



REPUBLIKA HRVATSKA
Ministarstvo mora, prometa
i infrastrukture

Strategija razvoja željezničkog sustava Republike Hrvatske do 2032. godine

SADRŽAJ

| | |
|--|----|
| Popis tablica | IV |
| Skraćenice | 1 |
| 1 Uvod | 2 |
| 2 Vizija razvoja željezničkog sustava do 2032. godine | 4 |
| 3 Razvojne potrebe i razvojni potencijali željezničkog sustava | 5 |
| 3.1 Ključna potreba 1: Modernizirati i obnoviti željezničku mrežu | 5 |
| 3.2 Ključna potreba 2: Modernizirati željeznički vozni park | 7 |
| 3.3 Ključna potreba 3: Poboljšati ekonomsku i financijsku održivost javnih željezničkih društava | 7 |
| 3.4 Ključna potreba 4: Poboljšati konkurentnost željezničkog prijevoza | 8 |
| 3.5 Ključna potreba 5: Smanjiti negativan utjecaj na okoliš | 9 |
| 3.6 Ključna potreba 6: Unaprijediti organizacijske (administrativne) kapacitete u željezničkom sustavu | 9 |
| 3.7 Ključna potreba 7: Reorganizacija upravljanja željezničkim sustavom | 10 |
| 3.8 Ključna potreba 8: Osigurati uvjete za integrirani urbani prijevoz putnika | 11 |
| 3.9 Ključna potreba 9.: Izgraditi/poboljšati infrastrukturu za intermodalni prijevoz | 12 |
| 3.10 Ključna potreba 10: Osigurati interoperabilnost željezničke mreže | 12 |
| 3.11 Ključna potreba 11: Optimizacija i racionalizacija željezničke mreže u skladu s mogućnostima i potrebama jedinica lokalne i regionalne samouprave te sa strateškim smjernicama prostornog razvoja | 13 |
| 3.12 Ključna potreba 12: Unaprijediti tehničke kapacitete u željezničkom sustavu | 14 |
| 3.13 Ključna potreba 13: Povećati sigurnost i pouzdanost usluga željezničkog prijevoza | 14 |
| 4 Odnos prema općem strateškom okviru NRS-a | 16 |
| 5 Strateški ciljevi željezničkog sustava i ključna područja intervencija | 17 |
| 5.1 Strateški ciljevi željezničkog sustava | 17 |
| 5.2 Pokazatelji uspješnosti | 18 |
| 5.3 Opis područja intervencije u okviru provedbenih mehanizama i popis projekata za provedbu strateških ciljeva željezničkog sustava | 19 |
| 5.3.1 Ključna područja intervencije za Strateški cilj 1: Održiv i konkurentan željeznički sustav | 20 |
| 5.3.2 Ključna područja intervencije za Strateški cilj 2: Integriran i intermodalan željeznički sustav | 32 |
| 5.3.3 Ključna područja intervencije za Strateški cilj 3: Siguran i dostupan željeznički sustav | 34 |

| | | |
|-----|---|----|
| 6 | Indikativni financijski plan s prikazom financijskih pretpostavki za provedbu strateških ciljeva i projekata od važnosti za željeznički sustav..... | 37 |
| 7 | Okvir za praćenje i vrednovanje | 41 |
| 7.1 | Praćenje i izvješćivanje | 41 |
| 7.2 | Vrednovanje..... | 41 |
| 8 | Osvrt na utjecaj Strategije na okoliš | 43 |

Popis tablica

| | |
|---|----|
| Tablica 1: Pokazatelji uspješnosti strateških ciljeva..... | 18 |
| Tablica 2: Veze između strateških ciljeva, ključnih potreba i ključnih intervencija | 19 |
| Tablica 3: Predviđeni izvori financiranja pojedinih ključnih intervencija..... | 38 |

Skraćenice

| | |
|------------|--|
| BDP | bruto domaći proizvod |
| BEMV | elektrobaterijski vlak |
| B&R | <i>bike & ride</i> sustav |
| CEF | instrument za povezivanje Europe |
| CSM | zajedničke sigurnosne metode |
| CST | zajednički sigurnosni ciljevi |
| DMV | dizelmotorni vlak |
| EMV | elektromotorni vlak |
| ENE | elektroenergetski infrastrukturni podsustav |
| ERTMS | europski sustav za upravljanje željezničkim prometom |
| ETCS | europski sustav upravljanja vlakom |
| EU | Europska unija |
| FRCMS | <i>Future Railway Mobile Communication System</i> |
| GSM-R | globalni sustav mobilnih komunikacija za željeznice |
| HŽC | HŽ Cargo d.o.o. |
| HŽI | HŽ Infrastruktura d.o.o. |
| HŽPP | HŽ Putnički prijevoz d.o.o. |
| INF | građevinski infrastrukturni podsustav |
| JLP(R)S | jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave |
| JPP | javno-privatno partnerstvo |
| MMPI | Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture |
| MRRFEU | Ministarstvo regionalnog razvoja i fondova EU |
| MGOR | Ministarstvo gospodarstva i održivog razvoja |
| NPOO | Nacionalni plan oporavka i otpornosti |
| NUTS | Nacionalna klasifikacija statističkih regija |
| PSO | ugovor o javnoj usluzi |
| P&R sustav | <i>park & ride</i> sustav |
| Ro – La | prijevoz kamiona željeznicom |
| RFC | međunarodni teretni koridori |
| SS | signalno-sigurnosni uređaji |
| TEN-T | transeuropska prometna mreža – promet |
| TK | telekomunikacijski uređaji |
| TSI | tehničke specifikacije za interoperabilnost |
| UI | upravitelj infrastrukture |
| VRH | Vlada Republike Hrvatske |
| ŽCP | željezničko-cestovni prijelazi |
| ŽP | željeznički prijevoznik |

1 Uvod

Strategija razvoja željezničkog sustava Republike Hrvatske do 2032. godine (dalje u tekstu: Strategija) predstavlja dugoročnu viziju i strateški okvir za transformaciju željezničkog sustava Hrvatske u svrhu ostvarenja zajedničkih dugoročnih ciljeva Europske unije iz Bijele knjige o prometu (Europska komisija, 2011.) sukladno kojima bi do 2050. željeznica trebala značajno povećati svoj modalni udio u putničkom i teretnom prijevozu na srednjim i dugim udaljenostima, na temelju guste mreže povezane sa svim glavnim zračnim i morskim lukama, velikoga proširenja mreže velike brzine, te uvođenja ERTMS-a i europskoga multimodalnoga informacijskog, upravljačkog i platnog sustava, odnosno Strategije održive i pametne mobilnosti (Europska komisija, 2020.) kojoj je cilj postizanje 90 % smanjenja stakleničkih plinova uzrokovanih prometom, bilo direktno ili indirektno, i to do 2050. godine uz udvostručenje željezničkog teretnog prometa, sve u skladu s Europskim zelenim planom (Europska komisija, 2019.).

Metodologija izrade ove strategije sukladna je s pozitivnim propisima Republike Hrvatske, a osobito s odredbama Zakona o sustavu strateškoga planiranja i upravljanja razvojem Republike Hrvatske (NN 123/17), Uredbom o smjernicama za izradu akata strateškoga planiranja od nacionalnoga značaja i od značaja za jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave (NN 89/18), Pravilnikom o rokovima i postupcima praćenja i izvještavanja o provedbi akata strateškoga planiranja (NN 6/19), Priručnikom o strateškom planiranju koji izdaje Koordinacijsko tijelo u sustavu strateškoga planiranja (Ministarstvo regionalnog razvoja i fondova Europske unije), Zakona o željeznicama (NN 32/19, 20/21), Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava (NN 63/20) te Zakona o strateškim investicijskim projektima Republike Hrvatske (NN 123/17, 114/18).

Strategija uzima u obzir rezultate analize stanja, odnosno čimbenike povezane s regionalnim, nacionalnim, međunarodnim i sektorskim okruženjem utvrđene istraživanjem, kao i konzultacije Ministarstva mora, prometa i infrastrukture s ključnim dionicima željezničkog sustava. Utvrđeni su izazovi, potrebe, prioriteti i potencijalne intervencije u hrvatskom željezničkom sustavu s ciljem jačanja konkurentne pozicije povećanja prometa željeznicom na području Hrvatske te ostvarivanja zadanih ciljeva dekarbonizacije prometa na razini EU-a.

U proces izrade Strategije bili su uključeni ključni dionici željezničkog sustava, MMPI i regulatorne agencije, upravitelj infrastrukture te željeznički prijevoznici. Također, u proces izrade bile su uključene i lučke uprave morskih luka i lučke uprave na unutaršnjim vodama. Sa svim ključnim dionicima održane su radionice i sastanci na osnovu kojih su utvrđeni problemi i izazovi razvoja željezničke infrastrukture te na koncu izrađen ovaj dokument, Strategije. Ciljevi i pokazatelji uspješnosti u sklopu Strategije utvrđeni su u koordinaciji s ključnim dionicima.

Strategija identificira dugoročnu viziju i strateške ciljeve te ključne potrebe i specifične intervencije za transformaciju hrvatskoga željezničkog sustava do 2032. godine. Uspostavljeni strateški okvir omogućuje upravljanje željezničkim sustavom usmjerenim na rezultate prema točno i logično utvrđenim ciljevima, potrebama i intervencijama.

Sadržajno, Strategija započinje prikazom utvrđene dugoročne vizije transformacije hrvatskoga željezničkog sustava (Poglavlje 2), potom ističe razvojne potrebe i razvojne potencijale željezničkog sustava (Poglavlje 3), nakon čega se utvrđuje odnos Strategije prema općem strateškom okviru Nacionalne razvojne strategije (Poglavlje 4). U nastavku se navode

strateški ciljevi kojima bi se ostvarila dugoročna vizija te iskoristili razvojni potencijali, kao i ključna područja intervencija (Poglavlje 5). U narednom poglavlju prikazane su financijske pretpostavke za provedbu strateških ciljeva i projekata (Poglavlje 6.). Na koncu, Strategija identificira potrebu za daljnjim prikupljanjem/generiranjem podataka i definira korake koje je potrebno poduzeti za buduću reviziju Strategije (Poglavlje 7).

Značajna ulaganja u modernizaciju željezničke infrastrukture, kao i pružanje kvalitetnije i efikasnije usluge željezničkog prijevoza putnika i tereta omogućit će održivi gospodarski razvoj Republike Hrvatske te poboljšati kvalitetu života stanovništva. Kako bi se ispunili ciljevi Europskoga zelenog dogovora, željeznica će morati preuzeti veći udio u putničkom i teretnom prijevozu u razdoblju trajanja Strategije.

2 Vizija razvoja željezničkog sustava do 2032. godine

Dionici željezničkog sustava odredili su sljedeću dugoročnu viziju razvoja željezničkog sustava u Republici Hrvatskoj:

U 2032. godini Republika Hrvatska ima razvijen željeznički sustav koji pruža kvalitetne usluge društvu i u potpunosti je integriran s drugim granama prometa unutar RH, EU i područjima u okruženju. Siguran, ekonomičan, energetske efikasan, ekološki prihvatljiv, konkurentan i održiv željeznički sustav otporan na klimatske promjene.

Dugoročna vizija razvoja željezničkog sustava usklađena je s nacionalnom vizijom razvoja utvrđenom u Nacionalnoj razvojnoj strategiji. Konkurentan, inovativan, inkluzivan, siguran i ekološki prihvatljiv željeznički sustav doprinosi povećanju kvalitete života i jednakih prilika za sve te samim time i ispunjenju vizije Nacionalnoga razvoja do 2030. godine te Strategijom prostornog razvoja Republike Hrvatske.

U skladu s navedenom vizijom željeznički sustav u Hrvatskoj do 2032. godine postaje pouzdan i ugledan partner korisnicima usluga te time i snažan čimbenik i pokretač razvoja željezničkog putničkog i teretnog prijevoza u regiji.

3 Razvojne potrebe i razvojni potencijali željezničkog sustava

Ovo poglavlje prikazuje sažetu analizu razvojnih potreba i potencijala odgovarajućih područja intervencija, odnosno osnovu za izradu elemenata akta strateškoga planiranja.

Ključne razvojne potrebe i potencijali željezničkog sustava predstavljaju glavne promjene koje je potrebno provesti u željezničkom sustavu u Hrvatskoj radi ostvarenja strateških ciljeva povezivanja unutar RH i na razini EU.

Razvojne potrebe predstavljene u nastavku identificirane su i definirane na temelju strateške analize različitih čimbenika/pokretača razmatranih u analizi stanja, kao i prioriteta koje su istaknuli dionici željezničkog sustava na konzultacijama i radionicama.

Ukupno je identificirano 13 ključnih potreba s kojima se suočava željeznički sustav i koje će se morati riješiti kako bi se ojačala konkurentna pozicija sustava i postigla zajednička vizija uspjeha.

U nastavku je obrazložena svaka ključna potreba temeljem zaključaka analize stanja, uz naglasak na glavnim izazovima te relevantnim statističkim podacima i početnim vrijednostima pokazatelja učinaka i ishoda. Niže navedene ključne potrebe osnova su za definiranje područja intervencija u željezničkom sustavu.

3.1 Ključna potreba 1: Modernizirati i obnoviti željezničku mrežu

| | |
|---------------------|---|
| Obrazloženje | <p>Godišnji troškovi održavanja, obnove i poboljšanja željezničke infrastrukture po kilometru linije u Hrvatskoj prethodnih godina bili su ispod 50 % prosjeka EU27 što je rezultiralo lošim stanjem infrastrukture te su nužno potrebne promjene ovih trendova.</p> <p>Privremeno je zatvoreno 165 km razvrstanih željezničkih pruga. Na željezničkim prugama na kojima se odvija promet najveća prosječna dopuštena brzina iznosi 77 km/h, prosječna kašnjenja putničkih vlakova na 100 km iznose 5,7 minuta, dok teretnih 140 minuta. Starost uslužnih objekata je preko 40 godina.</p> <p>Usvajanjem Zakona o strateškim investicijskim projektima Republike Hrvatske, HŽI na listu je, do sada, prijavila ukupno 9 projekata za izgradnju nove te modernizaciju postojeće željezničke infrastrukture. U narednom razdoblju očekuje se prijava novih projekata nakon što se ispune svi preduvjeti.</p> <p>S obzirom na važeći zakonodavni okvir, priprema projekata za radove na izgradnji nove ili modernizaciju postojeće željezničke infrastrukture traje u prosjeku 8 do 9 godina, a što iziskuje velike napore HŽI-a za traženje produljenja postojećih Ugovora o dodjeli bespovratnih sredstava (UDBS) i utječe na realizaciju ugovora sa ugovarateljem.</p> <p>Da bi se omogućilo povećanje ulaganja u izgradnju nove te modernizaciju, obnovu i održavanje postojeće željezničke infrastrukture potrebno je promijeniti postojeći zakonodavni okvir kojim će se smanjiti i/ili ubrzati postojeće administrativne procedure te osigurati stabilni izvori financiranja.</p> <p>Ako se promatra potreba za održavanjem postojeće željezničke infrastrukture, dugogodišnje smanjenje potrebnih financijskih sredstava za održavanje ili</p> |
|---------------------|---|

| | |
|----------------------|---|
| | <p>ulaganje u dionice željezničkih pruga dovelo je do situacije da se na pojedinim dionicama ili željezničkim prugama preskočio jedan ciklus obnove i kao posljedica toga jesu privremena zatvaranja pojedinih dionica za promet vlakova odnosno smanjenja najvećih dopuštenih brzina.</p> <p>Da bi se omogućio ravnomjeran razvoj željezničke mreže, a u cilju ravnomjernoga regionalnog razvoja RH, pri izradi planova potrebno je voditi se jasnim ciljevima što se želi postići ulaganjima i koje koristi društvo ima od provedbe toga projekta.</p> <p>Kako bi se što brže provodili projekti pripreme i provedbe planiranih projekata, veliki utjecaj ima i provođenje postupaka javne nabave za usluge i radove. S obzirom na složenost samih procesa, priprema dokumentacije za provođenje postupaka te provođenje postupka evaluacije pristiglih ponuda vrlo su bitan element. Dokumentacija o nabavi zajedno s pripadajućim projektnim zadatkom i/ili tehničkim specifikacijama i troškovnicima trebala bi biti jasna i nedvojbeno kako bi potencijalni ponuditelji bili u samom postupku upoznati s predmetom usluga ili radova te bi se time smanjile mogućnosti žalbi i prolongacije postupaka.</p> <p>S obzirom na moguća financijska sredstva namijenjena za održavanje na godišnjoj razini i cjelokupno stanje željezničkih pruga, upravitelj infrastrukture prilikom izrade plana održavanja mora utvrditi prioritetne dionice na kojima će se obavljati radovi na održavanju.</p> <p>Međutim, postojeća financijska sredstva, a koja su u državnom proračunu planirana za održavanje, ne omogućavaju nužnu razinu održavanja.</p> <p>Također, u narednom razdoblju bit će potrebno osigurati sredstva za održavanje dionica željezničkih pruga na kojima se sada izvode ili se planiraju izvoditi radovi što će stvarati dodatni izazov za redovito poslovanje upravitelja infrastrukture.</p> <p>Prilikom provedbe projekata obnove i modernizacije željezničkih pruga potrebno je uzeti u obzir i klimatske promjene kako bi infrastruktura bila pripremljena na njih.</p> <p>Provedbom projekata omogućit će se provedba strateškoga cilja 1. Strategije prometnoga razvoja.</p> |
| <p>Izazov</p> | <p>Osiguravanje odgovarajućih sredstava za provedbu održive obnove i modernizacije.</p> <p>Osiguravanje odgovarajućih uvjeta (zakonodavnih, administrativnih...) za bržu pripremu i provedbu projekata izgradnje, obnove, modernizacije.</p> <p>Implementacija zelenih tehnologija pri obnovi željezničke infrastrukture.</p> |

3.2 Ključna potreba 2: Modernizirati željeznički vozni park

| | |
|---------------------|---|
| Obrazloženje | <p>Kako bi se omogućilo podizanje energetske i ekološke učinkovitosti prometnoga sustava (smanjenja individualnoga prijevoza) potrebno je nastaviti modernizirati postojeći vozni park zamjenom postojećih vozila novima (na elektrificiranim i neelektrificiranim prugama). Na neelektrificiranim prugama dizelska vučna vozila potrebno je postepeno zamijeniti vučnim vozilima na alternativni i hibridni pogon. Potrebno je planirati i kapacitete za punjenje koji bi trebali biti pozicionirani na području službenih mjesta obrta vozila.</p> <p>U teretnom prijevozu nabavkom novih vučnih i vučenih vozila omogućava se obavljanje kvalitetnijega i optimiziranijega prijevoza te smanjenje troškova održavanja.</p> <p>Prilikom provedbe projekata valja uzeti u obzir i klimatske promjene kako bi vozila bila pripremljena na njih.</p> |
| Izazov | <p>Osiguranje sredstava za nabavu suvremenih željezničkih vučnih i vučenih vozila za teretni prijevoz.</p> <p>Osiguranje sredstava za nabavu suvremenih željezničkih vučnih vozila i modernizacija vučenih vozila za putnički prijevoz.</p> <p>Usklađivanje vozila sa zahtjevima interoperabilnosti.</p> |

3.3 Ključna potreba 3: Poboljšati ekonomsku i financijsku održivost javnih željezničkih društava

| | |
|---------------------|--|
| Obrazloženje | <p>Poboljšanje ekonomske i financijske održivosti željezničkih društava u državnom vlasništvu moguće je podizanjem njihove financijske i operativne učinkovitosti uz praćenje specifičnih pokazatelja učinka i rezultata rada uprava. Loš financijski položaj javnih društava u željezničkom sustavu posljedica su visokih operativnih troškova poslovanja. Statistika EU-a ukazuje na činjenicu da je poslovanje hrvatskoga željezničkog sustava u prosjeku na nižoj razini po gotovo svim pokazateljima učinkovitosti i financijske održivosti u usporedbi s drugim željezničkim sustavima u Europskoj uniji.</p> <p>Željeznički sustav pokazuje zaostatak u financijskoj i operativnoj učinkovitosti i na nacionalnoj razini. Ostvarena produktivnost mjerena ukupnim prihodom po zaposlenom koristi se kao osnovni pokazatelj za sva tri društva Hrvatskih željeznica. Mada je ovaj pokazatelj tijekom godina fluktuirao, ipak je imao tendenciju pada. Ukupno ostvareni prihod po zaposlenom u RH za 2020. godinu iznosi 0,82 milijuna kn. Kada se taj podatak uspoređi s ukupnim prihodom po zaposlenom u društvima HŽ-a, tada je vidljivo da ostvareni prihod po zaposlenom u HŽC-u čini 34,15 % republičkoga prosjeka, u HŽI-u 30,48 %, a u HŽPP-u 39,02 %. Ostali opći financijski pokazatelji uspješnosti ukazuju na stalni pad pokazatelja tekuće likvidnosti, nepovoljne pokazatelje financijske stabilnosti, financijske zaduženosti i sporoga obrtaja ukupne imovine. Poboljšanje financijske i operativne učinkovitosti željezničkih društava u državnom vlasništvu</p> |
|---------------------|--|

| | |
|---------------|---|
| | <p>moguće je postići jačanjem međusobne suradnje, učinkovitijim upravljanjem imovinom te usvajanjem i praćenjem smjernica korporativnoga upravljanja Organizacije za ekonomsku suradnju i razvoj (OECD).</p> |
| Izazov | <p>Reorganizacija sustava upravljanja. Bolje iskorištavanje imovine. Racionalizacija operativnih troškova. Usklađivanje dobne i kvalifikacijske strukture zaposlenika s razvojnim potrebama. Organiziranje međusobne suradnje trgovačkih društava u željezničkom sektoru.</p> |

3.4 Ključna potreba 4: Poboljšati konkurentnost željezničkog prijevoza

| | |
|---------------------|---|
| Obrazloženje | <p>Pouzdana i kvalitetna usluga putničkoga prijevoza omogućena je jedino na području grada Zagreba, i to većinom u smjeru zapad – istok, dok je na prilaznim prugama u pojedine dane u tjednu usluga vrlo ograničena (prvenstveno nedjeljom). Na ostalom dijelu mreže ne postoji kvalitetan gradski ili prigradski prijevoz putnika.</p> <p>Većina službenih mjesta na mreži željezničkih pruga HŽI nije opremljena informacijsko-komunikacijskim sustavima za informiranje putnika o voznom redu vlakova i vremenima dolazaka/odlazaka, već se vozni red nalazi u tiskanom obliku na za to predviđenim oglasnim pločama.</p> <p>Sustav informiranja putnika potrebno je ugraditi u sva frekventnija službena mjesta s obzirom na to da je adekvatna informiranost putnika također jedan od segmenata kvalitete usluge (ugradnja informacijskih ploča ili drugih aplikativnih rješenja za informiranje putnika). Osim u službenim mjestima potrebno je ugraditi sustave informiranja u vlakove.</p> <p>Uvođenjem prilagođenih voznih redova vlakova, integracije s drugim oblicima javnoga prijevoza putnika (cestovnoga) omogućit će povećanje konkurentnosti.</p> <p>U teretnom je prijevozu najveći generator tereta luka Rijeka, dok ostale luke (morske i unutarnje vode) imaju vrlo mali udio. U pogledu postojećega prijevoza, najveći udio u prijevozu ima tranzitni promet na postojećim koridorima.</p> <p>Uvođenjem novih usluga, zajedno s gospodarskim subjektima koji obavljaju veliki teretni rad, moguće je povećati udio teretnoga prijevoza željeznicom u odnosu na cestovni, naročito na većim udaljenostima na kojima je ovakav oblik prijevoza jeftiniji od cestovnoga. U organizacijskom smislu prijevoznici (prvenstveno nacionalni) morali bi pratiti trendove te svoju ponudu prilagođavati postojećem stanju tržišta. Sve veća kontejnerizacija i prijevoz direktnih vlakova smanjuje operativne i manipulativne troškove.</p> <p>Potrebe ove mjere većinom se odnose na zajednički nastup svih zainteresiranih dionika radi zajedničke ponude usluga „od vrata do vrata“, radi skraćivanja vremena prijevoza, smanjenja logističkih zadataka i sl.</p> |
|---------------------|---|

| | |
|---------------|---|
| | <p>Potrebno je planirati vozni red koji je maksimalno prilagođen putnicima i omogućuje im da u kratko vrijeme, uz povoljnu cijenu karata, dođu na svoja odredišta. Također je potrebno i modernizirati postojeći vozni park zamjenom postojećih vozila novima.</p> <p>U teretnom prijevozu s velikim gospodarskim objektima potrebno je ponuditi nove usluge radi prebacivanja prijevoza s ceste na željeznicu. Prebacivanjem prijevoza s ceste na željeznicu, povećava se udio ekološki prihvatljivijeg prijevoza u odnosu na cestovni.</p> <p>Prilikom provedbe projekata valja uzeti u obzir i klimatske promjene kako bi infrastruktura vozila bila pripremljena na njih.</p> |
| Izazov | <p>Uvođenje novih usluga prilagođenih korisnicima.</p> <p>Unaprjeđenje tarifnih modela.</p> <p>Nastavak integracije s drugim vidovima prijevoza.</p> <p>Bolje upravljanje informacijama i njihova brža distribucija korisnicima.</p> <p>Provedba liberalizacije tržišta usluga (hoće li utjecati na pad kvalitete i pouzdanosti usluga prijevoza željeznicom).</p> |

3.5 Ključna potreba 5: Smanjiti negativan utjecaj na okoliš

| | |
|---------------------|---|
| Obrazloženje | <p>Službena mjesta moraju biti opremljena rasvjetom, bilo parkirališnom, bilo kolosiječnom (ovisno o potrebama). Stara i nefunkcionalna rasvjeta stvara dodatni trošak električne energije i održavanja. Samim time, potrebno je u narednom razdoblju postojeću mijenjati novom LED rasvjetom. Potrebno je prema Programu energetske obnove lokacija pod upravljanjem i u vlasništvu HŽI-a sprovesti energetske obnovu na objektima – ugraditi učinkovite sustave grijanja/ hlađenja.</p> <p>Postojeći vozni park potrebno je osuvremeniti novim, nabavkom suvremenih željezničkih vozila (vozila na baterije, vodik ili drugi alternativni pogon), ali i vozila koja koriste tehničke/servisne službe.</p> <p>Za potrebe punjenja vozila neophodna je izgradnja punionica, kao i instaliranje solarnih elektrana.</p> <p>Prilikom provedbe projekata valja uzeti u obzir i klimatske promjene kako bi infrastruktura i vozila bila pripremljena na njih.</p> |
| Izazov | <p>Osiguravanje odgovarajućih sredstava u državnom proračunu (ili strateškoga partnera) za provedbu mjera poboljšanja energetske učinkovitosti objekata i infrastrukture.</p> <p>Osiguravanje suglasnosti/dokumentacije za obnovu zaštićenih objekata.</p> |

3.6 Ključna potreba 6: Unaprijediti organizacijske (administrativne) kapacitete u željezničkom sustavu

| | |
|---------------------|--|
| Obrazloženje | <p>Tehničke i organizacijske vještine radnika u željezničkom sustavu, posebice mladih, usklađuju se s potrebama modernoga željezničkog sustava baziranoga na znanju, kvaliteti, održivom upravljanju te upotrebi novih (digitalnih) tehnologija. U željezničkim javnim prijevoznim poduzećima u Hrvatskoj u 2020. godini bilo je zaposleno 8.307 osoba što</p> |
|---------------------|--|

| | |
|---------------|---|
| | <p>predstavlja smanjenje za čak 34 % u odnosu na podatke iz 2010. godine (DZS, 2021). Ovi trendovi posljedica su opće emigracije, posebice mladih, boljih uvjeta napredovanja i primanja u privatnom sektoru, ali i stalne potrebe za racionalizacijom poslovanja nacionalnih prijevoznika i otpuštanja radnika s obzirom na smanjenje prihoda (i putničkoga i teretnoga). Čak preko 50 % ukupno zaposlenih ima prosječnu životnu dob od 51-60 godina, a prosječna stručna sprema jest srednja stručna sprema, pri čemu čak 80 % zaposlenih ima srednju i nižu stručnu sprema. Prosječna bruto plaća je u 2021. godini iznosila 9.682 kn (HŽI), što je za 0,86 % više u odnosu na prosječnu bruto plaću po zaposlenome u pravnim osobama Republike Hrvatske za 2021. godinu (9.599 kn).</p> <p>Dugogodišnja praksa smanjivanja broja zaposlenih dovela je do nedostatka stručnoga osoblja što je jedan je od ključnih problema željezničkog sustava. Društva u državnom vlasništvu dodatno karakterizira odlazak stručnjaka iz sustava, što dodatno vrši pritisak na njihovu dugoročnu održivost i uspješnost poslovanja. S obzirom na to da ne mogu ponuditi ravnopravne uvjete stručnjacima u odnosu na privatni sektor, nije omogućeno napredovanje sukladno stručnosti te nije uveden adekvatni sustav nagrađivanja. U pojedinim odjelima dolazi do preopterećenosti djelatnika s obzirom na radne zadatke, pa samim time i do nezadovoljstva i odlazaka iz sustava te negativne selekcije preostalih djelatnika.</p> <p>S druge strane, uvođenje novih tehnologija i povećanje zahtjeva za nadzorom prometa i prometnih sredstava podrazumijeva nužnost osposobljavanja postojećega osoblja i novozaposlenih u skladu s njihovim specifičnim potrebama. Ovo se posebice odnosi na obrazovanje mladih s obzirom na to da trenutni formalni sustav obrazovanja ne prati u dovoljnoj mjeri tehnološke promjene u poslovnom okruženju.</p> |
| Izazov | <p>Osigurati kvalitetnu radnu snagu u željezničkom sustavu sukladno potrebama modernoga željezničkog sustava.</p> <p>Uvođenje sustava nagrađivanja zaposlenika u trgovačkim društvima željezničkog sektora.</p> |

3.7 Ključna potreba 7: Reorganizacija upravljanja željezničkim sustavom

| | |
|---------------------|--|
| Obrazloženje | <p>Analizom stanja željezničkog sustava u Republici Hrvatskoj u dijelu ocjene učinkovitosti upravljanja željezničkim sustavom zaključeno je da je postojeće stanje željezničkog sustava uvjetovano, između ostaloga, nedostatnom koordinacijom i planiranjem te je ukazano na postojanje potrebe za unaprjeđenje navedenih funkcija uz povećanje organizacijskih i organizacijsko-tehničkih kapaciteta. Ocjena je provedena u području upravljanja željezničkim sustavom na razini javne politike, upravljanja željezničkim društvima te planiranja ulaganja i financiranja. Nedostatak adekvatnoga višegodišnjega planskog ulaganja onemogućava predvidivost financiranja i poslovanja željezničkih društava.</p> |
|---------------------|--|

| | |
|---------------|--|
| Izazov | <p>Uspostava učinkovitoga i efikasnoga organizacijskog sustava razvoja i upravljanja željezničkim sustavom baziran na ostvarenju rezultata.</p> <p>Reorganizacija upravljanja željezničkim sustavom u skladu sa smjericama korporativnoga upravljanja Organizacije za ekonomsku suradnju i razvoj (OECD).</p> <p>Poboljšanje kvalitete strateškoga planiranja u pripremi i provedbi javnih politika u području upravljanja željezničkom infrastrukturom.</p> <p>Smanjenje političkoga utjecaja na strateško planiranje modernizacije i održavanja.</p> |
|---------------|--|

3.8 Ključna potreba 8: Osigurati uvjete za integrirani urbani prijevoz putnika

| | |
|---------------------|--|
| Obrazloženje | <p>Javni prijevoz putnika u željezničkom prijevozu ne može samostalno ponuditi kvalitetniju uslugu javnoga prijevoza bez podrške i integracije s javnim i privatnim autobusnim prijevoznicama. Svaki dionik javnoga prijevoza morao bi biti svjestan da zajednička ponuda usluga može pridonijeti povećanju broja putnika i posljedično prihoda te se može ponuditi još kvalitetnija usluga.</p> <p>Potrebno je uvesti zajedničke vozne redove i prijevozne karte, službena mjesta na pruži prenamijeniti u čvorišta integriranoga prijevoza putnika, uspostaviti kvalitetan P&R i B&R sustav za korisnike individualnoga prijevoza.</p> <p>Poticanjem integriranosti željeznica s drugim granama prometa u putničkom prometu i prijevozu putnika, razvojem čvorišta integriranoga prijevoza putnika na kopnu / u priobalju, uz uvođenje prilagođenih zajedničkih vozničkih redova više vrsta prijevoza (npr. pomorski i željeznički) doprinosi se boljem iskorištavanju pomorskoga, cestovnoga i zračnoga prijevoza koji su već dostupni otocima. Razvojem i prilagodbom multimodalnoga i integriranoga prometnog sustava otvara se mogućnost adekvatnoga zadovoljavanja potreba stanovnika otoka, putnika ili turista koji su za svoja odredišta izabrali otoke, korištenjem više „sinkroniziranih“ prijevoznih sredstava, a sve s ciljem konkurentnoga, bržega i ekonomski isplativijega putovanja.</p> <p>Zakonskim i podzakonskim aktima treba regulirati integrirani urbani prijevoz i utvrditi jasne uloge i odgovornosti svih dionika, prvenstveno prometnih uprava.</p> |
| Izazov | <p>Izrada i donošenje cjelovite regulative o integriranom urbanom prijevozu.</p> <p>Utvrđivanje jasnih uloga i odgovornosti dionika u sustavu integriranoga urbanog prijevoza.</p> <p>Osiguravanje odgovarajuće infrastrukture za uspostavu integriranoga urbanog prijevoza.</p> <p>Prenamjena službenih mjesta u čvorišta integriranoga prijevoza putnika.</p> <p>Razvijanje i izgradnja prigradske željezničke infrastrukture. Korištenje postojeće mreže za javni gradski i prigradski promet. Rješavanje prostornih konflikata koje uzrokuju trase željezničkih pruga unutar urbanih aglomeracija.</p> |

3.9 Ključna potreba 9.: Izgraditi/poboljšati infrastrukturu za intermodalni prijevoz

| | |
|---------------------|---|
| Obrazloženje | <p>Ne postoje logistički centri u unutrašnjosti koji omogućavaju pristup svim prijevoznicima (bilo željezničkim, bilo cestovnim) gdje bi se omogućio pretovar tereta iz/na željeznicu. Nedostaje jasan logistički koncept prijevoza željeznicom, a postojeći kapaciteti ne mogu se smatrati centrima jer ne omogućavaju veliki pretovar tereta.</p> <p>Potrebno je omogućiti kvalitetno povezivanje željeznice sa svim lukama preko matičnih kolosijeka u kolodvorima i odgovoriti na organizacijske zahtjeve osiguravanja dovoljnoga broja vagona za ukrcaj/iskrcaj tereta. Kvalitetne usluge te terminali omogućit će povećanje udjela željezničkog prijevoza te smanjenje troškova prijevoza, naročito na duljim relacijama. Treba predvidjeti centre na području ili u okolici Zagreba, Splita, Vinkovaca, Varaždina Križevaca, te drugim lokacijama koje će se utvrditi sukladno stvarnim potrebama i s obzirom na kvalitetnu prometnu povezanost sa željezničkom i cestovnom infrastrukturom.</p> |
| Izazov | Unaprjeđenje mreže intermodalnih terminala s razvojem usluga. Izgradnja novih intermodalnih terminala. |

3.10 Ključna potreba 10: Osigurati interoperabilnost željezničke mreže

| | |
|---------------------|--|
| Obrazloženje | <p>Glavni zakonodavni akt Europske unije, kojim se uređuju uvjeti koje željeznički sustavi moraju ispuniti radi ostvarivanja interoperabilnosti u željezničkom sustavu, jest Direktiva (EU) 2016/797 o interoperabilnosti željezničkog sustava EU-a. Direktiva definira podsustave, bilo strukturne ili funkcionalne, koji čine dio željezničkog sustava Europske unije. TSI utvrđuju tehničke i operacionalne standarde koje mora zadovoljavati svaki podsustav ili dio podsustava kako bi se ispunili osnovni zahtjevi i osigurala interoperabilnost željezničkog sustava Europske unije.</p> <p>Za svaki od tih podsustava potrebno je specificirati bitne zahtjeve i odrediti tehničke specifikacije, posebno u pogledu sastavnih dijelova i sučelja, kako bi se ispunili ti bitni zahtjevi. Na osnovu važećih TSI-ja u pogledu interoperabilnosti i ovoga dokumenta potrebno je donijeti Odluku o prihvaćanju generičkoga serijskog sučelja. Osnovni zahtjevi mogu se sažeti kao tehnička usklađenost, sigurnost, pouzdanost i pristupačnost, zdravlje te zaštita okoliša.</p> <p>Jedna od bitnih uloga TSI-ja jest i da se direktno primjenjuju u nacionalnom zakonodavstvu, a što znači da se na nacionalnoj razini koristi što manje podzakonskih akata ili internih akata upravitelja infrastrukture ili prijevoznika, osim u pojedinim specifičnim slučajevima i otvorenim pitanjima.</p> <p>Sadašnji sustav u kojem i dalje postoje brojna nacionalna pravila može dovesti do mogućih sukoba s pravilima Europske unije te izazvati nedostatnu transparentnost i moguću diskriminaciju željezničkih prijevoznika. Kako bi se prešlo na sustav transparentnih i nepristranih</p> |
|---------------------|--|

| | |
|---------------|---|
| | pravila u području željeznica, potrebno je pojačati postupno smanjivanje broja nacionalnih pravila. Nacionalna pravila, koja se često temelje na nacionalnim tehničkim normama, postupno su zamijenjena pravilima koja se temelje na zajedničkim normama utvrđenima CST-om, CSM-om i TSI-jem. |
| Izazov | Uspostava interoperabilnosti željezničkih infrastrukturnih podsustava. Usvojena Odluka o prihvaćanju generičkoga serijskog sučelja. Usklađivanje i smanjenje nacionalnih tehničkih i sigurnosnih pravila. Usklađivanje i smanjenje broja internih akata upravitelja infrastrukture i prijevoznika. |

3.11 Ključna potreba 11: Optimizacija i racionalizacija željezničke mreže u skladu s mogućnostima i potrebama jedinica lokalne i regionalne samouprave te sa strateškim smjernicama prostornog razvoja

| | |
|---------------------|---|
| Obrazloženje | <p>Potreba za racionalizacijom troškova proizlazi iz procjene prometa i prometnih potencijala većega dijela željezničke mreže gdje je nedvojbeno utvrđeno kako veći broj željezničkih pruga ima ograničen promet ili ga uopće nema što iziskuje značajne iznose operativnih troškova za potrebe infrastrukture te putničkoga i teretnoga prometa. Utvrđeno je da duljina željezničkih pruga koje su privremeno zatvorene za promet vlakova iznosi 57,856 km regionalnih te 107,98 km lokalnih željezničkih pruga, odnosno ukupno 165,836 km pruga trenutno nije funkciji. Na godišnjoj razini za 2020. godinu troškovi održavanja pruga ograničenoga prometa ili izvan prometa iznose 13,57 milijuna kuna i to kako slijedi zasebno po željezničkim prugama:</p> <ul style="list-style-type: none"> • M606 Knin – Zadar – 3,2 mil kn • R103 Knin – Ličko Dugo Polje – Dg – 0,044 mil kn • R104 Vukovar B.N. – Erdut – Dg – 2,23 mil kn • L102 S. Marof – Kumrovec – 2,28 mil kn • L205 Nova Kapela-Batrina – Našice – 5,4 mil kn • L207 Bizovac – Belišće – 257,83 tisuće kn • L210 Sisak – Caprag – Petrinja – 127,3 tisuće kn • L213 Lupoglav – Raša, dionica Učka – Raša – 29,1 tisuće kn. <p>Preduvjet ispunjenja potrebe racionalizacije troškova jest kontinuirana točna identifikacija broja kilometara željezničkih pruga na mreži Republike Hrvatske izvan upotrebe kao i slabo frekventne, spore putničke linije koje će se zamijeniti alternativnim prijevozima u narednom razdoblju i daljnjih planova razvoja.</p> <p>Stoga će se prilagoditi razina usluge željezničkog i integriranoga prometa, integracija željezničkog i cestovnoga prometa te razvoj intermodalnih čvorišta u skladu s razvojnom potrebom 7. S raspoloživim sredstvima postupno će se restrukturirati željeznička mreža uzimajući u obzir lokalne i socijalne čimbenike na način da se osigura bolja kvaliteta usluga</p> |
|---------------------|---|

| | |
|---------------|---|
| | putničkoga prometa lokalnim zajednicama u slučaju obustave usluge željezničkog prijevoza korištenjem pogodnosti „javnoga prijevoza na zahtjev“ te povećati stopa obnove osnovne željezničke mreže prijenosom sredstava iz jednoga dijela mreže u drugi. |
| Izazov | Racionalizacija troškova željezničke mreže uz uvažavanje značaja prometne povezanosti za ravnomjeran razvoj regija. Osiguravanje dostupnosti alternativnoga prijevoza u slučaju ukidanja željezničkih pruga. |

3.12 Ključna potreba 12: Unaprijediti tehničke kapacitete u željezničkom sustavu

| | |
|---------------------|---|
| Obrazloženje | <p>Pravovremenim prepoznavanjem tehničkih neispravnosti vozila sprječavaju se štete, naknadne štete, povećava se raspoloživost infrastrukturnih postrojenja i produljuje se uporabni vijek istih. Kako bi se uspostavio predmetni sustav kontrole, potrebno je uspostaviti mjerne postaje za nadzor željezničkih vozila u pokretu, odnosno nadzor pojedinih parametara vozila i njihov utjecaj na infrastrukturu duž željezničke mreže. U putničkom prijevozu nedostaju kvalitetne lokacije za čišćenje, njegu, gariranje i održavanje vozila. Postojeći su kapaciteti nedostadni i neadekvatni za obavljanje kvalitetnih radnji, stoga je potrebno analizirati i definirati lokaciju novoga logističkog centra. Prvenstveno se to odnosi na područje željezničkog čvora Zagreb budući da se na njegovom području koristi najveći broj vučnih i vučenih sredstava za obavljanje putničkoga prijevoza. Lokacija novoga centra trebala bi biti Zagreb RK s obzirom na svoje postojeće kapacitete i činjenicu da se na njegovom području već nalaze kako kolosiječni kapaciteti tako i objekti koji se mogu koristiti za tu namjenu, a prvenstveno radi broja vozila koja se planiraju nabaviti. Osim na području Zagreba potrebno je modernizirati kapacitete za čišćenje i njegu na području drugih regija. Prilikom provedbe projekata valja uzeti u obzir i klimatske promjene kako bi infrastruktura bila pripremljena na njih.</p> |
| Izazov | Poboljšanje tehničke opremljenosti i kapaciteta upravitelja infrastrukture. Ulaganja u objekte za održavanje prijevoznih kapaciteta (logistički centri prijevoznika). |

3.13 Ključna potreba 13: Povećati sigurnost i pouzdanost usluga željezničkog prijevoza

| | |
|---------------------|--|
| Obrazloženje | U sadašnjim uvjetima, na mreži pruga HŽI-ja ne postoji implementiran sustav ERTMS. Postojeći SS uređaji na većini željezničkih pruga stari su više od 30 godina, a zastarjele su i tehnologije (mehanička ili relejna). Komunikacija strojovođa – prometnik na željezničkim prugama, a na kojima |
|---------------------|--|

| | |
|---------------|---|
| | <p>postoji, odvija se zastarjelim analognim sustavom čiji je vijek trajanja izašao, a pouzdanost u radu niska.</p> <p>ERTMS jedinstven je europski sustav koji osigurava interoperabilnost nacionalnih željezničkih sustava smanjujući troškove nabave i održavanja signalnih sustava, kao i povećavajući brzinu vlakova, kapacitet infrastrukture i razinu sigurnosti u željezničkom prometu.</p> <p>Samo na 52,3 km željezničkih pruga ugrađen je ETCS razine 1.</p> <p>Sastoji se od ETCS, i GSM-R/FRMCS te operativnih pravila.</p> <p>GSM-R/FRMCS omogućuje glasovnu komunikaciju za strojovođe i prometnike te pruža prijenos podataka za ETCS.</p> <p>SS i TK trebalo bi zamijeniti novima u sklopu projekata željezničke infrastrukture radi omogućavanja interoperabilnosti infrastrukturnoga podsustava.</p> <p>Digitalizacija i automatizacija željezničke infrastrukture jedan su od najvažnijih čimbenika u postizanju učinkovitosti, sigurnosti i točnosti željezničkog putničkog i teretnog prijevoza.</p> <p>Ugradnja novih suvremenih SS-a i TK-a omogućit će uvođenje središnjega daljinskog upravljanja prometom iz jednoga mjesta te omogućiti racionalizaciju osoblja organizacije i regulacije prometa vlakova.</p> |
| Izazov | <p>Uvođenje ERTMS-a.</p> <p>Izgradnja Centra središnjega upravljanja prometom.</p> <p>Uvođenje ETCS razine 2 na ključnim željezničkim koridorima.</p> <p>Racionalizacija osoblja u organizaciji i regulaciji prometa vlakova.</p> <p>Zamjena postojećega analognog sustava komunikacija novi digitalnim.</p> |

4 Odnos prema općem strateškom okviru NRS-a

Nacionalna razvojna strategija do 2030. (dalje u tekstu: NRS) godine krovni je dokument i sveobuhvatni akt strateškoga planiranja kojim se dugoročno usmjerava razvoj društva i gospodarstva u svim važnim pitanjima za Hrvatsku.

Strateški ciljevi Strategije u skladu su s važećim NRS-om i to sa sljedećim razvojnim smjerovima i strateškim ciljevima:

Razvojni smjer 3. Zelena i digitalna tranzicija

Ciljana održivost željezničkog sustava podrazumijeva značajna ulaganja u energetska učinkovitost i klimatsku neutralnost željezničkog sustava, kao i digitalizaciju usluga i nadzora sustava čime se doprinosi razvojnog smjeru NRS-a u pogledu zelene i digitalne tranzicije.

- Strateški cilj 10: Održiva mobilnost

Ciljevima Strategije planira se ostvariti održiv, konkurentan, integriran, intermodalan, siguran i dostupan željeznički sustav što omogućuje i ostvarenje 10. strateškog cilja NRS-a vezanoga za održivu mobilnost i povećanje konkurentnosti prometne infrastrukture u Republici Hrvatskoj. Ciljevi Strategije doprinose smanjenju zaostatka željezničke infrastrukture za razvijenijim zemljama Europske unije te iskorištenju regionalnoga geoprometnog potencijala Hrvatske.

Ključne intervencije koje omogućuju ostvarenje strateških ciljeva Strategije uključuju modernizaciju željezničkih pruga na hrvatskom dijelu osnovne i sveobuhvatne TEN-T mreže, proširenje i poboljšanje usluga prigradske željeznice, promicanje prijevoza tereta željeznicom i drugim oblicima prijevoza s manjom emisijom stakleničkih plinova, odnosno korištenje alternativnih izvora energije te promicanje integriranoga urbanog prijevoza, subvencije prijevoza tereta na određenim dionicama i prijevoz pojedinačnim vagonima što doprinosi ostvarenju prioriteta provedbe NRS-a na području željezničkog prometa u sklopu 10. strateškog cilja.

Ciljevima Strategije doprinijet će se poboljšanju indeksa globalne konkurentnosti (GCI) za komponentu „Infrastruktura“.

- Strateški cilj 8: Ekološka i energetska tranzicija za klimatsku neutralnost

Oživljavanjem domaćega i međunarodnoga prijevoza putnika željeznicom te iskorištavanja potencijala hrvatskih luka u kontekstu povezivanja s međunarodnim tržištima putem željeznice koje se planira ostvariti ciljevima Strategije, doprinijet će se ostvarenju 8. cilja NRS-a s obzirom na to da željeznica ima manji utjecaj na klimatske promjene i energetski je učinkovitija od ostalih motoriziranih prijevoznih sredstava. Povećanje udjela željeznice u ukupnom prometu putnika i robe, što je cilj Strategije, doprinijet će ukupnom smanjenju emisija stakleničkih plinova na 65 % u 2030. godini prema baznoj 1990. godini.

Osim NRS-a, razmatrana je i Strategije prostornog razvoja RH (NN 106/17) u kojim su navedeni (tekstualno i grafički) planirani koridori pruga velikih brzina i njihove razine učinkovitosti na području RH (TEN-T mreža), a kojima je za gradnju/ rekonstrukciju omogućeno financiranje iz EU fondova.

5 Strateški ciljevi željezničkog sustava i ključna područja intervencija

5.1 Strateški ciljevi željezničkog sustava

Kako bi se ostvarila dugoročna vizija razvoja željezničkog sustava, utvrđena su tri strateška cilja razvoja željezničkog sustava do 2032. godine:

- **STRATEŠKI CILJ I.: ODRŽIV I KONKURENTAN ŽELJEZNIČKI SUSTAV**

Održivost i konkurentnost željezničkog sustava planira se postići modernizacijom i obnovom željezničke mreže i voznoga parka, unaprjeđenjem upravljanja i kapaciteta u željezničkom sustavu, smanjenjem utjecaja infrastrukture i voznoga parka na okoliš, poboljšanjem usluga željezničkog prijevoza, kao i samom održivosti poslovanja željezničkih društava. Ovim strateškim ciljem doprinosi se ostvarenju dugoročne vizije razvoja Strategije u pogledu postizanja energetske učinkovitosti, ekološke prihvatljivosti, konkurentnosti i održivosti željezničkog sustava. Cilj odražava usmjerenost k provedbi ciljeva održivoga razvoja (UN Agenda 2030), a posebno cilja 9. (Izgraditi prilagodljivu infrastrukturu, promovirati uključivu i održivu industrijalizaciju i poticati inovativnost). Postizanjem strateškoga cilja doprinijet će se digitalnoj transformaciji te poboljšanju energetske učinkovitosti i postizanju klimatske neutralnosti željezničkog sustava, odnosno doprinijet će se ostvarenju Razvojnoga smjera 3. „Zelena i digitalna tranzicija“ NRS-a 2030.

- **STRATEŠKI CILJ II.: INTEGRIRAN I INTERMODALAN ŽELJEZNIČKI SUSTAV**

Integriran i intermodalan željeznički sustav omogućit će se osiguravanjem odgovarajućih uvjeta za uspostavu funkcionalnoga integriranoga urbanog prijevoza putnika te izgradnjom infrastrukture za intermodalni prijevoz roba uz ispunjavanje zahtjeva za interoperabilnost željezničkih infrastrukturnih podsustava na području Republike Hrvatske. Strateškim se ciljem doprinosi ostvarenju postavljene dugoročne vizije razvoja u pogledu integriranosti željeznice s drugim granama prometa i pružanja kvalitetnih usluga društvu te time i zelenoj i digitalnoj tranziciji čime se doprinosi 3. razvojnom smjeru NRS-a i provedbi cilja 9. održivoga razvoja UN Agende 2030.

- **STRATEŠKI CILJ III.: SIGURAN I DOSTUPAN ŽELJEZNIČKI SUSTAV**

Sigurnost i dostupnost željezničkog sustava, kao jedan od strateških ciljeva Strategije, postići će se povećanjem sigurnosti i pouzdanosti usluga željezničkog prijevoza te optimizacijom željezničke mreže u skladu s mogućnostima i potrebama jedinica lokalne i regionalne samouprave. Ostvarenjem ovoga cilja doprinosi se ostvarenju dugoročne vizije razvoja Strategije u pogledu sigurnosti i ekonomičnosti željezničkog sustava. Digitalizacijom upravljanja te optimizacijom i racionalizacijom željezničkog prometa osigurava se doprinos ostvarenju razvojnoga smjera NRS-a vezanoga za zelenu i digitalnu tranziciju i ciljeve održivoga razvoja UN Agende 2030.

5.2 Pokazatelji uspješnosti

S ciljem osiguranja uspješnosti provedbe Strategije, za svaki strateški cilj utvrđeni su mjerljivi pokazatelji uspješnosti (pokazatelji učinka) koji omogućuju praćenje, izvješćivanje i vrednovanje uspješnosti u postizanju utvrđenoga cilja.

U nastavku su prikazani pokazatelji uspješnosti za svaki strateški cilj, zajedno s izvorima podataka za praćenje ostvarenja pokazatelja.

Tablica 1: Pokazatelji uspješnosti strateških ciljeva

| Strateški cilj | Naziv pokazatelja | Početna vrijednost | Ciljna vrijednost 2032. | Izvor podataka |
|---|--|--------------------|-------------------------|----------------|
| STRATEŠKI CILJ I.: ODRŽIV I KONKURENTAN ŽELJEZNIČKI SUSTAV | II.02.11.25 Udio moderniziranih željezničkih pruga u ukupnoj željezničkoj mreži RH (%) | 0,6 | 7,87 | HŽI |
| | II.02.11.24 Udio obnovljenih željezničkih pruga u ukupnoj željezničkoj mreži RH (%) | 1,83 | 15,3 | HŽI |
| | II.02.11.26 Udio ostvarene produktivnosti po zaposlenom u društvima HŽ-a u ukupno ostvarenoj produktivnosti po zaposlenome u RH | 36 % (2020) | 50 % | MMPI |
| | II.02.11.23 Udio ulaganja u željezničku infrastrukturu u BDP-u | 0,25 % (2020) | 0,40 % | MMPI |
| STRATEŠKI CILJ II.: INTEGRIRAN I INTERMODALAN ŽELJEZNIČKI SUSTAV | II.02.11.22 Udio željeznice u modalnoj podjeli prijevoza putnika | 2,4 (2019.) | 8 | MMPI |
| | II.02.11.21 Udio željeznice u modalnoj podjeli teretnoga prometa | 24,4 (2020.) | 35 | MMPI |
| STRATEŠKI CILJ III.: SIGURAN I DOSTUPAN ŽELJEZNIČKI SUSTAV | II.02.11.20 Udio izvanrednih događaja u željezničkom prometu u ukupnom broju prometnih nesreća | 0,26 % (2020.) | 0,2 % | HŽI |
| | II.02.11.19 Kašnjenja vlakova za prijevoz putnika (na 100 km) | 5,75 (2020.) | 4,6 | HŽI, HŽPP |
| | II.02.11.27 Kašnjenja vlakova za prijevoz tereta (na 100 km) | 140 (2020.) | 90 | HŽI |

5.3 Opis područja intervencije u okviru provedbenih mehanizama i popis projekata za provedbu strateških ciljeva željezničkog sustava

Sljedeća tablica prikazuje pregled veza između triju strateških ciljeva, trinaest ključnih potreba te predviđenih ključnih intervencija kojima se realiziraju prilike i zadovoljavaju razvojne potrebe željezničkog sustava u Hrvatskoj. Njihova povezanost proizlazi iz teorije promjene kojom se obrazlažu ključne intervencije kao odgovor na ključne potrebe na osnovi njihova potencijalnoga doprinosa ostvarenju strateških ciljeva.

Tablica 2: Veze između strateških ciljeva, ključnih potreba i ključnih intervencija

| Naziv strateškoga cilja: | Ključne potrebe: | Ključna područja Intervencije: |
|--|--|---|
| <p style="text-align: center;">SC1. ODRŽIV I KONKURENTAN ŽELJEZNIČKI SUSTAV</p> | <p>KP 1: Modernizirati i obnoviti željezničku mrežu</p> | <p>1.1. Izmjenama zakonodavnoga okvira ubrzati pripremu i provedbu projekata modernizacije željezničke infrastrukture 1.2. Uspostavljanje trajnoga izvora financiranja modernizacije, obnove i održavanja postojeće željezničke infrastrukture 1.3. Ulaganja u modernizaciju i obnovu željezničke mreže</p> |
| | <p>KP 2: Modernizirati željeznički vozni park</p> | <p>1.4. Nabava suvremenih željezničkih vučnih i vučenih vozila</p> |
| | <p>KP 3: Poboljšati konkurentnost željezničkog prijevoza</p> | <p>1.5. Poboljšanje usluga javnoga putničkog i teretnog prijevoza prilagođenih zahtjevima tržišta 1.6. Rješavanje problematike uskih grla</p> |
| | <p>KP 4: Smanjiti negativan utjecaj na okoliš</p> | <p>1.7. Povećanje energetske učinkovitosti željezničke infrastrukture</p> |
| | <p>KP 5: Poboljšati ekonomsku i financijsku održivost javnih željezničkih društava</p> | <p>1.8. Optimizacija upravljačkih i organizacijskih funkcija željezničkog sustava 1.9. Usklađivanje poslovnih planova željezničkih društava i strateškoga okvira za razvoj željeznice 1.10. Gospodarsko iskorištavanje suvišne željezničke infrastrukture 1.11. Pronalaženje strateškoga partnera za društvo HŽ Cargo 1.12. Poticanje većega korištenja prijevoza željeznicom</p> |
| | <p>KP 6: Unaprijediti organizacijske (administrativne) kapacitete u željezničkom sustavu</p> | <p>1.13. Uvođenje naprednih sustava upravljanja ljudskim resursima 1.14. Provedba programa stipendiranja za osobe koje se obrazuju za rad u željezničkom sustavu 1.15. Modernizacija studijskih i obrazovnih programa za osposobljavanje u željezničkom sustavu 1.16. Jačanje ljudskih potencijala u okviru željezničkog sustava (centri kompetentnosti)</p> |
| | <p>KP 7: Reorganizacija upravljanja željezničkim sustavom</p> | <p>1.17. Usvajanje smjernica za korporativno upravljanje OECD-a u društvima u željezničkom sustavu</p> |

| | | |
|--|--|--|
| SC2. INTEGRIRAN I INTERMODALAN ŽELJEZNIČKI SUSTAV | KP 8: Osigurati uvjete za integrirani urbani prijevoz putnika | 2.1. Donošenje zakonske regulative kojom se uređuje integrirani prijevoz putnika 2.2. Podrška integraciji gradskoga i prigradskoga prijevoza |
| | KP 9.: Izgraditi/poboljšati infrastrukturu za intermodalni prijevoz | 2.3. Osigurati pristup željezničkih kolosijeka lukama i zračnim terminalima 2.4. Unaprjeđenje mreže intermodalnih terminala s razvojem usluga |
| SC3. SIGURAN I DOSTUPAN ŽELJEZNIČKI SUSTAV | KP 10: Osigurati interoperabilnost željezničke mreže | 3.1. Uspostava interoperabilnosti željezničkih infrastrukturnih podsustava |
| | KP 11: Optimizacija i racionalizacija željezničke mreže u skladu s mogućnostima i potrebama jedinica lokalne i regionalne samouprave | 3.2. Poboljšati regionalnu i lokalnu povezanost putnika željeznicom |
| | KP 12: Unaprijediti tehničke kapacitete u željezničkom sustavu | 3.3. Poboljšanje tehničke opremljenosti i kapaciteta upravitelja infrastrukture 3.4. Ulaganja u objekte za održavanje prijevoznih kapaciteta (logistički centri prijevoznika) |
| | KP 13: Povećati sigurnost i pouzdanost usluga željezničkog prijevoza | 3.5. Uvođenje ERTMS-a 3.6. Uvođenje središnjega upravljanja prometom (centri središnjega upravljanja prometom) |

5.3.1 Ključna područja intervencije za Strateški cilj 1: Održiv i konkurentan željeznički sustav

| Ključna područja intervencije |
|--|
| 1.1. Izmjenama zakonodavnoga okvira ubrzati pripremu i provedbu projekata modernizacije željezničke infrastrukture |
| 1.2. Uspostavljanje adekvatnog izvora financiranja modernizacije, obnove i održavanja postojeće željezničke infrastrukture |
| 1.3. Ulaganja u modernizaciju i obnovu željezničke mreže |
| 1.4. Nabava suvremenih željezničkih vučnih i vučenih vozila |
| 1.5. Poboljšanje usluga javnoga putničkog prijevoza prilagođenih zahtjevima tržišta |
| 1.6. Rješavanje problematike uskih grla |
| 1.7. Povećanje energetske učinkovitosti željezničke infrastrukture |
| 1.8. Optimizacija upravljačkih i organizacijskih funkcija željezničkog sustava |
| 1.9. Usklađivanje poslovnih planova željezničkih društava i strateškoga okvira za razvoj željeznice |
| 1.10. Gospodarsko iskorištavanje suvišne željezničke infrastrukture |
| 1.11. Pronalaženje strateškoga partnera za društvo HŽ Cargo |
| 1.12. Poticanje većega korištenja prijevoza željeznicom |

| |
|---|
| 1.13. Uvođenje naprednih sustava upravljanja ljudskim resursima |
| 1.14. Provedba programa stipendiranja za osobe koje se obrazuju za rad u željezničkom sustavu |
| 1.15. Modernizacija studijskih i obrazovnih programa za osposobljavanje u željezničkom sustavu |
| 1.16. Jačanje ljudskih potencijala u okviru željezničkog sustava (centri kompetentnosti) |
| 1.17. Usvajanje smjernica za korporativno upravljanje OECD-a u društvima u željezničkom sustavu |

5.3.1.1 Izmjenama zakonodavnoga okvira ubrzati pripremu i provedbu projekata modernizacije željezničke infrastrukture

| | |
|-------------|--|
| Opis | <p>Projektne ciklusi u željezničkom sustavu okarakterizirani su vrlo dugim vremenskim razdobljima kroz koje se projekt odvija te će se stoga unaprijediti zakonodavni i institucionalni okvir u svrhu smanjenja administrativnih i institucionalnih prepreka. Iz važećega zakonodavnog okvira izdvajaju se linijski infrastrukturni projekti od interesa za RH kao zasebna kategorija kako bi se maksimalno ubrzala realizacija takvih projekata, a u skladu s važećim direktivama.</p> <p>S obzirom na važeći zakonodavni okvir, i potrebu izrade nedostajućih stručnih podloga, analiza, studijske dokumentacije i detaljnijih tehničkih razrada vezanih za velike željezničke infrastrukturne projekte, priprema projekta za radove traje u prosjeku 8 do 9 godina, a što iziskuje velike napore HŽI-ja za traženje produljenja postojećih UDBS-a i utječe na realizaciju ugovora s izvršiteljima. U pojedinim slučajevima potrebno je fazirati projekt iz jednoga u drugi Operativni program (iz Operativnoga programa 2007. – 2013. u Operativni program 2014. – 2020.), ili čak do raskida postojećih UDBS-a s jedne strane, a s druge strane smanjenje financijske realizacije planiranih jednogodišnjim ili višegodišnjim planovima.</p> <p>Da bi se pojedini planirani projekt mogao i pokrenuti u vidu administrativne procedure dobivanja određenih potvrda, rješenja i dozvola od strane nadležnih ministarstava, obveza je da je isti u skladu s prostornoplanskom dokumentacijom jedinica lokalne i regionalne samouprave. U pojedinim slučajevima dolazi do odstupanja trasa i nepoklapanja između planova nižega reda od onih višega reda. Radi usklađenja potrebno je pokrenuti postupke izmjene prostornoplanske dokumentacije, a što je postupak koji u pojedinim slučajevima traje i nekoliko godina. Da bi se otklonile te administrativne prepreke, potrebno je usvojiti Državni plan prostornog razvoja Republike Hrvatske.</p> <p>Također, pojedine procedure, iako je zakonski propisano njihovo trajanje, u većini slučajeva traju dvostruko ili trostruko duže radi administrativnih procedura. U pojedinim slučajevima posljedica takvoga vremenskog trajanja jest i ugovarateljeva nekvalitetna dokumentacija neophodna za provedbu postupka.</p> <p>Da bi se omogućilo povećanje ulaganja u izgradnju nove te modernizaciju, obnovu i održavanje postojeće željezničke infrastrukture,</p> |
|-------------|--|

| | |
|-------------------------------------|--|
| | <p>potrebno je promijeniti postojeći zakonodavni okvir kojim će se smanjiti i/ili ubrzati postojeće administrativne procedure, osigurati stabilni izvori financiranja, bilo da se radi o projektima financiranim iz fondova EU-a, bilo iz drugih izvora. Administrativne procedure u projektima pripreme uzimaju više od 50 % vremena u odnosu na pripremu projektne dokumentacije.</p> <p>Nakon završetka radova potrebno je ishoditi uporabne dozvole i odobrenja za puštanje u uporabu, a što se provodi prema dvama zasebnim zakonima i čije procedure iziskuju određena vremenska razdoblja. Prilikom provedbe ovih procedura, ako je predviđeno, provodi se i probni rad pojedinih dijelova i/ili podsustava, a sadašnjim zakonskim aktima nije jasno propisano koliko traju što može odužiti razdoblja trajanja ugovora i do dvije godine od završetka radova.</p> <p>Potrebno je jasno propisati procedure vezane za puštanje podsustava u uporabu s jasno definiranim rokovima procedura i probnoga rada.</p> <p>Kako bi se što brže provodili projekti pripreme i provedbe planiranih projekata, veliki utjecaj ima i provođenje postupaka javne nabave za usluge i radove. S obzirom na složenost samih procesa, mogućnost žalbi u postupku koji samo odugovlače postupke, potrebno je i u tom dijelu prilagoditi zakon kako žalbe ne bi odgađale provedbu postupka i odabir ugovaratelja usluga, radova ili nadzora.</p> |
| Poveznica ključnim potrebama | s Ključna potreba 1: Modernizirati i obnoviti željezničku mrežu |

5.3.1.2 Uspostavljanje adekvatnog izvora financiranja modernizacije, obnove i održavanja postojeće željezničke infrastrukture

| | |
|-------------|--|
| Opis | <p>Da bi se projekti planirani u mjerama za željezničku infrastrukturu ostvarili, potrebno je osigurati adekvatne izvore financiranja u skladu s proračunskim mogućnostima, odnosno sukladno zadanom fiskalnom okviru.</p> <p>Iako je većina projekata financirana iz fondova EU-a (OP ili CEF), HŽI mora osigurati dio financijski sredstava radi pripreme i/ili provedbe projekta.</p> <p>Ako je pojedini projekt započeo prije potpisa UDBS-a, potrebno je osigurati financijska sredstva za provedbu projekta do povrata prihvatljivih troškova. Većinom su to sredstva iz državnoga proračuna ili iz kreditnoga zaduženja. U takvim slučajevima na godišnjoj razini potrebno je osigurati dostatna financijska sredstva kako projekt ne bi došao u fazu čekanja i prolongiranja provedbe. Međutim, kod takvih projekata potrebno je dobro planirati sredstva kako ne bi došlo do opterećenja proračuna koji se kasnije neće izvršiti.</p> <p>Prilikom provedbe pojedinih aktivnosti u projektima ne mogu se točno odrediti planirana sredstva (npr. rješavanje imovinskopravnih</p> |
|-------------|--|

| | |
|--|---|
| | <p>odnosa) budući da se iznosi utvrđuju vještačenjem i samim time mogu premašiti planirana sredstva. U takvim slučajevima potrebno je omogućiti nadoknadu takvih sredstva radi planirane provedbe projekta.</p> <p>Kod projekata financiranih iz EU fondova postoje uvjeti, odnosno načini na koji se podnose zahtjevi za nadoknadom sredstava. U projektima sufinanciranim iz OP-a moguće je potraživati sredstva i na mjesečnoj razini, ali za projekte iz CEF-a zahtjevi se podnose jednom godišnje. Osim navedenoga, prema uvjetima poziva CEF-a nadoknada financijskih sredstava ne mora biti svake godine, već može biti i nakon dvije ili više. U ovakvim slučajevima HŽI mora osigurati sredstva između tih zahtjeva, odnosno za sve dostavljene račune od druge ugovorne strane. Ovaj uvjet kod radova predstavlja veliki izazov budući da je, s jedne strane potrebno osigurati kvalitetan protok novca kojim će se u svim rokovima podmiriti sve obveze, a s druge strane potrebno je za te iznose osigurati potrebna sredstva.</p> <p>U takvim slučajevima nastojat će se utvrditi adekvatan izvor financiranja te će se u suradnji s nadležnim ministarstvima iznaći rješenje u skladu s proračunskim mogućnostima, odnosno sukladno zadanom fiskalnom okviru kako bi se omogućila likvidnost projekata.</p> <p>Za razliku od modernizacije, obnova i održavanje željezničke infrastrukture nije prihvatljiv trošak i samim time potrebno ga je osigurati iz državnoga proračuna ili kreditnim zaduženjima.</p> <p>S obzirom na stanje mreže, koje je u lošem stanju po pitanju funkcionalnosti i sigurnosti, potrebno je osigurati značajne iznose za održavanje i obnovu. Održavanje i obnovu potrebno je provoditi sukladno planovima te na osnovu racionalnih i stvarnih potreba ovisno o planiranom javnom putničkom i teretnom prijevozu.</p> <p>Planira se povećanje sredstava za redovno i investicijsko održavanje željezničke infrastrukture u skladu s proračunskim mogućnostima, odnosno sukladno zadanom fiskalnom okviru te kreditiranjem iz javnog i privatnog sektora.</p> |
| <p>Poveznica ključnim potrebama</p> | <p>s Ključna potreba 1: Modernizirati i obnoviti željezničku mrežu</p> |

5.3.1.3 Ulaganja u modernizaciju i obnovu željezničke mreže

| | |
|--------------------|--|
| <p>Opis</p> | <p>Modernizacija željezničke mreže na koridorima Osnovne prometne mreže i na samoj Osnovnoj mreži prioritet je kako Europske unije, tako i Republike Hrvatske sukladno važećim direktivama i uredbama. Ulaganja u modernizaciju postojeće i izgradnja nove infrastrukture omogućit će konkurentnost željezničkog sustava u cjelini, rast gospodarstva, dugoročno smanjiti utjecaj na okoliš, osigurati će kvalitetnije usluge u prijevozu</p> |
|--------------------|--|

| | |
|-------------------------------------|---|
| | <p>putnika i tereta. Također, s obzirom da je željeznički prijevoz i okosnica integriranoga i intermodalnoga prijevoza, omogućit će kvalitetnu integriranost i održivu mobilnosti.</p> <p>Moderna željeznička infrastruktura ujedno znači i da je interoperabilna što omogućava smanjenje troškova organizacije i regulacije prometa, povećanje kapaciteta, usklađenost s tehničkim specifikacijama za interoperabilnost željezničkih infrastrukturnih podsustava željezničke mreže te smanjenje broja internih akata.</p> <p>Uz modernizaciju potrebno je redovito održavati željezničke pruge kako bi se osigurao siguran tijek željezničkog prometa, održala kvaliteta usluge u putničkom i teretnom prometu, kao i omogućilo redovito funkcioniranje sustava.</p> <p>Prilikom provedbe projekata valja uzeti u obzir i klimatske promjene kako bi infrastruktura bila pripremljena na njih.</p> |
| Poveznica ključnim potrebama | s Ključna potreba 1: Modernizirati i obnoviti željezničku mrežu |

5.3.1.4 Nabava suvremenih željezničkih vučnih i vučenih vozila

| | |
|-------------|--|
| Opis | <p>Većina je voznoga parka HŽPP-a stara i uskoro će dosegnuti kraj životnoga vijeka što zahtijeva značajna ulaganja u modernizaciju voznoga parka uz korištenje niskougličnih izvora energije i pogonskih sustava kao prioriteta.</p> <p>Na željezničkim prugama na području Istre i Dalmacije prijevoz putnika obavlja se DMV-om. S obzirom na ulaganja u željeznička vozila potrebno je na prugama od Ogulina do Splita te Perković – Šibenik i Knin – Zadar uvesti prometovanje vlakovima na alternativni i hibridni pogon. Ovakvom organizacijom cjelokupni vozni park na tom području bio bi homogen što bi olakšalo obrt vozila i smanjilo troškove nabave i održavanja. Punjenje vlakova bilo bi u kolodvorima obrta.</p> <p>Veliki dio neelektrificiranih pruga nalazi se u kontinentalnoj Hrvatskoj i nastavlja se na elektrificirane željezničke pruge. Korištenjem BEMV-a na takvim prugama, cjelokupni vozni park bio bi homogen što bi olakšalo obrt vozila i smanjilo troškove nabave i održavanja. Punjenje vlakova trebalo bi biti u službenim mjestima obrta.</p> <p>U teretnom prometu također je potrebno modernizirati postojeći vozni park nabavkom novih suvremenih lokomotiva sa smanjenom emisijom, višesistemskih električnih lokomotiva i lokomotiva na hibridni pogon. Postojeća vučena vozila potrebno je obnoviti sukladno zahtjevima na tržištu usluga te nabaviti nove vagone za intermodalni prijevoz.</p> <p>Prilikom provedbe projekata valja uzeti u obzir i klimatske promjene kako bi vozila bila pripremljena na njih.</p> |
|-------------|--|

| | | |
|-------------------------------------|----------|---|
| Poveznica ključnim potrebama | s | Ključna potreba 2: Modernizirati željeznički vozni park |
|-------------------------------------|----------|---|

5.3.1.5 Poboljšanje usluga javnoga putničkog prijevoza prilagođenih zahtjevima tržišta

| | | |
|-------------------------------------|----------|--|
| Opis | | <p>Usluga javnoga putničkog prijevoza u postojećim uvjetima nije u potpunosti prilagođena zahtjevima tržišta javnoga prijevoza. Nedostaju usluge integriranoga prijevoza u urbanim središtima te je potrebno unaprjeđenje tarifnih modela, informatizacija i digitalizacija usluga, usklađivanje voznih redova prijevoznika, viša razina usluge i ponuda novih usluga, kao i podrška liberalizaciji tržišta.</p> <p>Kako bi se postigla visoka razina učinkovitosti u prodaji karata i upravljanju cijenama, važno je provesti analize korisnika i koristiti rezultate za prilagođavanje cijena i ponuda ciljanim skupinama korisnika.</p> <p>Također, liberalizacijom tržišta, osim nacionalnoga prijevoznika, prometovat će i privatni prijevoznici.</p> |
| Poveznica ključnim potrebama | s | Ključna potreba 4: Poboljšati konkurentnost željezničkog prijevoza |

5.3.1.6 Rješavanje problematike uskih grla

| | | |
|-------------------------------------|----------|--|
| Opis | | <p>Prema postojećim uvjetima na pojedinim dionicama željezničkih pruga na mreži iskorištenje infrastrukturnoga kapaciteta vrlo je visoko i samim time dolazi do ograničavanja mogućega broja vlakova koji mogu prometovati na tim dionicama. S obzirom na razvoj usluga, liberalizaciju tržišta i rad pomorskih luka može se očekivati dodatno opterećenje. Potrebno je modernizirati i obnoviti željezničke pruge na kojima je infrastrukturni kapacitet dosegnoo maksimalnu iskorištenost.</p> |
| Poveznica ključnim potrebama | s | Ključna potreba 4: Poboljšati konkurentnost željezničkog prijevoza |

5.3.1.7 Povećanje energetske učinkovitosti željezničke infrastrukture

| | |
|--|--|
| <p>Opis</p> | <p>Najveći broj zgrada pod svojim upravljanjem ima HŽI s obzirom na broj kolodvora i stajališta. U kolodvorima se najčešće nalazi više pojedinačnih zgrada raznih namjena, od kojih putnici najviše koriste kolodvorske zgrade radi kupnje prijevoznih isprava ili čekaanja vlakova u čekaonicama. Potrebno je provesti Program energetske obnove lokacija pod upravljanjem i u vlasništvu HŽI-ja.</p> <p>U sklopu projekata modernizacije i obnove željezničkih pruga provest će se i projekti obnove zgrada i rasvjete te uvođenja obnovljivih izvora energije.</p> <p>Za potrebe punjenja vozila predviđa se izgradnja punionica.</p> |
| <p>Poveznica ključnim potrebama</p> | <p>s Ključna potreba 5: Smanjiti negativan utjecaj na okoliš</p> |

5.3.1.8 Optimizacija upravljačkih i organizacijskih funkcija željezničkog sustava

| | |
|--------------------|--|
| <p>Opis</p> | <p>Optimizacija upravljačkih i organizacijskih funkcija željezničkog sustava obuhvaća široko područje intervencije od javne uprave do željezničkih društava i drugih dionika sustava. U cilju optimizacije poslovanja željezničkih društava i upravljanja sustavom naglašena je potreba jačanja upravljačke i koordinatorske uloge MMPI-ja kao predstavnika javnoga sektora za obavljanje sljedećih funkcija:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) vlasnika željezničke infrastrukture odgovornoga za promjene i razvoj željezničke mreže Republike Hrvatske b) promotora politike željezničkog prijevoza kao integralnoga dijela prijevoznikoga sektora c) donositelja nezavisnoga regulatornog okvira za željeznički sustav u skladu s propisima Europske unije d) ugovaratelja usluga javnoga prijevoza u željezničkom sustavu. <p>Jačanjem koordinatorske uloge MMPI-ja unaprijedit će se odnos sa željezničkim sustavom i to jasnim definiranjem ciljeva politike pružanja usluga. MMPI će poboljšati upravljanje ugovornim odnosom između države i HŽI-ja u svojstvu upravitelja željezničke infrastrukture, kao i ugovorni odnos između države i HŽPP-a u svojstvu pružatelja usluga javnoga prijevoza putnika (PSO). Uspostavljena stručna radna skupina unutar MMPI-ja pružit će podršku aktivnostima reforme željezničkog sustava.</p> <p>Glavni alat upravljanja željezničkom infrastrukturom jesu višegodišnji ugovori o upravljanju željezničkom infrastrukturom s jasnom raspodjelom odgovornosti između države koja će definirati ciljeve i mjere te raspodijeliti sredstva na upravitelja željezničke infrastrukture u Republici Hrvatskoj (HŽI) zaduženoga za donošenje</p> |
|--------------------|--|

| | |
|-------------------------------------|---|
| | <p>odluka i provođenje aktivnosti kojima će se postići definirani ciljevi. Time se nastoji postići financijska stabilnost upravitelja željezničke infrastrukture, transparentnost financijskih transakcija, troškovna učinkovitost, veća odgovornost uprave društva HŽI-ja, predvidivost financiranja i dugoročnoga planiranja.</p> <p>Upravitelj željezničke infrastrukture, HŽI, provest će reorganizaciju funkcija održavanja, upravljanja prometom i vođenja investicijskih infrastrukturnih projekata. Reorganizacijom se društvo Pružne građevine (PG) izdvaja iz HŽI-ja radi samostalnoga i neovisnoga poslovanja.</p> <p>Svi poslovni subjekti željezničkog sustava u Republici Hrvatskoj bit će komercijalno ustrojeni i spremni odgovoriti na zahtjeve tržišta.</p> |
| Poveznica ključnim potrebama | <p>s Ključna potreba 3: Poboľšati ekonomsku i financijsku održivost javnih željezničkih društava</p> |

5.3.1.9 Usklađivanje poslovnih planova željezničkih društava i strateškoga okvira za razvoj željeznice

| | |
|-------------|---|
| Opis | <p>Željeznička društva u vlasništvu RH dužna su izraditi nove poslovne planove u skladu sa Sektorskom strategijom, Nacionalnim planom razvoja ŽI-ja i Nacionalnim planom UIŽP-a putem kojih će biti omogućeno praćenje rada i ostvarenje planiranih poslovnih ciljeva. Praćenje specifičnih pokazatelja učinka i pokazatelja rezultata omogućit će državi mjerenje rada članova uprava te tako izravno povezati državnu podršku s poboljšanjem učinkovitosti, koja povećava učinkovitost trošenja javnih sredstava. Ključni pokazatelji obuhvaćaju sljedeće:</p> <ul style="list-style-type: none"> • financijski pokazatelji koji odražavaju temeljnu financijsku stabilnost (produktivnost po zaposlenome, koeficijent financijske stabilnosti, koeficijent tekuće likvidnosti) • pokazatelji učinkovitosti (broj radnika po kilometru pruge, vlak-kilometar po radniku, putnički kilometri, teretni promet u vlak-kilometrima) • pokazatelji razvoja i održavanje željezničke infrastrukture (prosječna dopuštena infrastrukturna brzina na prugama u uporabi, broj kilometara obnovljenih i moderniziranih pruga i novoizgrađenih pruga) • pokazatelji poticanja željezničkog prometa (povećanje broja prevezenih putnika, realizacija voznoga reda na dionicama pokrivenim PSO ugovorima). <p>Značajnu ulogu u upravljanju željezničkim sustavom zauzima poslovno planiranje, planiranje ulaganja i financiranja. Premda je financiranje početnih ulaganja u modernizaciju željezničkog sustava iz sredstava Europske unije (EU) uspješno pokrenuto, nužna ulaganja premašuju planirane iznose sredstava EU fondova.</p> |
|-------------|---|

| | |
|-------------------------------------|--|
| | <p>Potrebno je osigurati preduvjete za učinkovitije upravljanje projektnim ciklusima vezanima uz infrastrukturne projekte te planirati i drugi izvori financiranja ulaganja u projekte i redovno održavanje.</p> <p>Financiranje poslovanja i ulaganja temeljit će se na srednjoročnim i dugoročnim planovima željezničkog sustava i strategiji financiranja koji su podložni odobrenju Ministarstva financija odnosno Sabora. Strategija financiranja osigurava višegodišnje kapitalno planiranje infrastrukturnih ulaganja i ulaganja u obnovu željezničkih vozila te održivost sustava u cjelini.</p> |
| Poveznica ključnim potrebama | s Ključna potreba 3: Poboljšati ekonomsku i financijsku održivost javnih željezničkih društava |

5.3.1.10 Gospodarsko iskorištavanje suvišne željezničke infrastrukture

| | |
|-------------------------------------|---|
| Opis | <p>Javna željeznička društava raspolažu ili upravljaju značajnom imovinom i infrastrukturom koja trenutno nema jasnu gospodarsku primjenu te na taj način predstavljaju opterećenje u poslovanju. U svrhu uspostave optimizacije upravljanja imovinom, pružanja putničkih i teretnih prijevoznih usluga zagovara se primjena digitalnih rješenja koja bi omogućila smanjenje troškova upravljanja infrastrukturom i boljim gospodarskim iskorištavanjem aktivne i neaktivne željezničke infrastrukture. Također, potrebno je završiti podjelu imovine između društava u vlasništvu RH. U suradnji s JLP(R)S-om i ministarstvom nadležnim za državnu imovinu potrebno je definirati potrebu objekata izvan uporabe kako bi se uklonili ili dali na korištenje.</p> <p>Prilagodбом postojećih zakona i podzakonskih akata omogućit će se brži i fleksibilniji pristup u prenamjeni postojeće imovine te uvesti praksa kojom će sredstva ostvarena prodajom, najmom ili drugim načinima gospodarenja imovinom biti iskorištena za nove investicijske projekte.</p> |
| Poveznica ključnim potrebama | s Ključna potreba 3: Poboljšati ekonomsku i financijsku održivost javnih željezničkih društava |

5.3.1.11 Pronalaženje strateškoga partnera za društvo HŽ Cargo

| | |
|-------------|---|
| Opis | <p>Temeljem procjene operativnoga i financijskoga poslovanja društva, stanja imovine i tržišta teretnoga prijevoza za društvo HŽC preporuča se pronalaženje strateškoga partnera.</p> <p>Pronalaskom strateškoga partnera očekuje se konsolidacija društva, zadržavanje udjela prijevoza u ukupnom prijevozu, uvođenje novih usluga i širenje na druga tržišta.</p> |
|-------------|---|

| | | |
|-------------------------------------|----------|---|
| | | Očekuje se i modernizacija postojećega voznog parka vučnih i vučenih vozila u skladu s Ključnim područjem intervencije 1.4. |
| Poveznica ključnim potrebama | s | Ključna potreba 3: Poboljšati ekonomsku i financijsku održivost javnih željezničkih društava |

5.3.1.12 Poticanje većega korištenja prijevoza željeznicom

| | | |
|-------------------------------------|----------|---|
| Opis | | Naknade za dodjelu infrastrukturnoga kapaciteta smatraju se bitnim elementom upravljanja i regulacije željezničkog prometa te važnim instrumentom poticaja prelaska s cestovnoga na željeznički promet i povećanje tržišnoga udjela željezničkog prijevoza u Republici Hrvatskoj. Očekuje se nastavak politike niskih naknada radi poboljšanja konkurentnosti željezničkog putničkog i teretnog prijevoza u odnosu na oblike prijevoza manje povoljnih za okoliš. U svrhu postizanja ekonomski optimalne naknade za korištenje željezničke infrastrukture u odnosu na druge načine prijevoza provest će se aktivnosti usmjerene na promicanje konzistentnoga zakonodavnog okvira vezanoga na usklađivanje naknada s drugim načinima prijevoza kao i smanjenje broja dozvola za provoz koje se dodjeljuju stranim prijevozniciima u cestovnom prijevozu. Analizirat će se način i mogućnosti subvencija prijevoza tereta na nerentabilnim željezničkim prugama te prijevoz pojedinačnih vagonskih pošiljaka. |
| Poveznica ključnim potrebama | s | Ključna potreba 3: Poboljšati ekonomsku i financijsku održivost javnih željezničkih društava |

5.3.1.13 Uvođenje naprednih sustava upravljanja ljudskim resursima

| | | |
|-------------|--|---|
| Opis | | Reforme, reorganizacije, modernizacije i transformacije unutar željezničkog sustava zasnivaju se na ljudskim potencijalima kapacitiranim za provođenje složenih zadataka oporavka i razvoja željezničkog sustava. Jačanje ljudskih potencijala treba biti usmjereno k usvajanju znanja i vještina iz područja organizacije, organizacije rada, upravljanja kompleksnim sustavima, koordinacije, planiranja i odgovarajućih tehničkih znanja unutar MMPI-ja, društava željezničkog sustava i regulatornih agencija. Društva željezničkog sustava usvojit će suvremene sustave upravljanja ljudskim resursima i radom te politiku naknada, sustave za razvoj karijere, planiranje i procjenu rada. Alati za upravljanje ljudskim resursima u društvima u državnom vlasništvu bit će modernizirani sukladno reformi i mjerama za povećanje konkurentnosti i učinkovitosti željezničkog sustava. Predviđa se uvođenje politike nagrada, praćenje radnoga opterećenja te |
|-------------|--|---|

| | | |
|-------------------------------------|----------|--|
| | | <p>procjena radnoga učinka. Smanjenje broja zaposlenih i nadalje ostaje prioritetni zadatak u željezničkim društvima u državnom vlasništvu premda je u pojedinim organizacijskim jedinicama uočen nedostatak osoblja, pad kvalitete znanja i stručnosti te nepovoljna starosna struktura zaposlenih.</p> <p>Uvođenje novih tehnologija zahtijeva i zapošljavanje stručnoga kadra za kojim je i na tržištu velika potražnja. HŽI ne može plaćama konkurirati na tržištu s obzirom na njihove sadašnje iznose.</p> |
| Poveznica ključnim potrebama | s | Ključna potreba 7: Reorganizacija upravljanja željezničkim sustavom |

5.3.1.14 Provedba programa stipendiranja za osobe koje se obrazuju za rad u željezničkom sustavu

| | | |
|-------------------------------------|----------|--|
| Opis | | U sklopu potrebe za jačanjem ljudskih potencijala osigurat će se financiranje programa stipendiranja učenika i studenata sukladno potrebama željezničkih društava naročito za stjecanje znanja i vještina za primjenu suvremenih naprednih tehnologija u željezničkom sustavu. |
| Poveznica ključnim potrebama | s | Ključna potreba 7: Reorganizacija upravljanja željezničkim sustavom |

5.3.1.15 Modernizacija studijskih i obrazovnih programa za osposobljavanje u željezničkom sustavu

| | | |
|-------------|--|---|
| Opis | | <p>Osigurat će se financijska podrška razvoju programa strukovnoga obrazovanja i osposobljavanja u skladu s modernim potrebama željezničkog sustava s posebnim naglaskom na prilagođene programe za žene i mlade.</p> <p>U sklopu formalnoga obrazovanja potrebno je inicirati uvođenje novih zanimanja koja će omogućiti implementaciju novih tehnologija u željezničkom sustavu, posebice vezanih za upravljanje digitalnim i automatiziranim sustavima. Potrebno je omogućiti i prekvalifikaciju u nova zanimanja onim radnicima čija su radna mjesta ugrožena ili ukinuta uvođenjem novih tehnologija automatizacije i digitalizacije.</p> <p>Programi obuhvaćaju i razvoj specifičnih programa visoke naobrazbe koji će potaknuti interes mladih ljudi i žena, kao i razvoj novih ideja i inovativnost željezničkog sustava. U cilju generiranja znanja i savjetodavnih usluga na tržištu, poticat će se sinergije između organizacija koje se bave istraživanjima željezničkog sustava i sustava obrazovanja s ciljem prilagođavanja potrebama sustava i tehnološkoga napretka.</p> |
|-------------|--|---|

| | | |
|-------------------------------------|----------|---|
| Poveznica ključnim potrebama | s | Ključna potreba 7: Reorganizacija upravljanja željezničkim sustavom |
|-------------------------------------|----------|---|

5.3.1.16 Jačanje ljudskih potencijala u okviru željezničkog sustava (centri kompetentnosti)

| | | |
|-------------------------------------|----------|--|
| Opis | | <p>Planira se osnivanje centara kompetencija za željeznički sustav koji uključuju uređenje moderne infrastrukture te prema potrebi osnivanje i jačanje organizacija za upravljanje centrima. Centri kompetencija u željezničkom sustavu obavljat će više mogućih funkcija:</p> <ul style="list-style-type: none"> • edukacijske usluge za jačanje vještina postojećega i novoga kadra u željezničkom sustavu, posebice mladih; programi cjeloživotnoga učenja, treninga te učeničke prakse na modernoj simulacijskoj opremi te putem inovativnih metoda podučavanja • usluge dijeljenja znanja, razvoja, testiranja, analiza i slično • prezentacija i simulacija novih tehnologija u željeznici u sklopu pokaznoga centra • usluge umrežavanja i promocije sustava, uključivo putem novih konferencijskih prostora. <p>Centri će se osnivati u okviru postojećih znanstvenih i obrazovnih institucija uz sudjelovanje društava i poduzetnika iz željezničkog sustava.</p> |
| Poveznica ključnim potrebama | s | Ključna potreba 7: Reorganizacija upravljanja željezničkim sustavom |

5.3.1.17 Usvajanje smjernica za korporativno upravljanje OECD-a u društvima u željezničkom sustavu

| | | |
|-------------|--|--|
| Opis | | <p>Usvajanje smjernica za korporativno upravljanje OECD-a u društvima u željezničkom sustavu dio je akcijskoga plana implementacije sveobuhvatne reforme u području korporativnoga upravljanja u pravnim osobama u vlasništvu Republike Hrvatske. Pravovremena implementacija danih preporuka OECD-a doprinijet će jačanju pretpostavki za sustavno, koordinirano i dugoročno održivo korporativno upravljanje u pravnim osobama u vlasništvu Republike Hrvatske, ali i ispunjenju obveza Republike Hrvatske u okviru Akcijskoga plana za sudjelovanje u Exchange Rate mehanizmu II (ERM II) kao i Nacionalnoga plana oporavka i otpornosti 2021. – 2026.</p> |
|-------------|--|--|

| | | |
|-------------------------------------|----------|---|
| Poveznica ključnim potrebama | s | Ključna potreba 7: Reorganizacija upravljanja željezničkim sustavom |
|-------------------------------------|----------|---|

5.3.2 Ključna područja intervencije za Strateški cilj 2: Integriran i intermodalan željeznički sustav

| Ključna područja intervencije | |
|--------------------------------------|---|
| 2.1. | Donošenje zakonske regulative kojom se uređuje integrirani prijevoz putnika |
| 2.2. | Podrška integraciji gradskoga i prigradskoga prijevoza |
| 2.3. | Osigurati pristup željezničkih kolosijeka lukama i zračnim terminalima |
| 2.4. | Unaprjeđenje mreže intermodalnih terminala s razvojem usluga |

5.3.2.1 Donošenje zakonske regulative kojom se uređuje integrirani prijevoz putnika

| | |
|-------------------------------------|---|
| Opis | Željeznički prijevoz je okosnica integriranoga prijevoza putnika. Dosadašnji je razvoj integriranoga prijevoza putnika nedostatan za kvalitetan javni prijevoz. Osnovano je samo jedno prometno poduzeće, a integrirane prijevozne karte nude se na malom prijevoznom području. Potrebno je poticati i zakonski regulirati integrirani prijevoz putnika. Zakonski će okvir omogućiti razvoj svih usluga integriranoga prijevoza putnika, potpuno funkcioniranje prometnih poduzeća te integraciju željezničkog i cestovnoga javnog prijevoza putnika. Uz zakonski okvir potrebno je na području urbanih čvorova osnovati prometne uprave. |
| Poveznica ključnim potrebama | s Ključna potreba 8: Osigurati uvjete za integrirani urbani prijevoz putnika |

5.3.2.2 Podrška integraciji gradskoga i prigradskoga prijevoza

| | |
|-------------|--|
| Opis | Kvalitetan gradski prijevoz putnika najviše ovisi o kvalitetnom prigradskom prijevozu. Promatrajući razvijenost mreže, vrijeme putovanja i kvalitetu usluge, prigradski prijevoz na željezničkoj mreži je cca 50 km u krugu od većih središta. Najrazvijeniji gradski prijevoz je u Zagrebu koji u ovom trenutku nudi kvalitetan i održiv prigradski promet. S obzirom na mrežu gradskoga prijevoza putnika, koja može osigurati dovoljne kapacitete prijevoza putnika, potrebno je u željezničkom prijevozu uvesti kvalitetne prigradske linije i na područjima Splita, Rijeke i Osijeka jer današnja ponuda nije kvalitetna s obzirom na stanje infrastrukture i broj službenih mjesta za prijem i otpremu putnika. Izradom SUMP-a potrebno je jasno definirati modele gradskoga i prigradskoga prijevoza za sva urbana čvorišta. |
|-------------|--|

| | | |
|-------------------------------------|----------|--|
| Poveznica ključnim potrebama | s | Ključna potreba 8: Osigurati uvjete za integrirani urbani prijevoz putnika |
|-------------------------------------|----------|--|

5.3.2.3 Osigurati pristup željezničkih kolosijeka lukama i zračnim terminalima

| | | |
|-------------------------------------|----------|--|
| Opis | | <p>U postojećim uvjetima većina luka (morske i unutarnji vodni putovi) povezani su preko matičnih industrijskih kolosijeka sa željezničkom mrežom, dok zračni terminali nisu.</p> <p>Postojeći kolosiječni kapaciteti u kolodvorima u pojedinim lukama nisu dostatni i ne mogu pružiti kvalitetnu uslugu. Potrebno je analizirati potrebe i optimalno modernizirati postojeće kapacitete radi povećanja prijevoza tereta i intermodalnosti sustava.</p> <p>Za zračne terminale, sukladno blizini željezničke mreže, veličini te prometu, analizirat će se i optimalno ih povezati sa željezničkom mrežom radi omogućavanja brzoga i kvalitetnoga prijevoza putnika od terminala do urbanih središta, što će dovesti do smanjenja individualnoga prijevoza, smanjenja gužvi na prilazima terminalima te kratko vrijeme putovanja.</p> |
| Poveznica ključnim potrebama | s | Ključna potreba 9: Izgraditi/poboljšati infrastrukturu za intermodalni prijevoz |

5.3.2.4 Unaprjeđenje mreže intermodalnih terminala s razvojem usluga

| | | |
|-------------------------------------|----------|--|
| Opis | | <p>Postojeće usluge intermodalnoga prijevoza ograničene su i postoji nedovoljan broj intermodalnih teretnih terminala, prvenstveno u unutrašnjosti Republike Hrvatske. Na području kontinentalne Hrvatske postojeći su terminali nedostatni i neadekvatno opremljeni da bi mogli ponuditi kvalitetnu uslugu te svojim kapacitetima i ponudom zadovoljili potražnju.</p> <p>Povećanjem kontejnerskoga prijevoza pojavljuje se potreba za izgradnjom terminala za prekrcaj, a samim time i uvođenje novih usluga na području Republike Hrvatske.</p> <p>Otvaranjem takvih terminala (kontejnerskih i Ro-La) povećava se udio željezničkog prijevoza u ukupnom prijevozu te smanjenje opterećenja prometnica kamionima.</p> |
| Poveznica ključnim potrebama | s | Ključna potreba 9: Izgraditi/poboljšati infrastrukturu za intermodalni prijevoz |

5.3.3 Ključna područja intervencije za Strateški cilj 3: Siguran i dostupan željeznički sustav

| Ključna područja intervencije |
|---|
| 3.1. Uspostava interoperabilnosti željezničkih infrastrukturnih podsustava |
| 3.2. Poboljšati regionalnu i lokalnu povezanost putnika željeznicom |
| 3.3. Poboljšanje tehničke opremljenosti i kapaciteta upravitelja infrastrukture |
| 3.4. Ulaganja u objekte za održavanje prijevoznih kapaciteta (logistički centri prijevoznika) |
| 3.5. Uvođenje ERTMS-a |
| 3.6. Uvođenje središnjega upravljanja prometom |

5.3.3.1 Uspostava interoperabilnosti željezničkih infrastrukturnih podsustava

| | |
|-------------------------------------|--|
| Opis | <p>Interoperabilnost željezničkog sustava jest sposobnost željezničkog sustava za siguran i neprekinut promet vlakova kojim se postižu potrebne razine učinkovitosti. Osnovni cilj postizanja interoperabilnosti jest stvaranje optimalne razine tehničke usklađenosti željezničkih sustava država članica EU-a kako bi se doprinijelo jednostavnijoj i kvalitetnijoj usluzi međunarodnoga željezničkog prijevoza te uspostavi unutarnjega tržišta opreme i usluga za rad, izgradnju, obnovu i modernizaciju željezničkog sustava Unije.</p> <p>Primjenom tehničkih specifikacija za interoperabilnost u sklopu pripreme i provedbe projekata modernizacije željezničkih pruga doprinosi se uspostavi interoperabilnosti i prilagodbi postojećih infrastrukturnih podsustava tim zahtjevima.</p> <p>Budući da postoji niz internih akata vezanih za infrastrukturne podsustave, potrebno je racionalizirati njihov broj. Oni koji su u suprotnosti s važećim TSI-jem (i uvjetima financiranja) promijenit će se ili ukinuti.</p> <p>Radi pravilne primjene TSI-ja, a budući da projekti traju dugo vremensko razdoblje u kojem je moguća promjena TSI-ja, u Planovima provedbe TSI-ja na nacionalnoj razini jasno će se definirati koje uvjete pruge moraju zadovoljiti prilikom projektiranja i izvođenja radova te, ako je potrebno, navesti sva odstupanja do kojih može doći radi određenih ograničenja.</p> |
| Poveznica ključnim potrebama | <p>s Ključna potreba 10: Osigurati interoperabilnost željezničke mreže</p> |

5.3.3.2 Poboljšati regionalnu i lokalnu povezanost putnika željeznicom

| | |
|-------------|--|
| Opis | <p>Poboljšanje regionalne i lokalne povezanosti putnika željeznicom podrazumijeva sistematičnu optimizaciju željezničke mreže koja osim učinka na nužno smanjenje operativnih troškova dovodi do bolje povezanosti putnika željeznicom. Optimizaciju je moguće</p> |
|-------------|--|

| | | |
|-------------------------------------|----------|--|
| | | <p>provoditi samostalno ili zajedno s redovnim djelatnostima održavanja u mreži. Optimizacija željezničke mreže obuhvaća definiranje željezničkih pruga u funkciji, s ograničenim prometom ili bez prometa, obnovu postojećih i izgradnju novih željezničkih pruga, velike projekte modernizacije i održavanja, napuštanje željezničkih pruga sa slabim prometom, prenamjenu suvišnoga i neiskorištenoga prostora u kolodvorskim i stajališnim zgradama u komercijalnu ili javnu svrhu s ciljem financijske održivosti, a što se dovodi u vezu s intervencijom 5.3.1.7 Gospodarsko iskorištavanje suvišne željezničke infrastrukture.</p> <p>U suradnji s lokalnom i regionalnom upravom utvrdit će se plan korištenja napuštenih željezničkih pruga i prenamjene, primjerice, za turističke i rekreacijske svrhe.</p> |
| Poveznica ključnim potrebama | s | Ključna potreba 11: Optimizacija i racionalizacija željezničke mreže u skladu s mogućnostima i potrebama jedinica lokalne i regionalne samouprave |

5.3.3.3 Poboljšanje tehničke opremljenosti i kapaciteta upravitelja infrastrukture

| | | |
|-------------------------------------|----------|--|
| Opis | | <p>Na pojedinim željezničkim prugama postojeća tehnička opremljenost i kapaciteti vrlo su niski i onemogućavaju povećanje ponude s obzirom na potražnju. Takvo stanje ograničava mogućnost pružanja ponude u odnosu na potražnju u putničkom i teretnom prijevozu.</p> <p>Modernizacijom i obnovom željezničke infrastrukture omogućava se uvođenje kvalitetnije i konkurentnije usluge te tehnička opremljenost i kapacitet željezničkih pruga.</p> |
| Poveznica ključnim potrebama | s | Ključna potreba 12: Unaprijediti tehničke kapacitete u željezničkom sustavu |

5.3.3.4 Ulaganja u objekte za održavanje prijevoznih kapaciteta (logistički centri prijevoznika)

| | | |
|-------------|--|--|
| Opis | | <p>Modernizacijom voznoga parka, nabavkom novih vozila dolazi do potrebe ulaganja u objekte za održavanje istih. Postojeći objekti i kapaciteti nisu adekvatni i dostatni s obzirom na planirani broj novih vozila, a i nalaze se na neadekvatnim lokacijama.</p> <p>Potrebno je nastaviti sa započetim pripremama za izgradnju modernoga logističkog centra za gariranje i održavanje vozila na području Zagreb Ranžirnoga kolodvora, kako bi se postojeća lokacija na području Zagreb Gk-a napustila i prenamijenila za druge potrebe.</p> |
|-------------|--|--|

| | | |
|-------------------------------------|----------|---|
| Poveznica ključnim potrebama | s | Ključna potreba 12: Unaprijediti tehničke kapacitete u željezničkom sustavu |
|-------------------------------------|----------|---|

5.3.3.5 Uvođenje ERTMS-a

| | | |
|-------------------------------------|----------|--|
| Opis | | ERTMS jest jedinstven europski sustav pružne signalizacije i kontrole brzine koji osigurava interoperabilnost nacionalnih željezničkih sustava smanjujući troškove nabave i održavanja signalnih sustava, kao i povećavajući brzinu vlakova, kapacitet infrastrukture i razinu sigurnosti u željezničkom prometu. Sastoji se od ETCS-a, tj. sustava signalizacije u kabini koji uključuje automatsku zaštitu vlaka, GSM-R/FRMCS-a i operativnih pravila. GSM-R/FRMCS omogućuje glasovnu komunikaciju za strojovođe i prometnike te pruža prijenos podataka za ETCS. S obzirom na to da se u postojećim projektima modernizacije željezničkih pruga predviđa uvođenje ETCS-a, potrebno je započeti s projektom uvođenja GSM-R/FRMCS-a kako bi se nakon završetka svih radova u potpunosti mogao implementirati ERTMS. |
| Poveznica ključnim potrebama | s | Ključna potreba 13: Povećati sigurnost i pouzdanost usluga željezničkog prijevoza |

5.3.3.6 Uvođenje središnjega upravljanja prometom (centri središnjega upravljanja prometom)

| | | |
|-------------------------------------|----------|---|
| Opis | | Radi optimalizacije broja izvršnoga osoblja, uz implementaciju ERTMS-a potrebno je planirati i način organizacije i regulacije prometa vlakova nakon modernizacije postojeće ili izgradnje nove željezničke infrastrukture. Potrebno je predvidjeti Centar središnjega upravljanja prometom za cijelu pružnu mrežu s izgradnjom pomoćnoga centra koji će preuzeti ulogu glavnoga ako dođe do ispada. |
| Poveznica ključnim potrebama | s | Ključna potreba 13: Povećati sigurnost i pouzdanost usluga željezničkog prijevoza |

6 Indikativni financijski plan s prikazom financijskih pretpostavki za provedbu strateških ciljeva i projekata od važnosti za željeznički sustav

Financijski plan daje prikaz financijskih pretpostavki za provedbu strateških ciljeva i projekata za cjelokupno razdoblje provedbe Strategije.

S obzirom na to da se Strategija izrađuje usporedno s procesom programiranja nove financijske perspektive Europske unije 2021. – 2027., alokacija i mehanizmi provedbe tek trebaju biti definirani. Također, interes banaka i privatnih investitora za konkretne projekte treba tek biti identificiran.

Alokacija, izvori financiranja i planirana sredstva po godinama za provedbu pojedinih mjera, detaljnije će se prikazati u Nacionalnom planu razvoja željezničke infrastrukture do 2030. godine i Nacionalnom planu upravljanja željezničkom infrastrukturom i uslužnim objektima i razvoja usluga željezničkog prijevoza do 2030. godine, odnosno budućim nacionalnim planovima za razdoblje do 2038. godine.

Financijska sredstva za provedbu Strategije osigurat će se u Državnom proračunu, no glavni izvor financiranja ključnih intervencija u željezničkom sustavu bit će fondovi i programi Europske unije, Instrument za povezivanje Europe (CEF) te instrument *Next Generation* EU za oporavak od krize uzrokovane pandemijom virusa COVID-19.

Dotatni izvori financiranja uključuju javno-privatna partnerstva te zajmove banaka. U manjoj mjeri sredstva će biti osigurana i iz sredstava jedinica lokalne i regionalne samouprave.

Predviđeni izvori financiranja pojedinih ključnih intervencija u sklopu Strategije prikazani su u tablici u nastavku.

Tablica 3: Predviđeni izvori financiranja pojedinih ključnih intervencija

| | | | ERFF | KF | CEF | NPOO | WB | državni proračun | JPP | proračun i JL(R)S | drugi EU fondovi | | | |
|---|---|--|------|----|-----|------|----|------------------|-----|-------------------|------------------|--------------------------------|-----------------|---|
| Naziv strateškog cilja: | Ključne potrebe: | Ključna područja Intervencije: | | | | | | | | | <i>EUInvest</i> | <i>financijski instrumenti</i> | <i>Interreg</i> | |
| SC1. ODRŽIV I KONKURENTAN ŽELJEZNIČKI SUSTAV | KP 1: Modernizirati i obnoviti željezničku mrežu | 1.1. Izmjenama zakonodavnoga okvira ubrzati pripremu i provedbu projekata modernizacije željezničke infrastrukture | | | | X | | X | | | | | X | |
| | | 1.2. Uspostavljanje trajnoga izvora financiranja modernizacije, obnove i održavanja postojeće željezničke infrastrukture | | | | | | X | X | | | | | |
| | | 1.3. Ulaganja u modernizaciju i obnovu željezničke mreže | X | X | X | X | X | X | | | | | | |
| | KP 2: Modernizirati željeznički vozni park | 1.4. Nabava suvremenih željezničkih vučnih i vučenih vozila | X | X | | X | | X | | | X | X | | |
| | KP 3: Poboljšati konkurentnost željezničkog prijevoza | 1.5. Poboljšanje usluga javnoga putničkog prijevoza prilagođenih zahtjevima tržišta | | | | X | X | X | | X | | | | X |
| | | 1.6. Rješavanje problematike uskih grla | X | X | X | X | | X | | X | | | | |
| | KP 4: Smanjiti negativan utjecaj na okoliš | 1.7. Povećanje energetske učinkovitosti željezničke infrastrukture | X | | X | | | X | | X | | | | |
| | KP 5: Poboljšati ekonomsku i financijsku održivost javnih željezničkih društava | 1.8. Optimizacija upravljačkih i organizacijskih funkcija željezničkog sustava | | | | X | X | X | | | | | | |
| | | 1.9. Usklađivanje poslovnih planova željezničkih društava i strateškoga okvira za razvoj željeznice | | | | X | | X | | | | | | |
| | | 1.10. Gospodarsko iskorištavanje suvišne željezničke infrastrukture | X | | | | | X | X | X | | | | X |
| | | 1.11. Pronalaženje strateškoga partnera za društvo HŽ Cargo | | | | X | X | X | X | | X | X | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|--|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 1.12. Poticanje većega korištenja prijevoza željeznicom | | | | X | X | X | | X | | | | X | |
| | KP 6: Unaprijediti organizacijske (administrativne) kapacitete u željezničkom sustavu | 1.13. Uvođenje naprednih sustava upravljanja ljudskim resursima | | | | X | X | X | | | | | | | |
| | | 1.14. Provedba programa stipendiranja za osobe koje se obrazuju za rad u željezničkom sustavu | | | | X | | X | | | | | | | |
| | | 1.15. Modernizacija studijskih i obrazovnih programa za osposobljavanje u željezničkom sustavu | | | | X | | X | | | | | | | |
| | | 1.16. Jačanje ljudskih potencijala u okviru željezničkog sustava (centri kompetentnosti) | X | | | | X | | X | | | | | | X |
| | | KP 7: Reorganizacija upravljanja željezničkim sustavom | 1.17. Usvajanje smjernica za korporativno upravljanje OECD-a u društvima u željezničkom sustavu | | | | X | | X | | | | | | |
| SC2. INTEGRIRAN I INTERMODALAN ŽELJEZNIČKI SUSTAV | KP 8: Osigurati uvjete za integrirani urbani prijevoz putnika | 2.1. Donošenje zakonske regulative kojom se uređuje integrirani prijevoz putnika | | | | X | | X | | | | | | X | |
| | | 2.2. Podrška integraciji gradskoga i prigradskoga prijevoza | X | X | | X | | X | | X | | | | | |
| | KP 9: Izgraditi/poboljšati infrastrukturu za intermodalni prijevoz | 2.3. Osigurati pristup željezničkih kolosijeka lukama i zračnim terminalima | | X | X | | | | X | X | | X | X | | |
| | | 2.4. Unaprjeđenje mreže intermodalnih terminala s razvojem usluga | X | X | | | | | X | X | X | | | | |
| SC 3. SIGURAN I DOSTUPAN ŽELJEZNIČKI SUSTAV | KP 10: Osigurati interoperabilnost željezničke mreže | 3.1. Uspostava interoperabilnosti željezničkih infrastrukturnih podsustava | X | X | X | X | | X | | | | | | | |
| | KP 11: Optimizacija i racionalizacija željezničke mreže u skladu s mogućnostima i potrebama jedinica lokalne i regionalne samouprave | 3.2. Poboljšati regionalnu i lokalnu povezanost putnika željeznicom | X | X | | | | X | | X | | | | X | |

| | | | | | | | | | | | | |
|--|---|---|---|---|---|--|---|---|--|--|--|--|
| KP 12: Unaprijediti tehničke kapacitete u željezničkom sustavu | 3.3. Poboljšanje tehničke opremljenosti i kapaciteta upravitelja infrastrukture | X | X | X | X | | X | | | | | |
| | 3.4. Ulaganja u objekte za održavanje prijevoznih kapaciteta (logistički centri prijevoznika) | X | | | | | X | X | | | | |
| KP 13: Povećati sigurnost i pouzdanost usluga željezničkog prijevoza | 3.5. Uvođenje Europskoga sustava upravljanja željezničkim prometom (ERTMS) | X | X | X | | | X | X | | | | |
| | 3.6. Uvođenje središnjega upravljanja prometom (centri središnjega upravljanja prometom) | X | X | X | | | | X | | | | |

7 Okvir za praćenje i vrednovanje

Praćenje i vrednovanje Strategije provodit će se u skladu sa zakonodavnim okvirom sustava strateškoga planiranja i upravljanja razvojem Republike Hrvatske, odnosno Zakonom o sustavu strateškoga planiranja i upravljanja razvojem Republike Hrvatske (NN 123/2017) i Uredbom o smjernicama za izradu akata strateškoga planiranja od nacionalnoga značaja i od značaja za jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave (NN 89/2018).

Rokovi i postupci praćenja i izvještavanja o provedbi akata strateškoga planiranja propisani su Pravilnikom o rokovima i postupcima praćenja i izvještavanja o provedbi akata strateškoga planiranja od nacionalnoga značaja i od značaja za jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave (NN 6/19).

Kriteriji i standardi provedbe postupka vrednovanja akata strateškoga planiranja propisani su Pravilnikom o provedbi postupka vrednovanja (66/19).

7.1 Praćenje i izvješćivanje

Provedba Strategije prati se prikupljanjem podataka o ostvarenju pokazatelja uspješnosti i praćenjem uspješnosti provedbe strateških ciljeva.

Ostvarenja pokazatelja uspješnosti (Poglavlje 5.2) prate se sustavnim prikupljanjem podataka iz navedenih izvora te analizom i usporedbom odabranih pokazatelja učinka.

Za potrebe praćenja provedbe Strategije zaduženo je Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture – Uprava za željezničku infrastrukturu i promet. Službenici imenovani za potrebe praćenja provedbe strateških ciljeva utvrđenih u Strategiji organizirat će sastanke s predstavnicima nositelja provedbe kako bi se identificirali uzroci odstupanja od planiranih postignuća i dogovorili koraci i rokovi za rješavanje identificiranih poteškoća.

Uprava za željezničku infrastrukturu i promet izvješćivat će koordinatora za strateško planiranje, odnosno Koordinacijsko tijelo za sustav strateškoga planiranja i upravljanja razvojem Republike Hrvatske o provedbi Strategije u skladu s propisima koji uređuju sustav strateškoga planiranja i upravljanja razvojem Republike Hrvatske.

Godišnja izvješća o provedbi Strategije objavljivat će se i na mrežnim stranicama Ministarstva mora, prometa i infrastrukture.

7.2 Vrednovanje

Vrednovanje je sastavni dio procesa strateškoga planiranja koji izravno utječe na unaprjeđenje učinkovitosti i djelotvornosti provedbe akata strateškoga planiranja, odnosno procjenu učinaka provedbe javne politike. Postupak vrednovanja Strategije temeljit će se na načelima strateškoga planiranja i upravljanja razvojem, a provest će se u skladu s odredbama Pravilnika o provedbi postupka vrednovanja.

Za potrebe učinkovite provedbe Strategije planirana je provedba postupaka srednjoročnoga i naknadnoga vrednovanja.

Srednjoročnim vrednovanjem, odnosno vrednovanjem tijekom provedbe, koje je planirano u 2027. godini utvrdit će se napredak u postizanju strateških ciljeva te dati preporuke za otklanjanje svih uočenih smetnji i prepreka u provedbi uključujući i prijedloge promjena ili nadopune Strategije.

Naknadnim vrednovanjem, vrednovanjem nakon provedbe, utvrdit će se stupanj ostvarenja ciljeva, ocijeniti cjelokupni razvojni učinak provedbe Strategije te osigurati preporuke za daljnje procese strateškoga planiranja. Postupak naknadnoga vrednovanja provest će se tijekom 2033. godine, a rezultati provedenih vrednovanja bit će temelj za reviziju javnih politika u području razvoja željezničkog sustava te daljnje procese strateškoga planiranja u razdoblju nakon 2032. godine.

8 Osvrt na utjecaj Strategije na okoliš

Strategijom prometnoga razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2017. g. do 2030. g. za koju je provedena strateška procjena utjecaja u sklopu koje je bila i glavna ocjena prihvatljivosti za ekološku mrežu, definiraju se specifični ciljevi za željeznički sektor:

- SC1 – unaprijediti koridore željezničkog teretnog prometa iz luke Rijeka prema tržištima s najvećim potencijalom za luku (Mađarskoj, BiH, Slovačkoj, Italiji, južnoj Poljskoj i Srbiji)
- SC2 – kvalitetnije koristiti hrvatski željeznički sustav u većim hrvatskim aglomeracijama (Zagreb, Rijeka, Split, Varaždin, Osijek) te unutar i između funkcionalnih regija (podregija)
- SC3 – poboljšati razinu usluge željezničkog voznog parka i njegova utjecaja na okoliš
- SC4 – bolje integrirati željeznički sustav u sustave lokalnoga prometa (sigurnost i zaštita na stanicama, veze s drugim oblicima prijevoza itd.)
- SC5 – povećati sigurnost na željezničko-cestovnim prijelazima
- SC6 – povećati efikasnost hrvatskoga željezničkog sustava (upravljanje prometom, poslovanje itd.)
- SC7 – zajamčiti održavanje infrastrukture uvažavajući aspekte ekonomičnosti.

Strategijom prometnoga razvoja Republike Hrvatske predviđene su mjere razvoja željezničkog sektora koje predlažu intervencije povezane s poboljšanjem infrastrukture željezničkog sustava, ali i s operativnim i organizacijskim aspektima jer izolirane intervencije u infrastrukturi neće imati velik učinak na učinkovitost i održivost sustava ako nisu praćene odgovarajućim promjenama u sustavu i ako djelatnosti nisu prilagođene stvarnim potrebama potražnje.

S tim u vezi, mjere i projekti koji su proizašli u sklopu ove Strategije nisu izvan okvira onih koji su prepoznati u Strategiji prometnoga razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2017. g. do 2030. g.

Odredbama posebnoga propisa za stratešku procjenu utjecaja na okoliš, prema izdanom mišljenju nadležne ustrojstvene jedinice Ministarstva zaštite okoliša i energetike (KLASA: 351-03/19-01/408, URBROJ: 517-03-1-1-19-4 od 3. travnja 2019. g.) za Strateške planske dokumente razvoja željezničkog sustava u Republici Hrvatskoj (Strategija razvoja željezničkog sustava, Nacionalni plan razvoja željezničke infrastrukture, Nacionalni plan upravljanja željezničkom infrastrukturom i uslužnim objektima i razvoja usluga željezničkog prijevoza) nije potrebno provesti postupak strateške procjene utjecaja na okoliš. Člankom 26. stavak 1. Zakona o zaštiti prirode (Narodne novine, br. 80/13, 15/18, 14/19) nalaže se sljedeće: ako je za strategiju, plan ili program obvezna provedba ocjene o potrebi strateške procjene, prethodna ocjena prihvatljivosti za ekološku mrežu provodi se u sklopu navedenoga postupka, a ako je mišljenjem određena obveza strateške procjene utjecaja na okoliš, postupak prethodne ocjene provodi se kao samostalan postupak prije započinjanja postupka strateške procjene utjecaja na okoliš (članak 26. stavak 2. Zakona o zaštiti prirode).

S obzirom na ciljeve Strateških planskih dokumenata, mjere i projekte koji će proizaći iz dokumenta, a koji nisu izvan okvira onih koji su prepoznati u Strategiji prometnoga razvoja

Republike Hrvatske za razdoblje od 2017. g. do 2030. g. može se unaprijed isključiti značajan negativan utjecaj na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže te se Uprava za zaštitu prirode očituje da za Strateške planske dokumente razvoja željezničkog sustava u Republici Hrvatskoj (Strategija razvoja željezničkog sustava, Nacionalni plan razvoja željezničke infrastrukture, Nacionalni plan upravljanja željezničkom infrastrukturom i uslužnim objektima i razvoja usluga željezničkog prijevoza) nije potrebno provesti postupak prethodne ocjene odnosno glavne ocjene prihvatljivosti za ekološku mrežu sukladno odredbama Zakona o zaštite prirode.