



# Nacrt

## Strategije razvoja željezničkog sustava Republike Hrvatske od 2022. do 2032. godine

### SADRŽAJ

[Popis tablica](#)

[Skrćenice](#)

[1 Uvod](#)

[2 Vizija razvoja željezničkog sustava](#)

[3 Razvojne potrebe i razvojni potencijali željezničkog sustava](#)

[3.1 Ključna potreba 1: Modernizirati i obnoviti željezničku mrežu](#)

[3.2 Ključna potreba 2: Modernizirati željeznički vozni park](#)

[3.3 Ključna potreba 3: Poboljšati ekonomsku i financijsku održivost javnih željezničkih društava](#)

[3.4 Ključna potreba 4: Poboljšanje kvalitete usluga željezničkog prijevoza](#)

[3.5 Ključna potreba 5: Smanjiti negativan utjecaj na okoliš](#)

[3.6 Ključna potreba 6: Osigurati uvjete za integrirani urbani prijevoz putnika](#)

[3.7 Ključna potreba 7.: Izgraditi/poboljšati infrastrukturu za intermodalni prijevoz](#)

<a href="#">3.8 Ključna potreba 8: Osigurati interoperabilnost željezničke mreže</a>
<a href="#">3.9 Ključna potreba 9: Optimizacija i racionalizacija željezničke mreže, u skladu s mogućnostima i potrebama jedinica lokalne i regionalne samouprave</a>
<a href="#">3.10 Ključna potreba 10: Unaprijediti organizacijske (administrativne) kapacitete u željezničkom sustavu</a>
<a href="#">3.11 Ključna potreba 11: Unaprijediti tehničke kapacitete u željezničkom sustavu</a>
<a href="#">3.12 Ključna potreba 12: Reorganizacija upravljanja željezničkim sustavom</a>
<a href="#">3.13 Ključna potreba 13: Povećati sigurnost i pouzdanost usluga željezničkog prijevoza</a>
<a href="#">4 Odnos prema općem strateškom okviru NRS</a>
<a href="#">5 Strateški ciljevi željezničkog sustava i ključna područja intervencija</a>
<a href="#">5.1 Strateški ciljevi željezničkog sustava</a>
<a href="#">5.2 Pokazatelji uspješnosti</a>
<a href="#">5.3 Opis područja intervencije u okviru provedbenih mehanizama i popis projekata za provedbu strateških ciljeva željezničkog sustava</a>
<a href="#">5.3.1 Ključna područja intervencije za Strateški cilj 1: Održiv i konkurentan željeznički sustav</a>
<a href="#">5.3.2 Ključna područja intervencije za Strateški cilj 2: Integriran i intermodalan željeznički sustav</a>
<a href="#">5.3.3 Ključna područja intervencije za Strateški cilj 3: Siguran i dostupan željeznički sustav</a>
<a href="#">6 Indikativni financijski plan s prikazom financijskih pretpostavki za provedbu strateških ciljeva i projekata od važnosti za željeznički sustav</a>
<a href="#">7 Okvir za praćenje i vrednovanje</a>
<a href="#">7.1 Praćenje i izvještavanje</a>
<a href="#">7.2 Vrednovanje</a>
<a href="#">8 Osvrt na utjecaj Strategije na okoliš</a>
<a href="#">9 Prilog 1 – Analiza stanja – SWOT</a>
<a href="#">10 Prilog 2 – Sažetak provedenog postupka savjetovanja sa zainteresiranom javnošću</a>

## Popis tablica

[Tablica 1 Pokazatelji uspješnosti strateških ciljeva](#)

[Tablica 2 Veze između strateških ciljeva, ključnih potreba i ključnih intervencija](#)

[Tablica 3 Predviđeni izvori financiranja pojedinih ključnih intervencija](#)

## Skraćenice

BDP	Bruto domaći proizvod
BEMV	Elektrobaterijski vlak
B&R	Bike & ride 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	Future Railway Mobile Communication System
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	Park & ride 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

## Uvod

Strategija razvoja željezničkog sustava Republike Hrvatske od 2022. 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, velikog proširenja mreže velike brzine, te uvođenja ERTMS-a i europskog multimodalnog informacijskog, upravljačkog i platnog sustava, odnosno Strategije održive i pametne mobilnosti (Europska komisija, 2020.) koja ima za 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 strateškog planiranja i upravljanja razvojem Republike Hrvatske (NN 123/17), Uredbom o smjernicama za izradu akata strateškog planiranja od nacionalnog 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 strateškog planiranja (NN 6/19), Priručnikom o strateškom planiranju kojeg izdaje Koordinacijsko tijelo u sustavu strateškog 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 putem istraživanja, kao i konzultacija Ministarstva mora, prometa i infrastrukture s ključnim dionicima željezničkog sustava. Uz pomoć vanjskih konzultanata 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.

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 luka na unutarnjim plovnim putovima. 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 hrvatskog željezničkog sustava do 2032. godine. Uspostavljeni strateški okvir omogućuje upravljanje željezničkim sustavom usmjerenom na rezultate prema točno i logično utvrđenim ciljevima, potrebama i intervencijama.

Sadržajno, Strategija započinje prikazom utvrđene dugoročne vizije transformacije hrvatskog 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 daljnje prikupljanje/generiranje 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 Europskog zelenog dogovora, željeznica će morati preuzeti veći udio u putničkom i teretnom prijevozu u razdoblju trajanja Strategije.

## Vizija razvoja željezničkog sustava do 2032. godine

Dionici željezničkog sustava odredili su slijedeću 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. 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 utvrđenoj 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 Nacionalnog razvoja do 2030. godine.

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.

## 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 strateškog planiranja.

Ključne razvojne potrebe i potencijali željezničkog sustava predstavljaju glavne promjene koje je potrebno provesti u željezničkom sustavu u Hrvatskoj u cilju ostvarenja strateških ciljeva.

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.

### **1.1 Ključna potreba 1: Modernizirati i obnoviti željezničku mrežu**

<b>Obrazloženje</b>	<p>Godišnji troškovi održavanja, obnove i poboljšanja željezničke infrastrukture po kilometru linije u Hrvatska 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 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 izgradnje nove te modernizaciju postojeće željezničke infrastrukture. U narednom periodu očekuje se prijava novih projekata, nakon što se ispune svi preduvjeti.</p> <p>Obzirom na važeći zakonodavni okvir, priprema projekta za radove na izgradnji nove ili modernizacije postojeće željezničke infrastrukture traje u prosjeku 8 do 9 godina, a što iziskuje velike napore HŽI 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 stabilne izvore financiranja.</p> <p>Ukoliko se promatra potreba za održavanjem postojeće željezničke infrastrukture, dugogodišnje smanjenje potrebnih financijskih sredstava za održavanje ili 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 su privremena zatvaranja pojedinih dionica za promet vlakova ili do smanjenja najvećih dopuštenih brzina.</p> <p>Da bi se omogućio ravnomjeren razvoj željezničke mreže, a u cilju ravnomjernog regionalnog razvoja RH, pri izradi planova potrebno je voditi se jasnim ciljevima što se želi postići ulaganjima i koje koristi društvo ima od provedbe tog 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. Obzirom na složenost samih procesa, priprema dokumentacije za provođenje postupaka te provođenje postupka evaluacije pristiglih ponuda vrlo su bitni element. Dokumentacija o nabavi zajedno sa pripadajućim projektnim zadatkom i/ili tehničkim specifikacijama i troškovnicima trebala bi biti jasna i nedvojbena kako bi potencijalni ponuditelji bili u samom postupku upoznati sa predmetom usluga ili radova te bi se time smanjile mogućnosti žalbi i prolongacije postupaka.</p>
---------------------	---

	<p>Da bi se na željezničkim prugama održala kvalitetna razina usluge u putničkom i teretnom prometu potrebno je istu redovito i održavati. 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 obavljati radovi na održavanju. Međutim, postojeća financijska sredstva, a koja su u državnom proračunu planirana za održavanje, ne omogućavaju kvalitetnu razinu održavanja.</p> <p>Također, u narednom periodu 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 uzeti u obzir i klimatske promjene kako bi infrastruktura bila pripremljena na njih.</p> <p>Provedbom projekata omogućit će se provedba strateškog cilja 1. Strategije prometnog razvoja.</p>
<b>Izazov</b>	<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>

## 1.2 Ključna potreba 2: Modernizirati željeznički vozni park

<b>Obrazloženje</b>	<p>Kako bi se omogućilo podizanje energetske i ekološke učinkovitosti prometnog sustava (smanjenja individualnog prijevoza) potrebno je nastaviti modernizirati postojeći vozni park zamjenom postojećih vozila novima. Nova vozila (garniture) trebala bi biti na alternativni i hibridni pogon (vodik, baterijska, elektrobaterijska) i namijenjena za prometovanje željezničkim prugama koja nisu trenutno elektrificirana, niti planiraju biti nakon modernizacije, s obzirom na neopravdanost ulaganja. 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 kvalitetnijeg i optimiziranijeg prijevoza te smanjenje troškova održavanja.</p> <p>Prilikom provedbe projekata uzeti u obzir i klimatske promjene kako bi vozila bila pripremljena na njih.</p>
<b>Izazov</b>	<p>Osiguranje sredstava za nabavu suvremenih željezničkih vučnih i vučenih vozila za teretni prijevoz.</p> <p>Osiguranje sredstava za nabavu suvremenih željezničkih vučnih vozila (garnitura) i modernizacija vučenih vozila za putnički prijevoz.</p> <p>Usklađenje vozila sa zahtjevima interoperabilnosti.</p>

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

<b>Obrazloženje</b>	<p>Poboljšanje ekonomske i financijske održivosti željezničkih društava u državnom vlasništvu moguće je kroz podizanje njihove financijske i operativne učinkovitosti uz praćenje specifičnih pokazatelja učinka i rezultata rada uprava. Visoki operativni troškovi poslovanja javnih društava u željezničkom sustavu imaju za posljedicu njihov loš financijski položaj. Statistika EU ukazuje na činjenicu da je poslovanje hrvatskog željezničkog sustava u prosjeku na nižoj razini u gotovo svim pokazateljima učinkovitosti, efikasnosti 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 kroz godine 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 usporedi s ukupnim prihodom po zaposlenom u HŽ društvima tada je vidljivo da ostvareni prihod po zaposlenom u HŽC čini 34,15% republičkog prosjeka, u HŽI 30,48%, a u HŽPP 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. Poboljšanje financijske i operativne učinkovitost željezničkih društava u državnom vlasništvu moguće je postići jačanjem međusobne suradnje, učinkovitijim upravljanjem imovinom te usvajanjem i praćenjem smjernica korporativnog upravljanja Organizacije za ekonomsku suradnju i razvoj (OECD).</p>
<b>Izazov</b>	<p>Reorganizacija sustava upravljanja. Bolje iskorištavanje imovine. Racionalizacija operativnih troškova. Usklađenje dobne i kvalifikacijske strukture zaposlenika s razvojnim potrebama. Organiziranje međusobne suradnje društava.</p>

### 1.4 Ključna potreba 4: Poboljšanje kvalitete usluga željezničkog prijevoza

<b>Obrazloženje</b>	<p>Pouzdana i kvalitetna usluga putničkog prijevoza omogućena je jedino na području grada Zagreba, i to većinom u smjeru zapad – istok, dok na prilaznim prugama u pojedine dane u tjednu usluga je vrlo ograničena (prvenstveno nedjeljom). Na ostalom dijelu mreže ne postoji kvalitetan gradski ili prigradski prijevoz putnika. Većina službenih mjesta na mreži željezničkih pruga HŽI nije opremljena informacijsko – komunikacijskih sustavima za informiranje putnika o voznom redu vlakova i vremenima dolazaka/odlazaka, već se vozni red nalazi u tiskanom obliku za to predviđenim oglasnim pločama.</p> <p>Sustav informiranja putnika potrebno je ugraditi u svim frekventnijim službenim mjestima s obzirom 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</p>
---------------------	--

	<p>ugraditi sustave informiranja u vlakove.</p> <p>Uvođenjem prilagođenih vozni redova vlakova, integracije sa drugim oblicima javnog prijevoza putnika (cestovnog) omogućit će povećanje konkurentnosti.</p> <p>U teretnom prijevozu, najveći generator tereta je luka Rijeka, dok ostale luke (morske i unutarnji plovni putovi) imaju vrlo mali udio. U pogledu postojećeg prijevoza, najveći udio u prijevozu ima tranzitni promet na postojećim koridorima.</p> <p>Uvođenjem novih usluga, zajedno sa gospodarskim subjektima koji obavljaju veliki teretni rad, moguće je povećati udio teretnog prijevoza željeznicom u odnosu na cestovni, naročito na većim udaljenostima na kojima je ovakav oblik prijevoza jeftiniji od cestovnog. 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 se većinom odnose na zajednički nastup svih zainteresiranih dionika radi zajedničke ponude usluga „od vrata do vrata“, radi skraćivanja vremena prijevoza, smanjenje 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 svoju odredišta. Kao i modernizirati postojeći vozni park zamjenom postojećih vozila novima.</p> <p>U teretnom prijevozu je s velikim gospodarskim objektima potrebno je ponuditi nove usluge radi prebacivanja prijevoza sa ceste na željeznicu. Prebacivanjem prijevoza sa ceste na željeznicu, povećava se udio ekološki prihvatljivijeg prijevoza u odnosu na cestovni.</p> <p>Prilikom provedbe projekata uzeti u obzir i klimatske promjene kako bi infrastruktura vozila bila pripremljena na njih.</p>
<b>Izazov</b>	<p>Uvođenje novih usluga prilagođenih korisnicima.</p> <p>Unaprjeđenje tarifnih modela.</p> <p>Nastavak integracije sa 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>

### 1.5 Ključna potreba 5: Smanjiti negativan utjecaj na okoliš

<b>Obrazloženje</b>	<p>Službena mjesta moraju biti opremljeni 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 periodu postojeću mijenjati novom LED rasvjetom. Potrebno je prema Programu energetske obnove lokacija pod upravljanjem i u vlasništvu HŽI sprovesti energetska obnova 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 koje koriste tehničke/servisne službe.</p> <p>Za potrebe punjenja vozila neophodna je izgradnja punionica, kao</p>
---------------------	---

	<p>i instaliranje solarnih elektrana.</p> <p>Prilikom provedbe projekata uzeti u obzir i klimatske promjene kako bi infrastruktura i vozila bila pripremljena na njih.</p>
<b>Izazov</b>	<p>Osiguravanje odgovarajućih sredstava u državnom proračunu (ili strateškog partnera) za provedbu mjera poboljšanja energetske učinkovitosti objekata i infrastrukture.</p> <p>Osiguravanje suglasnosti/ dokumentacije za obnovu zaštićenih objekata.</p>

### 1.6 Ključna potreba 6: Osigurati uvjete za integrirani urbani prijevoz putnika

<b>Obrazloženje</b>	<p>Javni prijevoz putnika u željezničkom prijevozu ne može samostalno ponuditi kvalitetniju uslugu javnog prijevoza bez podrške i integracije sa javnim i privatnim autobusnim prijevoznicama. Svaki dionik javnog 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 integriranog prijevoza putnika, uspostaviti kvalitetan P&amp;R, B&amp;R sustav za korisnike individualnog prijevoza.</p> <p>Zakonskim i podzakonskim aktima treba regulirati integrirani urbani prijevoz i utvrditi jasne uloge i odgovornosti svih dionika, prvenstveno prometnih uprava.</p>
<b>Izazov</b>	<p>Izrada i donošenje cjelovite regulative o integriranom urbanom prijevozu.</p> <p>Utvrđivanje jasnih uloga i odgovornosti dionika u sustavu integriranog urbanog prijevoza.</p> <p>Osiguravanje odgovarajuće infrastrukture za uspostavu integriranog urbanog prijevoza.</p> <p>Prenamjena službenih mjesta u čvorišta integriranog prijevoza putnika.</p>

### 1.7 Ključna potreba 7.: Izgraditi/poboljšati infrastrukturu za intermodalni prijevoz

<b>Obrazloženje</b>	<p>Ne postoje logistički centri u unutrašnjosti koji omogućavaju pristup svim prijevoznicama (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 dovoljnog broja vagona za ukrcaj/iskrcaj tereta.</p> <p>Kvalitetne usluge te terminali omogućit će povećanje udjela željezničkog prijevoza te smanjenje troškova prijevoza, naročito na duljim relacijama.</p> <p>Predvidjeti centre na području ili u okolici Zagreba, Splita, Vinkovaca, Varaždina, Križevaca. Lokacije utvrditi sukladno stvarnim potrebama i obzirom na kvalitetnu prometnu povezanost sa željezničkom i cestovnom infrastrukturom.</p>
<b>Izazov</b>	<p>Unaprjeđenje mreže intermodalnih terminala s razvojem usluga.</p>

Izgradnja novih intermodalnih terminala.
--

### 1.8 Ključna potreba 8: Osigurati interoperabilnost željezničke mreže

<b>Obrazloženje</b>	<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. Osnovni zahtjevi mogu se sažeti kao sigurnost, pouzdanost i dostupnost, zdravlje, zaštita okoliša, tehnička usklađenost i dostupnost.</p> <p>Jedna od bitnih uloga TSI je 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 otvorenih pitanja.</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 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, CSM i TSI.</p>
<b>Izazov</b>	<p>Uspostava interoperabilnosti željezničkih infrastrukturnih podsustava.</p> <p>Usklađenje i smanjenje nacionalnih tehničkih i sigurnosnih pravila.</p> <p>Usklađenje i smanjenje broja internih akata upravitelja infrastrukture i prijevoznika.</p>

### 1.9 Ključna potreba 9: Optimizacija i racionalizacija željezničke mreže, u skladu s mogućnostima i potrebama jedinica lokalne i regionalne samouprave

<b>Obrazloženje</b>	<p>Potreba za racionalizacijom troškova proizlazi iz procjene prometa i prometnih potencijala većeg 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 putničkog i teretnog 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 ograničenog prometa ili izvan prometa iznose 13,57 milijuna kuna, i to kako slijedi zasebno po željezničkim prugama:</p>
---------------------	--

	<ul style="list-style-type: none"> <li>•M606 Knin – Zadar – 3,2 mil kn</li> <li>•R103 Knin – Ličko Dugo Polje – Dg – 0,044 mil kn</li> <li>•R104 Vukovar B.N. – Erdut – Dg – 2,23 mil kn</li> <li>•L102 S. Marof – Kumrovec – 2,28 mil kn</li> <li>•L205 Nova Kapela-Batrina – Našice – 5,4 mil kn</li> <li>•L207 Bizovac – Belišće – 257,83 tisuće kn</li> <li>•L210 Sisak – Caprag – Petrinja – 127,3 tisuće kn</li> <li>•L213 Lupoglav – Raša, dionica Učka – Raša – 29,1 tisuće kn.</li> </ul> <p>Preduvjet ispunjenja potrebe racionalizacije troškova je 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.</p> <p>Stoga će se prilagoditi razina usluge željezničkog i integriranog prometa, integracija željezničkog i cestovnog 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 putničkog prometa lokalnim zajednicama u slučaju obustave usluge željezničkog prijevoza korištenjem pogodnosti „javnog prijevoza na zahtjev“, te povećati stopa obnove osnovne željezničke mreže prijenosom sredstava iz jednog dijela mreže u drugi.</p>
<b>Izazov</b>	<p>Racionalizacija troškova željezničke mreže uz uvažavanje značaja prometne povezanosti za ravnomjeran razvoj regija.</p> <p>Osiguravanje dostupnosti alternativnog prijevoza u slučaju ukidanja željezničkih pruga.</p>

### 1.10 Ključna potreba 10: Unaprijediti organizacijske (administrativne) kapacitete u željezničkom sustavu

<b>Obrazloženje</b>	<p>Tehničke i organizacijske vještine radnika u željezničkom sustavu, posebice mladih, usklađuju se s potrebama modernog željezničkog sustava baziranog na znanju, kvaliteti, održivom upravljanju te upotrebi novih (digitalnih) tehnologija. U željezničkom prijevozu u Hrvatskoj u 2020. godini bilo je zaposleno 8.307 osoba što predstavlja smanjenje za čak 34% u odnosu na podatke iz 2010. godine (DZS, 2021). Ovi trendovi su posljedica 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 putničkog i teretnog). Čak preko 50% ukupno zaposlenih ima prosječnu životnu dob od 51-60 godina, a prosječna stručna sprema je srednja stručna sprema, pri čemu čak 80% zaposlenih ima srednju i nižu stručnu sprema. Prosječna bruto plaća je u 2021. godini iznosila 11.432,73 kn (HŽI), 11.122,52 kn (HŽPP) i 10.834,36 (HŽ Cargo), što je za 11%-12% 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</p>
---------------------	--

	<p>nedostatka stručnog 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, obzirom 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 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 postojećeg osoblja i novozaposlenih u skladu s njihovim specifičnim potrebama. Ovo se posebice odnosi na obrazovanje mladih s obzirom da trenutni formalni sustav obrazovanja ne prati u dovoljnoj mjeri tehnološke promjene u poslovnom okruženju.</p>
<b>Izazov</b>	<p>Osigurati kvalitetnu radnu snagu u željezničkom sustavu sukladno potrebama modernog željezničkog sustava.</p> <p>Uvođenje sustava nagrađivanja.</p>

### 1.11 Ključna potreba 11: Unaprijediti tehničke kapacitete u željezničkom sustavu

<b>Obrazloženje</b>	<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.</p> <p>U putničkom prijevozu nedostaju kvalitetne lokacije za čišćenje, njegu, gariranje i održavanje garnitura. Postojeći kapaciteti su nedostadni i neadekvatni za obavljanja kvalitetnih radnji, stoga je potrebno analizirati i definirati lokaciju novog 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 putničkog prijevoza. Lokacija novog centra trebao bi biti Zagreb RK obzirom na svoje postojeće kapacitete i da sa na njegovom području već nalaze kako kolosiječni kapaciteti tako i objekti koji se mogu koristiti za tu namjenu, a prvenstveno radi broja vozila koje se planiraju nabaviti. Prilikom preseljenja na novu lokaciju, organizacijski voditi računa o tome da se smanji broj loko-vožnji na relaciji do Zagreb Gk obzirom na troškove pristupa infrastrukturi.</p> <p>Osim na području Zagreba modernizirati kapacitete za čišćenje i njegu na području drugih regija.</p> <p>Prilikom provedbe projekata uzeti u obzir i klimatske promjene kako bi infrastruktura bila pripremljena na njih.</p>
<b>Izazov</b>	<p>Poboljšanje tehničke opremljenosti i kapaciteta upravitelja infrastrukture.</p> <p>Ulaganja u objekte za održavanje prijevoznih kapaciteta (logistički centri prijevoznika).</p>

### 1.12 Ključna potreba 12: Reorganizacija upravljanja željezničkim sustavom

<b>Obrazloženje</b>	Analizom stanja željezničkog sustava u Republici Hrvatskoj u dijelu ocjene učinkovitosti upravljanja željezničkim sustavu 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. O cjena je provedena u području upravljanja željezničkim sustavom na razini javne politike, upravljanja željezničkim društvima te planiranja ulaganja i financiranja. Nedostatak adekvatnog višegodišnjeg planskog ulaganja onemogućava predvidivost financiranja i poslovanja željezničkih društava.
<b>Izazov</b>	Uspostava učinkovitog i efikasnog organizacijskog sustava razvoja i upravljanja željezničkim sustavom baziran na ostvarenju rezultata. Reorganizacija upravljanja željezničkim sustavom u skladu sa smjernicama korporativnog upravljanja Organizacije za ekonomsku suradnju i razvoj (OECD). Poboljšanje kvalitete strateškog planiranja u pripremi i provedbi javnih politika u području upravljanja željezničkom infrastrukturom. Smanjenje političkog utjecaja na strateško planiranje modernizacije i održavanja.

### 1.13 Ključna potreba 13: Povećati sigurnost i pouzdanost usluga željezničkog prijevoza

<b>Obrazloženje</b>	U sadašnjim uvjetima, na mreži pruga HŽI ne postoji implementiran sustav ERTMS. Postojeći SS uređaji na većini željezničkih pruga stari su više od 30 godine, zastarjele su tehnologije (mehanički ili relejni). Komunikacija strojovođa – prometnik na željezničkim prugama, a na kojima postoji, odvija zastarjelim analognim sustavom čije vijek trajanja je izašao, a pouzdanost u radu niska. 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. Samo na 52,3 km željezničkih pruga ugrađen je ETCS razine 1. Sastoji se od ETCS, i GSM-R/FRMCS te operativnih pravila. GSM-R/FRMCS omogućuje glasovnu komunikaciju za strojovođe i prometnike te pruža prijenos podataka za ETCS. SS i TK zamijeniti novima u sklopu projekata željezničke infrastrukture radi omogućavanja interoperabilnosti infrastrukturnog podsustava. Digitalizacija i automatizacija željezničke infrastrukture jedan su od najvažnijih čimbenika u postizanju učinkovitosti, sigurnosti i točnosti željezničkoga putničkog prijevoza. Ugradnja novih suvremenih SS i TK omogućit će uvođenje središnjeg upravljanja prometom daljinski iz jednog mjesta, omogućiti racionalizaciju osoblja organizacije i regulacije prometa
---------------------	--

	vlakova.
<b>Izazov</b>	Uvođenje ERTMS. Izgradnja Centra središnjeg upravljanja prometom. Racionalizacija osoblja u organizaciji i regulaciji prometa vlakova. Zamjena postojećeg analognog sustava komunikacija novi digitalnim.

## Odnos prema općem strateškom okviru NRS

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

Strateški ciljevi Strategije u skladu su sa važećom NRS s 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 efikasnost i klimatsku neutralnost željezničkog sustava, kao i digitalizaciju usluga i nadzora sustava čime se doprinosi razvojnog smjeru NRS u pogledu zelene i digitalne tranzicije.

#### • Strateški cilj 10. „Održiva mobilnost”

Ciljevima Strategije se planira ostvariti održiv, konkurentan, integriran, intermodalan, siguran i dostupan željeznički sustav što omogućuje i ostvarenje 10. strateškog cilja NRS vezanog 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 regionalnog 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 te promicanje integriranog urbanog prijevoza, što doprinosi ostvarenju prioriteta provedbe NRS 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”

Kroz oživljavanje domaćeg i međunarodnog prijevoza putnika željeznicom te iskorištenja potencijala hrvatskih luka u kontekstu povezivanja s međunarodnim tržištima putem željeznice koje se planira ostvariti ciljevima Strategije, doprinijet će se ostvarenju 8. cilja NRS s obzirom 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.

# Strateški ciljevi željezničkog sustava i ključna područja intervencija

## 1.14 Strateški ciljevi željezničkog sustava

Kako bi se ostvarila dugoročna vizija razvoja željezničkog sustava utvrđena su 3 strateška cilja razvoja željezničkog sustava do 2032. godine:

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

Održivost i konkurentnost željezničkog sustava planira se postići kroz modernizaciju i obnovu željezničke mreže i voznog parka, smanjenje utjecaja infrastrukture i voznog parka na okoliš, poboljšanje usluga željezničkog prijevoza, kao i samu održivost poslovanja željezničkih društava. Ovim strateškim ciljem doprinosi se ostvarenju dugoročne vizije razvoja Strategije u pogledu postizanja energetske efikasnosti, ekološke prihvatljivosti, konkurentnosti i održivosti željezničkog sustava. Cilj odražava usmjerenost k provedbi ciljeva održivog razvoja (UN Agenda 2030), a posebno cilja 9. (Izgraditi prilagodljivu infrastrukturu, promovirati uključivu i održivu industrijalizaciju i poticati inovativnost). Postizanjem strateškog cilja doprinijet će se digitalnoj transformaciji te poboljšanju energetske učinkovitosti i postizanju klimatske neutralnosti željezničkog sustava, odnosno doprinijet će se ostvarenju Razvojnog smjera 3. "Zelena i digitalna tranzicija" NRS-a 2030.

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

Integrirani i intermodalni željeznički sustav omogućit će se osiguravanjem odgovarajućih uvjeta za uspostavu funkcionalnog integriranog urbanog prijevoza putnika te izgradnjom infrastrukture za intermodalni prijevoz roba uz ispunjavanje zahtjeva za interoperabilnost željezničkih infrastrukturnih podsustava na području Republike Hrvatske. Strateškim ciljem se 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 i provedbi cilja 9. održivog razvoja UN Agende 2030.

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

Sigurnost i dostupnost željezničkog sustava, kao jedan od strateških ciljeva ove Strategije, postići će se kroz povećanje sigurnosti i pouzdanosti usluga željezničkog prijevoza, optimizaciju željezničke mreže u skladu s mogućnostima i potrebama jedinica lokalne i regionalne samouprave te unaprjeđenje upravljanja i kapaciteta u željezničkom sustavu. Ostvarenjem ovog cilja doprinosi se ostvarenju dugoročne vizije razvoja Strategije u pogledu sigurnosti i ekonomičnosti željezničkog sustava. Digitalizacijom upravljanja te optimizacijom i racionalizacijom željezničkog prometa i poslovanja željezničkih društava osigurava se doprinos ostvarenju razvojnog smjera NRS vezanog za zelenu i digitalnu tranziciju i ciljeve održivog razvoja UN Agende 2030.

## 1.15 Pokazatelji uspješnosti

S ciljem da se osigura uspješnost provedbe Strategije, za svaki strateški cilj utvrđeni su mjerljivi pokazatelji uspješnosti (pokazatelji učinka) koji omogućuju praćenje, izvješćivanje i vrednovanje uspješnosti u postizanju utvrđenog 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
----------------	-------------------	--------------------	------------------------	----------------

<b>STRATEŠKI CILJ I.: ODRŽIV I KONKURENTAN ŽELJEZNIČKI SUSTAV</b>	Udio moderniziranih željezničkih pruga u ukupnoj željezničkoj mreži RH (%)	0,6	7,87	HŽI
	Udio obnovljenih željezničkih pruga u ukupnoj željezničkoj mreži RH (%)	1,83	15,3	HŽI
	Udio ostvarene produktivnosti po zaposlenom u društvima HŽ-a u ukupno ostvarenoj produktivnosti po zaposlenome u RH	36% (2020)	50%	MMPI
	Udio ulaganja u željezničku infrastrukturu u BDP-u	0,25% (2020)	0,40%	MMPI
<b>STRATEŠKI CILJ II.: INTEGRIRAN INTERMODALAN ŽELJEZNIČKI SUSTAV</b>	OI.02.11.28 Željeznički promet - ukupni godišnji prijevoz putnika (mil.)	13,5 (2021)	20	MMPI
	Udio željeznice u modalnoj podjeli prijevoza putnika	2,4 (2019.)	8	MMPI
	Udio željeznice u modalnoj podjeli teretnog prometa	24,4 (2020.)	35	MMPI
<b>STRATEŠKI CILJ III.: SIGURAN I DOSTUPAN ŽELJEZNIČKI SUSTAV</b>	Udio izvanrednih događaja u željezničkom prometu u ukupnom broju prometnih nesreća	0,26% (2020.)	0,2%	HŽI
	Zakašnjenja vlakova za prijevoz putnika (na 100 km)	5,75 (2020.)	4,6	HŽI, HŽPP
	Zakašnjenja vlakova za prijevoz tereta (na 100 km)	140 (2020.)	90	HŽI

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

Slijedeća tablica prikazuje pregled veza između tri strateška cilja, trinaest ključnih potreba te predviđenih ključnih intervencija kojom 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 potencijalnog doprinosa ostvarenju strateških ciljeva.

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

Naziv strateškog cilja:	Ključne potrebe:	Ključna područja Intervencije:
<b>SC1. ODRŽIV I KONKURENTAN ŽELJEZNIČKI SUSTAV</b>	KP 1: Modernizirati i obnoviti željezničku mrežu	1.1. Izmjenama zakonodavnog okvira ubrzati pripremu i provedbu projekata modernizacije željezničke infrastrukture 1.2. Uspostavljanje trajnog izvora financiranja modernizacije, obnove i održavanja postojeće željezničke infrastrukture 1.3. Ulaganja u modernizaciju i obnovu željezničke mreže
	KP 2: Modernizirati željeznički vozni park	1.4. Nabava suvremenih željezničkih vučnih i vučenih vozila

	<p>KP 3: Poboljšati ekonomsku i financijsku održivost javnih željezničkih društava</p>	<p>1.5. Optimizacija upravljačkih i organizacijskih funkcija željezničkog sustava  1.6. Usklađivanje poslovnih planova željezničkih društava i strateškog okvira za razvoj željeznice  1.7. Gospodarsko iskorištavanje suvišne željezničke infrastrukture  1.8. Pronalaženje strateškog partnera za društvo HŽ Cargo  1.9. Poticanje većeg korištenja prijevoza željeznicom</p>
	<p>KP 4: Poboljšati konkurentnost željezničkog prijevoza</p>	<p>1.10. Poboljšanje usluga javnog putničkog prijevoza prilagođenih zahtjevima tržišta  1.11. Rješavanje problematike uskih grla</p>
	<p>KP 5: Smanjiti negativan utjecaj na okoliš</p>	<p>1.12. Povećanje energetske učinkovitosti željezničke infrastrukture</p>
<p><b>SC2. INTEGRIRAN I INTERMODALAN ŽELJEZNIČKI SUSTAV</b></p>	<p>KP 6: Osigurati uvjete za integrirani urbani prijevoz putnika</p>	<p>2.1. Donošenje zakonske regulative kojom se uređuje integrirani prijevoz putnika  2.2. Podrška integraciji gradskog i prigradskog prijevoza</p>
	<p>KP 7.: Izgraditi/poboljšati infrastrukturu za intermodalni prijevoz</p>	<p>2.3. Osigurati pristup željezničkih kolosijeka lukama i zračnim terminalima  2.4. Unaprjeđenje mreže intermodalnih terminala s razvojem usluga</p>
	<p>KP 8: Osigurati interoperabilnost željezničke mreže</p>	<p>2.5. Uspostava interoperabilnosti željezničkih infrastrukturnih podsustava</p>
<p><b>SC3. SIGURAN I DOSTUPAN ŽELJEZNIČKI SUSTAV</b></p>	<p>KP 9: Optimizacija i racionalizacija željezničke mreže, u skladu s mogućnostima i potrebama jedinica lokalne i regionalne samouprave</p>	<p>3.1. Poboljšati regionalnu i lokalnu povezanost putnika željeznicom</p>
	<p>KP 10: Unaprijediti organizacijske (administrativne) kapacitete u željezničkom sustavu</p>	<p>3.2. Uvođenje naprednih sustava upravljanja ljudskim resursima  3.3. Provedba programa stipendiranja za osobe koje se obrazuju za rad u željezničkom sustavu  3.4. Modernizacija studijskih i obrazovnih programa za osposobljavanje u željezničkom sustavu  3.5. Jačanje ljudskih potencijala u okviru željezničkog sustava (centri kompetentnosti)</p>
	<p>KP 11: Unaprijediti tehničke kapacitete u željezničkom sustavu</p>	<p>3.6. Poboljšanje tehničke opremljenosti i kapaciteta upravitelja infrastrukture  3.7. Ulaganja u objekte za održavanje prijevoznih kapaciteta (logistički centri prijevoznika)</p>

	KP 12: Reorganizacija upravljanja željezničkim sustavom	3.8. Usvajanje smjernica za korporativno upravljanje OECD-a u društvima u željezničkom sustavu
	KP 13: Povećati sigurnost i pouzdanost usluga željezničkog prijevoza	3.9. Uvođenje ERTMS 3.10. Uvođenje središnjeg upravljanja prometom (centri središnjeg upravljanja prometom)

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

Ključna područja intervencije
1.1. Izmjenama zakonodavnog okvira ubrzati pripremu i provedbu projekata modernizacije željezničke infrastrukture
1.2. Uspostavljanje trajnog 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. Optimizacija upravljačkih i organizacijskih funkcija željezničkog sustava
1.6. Usklađivanje poslovnih planova željezničkih društava i strateškog okvira za razvoj željeznice
1.7. Gospodarsko iskorištavanje suvišne željezničke infrastrukture
1.8. Pronalaženje strateškog partnera za društvo HŽ Cargo
1.9. Poticanje većeg korištenja prijevoza željeznicom
1.10. Pобољшanje usluga javnog putničkog prijevoza prilagođenih zahtjevima tržišta
1.11. Rješavanje problematike uskih grla
1.12. Povećanje energetske učinkovitosti željezničke infrastrukture

### 1.16.1.1 Izmjenama zakonodavnog okvira ubrzati pripremu i provedbu projekata modernizacije željezničke infrastrukture

<b>Opis</b>	<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 važećeg zakonodavnog okvira izdvajaju se linijski infrastrukturni projekti od interesa za RH kao zasebna kategoriju kako bi se maksimalno ubrzala realizacija takvih projekata, a u skladu sa važećim direktivama.</p> <p>Obzirom na važeći zakonodavni okvir, priprema projekta za radove traje u prosjeku 8 do 9 godina, a što iziskuje velike napore HŽI za traženje produljenja postojećih UDBS i utječe na realizaciju ugovora sa izvršiteljima. U pojedinim slučajevima potrebno je fazirati projekat iz jednog u drugi Operativni program, ili čak do raskida postojećih UDBS 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 prostorno planskom dokumentacijom jedinica lokalne i regionalne samouprave. U pojedinim slučajeva dolazi do</p>
-------------	---

	<p>odstupanja trasa i nepoklapanja između planova nižeg reda od onih višeg reda. Radi usklađenja potrebno je pokrenuti postupke izmjene prostorno planske dokumentacije, a što je postupak koji u pojedinim slučajevima traje i nekoliko godina. Da bi se otklonile te administrativne prepreke potrebno je usvojiti Prostorni plan 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 takvog vremenskog trajanja je i nekvalitetna dokumentacija neophodna za provedbu postupka od strane Ugovaratelja.</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, osigurati stabilne izvore financiranja, bilo da se radi o projektima financiranim iz fondova EU, 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 po dva zasebna zakona i čije procedure iziskuju određene vremenske periode. Prilikom provedbe ovih procedura, ukoliko je predviđeno, provodi se i probni rad pojedinih dijelova i/ili podsustava, a sadašnjim zakonskim aktima nije jasno propisano koliko traju što može odužiti periode trajanja ugovora i do dvije godine od završetka radova.</p> <p>Potrebno je jasno propisati procedure vezane za puštanje podsustava u uporabu sa jasno definiranim rokovima procedura i probnog 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. 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>
<b>Poveznica ključnim potrebama</b>	<b>s</b> Ključna potreba 1: Modernizirati i obnoviti željezničku mrežu

### 1.16.1.2 Uspostavljanje trajnog izvora financiranja modernizacije, obnove i održavanja postojeće željezničke infrastrukture

<b>Opis</b>	<p>Da bi se projekti planirani u mjerama za željezničku infrastrukturu ostvarili potrebno je osigurati trajne izvore financiranja.</p> <p>Iako je većina projekata financirana iz fondova EU (OP ili CEF) HŽI mora osigurati dio financijski sredstva radi pripreme i/ili provedbe projekta.</p> <p>Ukoliko se pojedini projekt započeo prije potpisa UDBS potrebno je osigurati financijska sredstva za provedbu projekta do povrata prihvatljivih troškova. Većinom su to</p>
-------------	---

	<p>sredstva iz državnog proračuna ili iz kreditnog zaduženja. U takvim slučajevima na godišnjoj razini potrebno je osigurati dostatna financijska sredstva kako projekt ne bi došao u fazu čekanja i prolongiranja njegove 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 imovinsko – pravnih odnosa) budući da iznosi se utvrđuju putem vještačenja i samim time mogu premašiti planirana sredstva. U takvim slučajevima potrebno je omogućiti nadoknadu takvih sredstva radi planirane provedbe projekta. Kod projekata financiranih iz EU fondova postoje uvjeti, odnosno načini na koji se podnose zahtjevi za nadoknadom sredstava. U projektima sufinanciranim iz OP moguće je potraživati sredstva i na mjesečnoj razini, ali za projekte iz CEF-a zahtjevi se podnose jednom godišnje. Osim navedenog, 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 „tijek 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, potrebno je od strane nadležnih ministarstva osigurati ta potrebna sredstva, a koja će, nakon isplate od strane CINEA, biti vraćena ili u državni proračun ili zatvoriti kreditno zaduženje.</p> <p>Osigurat će se stabilan izvor financiranja od strane nadležnih ministarstava u vidu fonda kako bi se omogućila likvidnost projekata u takvim slučajevima.</p> <p>Za razliku od modernizacije, obnova i održavanje željezničke infrastrukture nije prihvatljiv trošak i samim time potrebno ga je osigurati iz državnog proračuna ili putem kreditnih zaduženja.</p> <p>Obzirom na stanje mreže, a 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 okviru proračunskih mogućnosti te kreditiranjem iz javnog i privatnog sektora u minimalnom iznosu od 20% godišnje po stalnim cijenama.</p>
<b>Poveznica ključnim potrebama</b>	<b>s</b> Ključna potreba 1: Modernizirati i obnoviti željezničku mrežu

### 1.16.1.3 Ulaganja u modernizaciju i obnovu željezničke mreže

<p><b>Opis</b></p>	<p>Modernizacija željezničke mreže na Koridorima Osnovne mreže i Osnovnoj mreži je prioritet 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, smanjiti utjecaj na okoliš, osigurati će kvalitetnije usluge u prijevozu putnika i tereta. Također, s obzirom da je željeznički prijevoz i okosnica integriranog i intermodalnog prijevoza omogućit će kvalitetnu integriranost i održivu mobilnosti.</p> <p>Moderna željeznička infrastruktura ujedno znači i interoperabilna što omogućava smanjenje troškove organizacije i regulacije prometa, povećanje kapaciteta, usklađenost sa Tehničkim specifikacijama za interoperabilnost željezničkih infrastrukturnih podsustava željezničke mreže, 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 uzeti u obzir i klimatske promjene kako bi infrastruktura bila pripremljena na njih.</p>
<p><b>Poveznica ključnim potrebama</b></p>	<p>s Ključna potreba 1: Modernizirati i obnoviti željezničku mrežu</p>

#### 1.16.1.4 Nabava suvremenih željezničkih vučnih i vučenih vozila

<p><b>Opis</b></p>	<p>Većina voznog parka HŽPP-a je stara i uskoro će dosegnuti kraj životnog vijeka, što zahtjeva značajna ulaganja u modernizaciju voznog parka uz korištenje nisko ugljičnih izvora energije i pogonskih sustava kao prioriteta.</p> <p>Na željezničkim prugama na području Istre i Dalmacije prijevoz putnika obavlja se DMV. Obzirom na ulaganja u željeznička vozila potrebno je na prugama od Ogulina do Splita te Perković – Šibenik i Knin – Zadar uvesti prometovanje vlakovima na alternativna i hibridna vozila. 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 se nalazi u Kontinentalnoj Hrvatskoj i nastavlja se na elektrificirane željezničke pruge. Korištenjem BEMV na takvim prugama, cjelokupni vozni park bi bio 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 za tržišta usluga, te nabaviti nove vagone za intermodalni prijevoz.</p>
--------------------	--

		Prilikom provedbe projekata uzeti u obzir i klimatske promjene kako bi vozila bila pripremljena na njih.
<b>Poveznica ključnim potrebama</b>	<b>s</b>	Ključna potreba 2: Modernizirati željeznički vozni park

#### 1.16.1.5 Optimizacija upravljačkih i organizacijskih funkcija željezničkog sustava

<b>Opis</b>		<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 upravljanja sustavom naglašena je potreba jačanja upravljačke i koordinatorske uloge MMPI-a kao predstavnika javnog sektora za obavljanje sljedećih funkcija:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Vlasnika željezničke infrastrukture odgovornog za promjene i razvoj željezničke mreže Republike Hrvatske</li> <li>b) Promotora politike željezničkog prijevoza kao integralnog dijela prijevoznikog sektora</li> <li>c) Donositelja nezavisnog regulatornog okvira za željeznički sustav u skladu s propisima Europske unije</li> <li>d) Ugovaratelja usluga javnog prijevoza u željezničkom sustavu.</li> </ul> <p>Jačanjem koordinatorske uloge MMPI-a 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-a u svojstvu upravitelja željezničke infrastrukture, kao i ugovorni odnos između države i HŽPP-a u svojstvu pružatelja usluga javnog prijevoza putnika (PSO). Uspostavljena stručna radna skupina unutar MMPI pružit će podršku aktivnostima reforme željezničkog sustava.</p> <p>Glavni alat upravljanja željezničkom infrastrukturom su 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) zaduženog za donošenje 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, predvidivost financiranja i dugoročnog planiranja.</p> <p>Upravitelj željezničke infrastrukture, HŽI, će provesti reorganizaciju funkcija održavanja, upravljanja prometom i vođenja investicijskih infrastrukturnih projekata. Reorganizacijom se društvo Pružne građevine (PG) izdvaja iz HŽI radi samostalnog i neovisnog poslovanja.</p> <p>Svi poslovni subjekti željezničkog sustava u Republici Hrvatskoj bit će komercijalno ustrojeni i spremni odgovoriti na zahtjeve tržišta.</p>
<b>Poveznica ključnim</b>	<b>s</b>	Ključna potreba 3: Poboljšati ekonomsku i financijsku održivost javnih željezničkih društava

potrebama	
-----------	--

### 1.16.1.6 Usklađivanje poslovnih planova željezničkih društava i strateškog okvira za razvoj željeznice

<b>Opis</b>	<p>Željeznička društva u vlasništvu RH dužna su izraditi nove poslovne planove u skladu sa Sektorskom strategijom, Nacionalnim planom razvoja ŽI i Nacionalnim planom UIŽP 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 efikasnosti, koja povećava učinkovitost trošenja javnih sredstava. Ključni pokazatelji obuhvaćaju sljedeće:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• financijski pokazatelji koji odražavaju temeljnu financijsku stabilnost (produktivnost po zaposlenome, koeficijent financijske stabilnosti, koeficijent tekuće likvidnosti)</li><li>• pokazatelji efikasnosti (broj radnika po kilometru pruge, vlak km po radniku, putnički kilometri, teretni promet u vlak kilometrima)</li><li>• pokazatelji razvoja i održavanje željezničke infrastrukture (prosječna dopuštena infrastrukturna brzina na prugama u uporabi, broj kilometara obnovljenih i moderniziranih pruga i novoizgrađenih pruga)</li><li>• Pokazatelji poticanja željezničkog prometa (povećanje broja prevezenih putnika, realizacija voznog reda na dionicama pokrivenim PSO ugovorima)</li></ul> <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. 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 od strane Ministarstva financija odnosno Sabora. Strategija financiranja osigurava višegodišnje kapitalno planiranje infrastrukturnih ulaganja i ulaganja u obnovu željezničkih vozila te održivost sustava u cjelini.</p>
<b>Poveznica ključnim potrebama</b>	s Ključna potreba 3: Poboljšati ekonomsku i financijsku održivost javnih željezničkih društava

### 1.16.1.7 Gospodarsko iskorištavanje suvišne željezničke infrastrukture

<b>Opis</b>	Javna željeznička društava raspolažu ili upravljaju značajnom imovinom i infrastrukturom koja trenutno nema
-------------	---

		<p>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 sa JLP(R)S i ministarstvom nadležnim za državnom imovinom potrebno je definirati potrebu objekata izvan uporabe kako bi se uklonile ili dale 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>
<b>Poveznica ključnim potrebama</b>	<b>s</b>	Ključna potreba 3: Poboljšati ekonomsku i financijsku održivost javnih željezničkih društava

#### 1.16.1.8 Pronalaženje strateškog partnera za društvo HŽ Cargo

<b>Opis</b>		<p>Temeljem procjene operativnog i financijskog poslovanja društva, stanja imovine i tržišta teretnog prijevoza za društvo HŽC preporuča se pronalaženje strateškog partnera.</p> <p>Pronalaskom strateškog partnera očekuje se konsolidacija društva, zadržavanje udjela prijevoza u ukupnom prijevozu, uvođenje novih usluga i širenje na druga tržišta.</p> <p>Očekuje se i modernizacija postojećeg voznog parka vučnih i vučenih vozila u skladu s Ključnim područjem intervencije 1.4.</p>
<b>Poveznica ključnim potrebama</b>	<b>s</b>	Ključna potreba 3: Poboljšati ekonomsku i financijsku održivost javnih željezničkih društava

#### 1.16.1.9 Poticanje većeg korištenja prijevoza željeznicom

<b>Opis</b>		<p>Naknade za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta smatraju se bitnim elementom upravljanja i regulacije željezničkog prometa te važnim instrumentom poticaja prelaska s cestovnog 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 povoljne 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 konzistentnog zakonodavnog okvira vezanog na usklađivanje naknada s drugim načinima prijevoza kao i smanjenje broja dozvola za provoz koje se dodjeljuju stranim prijevoznicima u cestovnom prijevozu.</p>
-------------	--	--

<b>Poveznica ključnim potrebama</b>	<b>s</b>	Ključna potreba 3: Poboljšati ekonomsku i financijsku održivost javnih željezničkih društava
-------------------------------------	----------	--

#### 1.16.1.10 Poboljšanje usluga javnog putničkog prijevoza prilagođenih zahtjevima tržišta

<b>Opis</b>		Usluga javnog putničkog prijevoza u postojećim uvjetima nije u potpunosti prilagođena zahtjevima tržišta javnog prijevoza. Nedostaju usluge integriranog 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. 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. Također, liberalizacijom tržišta, osim nacionalnog prijevoznika, prometovat će i privatni prijevoznici.
<b>Poveznica ključnim potrebama</b>	<b>s</b>	Ključna potreba 4: Poboljšati konkurentnost željezničkog prijevoza

#### 1.16.1.11 Rješavanje problematike uskih grla

<b>Opis</b>		Prema postojećim uvjetima, na pojedinim dionicama željezničkih pruga na mreži iskorištenje infrastrukturnog kapaciteta je preko 100% i samim time dolazi do ograničavanja mogućeg broja vlakova koji mogu prometovati na tim dionicama. 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.
<b>Poveznica ključnim potrebama</b>	<b>s</b>	Ključna potreba 4: Poboljšati konkurentnost željezničkog prijevoza

#### 1.16.1.12 Povećanje energetske učinkovitosti željezničke infrastrukture

<b>Opis</b>		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 čekanja vlakova u čekaonicama. S obzirom na svoju namjenu i način korištenja mogu se i smatrati javnim objektima, ali s obzirom na postojeću zakonsku regulativu iste nisu tako razvrstane. Potrebno je promijeniti zakonsku regulativu kako bi se omogućilo financiranje ovih objekata iz drugih izvora financiranja. U sklopu projekata modernizacije i obnove željezničkih pruga provest će se i projekte obnove zgrada i rasvjete te
-------------	--	---

		<p>uvođenja obnovljivih izvora energije.</p> <p>Provest će se Program energetske obnove lokacija pod upravljanjem i u vlasništvu HŽI.</p> <p>Za potrebe punjenja vozila predviđa se izgradnja punionica.</p>
<b>Poveznica ključnim potrebama</b>	<b>s</b>	Ključna potreba 5: Smanjiti negativan utjecaj na okoliš

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

<b>Ključna područja intervencije</b>	
2.1.	Donošenje zakonske regulative kojom se uređuje integrirani prijevoz putnika
2.2.	Podrška integraciji gradskog i prigradskog prijevoza
2.3.	Osigurati pristup željezničkih kolosijeka lukama i zračnim terminalima
2.4.	Unaprjeđenje mreže intermodalnih terminala s razvojem usluga

#### 1.16.1.13 Donošenje zakonske regulative kojom se uređuje integrirani prijevoz putnika

<b>Opis</b>		<p>Željeznički prijevoz je okosnica integriranog prijevoza putnika. Dosadašnji razvoj integriranog prijevoza putnika je nedostatan za kvalitetan javni prijevoz, samo jedno prometno poduzeće osnovano, a integrirane prijevozne karte se nude na malom prijevoznom području. Potrebno je poticati i zakonski regulirati integrirani prijevoz putnika. Zakonski okvir će omogućiti razvoj svih usluga integriranog prijevoza putnika, potpuno funkcioniranje prometnih poduzeća te integraciju željezničkog i cestovnog javnog prijevoza putnika. Uz zakonski okvir, potrebno je na području urbanih čvorova osnovati prometne uprave.</p>
<b>Poveznica ključnim potrebama</b>	<b>s</b>	Ključna potreba 6: Osigurati uvjete za integrirani urbani prijevoz putnika

#### 1.16.1.14 Podrška integraciji gradskog i prigradskog prijevoza

<b>Opis</b>		<p>Kvalitetan gradski prijevoz putnika najviše ovisi o kvalitetnom prigradskom prijevozu. Promatrajući razvijenost mreže, vremena 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. Obzirom na mrežu gradskog 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 obzirom da današnja ponuda nije kvalitetna obzirom na stanje infrastrukture i broja službenih mjesta za prijem i otpremu putnika. Izradom SUMP-a potrebno je jasno definirati modele gradskog i prigradskog prijevoza za sva urbana čvorišta.</p>
<b>Poveznica ključnim</b>	<b>s</b>	Ključna potreba 6: Osigurati uvjete za integrirani urbani prijevoz putnika

potrebama
-----------

#### 1.16.1.15 Osigurati pristup željezničkih kolosijeka lukama i zračnim terminalima

<b>Opis</b>	<p>U postojećim uvjetima većina luka (morske i unutarnji plovni 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 brzog i kvalitetnog prijevoza putnika od terminala do urbanih središta, što će za posljedicu imati smanjenje individualnog prijevoza, smanjenja gužvi na prilazima terminalima, te kratko vrijeme putovanja.</p>
<b>Poveznica ključnim potrebama</b>	<b>s</b> Ključna potreba 7.: Izgraditi/poboljšati infrastrukturu za intermodalni prijevoz

#### 1.16.1.16 Unaprjeđenje mreže intermodalnih terminala s razvojem usluga

<b>Opis</b>	<p>Postojeće usluge intermodalnog prijevoza ograničene su i postoji nedovoljan broj intermodalnih teretnih terminala, prvenstveno u unutrašnjosti Republike Hrvatske. Na području Kontinentalne Hrvatske postojeći terminali su nedostatni i neadekvatno opremljeni da bi mogli ponuditi kvalitetnu uslugu i svojim kapacitetima i ponudom zadovoljili potražnju.</p> <p>Povećanjem kontejnerskog 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>
<b>Poveznica ključnim potrebama</b>	<b>s</b> Ključna potreba 7.: Izgraditi/poboljšati infrastrukturu za intermodalni prijevoz

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

<b>Ključna područja intervencije</b>
3.1. Uspostava interoperabilnosti željezničkih infrastrukturnih podsustava
3.2. Poboljšati regionalnu i lokalnu povezanost putnika željeznicom
3.3. Uvođenje naprednih sustava upravljanja ljudskim resursima
3.4. Provedba programa stipendiranja za osobe koje se obrazuju za rad u željezničkom sustavu
3.5. Modernizacija studijskih i obrazovnih programa za osposobljavanje u željezničkom sustavu
3.6. Jačanje ljudskih potencijala u okviru željezničkog sustava (centri kompetentnosti)

3.7. Pобољшanje tehničke opremljenosti i kapaciteta upravitelja infrastrukture
3.8. Ulaganja u objekte za održavanje prijevoznih kapaciteta (logistički centri prijevoznika)
3.9. Usvajanje smjernica za korporativno upravljanje OECD-a u društvima u željezničkom sustavu
3.10. Uvođenje ERTMS
3.11. Uvođenje središnjeg upravljanja prometom

#### 1.16.1.17 Uspostava interoperabilnosti željezničkih infrastrukturnih podsustava

<b>Opis</b>	<p>Interoperabilnost željezničkog sustava je 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 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 (i uvjetima financiranja) će se ili promijeniti ili ukinuti.</p> <p>Radi pravilne primjene TSI, a budući da projekti traju dugi vremenski period u kojem je moguća promjena TSI-a, u Planovima provedbe TSI na nacionalnoj razini će se jasno definirati koje uvjete pruge moraju zadovoljiti prilikom projektiranja i izvođenja radova te ukoliko je potrebno navesti sva odstupanja do kojih može doći radi određenih ograničenja.</p>
<b>Poveznica ključnim potrebama</b>	<p><b>s</b> Ključna potreba 8: Osigurati interoperabilnost željezničke mreže</p>

#### 1.16.1.18 Poboљšati regionalnu i lokalnu povezanost putnika željeznicom

<b>Opis</b>	<p>Poboљšanje regionalne i lokalne povezanosti putnika željeznicom podrazumijeva sistematičnu optimizaciju željezničke mreže koja osim učinka na nužno smanjenja operativnih troškova dovodi do bolje povezanosti putnika željeznicom. Optimizaciju je moguće 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 suvišnog i neiskorištenog prostora u</p>
-------------	--

		<p>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 prenamijene, primjerice, za turističke i rekreacijske svrhe.</p>
<b>Poveznica ključnim potrebama</b>	<b>s</b>	Ključna potreba 9: Optimizacija i racionalizacija željezničke mreže, u skladu s mogućnostima i potrebama jedinica lokalne i regionalne samouprave

#### 1.16.1.19 Uvođenje naprednih sustava upravljanja ljudskim resursima

<b>Opis</b>		<p>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, društava željezničkog sustava, i regulatornih agencija. Društva željezničkog sustava će usvojiti 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 radnog opterećenja te procjena radnog 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 stručnog kadra za kojim je i na tržištu velika potražnja. HŽI ne može plaćama konkurirati na tržištu obzirom na njihove sadašnje iznose.</p>
<b>Poveznica ključnim potrebama</b>	<b>s</b>	Ključna potreba 10: Unaprijediti organizacijske (administrativne) kapacitete u željezničkom sustavu

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

<b>Opis</b>		<p>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.</p>
<b>Poveznica ključnim</b>	<b>s</b>	Ključna potreba 10: Unaprijediti organizacijske (administrativne) kapacitete u željezničkom sustavu

potrebama	
-----------	--

#### 1.16.1.21 Modernizacija studijskih i obrazovnih programa za osposobljavanje u željezničkom sustavu

<b>Opis</b>		<p>Osigurat će se financijska podrška razvoju programa strukovnog obrazovanja i osposobljavanja u skladu s modernim potrebama željezničkog sustava, s posebnim naglaskom na prilagođene programe za žene i mlade.</p> <p>U sklopu formalnog 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, poticati će se sinergije između organizacija koja se bave istraživanjima željezničkog sustava i sustava obrazovanja s ciljem prilagođavanja potrebama sustava i tehnološkog napretka.</p>
<b>Poveznica ključnim potrebama</b>	<b>s</b>	Ključna potreba 10: Unaprijediti organizacijske (administrativne) kapacitete u željezničkom sustavu

#### 1.16.1.22 Jačanje ljudskih potencijala u okviru željezničkog sustava (centri kompetentnosti)

<b>Opis</b>		<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 će obavljati više mogućih funkcija:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Edukacijske usluge za jačanje vještina postojećeg i novog kadra u željezničkom sustavu, posebice mladih. Programi cjeloživotnog učenja, treninga te učeničke prakse provodit će se na modernoj simulacijskoj opremi te putem inovativnih metoda podučavanja,</li> <li>• Usluge dijeljenja znanja, razvoja, testiranja, analiza i slično,</li> <li>• Prezentacija i simulacija novih tehnologija u željeznici u sklopu pokaznog centra,</li> <li>• Usluge umrežavanja i promocije sustava, uključivo putem novih konferencijskih prostora.</li> </ul> <p>Centri će se osnivati u okviru postojećih znanstvenih i obrazovnih institucija uz sudjelovanje društava i poduzetnika iz željezničkog sustava.</p>
<b>Poveznica ključnim potrebama</b>	<b>s</b>	Ključna potreba 10: Unaprijediti organizacijske (administrativne) kapacitete u željezničkom sustavu

#### 1.16.1.23 Poboljšanje tehničke opremljenosti i kapaciteta upravitelja infrastrukture

<b>Opis</b>		Na pojedinim željezničkim prugama postojeća tehnička opremljenost i kapaciteti su vrlo niski i onemogućavaju povećanje ponude s obzirom na potražnju. Takvo stanje ograničava mogućnost pružanja ponude u odnosu na potražnju u putničkom i teretnom prijevozu. Modernizacijom i obnovom željezničke infrastrukture omogućava se uvođenje kvalitetnije i konkurentnije usluge te tehnička opremljenost i kapacitet željezničkih pruga.
<b>Poveznica ključnim potrebama</b>	<b>s</b>	Ključna potreba 11: Unaprijediti tehničke kapacitete u željezničkom sustavu

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

<b>Opis</b>		Modernizacijom voznog parka, nabavkom novih vozila dolazi do potrebe ulaganja u objekte za održavanje istih. Postojeći objekti i kapaciteti nisu adekvatni i dostatni obzirom na planirani broj novih vozila, a i nalaze se na neadekvatnim lokacijama. Potrebno je nastaviti sa započetim pripremama za izgradnju modernog logističkog centra za gariranje i održavanje garnitura na području Zagreb Ranžirnog kolodvora, kako bi se postojeća lokacija na području Zagreb Gk napustila i prenamijenila za druge potrebe.
<b>Poveznica ključnim potrebama</b>	<b>s</b>	Ključna potreba 11: Unaprijediti tehničke kapacitete u željezničkom sustavu

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

<b>Opis</b>		Usvajanje smjernica za korporativno upravljanje OECD-a u društvima u željezničkom sustavu dio je akcijskog plana implementacije sveobuhvatne reforme u području korporativnog 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 Akcijskog plana za sudjelovanje u Exchange Rate mehanizmu II (ERM II) kao i Nacionalnog plana oporavka i otpornosti 2021. – 2026.
<b>Poveznica ključnim potrebama</b>	<b>s</b>	Ključna potreba 12: Reorganizacija upravljanja željezničkim sustavom

#### 1.16.1.26 Uvođenje ERTMS-a

<b>Opis</b>	ERTMS je 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, tj. sustava signalizacije u kabini koji uključuje automatsku zaštitu vlaka, GSM-R/FRMCS i operativnih pravila. GSM-R/FRMCS omogućuje glasovnu komunikaciju za strojovođe i prometnike te pruža prijenos podataka za ETCS. S obzirom da se u postojećim projektima modernizacije željezničkih pruga predviđa uvođenje ETCS-a potrebno je započeti s projektom uvođenja GSM-R/FRMCS kako bi se nakon završetka svih radova u potpunosti mogao implementirati ERTMS.
<b>Poveznica ključnim potrebama</b>	<b>s</b> Ključna potreba 13: Povećati sigurnost i pouzdanost usluga željezničkog prijevoza

#### 1.16.1.27 Uvođenje središnjeg upravljanja prometom (centri središnjeg upravljanja prometom)

<b>Opis</b>	Radi optimalizacije broja izvršnog osoblja, uz implementaciju ERTMS-a potrebno je planirati i način organizacije i regulacije prometa vlakova nakon modernizacije postojeće ili izgradnje nove željezničke infrastrukture. Predvidjeti Centar središnjeg upravljanja prometom za cijelu pružnu mrežu sa izgradnjom pomoćnog centra koji će preuzeti ulogu glavnog ukoliko dođe do ispada.
<b>Poveznica ključnim potrebama</b>	<b>s</b> Ključna potreba 13: Povećati sigurnost i pouzdanost usluga željezničkog prijevoza

## 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.

Dodatni 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	Proračuni JL(R)S	Drugi EU fondovi			
Naziv strateškog cilja:	Ključne potrebe:	Ključna područja Intervencije:									EUInvest	Financijski instrumenti	Im	
<b>SC1. ODRŽIV I KONKURENTAN ŽELJEZNIČKI SUSTAV</b>	KP 1: Modernizirati i obnoviti željezničku mrežu	1.1. Izmjenama zakonodavnog okvira ubrzati pripremu i provedbu projekata modernizacije željezničke infrastrukture				X		X						
		1.2. Uspostavljanje trajnog 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: Poboľšati ekonomsku i financijsku održivost javnih željezničkih društava	1.5. Optimizacija upravljačkih i organizacijskih funkcija željezničkog sustava				X	X	X						
		1.6. Usklađivanje poslovnih planova željezničkih društava i strateškog okvira za razvoj željeznice				X		X						
		1.7. Gospodarsko iskorištavanje suvišne željezničke	X						X	X	X			





123/2017) i Uredbom o smjernicama za izradu akata strateškog planiranja od nacionalnog značaja i od značaja za jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave (NN 89/2018). Rokovi i postupci praćenja i izvještavanja o provedbi akata strateškog 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 (66/19).

### **1.17 Praćenje i izvještavanje**

Praćenjem provedbe Strategije prati se ostvarenje pokazatelja uspješnosti za pojedine strateške ciljeve.

Mjerljivi pokazatelji uspješnosti (Poglavlje 5.2) prate se sustavnim prikupljanjem podataka iz navedenih izvora te analizom i usporedbom pokazatelja.

Izješćivanje o provedbi Strategije podrazumijeva pružanje pravovremenih i relevantnih informacija ključnim Koordinacijskom tijelu. Godišnje izvješće se sadržavati informacije o provedbi strateških ciljeva kao i o napretku u postizanju definiranih vrijednosti pokazatelja. Izvješće će također sadržavati i analizu rizika i pripadajućih preventivnih korektivnih mjera.

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.

Godišnje izvješće o provedbi Strategije objavljuje se i na mrežnim stranicama MMPI.

### **1.18 Vrednovanje**

Postupak vrednovanja podrazumijeva neovisnu usporedbu i ocjenu očekivanih i ostvarenih učinaka provedbe Strategije kako bi se utvrdili mogući nedostaci u provedbi te stupanj ostvarenja i učinka provedbe utvrđenih strateških ciljeva.

Vrednovanje tijekom te nakon provedbe akta strateškoga planiranja provodi mješoviti tim za vrednovanje sastavljen od unutarnjih i vanjskih stručnjaka. Postupak vrednovanja tijekom provedbenog razdoblja provest će se u drugom kvartalu 2030. godine.

Vrednovanjem nakon provedbe utvrđuje se stupanj konačnog ostvarenja ciljeva te se osiguravaju preporuke za daljnje strateško planiranje. Postupak vrednovanja nakon provedbe provest će se tijekom 2033. godine te će se vrednovati ostvarenje ciljnih vrijednosti za 2032. godinu i ocijeniti cjelokupni razvojni učinak provedbe akta. Rezultati, ishodi i učinci utvrđeni postupkom vrednovanja bit će temelj za reviziju javnih politika i daljnje procese strateškog planiranja u području razvoja željezničkog sustava koji će obuhvaćati razdoblje nakon 2032. godine.

## **Osvrt na utjecaj Strategije 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 njegovog 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 predviđene su mjere razvoja željezničkog sektora koje predlažu intervencije koje su 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 prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2017.g. do 2030.g.

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, URBJEOJ: 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) 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 ukoliko 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).

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 utjecaja 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 zaštiti prirode.

## Prilog 1 – Analiza stanja – SWOT

Na osnovu analize postojećeg stanja željezničkog sustava u Republici Hrvatskoj te održanih radionica sa dionicima u željezničkom sustavu nastavno se daje SWOT analiza postojećeg stanja.

Prednosti	Slabosti
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Razgranata mreža željezničkih pruga s 635 km po milijunu stanovnika što je iznad EU27 prosjeka od 451 km/milijun stanovnika</li> <li>• Značajan porast teretnog prometa željeznicom koji prati rast BDP-a RH</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zastarjeli i nestandardizirani tehnički parametri (mali broj kilometara dvokolosiječnih pruga, elektrificiranih pruga, cestovno željeznički prijelazi, itd.)</li> <li>• Pojava uskih grla radi infrastrukturnog kapaciteta</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Niske naknade za pristup operaterima teretnog prijevoza</li> <li>• Značajno korištenje integriranog putničkog prijevoza na području Zagreba</li> <li>• Dobra povezanost morskih luka sa željeznicom</li> <li>• Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske (2017.-2030.) i Nacionalna razvojne strategije do 2030. godine pretpostavljaju poboljšanje financijske i operative učinkovitosti željezničkih društava u državnom vlasništvu, kao i značajna javna ulaganja u održavanje i modernizaciju ključne željezničke infrastrukture</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mnogo brzinskih ograničenja na mreži uslijed tehničkih ograničenja i nedovoljnog ulaganja u održavanje postojećih pruga</li> <li>• Većina službenih mjesta otvorenih za prijem i otpremu putnika nisu prilagođena potrebama osobama smanjene pokretljivosti</li> <li>• Nedovoljne željezničke veze s riječnim lukama</li> <li>• Manjkavost, u određenoj mjeri, koordinacije među pravnim sljedbenicima HŽ-a</li> <li>• Kašnjenje vlakova</li> <li>• Slaba koordinacijama sa ostalim modovima prijevoza</li> <li>• Željeznički sustav u cijelosti nije financijski održiv</li> <li>• Nedostatak stručnog kadra i vještina</li> <li>• Sporost u prilagodbi za promjene</li> <li>• Zakonodavni okvir međusobno nije usklađen</li> <li>• Zakonodavni okvir ograničava aktiviranje nekretnina HŽI (dugoročni najam)</li> <li>• Nacionalni provedbeni planovi nisu identificirali odstupanja od primjene TSI</li> <li>• Dugotrajan postupak pripreme projektne dokumentacije radi procedura u nadležnim tijelima</li> <li>• Dugotrajan postupak rješavanja imovinsko – pravnih odnosa</li> <li>• Dugotrajan postupak javne nabave za usluge ili radove</li> <li>• Nedovoljno iskorišten potencijal automatizacije i digitalizacije</li> <li>• Neiskorišten potencijal napuštenih pruga za druge društveno korisne (javne) namjene</li> <li>• Jedinice regionalne i lokalne samouprave nisu voljne financirati integrirani prijevoz</li> <li>• Stalni radovi na prugama koji dugo traju</li> <li>• Nepostojanje intermodalnih teretnih terminala u unutrašnjosti</li> <li>• sustav djelomično otporan na klimatske promjene</li> </ul>
<b>Prilike</b>	<b>Prijetnje</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zemljopisni položaj koji pogoduje razvoju međunarodnog prometa</li> <li>• Ponuditi atraktivnu, brzu i ekonomski konkurentsku alternativu cestovnom prijevozu, tj. podići kvalitetu usluga radi ponovnog osvajanja udjela na tržištu putničkog i teretnog prijevoza</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ugovor o upravljanju nije usklađen sa Zakonom o željeznici</li> <li>• Nedostatak dostatnih financijskih sredstava za održavanje postojećih željezničkih pruga</li> <li>• Nedostatak dostatnih financijskih sredstava za nove investicije u</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Strateški prioritet povećanja udjela željezničkog prometa u cilju dekarbonizacije prometa na razini EU</li> <li>• Iskoristiti prednosti potražnje putnika za gradskim, prigradskim i međugradskim prijevozom</li> <li>• Poboljšanje raznih referentnih pokazatelja efikasnosti u HŽI</li> <li>• Potpuna primjena integriranog prijevoza putnika</li> <li>• Uvođenje integriranog prijevoza putnika u urbanim područjima poput Splita, Osijeka, Varaždina i Rijeke</li> <li>• Siguran, energetski učinkovit i ekološki prihvatljiv oblik prijevoza</li> <li>• Minimalna ovisnost o vremenskim uvjetima u odnosu na druge oblike prijevoza</li> <li>• Mogućnost naglog ekonomskog razvoja Republike Hrvatske uslijed modernizacije željeznice</li> <li>• Mogućnost prijevoza velikih količina tereta i putnika</li> <li>• Implementacija plana restrukturiranja s ciljem da sustav postane efikasan i produktivan</li> <li>• Razvoj i izgradnja intermodalnih teretnih terminala (kontejnerski, Ro-La i sl.)</li> <li>• Podizanje razine interoperabilnosti hrvatske željezničke mreže</li> <li>• Mogućnost financiranja projekata iz EU fondova</li> <li>• jačanje otpornosti na klimatske promjene</li> </ul>	<p>modernizaciju postojećih i izgradnju novih željezničkih pruga</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Interni akti upravitelja infrastrukture nisu usklađeni s TSI</li> <li>• Upitna dugoročna opstojnost društva HŽC u postojećem obliku</li> <li>• Smanjenje broja linija u HŽPP i posljedično ostvarenih manje vlak-kilometara i prihoda</li> <li>• Kašnjenje u realizaciji investicijskih projekata</li> <li>• Promjene tokova tereta radi kašnjenja u provedbi investicijskih projekata</li> <li>• Promjena gospodarskih okolnosti uslijed pandemije korona virusa (Covid-19)</li> <li>• Odlazak stručnjaka iz sustava</li> <li>• Smanjenje broja korisnika usluga prijevoza (raseljavanje stanovništva)</li> <li>• Mali promet vlakova na regionalnim i lokalnim prugama</li> <li>• Potrebno sprovesti administrativnu analizu ranjivosti na klimatske promjene</li> </ul>
--	--

## Prilog 2 – Sažetak provedenog postupka savjetovanja sa zainteresiranom javnošću

Napomena: Excel tablica dostupna je u rubrici "Ostali dokumenti"