

Republika Hrvatska

Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture

**Nacionalni provedbeni plan za Uredbu Komisije (EU) 1300/2014
od 18. studenoga 2014. o tehničkoj specifikaciji za interoperabilnost u vezi s
pristupačnošću željezničkog sustava Unije osobama s invaliditetom i
osobama s ograničenom pokretljivošću**

Zagreb, prosinac 2017. godine

Sadržaj

1. Uvod	1
1.1. Željeznički prijevoznik koji obavlja uslugu prijevoza putnika	3
2. Kontekst	3
2.1. Utvrđivanje okruženja	3
2.2. Savjetovanje.....	3
2.3. Zakonodavstvo.....	4
3. Postojeće stanje	4
3.1. Infrastrukturni podsustav	4
3.2. Podsustav vozila	6
3.3. Operativni propisi	6
4. Definicija strategije	7
4.1. Prioritet i strategija za infrastrukturni podsustav	7
4.2. Prioritet i strategija za podsustav vozila	7
5. Planiranje kapaciteta i financiranje	8
5.1. Planiranje kapaciteta i financiranje za infrastrukturni podsustav	8
5.2. Planiranje kapaciteta i financiranje za podsustav vozila	8
6. Daljnje aktivnosti i povratne informacije	10
6.1. Praćenje	10
6.2. Ažuriranje plana	10

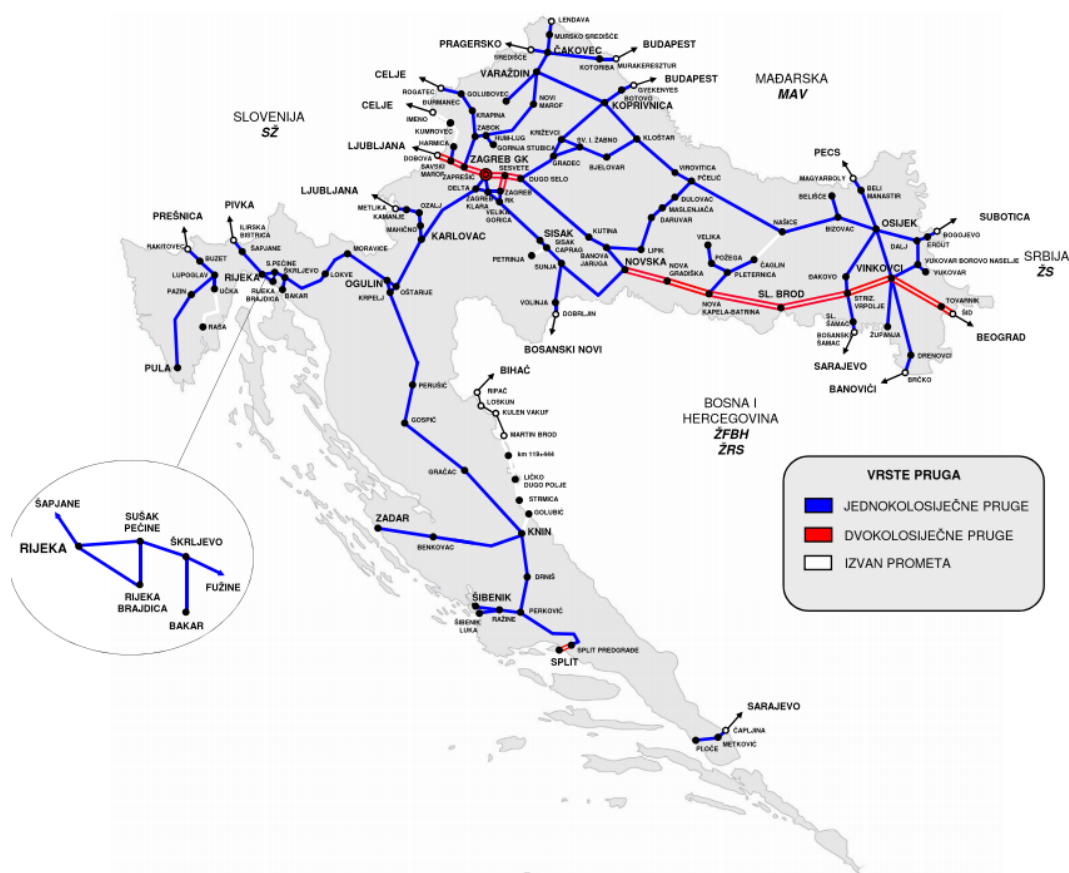
1. Uvod

Hrvatski sabor donio je dana 5. listopada 1990. godine odluku o osnivanju trgovačkog društva Hrvatske željeznice d.o.o. koje obavlja poslove u području upravljanja, održavanja i izgradnje željezničke infrastrukture, prijevoza putnika, prijevoza tereta te vuče vlakova. U 2006. godini dolazi do podjele trgovačkog društva HŽ - Hrvatske željeznice d.o.o. te se osnivaju trgovačka društva HŽ Infrastruktura d.o.o., HŽ Putnički prijevoz d.o.o., HŽ Cargo d.o.o., HŽ Vuča vlakova d.o.o. i krovno društvo HŽ-Holding d.o.o.. Razdvajanjem od 1. studenog 2012. postoje tri zasebna i samostalna trgovačka društva, upravitelj infrastrukture HŽ Infrastruktura d.o.o. te željeznički prijevoznici HŽ Putnički prijevoz d.o.o. i HŽ Cargo d.o.o. Također, 1. srpnja 2013. godine pristupanjem Republike Hrvatske u punopravno članstvo Europske unije liberalizirano je tržište za pružanje usluga željezničkog prijevoza tereta na željezničkoj mreži Republike Hrvatske te usluge željezničkog prijevoza tereta obavljaju i željeznički prijevoznici u privatnom vlasništvu.

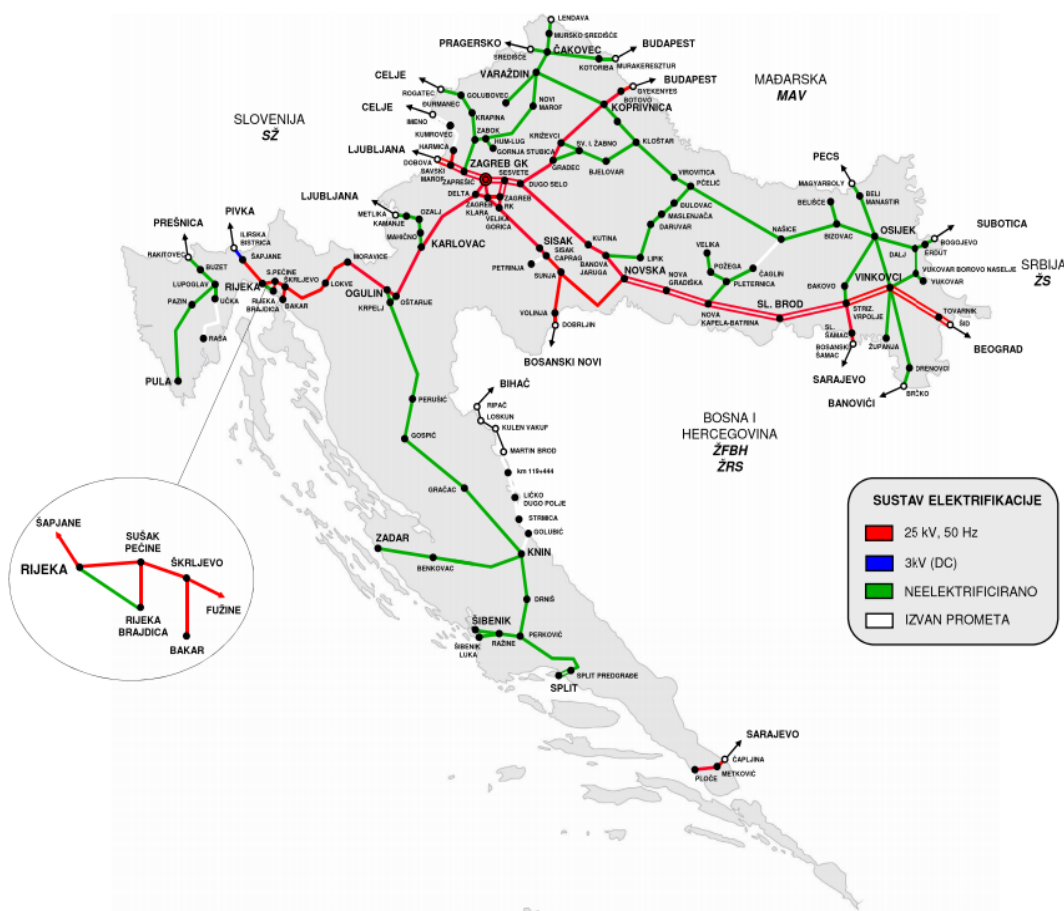
Građevinska duljina željezničke mreže u Republici Hrvatskoj iznosi 2605 km i sastoji se od jednokolosiječnih i dvokolosiječnih pruga. Širina kolosijeka u Republici Hrvatskoj iznosi 1435 mm. Duljina jednokolosiječnih i dvokolosiječnih pruga nalazi se u Tablici 1.

Tablica 1.: Duljina jednokolosiječnih i dvokolosiječnih pruga na željezničkoj mreži Republike Hrvatske

Pruga	km
Jednokolosiječna pruga	2351
Dvokolosiječna pruga	254



U Republici Hrvatskoj elektrificirano je 980 km mreže željezničkih pruga i sastoji se od izmjeničnog sustava električne vuče 25 kV, 50 Hz u duljini od 977 km te od istosmjernog sustava od 3kV u duljini 3 km.



Upravitelj infrastrukture, trgovačko društvo HŽ Infrastruktura d.o.o., odgovorno je za organiziranje i reguliranje prometa, za obnovu i održavanje te građenje željezničke infrastrukture koja je javno dobro u općoj uporabi. Upravitelj infrastrukture na željezničkoj mreži održava prugu, službena mjesta, željezničko-cestovne prijelaze, tunele i mostove. Broj svih službenih mjesta nalazi se u Tablici 2., dok se u Tablici 3. nalazi broj željezničko-cestovnih prijelaza, tunela i mostova.

Tablica 2.: Broj svih službenih mjesta na željezničkoj mreži Republike Hrvatske

Službena mjesta	Broj
Kolodvori	227
Granični kolodvori	18
Teretni kolodvori	12
Stajališta	304
Otpremništva	6
Otpremništvo/stajalište	9
Rasputnice	5
Rasputnica/stajalište	2
Odjavnica	1
Ukupno	554

Tablica 3.: Broj željezničko-cestovnih prijelaza, tunela i mostova na željezničkoj mreži Republike Hrvatske

	Broj
Željezničko-cestovni prijelazi	1512
Tuneli	109
Mostovi	548

1.1. Željeznički prijevoznik koji obavlja uslugu prijevoza putnika

U Republici Hrvatskoj uslugu željezničkog prijevoza putnika obavlja trgovačko društvo HŽ Putnički prijevoz d.o.o., u 100% državnom vlasništvu. Djelatnost trgovačkog društva HŽ Putnički prijevoz d.o.o. je obavljanje javnog prijevoza putnika u unutarnjem i međunarodnom željezničkom prijevozu. Pod time se podrazumijeva povezivanje željeznicom gradskih središta i lokalnih sredina u Hrvatskoj s metropolskim i drugim gradskim središtima u Europi te masovan prijevoz putnika unutar većih gradova i prigradskih područja.

2. Kontekst

Ovaj Nacionalni plan provedbe donesen je u skladu s obvezama proisteklim iz Uredbe Komisije (EU) broj 1300/2014 od 18. studenoga 2014. o tehničkoj specifikaciji za interoperabilnost u vezi s pristupačnošću željezničkog sustava Unije osobama s invaliditetom i osobama s ograničenom pokretljivošću, kako je to navedeno člankom 8., točkom 4. iste.

U skladu s ovom odredbom, Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture Republike Hrvatske izradilo je nacionalni provedbeni plan za TSI koji se odnosi na pristupačnost željezničkog sustava Unije osobama s invaliditetom i osobama s ograničenom pokretljivošću. Tijekom izrade provedene su konzultacije sa stručnjacima iz prakse i relevantnim dionicima. Ovaj provedbeni plan mora biti dostupan Komisiji, kao i drugim državama članicama.

Cilj je osigurati interoperabilni, sigurni, djelotvorni, pristupačni i okolišno održivi prijevoz putnika željeznicom općenito, pa tako i s aspekta prijevoza osoba s invaliditetom i ograničenom pokretljivošću, što se može postići permanentnim usavršavanjem infrastrukturnih objekata za prijem i otpremu putnika i vozila za prijevoz putnika. Isto se može postići modernizacijom i obnovom stajališta i kolodvora i postojećih vozila odnosno nabavom odgovarajućih novih vozila izgrađenih u skladu s TSI PRM.

2.1. Utvrđivanje okruženja

U skladu s raspoloživim podacima (Hrvatski zavod za javno zdravstvo, Državni zavod za statistiku), broj osoba s invaliditetom u Republici Hrvatskoj početkom 2017. godine iznosio je 511.850, dok je broj stanovnika bio 4.174.000. Isto znači da je udio osoba s invaliditetom u ukupnom stanovništvu RH iznosio 12,26%.

Najčešće vrste oštećenja kod osoba s invaliditetom su: oštećenja lokomotornog sustava - 29,5%, duševni poremećaji - 25,3%, oštećenja drugih organa - 23,1% i oštećenja središnjeg živčanog sustava - 18,2%, oštećenja glasovno-govorne komunikacije - 4,4% invalidnih osoba, oštećenja vida - 3,4%, oštećenja sluha - 2,6%, itd. Također, u Republici Hrvatskoj 29,6 % osoba s invaliditetom ima višestruka oštećenja koja pridonose funkcionalnom oštećenju osobe s invaliditetom.

2.2. Savjetovanje

S ciljem prikupljanja informacija o stanju i prioritetima osoba s invaliditetom koje koriste ili namjeravaju koristiti željeznički prijevoz ostvaren je kontakt s nekoliko krovnih udruga na području

Republike Hrvatske: Zajednica saveza osoba s invaliditetom hrvatske – SOIH (Savska cesta 3/I, 10 000 Zagreb), Hrvatski savez slijepih (Draškovićeve 80, 10 000 Zagreb), Hrvatski savez gluhih i nagluhih – HSGIN (Palmotićeve 4, 10 000 Zagreb), Hrvatski savez udruga osoba s invaliditetom – HSUTI (Šoštarićeve 8, 10 000 Zagreb), Zajednica županijskih zajednica, udruga i članova hrvatskih vojnih invalida domovinskog rata Republike Hrvatske – HVIDRA (Galovićeve 10, 10 000 Zagreb). Tražene informacije i sugestije dostavljene su od strane Hrvatskog saveza udruga osoba s invaliditetom (HSUTI) i Hrvatskog saveza slijepih. Iste sadrže u kontekstu stanja voznog parka potrebu za postojanjem barem po jednog para odgovarajućih vlakova na glavnim relacijama (kao takve su navedene Zagreb – Vinkovci, Zagreb – Rijeka, Zagreb – Osijek, Zagreb – Maribor, Zagreb – Ljubljana), koji bi na dnevnoj razini mogli ujutro odvesti, a navečer dovesti osobu s invaliditetom u/iz Zagreba, što bi u tehničkom smislu podrazumijevalo postojanje prostora za invalidska kolica, odgovarajući olakšan pristup vlaku (ulaz/izlaz putem platforme, lifta ili sl.) i prilagođeni sanitarni čvor te postojanje zvučne najave stajališta i kolodvora. U kontekstu olakšanog pristupa osoba s invaliditetom infrastrukturnim objektima željezničkog prijevoza putnika ističu se sugestije vezane uz osobe s oštećenjem vida, a koje su kao zahtjevi propisane važećim Pravilnikom o osiguranju pristupačnosti građevina osobama s invaliditetom i smanjene pokretljivosti („Narodne novine“, broj 78/13); iste se odnose na postavljanje taktilnih površina, označavanje stubišta, osvjetljenje ulaznog prostora, pristupačnost pulta, postojanje orijentacijskog plana kretanja i opremljenost stajališta i perona svim propisanim elementima. Također, kao problem istaknuta je manjkava educiranost službenih osoba u komunikaciji s osobama s invaliditetom.

2.3. Zakonodavstvo

Zakonodavstvo Europske Unije donijelo je Uredbu (EZ) br. 1371/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2007. o pravima i obvezama putnika u željezničkom prometu, u kojoj u poglavlju V. definira obvezu željezničkih prijevoznika i upravitelja kolodvora za omogućavanje dostupnosti prijevoza osobama sa smanjenom pokretljivošću i osobama s posebnim potrebama (pravo na prijevoz željeznicom, informiranje, dostupnost, pomoć i uvjete za pomoć prema osobama s posebnim potrebama i sa smanjenom pokretljivošću). Ista je izravno primjenjiva i u Republici Hrvatskoj, a tijelo odgovorno za njenu provedbu je Hrvatska regulatorna agencija za mrežne djelatnosti (HAKOM).

Također, Zakonom o potvrđivanju Konvencije o pravima osoba s invaliditetom i Fakultativnog protokola uz Konvenciju o pravima osoba s invaliditetom 2007. godine Republika Hrvatska potvrdila je predmetnu Konvenciju i Fakultativni protokol, koji su krajem 2006. godine usvojeni u New Yorku. Navedenim se utvrđuje ravnopravnost osoba s invaliditetom u odnosu na druge osobe glede punog i učinkovitog sudjelovanja u društvu.

Nadalje, problem osiguranja pristupačnosti infrastrukturnim uslužnim objektima prepoznat je i prije ulaska Republike Hrvatske u Europsku Uniju pa je u skladu s navedenim trenutno na snazi i Pravilnik o osiguranju pristupačnosti građevina osobama s invaliditetom i smanjenom pokretljivošću („Narodne novine“, broj 78/13) donesen temeljem tadašnjeg Zakona o prostornom uređenju i gradnji („Narodne novine“, broj 76/07, 38/09, 55/11, 90/11, 50/12 i 80/13), kojim su propisani tehnički zahtjevi za dijelove podsustava koji se tiču kretanja takvih osoba: ulazni prostor u građevinu, površine za kretanje unutar objekta, toaleti, šalteri i pultovi, oglasni pano, orijentacijski pano, stajalište i peron te javna pješačka površina izvan objekta.

3. Postojeće stanje

3.1. Infrastrukturni podsustav

Infrastrukturna mreža Republike Hrvatske sadrži 426 službenih mjesta za prihvat i otpremu putnika, od kojih je 184 kolodvora i 242 stajalište, uz napomenu da navedenim nisu obuhvaćena službena mjesta na prugama i pružnim dionicama izvan prometa, službena mjesta na prugama i

pružnim dionicama namijenjenim samo za teretni promet, službena mjesta u kojima se prema voznom redu 2017.-2018. ne zaustavljaju vlakovi za prijevoz putnika i službena mjesta na pružnim dionicama na kojima se prema voznom redu 2017.-2018. prijevoz putnika obavlja autobusima, a ne vlakovima.

Trenutno stanje infrastrukture s obzirom na ispunjenje zahtjeva (tehničkih specifikacija) iz TSI PRM prema podacima iz točke 4.2.1. je prema Tablici 4.

Tablica 4.: Ispunjenje nekih zahtjeva iz toče 4.2.1. TSI PRM

Neki zahtjevi iz točke 4.2.1. TSI PRM	Kolodvori	Stajališta	Ukupno
Kolodvori i stajališta na željezničkoj mreži Republike Hrvatske	184	242	426
Kolodvori i stajališta s parkiralištem s osiguranim mjestima za invalide	20	7	27
Kolodvori i stajališta opremljeni taktilnim oznakama na peronima	44	92	136
Kolodvori i stajališta opremljeni nadstrešnicama na peronima	25	55	80
Kolodvori i stajališta sa slobodnim pristupom bez stuba i prepreka za invalide kroz kolodvorski prostor od cestovne prometnice do perona	103	114	217
Kolodvori i stajališta opremljeni vizualnim informacijama za putnike (Kolodvori i stajališta s dinamičkim ekranima za prikaz informacija za putnike)	124 (6)	132 (0)	256 (6)
Kolodvori i stajališta opremljeni pothodnicima za pristup peronima	8 (10 pothodnika)	4 (4 pothodnika)	12 (14 pothodnika)
Kolodvori i stajališta opremljeni dizalima u funkciji za putnike	2 (2 dizala)	3 (5 dizala)	5 (7 dizala)
Kolodvori i stajališta opremljeni podiznim platformama za invalide na stubištima pothodnika	2 (5 platformi)	0	2 (5 platformi)

Iz Tablice 4., u kojoj su prikazani neki tehnički zahtjevi iz navedene točke, razvidno je da parkirališta s osiguranim mjestima za invalide ima tek oko 6% stajališta i kolodvora, taktilne oznake na peronima postavljene su na njih oko 32%, kolodvora i stajališta s peronskim nadstrešnicama ima oko 19%, slobodan pristup bez stuba i prepreka za invalide kroz kolodvorski prostor od ceste do perona ima oko 51% stajališta i kolodvora. Nadalje, kolodvora i stajališta s mogućnošću pružanja vizualnih informacija putnicima ima oko 60% (pri čemu tek oko 1,4% njih ima dinamičke ekrane), pothodnicima za pristup peronima opremljeno je oko 3% stajališta i kolodvora (s ukupno 14 pothodnika), dizala za putnike ima njih oko 1% (ukupno 8 dizala) a podiznim platformama za invalide na stubištima pothodnika opremljeno je tek 0,5% stajališta i kolodvora (ukupno 5 platformi).

Također, ukupni broj službenih mjesta s peronima visine 55 cm, kompatibilnih motornim vlakovima koji su zadnje nabavljeni te kojima se planira nastavak modernizacije voznog parka, iznosi 59, dok je broj navedenih perona 76.

Potrebno je spomenuti da, prema podacima dobivenim snimanjem prometa, od ukupnog broja samo 4 službena mjesta za prihvat i otpremu putnika imaju prosječan dnevni protok putnika preko 1000 te nisu obuhvaćena pravilom prioriteta iz dodatka B Uredbe Komisije (EU) broj 1300/2014 od 18. studenog 2014.

U Tablici 5. prikazano je stanje svih kolodvora i stajališta s obzirom na ispunjenost svih zahtjeva iz točke 4.2.1. TSI PRM.

Tablica 5.: Trenutno stanje kolodvora i stajališta s obzirom na sve zahtjeve iz 4.2.1. TSI PRM

Trenutno stanje kolodvora i stajališta	Ispunjeni svi zahtjevi u potpunosti	Gotovo u potpunosti ispunjeni svi zahtjevi, > 80%	Djelomično ispunjeni svi zahtjevi, cca 50%	Neispunjeni (ili neznatno ispunjeni) svi zahtjevi	Ukupno
Broj kolodvora i stajališta	4	13	18	391	426

Iz navedenog je razvidno da tek oko 4% postojećih stajališta i kolodvora u potpunosti ili uglavnom ispunjava zahtjeve iz TSI PRM, dok njih oko 92% ima potpuno ili skoro potpuno neispunjene zahtjeve.

3.2. Podsustav vozila

Jedini željeznički prijevoznik je HŽ Putnički Prijevoz d.o.o., društvo u vlasništvu Republike Hrvatske koje raspolaže s voznim parkom: 112 motornih vlakova (garnitura) i 211 klasičnih vagona za prijevoz putnika (duljine 24,5 ili 26,4 m) čijim je međusobnim, te spajanjem s lokomotivom moguće formirati vlak.

Trenutno stanje voznog parka s obzirom na ispunjenje zahtjeva (tehničkih specifikacija) iz TSI PRM prema podacima iz točke 4.2.2. je prema Tablici 6.

Tablica 6.: Trenutno stanje vozila za prijevoz putnika stanje s obzirom na sve zahtjeve iz 4.2.2. TSI PRM

Vozila	Ispunjeni zahtjevi TSI PRM	Djelomično ispunjeni zahtjevi	Bez ispunjenih zahtjeva
Motorni vlakovi	24	6	82
Vagoni	2		209

Od navedenog broja motornih vlakova 24 ih je u potpunosti u skladu s TSI PRM, 6 ih raspolaže prostorima za smještaj i osiguranje invalidskih kolica a preostala 82 vlaka starijih godina izgradnje uopće ne ispunjava zahtjeve iz TSI PRM.

S obzirom na odnose kapaciteta sjedećih mjesta na spomenuti način kategoriziranih motornih vlakova u ukupnom kapacitetu sjedećih mjesta svih motornih vlakova u voznom parku društva može se reći da približno 28% sjedećih mjesta pripada motornim vlakovima koji u potpunosti udovoljavaju TSI PRM, njih 5% se nalazi u vlakovima koji imaju u manjoj mjeri ispunjenje zahtjeva iz TSI PRM, a 67% sjedećih mjesta je u vlakovima koji ne udovoljavaju spomenutim zahtjevima. Prema broju motornih vlakova, njih približno 22% je sukladno TSI PRM, 5% ih malo udovoljava zahtjevima a 73% ih ne udovoljava istima.

Također, od ukupno 211 klasičnih vagona samo njih 2 udovoljava nekim zahtjevima iz TSI PRM (imaju mjesto za smještaj invalidskih kolica, a toalet i ulazna vrata su prilagođeni osobama s invaliditetom). Isto čini gotovo zanemariv udio od približno 1% takvih vozila u ukupnom broju vagona u voznom parku društva HŽ Putnički prijevoz d.o.o..

Udio sjedećih mjesta u svim vozilima (vagonima i vlakovima) koja u potpunosti udovoljavaju TSI PRM trenutno iznosi 16%.

3.3. Operativni propisi

Pored postojanja zakonodavnog okvira iz točke 3.1., željeznički putnički prijevoznik (HŽ Putnički prijevoz d.o.o.) je, s ciljem poboljšavanja uvjeta za pristupačnost osoba s invaliditetom i smanjenom pokretljivošću, krajem 2016. godine donio Odluku o podršci/prijevozu osoba s invaliditetom i osoba smanjene pokretljivosti broj UP-60-9/16., kojom je definiran postupak najave planiranog putovanja od strane korisnika te organizacije istoga od strane prijevoznika i upravitelja

objekta. Istodobno je Zakonom o povlasticama u unutarnjem putničkom prometu („Narodne novine“, broj 97/00 i 101/00) i Pravilnikom o postupku za ostvarivanje prava na korištenje povlastice u unutarnjem putničkom prijevozu („Narodne novine“, broj 14/01) omogućen povlašten prijevoz putnicima za osobe s invaliditetom (za različite kategorije i stupnjeve invaliditeta) i njihove pratitelje.

4. Definicija strategije

4.1. Prioritet i strategija za infrastrukturni podsustav

Planovi obnove i rekonstrukcije službenih mjesta za prihvat i otpremu putnika (stajališta i kolodvori) temeljeni su na načelu prema kojem radovi na istim objektima prate radove koji se odvijaju na željezničkoj pruzi (gornjem i/ili donjem ustroju). Iz tog razloga prioriteti obnove i modernizacije odnosno izgradnje objekata za putnike odgovaraju prioritetima utvrđenim za radove na pruzi. Planirani radovi obnove i modernizacije odnosno izgradnje pruge na prugama u Republici Hrvatskoj mogu se prema predviđenom roku završetka podijeliti u 3 grupe: do 5 godina, 6 do 10 godina i 11 do 15 godina.

Također, prema vrsti zahvata i smještaju na infrastrukturnoj mreži Republike Hrvatske, radovi se odvijaju u sklopu projekata od kojih su najveći s pripadajućim rokovima završetka i objektima za putnike prikazani u Tablici 7.

Tablica 7.: Najveći projekti na obnovi i modernizaciji te izgradnji infrastrukture s pripadajućim rokovima i brojem objekata za prijem i otpremu putnika na kojima su planirani radovi

Red.br.	Naziv projekta	Rok završetka radova	Broj objekata za prijem i otpremu putnika na kojima su planirani radovi
1.	Izgradnja drugog kolosijeka na dionici Dugo selo – Križevci	3-5 godina	6
2.	Modernizacija, obnova i izgradnja drugog kolosijeka pruge Dugo selo – Novska	6-10 godina	14
3.	Modernizacija i obnova dionice Okučani – Vinkovci	11-15 godina	25
4.	Izgradnja drugog kolosijeka na dionici Križevci – Koprivnica - Državna granica	3-5 godina	10
5.	Izgradnja drugog kolosijeka na dionici Hrvatski Leskovac – Karlovac	6-10 godina	10
6.	Izgradnja drugog kolosijeka na dionici Škrljevo – Rijeka – Šapjane	6-10 godina	22
7.	Modernizacija i elektrifikacija pruge Vinkovci – Vukovar	3-5 godina	5
8.	Modernizacija i elektrifikacija dionice Zaprešić – Zabok	3-5 godina	7
9.	Izgradnja pruge Gradec – Sveti Ivan Žabno	1-2 godine	3

4.2. Prioritet i strategija za podsustav vozila

Prioritet u napretku prema TSI PRM glede voznog parka željezničkog prijevoznika za prijevoz putnika (HŽ Putnički prijevoz d.o.o.) svakako treba biti povećanje kvalitete pouzdanosti i dostupnosti te sigurnosti kao najvažnijih temeljenih zahtjeva iz direktive o interoperabilnosti koji se tiču ovog područja. Kao rješenje spomenutog problema ovdje se s jedne strane nameće povećanje udjela odgovarajućih vozila u ukupnom voznom parku, a s druge strane povećanje broja zahtjeva iz

TSI PRM kojima će biti udovoljeno tijekom eventualne modernizacije ili obnove. S obzirom na starost dijela voznog parka, strategija za napredak u smislu približavanja uvjetima iz TSI PRM, zbog daljnje neisplativosti ulaganja u starija vozila u sklopu modernizacije ili obnove, temelji se na povećanju udjela novih odgovarajućih vozila u voznom parku vozila za prijevoz putnika. Isto se planira postići nabavkom novih motornih vlakova, uz istodobno smanjenje udjela klasičnih vagona u voznom parku.

5. Planiranje kapaciteta i financiranje

5.1. Planiranje kapaciteta i financiranje za infrastrukturni podsustav

Planirana obnova i modernizacija te izgradnja objekata za prijem i otpremu putnika prema vrstama objekata i rokovima završetka prikazana je u Tablici 8.

Tablica 8.: Planirana obnova i modernizacija te izgradnja objekata za prijem i otpremu putnika prema 5-godišnjim razdobljima i vrstama objekata

Red.br.	Rok završetka	Kolodvor	Stajalište	Podaci o financiranju
1.	≤ 5 godina	15	22	Radovi za 32 od 37 projekata - EU fondovi
2.	6 do 10 godina	14	33	Tehnička dokumentacija za 46 od 47 projekata – EU fondovi
3.	11 do 15 godina	8	17	Tehnička dokumentacija za 25 od 25 projekata – EU fondovi

Ukupno je za razdoblje od 15 godina planirana obnova i modernizacija odnosno izgradnja 109 objekata za prijem i otpremu putnika, od čega je 103 projekata odobreno za financiranje iz EU fondova. U spomenutih 109 objekata nalazi se 24 objekta koji trenutno nisu u uporabi ili fizički još ne postoje te nisu obuhvaćeni podacima o trenutno postojećih 426 stajališta i kolodvora. Svih 109 objekata na kojima je planirana obnova i modernizacija ili izgradnja nakon završetka radova bit će u potpunosti sukladni zahtjevima iz točke 4.2.1. TSI PRM. Pored navedenog, roku od 15 godina predviđeno je da se na 58 službenih mjesta izvede barem najnužnija prilagodba osobama s ograničenom pokretljivošću.

5.2. Planiranje kapaciteta i financiranje za podsustav vozila

Planom investicija za 2018. godinu željeznički putnički prijevoznik planira nabavku još 23 motorna vlaka prilagođena osobama s posebnim potrebama, čija isporuka bi trebala završiti do kraja 2020. godine. Sredstva za nabavku motornih vlakova iznosit će oko 824 milijuna kuna (bez PDV-a), a izvori financiranja bit će zajam Svjetske banke, kredit EUROFIMA i sredstva iz fondova Europske unije.

Završetkom obnove voznog parka odnosno nabavkom novih spomenutih vlakova i uklanjanjem dijela putničkih vagona iz istog, stanje voznog parka do kraja 2020. godine bilo bi prema prikazanom u Tablici 9.

Tablica 9.: Stanje voznog parka (broj vozila) za prijevoz putnika do kraja 2020. godine s obzirom ispunjenje zahtjeva iz 4.2.2. TSI PRM

Vozila – vozni park krajem 2020. godine	Ispunjeni zahtjevi TSI PRM	Djelomično ispunjeni zahtjevi	Bez ispunjenih zahtjeva
Motorni vlakovi	47	6	82
Vagoni	2		108

Od navedenog broja motornih vlakova 47 će ih biti u potpunosti u skladu s TSI PRM, 6 će ih raspolagati prostorima za smještaj i osiguranje invalidskih kolica a 82 vlaka uopće neće ispunjavati zahtjeve iz TSI PRM.

S obzirom na odnose kapaciteta sjedećih mjesta na spomenuti način kategoriziranih motornih vlakova u ukupnom kapacitetu sjedećih mjesta svih motornih vlakova u voznom parku društva može se reći da će približno 43% sjedećih mjesta pripadati motornim vlakovima koji u potpunosti udovoljavaju TSI PRM, njih 4% će se nalaziti u vlakovima koji imaju u manjoj mjeri ispunjenje zahtjeva iz TSI PRM, a 53% sjedećih mjesta će biti u vlakovima koji ne udovoljavaju spomenutim zahtjevima. Prema broju motornih vlakova, njih približno 35% bit će sukladno TSI PRM, 4% će ih donekle udovoljavati zahtjevima a 61% ih neće udovoljavati istima.

Također, od ukupno 211 klasičnih vagona samo njih 2 udovoljavat će nekim zahtjevima iz TSI PRM (imaju mjesto za smještaj invalidskih kolica a WC i ulazna vrata su prilagođeni osobama s invaliditetom). Isto će činiti udio od približno 2% takvih vozila u ukupnom broju vagona u voznom parku društva HŽ Putnički prijevoz d.o.o..

Udio sjedećih mjesta u svim navedenim vozilima (vagonima i vlakovima) koja će u potpunosti udovoljavati TSI PRM iznositi će 32%.

Prema podacima Državnog zavoda za statistiku u objavljenim na web stranici u dijelu Statistika u nizu, Transport i komunikacije – pregled po županijama, u izvješću od 4. srpnja 2017. (tablica 5.4.10. Željeznički promet) na području sjeverozapadne Hrvatske u široj okolici Zagreba (koje obuhvaća Grad Zagreb te Zagrebačku županiju, Krapinsko-zagorsku županiju, Sisačko-moslavačku županiju i Karlovačku županiju) ostvareno je oko 66% ukupnog nacionalnog željezničkog prometa putnika. Logično je da navedeni 2/3-ski udio prometa putnika diktira i prioritete u rekonstrukciji željezničkog voznog parka do kraja 2020. godine na način da su kao isti određeni već spomenuti motorni vlakovi koji uglavnom voze na navedenom području (po 17 elektromotornih gradsko- prigradskih i regionalnih vlakova te 13 dizel-električnih vlakova). Ovdje se samo za potrebe gradsko-prigradskog prometa grada Zagreba krajem 2020. godine očekuje prometovanje 17 elektromotornih vlakova sukladnih TSI PRM te 20 starijih elektromotornih vlakova koji nisu prilagođeni osobama s posebnim potrebama. Navedeno znači da će nakon 2020. godine približno 46% vlakova u gradsko-prigradskom zagrebačkom prometu biti prilagođeni prijevozu osoba s posebnim potrebama.

Za razdoblje nakon 2020. godine, iako još ne postoje čvrsti planovi, može se predvidjeti daljnja modernizacija voznog parka nabavkom novih motornih vlakova s namjerom saniranja problema starih i invalidnim osobama neprilagođenih vozila (vlakova) koji prometuju drugim dijelovima Republike Hrvatske. U jedinoj putničkoj prijevoznoj tvrtki (HŽ Putnički prijevoz d.o.o.) u tijeku je priprema projektnog zadatka za studiju koja bi trebala dati odgovore na pitanja nabavke novih vozila nakon 2020. godine. Prema preliminarnim analizama za pretpostaviti je da će biti potrebna nabavka 30-ak novih dizelmotornih vlakova sukladnih zahtjevima TSI PRM, koji bi trebali zamijeniti izvjestan broj postojećih, i više od 40 godina starih dizelmotornih jedinica.

6. Daljnje aktivnosti i povratne informacije

6.1. Praćenje

Praćenje prilagodbe objekata odnosno voznog parka zahtjevima TSI PRM provodit će se redovito, ažurirajući stanje inventara imovine, kako je to navedeno člankom 7. Uredbe Komisije (EU) broj 1300/2014 od 18. studenog 2014. o tehničkoj specifikaciji za interoperabilnost u vezi s pristupačnošću željezničkog sustava Unije osobama s invaliditetom i osobama s ograničenom pokretljivošću. Isto će u dijelu infrastrukturnih objekata biti potpomognuto fizičkom uspostavom registra infrastrukture od strane nacionalnog upravitelja infrastrukture.

6.2. Ažuriranje plana

Nacionalni plan potrebno je ažurirati redovito, barem svakih 5 godina, što je u skladu s člankom 8. Uredbe Komisije (EU) broj 1300/2014 od 18. studenog 2014. o tehničkoj specifikaciji za interoperabilnost u vezi s pristupačnošću željezničkog sustava Unije osobama s invaliditetom i osobama s ograničenom pokretljivošću.