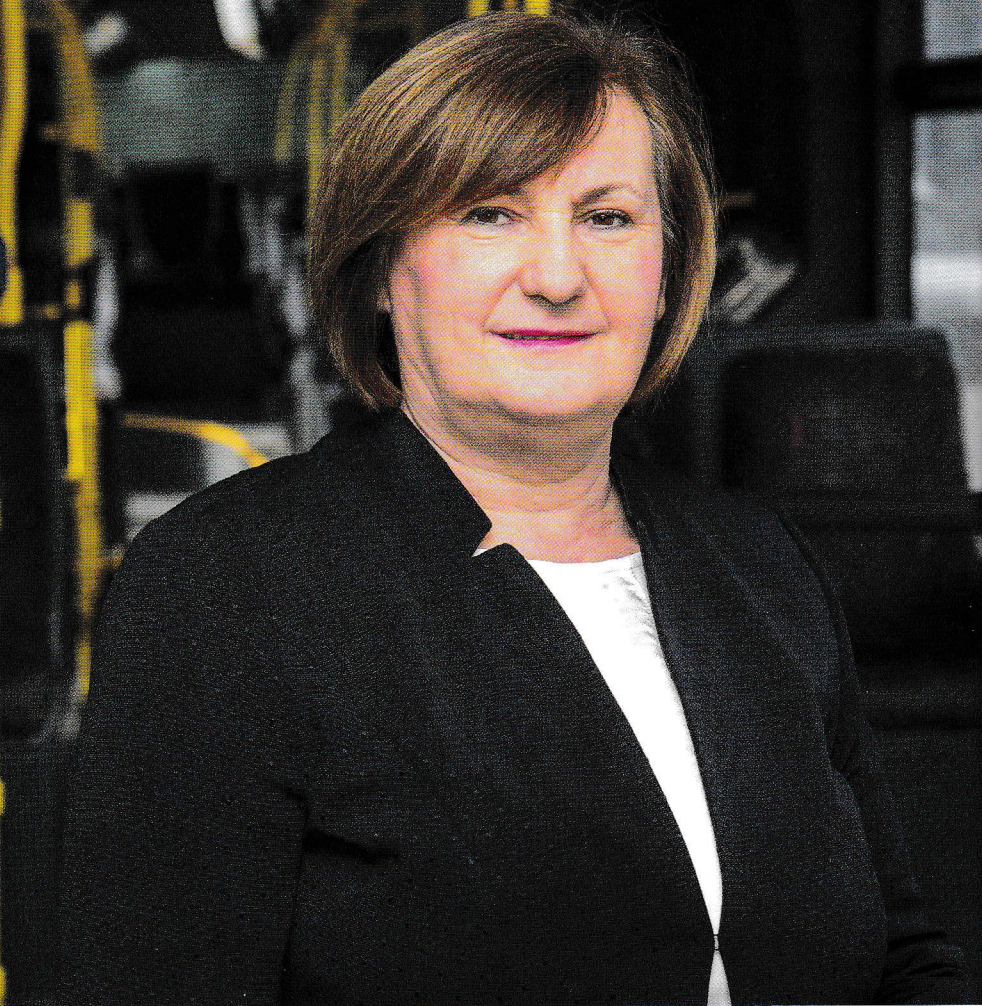


280 MILIJUNA PUTNIKA GODIŠNJE



RAZGOVARAO Matko Jović FOTO Miroslav Mišćević

Sa 550 vozila i 1.200 vozača svakodnevno u prometu ZET je ključan za funkcioniranje Zagreba i njegovog gospodarstva. Kako takav sustav funkcionira te što nas očekuje u budućnosti pitali smo direktoricu Ljubu Romčević-Žgelu

Zagrebački električni tramvaj zadužen je ne samo za funkcioniranje javnog gradskog prijevoza u gradu Zagrebu već i za prometno povezivanje gradova Velike Gorice i Zaprešića te nekoliko općina Zagrebačke županije, a radi se o vrlo složenom sustavu koji objedinjuje tramvajski i autobusni promet.

Na spomen ZET-a većina ljudi pomisli na tramvaj, no nas više zanima autobusni dio koji je čak i veći od tramvajskog. Koliko autobusa broji ZET-ova flota, koliko linija pokrivete i koliko vozača zapošljavate?

Prijevoz putnika autobusima u Zagrebu organiziran je na 146 dnevnih i 4 noćne autobusne linije koje prometno povezuju područja grada Zagreba te gradova Velike Gorice i Zaprešića, a prijevoz putnika organiziran je i u općinama Bistra, Luka, Stupnik i Klinča Sela. Naši autobusi godišnje prijeđu oko 30 milijuna kilometara. Dnevno je u prometu oko 550 naših vozila i 1.200 vozača. Naša vozila godišnje preuze oko 280 milijuna putnika. Autobusni vozni park broji 431 vozilo proizvođača Iveco, MAN i Mercedes-Benz. Autobusima u našim

prometnim pogonima Dubrava, Podsused i Velika Gorica upravlja 1.164 vozača.

Kakva je starosna struktura voznog parka, koliko je autobusa s Euro 6 motorima te koliko je autobusa koji za pogon koriste prirodni plin?

Starosna struktura autobusnih vozila na dan 31. prosinca 2018. godine pokazuje prosječnu starost 10,6 godina. 12% autobusa je do 3 godine starosti, 55% autobusa do 15 godina i ostali iznad 15 godina starosti.

Na kraju 2018. godine imali smo 67 autobusa s Euro 6 motorima. Kada govorimo o vozilima na pogon prirodnim stlačenim plinom, u prometu imamo ukupno 76 takvih autobusa (mini, klasični 12 metarski i zglobni dužine 18 metara).

U nekim gradovima se smanjuje broj linija zbog nedostatka vozača,

imate li vi takvih problema i kako ih rješavate?

U ZET-u i Zagrebu za sada se ne osjeća nedostatak vozača. Upravo je u tijeku natječaj za prijem 50 novih vozača autobusa. Dnevno zaprimamo i više desetaka prijava kandidata. Na prošlom natječaju, kada smo tražili 50 vozača, zaprimili smo više od 260 prijava kandidata.

Iako zakon dopušta da vozači u gradskom prijevozu ne koriste tahografske kartice, ZET je prije nekog vremena uveo obvezu korištenja kartica za sve vozače. Čime je bila motivirana takva odluka i kakva su iskustva njezina provođenja?

ZET d.o.o. je 2017. godine pokrenuo unifikaciju uređaja za bilježenje u cestovnom prometu (tahografa). Kroz unifikaciju, analogni tahografi zamijenjeni su digitalnim tahografima najnovije ge-

neracije i na sva vozila ugrađena je oprema za daljinsko skidanje i pohranu podataka. Svi vozači su obvezni koristiti kartice.

Na taj način daleko kvalitetnije i brže dolazimo do podataka o radu naših vozača. Naša obveza je poštivanje svih zakonskih propisa, između ostaloga, Zakona o radu i Kolektivnog ugovora. Događalo se da smo u početku primjene sustava utvrdili rad vozača kod drugih prijevoznika, što je neprihvatljivo za naše standarde i propise.

Digitalizacijom i unifikacijom voznog parka u potpunosti su udovoljeni zahtjevi Zakona, ali i zahtjevi modernog i efikasnog praćenja radnog vremena vozača i kretanja vozila, a da pri tome nije potrebno angažirati veći broj ljudi niti osigurati prostor i opremu za opsežne arhive. ZET d.o.o. obavlja i usluge povremenog prijevoza putnika, posebnog linijskog prijevoza putnika tako da se digitalizacijom voznog parka i korištenjem digitalnih kartica vozača u potpunosti poštuju zakonske odredbe o svim vrstama prijevoza putnika u cestovnom prometu.

Nedavno ste potpisali ugovor o dodjeli bespovratnih sredstava za nabavku 29 novih autobusa - je li

već raspisan natječaj i kad će se ti autobusi naći u prometu? Također, kakvi su dugoročni planovi obnove voznog parka?

Zagreb ima 146 dnevnih i četiri noćne autobusne linije, a autobusi godišnje ukupno prevezu 45 milijuna kilometara

Natječaj za nabavu novih 29 autobusa je pripremljen, prošao je postupak savjetovanja i ovih dana bi trebao biti objavljen. Sam postupak javne nabave od raspisivanja natječaja do sklapanja ugovora, sukladno propisanim rokovima, traje nekoliko mjeseci te potpisom ugovora o nabavi počinje teći rok za isporuku vozila. Uzevši sve to u obzir, ukoliko ne bude žalbi u postupku javne nabave, očekujemo isporuku vozila krajem 2019., odnosno u prvom tromjesečju 2020. godine. ZET d.o.o. planira daljnju obnovu voznog parka, nabavu novih autobusa, između ostalog i plinskih, obzirom da smo započeli izgradnju nove plinske stanice u Dubravi.

Zagreb u ponudi ima velik broj plinskih autobusa; kakva su iskustva s njima te zašto ste se ovaj put odlu-

čili na klasične autobuse?

Iako su naša iskustva s plinskim autobusima odlična, dodijeljena bespovratna sredstva odnosila su se isključivo na kupnju autobusa na dizelski pogon te smo ovom prilikom krenuli u nabavu upravo takvih autobusa.

Prošle godine smo u Zagrebu imali testni dan europskog izbora za autobus godine, koji ne bi bio moguć bez logističke potpore ZET-a, na čemu Vam, u ime cijelog žirija, još jednom zahvaljujem. Tada smo u izboru imali isključivo električne i hibridne autobuse pri čemu je pobijedio Mercedes-Benz Citaro Hybrid, a autobusi s takvim pogonima postaju sve češća slika u europskim gradovima. Razmišlja li se u Zagrebu o uvođenju takvih načina pogona? Nije slučajnost što su najživlji gradovi u svijetu dobro opremljeni učinkovitim i pristupačnim javnim prijevozom, jer mobilnost je ključ za uspješne gradove. U Zagrebu javni prijevoz, kao okosnica održivog sustava mobilnosti, potiče veći gospodarski rast i osigurava pristup boljoj kvaliteti života naših stanovnika, stvarajući zajedničku

dobitnu kombinaciju za osnaživanje urbanog razvoja našega grada i za poslovanje lokalnih tvrtki te za višestruki razvitak javnog prijevoza. Svi moramo zajedno raditi kako bismo osigurali zajednički uspjeh. ZET je nabavio, u turističke svrhe, 12 elektro-vozila, koja se nakon adventskog razdoblja ponovno mogu vidjeti u vožnji gradom. U suradnji s Gradom Zagrebom analiziramo mogućnosti uvođenja inovativnih pogonskih sustava u javni gradski prijevoz s ciljem smanjenja emisije onečišćujućih tvari u zrak i smanjenja razine buke.

Dosta europskih gradova, uključujući i Ljubljanu, imaju "park&ride" uslugu odnosno mogućnost parkiranja automobila na rubu grada te frekventne autobusne linije koje te lokacije povezuju s centrom grada. Ima li Zagreb takvo nešto u planu i može li ZET kvalitetno pokriti te nove linije ukoliko do toga dođe?

Kao glavni prijevoznik u gradu Zagrebu, ZET je u svakom trenutku sposoban kvalitetno i brzo uspostaviti nove autobusne linije u bilo kojem dijelu grada, pa tako i na prostorima predviđenima za „park&ride“ uslugu. Parkirališta u Vrapču uz željezničku stanicu i Dubra-

Autobusni vozni park broji 431 vozilo proizvođača Iveco, MAN i Mercedes-Benz, a ukupno je zaposleno 1.164 vozača





Pratimo sve razvojne trendove u svijetu, kako vezano uz javni gradski prijevoz tako i ostale mogućnosti modernizacije i unaprjeđenja poslovanja.

vi uz terminal tramvaja i autobusa već su uređena kao „park&ride“ parkirališta, kao i ostale lokacije koje građani koriste u tu svrhu, primjerice Paromlinska, Sesvete, Podsused, Sopot kod Porezne uprave..., odakle daljnje putovanja do svog odredišta nastavljaju vozilima ZET-a i/ili gradske željeznice. Prema razvojnim planovima, grad Zagreb ima više lokacija predviđenih za tu vrstu usluge. Zajedničkim radom ključno je razviti održiva, konkurentna i prihvatljiva rješenja za poboljšanje kvalitete života. Na području održive mobilnosti nužna je razmjena informacija o politici gradskog prometa, planiranja, upravljanja i operacija, što je od vitalnog značaja za napredak života u gradu.

Osim klasičnog gradskog i pri-gradskog prijevoza putnika, ZET autobusima obavlja i prijevoz školske djece, kabrio autobusima i posebnim električnim vozilima prijevoz turista te prijevoz osoba s invaliditetom posebno prilagođenim kombi vozilima. Kakva su iskustva u tom dijelu poslovanja?
ZET s 28 autobusa obavlja prijevoz školske djece posebno prilagođenim autobusima, ukoliko je mjesto prebivališta udaljeno od obrazov-

nih institucija do 3 kilometra za niže razrede osnovne škole, odnosno više od 5 km za više razrede. Autobusi su sukladno zakonskim odredbama prilagođeni prijevozu djece i u skladu su s visokim sigurnosnim standardima. Zagrebački javni prijevoz opravda-

Prosječna starost autobusa je 10,6 godina, 67 autobusa je s Euro 6 motorima, dok je 76 autobusa s pogonom na prirodni plin

no je jedan od gradskih simbola, prepoznatljiv u cijelome svijetu. Zbog toga aktivno sudjeluje i u turističkoj ponudi grada atraktivnim vožnjama panoramskim (kabrio) turističkim autobusima prilagođenima za tu namjenu u radionici ZET-a. Ove godine, do 30. lipnja, očekujemo isporuku četiri nova kabrio autobusa. Tim autobusima ćemo dodatno obogatiti turističku ponudu Zagreba. Spomenimo i dizelske turističke vlakice koji središtem grada uglavnom prevoze naše najmlađe sugrađane, ali i brojne goste grada. Od Adventa 2018. ponuda Zagrebačkog električnog tramvaja dodatno je obogaćena s 12 no-

vih, specijaliziranih elektro vozila marke Yamaha. Zahvaljujući električnom pogonu, riječ je o krajnje tihom i potpuno ekološki prihvatljivom obliku prijevoza. E-city tour vozila tijekom ljeta polaziti će iz Bakačeve ulice, ispod Katedrale te voziti kružnom trasom koja obuhvaća najljepši dio središta Zagreba, Lenucijevu potkovu, odnosno relaciju preko Zrinjevca pa sve do Glavnog kolodvora.

Zagrebački električni tramvaj brine i o osobama s invaliditetom kojima je potrebna asistencija i pomoć. Specijaliziranim vozilima svakodnevno se prevoze osobe s invaliditetom i djeca s teškoćama u razvoju na posao, fakultete, u školu, na rekreaciju i radnu terapiju. Ukupno 26 specijaliziranih kombi vozila sa 45 vozača korisnicima su dostupna 24 sata dnevno.

U autobusnoj radionici u Puljskoj ulici na Remizi svakodnevno se i za vanjske korisnike pružaju usluge servisa, dijagnostike vozila, popravaka, lakiranja i ostalih radova na gospodarskim vozilima i autobusima marke MAN i Merce-

des-Benz izvan jamstvenog roka. Spomenuta radionica je i ovlaštenu servis Voith automatskih mjenjača. Kako ste zadovoljni ponudom odnosno potražnjom za tim uslugama?

Vozila se u svom životnom vijeku održavaju kako bi njihove tehničke i prometne karakteristike bile sigurne i pouzdane, te kako bi izvana i iznutra dobro izgledala i pružala što je moguće veću ugodnost putnicima. Autobusna radionica ZET-a, osim za interne potrebe, poslove i radne zadaće obavlja i za vanjske korisnike. Korisnici usluga su prije svega Zagrebački holding d.o.o., podružnice Čistoća i Zagrebačke ceste, potom tvrtke Zagrebački velesajam, Pula promet... U ponudi je usluga popravka agregata - motora i mjenjača, zamjena upravljačkih uređaja i programiranje istih na vozilima te poslovi za potrebe ovlaštenog servisa tvrtke Voith turbo d.o.o. No, obavljam i neke druge radnje, poput lakiranja spremnika za otpadno staklo i papir. Proširenjem kapaciteta, svakako bi se po tom pitanju moglo učiniti više, odnosno ponuditi i pružiti usluge i ostalim prometnim tvrtkama.

Poruka za kraj?

Želim na kraju razgovora naglasiti kako radnici i uprava ZET-a nastoje maksimalno biti na usluzi svojim putnicima. Cijeli naš sustav usmjeren je na podizanje kvalitete i sigurnosti javnog gradskog prijevoza u Zagrebu. Pratimo sve razvojne trendove u svijetu, kako vezano uz javni gradski prijevoz tako i ostale mogućnosti modernizacije i unaprjeđenja poslovanja. Dnevno je u prometu oko 550 naših vozila i 1.200 vozača. Naša vozila godišnje prelaze 45 milijuna kilometara i prevezu oko 280 milijuna putnika. Svi ti podatci govore o važnosti ZET-a za grad Zagreb i zagrebačku privredu kao i svakodnevni život naših građana. Cilj nam je zadovoljan putnik uz istodobno maksimalno uvažavanje svih naših radnika, osobito prometnog osoblja, koje je u stalnoj komunikaciji s korisnicima naše usluge. ■