

24 -07- 2014

REPUBLIKA HRVATSKA
MINISTARSTVO POMORSTVA,
PROMETA I INFRASTRUKTURE
10002 ZAGREB, Prilaska 14, p.p. 256
Tel: 0109-111

SINDIKAT ŽELJEZNIČARA HRVATSKE
SINDIKAT INFRASTRUKTURE HŽ
SINDIKAT HRVATSKIH ŽELJEZNIČARA
SINDIKAT STROJOVOĐA HRVATSKE
SINDIKAT TEHNIČKOG PREGLEDA VAGONA I VLAKOVA HŽ
SAMOSTALNI SINDIKAT HŽ CARGO
SINDIKAT PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE

U Zagrebu, 24. srpnja 2014.

Ministarstvu pomorstva, prometa i infrastrukture
Samostalna služba za odnose s javnošću
Jelena Bralić, stručna savjetnica
Kordinatorator za savjetovanje

predmet: Javno savjetovanje o Nacrtu Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske (2014. - 2030.) i Strateške studije utjecaja na okoliš za Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske (2014. - 2030).

Poštovani,

na predloženi nacrt Strategije prometnog razvitka Republike Hrvatske dajemo primjedbe prema slijedećim područjima:

- primjedbe na uvodni dio Nacrta
- primjedbe na funkcionalnu regionalnu analizu
- primjedbe na ocjenjivanje prometnog sustava
- primjedbe na ciljeve prometnog razvitka.
- primjedbe na područje Nacrta koji obrađuje željeznički promet
- primjedbe na područje sigurnosti prometa
- primjedbe na socijalnu neosjetljivost u nacrtu
- primjedbe na ključne pokazatelje uspješnosti Strategije

PRIMJEDBE NA UVODNI DIO

U uvodnom dijelu se ne vidi da li je napravljena analiza institucionalnog okvira prometnog sustava, a upravo u tom području su veliki propusti. Ako nema uređenog administrativnog sustava nema niti dobre provedbe infrastrukturnih projekata. To se vidi i prema tome da je i ovaj nacrt Strategije nakon tri godine i dalje nedorečen i nefunkcionalan.

Strateški okvir je loše postavljan jer govori samo o zadovoljavanju potreba hrvatskih građana, a zaboravlja se da je Republika Hrvatska ravnopravna članica Europske unije. Europska unija svojim odlukama izravno utječe i na razvoj prometnog sustava u RH. Tu su još i vrlo važne jadranske luke i međunarodni prijevozi te Luka Vukovar na Dunavu.

Pogrešno je bazirati strategiju za narednih 16. godina, a da se pri tome koristi procjena postojeće potražnje u Republici Hrvatskoj. Tim se razvojni smjerovi drastično smanjeni.

Regionalna analiza stanja je potpuno neprihvatljiva jer se na Republiku Hrvatsku mora gledati sa tri aspekta:

- razvoja prometnog sustava Europske unije i zahtjeva koji dolaze s toga aspekta
- razvoja prometnog sustava regije Jugoistočne Europe kako cjeline
- razvoja prometnog sustava lokalnih regija Republike Hrvatske.

PRIMJEDBE NA FUNKCIONALNO REGIONALNU ANALIZU

Ovo je najlošije pripremljeni dio nacrtu Strategije jer su zanemarene slijedeće činjenice:

- Republika Hrvatska se nalazi na međunarodnim pravcima koji je potrebno analizirati
- s prometnog aspekta postoje dvije regije: Jadransko-jonska i Dunavska koje su također u ovom dijelu zanemarene
- podjela na navedenih pet regija nije prihvaćena sa aspekta regionalnog razvoja, a u Strategiji dobila značajno mjesto i prostor čime se u startu i ciljevi krivo definiraju
- u potpunosti je zanemarena činjenica da nisu jednake granice prema Sloveniji i Mađarskoj kao članicama Europske unije te prema Srbiji, BiH i Crnoj Gori koje nisu članice. Veliki su problemi na graničnim prijelazima prema tim državama i radi krijumčarenja i radi dugačke granice, ali i to su područja još uvijek nestabilna (agresija) te ih je potrebno dodatno razviti i ojačati.

Iako je sama metodologija za opisivanje regija dobro zamišljena ponuđena podjela regija je loša i treba izraditi ovo poglavlje ponovo. Mogući prijedlog koji ima i uporište u znanstvenim istraživanjima je:

- Regija Slavonija – Dunavska regija i istočna vrata Europske unije
- Regija Središnja Hrvatska – zanemaren značaj Varaždina te Krapine i pravca prema Grazu
- Zagrebačka regija – središte Republike Hrvatske
- Primorsko-goransko-lička regija – križište prometnih koridora
- Regija Dalmacija nalazi se na Jadransko-jonskom pravcu.

PRIMJEDBE NA OCJENJIVANJE PROMETNOG SEKTORA

Pri ocjenjivanju prometnog sektora u potpunosti su zanemarene slijedeći značajni dijelovi:

- relacije prema Dalmaciji i dalmatinskim lukama
- Podravska magistrala koja povezuje Dunavski koridor sa Središnjom regijom i Zagrebom
- prometni pravac koridora X.a koji povezuje Zagreb s Bečom (približno je jednaka udaljenost od Zagreba do Splita, Beča, Budimpešte ili Venecije)
- pitanje Unske pruge koje također nije obrađeno.

Kad se uspoređuje željeznički promet s cestovnim zanemareno je kako radi loše prijevozne politike većina korisnika koristi osobna prijevozna sredstva. Cestovni prijevoznici su također u problemima što se ne vidi iz analize podataka. Nedovoljno je istaknuta potreba integracija svih prometnih modova.

Europskom prijevoznom politikom se želi sve više prijevoza vratiti na željeznicu, a za to su u ovoj Strategiji potrebni konkretni, a ne samo opći ciljevi. Željeznica treba postati temeljni oblik kopnenog prometa, i pretpostavka povećanja mobilnosti ljudi i svekolikog razvitka Hrvatske.

Dobro je prepoznat problem u javnoj, gradskoj, prigradskoj i regionalnoj mobilnosti ali predlaganje da se rješava na nivou regija koje još ne postoje je loš. Potrebno je predložiti uvođenje integriranog javnog prijevoza putnika na nivou cijele Republike Hrvatske. HZ Putnički prijevoz kao najveći kopneni prijevoznik bi trebao biti glavni predvodnik u toj uspostavi.

Za razliku od SWOT analize po regijama za prometne sektore je zbirna SWOT analiza, dok se pojedinačne SWOT analize nalaze samo u dodatku. Ni u toj zajedničkoj analizi nisu prepoznate opasnosti granice prema zemljama koje nisu članice Europske unije. Iako je bilo već dosta slučajeva krijumčarenja ljudima (trafficking) i slično. Realno nije za očekivati da će te zemlje ući u Europsku uniju narednih 7 godina i zato je potrebno strateški se orijentirati prema tom području.

PRIMJEDBE NA CILJEVE STRATEGIJE PROMETNOG RAZVOJA

Zadaci u svezi s razvitkom prometnih sustava, što podrazumijeva potrebitost izgradnje brojnih velikih prometnih građevina, po prirodi stvari su dugoročan posao, pa to samo po sebi ističe potrebitost racionalne i društvenim konsenzusom utvrđene raščlambe na etape, što opet podrazumijeva i opredjeljivanje za određene prioritete. Zbog sadržajne opterećenosti planova, što je posljedica zaostajanja u proteklom razdoblju i općeg ubrzanja razvitka prometnih sustava i tehnika u svijetu, neizbježno je opredjeljivanje za prioritete. Stratejski prioritete moraju biti objektivizirani, izvoditi se iz općih ciljeva, mogu se odnositi na gransko opredjeljivanje, odnosno teritorijalno usmjerenje, zapravo destinacije, a odnose se ponajprije na vremenski slijed realizacija.

S obzirom na položaj i veličinu hrvatskog prostora i strukturu hrvatskoga gospodarstva, razvoj prometa mora biti u maksimalno mogućoj mjeri koordiniran s odgovarajućim razvojem u europskom okruženju.

Uz ovakve ulazne analize moralo je doći i do propusta prilikom definiranja ciljeva.

Vizija ne može biti unaprjeđenje gospodarstva i razvoja RH. Vizija bi mogla biti: izgradnja intermodalnog, integriranog, održivog, djelotvornog i sigurnog prometnog sustava u cilju unaprjeđenja gospodarstva, mobilnosti građana i razvoja Republike Hrvatske.

U strategiji su vidljivi samo opći ciljevi iako se govori da je potrebno utvrditi srednjoročne i dugoročne ciljeve. Neprihvatljivo je čekati još nekoliko godina da bi se dobili statistički podaci na osnovu koji bi se izradili ti ciljevi.

Opći ciljevi su opisani kao lista želja, a ne kao konkretni ciljevi na osnovu kojih bi se mogli izrađivati planovi i programi provedbe ciljeva. Umjesto izrade planova i programa provedbe Strategije izrađen je pregled potrebnih mjera koje se temelje na prepoznatim propustima u funkcioniranju nadležnih ministarstava.

Tablica razrade ciljeva:

| rb | Cilj | Primjedba |
|-----------|--|--|
| 1. | Unaprjeđenje prometne povezanosti i koordinacije sa susjednim zemljama | Razdvojiti zemlje članice EU i ostale zemlje |
| 2. | Eliminacija uskih grla | Zato je važna Europska prijevozna politika |
| 3. | Unaprjeđenje pristupačnosti u putničkom | Zašto samo unutar RH? |

| | | |
|----|---|--|
| | prometu na velike udaljenosti unutar RH | Može li se ubrzati prijevoz automobilom od Zagreba do Splita? Ne! Važno je tražiti rješenje razvojem željeznice i izgradnjom novih pruga |
| 4. | Unaprjeđenje regionalne povezanosti u putničkom prometu jačanjem teritorijalne kohezije | Uspostava integriranog javnog prijevoza putnika za cijelu RH |
| 5. | Unaprjeđenje pristupačnosti u putničkom prometu prema unutar i prema glavnim urbanim aglomeracijama | Manji gradovi i naselja su postali samo spavaonice i tu treba sagledati i druge politike RH |
| 6. | Unaprjeđenje pristupačnosti u teretnom prometu unutar RH | Pravac Rijeka-Budimpešta i Dunav su glavni pokretači razvoja teretnog prometa jer je gospodarstvo uništeno i sve ciljeve usmjeravati od tih točaka |
| 7. | Unaprjeđenje prometnog sustava u smislu organizacije i operativnog ustrojstva, s ciljem osiguranja efikasnosti i održivosti sustava | Institucionalni okvir u RH je nezadovoljavajući i ne čude propusti u zakonodavstvu |

PRIMJEDBE NA PODRUČJE ŽELJEZNIČKOG PROMETA

Strategija razvitka željezničkog prometa proizlazi iz tranzitnoga geoprometnog položaja Hrvatske, razvoja njenoga gospodarstva, turizma i iz smjernica Europske unije, a strateški okvir se odnosi samo na područje Republike Hrvatske.

Željeznička infrastruktura

U području željezničke infrastrukture, prioritet na razini države moraju imati pruge i prostori koji su dio europske mreže prometnih koridora i hrvatskoga strateškog opredjeljenja.

Željezničke pruge na koridorima X. i V. su:

- Savski Marof-Zagreb-Tovarnik
- Zagreb-Krapina-Maribor - Graz (na dionici Krapina - slovenska granica)
- Botovo-Koprivnica-Zagreb-Rijeka-Istra-Trst
- Beli Manastir-Osijek-Vrpolje-Šamac-Sarajevo-Ploče.

Strateško opredjeljenje RH odnosi se na pruge

- (Zagreb)-Oštarije-Knin-Split.
- nove jednokolosiječne pruge nizinskih značajki između Gračaca i Zadra te Gračaca i Kaštel Staroga
- nove pruge Jurdani - Lupoglav za povezivanje Rijeke s postojećim istarskim prugama

Ostale željezničke pruge u Hrvatskoj moraju se razvijati u skladu s potrebama prijevoza robe i putnika, potrebama lokalne zajednice uvažavajući potrebe stanovništva i gospodarstva na tom području, te su tako od državnog i županijskog značenja.

Pruge u prostoru Zagreba i šireg okruženja (do 70-ak km) trebaju biti razvijene, uz ostalo, u skladu s potrebama prigradskog i lokalnog prometa ovog područja. Sličnu ulogu imaju i pruge oko ostalih gospodarskih i kulturnih središta u Hrvatskoj, kao što su Osijek, Split i Rijeka.

Izgradnju i održavanje industrijskih i drugih željezničkih kolosijeka koji nisu javno dobro u općoj uporabi, zajedno s pripadajućom opremom i sastavnim dijelovima željezničkih infrastrukturnih podsustava i križanjima takvih kolosijeka s drugim prometnicama, u stanju za siguran tijek prometa željezničkih vozila organizira i osigurava upravitelj željezničke infrastrukture.

Javni prijevoz putnika

Strategija prometnog razvitka RH treba se uskladiti se s ciljevima Bijele knjige (Bruxelles, 28. 3. 2011., Plan za jedinstveni europski prometni prostor) i to:

- poboljšati kvalitetu prijevoza za starije ljude, putnika sa smanjenom pokretljivošću i putnika s invaliditetom, uključujući bolju pristupačnost infrastrukture.
- dopuniti postojeći zakonodavni okvir za putnička prava mjerama za putnike na integrirani prijevoz, s jednom kartom izdanom na temelju jednog kupoprodajnog ugovora u kojem su objedinjeni svi troškovi putovanja.

U putničkom prometu potrebno je osigurati kvalitetno povezivanje Hrvatske (Zagreba, Rijeke, Osijek, Splita) s glavnim gradovima susjednih zemalja i Jadranom. U skladu s rečenim, treba osigurati kvalitetne prijevozne kapacitete primjerene udobnosti i postići optimalna vozna vremena na postojećoj ili rekonstruiranoj postojećoj infrastrukturi.

Lokalni i prigradski putnički promet valja prilagoditi potrebama lokalnog stanovništva, poboljšati udobnost, smanjiti vozna vremena i povećati učestalost.

Upravitelj infrastrukture i lokalna zajednica će na lokalnim prugama, u slučaju da željeznički prijevoznik ne iskaže interes organizacije prijevoza, organizirati željeznički prijevoz uvažavajući sve okolnosti i potrebe lokalnog stanovništva.

Prijevoz tereta

Strategija prometnog razvitka RH treba se uskladiti se s ciljevima Bijele knjige (Bruxelles, 28. 3. 2011., Plan za jedinstveni europski prometni prostor) i to:

- (3) 30% teretnog cestovnog prijevoza duljeg od 300 km potrebno je do 2030. godine preusmjeriti na druge načine prijevoza kao što su željeznički i vodeni promet; a do 2050. godine i više od 50%, što bismo trebali olakšati uspostavljanjem učinkovitih i zelenih koridora za teretni prijevoz. Za postizanje ovog cilja će također biti potrebno razviti odgovarajuću infrastrukturu.
- (4) Do 2050. godine dovršiti europsku mrežu željezničkih pruga za velike brzine. Utrostručiti dužinu postojeće mreže do 2030. godine i održati gustoću željezničke mreže u svim državama članicama. Do 2050. godine veći dio putničkog prijevoza na srednje udaljenosti trebao bi se odvijati željeznicom.
- (5) Potpuno funkcionalna multimodalna osnovna TEN-T mreža na čitavom teritoriju EU-a do 2030. godine, s visokokvalitetnom i visokokapacitetnom mrežom do 2050. godine i odgovarajućim paketom informacijskih usluga.
- (6) Do 2050. godine povezati sve zračne luke iz osnovne mreže sa željezničkom mrežom, po mogućnosti željezničkim prugama za velike brzine; osigurati dostatnu povezanost svih morskih luka iz osnovne mreže s željezničkim prugama za prijevoz tereta, i, gdje je moguće, sustavom unutarnjih plovnih putova.

U području prijevoza robe, temeljno opredjeljenje razvoja mora biti na kombiniranom prijevozu robe preusmjeravanjem s cestovnog na željeznički prijevoz kao ekološki najopravdaniji oblik prometa.

Podjela lokomotiva povećala je troškove transporta u putničkom prijevozu jer lokomotiva i osoblje stoje između dvije putničke trase (dolazak i povratak) koji traje i po nekoliko sati umjesto da upregnu teretni vlak i vrate se prema domicilu.

PRIMJEDBE NA IZGRADNJU OKVIRA ZA SIGURAN PROMET

Strategija prometnog razvitka RH treba se uskladiti se s ciljevima Bijele knjige (Bruxelles, 28. 3. 2011., Plan za jedinstveni europski prometni prostor) i to:

Za željeznički promet su usklađivanje i nadzor nad ispunjavanjem uvjeta rješenja o sigurnosti ključni za Jedinstveni europski željeznički prostor.

Ciljevi glede sigurnosti prometa važan su polazni kriterij već pri samom pristupanju planiranju prometne mreže, a moraju biti prisutni kao kriterij u odabiru prometno-tehničkih rješenja i građevinske izvedbe prometnih objekata, te u konačnici moraju postojati kroz sve prateće aktivnosti u svezi s njihovom eksploatacijom.

Sigurnost željezničkog prometa

Strategija prometnog razvitka RH treba se uskladiti se s ciljevima Bijele knjige (Bruxelles, 28. 3. 2011., Plan za jedinstveni europski prometni prostor) i to:

- Na temelju postojećeg pristupa za upravitelje infrastrukture i željeznička poduzeća postepeno postići zajednički pristup izdavanju rješenja o sigurnosti u čitavom sektoru željezničkog prometa, i procijeniti mogućnost oslanjanja na europski standard.
- Postrožiti postupak izdavanja rješenja o sigurnosti i održavanja za dijelove voznog parka i željezničke infrastrukture od izuzetne važnosti za sigurnost.

PRIMJEDBE NA SOCIJALNA PRAVILA ZA RADNIKE PROMETU

Strategija prometnog razvitka RH treba se uskladiti se s ciljevima Bijele knjige (Bruxelles, 28. 3. 2011., Plan za jedinstveni europski prometni prostor) i to:

Ohrabriti i poduprijeti dijalog između partnera radi postizanja dogovora o socijalnim pravilima za radnike. Ispunjenje Strategije moraju pratiti kvalitetni poslovi i dobri radni uvjeti, jer su ljudski potencijali ključna sastavnica bilo kojeg visokokvalitetnog prometnog sustava.

Također je dobro poznato da će nestašica radne snage i vještina postati ozbiljan problem za promet u budućnosti. Bit će važno uskladiti konkurentnost i socijalni program, gradeći na društvenom dijalogu, kako bi se spriječili društveni sukobi.

Zasnovano na principu dijaloga sa socijalnim partnerima i postojećim odredbama Europske unije, imajući u vidu Mišljenje Europskog gospodarskog i socijalnog odbora Europske komisije o Prometnoj politici (REX 293, Bruxelles, 17. ožujka 2010.) smatra se važnim ugraditi unutar okvira Strategije prometnog razvoja sljedeća ključna područja:

- Osnovna prava radnika sukladno Europskoj konvenciji o zaštiti ljudskih prava i osnovnih sloboda, Europskoj socijalnoj povelji, Povelji zajednice o osnovnim socijalnim pravima radnika kao i EU Povelji o osnovnim pravima;

Prilikom izrade i provedbe Strategije prometnog razvoja RH 2014. – 2030. u cilju ublažavanja socijalnih posljedica Strategije predlažemo :

- uključivanje socijalnih partnera, kao i predstavnika drugih relevantnih organizacija civilnog društva u proces razvoja regionalne prometne politike i ostvarivanje ravnoteže između reformi i politika zapošljavanja,
- uključivanje socijalnog poglavlja u Strategiju koji će jamčiti zaštitu primarnih interesa većine socijalno ugroženih korisnika prometnih usluga te koji će jamčiti temeljnih prava sindikata (socijalni dijalog i pravo na savjetovanje, kolektivno otpuštanje odnosno programi zbrinjavanja viška radnika, zadržavanje prava radnika u slučaju prijenosa vlasništva, informiranje i savjetovanje radnika, zaštita radnika u slučaju insolventnosti poslodavca...),
- uključivanje sindikata u tijela praćenja primjene Strategije,
- izradu planova za unapređenje prilagodljivosti radnika u prometnom sektoru (osobito niskokvalificiranih) kroz edukaciju, obuku, promoviranje razvoja specifičnih zanimanja, potporu mobilnosti i dr. kao i izradu nacionalnih planova poticanja zapošljavanja s aktivnim mjerama za zapošljavanje radnika za koje se očekuje da će izgubiti posao u prometnom sektoru,
- potaknuti na osposobljavanje predstavnika socijalnih partnera i drugih relevantnih organizacija civilnog društva za aktivno sudjelovanje u procesu razvoja regionalne prometne politike i izrade strategija reforme.
- Podržati Socijalni forum kako bi postao učinkovitim instrumentom za poboljšanje sektorskog socijalnog dijaloga na nacionalnoj razini
- predviđanje sredstava pomoći kako bi se riješile posljedice prioriteta u socijalnom sektoru/sektoru rada (sredstva koja će biti dostupna za: izgradnju funkcionalnoga odnosno stvarnoga socijalnog dijaloga na razini sektora i na nacionalnoj razini, pomoć pri utvrđivanju mehanizma savjetovanja, pomoć pri implementaciji aktivnih mjera politike zapošljavanja...) te, konačno,
- u proces privatizacije uključiti socijalne partnere kako bi se privatizacija provodila samo kao dio strategije cjelokupnoga sektora, uz poštovanje kolektivnih ugovora i socijalnih standarda.

PRIMJEDBE NA KLJUČNE POKAZATELJE USPJEŠNOSTI STRATEGIJE PROMETNOG RAZVOJA

• ***mobilitet i infrastruktura***

1. prijelaz do 50% na željeznički promet – u Strategiji nije vidljivo kako se to planira postići
2. prijelaz 30% cestovnog prometa prebaciti na druge oblike - u Strategiji nije vidljivo kako se to planira postići
3. potpuno funkcionalna osnovna TEN-T mreža – koje značajke ta mreža mora ispunjavati, nema izrađenog plana i programa provedbe ovog cilja
4. povezivanje zračnih i pomorskih luka sa željezničkom mrežom - u Strategiji nije vidljivo kako se to planira postići
5. iako su u jednom dijelu navodi potrebu približavanja željezničkih i autobusnih kolodvora u ovom dijelu to uopće nije niti navedeno

• ***operativno poslovanje i održivost***

1. razvoj modernizirane infrastrukture – da li za ove ciljeve uopće postoje projekti i projektna dokumentacija?
2. Multimodalna prometna mreža – tko ovo treba provesti
3. Plaća korisnik plaća zagađivač – bez godine ili nekog mjerljivog cilja
4. Smanjenje stakleničkih plinova približno 20% - cilj upravljanja okolišem
5. Prepoloviti uporabu osobnih automobila koji koriste konvencionalna goriva - cilj upravljanja okolišem
6. Goriva niskog udjela ugljena u zrakoplovstvu - cilj upravljanja okolišem.

ZAKLJUČAK

Predloženi nacrt Strategije prometnog razvitka Republike Hrvatske nije ponudio ništa novoga od rješenja, već su prepisana rješenja koja ni danas nisu provođena. Ciljevi nisu povezani s izrađenim analizama koje su od početka površno izražene. Ova Strategija neće dati razvojna rješenja.

Metodološki pristup je dobar ali priprema ulaznih podataka za njega je neprihvatljivo loša i nezadovoljavajuća.

Analiza prometnog sektora je subjektivna i nije temeljena na dobivenim analizama podataka već izvučena prema nekim drugim mjerilima koja nisu niti jasni niti prepoznatljivi.

Izrađen je pregled zaštite okoliša u prometu, dok analiza sigurnosti nije izrađena. To je slijedeći jako veliki nedostatak u ovom nacrtu. U potpunosti je zanemareno društveno odgovorno poslovanje, dok se pojam održivog razvoja koristi samo kao ukras u tekstu.

Sve europske željeznice prepoznaju značaj sigurnosti i zaštite radnika, a u ovom Nacrtu je to u potpunosti zanemareno.

Kao što je bilo i za očekivati, autori ovog nacrta nisu dovoljno upoznati s posebnostima prometnog sustava Republike Hrvatske, a naručiteljima niti su važni stanovnici niti učinkovit, pouzdan i ekonomičan prometni sustav.

Očekujemo da ćete uvažiti naše primjedbe.

S poštovanjem.

SINDIKAT ŽELJEZNIČARA HRVATSKE

SINDIKAT INFRASTRUKTURE HŽ

SINDIKAT HRVATSKIH ŽELJEZNIČARA

SINDIKAT PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE

SINDIKAT STROJOVOĐA HRVATSKE

SINDIKAT TEHNIČKOG PREGLEDA
VAGONA I VLAKOVA HŽ

SAMOSTALNI SINDIKAT HŽ CARGO



Prilog: Prijedlozi izmjena i dopuna Strategije prometnog razvoja RH (2014.-2030.)

Stranica 3.

Rečenicu: *Potrebno je revidirati postojeću Strategiju prometnog razvoja kako bi se postavili temelji za daljnji dugoročni razvoj i buduća ulaganja u prometni sektor, koja će odgovarati stvarnim potrebama za novom prometnom infrastrukturom i omogućavati učinkovito i realno planiranje i definiranje prioriteta, s ciljem da usluge i objekti u prometu budu funkcionalni i raspoloživi za korisnike.*

Promijeniti da glasi: Na temeljima Strategije prometnog razvoja potrebno je temeljiti dugoročni razvoj...

Obrazloženje: Kao što stoji u fusnoti Strategija prometnog razvoja usvojena je 1999. godine i imala je vremenski horizont od 10. godina te ju teško možemo nazvati „postojećom“. S druge strane ona je postavila dobre temelje prometnog razvoja RH no nažalost promet se nije razvijao sukladno zacrtanim smjernicama.

Stranica 4.

U rečenici: *„Za svaku funkcionalnu regiju napravljena je detaljna analiza temeljem postojećih podataka, s fokusom na definiranje prometnih potreba na velikim udaljenostima te na regionalnoj, prigradskoj i lokalnoj razini.“*

Potrebno je definirati pojam „na velikim udaljenostima“ dodavanjem broja kilometara u fusnoti ili zagradi.

Stranica 5

u naslovu 1.3.4 Mjere navedeno je: *Mjere su izrađene u područjima:*

- organizacije („ticketing“, prometne udruge, usklađivanje voznih redova, itd.),
- operativnosti (uklanjanje ili uvođenje novih stanica, preusmjeravanje linija, promjene u operativnom konceptu, vozni park, upravljanje prometom, itd.),
- infrastrukture (proširenje, povećanje kapaciteta, povećanje projektirane brzine, rekonstrukcija stanica, itd.).

Potrebno je podjelu mjera u ovom podnaslovu uskladiti s podjelom mjera u poglavlju 4.1 na stranici 73, i u tablicama na stranicama 75-89

Obrazloženje: mjere na navedenim kasnijim stranicama strukturirane su na drugačiji način što ne pridonosi metodološkoj ujednačenosti dokumenta.

Stranica 19.

2.1.6.2. Istočna Hrvatska, SWOT analiza; pod Slabosti navedeno je: *gradovi Vukovar i Slavonski Brod na granici su Hrvatske.*

Predlažemo da se ta tvrdnja briše.

Obrazloženje: sama činjenica da li se neki grad nalazi na granici ili ne zasigurno se ne može okarakterizirati kao slabost. Pogotovo ne u kontekstu ova dva grada koji se nalaze jedna na Dunavu, a drugi na Savi koje su plovne rijeke i imaju veliki prometni značaj za oba grada.

2.1.6.3. Sjeverni Jadran, SWOT analiza; pod Slabosti navedeno je *„U Ličko-senjskoj županiji nema velikih gradova“.*

Predlažemo: Ličko senjska županija slabo je naseljena. ili Mala gustoća naseljenosti u pojedinim županijama funkcionalne regije.

Obrazloženje: Ako negdje nema velikih gradova, to se nikako ne može okarakterizirati kao slabost. S gledišta prometnog planiranja i troškova (npr. organizacije javnog prijevoza) daleko je važnija činjenica da li je neko područje slabo ili gusto naseljeno.

Stranice 19 i 20

U sve SWOT analize pod Slabosti dodati: „Javni prijevoza putnika nije integriran“, „Infrastruktura za intermodalni promet nije razvijena“ a pod Prilike „Uvađanje integriranog javnog prijevoza putnika“ „Razvoj mreže intermodalnih terminala“

Obrazloženje: Integracija javnog prijevoza i razvoj mreže intermodalnih terminala navode se kasnije na više mjesta u dokumentu kao strateško opredjeljenje.

Strana 25.

Rečenicu: *Zbog posebne morfologije hrvatskog teritorija, visokog stupnja dovršenosti mreže autocesta te postojanja nekoliko međunarodnih zračnih luka, ovaj prometni sustav teško može konkurirati drugim oblicima kao što su cestovni i/ili zračni promet.*

Promijeniti da glasi: Zbog posebne morfologije hrvatskog teritorija, visokog stupnja dovršenosti mreže autocesta te postojanja nekoliko međunarodnih zračnih luka, ovaj prometni sustav sada nije konkurentan drugim oblicima kao što su cestovni i/ili zračni promet.

Obrazloženje: željeznica nije konkurentna, no ne radi morfologije hrvatskog teritorija već zbog godina neulaganja u obnovu i modernizaciju željezničke infrastrukture i sredstava.

Rečenicu: *Jednako tako, komplicirane geomorfološke karakteristike obale tehnički otežavaju i čine neisplativim povezivanje Jadrana s unutrašnjošću.- brisati*

Obrazloženje: Ne vidimo uzročno posljedičnu vezu između „geomorfološke karakteristike obale“ i povezivanja Jadrana s unutrašnjošću, a pogotovo ne vidimo kako je iz toga izvučen zaključak da je povezivanje obale i unutrašnjosti neisplativo.

Strana 26.

Rečenicu: *Zbog ovih ograničenja brzine, na udaljenostima iznad 250 km željeznički sustav nije konkurentan u usporedbi s cestovnim sustavom -brisati*

Promijeniti da glasi (spojiti s prethodnom rečenicom u tekstu):

Niske brzine, uz problem udaljenosti između stajališta te zastarjelom prometnom kontrolom i signalizacijskim sustavima, imaju izravan utjecaj na prometni kapacitet linija te konkurentnost željeznice kao prometnog podsustava.

Narednu rečenicu započeti s: Brzinama kakvima se trenutno prometuje na željezničkoj mreži...

Rečenicu: *Teretni promet ima jasnu međunarodnu komponentu budući da spaja jadranske luke (posebno Rijeku) s kontinentom. Druge luke, poput Ploča, nisu dobro povezane s pružnom mrežom Hrvatske.*

Preformulirati u: Teretni promet ima jasnu međunarodnu komponentu budući da spaja jadranske luke s kontinentom. Sve luke povezane su željezničkom mrežom koje je u lošem infrastrukturnom stanju. Luke Ploče nemaju izravne veze na željezničku mrežu RH već su s njom spojene preko BiH

Obrazloženje: Činjenica je da su sve teretne luke u RH povezane u željezničku mrežu RH (osim Ploča-preko BIH).

Rečenicu: *Prilike za željeznički sektor u Hrvatskoj povezane su s mogućim rastom njegova udjela u sveukupnom poslovanju unutarnjeg prometa, poboljšanjem infrastrukture i fokusom na održivost cijelog sektora.*

Promijeniti da glasi: Prilike za željeznički sektor u Hrvatskoj povezane su s mogućim rastom njegova udjela u sveukupnom poslovanju unutarnjeg prometa što se može postići poboljšanjem i/ili gradnjom infrastrukture uključujući intermodalne terminale i industrijske kolosijeke, nabavkom i/ili osuvremenjivanjem voznog parka, integracijom s ostalim prometnim modovima i fokusom na korisnika usluga.

Obrazloženje: održivost cijelog sektora je posljedica kombinacije čimbenika koji željeznički sektor mogu učiniti konkurentnim. Samo fokus na održivost najčešće znači redukciju željezničkih usluga i „spiralu prema dnu“ – odnosno još manje održivosti.

Rečenicu: *Ulazak Republike Hrvatske u Schengenski prostor omogućiti će otvaranje novih poslovnih prilika s okolnim zemljama.*

Predlažemo nadopuniti: Ulazak Republike Hrvatske u Schengenski prostor omogućiti će otvaranje novih poslovnih prilika s okolnim zemljama članicama EU, ali istodobno može otežati poslovanje sa susjednim zemljama ne članicama.

Obrazloženje: RH ne graniči samo sa zemljama članicama. Schengenski prostor znači strože procedure prema zemljama ne članicama.

Rečenice: *U smislu kompanija HŽ Putnički prijevoz d.o.o. i HŽ Cargo d.o.o., isto će uvjetovati spremnost na konkurenciju te poboljšanje same željezničke mreže, posebice uklanjanjem uskih grla na graničnim prijelazima.*

Predlažemo promijeniti na način: U smislu kompanija HŽ Putnički prijevoz d.o.o. i HŽ Cargo d.o.o. treba osposobiti na svim razinama za dolazak konkurencije. HŽ – Infrastruktura d.o.o. kao upravitelj infrastrukturom i RH kao vlasnik infrastrukture trebaju povećati napore za modernizacijom cjelokupne željezničke mreže. Potrebna je uska suradnja sa svim dionicima posebice Ministarstvom unutarnjih poslova i Ministarstvom financija kako bi se otklonila uska grla na graničnim prijelazima.

Obrazloženje: Ovako strukturirane rečenice nemaju nikakav smisao jer se istodobno miješa spremnost operatera na konkurenciju s poboljšanjem željezničke infrastrukture na koju operateri nemaju nikakav utjecaj, a sve zajedno upućuje na to da je stanje željezničke infrastrukture razlog za stvaranje uskih grla na graničnim prijelazima. Prema istraživanjima provedenim u projektu ACROSEE najveći uzročnici zastoja na graničnim prijelazima u RH su granične procedure, a ne stanje infrastrukture.

Rečenica: Usklađivanje pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture također će učiniti privlačnijom upotrebu mreža za teretni prijevoz.

Predlažemo: rečenicu obrisati

Obrazloženje: rečenica nema nikakav smisao. Ponajprije nije jasno na što autor misli jer pojam“ pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture“ ne postoji u Zakonu o željeznici. Nadalje, nije jasno s kim ili s čime treba uskladiti pristojbe, a pogotovo nije jasno kome će mreža biti privlačnija: operaterima-domaćim ili stranim, gospodarstvenicima...?

Strana 27

Glavni prioriteti željezničkog sektora usredotočeni su na:

- ▣ *modernizaciju preostalih dijelova linija TEN-T mreže u skladu s njihovom funkcionalnošću,*
- ▣ *analizu mogućnosti povećanja upotrebe željeznica za putnike u Zagrebu i Rijeci i provedbe mjera definiranih u ovoj Strategiji te*
- ▣ *povećanje održivosti mreže željezničkih pruga reorganizacijom sektora, unapređenje učinkovitosti održavanja, smanjenje utjecaja na okoliš i uvođenje mjera za povećanje sigurnosti i interoperabilnosti željezničkih pruga.*

Prijedlog:

Glavni prioriteti željezničkog sektora usredotočeni su na:

- ▣ *modernizaciju preostalih dijelova linija TEN-T mreže u skladu s njihovom funkcionalnošću,*
- Modernizacija lokalnih i regionalnih pruga u cilju stvaranja preduvjeta za razvoj integriranog javnog prijevoza
- ▣ *analizu mogućnosti povećanja upotrebe željeznica za putnike u gradskom i prigradskom te regionalnom prijevozu i provedbe mjera definiranih u ovoj Strategiji te*
 - ▣ *povećanje održivosti željezničkog teretnog i putničkog prijevoza, unapređenje učinkovitosti održavanja, smanjenje utjecaja na okoliš i uvođenje mjera za povećanje sigurnosti i interoperabilnosti željezničkih pruga.*

Obrazloženje: Mišljenja smo da je glavni prioritet željezničkog sektora stvaranje preduvjeta za integraciju hrvatske željezničke mreže u TEN-T mrežu i integracija željezničkog prijevoza u ukupni prijevoz u RH kako bi željeznica postala kičma javnog prijevoza putnika i intermodalnog prijevoza tereta. Sve u duhu Bijele knjige 2011.

Stranica 39.

Glavni prioriteti sektora javne gradske, prigradske i regionalne mobilnosti usredotočeni su na:

- uvođenje integriranih prometnih sustava u većim gradovima i njihovim predgrađima i/ili regionalnim područjima,
- razvoj mjera za povećanje udjela javnog prijevoza i vidova prijevoza s nultom stopom emisije plinova kao što su P&R („Park and Ride“) postrojenja, ograničenja za individualni prijevoz u središtima gradova, davanje prednosti javnom prijevozu posredstvom inteligentnih transportnih sustava, itd. te
- povećanje održivosti sustava reorganizacijom sektora, uvođenjem Ugovora o javnim uslugama u skladu s Uredbom (EK) br. 1370/2007, unapređenje učinkovitosti sustava održavanja, smanjenje utjecaja na okoliš i uvođenje mjera za povećanje sigurnosti sustava.

Zamijeniti sa:

Glavni prioriteti sektora javne gradske, prigradske i regionalne mobilnosti usredotočeni su na:

- Stvaranje nužnih preduvjeta za razvoj učinkovitog, održivog i ekološki prihvatljivog sustav mobilnosti kroz uspostava novog zakonskog okvira, utvrđivanje minimalnih kriterija mobilnosti građana i sl.
- Povećanje korištenja udjela javnog prijevoza, pješaćenja i bicikliranja u načinskoj raspodjeli kretanja kroz uvođenje integriranog javnog prijevoza putnika
- Smanjenje emisija CO₂ javnog prijevoza
- Povećanje sigurnosti građana
- Prilagodba javnog prijevoz (sredstava i infrastruktura) putnicima s posebnim potrebama
- Podizanje svijesti građana o prednostima korištenja javnog prijevoza, pješaćenja i bicikliranja kroz edukacije, promotivne kampanje i sl.
- Uvođenje ITS¹ u sustav JGPRM
- Povećanje administrativnih kapaciteta svih dionika u prijavi projekata koji su sukladni ciljevima i mjerama ove strategije

Obrazloženje: sektor javne gradske, prigradske i regionalne mobilnosti od iznimnog je značaja za građane RH. Svi nabrojani prioriteti u skladu su sa europskim strategijama i prometnim politikama i što je najbitnije s potrebama hrvatskih građana.

Stranica 41

SWOT analiza

Snage

Rečenicu: *Postojanje morske obale i unutarnjih plovnih putova*

zamijenit s:

Postojanje priobalnih i unutarnjih plovnih putova

Obrazloženje: Ne vidimo na koji način je samo postojanje obale vezano uz snagu prometnog sektora.

¹ Intelligent Transport Systems (intelegentni prometni sistemi)

Rečenicu: *Postojanje gradske željeznice u Zagrebu, kao primjer prometne kulture u gradskim područjima*

Zamijeni s

Postojanje razvijenog javnog prijevoza u velikim gradovima

Obrazloženje: U Zagrebu ne postoji gradska željeznica u stručnom smislu te riječi. Postoje prigradske linije odnosno vlakovi. Sve da i gradske željeznice postoje ne vidimo kako je njeno postojanje vezano uz prometnu kulturu.

Prilike

Dopuniti s: uvođenje integriranog javnog prijevoza putnika i Razvoj infrastrukture za intermodalni prijevoz tereta

Prijetnje

Rečenicu: *Nedostatak ulaganja u Sloveniji za dovršetak mreže autocesta*

Preoblikovati da glasi:

Nedostatak ulaganja u Sloveniji za dovršetak spoja slovenske mreže s hrvatskom mrežom autocesta

Rečenicu: *Novi strani konkurenti na lokalnom tržištu*

Zamijenit s

Nelojalna domaća i strana konkurencija u prijevozu putnika i roba

Dodati rečenicu: izostanak integracije javnog prijevoza

Stranica 52

2b Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu na velike udaljenosti – Sjeverni Jadran (Rijeka)

Tvrđnju: *Željeznički promet nije važan u ovoj funkcionalnoj regiji u pogledu pristupačnosti za putnički promet na velike udaljenosti te mu posebice nedostaje konkurentnost u usporedbi s cestovnim prometom. Štoviše, željeznička mreža oko Pule nije povezana s ostatkom hrvatske željezničke mreže.*

Predlažemo zamijeniti s: Potrebno je razvijati željeznički prijevoz u ovoj funkcionalnoj regiji kao sastavnicu integriranog javnog prijevoza kojom se omogućuje pristup TEN-T mreži. Posebice je potrebno poduprijeti razvoj gradske i prigradske željeznice u Rijeci o čemu već postoje planovi. Nova nizinska pruga Zagreb- Rijeka treba biti alternativa rastućem cestovnom prijevozu u individualnom prijevozu osobnim automobilima i prijevozu tereta kamionima. Željeznice u Istri treba spojiti s ostatkom željezničke mreže u RH.

Obrazloženje: Tvrđnja koju predlažemo zamijeniti odražava stvarno stanje, a ne strateški cilj. U cilju 5. Strategije ističe se „obzir da su glavni koridori autoceste već dovršeni, u fokusu će biti dovršetak željezničkog koridora prema Zagrebu (dalje prema Mađarskoj, Srbiji itd.)“ nadamo se da autori Strategije ne razmišljaju da prugu treba graditi samo za prijevoz tereta.

Stranica 56

4 e Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu – čvorište Osijek

Rečenicu: *Sustav javnog prijevoza u Osijeku uključuje tramvajske i autobusne linije te je potrebno osigurati pristupačnost luci javnim prijevozom*

Zamijeniti s:

Sustav javnog prijevoza u Osijeku i okolici uključuje tramvajske, autobusne i željezničku linije. Navedene podsustave potrebno je integrirati u jedinstveni integrirani sustav javnog prijevoza u sklopu kojeg je potrebno povezati i razviti nove linije na unutarnjim plovnim putovima na rijeci Dravi.

Obrazloženje: Grad Osijek ima za hrvatske prilike dobro razvijeni gradski i prigradski promet autobusima i tramvajem. Dobro položene željezničke pruge zajedno s integracijom svih modova prometa mogu jamčiti visoko učinkoviti gradski, prigradski i regionalni promet.

U svim specifičnim ciljevima potrebno je naglasiti potrebu povezivanja centralnih gradova funkcionalne regije s ostatkom regije te povezanost unutar funkcionalne regije, posebice gradskih središta sa svojom okolicom i gradskih središta međusobno.

Stranica 59/60

Rečenicu:

Planiranje, upravljanje i vođenje javnog prometa na učinkovitiji, transparentniji i financijski održiv način Ugovorima o javnim uslugama (PSC) usklađenima s Uredbom EU br. 1370/2007 također potpada pod istu perspektivu/viziju.

Potrebno je zamijeniti s:

Planiranje, upravljanje i vođenje javnog prometa na učinkovitiji, transparentniji i financijski održiv način mora biti omogućeno novim zakonodavnim okvirom koji će na odgovarajući način i uz poštivanje specifičnosti javnog prijevoza u RH, jamčiti implementaciju relevantnih uredbi i direktiva EU.

Obrazloženje:

Nužnost novog zakonodavnog okvira ustanovljena je u analizi sektora javne gradske i prigradske mobilnosti. Vrijedeća Uredba EU br. 1370/2007 omogućuje državama članicama određene mogućnosti da sukladno svojim specifičnostima urede područje javnog prijevoza.

Stranica 60

U rečenicu: *Procjena i autorizacija projekta moraju se provoditi na učinkovit i transparentan način koji ograničava vrijeme, trošak i nesigurnost.* Riječ nesigurnost potrebno je zamijeniti riječju sigurnost.

Stranica 70

Načelno za ključne pokazatelje: Ključni pokazatelji trebali bi biti razvijeni za sve predviđene mjere koje su označene zelenom bojom.

Stranica 71

Ključni pokazatelj za cilj 6a u stupcu ciljana vrijednost : *Sve javne prometne usluge sukladne EU Uredbi 1370/07 (i izmjenama i dopunama iste)*

Zamijeniti s: Uspostavljen novi zakonodavni okvir

Ključni pokazatelj za cilj 6a u stupcu pokazatelji: *Broj javnih prometnih usluga sukladan EU Uredbi 1370/07 (i izmjenama i dopunama iste)*

Zamijeniti s: usvojen Zakon o integriranom javnom prijevozu

Obrazloženje: Vidi obrazloženje za stranicu 59/60.

Stranica 76

Mjere R17, R18 i R19 trebaju biti zelene.

Obrazloženje: Razvoj integriranog javnog prijevoza nije moguć bez odgovarajuće željezničke infrastrukture. Sve navedene mjere su u skladu s ciljevima Strategije.

Mjera 21 opis mjere: **Rečenicu:** *Potrebno je poduzeti specifične mjere kao što su uklanjanje željezničko-cestovnih prijelaza, ako je isto opravdano prometnim tokovima, ili definiranje preventivnih mjera kojih se treba pridržavati u slučajevima kad se željezničko-cestovni prijelazi ne mogu ukloniti, ugradnja detektora osovinskog opterećenja i detektori pregrijavanja osovina, kako bi se poboljšala razina sigurnosti željezničkih sustava.*

Potrebno je zamijeniti rečenicama: Potrebno je poduzeti specifične mjere kao što su denivelacija ili ukidanje željezničko-cestovnih prijelaza, ako je isto opravdano prometnim tokovima. Željezničko cestovne prijelaze koje nije opravdano denivelirati ili ukinuti potrebno je osigurati adekvatnim uređajima za osiguranje. U cilju povećanja sigurnosti na ŽCPR-ima potrebno je osmisлити i provoditi edukativno

marketinške kampanja u cilju podizanja svijesti vozača cestovnih vozila. Potrebno je planirati i provesti ugradnju detektora osovinskog opterećenja i detektori pregrijavanja osovina, kako bi se poboljšala razina sigurnosti željezničkih sustava.

Obrazloženje: Da bi se željezničko cestovni prijelazi mogli „ukloniti“ (fizički) potrebno ih je najprije „ukinuti“ odnosno donijeti odluku da se zatvori i/ili preusmjeri cesta na kojoj se nalaze. Ostatak rečenice smatramo da ne iziskuje dodatna obrazloženja.

Mjera R23 treba biti zelena. Naziv mjere predlažemo promijeniti u intermodalni putnički terminali i integracijske točke i. **Opis mjere:** Rečenicu: *Daljnje studije pokazati će točke intermodalne razmjene različitih vrsta putničkog prijevoza u gradskim područjima te će za svaki pojedinačni slučaj odrediti tehničke zahtjeve u pogledu određenih objekata koje je potrebno sagraditi.*

Zamijeniti s: Daljnje studije odredit će točke intermodalne razmjene različitih vrsta putničkog prijevoza u gradskim, prigradskim i regionalnim područjima te kriterije za njihovu kategorizaciju. Sukladno kriterijima kategorizacije će se za svaki pojedinačni slučaj odrediti tehničke zahtjevi u pogledu infrastrukture i popratnih sadržaja.

Obrazloženje: Mjera treba biti „zelena“ jer u samom opisu mjere piše: *Jedan od prioriteta ovog sektora je poboljšanje i razvoj povezanosti željezničkog prometa s drugim vidovima prijevoza.* Predlažemo da se razlikuju pojmovi: intermodalni čvor (eng. intermodal hub) kao najširi pojam u organizacijskom i infrastrukturnom smislu –npr, intermodalni čvor Zagreb, intermodalni terminal (eng. Intermodal terminal) kao uži pojam od intermodalnog čvora, ali širi od integracijske točke- npr. Intermodalni terminal Zagreb Glavni kolodvor. Intermodalni terminal mora osim potrebne infrastrukture koja omogućuje odvijanje prometa, siguran prelazak putnika s jednog moda prometa na drugi imati i dodatne sadržaje sukladno svojoj važnosti kao što su: trgovine, sanitarni čvor, restorani, P&R parkirališta...Točka integracije (eng. integration point) u ovom kontekstu predstavlja mjesto gdje se spajaju minimalno dva moda prometa npr. željeznička stajališta Vrapče ili Gajnice u Zagrebu. Posebnom studijom na temelju nacionalnog prometnog modela potrebno je utvrditi važnost (kategoriju) pojedinog čvora/terminala/točke te je potrebno donijeti podzakonske akte koji bi kategorizirali intermodalne čvorišta i terminale te potrebnu razinu njihove opremljenosti. Na taj način prilikom projektiranja željezničkih pruga mogli bi se projektirati svi potrebni parametri i sadržaji, a samim time uštedjeti novac koji bi bio potreban za kasniju prilagodbu željezničke mreže zahtjevima integracije s ostalim prometnim podsustavima.

Mjeru R.24 označiti kao zelenu

Obrazloženje: Mjera treba biti „zelena“ jer u samom opisu mjere piše: *Jedan od prioriteta ovog sektora je poboljšanje i razvoj povezanosti željezničkog prometa s drugim vidovima prijevoza.*

Mjeru R.29 Povećanje financijske održivosti potrebno je spojiti s Mjerom R.30 Reorganizacija željezničkog prometnog sustava u jednu mjeru pod nazivom Reorganizacija i održivost željezničkog prometnog sustava

Opis mjere: U cilju poboljšanja učinkovitosti, djelotvornosti i održivosti željezničkog sustava potrebno je usvojiti Nacionalni plan za željeznicu za razdoblje 2015-2040.

Obrazloženje: Svi pokazatelji poduzeća nastalih podjelom HŽ-Hrvatskih željeznica krajnje su zabrinjavajući (kontinuirani pad broja prevezenih putnika i prihoda, kontinuirani pad količina prevezenog tereta i prihoda, zaduženost, likvidnost...). Ne ulazeći u razloge takvog stanja, jer okvir ove javne rasprave za to nije dovoljan, želimo ukazati na potrebu da se Sabor RH i građani RH (po uzoru na Švicarsku) očituju o željeznici kakvu žele. Podloga za takvo očitovanje bio bi Nacionalni plan razvoja željeznice za razdoblje 2015-2040.

Stranica 77

Mjeru R.37 Liberalizacija teretnog prometa- brisati

Obrazloženje: Teretni promet u RH u potpunosti je liberaliziran što dokazuje i nedavna registracija dva nova operatera u teretnom prijevozu.

Stranica 88.

Mjere U1, U2, U3 u potpunosti su usklađene sa strategijom te trebaju biti „zelene“.