvije županije u RH do 31.12.2022. sklopile Ugovore o javnoj usluzi za linije u županijskom prijevozu – sve navedeno usporava i prijeći uspostavu IPP-a (integriranog prijevoza putnika), naime prijevoznici koji imaju Županijske dozvole i Međužupanijske dozvole obavljaju prijevoz na komercijalnoj osnovi ne mogu primati subvencije od JLS, županije i/ili MMPI, prijevoznici nemaju obavezu surađivati sa prometnom upravom i/ili nadležnim tijelom za javni prijevoz putnika u smislu usklađenja voznih redova, a zbog visokih cijena prijevoznih karata građani izbjegavaju korištenje njihovih prijevoznih linija).

S tim u vezi je društvo IPZP predlagalo MMPI (tijekom 2022. g.) odgovarajuće izmjene i dopune zakonske regulative kako bi se što prije postigli preduvjeti za uspostavu IPP-a za području zagrebačke regije.

Na objavljen Poziv „Priprema projektno-tehničke dokumentacije za projekte u području digitalne transformacije i zelene tranzicije”(referentni broj Poziva: C2.1.R2.I1.01) u okviru Nacionalnog plana oporavka i otpornosti 2021-2026” raspisan od strane Ministarstva regionalnoga razvoja i fondova Europske Unije, **Društvo IPZP je 25. veljače apliciralo dva projektna prijedloga:**

- Studija izvodljivosti sustava za informiranje putnika-korisnika IPP-a na području Grada Zagreba, Zagrebačke županije i Krapinsko zagorske županije i
- Studija izvodljivosti sustava automatske naplate i kontrole voznih karata na području Grada Zagreba, Zagrebačke županije i Krapinsko zagorske županije

Za navedeni Poziv još uvijek je u tijeku evaluacija pristiglih projektnih prijedloga, te se očekuje donošenje Odluke o financiranju odabranih projektnih prijedloga.

Za potrebe izrade baze podataka projekata Zagrebačke županije koji su u visokoj razini spremnosti za financiranje iz Nacionalnog plana oporavka i otpornosti, **Društvo je u suradnji sa Razvojnoum agencijom Zagrebačke županije dostavilo prijedloge.**

Društvo je izvršilo izradu dokumenta „Analiza mreže linija na ograničenom geografskom (pilot) području Krapinsko – zagorske županije“ koje obuhvaća područje slijedećih JLS (jedinica lokalne samouprave): Klanjec, Kumrovec, Kraljevec na Sutli, Zagorska Sela, Tuhelj i Zabok. Predloženi obuhvat uvjetovan je nepostojanjem adekvatne željezničke mreže s obzirom da revitalizacija Kumrovečke pruge (usprkos Master planu prometnog sustava, Odluci vlade za realizacijom projekta, nastojanjima županije, JLS sa područja obuhvata i društva IPZP) nije u kratkoročnim planovima HŽ Infrastrukture, te je postojanje kvalitetne mreže javnog prijevoza koji se obavlja autobusima nužno kako bi se stanovništvu omogućila potrebna razina mobilnosti.

Društvo je sudjelovalo na sastancima Partnerskog vijeća Urbane aglomeracije Zagreb, a vezano uz izradu Strategije razvoja UAZ za financijsko razdoblje 2021.-2027.

Početkom 2022. g. na području Zagrebačke županije započele su voziti nove linije županijskog javnog prijevoza za koje su (po prvi puta u RH) sklopljeni Ugovori o javnoj usluzi prijevoza (u skladu sa EU Uredbom 1370/2007), a linijski prijevoz je u potpunosti financiran (od strane MMPI u 75 % iznosu i od strane Zagrebačke županije sa 25 % iznosu ukupnog troška). Zagrebačka županija je jedna od dvije županije u RH koja je uspjela sklopiti Ugovore o javnoj usluzi prijevoza putnika za županijske linije, s početkom primjene od 01. siječnja 2022. godine i rokom važenja od 2 godine. Radi se o novom modelu sufinanciranja javnog prijevoza koji funkcionira u svim EU zemljama (sukladno EU Uredbi 1370/2007) te sustavno rješava problem javnog prijevoza građana, ali i prijevoznika na način da se radi o višegodišnjim ugovorima koji osiguravaju kontinuitet i kvalitetu javne usluge, linije javnog prijevoza mogu se modificirati i uskladiti sa potrebama stanovništva (za razliku od starih linija sa Županijskim i Međužupanijskim dozvolama), također moguće je dodati i na isti način financirati nove linije koje će iz Zagrebačke županije ulaziti u područje grada Zagreba i takve linije povezati na mrežu linija ZET-a i HŽPP te kao krajnji cilj povezati i integrirati sve navedene linije u dugo očekivani jedinstveni sustav IPP-a za cijeloukupno područje koje čini Zagrebačka županija i Grad Zagreb. **Spomenute linije moguće je tarifno integrirati sa ZET-om i HŽPP u jedinstveni sustav kako je i zamišljeno u Viziji i Misliji društva IPZP.**

Za provođenje modela javne usluge prijevoza putnika (prema gore navedenom novom modelu, u skladu sa EU Uredbom 1370/2007) u Hrvatskoj su osigurane sve zakonske pretpostavke, ali i financijska sredstva u iznosu od 56,839 milijuna Eura (428 milijuna kuna) godišnje iz državnog proračuna. Model javne usluge prijevoza putnika na taj način pomaže stanovništvu, ali i prijevoznicima da nastave obavljati aktivnosti od šireg društvenog interesa, a tako organizirana javna usluga može biti i temelj za obnovu autobusne flote kroz EU fondove, **ujedno ovaj model javne usluge omogućava i uspostavu IPP-a.** Vezano uz navedeno društvo IPZP koncem 2022. g. započelo je izradu „Mreže linija Zagrebačke županije“ putem koje će biti moguće izvršiti povezivanje i integraciju sa linijama ZET-a i HŽPP-a. Ukupno raspoloživa sredstva koja su od strane Vlade RH (MMPI) dodijeljena županijama i Gradu Zagrebu (temeljem Odluke Vlade RH o iznosima sufinanciranja, mjerilima i kriterijima za sufinanciranje javne usluge u cestovnom

prijevozu putnika, od 11.6.2021.) iznose za Zagrebačku županiju 6.147.597,98 Eura (46.319.077,00 kn), Krapinsko – zagorsku županiju 2.469.945,15 Eura (18.598.687,00 kn) i Grad Zagreb 996.015,94 Eura (7.500.000 kn).

5.5. Odstupanja u odnosu na plan poslovanja za 2022. g.

Tijekom 2022. g. došlo je do odstupanja u realizaciji Plana poslovanja što je kao posljedicu imalo nemogućnost planirane realizacije dijela aktivnosti/projekata. Do odstupanja je došlo iz slijedećih razloga:

- a) Odgoda i kašnjenje u ugovaranju „Studije izvodljivosti optimalne prometne veze između grada Samobora, grada Sveta Nedelja i grada Zagreba“, od strane Ureda nadležnog za nabavu Grada Zagreba (planirani iznos: 787.500 kn).
- b) Promjena stava dijela osnivača društva o potrebi pokretanja aktivnosti pod brojevima 1.3, 1.4 i 1.5 koji se odnose Definiranje mreže linija i povezane infrastrukture i s tim u vezi Prometnih istraživanja. Naime Krapinsko-zagorska županija je samostalno pokrenula aktivnosti vezane uz izradu potrebne dokumentacije za uspostavu javne usluge. Slijedom navedenog aktivnosti pod brojevima 1.3, 1.4. i 1.5 Plana investicija (u ukupnom planiranom iznosu od 950.000 kn) nisu pokrenute.

Društvo je pokrenulo postupak jednostavne nabave za aktivnost pod r.br. 1.3. Analiza potražnje za integriranim prijevozom putnika u svrhu definiranja mreže linija i povezane infrastrukture za područje Grada Zagreba, Zagrebačke županije i Krapinsko-zagorske županije, međutim s obzirom da nije dobivena suglasnost Grada Zagreba u traženim rokovima, usluga nije ugovorena.

Program korištenja EU sredstava VFO 2021. – 2027. koje vodi Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture nije do konca 2022. g. dobio odobrenje od strane Europske komisije, MMPI nije započeo postupak raspisa poziva za dodjelu bespovratnih sredstava, odnosno za društvo IPZP nije bilo moguće provesti ugovaranje bespovratnih sredstava iz EU fondova u svrhu pokretanja procesa nabave aplikacije za kupnju prijevoznih karata putem mobilnih telefona, nabave sustava za informiranje putnika i nabave sustava za automatsku naplatu i validaciju prijevoznih karata (zajednička prijevozna karta).

U svrhu dobivanja podrške od strane MMPI radi mogućnosti dodjele EU sredstava za Društvo IPZP, je od strane MMPI postavljen uvjet da su osnivači Društva dužni prenijeti svoje ovlasti iz domene organizacije i upravljanja sustavom javnog prijevoza na Društvo IPZP. S tim u vezi, pored davanja ovlaštenja Društvu IPZP, predlaže se da u narednom periodu (sredinom 2023. g.) čelnici osnivača Društva zatraže sastanak sa visokim službenicima nadležnog ministarstva prometa i ministrom, u cilju mogućnosti prijava Društva IPZP na Pozive MMPI radi dodjele bespovratnih sredstava iz EU fondova (VFO 2021 – 2027) za potrebne sustave društva IPZP i svih prijevoznika na području zagrebačke regije (ZET, HŽPP, Čazmatrans, Presečki grupa, Samoborček, Autoturist Samobor i ostali operateri sa Ugovorima o javnoj usluzi).

5.6. Aktivnosti na provođenju mjera štednje i racionalizacije poslovanja i učinci

Aktivnosti vezane uz provođenju mjera štednje i racionalizacije poslovanja provodile su se kontinuirano tijekom godine. Učinci mjera vidljivi su u racionalnom planiranju i realizaciji sredstava.

6. Stanje zaposlenosti

Društvo je na dan 31. prosinca 2022. imalo 4 zaposlenih djelatnika od čega je 1 zaposlena na određeno vrijeme (direktor) i 3 na neodređeno vrijeme (poslovni tajnik, viši stručni savjetnik za projekte integriranog prijevoza putnika i Savjetnik za projekte integriranog prometa).

Tablica 1

Broj zaposlenih

Integrirani promet zagrebačkog područja d.o.o.

R. br.	O P I S	Stanje 31.12.2021.	Plan 31.12.2022.	Fluktuacija u razdoblju siječanj-prosinac 2022.		Stanje 31.12.2022.		Indeksi	
				Došlo	Otišlo	Broj	Udjel %	7/3	7/4
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	Broj zaposlenih na neodređeno vrijeme od toga:	3	3			3	75,0	100,0	100,0
	1.1. Muškarci	2	2			2	50,0	100,0	100,0
	1.2. Žene	1	1			1	25,0	100,0	100,0
2.	Broj zaposlenih na određeno vrijeme od toga:	1	1			1	25,0	100,0	100,0
	2.1. Muškarci	1	1			1	25,0	100,0	100,0
	2.2. Žene								
3.	UKUPNO (1+2), od toga:	4	4			4	100,0	100,0	100,0
	3.1 Muškarci	3	3			3	75,0	100,0	100,0
	3.2. Žene	1	1			1	25,0	100,0	100,0
4.	Od ukupno došlih :								
	4.1. Novozaposleni								
	4.2. Prijelaz iz određenog na neodređeno vrijeme								
	4.3. Prijelaz iz druge poslovno-organizacijske jedinice								
	4.4. Druge promjene								
5.	Od ukupno otišlih :								
	5.1. Prirodni odljev								
	5.2. Osobno uvjetovani otkaz ugovora o radu								
	5.3. Podjela s osnivanjem društva / ustanove								
	5.4. Izvanredni otkaz zbog nevjerodostojnosti svjedodžbe / diplome								
	5.5. Prijelaz u drugu poslovno-organizacijsku jedinicu								
	5.6. Druge promjene								

Tablica 2

Broj zaposlenih prema starosti - stanje na dan 31.12.

Integrirani promet zagrebačkog područja d.o.o.

O P I S	Ukupno	Godine starosti						
		do 19 godina	20-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65 i više
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Ukupno	4				2	1	1	

7. Financijski rezultati poslovanja za razdoblje siječanj-prosinac 2022.

7.1. Račun dobiti i gubitka

U 2022. godini društvo je imalo poslovne prihode u iznosu od 1.343.926 kn. Poslovni rashodi iznosili su 1.343.107 kn i odnose se najvećim dijelom na troškove osoblja od 81,70% ili 1.097.371 kn, na materijalne troškove 12,49 % ili 167.737 kn, na amortizaciju 4,20 % ili 56.458 kn i na sve druge nespomenute poslovne rashode 1,61 % ili 21.541 kn. Slijedom navedenoga društvo je poslovalo sa dobiti razdoblja koje je nakon oporezivanja iznosilo 511 kn.

Tablica 3.

Račun dobiti i gubitka

Integrirani promet zagrebačkog područja d.o.o.

- iznosi u kunama, bez lipa

R. br.	Elementi	Ostvareno I. - XII. 2021.	Plan I. - XII. 2022.	Ostvareno I. - XII. 2022.	Indeksi	
					5/3	5/4
1	2	3	4	5	6	7
I.	Ukupni prihodi (1. + 2.)	1.628.389	1.200.000	1.343.950	82,5	112,0
	1. Poslovni prihodi - ukupno, od toga:	1.628.287	1.200.000	1.343.926	82,5	112,0
	1) Prihodi od prodaje proizvoda i usluga na domaćem tržištu (gospodarstvo i građani ukupno)	39.150				
	2) Prihodi od prodaje proizvoda i usluga povezanim društvima					
	3) Prihodi ostvareni između podružnica					
	4) Prihodi iz Proračuna Grada Zagreba, u tome:	720.000	720.000	720.000	100,0	100,0
	a) od prodaje (za ugovorene redovne i ostale programe radova)					
	b) zakupnine					
	c) subvencije i potpore	720.000	720.000	720.000	100,0	100,0
	5) Drugi nespomenuti poslovni prihodi:	869.137	480.000	623.926	71,8	130,0
	a) prihodi od zakupnina na tržištu					
	b) prihodi od prodaje robe na domaćem tržištu					
	c) odgođeni prihodi temeljem MRS-a 20 (besplatno ustupljena dugotrajna imovina)					

R. br.	Elementi	Ostvareno	Plan	Ostvareno	Indeksi	
		I. - XII. 2021.	I. - XII. 2022.	I. - XII. 2022.	5/3	5/4
1	2	3	4	5	6	7
	d) naplaćena otpisana potraživanja					
	e) prihodi od ukidanja rezerviranja	389.137				
	f) prihodi od revalorizacije					
	g) svi drugi nespomenuti poslovni prihodi	480.000	480.000	623.926	130,0	130,0
	2. Financijski prihodi	102		24	23,5	
II.	Ukupni rashodi (3. + 4.)	1.592.804	1.200.000	1.343.186	84,3	111,9
	3. Poslovni rashodi - ukupno, od toga:	1.592.648	1.200.000	1.343.107	84,3	111,9
	1) Promjene vrijednosti zaliha proizvodnje u tijeku i gotovih proizvoda					
	2) Materijalni troškovi, u tome:	187.918	77.780	167.737	89,3	215,7
	a) troškovi sirovina i materijala	27.715	16.030	26.837	96,8	167,4
	b) troškovi prodane robe					
	c) ostali vanjski troškovi	160.203	61.750	140.900	88,0	228,2
	3) Troškovi za zaposlene, u tome:	1.348.374	1.079.688	1.097.371	81,4	101,6
	a) troškovi osoblja	1.290.066	1.050.888	1.049.394	81,3	99,9
	b) naknade troškova radnicima i izdaci za ostala materijalna prava radnika	58.308	28.800	47.977	82,3	166,6
	4) Amortizacija	21.793	38.309	56.458	259,1	147,4
	5) Vrijednosno usklađivanje dugotrajne i kratkotrajne imovine					
	6) Rezerviranja					
	7) Svi drugi nespomenuti poslovni rashodi	34.563	4.223	21.541	62,3	510,1
	4. Financijski rashodi	156		79	50,6	
III.	Dobit prije oporezivanja	35.585		764	2,1	
IV.	Gubitak prije oporezivanja					
V.	Porez na dobit	3.635		253	7,0	
VI.	Dobit razdoblja	31.950		511	1,6	
VII.	Gubitak razdoblja					

7.2. Bilanca

Ukupna aktiva i ukupna pasiva društva na dan 31. prosinca 2022. godine iznosila je 23.659.252 kn. Ukupna dugotrajna imovina iznosi 20.888.715 kn (nematerijalna imovina 20.823.994 kn i materijalna imovina 64.721 kn).

Obveze prema dobavljačima - Kratkoročne obveze prema dobavljačima odnose se na obveze prema domaćim i inozemnim dobavljačima za nabavku materijala, roba i usluga i iznosile su ukupno 22.383 kn.

Obveze za poreze i doprinose - Obveze za poreze i doprinose odnose se na neplaćene doprinose i poreze koji se odnose na neisplaćene plaće radnika, neplaćeni porez na dodanu vrijednost po obračunu, neplaćeni porez na dobit, te ostale neplaćene porezne obveze tijekom 2022. iznosila su 107.982 kn. Društvo je podmirilo sve svoje kratkoročne obveze te je bilo likvidno.

Tablica 4.

Bilanca

Integrirani promet zagrebačkog područja d.o.o.

-Iznosi u kunama, bez lipa -Iznosi u kunama, bez lipa -udjeli u %

Redni broj	Naziv pozicije	Stanje na dan						Indeksi
		31.12.2021.		31.12.2022.		Udjel	Udjel	
		Iznos	3	Iznos	5			
1	2							
AKTIVA								
1.	I. Potraživanja za upisani, a neuplaćeni kapital							
2.	II. Dugotrajna imovina:							
3.	Nematerijalna imovina	20.615.519	87,6	20.823.994	88,0			101,0
4.	Materijalna imovina	93.115	0,4	64.721	0,3			69,5
5.	Dugotrajna financijska imovina							
6.	Potraživanja							
7.	Odgodoena porezna imovina							
8.	Ukupno dugotrajna imovina (II.)	20.708.634	88,0	20.888.715	88,3			100,9
9.	III. Kratkotrajna imovina:							
10.	Zalihe							
11.	Potraživanja od kupaca							
12.	Potraživanja od povezanih društava							
13.	Ostala potraživanja (zaposleni, država i sva ostala nespomenuta potraživanja)	2.450.546	10,4	2.540.081	10,7			103,7
14.	Kratkotrajna financijska imovina							
15.	Novac u banci i blagajni	381.862	1,6	230.456	1,0			60,4
16.	Ukupno kratkotrajna imovina (III.)	2.832.408	12,0	2.770.537	11,7			97,8
17.	IV. Plaćeni troškovi budućeg razdoblja i obračunati prihodi							
	UKUPNO AKTIVA (I. + II. + III. + IV.)	23.541.042	99,5	23.659.252	100,0			100,5
	Izvanbilančni zapisi							

Redni broj	Naziv pozicije	Stanje na dan						Indeksi
		31.12.2021.		31.12.2022.		Udjel	Udjel	
		Iznos	3	Iznos	5			
1	2							
PASIVA								
1.	I. Kapital i rezerve							
2.	Temeljni (upisani) kapital	20.000	0,1	20.000	0,1			100,0
3.	Rezerve (kapitalne, iz dobiti, fer vrijednosti)							
4.	Revalorizacijske rezerve							
5.	Zadržana dobit (preneseni gubitak)	2.737	0,0	34.687	0,1			1267,3
6.	Dobit (gubitak) poslovne godine	31.950	0,1	511	0,0			1,6
7.	Manjinski interes							
8.	Ukupno kapital i rezerve (I.)	54.687	0,2	55.198	0,2			100,9
9.	II. Rezerviranja							
10.	III. Dugoročne obveze							
11.	Obveze prema poduzetnicima unutar grupe							
12.	Obveze prema bankama i drugim financijskim institucijama							
13.	Obveze za predujmove							
14.	Obveze prema dobavljačima							
15.	Obveze po vrijednosnim papirima							
16.	Odgodena porezna obveza							
17.	Sve ostale nespomenute dugoročne obveze							
18.	Ukupno dugoročne obveze (III.)							
19.	IV. Kratkoročne obveze							
20.	Obveze prema poduzetnicima unutar grupe							
21.	Obveze za zajmove, depozite i slično poduzetnika unutar grupe							
22.	Obveze za zajmove, depozite i slično							
23.	Obveze prema bankama i drugim financijskim institucijama							
24.	Obveze za predujmove							
25.	Obveze prema dobavljačima	1.047.808	4,5	22.383	0,1			2,1
26.	Obveze prema zaposlenicima	70.641	0,3	71.001	0,3			100,5
27.	Obveze za poreze, doprinose i slična davanja	38.541	0,2	36.981	0,2			96,0
28.	Sve ostale nespomenute kratkoročne obveze							
29.	Ukupno kratkoročne obveze (IV.)	1.156.990	4,9	130.365	0,6			11,3
30.	V. Odgođeno plaćanje troškova i prihodi budućeg razdoblja	22.329.365	94,9	23.473.689	99,2			105,1
	UKUPNO PASIVA (I. + II. + III. + IV. + V.)	23.541.042	99,5	23.659.252	100,0			100,5
	Izvanbilančni zapisi							

8. Investicije

Za kapitalne aktivnosti navedene u Plana poslovanja za 2022. godinu, osnivači Društva osigurali su u svojim financijskim planovima sredstva u iznosu od 2.246.875 kn s PDV-om.

U 2022. godine na račun Društva od strane osnivača, za kapitalne investicije ukupno je uplaćeno 384.375 kn od čega je Grad Zagreb uplatio 230.625 kn, Zagrebačka županija 96.094 kn i Krapinsko-zagorska županija 57.656 kn te je temeljem Plana poslovanja za 2022. godinu realizacija kapitalnih aktivnosti iznosila 17.11%.

Do odstupanja u odnosu na planirane kapitalne aktivnosti iz Plana poslovanja za 2022. g. (koji je izrađen koncem 2021. g.) došlo je iz razloga koji su navedeni u poglavlju 5.5. ovog dokumenta (kašnjenje od strane gradskog Ureda nadležnog za nabavu u ugovaranju „Studije izvodljivosti optimalne prometne veze između grada Samobora, grada Sveta Nedelja i grada Zagreba“, promjena stava dijela osnivača društva o potrebi pokretanja aktivnosti pod r.brojevima 1.3, 1.4 i 1.5 koji se odnose Definiranje mreže linija i povezane infrastrukture i s tim u vezi Prometnih istraživanja shodno čemu je Krapinsko-zagorska županija samostalno pokrenula aktivnosti vezane uz izradu potrebne dokumentacije za izradu Mreže linija i uspostavu javne usluge), program VFO 2021. – 2027. nije do kraja 2022. g. dobio odobrenje od strane Europske komisije, MMPI nije mogao započeti postupak raspisa poziva u RH i dodijele bespovratnih sredstva) te društvo IPZP nije moglo sklopiti ugovore o korištenju bespovratnih sredstava za nabavku potrebnih sustava..

Tablica 5.

Investicije u dugotrajnu imovinu prema namjeni s PDV-om

Integrirani promet zagrebačkog područja d.o.o.

- iznosi u kunama, bez lipa

- udjeli u %

R. br.	Namjena investicija	Ostvareno I. - XII.		Plan I. - XII.		Ostvareno I. - XII.		Indeksi	
		Iznos	udjel	Iznos	udjel	Iznos	udjel	7/3	7/5
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	Razvojni projekti prema Planu provedbe IPP-a	845.001	58,3	1.334.375	92,1	384.375	26,5	45,5	28,8
1.1.	Studija izvodljivosti za sustav za automatsku naplatu i validaciju prijevoznih karata korisnika IPP	384.376	26,5	384.375	26,5	384.375	26,5		100,0
1.2.	Studija izvodljivosti sustava za informiranje putnika korisnika IPP	460.625	31,8						
1.3.	Analiza potražnje za integriranim PP - analiza prethodno provedenih prometnih istraživanja (brojanja putnika i anketa) vezanih za potražnju za javnim prijevozom i definiranje nedostajućih podataka koje je potrebno prikupiti, priprema plana za prikupljanje nedostajućih podataka, analiza i sinteza raspoloživih podataka.			187.500	12,9				

R. br.	Namjena investicija	Ostvareno I. - XII. 2021.		Plan I. - XII. 2022.		Ostvareno I. - XII. 2022.		Indeksi	
		Iznos	udjel	Iznos	udjel	Iznos	udjel	7/3	7/5
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.4.	Definiranje mreže linija u sustavu IPP-a i povezane infrastrukture (intermodalni čvorovi, P&R, B&R, stajališta).			12.500	0,9				
1.5.	Dodatno potrebna prometna istraživanja vezana uz definiranje potražnje u sustavu IPP-a			750.000	51,8				
2.	Aplikacija za mobilne telefone - jedinstvena prijevozna isprava u sustavu JPP na području Grada Zagreba, Zg žup. i KZŽ	603.750	41,7						
2.1.	Definiranje organizacije, procesa, i tehnološkog rješenja aplikacije za mobilne telefone za zajedničku prijevoznu kartu za područje u obuhvatu IPP-a	603.750	41,7						
3.	Razvojni Projekti Društva prema Planu provedbe Masterplana			787.500	54,4				
3.1.	Studija izvodljivosti tračničke veze Podsused tvornica – Samobor – Bregana (PV 1,5 m kn)			787.500	54,4				
4.	Ostalo			87.500	6,0				
4.1.	Županijske linije Zagrebačke županije - izrada i postava preglednih planova linija u vozilima			43.750	3,0				
4.2.	Linije javnog prijevoza na području Krapinsko - zagorske županije - izrada i postava preglednih planova linija i voznih redova na ključnim intermodalnim stajalištima			43.750	3,0				
5.	Oprema			37.500	2,6				
5.1.	Inforantička oprema			25.000	1,7				
5.2.	Namještaj			12.500	0,9				
	Ukupno (1+2+3+4+5)	1.448.751	100,0	2.246.875	100,0	384.375	100,0	26,5	17,1

Tablica 6

Izvori financiranja investicija s PDV-om

Integrirani promet zagrebačkog područja d.o.o.

- iznosi u kunama, bez lipa

- udjel u %

R br.	Izvori financiranja investicija	Ostvareno I. - XII. 2021.		Plan I. - XII. 2022.		Ostvareno I. - XII. 2022.		Indeksi	
		Iznos	udjel	Iznos	udjel	Iznos	udjel	7/3	7/5
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
I.	Osigurani izvori financiranja investicija, u tome:								
1.	Vlastita sredstva			135.000	9,3				
2.	Tuda sredstva, od toga:	1.448.751	100,0	2.111.875	145,8	384.375	26,5	26,5	18,2
	2.1. Kredit banke								
	2.2. Financijski leasing								
	2.3. Proračun Grada Zagreba (Ured za promet)	869.251	60,0	996.225	68,8	230.625	15,9	26,5	23,1
	2.4. Zagrebačka županija	362.188	25,0	415.094	28,7	96.094	6,6	26,5	23,1
	2.5. Krapinsko-zagorska županija	217.313	15,0	249.056	17,2	57.656	4,0	26,5	23,1
	2.6. Fondovi EU								
	2.7. Sva druga nespomenuta tuda sredstva (sufinanciranje Studije izvodljivosti tračničke veze Podsused tvornica -Samobor-Bregana od strane Grada Svete Nedjelje i Grada Samobora)			451.500	31,2				
	2.8. Rezervirana sredstva								
	Ukupno osigurani izvori financiranja investicija (I.)	1.448.751	100,0	2.246.875	155,1	384.375	26,5	26,5	17,1
II.	Neosigurani izvori financiranja investicija (II.)								
III.	Ukupno (I.+II.)	1.448.751	100,0	2.246.875	155,1	384.375	26,5	26,5	17,1

9. Ključni pokazatelji uspjeha – ekonomski, socijalni i ekološki aspekti poslovanja

Vezano za ekonomske aspekte poslovanja u 2022. godini, pokazatelj opće ekonomičnosti iznosi 100,1%, pokazatelj proizvodnosti iznosi 335.988 te se smanjio u odnosu na 2021. godinu za 17,47%. Pokazatelj rentabilnosti koji se dobije na način da se bruto dobit podijeli sa ukupnim prihodima i pomnoži sa 100 iznosi 0,1 % što je manje od željene razine koja mora bit ispod 1%. Operativna dobit iznosi 819 kn dok su pokazatelji financijske stabilnosti 0,2 % a koeficijent opće likvidnosti iznosi 2.125,2

Vezano za socijalne aspekte poslovanja u 2022. godini, prosječna mjesečna plaća u Društvu iznosila je 13.066 kn čime udjel troškova za zaposlene u ukupnim operativnim troškovima iznosi 82 %. Ekološki aspekt poslovanja odnosno udjel troškova utrošene energije u ukupnim operativnim troškovima trenutno nije moguće iskazati.

Tablica 7

Ključni pokazatelji uspjeha

Integrirani promet zagrebačkog područja d.o.o.

R. Br.	Ključni pokazatelji uspjeha	Željena razina	Ostvareno		Indeks 5/4
			Ostvareno I. - XII. 2021.	Ostvareno I. - XII. 2022.	
1	2	3	4	5	6
a) Ekonomski aspekt poslovanja					
1.	Pokazatelj opće ekonomičnosti (Ukupni prihodi / Ukupni rashodi x 100) (postotni odnos)	Minimalno > 100	102,2	100,1	97,9
2.	Pokazatelj proizvodnosti (Ukupni prihodi / prosječan broj zaposlenih) (iznosi u kunama, bez lipa)	Kontinuirano povećanje	407.097	335.988	82,5
3.	Pokazatelj rentabilnosti (Bruto dobit / Ukupni prihod x 100) (%)	Minimalno > 1%	2,2	0,1	4,5
4.	Operativna dobit (EBIT = Poslovni prihodi - Poslovni rashodi) (iznosi u kunama, bez lipa)	Kontinuirano povećanje > 0	35.639	819,0	2,3
5.	Pokazatelj samofinanciranja - financijske stabilnosti: udjel vlastitog kapitala u izvorima financiranja imovine (Kapital i rezerve te rezerviranja / Pasiva x 100) (%)	> 30%	31.12.2021.	31.12.2022.	
			0,2	0,2	116,7
6.	Pokazatelj likvidnosti - koeficijent opće likvidnosti (Kratkotrajna imovina / Kratkoročne obveze x 100) (koeficijent)	Optimum: koeficijent 2,00	31.12.2021.	31.12.2022.	
			244,8	2.125,2	868,1
b) Socijalni aspekt poslovanja					
7.	Prosječna mjesečna isplaćena neto-plaća po zaposlenom za razdoblje siječanj - prosinac 2022. / siječanj - prosinac 2021. - ukupno (iznosi u kunama, bez lipa) 7.1. Prosječna mjesečna neto-plaća za muškarce (iznosi u kunama, bez lipa) 7.2. Prosječna mjesečna neto-plaća za žene (iznosi u kunama, bez lipa)		Ostvareno I. - XII.	Ostvareno I. - XII.	
			12.750,0	13.066,0	102,5
			12.758,0	13.128,0	102,9
			12.721,0	12.878,0	101,2
8.	Udjel troškova za zaposlene u ukupnim operativnim troškovima (Troškovi osoblja + nakanade troškova radnicima i izdaci za ostala materijalna prava / Poslovni rashodi x 100) (%)	< 50% (Smanjenje rashoda osoblja sukladno uvjetima i rezultatima)	85	82	96,5
c) Ekološki aspekt poslovanja					
9.	Udjel troškova utrošene energije u ukupnim operativnim troškovima (Troškovi utrošene energije / Poslovni rashodi x 100) (%)	Kontinuirano smanjenje			

10. Zaključne ocjene, s prijedlogom mjera za daljnje poslovanje

Projekt integriranog prijevoza putnika strateški je važan projekt i u skladu je sa strateškim prometnim dokumentima RH, Master planom prometnog sustava grada Zagreba, Zagrebačke županije i Krapinsko-zagorske županije, i „Nacionalnim planom oporavka i otpornosti“ i jedan je od bitnih preduvjeta za napredak u mobilnosti stanovništva grada Zagreba, Zagrebačke županije i Krapinsko-zagorske županije.

Nacionalni plan oporavka i otpornosti definira okvir za ostvarenje reformi i razvojnih, okolišnih i drugih ciljeva RH u tekućem desetljeću, a prepoznat je status i uloga društva IPZP, s obzirom da se u dokumentu navodi:

- „planirana je uspostava prometnih uprava u Hrvatskoj. Cilj je da prometne uprave upravljaju javnim prijevozom na svom području i surađuju sa susjednim prijevoznim upravama u stvaranju jedinstvene i usklađene mreže javnog prijevoza na području cijele Hrvatske. **Trenutno postoji samo jedna prometna uprava (IPZP d.o.o.) koja još uvijek nije u funkciji prave prometne uprave.**“

Obzirom da realizacija projekata planiranih Master planom prometnog sustava i Planom provedbe IPP-a zahtjeva značajna sredstva koja osnivači nisu u mogućnosti financirati iz vlastitih sredstava, dobivanje podrške u vidu bespovratnih sredstava iz EU fondova predstavlja ključni element za napredak projekta uspostave IPP-a. Stoga su aktivnosti Društva tijekom 2022. g. bile usmjerene na izradu potrebne studijske dokumentacije (Studije izvodljivosti sa analizom troškova i koristi) i prijavu projekata na dostupne Pozive za korištenje bespovratnih EU sredstava, te su u suradnji sa Razvojnomoj agencijom Zagrebačke županije izvršene prijave projekata Sustava za informiranja putnika i Sustava automatske naplate i kontrole voznih karata (zajedničke prijevozne karte) na pozive vezane uz „Nacionalni plan oporavka i otpornosti“, no zbog visokog stupnja razvijenosti Grada Zagreba u odnosu na ostale županije i regije RH iz navedenog portfelja EU sredstava neće biti omogućeno dodjeljivanje EU sredstava za Društvo IPZP.

Također, Društvo IPZP je provodilo aktivnosti vezane uz postupak javne nabave radi ugovaranja usluge izrade „Studije izvodljivosti sa analizom troškova i koristi optimalne prometne veze između gradova Samobor i Sveta Nedjelja sa zapadnim područjem Grada Zagreba“ sukladno Planu provedbe Master plana, a u skladu sa ciljevima i mjerama Master plana i preferiranom scenariju razvoja prometnog sustava do 2030. godine.

Do odstupanja u odnosu na planirane kapitalne aktivnosti iz Plana poslovanja za 2022. g. (koji je izrađen koncem 2021. g.) došlo je iz razloga koji su navedeni u poglavlju 5.5. ovog dokumenta (kašnjenje od strane gradskog Ureda nadležnog za nabavu u ugovaranju „Studije izvodljivosti optimalne prometne veze između grada Samobora, grada Sveta Nedelja i grada Zagreba“, promjena stava dijela osnivača društva o potrebi pokretanja aktivnosti koje se odnose na Definiranje zajedničke mreže linija i povezane infrastrukture i s tim u vezi Prometnih istraživanja shodno čemu je Krapinsko-zagorska županija samostalno pokrenula aktivnosti vezane uz izradu potrebne dokumentacije za izradu Mreže linija i uspostavu javne usluge), program VFO 2021. – 2027. nije do kraja 2022. g. dobio odobrenje od strane Europske komisije pa MMPI nije mogao započeti postupak raspisa poziva u RH i dodijele bespovratnih sredstva te posljedično navedenome za društvo IPZP nije bilo Poziva od strane MMPI u svrhu korištenja bespovratnih sredstava za nabavku potrebnih sustava (Sustava za informiranje putnika i Sustava za automatsku naplatu i validaciju prijevoznih karata – zajednička prijevozna karta).

Prijedlog mjera u vezi daljnjeg poslovanja usko je vezan uz mjere iz Masterplana prometnog sustava i **uspostavu prometne uprave te dodjeljivanja potrebnih ovlaštenja društvu IPZP** odnosno **imenovanje društva IPZP „nadležnim tijelom za usluge integriranog prijevoza putnika“ za područje grada Zagreba, Zagrebačke županije i Krapinsko – zagorske županije**“, sukladno članku 55. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu i sukladno mjeri MJ_FR_JP_O1 – uspostavljanje integriranog prijevoza putnika iz zajednički usvojenog Masterplana prometnog sustava, što bi Društvu IPZP omogućilo pristup EU sredstvima iz dostupnih fondova EU.

Vezano uz navedeno, temeljni zakonski akt EU **Uredba 1370/2007** definira slijedeće:

- „nadležno tijelo” znači svako tijelo javne vlasti s ovlastima intervencije u javni prijevoz putnika na danom zemljopisnom području, odnosno svako tijelo kojem je dana takva ovlast.
- integrirane usluge javnog prijevoza putnika” znače međusobno povezane usluge prijevoza unutar određenog zemljopisnog područja s jedinstvenom informacijskom službom, sustavom izdavanja karata i voznim redom.

U svrhu dobivanja podrške od strane MMPI, **pored davanja ovlaštenja Društvu IPZP (što je uvjet MMPI u vezi dodjele EU sredstava) predlaže se da u narednom periodu (sredinom 2023. g.) čelnici osnivača Društva zatraže sastanak sa visokim službenicima nadležnog ministarstva prometa i ministrom**, u cilju mogućnosti prijava na Pozive MMPI radi dodjele bespovratnih sredstava iz EU fondova (VFO 2021 – 2027) za potrebne sustave društva IPZP i svih prijevoznika na području zagrebačke regije (ZET, HŽPP, Čazmatrans, Presečki grupa, Samoborček, Autoturist Samobor i ostali operateri sa Ugovorima o javnoj usluzi).

Početkom 2022. g. Zagrebačka županija započela je provođenje modela javne usluge prijevoza putnika u skladu sa EU Uredbom 1370/2007, od strane Valde RH su osigurane sve zakonske pretpostavke, ali i financijska sredstva iz državnog proračuna (temeljem Odluke Vlade RH o iznosima sufinanciranja, mjerilima i kriterijima za sufinanciranje javne usluge u cestovnom prijevozu putnika, od 11.6.2021.), za Zagrebačku županiju 6.147.597,98 Eura (46.319.077,00 kn), za Krapinsko – zagorsku županiju 2.469.945,15 Eura (18.598.687,00 kn) i za Grad Zagreb 996.015,94 Eura (7.500.000 kn). **Model tako organizirane javne usluge omogućava uspostavu IPP-a.** Vezano uz navedeno, društvo IPZP koncem 2022. g. započelo je izradu „Mreže linija Zagrebačke županije“ putem koje će biti moguće izvršiti povezivanje i integraciju sa linijama ZET-a i HŽPP-a.

Tijekom 2022. godine Društvo nije bilo izloženo financijskim rizicima te nije bilo potrebe za definiranjem mjera i ciljeva Društva vezano za upravljanje financijskim rizicima. Izloženost Društva cjenovnom, kreditnom i valutnom riziku nije postojala kao niti rizik od nelikvidnosti.

U Zagrebu, dana 28. travnja 2023.

Za trgovačko društvo

Integrirani promet zagrebačkog područja d.o.o.:

Direktor:

mr.sc. **Dani Kapudija**, dipl. ing.

ZAGREBAČKO PODRUČJE
Zagreb, Park Stara Trešnjevka 2

(pečat i potpis)

