



REPUBLIKA HRVATSKA  
Ministarstvo mora, prometa  
i infrastrukture

Nacionalni plan upravljanja  
željezničkom infrastrukturom i  
uslužnim objektima i razvoja  
usluga željezničkog prijevoza za  
razdoblje do 2030. godine

PROSINAC 2022.

# SADRŽAJ

Popis tablica.....	III
Popis kratica.....	IV
1 Uvod.....	1
1.1 Svrha i opravdanost izrade akta strateškog planiranja.....	1
1.2 Poveznica s razvojnim smjerom i strateškim ciljevima NRS-a 2030. i strateškim ciljevima Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2017. do 2030. godine .....	1
1.3 Postupak izrade Nacionalnog plana i uključenost glavnih dionika u postupak izrade .....	3
1.4 Iskustva stečena ranije provedenim procesima strateškog planiranja.....	3
1.5 Sadržaj Nacionalnog plana.....	4
2 Analiza stanja sustava upravljanja željezničkom infrastrukturom i pružanja usluga željezničkog prijevoza.....	5
2.1 Upravljanje javnim željezničkim društvima.....	5
2.2 Usluga putničkog prijevoza.....	6
2.3 Usluga teretnog prijevoza.....	7
3 Srednjoročna vizija razvoja.....	10
4 Srednjoročne razvojne potrebe i razvojni potencijali željezničkog sustava.....	11
5 Prioriteti javne politike u srednjoročnom razdoblju .....	13
6 Posebni ciljevi i ključni pokazatelji ishoda .....	15
6.1 Posebni ciljevi.....	15
6.2 Popis pokazatelja ishoda.....	17
6.3 Mjere provedbe posebnih ciljeva .....	19
6.3.1 Mjere za provedbu PC 1. Poboljšanje održivosti upravljanja željezničkim sustavom.....	20
6.3.2 Mjere za provedbu PC2. Unaprjeđenje usluga u željezničkom prijevozu ..	23
7 Indikativni financijski plan s prikazom financijskih pretpostavki za provedbu posebnih ciljeva i projekata.....	28
8 Okvir za praćenje i vrednovanje.....	30
8.1 Praćenje i izvješćivanje .....	30
8.2 Vrednovanje .....	30
9 Osvrt na utjecaj Nacionalnog plana na okoliš .....	32
Prilog 1. Akcijski plan za provedbu Nacionalnog plana .....	34
Posebni cilj(evi).....	34
Mjere, projekti i aktivnosti za provedbu posebnih ciljeva .....	34

## Popis tablica

Tablica 1: Srednjoročne razvojne potrebe i razvojni potencijali željezničkog sustava....	11
Tablica 2: Prioriteti javne politike u srednjoročnom razdoblju .....	13
Tablica 3: Posebni ciljevi i ključni pokazatelji ishoda .....	17
Tablica 4: Ciljne vrijednosti pokazatelj ishoda po godinama .....	18
Tablica 5: Mjere za provedbu posebnih ciljeva .....	19
Tablica 6: Planirani izvori financiranja (u €).....	29
Tablica 7: Indikativna financijska sredstva za provedbu akcijskog plana (u €) .....	34
Tablica 8: Akcijski plan za provedbu posebnih ciljeva .....	35

## Popis kratica

ASŽ	Agencija za sigurnost željezničkog prometa
B&R	<i>bike and ride</i> parkirališta
BDP	bruto domaći proizvod
BMV	baterijski motorni vlak
DMV	dizel motorni vlak
BEMV	elektrobaterijski motorni vlak
EMV	elektromotorni vlak
EU	Europska unija
GPP	gradsko – prigradski prijevoz
HŽI	HŽ Infrastruktura d.o.o.
HMV	motorni vlak na vodik
HŽPP	HŽ Putnički prijevoz d.o.o.
ITS	inteligentni transportni sustav
JPP	javni prijevoz putnika
JLP(R)S	jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave
MMPI	Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture
NPOO	Nacionalni plan oporavka i otpornosti
NUTS	Nacionalna klasifikacija statističkih regija
OECD	Organizacija za ekonomsku suradnju i razvoj
P&R	<i>park and ride</i> parkirališta
PSO	Ugovor o javnoj usluzi
TEN-T	transeuropska prometna mreža – promet
UI	upravitelj infrastrukture
ZET	Zagrebački električni tramvaj
ŽCP	željezničko-cestovni prijelazi
ŽP	željeznički prijevoznik

# 1 Uvod

## 1.1 Svrha i opravdanost izrade akta strateškog planiranja

Nacionalni plan upravljanja željezničkom infrastrukturom i uslužnim objektima i razvoja usluga željezničkog prijevoza za razdoblje do 2030. godine (dalje u tekstu: Nacionalni plan) akt je strateškog planiranja kojim se utvrđuju razvojne potrebe i prioriteti ulaganja u području upravljanja javnim željezničkim društvima, uslužnim objektima, te unaprjeđenje usluga željezničkog prijevoza. Boljim upravljanjem i unaprjeđenjem razine usluga željezničkog prijevoza poboljšat će se održivost i konkurentnost željezničkog prometa te povećati broj korisnika usluga, kao i udio željezničkog prijevoza u ukupnom prijevozu.

Ovim Nacionalnim planom nastavljaju se naponi Vlade Republike Hrvatske usmjereni na unaprjeđenje učinkovitosti željezničkog sustava, a započeti Nacionalnim programom željezničke infrastrukture za razdoblje od 2016. do 2020. godine. Pravna osnova za izradu Nacionalnog plana jest Zakon o željeznici, članak 17. stavak 6. (NN 32/19, 20/21), a izrađen je sa svrhom razrade plana provedbe Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2017. do 2030. godine i Strategije razvoja željezničkog sustava do 2032. godine.

Nacionalni plan izrađen je sukladno metodologiji strateškog planiranja propisanoj Zakonom o sustavu strateškog planiranja i upravljanja razvojem Republike Hrvatske (NN 123/17) i Uredbom o smjernicama za izradu akata strateškog planiranja od nacionalnog značaja i od značaja za jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave (NN 89/18). Nacionalni plan sadrži srednjoročnu viziju razvoja upravljanja željezničkom infrastrukturom i uslužnim objektima te razvoja usluga željezničkog prijevoza, posebne ciljeve usklađene sa strateškim ciljevima Nacionalne razvojne strategije Republike Hrvatske do 2030. godine (dalje u tekstu: NRS 2030.), srednjoročne razvojne prioritete prema kojima su utvrđene mjere za provedbu posebnih ciljeva tijekom razdoblja važenja Nacionalnog plana. Kako bi se osiguralo učinkovito i transparentno mjerenje uspješnosti u provedbi Nacionalnog plana, za svaki su posebni cilj odabrani odgovarajući pokazatelji ishoda. Navedeni elementi čine cjeloviti strateški okvir Nacionalnog plana.

Nacionalnim planom utvrđen je i provedbeni okvir koji se sastoji od institucionalnog okvira za provedbu, praćenje i vrednovanje provedbe te Akcijskog plana za provedbu Nacionalnog plana. Akcijski plan sadrži detaljnu razradu mjera utvrđenih za ostvarenje posebnih ciljeva Nacionalnog plana. Za svaku su mjeru u Akcijskom planu utvrđeni nositelji i rok provedbe, pokazatelji rezultata za praćenje napretka u provedbi pojedine mjere zajedno s procijenjenim sredstvima za provedbu i poveznicom s programskom klasifikacijom proračuna, nositelja provedbe pojedine mjere. Prvi Akcijski plan za provedbu Nacionalnog plana izrađen je za razdoblje do 2024. godine, a donosi se kao Prilog 1. ovom Nacionalnom planu.

## 1.2 Poveznica s razvojnim smjerom i strateškim ciljevima NRS-a 2030. i strateškim ciljevima Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2017. do 2030. godine

NRS 2030. je sveobuhvatni akt strateškog planiranja kojim se dugoročno usmjerava razvoj društva i gospodarstva u svim važnim pitanjima za Republiku Hrvatsku te predstavlja okvir za

izradu akata strateškog planiranja na svim razinama vlasti čime se osigurava usklađenost u pripremi javnih politika i postizanje sinergijskog učinka pri njihovoj provedbi.

Posebni ciljevi Nacionalnog plana izravno doprinose postizanju strateškog cilja 10. Održiva mobilnost i ispunjenju pripadajućeg pokazatelja učinka utvrđenih u okviru razvojnog smjera Zelena i digitalna tranzicija NRS-a 2030. U skladu s NRS-om 2030., provedbom ulaganja u unaprjeđenje hrvatskog prometnog sustava, doprinijet će se napretku Republike Hrvatske iznad 28. mjesta prema pokazatelju Infrastruktura, komponenti Indeksa globalne konkurentnosti (GCI), Svjetskog gospodarskog foruma. Prema posljednjoj dostupnoj vrijednosti pokazatelja Infrastruktura, Republika je Hrvatska u 2019. godini zauzimala 32. mjesto, dok za 2020. i 2021. godinu, zbog pandemije bolesti uzrokovane virusom COVID-19, nije bio izrađivan pregled zemalja prema GCI-ju.

Pri izradi Nacionalnog plana u obzir su uzeti dugoročni prioriteti provedbe javnih politika utvrđeni za prioritetno područje javnih politika Modernizacija i izgradnja željezničkih pruga, promicanje integriranog urbanog prijevoza i prijevoza tereta željeznicom u okviru strateškog cilja NRS-a 2030. 10: Održiva mobilnost, i to:

- modernizacija željezničkih pruga na hrvatskom dijelu osnovne i sveobuhvatne TEN-T mreže te proširenje i poboljšanje usluga prigradske željeznice
- promicanje prijevoza tereta željeznicom i drugim oblicima prijevoza s manjom emisijom stakleničkih plinova
- promicanje integriranog urbanog prijevoza.

Usmjeravanjem razvoja upravljanja željezničkom infrastrukturom i uslužnim objektima te razvoja usluga željezničkog prijevoza na utvrđene prioritete provedbe javnih politika NRS-a 2030., provedba Nacionalnog plana doprinijet će izgradnji modernog i pouzdanog željezničkog sustava koji će pružati kvalitetne i povoljne usluge u skladu s potrebama i zahtjevima društva i gospodarstva čime će se unaprijediti kvaliteta života građana u Republici Hrvatskoj i poboljšati konkurentnost hrvatskog gospodarstva.

Nacionalnim planom planirana je i provedba mjera i ulaganja usmjerenih na unaprjeđenje upravljanja željezničkom infrastrukturom i uslužnim objektima čime će se doprinijeti i poboljšanju energetske učinkovitosti te smanjenju negativnog učinka željezničkog prometa na okoliš, odnosno ostvarenju strateškog cilja 8. Ekološka i energetska tranzicija za klimatsku neutralnost NRS-a 2030. Uz planirani nastavak informatizacije i digitalizacije poslovnih procesa u upravljanju željezničkim sustavom, provedbom Nacionalnog plana doprinijet će se provedbi razvojnog smjera Zelena i digitalna tranzicija NRS-a 2030.

Provedbom Nacionalnog plana doprinosi se ostvarenju općih ciljeva Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2017. do 2030. godine (CO1 – CO9) budući da je Nacionalnim planom predviđeno poboljšanje raspodjele prometa putnika i tereta u korist prijevoza željeznicom (CO1 i CO2), razvoj željezničkog sustava prema načelu ekonomske održivosti (CO3), smanjenje utjecaja željezničkog sustava na klimatske promjene i okoliš (CO4 i CO5), povećanje sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog prometa (CO6 i CO7), integracija prometnih modova (CO8) i razvoj hrvatskog dijela TEN-T željezničke mreže (CO9).

Također, provedbom Nacionalnog plana doprinosi se ostvarenju specifičnih ciljeva za područje željezničkog prijevoza, Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2017.

do 2030. godine poticanjem integriranog prijevoza putnika (SC2 i SC4), provedbom ulaganja u željezničko-cestovne prijelaze (SC5) i ulaganjima u sustave upravljanja prometom (SC6).

### **1.3 Postupak izrade Nacionalnog plana i uključenost glavnih dionika u postupak izrade**

Nacionalni je plan izrađen uz poštivanje načela partnerstva i transparentnosti korištenjem različitih mehanizama dijaloga i konzultacija s ključnim dionicima željezničkog sustava. U skladu s odredbama Zakona o željeznici, nositelj izrade Nacionalnog plana jest Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture. Za izradu je bila zadužena Radna skupina za izradu, sastavljena od predstavnika MMPI-ja i tijela za sigurnost željezničkog prometa, upravitelja željezničkom infrastrukturom (HŽI) te javnog željezničkog prijevoznika.

Radna skupina započela je s radom na izradi Nacionalnog plana u veljači 2022. godine slijedeći propisanu metodologiju strateškog planiranja i upravljanja razvojem. U svrhu provedbe konzultacija tijekom izrade nacрта Nacionalnog plana održana su dva kruga radionica i sastanaka na kojima su dionici u željezničkom sustavu imali priliku sudjelovati u izradi Analize stanja željezničkog sustava, kao i u utvrđivanju glavnih razvojnih potreba i izazova razvoja željezničke infrastrukture u razdoblju do 2030. godine.

Za provedbu ciljeva utvrđenih Strategijom razvoja željezničkog sustava za razdoblje do 2032. godine, a temeljem provedene analize stanja i utvrđenih razvojnih potreba u srednjoročnom razdoblju, Radna je skupina, u suradnji s ključnim dionicima, utvrdila posebne ciljeve i odabrala odgovarajuće pokazatelje ishoda za praćenje uspješnosti u provedbi Nacionalnog plana.

U razdoblju od 16. studenog 2022. do 2. prosinca 2022. godine, o Nacrtu prijedloga Nacionalnog plana, nositelj izrade proveo je skraćeni postupak javnog savjetovanja sa zainteresiranom javnošću u trajanju od 15 dana. U postupak javnog savjetovanja uključeni su svi dionici razvoja željezničkog prometa poput gospodarskih udruženja i socijalnih partnera, akademske i znanstvene zajednice, organizacija civilnog društva te zainteresirane javnosti, a putem kojeg su dali svoj doprinos izradi Nacionalnog plana.

### **1.4 Iskustva stečena ranije provedenim procesima strateškog planiranja**

U procesu izrade Nacionalnog plana, proveden je pregled i ocijenjeno je stanje provedbe operativnih ciljeva i mjera Nacionalnog programa željezničke infrastrukture za razdoblje od 2016. do 2020. godine (dalje u tekstu: Nacionalni program) usmjerenih na razvoj željezničkog sektora.

Nacionalnim su programom za razdoblje od 2016. do 2020. godine bili utvrđeni planovi izgradnje nove te osuvremenjivanja i održavanja postojeće željezničke mreže, određeni su prioriteti i dinamika realizacije te procijenjen iznos i utvrđeni potencijalni izvori potrebnih financijskih sredstava. Planirana ulaganja u osuvremenjivanje i izgradnju te održavanje željezničke infrastrukture okvirno su bila procijenjena na 17,20 milijardi kuna.

Nacionalnim je programom utvrđeno 14 operativnih ciljeva (raspoređenih u četiri skupine: gospodarski, financijski, tehničko-tehnološki i ciljevi u službi usluge) i 33 mjere za njihovu provedbu. Operativni ciljevi utvrđeni su u skladu s prioritetima u željezničkom prometnom

sektoru RH prema Strategiji prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2030. godine.

Temeljem provedenog pregleda utvrđeno je kako su postignuta samo dva cilja (14,28 %), provedene su samo tri mjere (9,09 %), u tijeku je provedba 17 mjera (51,51 %), provedba 13 mjera (39,39 %) nije ni pokrenuta ili status provedbe nije poznat, dok se od provedbe jedne utvrđene mjere odustalo.

Podatci dobiveni pregledom provedbe Nacionalnog programa ukazali su na potrebu kvalitetnijeg strateškog planiranja prilikom izrade politika razvoja željezničkog sustava u budućnosti uz pravovremeno i transparentno planiranje odgovarajućih sredstava za provedbu i osiguravanje uvjeta za sustavno praćenje i izvještavanje o uspješnosti u provedbi ciljeva javnih politika te pravodobno utvrđivanje korektivnih mjera za otklanjanje uočenih zastoja u provedbi.

## **1.5 Sadržaj Nacionalnog plana**

Nacionalni plan započinje analizom stanja u upravljanju javnim željezničkim društvima te analizom stanja putničkog i teretnog prijevoza s prikazom kriterija i neophodne razine usluga (Poglavlje 2); prikazom srednjoročne vizije razvoja usluga i upravljanja željezničkom infrastrukturom i uslužnim objektima (Poglavlje 3); potom ističe srednjoročne razvojne potrebe i razvojne potencijale željezničkog sustava (Poglavlje 4) nakon čega se utvrđuju prioritete javne politike u srednjoročnom razdoblju (Poglavlje 5). U nastavku se navode posebni ciljevi kojima će se ostvariti srednjoročna vizija razvoja (Poglavlje 6), a čiji će se napredak pratiti odabranim pokazateljima ishoda.

U nastavku su procijenjeni iznosi za provedbu pojedinih posebnih ciljeva s planiranim izvorima financiranja (Poglavlje 7). U osmom poglavlju utvrđen je okvir za praćenje i vrednovanje provedbe Nacionalnog plana, odnosno postizanja posebnih ciljeva i ispunjenja odabranih pokazatelja uspješnosti.

U Prilogu 1 nalazi se i Akcijski plan za razdoblje do 2024. godine za provedbu Nacionalnog plana.



## **2 Analiza stanja sustava upravljanja željezničkom infrastrukturom i pružanja usluga željezničkog prijevoza**

U nastavku slijedi sažeti pregled upravljanja javnim željezničkim društvima u Republici Hrvatskoj te usluga u putničkom i teretnom željezničkom prijevozu temeljem čega su definirane razvojne potrebe i potencijali u sklopu ovog Nacionalnog plana.

### **2.1 Upravljanje javnim željezničkim društvima**

Ocjena učinkovitosti upravljanja javnim željezničkim društvima provedena je na temelju kretanja općih financijskih pokazatelja, investicija u razdoblju od 2018. do 2020. godine te odgovarajućih naturalnih pokazatelja.

Ostvarena produktivnost mjerena ukupnim prihodom po zaposlenom koristila se kao osnovni pokazatelj za sva tri društva slijednica Hrvatskih željeznica. Mada je ovaj pokazatelj tijekom godina fluktuirao, ipak je imao tendenciju pada. U razdoblju od 2018. do 2020. pokazatelji ukupnog prihoda po zaposlenom u daljnjem su padu ili stagnaciji u slučaju HŽ Carga. Ukupno ostvareni prihod po zaposlenom u RH za 2020. godinu iznosi 0,82 milijuna kuna. Kada se taj podatak usporedi s ukupnim prihodom po zaposlenom u javnim društvima, tada je vidljivo da ostvareni prihod po zaposlenom u HŽ Cargu čini 34,15 % državnog prosjeka, u HŽI-ju 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 sporog obrtaja ukupne imovine.

Naturalni pokazatelji, komercijalna brzina vlakova i kašnjenja, koji su uzeti u obzir prilikom ocjene učinkovitosti varirali su tijekom godina, ali se iz prikazanog može zaključiti da poduzete reforme nisu dale željene rezultate, tj. nisu pridonijele sveukupnom poboljšanju kvalitete usluge željezničkog sustava. Komercijalna brzina, kada je riječ o putničkim vlakovima, i dalje pada te u 2020. godini ona iznosi 45,57 km/h što je jedan od uzroka padu interesa za prijevoz putnika željeznicom. Kašnjenje vlakova u polasku i kašnjenje vlakova u putu putničkih vlakova u laganom je opadanju. Kod teretnih vlakova zabilježen je porast minuta kašnjenja u polasku i na putu, a komercijalna brzina kreće se oko samo 19 km/h.

Po pitanju planiranja sektorskih ulaganja i financiranja, Nacionalni program željezničke infrastrukture za razdoblje od 2016. do 2020. predvidio je ulaganja u željezničku infrastrukturu u cilju poboljšanja stanja željezničkog sustava te kao izvore financiranja naveo državni proračun, fondove Europske unije i sredstva Svjetske banke. Potencijalno raspoloživa planirana sredstva za infrastrukturne investicije od 17.206 milijuna kuna stvarno su iskorištena tek u iznosu od 4.149 milijuna kuna, tj. 24,11 %.

## 2.2 Usluga putničkog prijevoza

Od svih vrsta prometa namijenjenih primarno za putnički prijevoz, željeznički se promet pokazao kao ekološki najprihvatljiviji i održiviji na dulje razdoblje. Primarni i trenutno jedini pružatelj usluga javnog prijevoza putnika u Republici Hrvatskoj za međunarodni i unutarnji prijevoz jest HŽ Putnički prijevoz d.o.o. Ugovor za usluge od općeg gospodarskog interesa u javnom željezničkom prijevozu u Republici Hrvatskoj (PSO ugovor) između MMPI-ja i društva HŽPP ugovoren je za razdoblje od 1. siječnja 2019. do 31. prosinca 2028. godine.

Predmet Ugovora jesu pružanje usluge od općeg gospodarskog interesa u javnom željezničkom prijevozu putnika u Republici Hrvatskoj te ugovorna naknada za obavljanje usluge od općeg gospodarskog interesa koja ne smije premašiti iznos koji je nužan za pokriće neto troškova nastalih pri izvršenju obveze javne usluge uzimajući u obzir prihode i razumnu dobit. Obavljane usluge razlikovat će se prema vrsti usluge, osobito u pogledu vrste vozila, te sukladno različitim relacijama prometovanja vlakova, ugovornoj cijeni za potpuno ispunjenje usluge, vremenu trajanja ugovora, obvezama i pravima ugovornih strana, načinu obračuna i plaćanja zahtjeva za naknadu, izvješćivanju, pravu kontrole ispunjenja usluga iz ugovora, osiguranju ugovornih strana, radnicima angažiranim na ispunjenju usluga, uslugama marketinga te pravu ugovornih strana na prihode iz ugovora u odnosu na kvalitetu usluga. Temeljem broja ostvarenih vlak-kilometara za 2019. HŽPP-u je za pružanje usluge javnog prijevoza isplaćeno 448,6 milijuna kuna, 2020. isplaćeno je 461,5 milijuna kuna, a ukupna vrijednost desetogodišnjeg Ugovora iznosi 4,62 milijarde kuna.

Prema službenim podacima iz godišnjeg izvješća od HŽPP-a iz 2019. godine najveći broj putnika generiraju Zagrebačka županija (21,26 %) i Grad Zagreb (29,90 %) dok najmanje putnika generiraju Ličko-senjska (0,02 %) i Šibensko-kninska županija (0,41 %). Zagrebačka županija i Grad Zagreb zajedno generiraju više od 51 % ukupnog unutarnjeg željezničkog putničkog prometa Republike Hrvatske.

Prema podacima HŽPP-a, 96,15 % ukupnog putničkog prometa, ostvarenog 2019. godine, generirano je u Kontinentalnoj Hrvatskoj dok je u regiji Jadranska Hrvatska generirano samo 3,85 % željezničkog putničkog prometa. Osim zbog broja stanovnika, ali i gospodarskih centara koji se nalaze na području regije Kontinentalna Hrvatska, slabi podatci o ostvarenom prometu na području regije Jadranska Hrvatska rezultat su nerazvijenosti željezničke infrastrukture i slabe povezanosti s važnijim gospodarskim centrima u regiji.

Prema statističkim podacima HŽPP-a u 2020. godini ukupno je prevezeno 13.103.440 putnika. Podatci o broju generiranih putovanja iz 2020. godine u odnosu na 2019. godinu niži su za 34 %, a glavni razlog ovakvog naglog pada broja generiranih putovanja jest prekid pružanja usluga javnog prijevoza putnika u međunarodnom prometu od 17. ožujka do 21. lipnja 2020. godine, a u unutarnjem prometu od 22. ožujka do 10. svibnja 2020. godine, zbog uvođenja *lockdowna* nakon proglašenja pandemije bolesti uzrokovane virusom COVID-19. Također, u skladu s preporukom Nacionalnog stožera civilne zaštite, tijekom 2020. godine velikom je broju korisnika željezničkog prijevoza uvedena mogućnost rada od kuće dok je mlađoj populaciji uvedena *online* nastava čime je uvelike smanjena potreba za uobičajenim dnevnim putovanjima željeznicom.

Najveći generator putovanja željeznicom u Republici Hrvatskoj jest željeznička pruga M102 Zagreb GK – Dugo Selo. U 2019. i 2020. godini pruga M102 generirala je prosječno 28 % ukupnog godišnjeg željezničkog putničkog prometa u Republici Hrvatskoj.

Inventar voznog parka HŽPP-a sastoji se od 63 lokomotive (od čega 59 lokomotiva čini aktivni vozni park), 125 motornih vlakova (od toga 110 aktivnih), 10 manevarskih lokomotiva (sve aktivne) i 246 putničkih vagona (od kojih je 127 trenutno aktivno). Većina je voznog parka stara što znači da će uskoro dosegnuti kraj životnog vijeka. Inventar se uglavnom sastoji od dizel-motornih vlakova jer mreža nije u potpunosti elektrificirana (38 % mreže je elektrificirano). Slijede elektromotorni vlakovi čiji je broj porastao zadnjih 10 godina i koji su zamijenili vlakove s klasičnom kompozicijom (lokomotive i vagoni) kao i stare vlakove serije 6 111 što je rezultiralo smanjenim brojem kvarova na serijama vozila.

Prodajni sustav HŽPP-a obuhvaća 6 prodajnih kanala i to blagajne (POS), stabilne automate (TVM), mobilne terminale (HHT), e-prodaju, aplikaciju (pametni telefoni) i integrator.

U budućem razdoblju planirana je nadogradnja HŽPP-ova prodajnog sustava koji će se dodatno modernizirati, ali i proširiti prodajne kanale.

Na samu uslugu putničkog prijevoza, kao i broj korisnika, najviše utječu radovi na željezničkoj infrastrukturi koji vode do kašnjenja te uvođenja zamjenskog prijevoza autobusima. Međutim, anketa u sklopu programa kontinuiranog praćenja zadovoljstva korisnika prijevozne usluge koju je 2020. godine proveo HŽPP ukazuje da postoje jasni nedostaci u samoj mreži HŽPP-a po pitanju kvalitete pružene usluge. Korisnici usluga prijevoza kao slabu su ocijenili pouzdanost prijevoza (44 % ispitanika smatra da je ista loša ili uopće ne odgovara potrebama), vozni red (40 % ispitanika smatra da je isti loš ili uopće ne odgovara potrebama) te trajanje putovanja (50 % ispitanika smatra da je isto loše ili uopće ne odgovara potrebama).

Liberalizacija tržišta usluga prijevoza putnika, koja je omogućena 2019. godine stupanjem na snagu Zakona o željeznici, u narednom će razdoblju svakako uvesti nove operatere na tržište što je zajedno s povećanjem kvalitete usluga HŽPP-a nužno poticati kako bi se podigla ukupna kvaliteta javnog prijevoza putnika željeznicom te povećao broj korisnika željezničkog prijevoza.

### **2.3 Usluga teretnog prijevoza**

Pristup teretnim prijevoznicima na željezničku mrežu liberaliziran je od 1. srpnja 2013. godine s pristupanjem RH u EU. U proteklih se nekoliko godina na godišnjoj razini pojavljuju novi prijevoznici u teretnom prijevozu. U 2022. godini registrirano je ukupno 17 prijevoznika. Po liberalizaciji tržišta i ulasku novih prijevoznika u teretnom je prijevozu zabilježen porast teretnog prijevoza željeznicom s prosječnim godišnjim rastom brutotonskih kilometara od 10 % u razdoblju od 2015. do 2020. godine te je značajno umanjen udio javnog društva HŽ Cargo koji je u 2020. godini ostvario 55,7 % ukupno ostvarenih vlak-kilometara.

Na koridoru RH1 pruga M104 (Novska – Tovarnik – DG) ostvaruje najveći teretni željeznički promet što se tiče prevaljenih vlak i brutotonskih kilometara te ima oko 16 % udjela u ukupnom prometu na godišnjoj razini. Što se tiče ukupno ostvarenog teretnog željezničkog prometa u analiziranom razdoblju, na koridoru RH1, najveći broj prevaljenih vlak-kilometara zabilježen je 2020. godine u vrijednosti od 2.283.314 vlak-kilometara, dok je najveći udio od 32,11 % u ukupnom prometu zabilježen 2018. godine.

Na koridoru RH2 najveći udio u ukupnom teretnom prometu promatrano ostvarenim vlak i brutotonskim kilometrima ima pruga M202 (Zagreb Gk – Rijeka) od gotovo 30 %. Što se tiče prevezenih bruto tona u odnosu na duljinu dionice, prevladava pruga M201 (DG – Botovo – Dugo Selo) s godišnjim prosjekom od 8,5 % u odnosu na ukupno prevezene bruto tone na cijeloj željezničkoj mreži. Analizirajući ukupni ostvareni promet na koridoru RH2, vlak i brutotonski kilometri rastu postepeno s godinama. Maksimalni prijeđeni kilometri iznose 3.025.866 vlak-kilometara i 2.612.434.009 brutotonskih kilometara i ostvareni su u 2020. godini uz udjele na ukupnoj željezničkoj mreži od 42,17 % za vlak-kilometre te 42,81 % za brutotonske kilometre. Što se tiče najvećeg udjela ostvarenih brutotonskih kilometara, isti je ostvaren 2017. godine i iznosio je 43,19 %. Također, najveći broj prevezenih bruto tona ostvaren je u istoj godini i iznosio je 18.957.519 bruto tona uz udio od 15,8 %.

Koridor RH3 ostvaruje najmanji promet od svih triju koridora. Iako bilježi pad u 2020. godini, pruga M304 (DG – Metković – Ploče) ostvaruje najveći broj prijeđenih vlak i brutotonskih kilometara prema analizi provedenoj svake godine. Najuspješnija godina za teretni željeznički prijevoz na ovom koridoru bila je 2019. kada su ostvareni rezultati iznosili 162.045 prijeđenih vlak-kilometara i 151.938.436 prijeđenih brutotonskih kilometara s udjelima u ukupno ostvarenim godišnjim vlak i brutotonskim kilometrima od 2,49 % i 2,72 %. Što se tiče prevezenih bruto tona, najviše ih je bilo, promatrajući sami koridor RH3, također 2019. i iznosile su 6.218.781 bruto tona. Ipak, udio u količini prevezenih bruto tona na cjelokupnoj željezničkoj mreži bio je najviši 2015. godine i iznosio je 5,57 %.

U 2015. godini ostvaren je najveći udio prometa ostalih međunarodnih pruga na cjelokupnoj željezničkoj mreži. Međutim, ako se uzmu u obzir vrijednosti ostvarenih rezultata, maksimalni podatci ostvareni su u 2020. godini što ukazuje kako željeznički teretni promet raste u posljednje vrijeme. Vidljiva je velika razlika u ostvarenim vlak-kilometrima – odnos pruge M604 (Oštarije – Knin – Split) u odnosu na ostale pruge (red veličina 6:1). Što se tiče trenda promjena, jedine dvije pruge koje su zabilježile konstantan rast u ostvarenim vlak-kilometrima u svim godinama provođenja analize jesu: M402 (Sava – Zagreb Klara) i M405 (Zagreb ZK – Trešnjevka). Samo je jedna pruga ostavila pozitivan rast u razdoblju od 2015. – 2020. godine, a to je M405 (Zagreb ZK – Trešnjevka). Na željezničkim prugama M408 (Zagreb RK OS – Mićevac), M410 (Zagreb RK OS – Zagreb RK PS), M601 (Vinkovci – Vukovar), M606 (Knin – Zadar) i M607 (Perković – Šibenik) u istom razdoblju zabilježen je pad. Ista je situacija i kod brutotonskih pokazatelja.

Što se tiče regionalnih pruga, može se zaključiti kako je u odnosu na ostale pruge najuspješnija godina bila 2016. s aspekata ostvarenih vlak i brutotonskih kilometara te njihovih udjela u ukupnom teretnom željezničkom prometu na željezničkoj mreži RH. No, kada se gledaju ukupno prevezene bruto tone na svim regionalnim prugama, najuspješnija godina bila je 2017., ali najveći ostvareni udio iznosio je 2,26 % i to u 2016. godini.

Lokalne pruge ostvaruju mali broj vlak i brutotonskih kilometara te prevoze mali broj bruto tona u odnosu na ukupni teretni željeznički promet. Najveći udjeli za ostvarene vlak-kilometre i prevezene bruto tone ostvareni su 2015. godine dok su ostvareni brutotonski kilometri najveći udio imali 2017. godine. Što se tiče ostvarenog prijevoza na lokalnim prugama u promatranom razdoblju analize, najviše ostvareni vlak i brutotonski kilometri zabilježeni su u 2020. godini, dok je najviše bruto tona prevezeno na početku razdoblja analiza u 2015. godini. Ako se promatra udio u ukupnom prometu, on je vrlo nizak, manji i od 1 % ukupnog prometa, a na željezničkim prugama L102, L210, L211, L212 i L213 prijevoz tereta uopće se ne odvija.

Većina usluga koju nude željeznički prijevoznici jesu konvencionalni, intermodalni prijevoz i prijevoz opasnih tvari. Promatrajući razdoblje od 2015. godine, teretni je prijevoz u najvećem porastu na koridorima RH1 i RH2 upravo zbog razvoja usluga u Luci Rijeka (kontejnerski terminali) te uspostave RFC-a.

Kao i slučaju putničkog prijevoza, tako i u teretnom prijevozu, zbog stanja željezničke infrastrukture vlakovi dulji od prosječno 550 m (negdje i 380 m) ne mogu prometovati, ne mogu se uvoditi novi vlakovi pa je samim time organizacijski vrlo zahtjevno ostvariti prijevoz planiranih količina tereta. Međutim, to se prvenstveno odnosi na željezničke pruge koridora RH1 i RH2.

Također, s obzirom na promjenu načina prijevoza tereta zadnjih godina, prvenstveno zbog gospodarskih prilika, u sve manjem broju službenih mjesta odvija se lokalni rad na utovaru i istovaru tereta, a velik broj industrijskih kolosijeka izvan je funkcije dugi niz godina i ne koristi se. Ako i postoji potreba za ponovnom aktivacijom, iznosi su obnove visoki i vlasnici, odnosno posjednici, u većini slučajeva odustaju od tih investicija te koriste kamionski prijevoz.

### 3 Srednjoročna vizija razvoja

U suradnji s ključnim dionicima željezničkog sustava utvrđena je srednjoročna vizija razvoja upravljanja željezničkom infrastrukturom i uslužnim objektima te razvoja usluga željezničkog prijevoza u Republici Hrvatskoj:

*Do 2030. godine Hrvatska će imati održiv i konkurentan željeznički sustav, siguran i ekonomičan, prilagođen potrebama korisnika te koji u značajnoj mjeri doprinosi zelenoj tranziciji prometnog sustava.*

U skladu s utvrđenom srednjoročnom vizijom razvoja upravljanja željezničkom infrastrukturom i uslužnim objektima (Srednjoročna vizija), Nacionalnim su planom za razdoblje do 2030. godine predviđena značajna ulaganja u poboljšanje kvalitete usluga željezničkog prijevoza, bolju integraciju željezničkog prometa s drugima vidovima prometa te poboljšanje energetske učinkovitosti i ekološke prihvatljivosti željezničkog sustava. Provedbom posebnih ciljeva Nacionalnog plana doprinosi se poboljšanju održivosti i konkurentnosti željezničkog prometa, odnosno ostvarenju dugoročne vizije razvoja željezničke infrastrukture i postizanju strateških ciljeva utvrđenih Strategijom razvoja željezničkog sustava do 2032. godine.

Održiv sustav upravljanja željezničkom infrastrukturom, kao i razvoj novih usluga željezničkog prijevoza, koje će biti inkluzivne i prilagođene potrebama korisnika, doprinijet će većem korištenju željezničkog prijevoza, smanjenju negativnog učinka prometa na okoliš kao i osiguravanju održive mobilnosti na cjelokupnom području Republike Hrvatske. Ispunjenje srednjoročne vizije razvoja upravljanja željezničkom infrastrukturom i uslužnim objektima doprinosi poboljšanju kvalitete života i osiguravanju jednakih prilika za sve građane, a samim time i ispunjenju nacionalne vizije razvoja Republike Hrvatske do 2030. godine utvrđene u NRS-u 2030.

## 4 Srednjoročne razvojne potrebe i razvojni potencijali željezničkog sustava

Temeljem provedene analize stanja, uz uvažavanje relevantnih ciljeva u hijerarhijski nadređenim aktima strateškog planiranja, definirane su srednjoročne razvojne potrebe i potencijali upravljanja željezničkom infrastrukturom i uslužnim objektima te razvoja usluga željezničkog prijevoza, kao što je prikazano u sljedećoj tablici.

Tablica 1: Srednjoročne razvojne potrebe i razvojni potencijali željezničkog sustava

Srednjoročne razvojne potrebe i potencijali
1. Poboljšanje održivosti poslovanja javnih željezničkih društava
2. Unaprjeđenje ljudskih potencijala u željezničkom sektoru
3. Modernizacija željezničkog voznog parka
4. Poboljšanje usluge željezničkog prijevoza
5. Osiguranje uvjeta za integrirani urbani prijevoz i intermodalni prijevoz

U nastavku slijedi kratak opis navedenih srednjoročnih razvojnih potreba i potencijala u skladu s Analizom stanja željezničkog sustava.

### Razvojna potreba 1. Poboljšanje održivosti poslovanja javnih željezničkih društava

U cilju poboljšanja održivosti poslovanja javnih željezničkih društava te unaprjeđenja cjelokupnog upravljanja željezničkim sustavom, u srednjoročnom razdoblju potrebno je provesti racionalizaciju poslovanja, optimizaciju ustroja i broja radnih mjesta, smanjenje operativnih troškova, povećanje prihoda, usvajanje smjernica za korporativno upravljanje OECD-a, optimizaciju svih poslovnih procesa s ciljem boljeg iskorištavanja postojećih administrativnih i tehničkih kapaciteta, kao i obnovu te aktiviranje i bolje iskorištavanje imovine u javnom vlasništvu u gospodarske svrhe.

### Razvojna potreba 2. Unaprjeđenje ljudskih potencijala u željezničkom sektoru

Željeznički sustav obilježava i nedostatak stručnog osoblja te odlazak stručnjaka iz sustava, naročito iz društava u državnom vlasništvu što dodatno vrši pritisak na njihovu dugoročnu održivost i uspješnost poslovanja. S druge strane, uvođenje novih tehnologija i povećanje zahtjeva za nadzorom prometa i prometnih sredstava podrazumijeva nužnost osposobljavanja postojećeg osoblja i novozaposlenih u skladu s njihovim specifičnim potrebama. Predviđa se provođenje aktivnosti usklađenja tehničke i organizacijske vještine radnika u željezničkom sustavu, posebice mladih, s potrebama modernog željezničkog sustava baziranog na znanju, kvaliteti, održivom upravljanju te upotrebi novih (digitalnih) tehnologija.

Planira se uvođenje naprednih sustava upravljanja ljudskim resursima, poticanje/uspostavljanje centara kompetentnosti u okviru sektora željezničkog prometa, jačanje administrativnih kapaciteta, modernizacija studijskih i obrazovnih programa za osposobljavanje u željezničkom sustavu, kao i provedba programa stipendiranja za osobe koje se obrazuju za rad u željezničkom sustavu.

### Razvojna potreba 3. Modernizacija željezničkog voznog parka

S obzirom na to da je postojeći vozni park zastario (prosječna starost preko 30 godina) i ne odgovara potrebama i zahtjevima korisnika te zahtijeva visoka ulaganja u održavanje, u srednjoročnom razdoblju do 2030. godine nastaviti će se modernizacija voznog parka zamjenom postojećih vozila novima. Potrebno je osigurati sredstva za nabavu suvremenih

željezničkih vučnih i vučenih vozila za teretni prijevoz te vučnih vozila za putnički prijevoz, kao i modernizaciju postojećih vučenih putničkih vozila. Modernizirana i nova vozila moraju biti u skladu s propisanim zahtjevima interoperabilnosti. Također, potrebno je modernizirati i postojeće objekte i tehnološku opremu za održavanje voznog parka.

#### **Razvojna potreba 4. Poboljšanje usluga željezničkog prijevoza**

S ciljem unaprjeđenja usluge željezničkog prijevoza, potrebno je nastaviti s poticanjem javne usluge putničkog prijevoza te putem PSO ugovora upravljati razinom kvalitete prijevozne usluge i osigurati optimalnu organizaciju željezničkog putničkog prometa u skladu sa stvarnim potrebama korisnika. Potrebno je uvesti suvremene informacijsko-komunikacijske tehnologije u upravljanje prometom i digitalizirati usluge za korisnike, posebice u prodaji u putničkom prijevozu, koja ne odgovara suvremenim zahtjevima putnika i nije na razini usluge u razvijenijim zemljama EU.

Potrebno je uvesti nove i prilagoditi postojeće usluge željezničkog prijevoza, u skladu sa zahtjevima korisnika te riješiti problematiku uskih grla u teretnom i putničkom prijevozu. Također, potrebno je optimizirati i racionalizirati korištenje željezničke mreže u skladu s mogućnostima i potrebama, prvenstveno radi regionalne i lokalne povezanosti (vozni redovi, nove linije itd.)

Potrebno je poboljšati dugoročno planiranje financijskih sredstava za učinkovitiju provedbu održavanja infrastrukture i voznog parka te posljedično poboljšanje kvalitete usluga prijevoza.

#### **Razvojna potreba 5. Osiguranje uvjeta za integrirani urbani prijevoz i intermodalni prijevoz**

Trenutačno, javni prijevoz putnika u hrvatskim gradovima djeluje samostalno. Prilikom planiranja prijevozne ponude (vozni red i sl.) svaki od sudionika javnog prijevoza djeluje zasebno u kreiranju vlastite prijevozne ponude. Navedeno negativno utječe na potražnju zbog čega se korisnici većinom odlučuju za korištenje samo jedne vrste javnog prijevoza ili za korištenje individualnog prijevoza čiji je najveći udio prijevoz s posla na posao, a posljedica su gužve na cestama većih gradova i prilaznim cestovnim prometnicama u vršnim satima. Potrebno je integrirati različite vrste prijevoza u cilju poboljšanja usluge, odnosno prijevozne ponude (integrirani i usklađeni vozni red, usklađenje ponude svakog ili pojedinog od oblika javnog prijevoza, jedinstveni tarifni modeli, osiguravanje pomoćne infrastrukture). Također, prilikom uspostavljanja sustava integriranog javnog prijevoza potrebno je osigurati implementaciju ITS-a kako bi se olakšao daljnji razvoj integriranog javnog prijevoza.

Kvalitetni željezničko – cestovni terminali u unutrašnjosti omogućit će povećanje udjela željezničkog prijevoza tereta te smanjenje troškova prijevoza naročito na duljim relacijama. Nakon izgradnje logističkih centara omogućit će se uvođenje novih usluga intermodalnog prijevoza, povećati broj direktnih vlakova iz luka prema unutrašnjosti kao i omogućiti uvođenje međunarodnog prijevoza intermodalnih jedinica do terminala. Kvalitetne usluge i terminali omogućit će povećanje udjela željezničkog prijevoza te smanjenje troškova prijevoza naročito na duljim relacijama.



## 5 Prioriteti javne politike u srednjoročnom razdoblju

U nastavku su navedena srednjoročna prioritetna područja u skladu sa zaključcima analize srednjoročnih razvojnih potreba i razvojnih potencijala.

Prioriteti politike utvrđeni su temeljem rezultata provedene srednjoročne analize stanja željezničkog sustava te temeljem provedenih konzultacija s dionicima u željezničkom sustavu, a doprinijet će ispunjenju utvrđenih srednjoročnih razvojnih potreba i iskorištavanju razvojnih potencijala željezničkog sustava u pogledu učinkovitijeg upravljanja željezničkom infrastrukturom i uslužnim objektima te održivog razvoja i pružanja usluga željezničkog prijevoza.

Tablica 2: Prioriteti javne politike u srednjoročnom razdoblju

Srednjoročne razvojne potrebe i potencijali	Prioriteti za provedbu
1. Poboljšanje održivosti poslovanja javnih željezničkih društava	1.1. Primjena smjernica za korporativno upravljanje OECD-a.
2. Unaprjeđenje ljudskih potencijala u željezničkom sektoru	2.1. Osiguravanje dostatnog broja stručnih kadrova
3. Modernizacija željezničkog voznog parka	3.1. Nabava modernih vozila za prijevoz putnika
4. Poboljšanje usluge željezničkog prijevoza	4.1. Unaprjeđenje usluga integriranog urbanog prijevoza i intermodalnog prijevoza

U nastavku slijedi opis svakoga od srednjoročnih prioritetnih područja politika upravljanja željezničkom infrastrukturom i uslužnim objektima i razvoja usluga željezničkog prijevoza.

### Prioritet 1.1. Primjena smjernica za korporativno upravljanje OECD-a

Ovim prioritetnim područjem za provedbu Nacionalnog plana planira se poboljšati održivost poslovanja javnih željezničkih društava te posljedično unaprijediti cjelokupno upravljanje željezničkim sustavom. Planira se optimizacija upravljačkih i organizacijskih funkcija javnih željezničkih društava i samih poslovnih procesa u cilju racionalizacije poslovanja. U procesu optimizacije poslovanja veliku ulogu ima i digitalizacija poslovanja, od praćenja operativnih zadataka i investicija do upravljanja ljudskim resursima.

### Prioritet 2.1. Osiguravanje dostatnog broja stručnih kadrova

U okviru ovog prioriteta za provedbu Nacionalnog plana, ojačat će se i unaprijediti ljudski resursi u željezničkom sustavu uključujući sve ključne dionike (javna željeznička društva i privatni operateri, agencije, MMPI, tvrtke u željezničkom sektoru, uključivo inženjerske i konzultantske tvrtke). Osiguravanje odgovarajućeg broja stručnih kadrova obučenih u skladu s najnovijim trendovima u željezničkom prijevozu poboljšat će operativna učinkovitost i konkurentnost željezničkog prijevoza te doprinijeti dugoročnoj održivosti u upravljanju hrvatskim željezničkim sustavom.

### Prioritet 3.1. Nabava modernih vozila za prijevoz putnika

U okviru ovoga prioriteta za provedbu Nacionalnog plana unaprijedit će se vozni park u putničkom prijevozu. Osim nabavke novih pogonskih vozila s niskougličnim izvorima energije, provest će se modernizacija postojećih vozila suvremenim pogonskim sustavima u skladu sa zahtjevima interoperabilnosti. S obzirom na uvođenje modernih (pogonskih) tehnologija,

potrebno je provesti i modernizaciju uslužnih objekata kao i tehnologije te opreme za održavanje cjelokupnog voznog parka.

#### **Prioritet 4.1. Unaprjeđenje usluga integriranog urbanog prijevoza i intermodalnog prijevoza**

U sklopu ovog prioriteta za provedbu Nacionalnog plana planira se poboljšanje kvalitete usluge u putničkom i teretnom prijevozu optimizacijom i racionalizacijom korištenja željezničke mreže, uz rješavanje uskih grla u prijevozu, uvođenjem novih i prilagodbom postojećih usluga prema zahtjevima korisnika te uvođenjem informacijsko-komunikacijskih sustava i digitaliziranih usluga za krajnje korisnike. Poticat će se korištenje integriranog urbanog prijevoza u hrvatskim gradovima integracijom s drugim vidovima prometa te uspostavom cjelovitog sustava integriranog prijevoza uz uvođenje inteligentnih transportnih sustava. Usvojit će se zakonodavni okvir kojim će se osigurati daljnji razvoj integriranog prijevoza putnika u Republici Hrvatskoj. Poticat će se veće korištenje intermodalnog prijevoza tereta željeznicom čime će se poboljšati učinkovitost željezničkog sustava u cjelini. Po utvrđivanju logističkog koncepta intermodalnog prijevoza željeznicom započet će priprema i izgradnja intermodalnih terminala, prvenstveno na području Kontinentalne Hrvatske.

## 6 Posebni ciljevi i ključni pokazatelji ishoda

### 6.1 Posebni ciljevi

**Za postizanje srednjoročne vizije razvoja upravljanja željezničkom infrastrukturom i uslužnim objektima i razvoja usluga željezničkog prijevoza utvrđena su dva (2) posebna cilja.**

U skladu s intervencijskom logikom propisanom zakonodavnim okvirom sustava strateškog planiranja i upravljanja razvojem, posebni su ciljevi usklađeni sa srednjoročnim razvojnim potrebama i pripadajućim prioritetima politike, a doprinijet će postizanju strateških ciljeva Strategije razvoja željezničkog sustava do 2032. godine i postizanju relevantnih ciljeva Nacionalne razvojne strategije.

#### **Posebni cilj 1. Poboljšanje ekonomske i financijske održivosti upravljanja željezničkim sustavom**

Da bi se ostvario ovaj posebni cilj, provest će se optimizacija i racionalizacija ustroja javnih željezničkih društava u skladu s usvojenim smjernicama korporativnog upravljanja Organizacije za ekonomsku suradnju i razvoj (OECD) i poboljšati učinkovitost u poslovanju. Poboljšanje financijske održivosti željezničkog sustava podrazumijeva smanjenje ovisnosti javnih željezničkih društava o subvencioniranju iz javnih prihoda izmjenom Ugovora o javnim uslugama za usluge od općeg gospodarskog interesa u javnom željezničkom prijevozu u Republici Hrvatskoj. Financijska održivost također će biti rezultat povećanja prihoda ostvarenih redovnim poslovanjem i racionalizacije troškova poslovanja. Poboljšanje financijske i operativne učinkovitosti javnih željezničkih društava postići će se jačanjem njihove međusobne suradnje te aktivacijom i učinkovitijim upravljanjem vlastitom imovinom.

Kako bi se potaknulo veće korištenje željezničkog prometa, nastaviti će se provedba politike niskih naknada radi smanjenja cijena pojedinih trasa vlakova i postupnog prelaska s cestovnog na željeznički putnički i teretni prijevoz. Nastavit će se rad na unaprjeđenju ugovornih odnosa s HŽPP-om i potencijalnim drugim pružateljima usluga željezničkog putničkog prijevoza radi pružanja veće kvalitete prijevoza korisnicima uz smanjenje operativnih troškova za upravitelja infrastrukture. Po potrebi će se izmijeniti postojeći PSO ugovor. U 2027. godini pokrenut će se postupak ugovaranja novog PSO ugovora.

U javnim željezničkim društvima implementirat će se napredni sustavi za upravljanje ljudskim resursima i radom, kontinuirano provoditi politika naknada, programi stipendiranja i poticati doškolovanje i usavršavanje zaposlenika u znanjima važnima za obavljanje poslova u željezničkom sustavu. Uspostavit će se sustav za napredovanje i razvoj karijere kao planiranje i procjena budućih potreba za radom kako bi se unaprijedilo njihovo poslovanje i doprinijelo dugoročnoj održivosti poslovanja.

Potrebno je omogućiti bolje iskorištenje suvišne imovine javnih društava. Izradit će se katalog nekretnina za moguću prenamjenu i gospodarsko iskorištavanje.

Utvrđiti će se plan modernizacije i povećanja učinkovitosti s mjerama financijskog i poslovnog restrukturiranja društva HŽ Cargo.

Provedbom posebnog cilja doprinosi se poboljšanju održivosti željezničkog sustava u svrhu pružanja pristupačnijih i kvalitetnijih usluga prijevoza društvu čime se doprinosi i postizanju ciljeva održivog razvoja UN Agende 2030, a posebno cilja 11. Učiniti gradove i naselja uključivim, sigurnim, prilagodljivim i održivim.

Popis mjera za provedbu ovog posebnog cilja:

- Višegodišnji ugovor o javnoj usluzi prijevoza putnika
- Reorganizacija ustroja javnih željezničkih društava prema smjernicama OECD-a
- Racionalizacija poslovanja javnih željezničkih društava
- Informatizacija sustava podrške poslovnim procesima željezničkih društava
- Aktivacija i bolje iskorištavanje suvišne imovine javnih željezničkih društava
- Financijsko i poslovno restrukturiranje društva HŽ Cargo
- Jačanje (podizanje) stručnih kompetencija zaposlenika u željezničkom sustavu.

## **Posebni cilj 2. Unaprjeđenje usluga u željezničkom prijevozu**

Kako bi se poboljšala razina usluga željezničkog prijevoza putnika modernizirat će se postojeći i izgraditi novi uslužni objekti za kvalitetnije održavanje prijevoznih kapaciteta. Provest će se informatizacija i digitalizacija u pružanju usluga putničkog prijevoza i uvesti nove i prilagoditi postojeće usluge zahtjevima korisnika.

Analizirat će se mogućnost uvođenja taktnog voznog reda na dionicama željezničkih pruga s najvećom potražnjom kao i povećanje frekvencije prometovanja vlakova tijekom vršnih razdoblja.

Unaprijedit će se tarifni modeli HŽPP-a i pristupačnim cijenama poticati putnike na vožnju tijekom razdoblja smanjene potražnje kao i ponuditi snižene cijene za djecu, učenike i studente.

U službenim mjestima i u vlakovima implementirat će se automatizirani sustavi za prodaju karata opremljeni gotovinskim i beskontaktnim sustavima naplate.

Kako bi se uveo integrirani prijevoz putnika, planirano je uspostaviti integralni sustav upravljanja željezničkim i cestovnim prometom na urbanom području.

U cilju poboljšanja usluge željezničkog teretnog prijevoza poticat će se usluga teretnog željezničkog prijevoza u slučaju pojedinačnih pošiljaka te drugih komercijalno neisplativih usluga teretnog prijevoza.

Uređenjem teretnih logističkih centara omogućit će se uvođenje novih usluga na području Republike Hrvatske, rast teretnog prijevoza i širenje logističke ponude.

Provedbom posebnog cilja doprinosi se poboljšanju učinkovitosti željezničkog prometa za pružanje pristupačnih i kvalitetnih usluga prijevoza društvu uz unaprjeđenje sigurnosti i obujma usluga javnog prijevoza čime se doprinosi i postizanju ciljeva održivog razvoja UN Agende 2030, a posebno cilja 11. Učiniti gradove i naselja uključivim, sigurnim, prilagodljivim i održivim.

Mjere za provedbu posebnog cilja:

- Unaprjeđenje voznog parka za prijevoz putnika
- Poboljšanje usluga održavanja putničkog voznog parka

- Nadogradnja sustava za informiranje, informatičkog i prodajnog sustava te modernizacija vlakova s informatičkim sustavom
- Uvođenje taktnog voznog reda
- Unaprjeđenje ponude usluga u putničkom prijevozu prema zahtjevima korisnika
- Uvođenje integriranog prijevoza putnika
- Poticanje usluge teretnog željezničkog prijevoza
- Unaprjeđenje voznog parka za prijevoz tereta
- Unaprjeđenje usluga intermodalnog prijevoza.

## 6.2 Popis pokazatelja ishoda

Kako bi se osigurali uvjeti za mjerenje uspješnosti u provedbi posebnih ciljeva Nacionalnog plana, iz Biblioteke pokazatelja odabrani su prikladni pokazatelji uspješnosti koji omogućuju praćenje, izvješćivanje i vrednovanje uspješnosti u postizanju utvrđenog cilja.

U nastavku su prikazani pokazatelji ishoda za pojedini posebni cilj Nacionalnog plana zajedno s izvorima podataka za praćenje napretka u njihovu ostvarenju.

Tablica 3: Posebni ciljevi i ključni pokazatelji ishoda

strateški cilj <sup>1</sup>	posebni cilj NP-a	pokazatelj ishoda	početna vrijednost	ciljna vrijednost 2030	izvor podataka
<b>ODRŽIV I KONKURENTAN ŽELJEZNIČKI SUSTAV</b>	1. Poboljšanje ekonomske i financijske održivosti upravljanja željezničkim sustavom	OI.02.11.58 Subvencija po vlak-km u javnom putničkom prijevozu (EUR)	4,56	4,00	HŽPP
		OI.02.11.59 prihod po zaposlenome u javnim željezničkim društvima (EUR)	40.284	60.920	MMPI
		OI.02.11.60 Udio visokoobrazovanih u ukupnom broju zaposlenih u javnim željezničkim društvima (%)	18,4	22	MMPI
<b>INTEGRIRAN I INTERMODALAN ŽELJEZNIČKI SUSTAV</b>	2. Unaprjeđenje usluga u željezničkom prijevozu	OI.02.11.28 Željeznički promet – ukupni godišnji prijevoz putnika (mil.)	13,5 (2021)	20	MMPI
		OI.02.11.61 Udio integriranog prijevoza putnika željeznicom u ukupnom prijevozu (%)	1	15	MMPI
		OI.02.11.62 Prosječna ostvarena godišnja ocjena zadovoljstva putnika pruženom uslugom željezničkog prijevoza (1-5)	2	4	HŽPP
		OI.02.11.04 količina robe u intermodalnim prijevoznim jedinicama u željezničkom prijevozu prema vrsti prijevoza i vrsti prijevozne jedinice (mil. t)	15,2 (2021)	19	DZS

<sup>1</sup> Strateški ciljevi Strategije razvoja željezničkog sustava do 2032. godine

Tablica 4: Ciljne vrijednosti pokazatelj ishoda po godinama

<b>pokazatelj ishoda</b>	<b>2022.</b>	<b>2023.</b>	<b>2024.</b>	<b>2025.</b>	<b>2026.</b>	<b>2027.</b>	<b>2028.</b>	<b>2029.</b>	<b>2030.</b>	<b>izvor podataka</b>
<b>subvencija po vlak-km u javnom putničkom prijevozu (EUR)</b>	4,56	4,53	4,50	4,50	4,40	4,35	4,30	4,20	4,00	HŽPP
<b>iznos prihoda po zaposlenom u javnim željezničkim društvima (EUR)</b>	42.577	44.870	47.163	49.456	51.748	54.041	56.334	58.627	60.920	MMPI
<b>udio visokoobrazovanih u ukupnom broju zaposlenih u javnim željezničkim društvima (%)</b>	18,8	19,2	19,6	20,0	20,4	20,8	21,2	21,6	22,0	MMPI
<b>željeznički promet – ukupni godišnji prijevoz putnika (mil.)</b>	13,5	14	14,5	14,5	15	16	18	20	22	MMPI
<b>udio integriranog prijevoza putnika željeznicom u ukupnom prijevozu (%)</b>	1	1	1	5	5	10	12	15	20	MMPI
<b>prosječna ostvarena godišnja ocjena zadovoljstva putnika pruženom uslugom željezničkog prijevoza (1-5)</b>	2	2	2,5	2,5	3	3	3,5	3,5	3,5	HŽPP
<b>količina robe u intermodalnim prijevoznim jedinicama u željezničkom prijevozu prema vrsti prijevoza i vrsti prijevozne jedinice (mil. t)</b>	1,95	2,05	2,25	2,5	2,8	3	3,4	3,8	4	DZS

## 6.3 Mjere provedbe posebnih ciljeva

Mjere za provedbu posebnih ciljeva dijelimo na:

- Reformske mjere. Ovoj vrsti mjera dodjeljuje se oznaka „R“.
- Investicijske mjere. Ovoj vrsti mjera dodjeljuje se oznaka „I“.

Reformske mjere razrađuju se za provedbu određene reforme tijekom razdoblja provedbe, dok se investicijske mjere razrađuju za potrebe provedbe planiranih ulaganja tijekom određenog razdoblja provedbe.

U nastavku slijede prikaz i opis mjera za provedbu posebnih ciljeva Nacionalnog plana.

Tablica 5: Mjere za provedbu posebnih ciljeva

posebni cilj	mjera
<b>1. Poboljšanje ekonomske i financijske održivosti upravljanja željezničkim sustavom</b>	M 1.1. (I) Višegodišnji ugovor o javnoj usluzi prijevoza putnika
	M 1.2. (R) Reorganizacija ustroja javnih željezničkih društava prema smjericama OECD-a
	M 1.3. (R) Racionalizacija poslovanja javnih željezničkih društava
	M 1.4. (I) Informatizacija sustava podrške poslovnim procesima željezničkih društava
	M 1.5. (R) Aktivacija i bolje iskorištavanje suvišne imovine javnih željezničkih društava
	M 1.6. (R) Financijsko i poslovno restrukturiranje društva HŽ Cargo
	M 1.7. (R) Jačanje (podizanje) stručnih kompetencija zaposlenika u željezničkom sustavu
<b>2. Unaprjeđenje usluga u željezničkom prijevozu</b>	M 2.1. (I) Unaprjeđenje voznog parka za prijevoz putnika
	M 2.2. (I) Unaprjeđenje usluga održavanja putničkog voznog parka
	M 2.3. (I) Nadogradnja sustava za informiranje, informatičkog i prodajnog sustava te modernizacija vlakova s informatičkim sustavom
	M 2.4. (R) Uvođenje taktnog voznog reda
	M 2.5. (R) Unaprjeđenje ponude usluga u putničkom prijevozu prema zahtjevima korisnika
	M 2.6. (R) Uvođenje integriranog prijevoza putnika
	M 2.7. (R) Poticanje usluge teretnog željezničkog prijevoza
	M 2.8. (I) Unaprjeđenje voznog parka za prijevoz tereta
	M 2.9. (R) Unaprjeđenje usluga intermodalnog prijevoza

### 6.3.1 Mjere za provedbu PC 1. Poboljšanje održivosti upravljanja željezničkim sustavom

<b>Naziv mjere:</b>	<b>M 1.1. (I) Višegodišnji ugovor o javnoj usluzi prijevoza putnika</b>
<b>Opis mjere:</b>	<p>Ugovor o javnim uslugama za usluge od općeg gospodarskog interesa u javnom željezničkom prijevozu u Republici Hrvatskoj između RH i HŽPP-a ne sadrži razvojnu komponentu kao zasebnu kategoriju te će ugovor sukladno potrebama biti izmijenjen kako bi se omogućila kontinuirana ulaganja u modernizaciju poslovanja i nabavu novog voznog parka.</p> <p>Prije isteka postojećeg ugovora potrebno je provesti novi postupak dodjele PSO ugovora u skladu s važećim pravom EU i nacionalnim pravom kako bi se nastavio kontinuitet pružanja usluga željezničkog prijevoza.</p> <p>Ugovor je potrebno sklopiti u skladu s odredbama Uredbe (EZ-a) br. 1370/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2007. o uslugama javnog prijevoza putnika željeznicom i cestom i o ukidanju Uredbi Vijeća br. 1191/69 i 1107/70<sup>2</sup> i izmjenama i dopunama ove Uredbe sadržanima u Uredbi (EU) 2016/2338 od 14. prosinca 2016. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 1370/2007 u pogledu otvaranja tržišta za usluge domaćeg željezničkog prijevoza putnika<sup>3</sup>, odnosno u tom trenutku važećih EU i nacionalnih propisa.</p>
<b>Razdoblje provedbe:</b>	Izmjena PSO ugovora: 2023. Novi PSO ugovor: 2028.

<b>Naziv mjere:</b>	<b>M 1.2. (R) Reorganizacija ustroja javnih željezničkih društava prema smjernicama OECD-a</b>
<b>Opis mjere:</b>	<p>U sklopu cjelokupnog poslovnog restrukturiranja sva društva u željezničkom sektoru postižu učinkovitije upravljanje imovinom i usvajaju međunarodno dogovoren standard smjernica OECD-a za korporativno upravljanje u poduzećima u državnom vlasništvu. Smjernice se odnose na:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Obrazloženja za državno vlasništvo</li> <li>• Uloga države kao vlasnika</li> <li>• Poduzeća u državnom vlasništvu na tržištu</li> <li>• Pravično postupanje prema dioničarima i drugim ulagateljima</li> <li>• Odnosi s dionicima i odgovorno poslovanje</li> <li>• Objavljivanje i transparentnost</li> <li>• Odgovornosti nadzornih odbora poduzeća u državnom vlasništvu. Javna željeznička društva posebnu pozornost posvećuju smjernicama koje se odnose na</li> </ul>

<sup>2</sup> SL L 315, 3.12.2007.

<sup>3</sup> SL L 354/2, 23.12.2016.



	postizanje bolje učinkovitosti, veće transparentnosti i jačanje odgovornosti.
<b>Razdoblje provedbe:</b>	do 2024.

<b>Naziv mjere:</b>	<b>M 1.3. (R) Racionalizacija poslovanja javnih željezničkih društava</b>
<b>Opis mjere:</b>	MMPI će od navedenih društava zatražiti izradu novih poslovnih planova te će pratiti njihovo ostvarenje. Poslovni planovi će se temeljiti na cjelokupnoj Sektorskoj strategiji, Nacionalnom planu razvoja željezničke infrastrukture i ovom Nacionalnom planu. Praćenje specifičnih pokazatelja učinka i pokazatelja rezultata omogućit će državi mjerenje rada članova uprava te tako izravno povezati državnu podršku s poboljšanjem efikasnosti koja povećava učinkovitost trošenja javnih sredstava.
<b>Razdoblje provedbe:</b>	2023.

<b>Naziv mjere:</b>	<b>M 1.4. (I) Informatizacija sustava podrške poslovnim procesima željezničkih društava</b>
<b>Opis mjere:</b>	Provest će se optimizacija i informatizacija poslovnih procesa javnih željezničkih društava kako bi se na duži rok osiguralo održivo upravljanje javnom željezničkom infrastrukturom i poboljšala konkurentnost željezničkog prometa u odnosu na, prvenstveno, cestovni promet. Informatizacija se posebice odnosi na procese u području upravljanja ljudskim kapacitetima, održavanju, upravljanju imovinom te provedbi investicijskih infrastrukturnih projekata. Za provedbu navedenog uspostaviti će se novi informatički sustavi te izvršiti edukacija osoblja za rad u okruženju novog sustava upravljanja.
<b>Razdoblje provedbe:</b>	Uspostava sustava: 2024.

<b>Naziv mjere:</b>	<b>M 1.5. (R) Aktivacija i bolje iskorištavanje suvišne imovine javnih željezničkih društava</b>
<b>Opis mjere:</b>	Javna željeznička društava raspolažu ili upravljaju značajnom imovinom i infrastrukturom koja trenutno nema jasnu gospodarsku primjenu te predstavljaju opterećenje u poslovanju. Uvođenjem digitalnih rješenja (M1.4.) omogućit će se sistematično planiranje u cilju smanjenja troškova upravljanja infrastrukturom i boljeg gospodarskog iskorištavanja aktivne i neaktivne željezničke infrastrukture. Također, potrebno je završiti podjelu imovine između društava u vlasništvu RH. U suradnji s JLP(R)S-om i nadležnim državnim odvjetništvom definirat će se potreba za objektima izvan uporabe kako bi se isti uklonili ili dali na korištenje. U cilju aktivacije imovine pod upravljanjem javnih željezničkih društava potrebno je izvršiti prilagodbu postojećih zakona i podzakonskih akata kojom će se omogućiti brži i fleksibilniji

	pristup u prenamjeni postojeće imovine. Potrebno je osigurati uvjete da se sredstva ostvarena prodajom, najmom ili drugim načinima gospodarenja imovinom iskoriste za nove investicijske projekte u suradnji s drugim nadležnim tijelima državne uprave.
<b>Razdoblje provedbe:</b>	2024.

<b>Naziv mjere:</b>	<b>M 1.6. (R) Financijsko i poslovno restrukturiranje društva HŽ Cargo</b>
<b>Opis mjere:</b>	Provođenje plana kriznog upravljanja HŽ Cargo-a i provedba svih predradnji za sveobuhvatno restrukturiranje društva. Za HŽ Cargo predviđeno je pronalaženje strateškog partnera.
<b>Razdoblje provedbe:</b>	Postupak pronalaska strateškog partnera: 2023/2024. Restrukturiranje: 2023.

<b>Naziv mjere:</b>	<b>M 1.7. (R) Jačanje (podizanje) stručnih kompetencija zaposlenika u željezničkom sustavu</b>
<b>Opis mjere:</b>	<p>U cilju povećanja kapaciteta željezničkih društava provest će se program osposobljavanja osoblja u skladu sa specifičnim potrebama vezanim uz nove tehnologije i povećanje zahtjeva za nadzorom prometa i prometnih sredstava.</p> <p>Uspostavit će se program stipendiranja učenika i studenata sukladno potrebama željezničkih društava naročito za stjecanje znanja i vještina za primjenu suvremenih naprednih tehnologija u željezničkom sustavu.</p> <p>Također, osnovat će se centar kompetencija za željeznički sustav u Zagrebu koji uključuje uređenje moderne infrastrukture; doprinijet će razvoju znanja i vještina u željezničkom sektoru, osigurat će nedostajući kadar na tržištu te doprinijeti suradnji znanosti, obrazovanja i gospodarstva.</p> <p>Osnivanje centra planira se u sklopu postojeće infrastrukture HŽI-ja uz sudjelovanje znanstvenih i obrazovnih institucija kao i drugih društava i tvrtki iz željezničkog sektora. Centrom će se omogućiti i dislocirani rad diljem Hrvatske kao i razmjena s inozemnim institucijama.</p>
<b>Razdoblje provedbe:</b>	Uspostava programa: 2023. Provedba: kontinuirano

### 6.3.2 Mjere za provedbu PC2. Unaprjeđenje usluga u željezničkom prijevozu

<b>Naziv mjere:</b>	<b>M 2.1. (I) Unaprjeđenje voznog parka za prijevoz putnika</b>
<b>Opis mjere:</b>	<p>Većina je voznog parka HŽPP-a stara i uskoro će dosegnuti kraj životnog vijeka što zahtjeva značajna ulaganja u modernizaciju voznog parka uz veće korištenje nisko ugljičnih izvora energije i pogonskih sustava kao prioriteta. U cilju povećanja konkurentnosti i održivosti usluge prijevoza putnika željeznicom planira se modernizacija postojećeg voznog parka te nabavka novih vozila kojom bi se zamijenila stara vozila te uvela nova EMV, uključujući nabavku HMV-a, BMV-a i BEMV-a.</p> <p>Nabavka vozila biti će provedena sukladno važećim EU i nacionalnim propisima kojima je reguliran način dodjele sredstava za nabavku vozila prijevoznicima koji imaju potpisan važeći PSO ugovor, a sukladno sa člankom 93. Ugovora o funkcioniranju Europske unije.</p>
<b>Razdoblje provedbe:</b>	Kontinuirano

<b>Naziv mjere:</b>	<b>M 2.2. (I) Unaprjeđenje usluga održavanja putničkog voznog parka</b>
<b>Opis mjere:</b>	<p>Nastavit će se priprema izgradnje i provesti investicija gradnje modernog logističkog centra za gariranje i održavanje vlakova na području Zagreb Ranžirnog kolodvora, dok bi se postojeća lokacija na području Zagreb GK napustila i prenamijenila za druge potrebe. Planirat će se i investicije u ostale glavne centre za održavanje u Varaždinu i Kninu, a po potrebi i u centre u Osijeku, Vinkovcima, Splitu i Puli. Priprema obuhvaća rješavanje imovinsko-pravnih odnosa, izradu dokumentacije kojom će se odrediti potrebni kapaciteti, oprema i tehnologije te izradu tehničke dokumentacije. Prilikom pripreme dokumentacije potrebno uzeti će se u obzir i Tehničke smjernice za pripremu infrastrukture za klimatske promjene u razdoblju 2021. – 2027. (2021/C 373/01) kako bi se osigurao zajednički cilj klimatske neutralnosti i otpornosti na klimatske promjene. Također, kontinuirano će se pratiti razvoj tehnologije i modernizirati centre za održavanje te ovisno o odabranim pogonskim tehnologijama vlakova, opremiti ih opremom pogodnom za njihovo održavanje. Dodatno, osim same nabave opreme, ulagat će se u edukaciju djelatnika.</p>
<b>Razdoblje provedbe:</b>	<p>Dovršena priprema TLC Zagreb: do 2024.</p> <p>Izgrađen tehničko-logistički centar Zagreb: do 2028.</p> <p>Ostalo: kontinuirano</p>

<b>Naziv mjere:</b>	<b>M 2.3. (I) Nadogradnja sustava za informiranje, informatičkog i prodajnog sustava te modernizacija vlakova s informatičkim sustavom</b>
<b>Opis mjere:</b>	<p>Korisniku usluge prijevoza potrebno je omogućiti kupovinu više različitih vrsta karata neovisno o dostupnosti i radnom vremenu blagajni HŽPP-a. Naglasak je na e-kupovini prijevoznih karata i smanjenju opterećenosti klasičnih kanala prodaje. E-sustav mora omogućiti putniku kupovinu svih prijevoznih ponuda i kategorije putnika, samostalno dodavanje novih prijevoznih ponuda i kategorija putnika, samostalno kreiranje, odnosno unos diferenciranih cijena na razdoblje dana, tjedan, mjesec prema vlaku, kanalu prodaje (<i>web</i>, pametni telefon), odnosno vremenu kada je prijevozna karta kupljena kao i pregled na <i>webu</i> podataka na njihovoj pametnoj kartici (podatci o kupljenim prijevoznim kartama i profilima). E-prodaja prijevoznih karata obavlja se putem sučelja na mrežnoj stranici HŽPP-a i putem mobilne aplikacije na pametnom telefonu. Sustav treba omogućiti da potencijalni korisnik usluge prijevoza može na jednostavan način odabrati i kupiti prijevoznu kartu i rezervaciju za željeno putovanje i vlak te obaviti plaćanje putem platežne kartice svih velikih banaka u Hrvatskoj. Namjena je e-prodaje da korisniku olakša proces kupnje karte na način da mu uslugu omogući non-stop dostupnom bez potrebe za dolaskom na prodajno mjesto. Dodatno, korisniku se pruža jednostavan način pristupa do informacija o voznom redu, prijevoznim ponudama te cijenama prijevoznih karata.</p> <p>Prodaja prijevoznih karata putem pametnih telefona treba omogućavati korisniku usluge kupnje karata na brz i jednostavan način iz svog doma, radnog mjesta, na kolodvoru pred vlakom, u vlaku i sl. za sve relacije na HŽPP-u prema tarifnim propisima.</p> <p>E-prodaja prijevoznih karata omogućava korisniku usluge kupnje karata od 0 do 24 sata na brz i jednostavan način iz svog doma, radnog mjesta i sl., a za sve relacije na HŽPP-u prema tarifnim propisima. Kako bi se mogla provesti modernizacija poslovnog procesa u kojem kondukter prodaje prijevozne karte i rezervacije u vlaku potrebno je definirati i izvršiti poslovne i tehničke zahtjeve koji ujedno definiraju i opseg projekta. Postojeći terminali koje koriste kondukteri zamijenit će se modernim multifunkcijskim uređajima koji će imati i mogućnost beskontaktnog načina plaćanja što će rezultirati bržom i jednostavnijom prodajom karata.</p> <p>Nadogradnja sustava prodaje karata obuhvaća i ugradnju uređaja za prodaju karata i informiranje putnika u 70 novih niskopodnih vlakova. Planirana je ugradnja po dva uređaja po vlaku. Time će se otvoriti još jedan kanal jednostavne i brze prodaje karata.</p> <p>Nadogradnju prodajnog sustava pratit će nova cjenovna strategija i tarifna politika, uvođenje diferenciranih cijena karata te program lojalnosti.</p>

	<p>U vlakove je potrebno ugraditi sustave za mjerenje potrošnje energije, GPS sustav, sustav najave službenih mjesta, WiFi sustav.</p> <p>Sukladno Uredbi EZ 1371/2007 o pravima i obvezama putnika u željezničkom prometu željeznički prijevoznik dužan je putniku prije putovanja na njegov upit dati najmanje one informacije o putovanjima za koja dotično željezničko poduzeće nudi ugovor o prijevozu. Potrebno je predvidjeti ugradnju samoposlužnih automata koji će omogućiti putniku dobivanje svih relevantnih informacija o putovanju na automatu. Samoposlužni automati mogu pomoći u ublažavanju porasta troškova rada i nedostatka resursa. Osim toga, povećavaju doseg do novih korisnika izvan poslovnice i doprinose efikasnosti.</p>
<b>Razdoblje provedbe:</b>	Proveden projekt: 2024.

<b>Naziv mjere:</b>	<b>M 2.4. (R) Uvođenje taktnog voznog reda</b>
<b>Opis mjere:</b>	<p>Potrebno je konstantno vrednovanje operativnih rezultata i prilagođavanje voznih redova pojedinih linija. Prilagodbe se mogu sastojati u pomicanju vremena polaska/dolaska, omogućavanju presjedanja, produljenju/skraćenju linija i ukidanju, odnosno uključivanju pojedinih stajališta na trasi vlakova višeg ranga. Preduvjet za prilagodbu voznih redova trebaju biti operativni rezultati i povratne informacije putnika. Također, osim operativnih rezultata i povratnih informacija putnika, na potrebu za prilagodbu voznih redova može utjecati stanje infrastrukture, promjene u potražnji (brzi razvoj pojedinih gradova, politike promocije javnog prijevoza, pandemije, oružani sukobi drugih zemalja, itd.) i drugi faktori.</p> <p>Provedba ove mjere uskladit će se s provedbom mjere M 2.7. (R) Uvođenje integriranog prijevoza putnika kako bi se vozni red vlakova uskladio s drugim vrstama prijevoza.</p> <p>Izradit će se analiza i uvesti taktni vozni red na željezničkim prugama s obzirom na tehničke i organizacijske preduvjete za provedbu.</p>
<b>Razdoblje provedbe:</b>	Kontinuirano

<b>Naziv mjere:</b>	<b>M 2.5. (R) Unaprjeđenje ponude usluga u putničkom prijevozu prema zahtjevima korisnika</b>
<b>Opis mjere:</b>	<p>Da bi se dodatno povećalo zadovoljstvo putnika, ali i povećali prihodi, potrebno je ponuditi dodatne usluge tijekom putovanja. Usluge prijevoza automobila i noćni vlakovi već postoje na nekim HŽPP-ovim linijama te je iste potrebno proširiti i na druge prikladne linije. Dodatne usluge poput prijevoza bicikala, ponude hrane i pića, prijevoza prtljage „od vrata do vrata“ itd. moguće je postupno uvesti na duže linije (budući da bi na istima mogle imati veću potražnju), a kasnije i na ostale linije. Ponudu hrane i pića</p>

	<p>prvotno bi moglo nuditi osoblje kroz vlak na kolicima ili bi se mogli uvesti automati u vlakovima, a nakon provedbe detaljnije analize, na dužim linijama mogu se uvesti i vagon restorani. Rezultat ovih usluga bio bi povećanje atraktivnosti željezničkog prijevoza što bi pridonijelo povećanju broja korisnika te posljedično i povećanju prihoda.</p> <p>Preduvjeti za realizaciju mjere ovise o pojedinoj dodatnoj usluzi, pa je tako primjerice za prijevoz bicikala potreban poseban odjeljak ili vagon u vlaku za smještaj bicikala, za prijevoz automobila vagon za prijevoz automobila, dok je za gastro ponudu potrebno imati vagon restoran, automate s pićima i grickalicama ili operativno osoblje koje bi posluživalo putnike.</p>
<b>Razdoblje provedbe:</b>	2023.

<b>Naziv mjere:</b>	<b>M 2.6. (R) Uvođenje integriranog prijevoza putnika</b>
<b>Opis mjere:</b>	<p>Paralelno uz ulaganja u prometnu infrastrukturu i prijevozna sredstva uspostaviti će se integralni sustav upravljanja željezničkim i cestovnim prometom na dotičnom području. Uvođenje integriranog prijevoza planira se na području Zagreba, Splita, Rijeke, Varaždina i Osijeka pa samim time i integralnog sustava upravljanja, a sve u cilju rasterećenja cestovnog prometa i smanjenja negativnog utjecaja na okoliš.</p> <p>Provest će se ulaganja u postavljanje novih ili modernizaciju postojećih digitaliziranih i/ili inteligentnih gradskih i prigradskih sustava javnog prijevoza za putnike što izravno pozitivno utječe na prometni sustav većih gradova jer vodi do poboljšanja performansi prometnog sustava u vidu smanjenja prometnih zagušenja i čepova, povećanja sigurnosti, efikasnosti i održivosti prometa racionalnijim korištenjem pogonskih goriva što će rezultirati smanjenjem emisije štetnih plinova te doprinijeti poboljšanju kvalitete zraka. Uvođenjem ITS-a ujedno se određivanjem prioriteta u javnom prometu poboljšava integracija prometnih oblika.</p> <p>Osim integriranog prijevoza putnika osnovat će se Prometne uprave čiji bi zadatak bio integracija svih prijevoznika i provedba svih zadataka vezanih uz integrirani prijevoz putnika. Usvojiti će se i zakonodavni okvir kojim će se osigurati razvoj integriranog prijevoza putnika u Republici Hrvatskoj.</p>
<b>Razdoblje provedbe:</b>	Osnovane Prometne uprave u urbanim područjima do 2024. Uveden integrirani prijevoz putnika na urbanim područjima 2024.

<b>Naziv mjere:</b>	<b>M 2.7. (R) Poticanje usluge teretnog željezničkog prijevoza</b>
<b>Opis mjere:</b>	Poticanje usluge teretnog željezničkog prijevoza osigurat će se potporama za kombinirani prijevoz tereta, prijevoz pojedinačnih vagonskih pošiljaka te ostalih komercijalno neisplativih usluga

	<p>teretnog prijevoza što će doprinijeti financijskoj održivosti poslovanja prijevoznika.</p> <p>Izradit će se analiza i metodologija za provođenje ove mjere te osigurati potrebna financijska sredstva.</p>
<b>Razdoblje provedbe:</b>	Provedba programa poticanja: kontinuirano

<b>Naziv mjere:</b>	<b>M 2.8. (I) Unaprjeđenje voznog parka za prijevoz tereta</b>
<b>Opis mjere:</b>	<p>Potrebno je izraditi program državnih potpora i provesti postupak dodjele sredstava za sufinanciranje ulaganja u modernizaciju postojećeg voznog parka javnih i privatnih prijevoznika.</p> <p>Potpore će se dodjeljivati kao potpore za koordinaciju prometa u skladu sa Smjernicama Zajednice o državnim potporama poduzetnicima u željezničkom prometu (SL C 184, 22.7.2008.) odnosno člankom 93. Ugovora o funkcioniranju Europske unije, a koje navode kako su dozvoljene potpore za promicanje interoperabilnosti i, u opsegu u kojem to zadovoljava potrebe koordinacije prometa, potpore za promicanje veće sigurnosti, uklanjanje tehničkih prepreka i smanjivanje zagađenja bukom u sektoru željezničkog prometa te koje navode kako prihvatljivi troškovi obuhvaćaju ulaganja vezana uz ugradnju sustava sigurnosti i interoperabilnost, odnosno uz smanjenje buke i u željezničkoj infrastrukturi i u voznom parku.</p> <p>Sukladno točki 107. (c) Smjernica Zajednice o državnim potporama poduzetnicima u željezničkom prometu iznos potpore ne smije premašiti 50 % opravdanih troškova.</p>
<b>Razdoblje provedbe:</b>	do 2030.

<b>Naziv mjere:</b>	<b>M 2.9. (R) Unaprjeđenje usluga intermodalnog prijevoza</b>
<b>Opis mjere:</b>	<p>Ulaganja u razvoj i izgradnju teretnih logističkih centara preduvjet su za ostvarenje viših stopa rasta teretnog prijevoza i širenje logističke ponude.</p> <p>Nakon izgradnje logističkih centara omogućit će se uvođenje novih usluga intermodalnog prijevoza, povećati broj direktnih vlakova iz luka prema unutrašnjosti kao i omogućiti uvođenje međunarodnog prijevoza intermodalnih jedinica do terminala.</p> <p>Kvalitetne usluge te terminali omogućit će povećanje udjela željezničkog prijevoza te smanjenje troškova prijevoza, naročito na duljim relacijama.</p>
<b>Razdoblje provedbe:</b>	Kontinuirano

## **7 Indikativni financijski plan s prikazom financijskih pretpostavki za provedbu posebnih ciljeva i projekata**

Sredstva za provedbu posebnih ciljeva utvrđenih u Nacionalnom planu iznose 823.564.706,54 eura, a od čega se sredstva planiraju kako slijedi:

- Nacionalni dio 699.167.932,62 eura
- EU fondovi 124.396.773,92 eura

Sredstva za provedbu posebnih ciljeva biti će planirana u Financijskom planu Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, razdjel 065, u okviru sljedećih proračunskih programa:

- 3111 – Priprema i provedba projekata sufinanciranih sredstvima fondova EU- 31 promet, prometna infrastruktura i komunikacije
- 3115 – Razvoj unutarnje plovidbe- 31 promet, prometna infrastruktura i komunikacije
- 3118 – Razvoj i sigurnost kopnenog prometa – 31 promet, prometna infrastruktura i komunikacije.

Osim gore navedenih, kao izvori financiranja koristit će se kreditna zaduženja u okviru javnog sektora i izvan javnog sektora.

Ulaganja HŽI u uslužne objekte u sklopu strateških i drugih projekata sastavni je dio investicija koje su prikazane u Nacionalnom planu razvoja željezničke infrastrukture za razdoblje do 2030. godine i stoga nisu ovdje prikazane.



Tablica 6: Planirani izvori financiranja (u €<sup>4</sup>)

troškovi sveukupno	2022.	2023.	2024.	2025.	2026.	2027.	2028.	2029.	2030.	2022. – 2030.
<b>Nacionalni dio</b>	70.382.905,30	83.783.131,08	66.507.399,30	80.347.882,43	79.629.322,90	79.629.322,90	79.629.322,90	79.629.322,90	79.629.322,90	<b>699.167.932,62</b>
<b>EU fondovi</b>	0,00	85.853.739,00	13.837.945,00	0,00	2.654.456,17	2.654.456,17	3.232.696,26	6.465.392,53	9.698.088,79	<b>124.396.773,92</b>
<b>SVEUKUPNO IZVORI FINANCIRANJA:</b>	<b>70.382.905,30</b>	<b>169.636.870,08</b>	<b>80.345.344,30</b>	<b>80.347.882,43</b>	<b>82.283.779,07</b>	<b>82.283.779,07</b>	<b>82.862.019,17</b>	<b>86.094.715,43</b>	<b>89.327.411,69</b>	<b>823.564.706,54</b>

---

<sup>4</sup> 1 € = 7,53450 kn (sukladno Uredbi Vijeća (EU) 2022/1208 od 12. srpnja 2022. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 2866/98 u pogledu stope konverzije eura za Hrvatsku (OJ L 187))

## 8 Okvir za praćenje i vrednovanje

Praćenje i vrednovanje Nacionalnog plana upravljanja željezničkom infrastrukturom i uslužnim objektima i razvoja usluga željezničkog prijevoza za razdoblje do 2030. godine provodit će se u skladu sa zakonodavnim okvirom sustava strateškog planiranja i upravljanja razvojem Republike Hrvatske, odnosno Zakonom o sustavu strateškog planiranja i upravljanja razvojem Republike Hrvatske (NN 123/17) i Uredbom o smjernicama za izradu akata strateškog planiranja od nacionalnog značaja i od značaja za jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave (NN 89/18).

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

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

### 8.1 Praćenje i izvješćivanje

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

Ostvarenja pokazatelja uspješnosti (Poglavlje 6.2 **Pogreška! Izvor reference nije pronađen.**) prate se sustavnim prikupljanjem podataka iz navedenih izvora te analizom i usporedbom odabranih pokazatelja učinka.

Za potrebe praćenja provedbe Nacionalnog plana zaduženo je Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture – Uprava za željezničku infrastrukturu i promet. Službenici imenovani za potrebe praćenja provedbe strateških ciljeva utvrđenih u Nacionalnom planu 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 strateškog planiranja i upravljanja razvojem Republike Hrvatske, o provedbi Nacionalnog plana u skladu s propisima koji uređuju sustav strateškog planiranja i upravljanja razvojem Republike Hrvatske.

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

## 8.2 Vrednovanje

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

Za potrebe učinkovite provedbe Nacionalnog plana, planirana je provedba postupaka srednjoročnog i naknadnog vrednovanja.

Postupak srednjoročnog vrednovanja provest će se **po završetku provedbe prvog Akcijskog plana za provedbu Nacionalnog plana, u četvrtom kvartalu (4.Q) 2024. godine**. Nalazi provedenog postupka srednjoročnog vrednovanja bit će iskorišteni prilikom izrade drugog Akcijskog plana za provedbu Nacionalnog plana.

Postupak naknadnog vrednovanja provest će se tijekom 2031. godine, u kojemu će se utvrditi ostvarenje ciljeva i ocijeniti razvojni učinak provedbe Nacionalnog plana te osigurati preporuke za daljnje procese strateškog planiranja. Postupak naknadnog vrednovanja provest će se tijekom 2031. godine, a rezultati provedenih vrednovanja bit će temelj za reviziju javnih politika u području razvoja željezničkog sustava te daljnje procese strateškog planiranja u razdoblju nakon 2030. godine.

## 9 Osvrt na utjecaj Nacionalnog plana na okoliš

Strategijom prometnog 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, definira specifične ciljeve 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 – Poboľjšati razinu usluge željezničkog voznog parka i njegova utjecaja na okoliš
- SC4 – Bolje integrirati željeznički sustav u sustave lokalnog prometa (sigurnost i zaštita na stanicama, veze s drugim oblicima prijevoza itd.)
- SC5 – Povećati sigurnost na željezničko-cestovnim prijelazima
- SC6 – Povećati efikasnost hrvatskog željezničkog sustava (upravljanje prometom, poslovanje itd.)
- SC7 – Zajamčiti održavanje infrastrukture uvažavajući aspekte ekonomičnosti.

Strategijom prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2017. do 2030. godine 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 ovog Nacionalnog plana nisu izvan okvira onih koji su prepoznati u Strategiji prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2017. do 2030. godine.

Odredbama posebnog 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) navodi se ako je za strategiju, plan ili program obvezna provedba ocjene o potrebi strateške procjene, Prethodna ocjena prihvatljivosti za ekološku mrežu provodi se u sklopu navedenog 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 prometnog 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.

## Prilog 1. Akcijski plan za provedbu Nacionalnog plana

Akcijski plan za provedbu Nacionalnog plana pripremljen je za trogodišnje razdoblje (do 2024.) te sadrži pregled glavnih mjera s pokazateljima rezultata, rokovima i nositeljima provedbe te procjenom fiskalnog učinka.

### Posebni cilj(evi)

U nastavku su prikazani indikativna sredstva za provedbu posebnih ciljeva u razdoblju do 2024. godine.

Tablica 7: Indikativna financijska sredstva za provedbu akcijskog plana (u €<sup>5</sup>)

troškovi sveukupno	2022.	2023.	2024.	2022. – 2024.
<b>Nacionalni dio</b>	70.382.905,30	83.783.131,08	66.507.399,30	<b>220.673.435,68</b>
<b>EU fondovi</b>	0,00	85.853.739,00	13.837.945,00	<b>99.691.684,00</b>
<b>SVEUKUPNO IZVORI FINANCIRANJA:</b>	<b>70.382.905,30</b>	<b>169.636.870,08</b>	<b>80.345.344,30</b>	<b>320.365.119,68</b>

### Mjere, projekti i aktivnosti za provedbu posebnih ciljeva

U nastavku su prikazane mjere za provedbu posebnih ciljeva za razdoblje do 2024. godine. Za pojedine mjere prikazani su rokovi provedbe, pokazatelji rezultata provedbe, nositelji provedbe te izvori financiranja.

---

<sup>5</sup> 1 € = 7,53450 kn (sukladno Uredbi Vijeća (EU) 2022/1208 od 12. srpnja 2022. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 2866/98 u pogledu stope konverzije eura za Hrvatsku (OJ L 187))

Tablica 8: Akcijski plan za provedbu posebnih ciljeva

Posebni cilj	mjera	rok provedbe mjere (godina)	pokazatelj rezultata mjere	ciljna vrijednost pokazatelja rezultata	nositelj provedbe	Procijenjeni trošak provedbe posebnog cilja u razdoblju provedbe Akcijskog plana do 2024. (EUR)	Izvor financiranja u Državnom proračunu
<b>1. Poboljšanje održivosti upravljanja željezničkim sustavom</b>	M 1.1. (I) Višegodišnji ugovor o javnoj usluzi prijevoza putnika	4K/2023 4K/2030	1. Minimalna godišnja dodijeljena sredstva temeljem PSO ugovora. 2. Ukupni godišnji prihodi poslovanja prijevoznika s kojim je potpisan PSO. 3. Ukupan broj ostvarenih vožnji vlakova na godišnjoj razini. 4. Broj prijevoznika koji pružaju uslugu javnog prijevoza putnika temeljem sklopljenog PSO ugovora.	1. 65.565.067,36 2. 100 mil € 3. 250.000 4. 1	MMPI	204.924.016,19	Nacionalni dio
	M 1.2. (R) Reorganizacija ustroja javnih željezničkih društava prema smjernicama OECD-a	4K/2024.	1. Broj usvojenih smjernica korporativnog upravljanja Organizacije za ekonomsku suradnju i razvoj (OECD).	1. 3	MMPI	n/p	Nacionalni dio
	M 1.3. (R) Racionalizacija poslovanja javnih željezničkih društava	4K/2024.	1. Broj izrađenih novih poslovnih planova javnih društava u skladu s novim strateškim okvirom.	1. 3	MMPI	n/p	Nacionalni dio
	M 1.4. (I) Informatizacija sustava podrške poslovnim procesima željezničkih društava	4K/2024.	1. Broj informatiziranih poslovnih procesa. 2. Broj sustava za automatsku prodaju karata. 3. Broj službenih mjesta s ugrađenim sustavom za informiranje putnika. 4. Broj vlakova s ugrađenim sustavom za informiranje putnika. 5. Broj vlakova s ugrađenim širokopojasnim pristupom internetu	1. 5 2. 1 3. 35 4. 90 5. 28	MMPI	n/p	Nacionalni dio
	M 1.5. (R) Aktivacija i bolje iskorištavanje suvišne imovine javnih željezničkih društava	4K/2023.	2. Ukupan broj objekata koji se koriste u drugu namjenu.	1. 25	MMPI	n/p	Nacionalni dio

Posebni cilj	mjera	rok provedbe mjere (godina)	pokazatelj rezultata mjere	ciljna vrijednost pokazatelja rezultata	nositelj provedbe	Procijenjeni trošak provedbe posebnog cilja u razdoblju provedbe Akcijskog plana do 2024. (EUR)	Izvor financiranja u Državnom proračunu
<b>2. Unaprjeđenje usluga u željezničkom prijevozu</b>	M 1.6. (R) Financijsko i poslovno restrukturiranje društva HŽ Cargo	4K/2023.	1. Broj donesenih planova modernizacije društva HŽ Cargo.	1. 1	MMPI	n/p	Nacionalni dio
	M 1.7. (R) Jačanje (podizanje) stručnih kompetencija zaposlenika u željezničkom sustavu	4K/2030	1. Broj zaposlenika koji su stekli nova znanja završenim programom formalnog obrazovanja. 2. Broj dodijeljenih stipendija u željezničkom sustavu.	1. 2. 20	MMPI	n/p	Nacionalni dio
	M 2.1. (I) Unaprjeđenje voznog parka	4K/2030	1. Ukupan broj novih vozila prema vrsti pogona.	1. 97	MMPI	103.987.125,12	Nacionalni dio EU fondovi
	M 2.2. (I) Unaprjeđenje usluga održavanja putničkog voznog parka	3K/2028	1. Broj unaprjeđenih usluga održavanja putničkog voznog parka. 2. Broj moderniziranih regionalnih centara.	1. 5 2. 2	HŽPP	n/p	Nacionalni dio
	M 2.3. (I) Nadogradnja sustava za informiranje, informatičkog i prodajnog sustava te modernizacija vlakova s informatičkim sustavom	4K/2024	1. Broj informatiziranih poslovnih procesa. 2. Broj sustava za automatsku prodaju karata. 3. Broj službenih mjesta sa ugrađenim sustavom za informiranje putnika. 4. Broj vlakova sa ugrađenim sustavom za informiranje putnika. 5. Broj vlakova sa ugrađenim širokopojasnim pristupom internetu	1. 136 2. 2 3. 90 4. 56	HŽPP	n/p	Nacionalni dio EU fondovi
	M 2.4. (R) Uvođenje taktnog voznog reda	4K/2023.	1. Broj željezničkih pruga s taktnim voznim redom.	1. 6	HŽPP	n/p	Nacionalni dio EU fondovi
	M 2.5. (R) Unaprjeđenje ponude usluga u putničkom prijevozu zahtjevima korisnika	4K/2023.	1. Broj novih usluga u putničkom prijevozu.	1. 5	HŽPP	n/p	Nacionalni dio
	M 2.6. (R) Uvođenje integriranog prijevoza putnika	4K/2024	1. Broj željezničkih pruga s uvedenim integriranim prijevozom putnika.	1. 15 2. 5	MMPI	n/p	Nacionalni dio



Posebni cilj	mjera	rok provedbe mjere (godina)	pokazatelj rezultata mjere	ciljna vrijednost pokazatelja rezultata	nositelj provedbe	Procijenjeni trošak provedbe posebnog cilja u razdoblju provedbe Akcijskog plana do 2024. (EUR)	Izvor financiranja u Državnom proračunu
			2. Broj osnovanih prometnih uprava.				
	M 2.7. (R) Poticanje usluge teretnog željezničkog prijevoza	4K/2023	1. Broj dodijeljenih potpora prijevoznicima.	1. 25	MMPI	11.453.978,37	Nacionalni dio
	M 2.8. (I) Unaprjeđenje voznog parka za prijevoz tereta	4K/2026	1. Broj moderniziranih vozila.	1.	MMPI	n/p	Nacionalni dio
	M 2.9. (R) Unaprjeđenje usluga intermodalnog prijevoza	4K/2030	1. Broj novih usluga u intermodalnom prijevozu.	1. 5	MMPI	n/p	Nacionalni dio EU fondovi