

EU-ovi FONDOVI U FUNKCIJI RAZVOJA MOBILNOSTI I ŽELJEZNIČKOG PROMETA

1. Uvod

Kandidaturom za članstvo u Europskoj uniji (EU) Hrvatskoj su na raspolaganje stavljena financijska sredstva osigurana Instrumentom pretpristupne pomoći (IPA). Iako su se visoki iznosi financijskih sredstava koristili, i dalje se koriste, u razvoju željezničkog prometa u Republici Hrvatskoj, većina je uložena u infrastrukturne zahvate. Međutim, dugogodišnja podinvestiranost željezničkog sektora rezultirala je i potrebom za implementacijom organizacijskih i političkih mjera u domeni javnoga putničkog prijevoza.

Kako bi se poboljšala mobilnost te unaprijedile usluge prijevoza putnika željeznicom, kao i mogućnosti implementacije novih mjera, HŽ Putnički prijevoz uključio se u međunarodni projekt Rail4SEE, koji je završio krajem 2014. godine. HŽ Putnički prijevoz u projekt je uključen sa 250.000 eura, od kojih se 212.500 eura bespovratno sufinancira kroz IPA-u. Projekt je trajao dulje od dvije i pol godine (započeo je u svibnju 2012.), a uključivao je 28 partnera iz 10 zemalja koji su surađivali na poticanju razvoja željezničkog prometa u jugoistočnoj Europi. Ukupna vrijednost projekta Rail4SEE, u sklopu Programa transnacionalne suradnje u JI Europi – SEETCP, iznosi 4,8 mil. eura, a tema je „Mreža gradova-čvorišta za povećanje dostupnosti i mobilnosti ljudi na području jugoistočne Europe“.

Projekt je težio povećanju konkurentnosti i integracije javnoga putničkog prijevoza u jugoistočnoj Europi implementacijom neinfrastrukturnih mjera i aktivnosti koje će pridonijeti poboljšanju željezničkog i javnog prijevoza u kontekstu razvoja i integracije 11 gradova-čvorišta, i to Bologne, Venecije, Trsta, Ljubljane, Beča, Bratislave, Budimpešte, Soluna, Sofije, Zagreba, Bukurešta i Beograda, u međunarodnim prijevoznim koridorima. Glavne aktivnosti bile su usmjerene na postizanje održivih političkih i financijskih rezultata kroz izravnu uključenost važnijih dionika te međusobnu interakciju tijela javne vlasti, prijevoznika i tehničkih tijela s mogućnošću utjecaja na prijevoz u jugoistočnoj Europi. Uz optimizaciju veza i upravljanja državnih tijela, politika i poboljšanja dugoročnih investicijskih planova, projekt je bio koncipiran na način da ostvaruje opipljive rezultate u formi pilot-akcija implementacije

informativskih tehnologija: zajedničke prijevozne karte i IT sustava za korisnike prijevoznih usluga, uspostavljanja međunarodnih platformi za suradnju i općeg unaprijeđenja željezničkih usluga u jugoistočnoj Europi.

2. Aktivnosti i logika provedbe

Budući da je Rail4SEE strateški projekt čija je svrha bila odrediti daljnje korake u programiranju financijskih sredstava za razvoj i ulaganja, aktivnosti su obuhvatile financiranje, organizaciju i uvođenje novih tehnologija, i to na lokalnoj, regionalnoj i međunarodnoj razini. Uzeta je u obzir činjenica kako sve uključene države nisu na istome stupnju razvoja, a partneri su različite institucije: željeznički prijevoznici, instituti, lokalna i regionalna samouprava te agencije. Zbog različitih karakteristika partnera i velikog broja aktivnosti formirani su klasteri koji su povezivali aktivnosti na više razina i kroz više zemljopisnih područja. Nakon temeljite inicijalne analize sektora prijevoznih usluga, mapiranja tekućih investicija i identifikacije investicijskih politika raznih gradova i država partnera ustanovljene su najbolje prakse i njihova primjenjivost u sklopu projekta te je provedena analiza ponude i potražnje usluga u željezničkome putničkom prijevozu. Na temelju toga razrađen je napredan model, procijenjeni su i profilirani gradovi-čvorišta u kontekstu željeznice i intermodalnog prijevoza te razrađen plan implementacije pilot-akcija u svrhu integracije javnog prijevoza i postizanja mobilnosti. Sve navedeno bilo je vrlo snažno popraćeno uključivanjem važnijih dionika, i to prijevoznika, političara i znanstvenika na okruglim stolovima, zaposlenika HŽ Putničkog prijevoza putem internih sredstava informiranja te građana, čije zadovoljstvo mora biti na prvome mjestu, putem marketinške kampanje.

Paralelno s navedenim aktivnostima koje su bile temeljene na zajedničkim ulaznim parametrima, svaki uključeni grad-čvorište radio je na vlastitim interesima u obliku pilot-akcija (vidi poglavlje „Pilot-aktivnosti i važniji rezultati za zagrebačko čvorište“).

Rezultati svih aktivnosti poslužili su kao osnova za raspravu o aktualnoj situaciji, za identifikaciju mogućnosti te za davanje preporuka za specifične akcije: hitne i prioritetne mjere potrebne za prijevozni sustav, uključujući pripremu sporazuma, standarda, pravilnika i shema za mobilnost putnika. U cilju poboljšanja mobilnosti građana navedeno je rezultiralo strateškim dokumentima na razini jugoistočne Europe u kojima se iznesene preporuke vezane uz razvoj javnog prijevoza putnika željeznicom, s težištem na organizacijskim zahtjevima, političkim preprekama i mogućim rješenjima, te je izražena potreba korištenja novih tehnologija i ulaganja u integraciju s ostalim sredstvima javnog prijevoza.

3. Pilot-aktivnosti i važniji rezultati za zagrebačko čvorište

U sklopu prioriternih projekata Strategije informatizacije poslovanja HŽ Putnički prijevoz izradio je studiju „Putnički informacijski sustavi za poboljšanje pristupačnosti željezničkom prijevozu“, koja je definirala najvažnije kanale obavješćivanja i smjernice s težištem na zagrebačkome čvorištu. U sklopu aktivnosti usklađivanja voznih redova i razvoja novih usluga na gradskoj i lokalnoj razini izrađena je „Analiza regionalnih tokova putnika i usluga iz multimodalne perspektive“, kojom su definirane smjernice za razvoj javnoga putničkog prijevoza u Zagrebu, a provedena su i istraživanja na relacijama Zagreb – Beč i Zagreb – Budimpešta, na temelju kojih su predložene mjere za poboljšanje usluga.

U cilju integracije prijevoznih karata provedena su istraživanja u sklopu kojih su utvrđeni stavovi i preferencije korisnika javnog prijevoza u Gradu Zagrebu te su predloženi koncept organizacije javnog prijevoza, politika cijena te korištenje novih tehnologija i ostalog. Navedene aktivnosti samo su dio aktivnosti u sklopu projekta čije je financiranje većim dijelom omogućeno sredstvima Europske unije.

3.1. Sustavi za informiranje putnika za unaprjeđenje dostupnosti željezničkog prijevoza građanima

Vođeni idejom o poboljšanju sustava za informiranje putnika, a u sklopu prioriternih projekata u Strategiji informatizacije poslovanja, definiran je projekt koji je rezultirao studijom „Sustavi za informiranje u funkciji poboljšanja pristupačnosti željezničkog prijevoza putnicima“. U skladu s ostalim strateškim dokumentima, ta studija definira prioritete kanale za pružanje informacija i daje smjernice za budući razvoj. Njome je obuhvaćeno šire područje razmatranja, no težište je na Zagrebu.

Svrha dokumenta „Strategija informatizacije poslovanja“ jest ukratko opisati smjer razvoja informatizacije u HŽ Putničkome prijevozu, a njegov krajnji cilj jest osigurati bolje poslovne rezultate u skladu s vizijom i misijom poduzeća. Optimizacija poslovnih procesa, koji su u cijelosti podržani IT rješenjima, omogućit će veću razinu učinkovitosti po najnižoj cijeni a time i najbolje poslovne rezultate. Dokument opisuje status quo (IT rješenja koja su ovisila većinom o upravitelju željezničke infrastrukture), osnovne zadatke novoformiranog IT odjela, s težištem na prioriternim projektima,

popraćene strategijom, principima i standardima za implementaciju. Ta strategija osnova je za daljnji razvoj procesa. U njoj su dane preporuke i postavljeni temelji za razvoj sustava.

U spomenutoj strategiji definiran je važan projekt koji se odnosi na pružanje informacija putnicima. Studija „Sustavi za informiranje u funkciji poboljšanja pristupačnosti željezničkog prijevoza putnicima“ bavi se analizom strateških namjera poduzeća, definiranjem okvira informiranja i njegovom procjenom, definiranjem uloge i dizajnom sustava za informiranje putnika, s težištem na trendovima i studijama slučaja.

Analizirano s financijskog aspekta, najvažniji zaključci mogu se izvući iz opće postave implementacijske strategije, s definiranom strateškom mapom odnosno gantogramom budućih aktivnosti.

3.2. Analiza putničkih tokova i usluga

U sklopu aktivnosti usklađivanja voznih redova i razvoja novih usluga na gradskoj i lokalnoj razini izrađena je studija „Analiza regionalnih i međunarodnih prometnih tokova i usluga u funkciji multimodalne perspektive čvora Zagreb“. Taj dokument temelji se na istraživanju provedenome među korisnicima javnog prijevoza i definira smjernice za razvoj usluge javnoga putničkog prijevoza u Zagrebu. Studija definira koncept voznog reda te analizira i predlaže dodatne elemente usluge, a njezin rezultat jest analiza učinaka i troškova te gantogram aktivnosti.

Kako bi se na gradskoj i regionalnoj razini optimizirale i razvile nove usluge te utvrdili prometni tokovi, početkom 2014. na glavnim terminalima javnog prijevoza, Autobusnome kolodvoru i Zagreb Glavnome kolodvoru provedeno je ekstenzivno istraživanje. Putnici su odgovarali na pitanja o navikama i preferencijama putovanja, što je rezultiralo smjericama za razvoj putničkog prijevoza na području grada Zagreba na međunarodnoj, nacionalnoj i regionalnoj razini. Kako bi se ponuda uskladila s prijevoznom potražnjom, analizirani su ključni elementi usluge kao što su nastavak osnovnih potreba (relacija putovanja, vrijeme putovanja, prijevozno sredstvo), a razmatrani su i ostali kvalitativni elementi.

S obzirom na utvrđene prometne tokove, rezultati su pokazali da su međunarodni tokovi kroz Zagreb izrazito slabi, tj. čine samo oko 5 % ukupnog opsega prometa. Razlog je dugogodišnji trend smanjivanja broja međunarodnih vlakova u željezničkome prometu te je putnike uglavnom preuzeo autobusni promet koji ima ograničavajuće kapacitete. Nacionalni tokovi čine oko 15 % ukupnog opsega prometa, dok regionalni prijevoz grada Zagreba čini oko 80 % ukupnog opsega

prijevoza jer je Zagreb središnje mjesto regije u raznim aspektima (politika, obrazovanje, sudstvo, medicinska skrb, socijalna skrb itd.). Putnicima je najveći problem nepostojanje integracije na svim razinama na tome području. Utvrđeno je kako se postojeći tokovi mogu poboljšati (redovitost /intervali/ u željezničkome prometu, točnost u željezničkome prometu, besplatni Wi-Fi na području kolodvora, besplatni Wi-Fi u autobusima i vlakovima, niskopodni tramvaji na linijama 2 i 6, odgovarajuća ugostiteljska ponuda, putokazi na željezničkome i autobusnome kolodvoru te pokazivač voznog reda na autobusnome kolodvoru) ili povećati (redovitost u željezničkome prometu, integrirani prijevoz, veći kapacitet i usklađenost polazaka vlakova i autobusa te veća razina udobnosti).

Učinkovite usluge u željezničkome putničkom prijevozu od vitalne su važnosti za društveno-ekonomski razvoj i rast. One pružaju održivo, ekološki i tehnološki prihvatljivo sredstvo mobilnosti koje omogućuje kvalitetan pristup poslovanju, trgovini, zapošljavanju i socijalnim potrebama te utječu na naše živote na lokalnoj, regionalnoj, nacionalnoj i međunarodnoj razini. Analize pokazuju da je liberalizacija tržišta, zajedno s postupcima javnog nadmetanja u području pružanja usluga prijevoza od javnog interesa, dovela do razvoja usluga u smislu kvalitete, visoke razine sigurnosti i zaštite te inovacija.

Provedena anketa ukazala je na potrebu ulaganja napora u zadržavanje postojećih korisnika, ali i privlačenje novih uz pomoć triju ključnih procesa: tehnološkog (obnova voznog parka s pratećom uslugom), ekonomskog (zaključivanje dugoročnog PSO ugovora s državom) te organizacijskog (integrirani taktni vozni red).

3.3. Mobilnost putnika na regionalnoj i međunarodnoj razini

Analiza potrebe za izgradnjom multimodalnog terminala u Zaprešiću logičan je nastavak prethodno spomenute studije koja sagledava problem s više aspekata odnosno s aspekta demografije i potencijala povezivanja Zagreba sa zapadnim gravitacijskim područjem, kapaciteta i distribucije ponude, frekvencije, potražnje i cijene. Tako usko postavljen problem daje moguće rješenje, uzimajući u obzir vozni red, politiku cijena, mogućnosti integracije i infrastrukturne investicije. Budući da je struktura postojećih i potencijalnih putnika takva da su to korisnici mjesečnih ili godišnjih prijevoznih karata koji zahtijevaju točnost, visoku frekvenciju i pouzdanost usluge, predložena su rješenja u skladu s time.

Glavne prednosti i nedostaci detektirani u analizi odnose se na vrijeme putovanja, cijene, prijevozne

karte, vozni red i trase. Došlo se do zaključka da putovanje vlakom na relaciji Zagreb – Zaprešić može konkurirati autobusnome prijevozu s aspekta vremena i cijene, ali da zbog neusklađenih voznih redova, dislociranosti pruge, tj. stajališta koja se nalaze izvan središta Zaprešića, te nepostojanja veza javnog prijevoza od stajališta do središta Zaprešića i izostanka zajedničke prijevozne karte nije pristupačno putnicima. Velike prednosti prijevoza željeznicom su neovisnost o cestovnome prijevozu, točnije prometnim zagušenjima koja se javljaju tijekom cijelog dana, osobito u vršnim opterećenjima, te početna/završna točka putovanja u središtu grada Zagreba. Važno je napomenuti kako je ova analiza samo jedan od koraka u planiranju sustava integriranog prijevoza te je i bez izgradnje terminala moguće uvesti tzv. meke mjere kao što su usklađivanje voznih redova, promjena cijena prijevoznih karata, promjena zona i sl.

Uz analizu mogućnosti izgradnje terminala na zapadnoj strani Zagreba, prema jugu je analizirana mogućnost uvođenja taktnog prometa na konkretnome primjeru S-vlaka na relaciji Zagreb – Velika Gorica. Ulazni parametri temelje se na demografskoj analizi Zagreba i Velike Gorice, strukturnoj analizi Velike Gorice, analizi postojeće ponude javnog prijevoza i SWOT analizi. Uz opći koncept S-vlakova i benchmarking, opisan je i metodološki pristup (potencijali putnika prema gravitacijskoj metodi, a omjer postotaka prema funkciji za otpor Walther et al. 1997.) koji je rezultirao s pet scenarija moguće usluge. Svaki scenarij razmotren je kroz kvantifikaciju prometnih, ekonomskih i ekoloških učinaka. Za korisnike, lokalnu samoupravu i prijevoznike optimalna je varijanta ona koja u obzir uzima učinak svih navedenih parametara kao i kombinaciju dostupnosti kolodvora, voznog vremena i ograničenja za osobna vozila, što bi rezultiralo time da bi 10 % putnika umjesto automobila odabralo vlak ili autobus.

3.4. Integrirani prijevoz u gradu Zagrebu i okolici

Aktivnosti oko uvođenja jedinstvene karte za više vrsta prijevoza zahtijevaju preliminarna istraživanja i njihovu analizu kako bi se utvrdili stavovi i preferencije korisnika javnog prijevoza na širem zagrebačkom području.

HŽ Putnički prijevoz već je poduzeo korake ka uvođenju zajedničke prijevozne karte i 1992. uveo integriranu kartu u suradnji sa Gradom Zagrebom i Zagrebačkim holdingom – Podružnicom ZET. Na području Zagreba zajedničke mjesečne i godišnje karte uvedene su za prijevoz vlakom, tramvajem, autobusom i uspinjačom. Zbog manjka financijskih sredstava za poticanje inte-

griranog prijevoza, Grad Zagreb povukao se iz tarifne unije te je ona prestala postojati. U skladu s praksom razvijenijih europskih zemalja, tendencija je postići model koji će biti financijski i organizacijski održiv, što je moguće postići uvođenjem jedinstvene tarifne politike i organizacijskom integracijom svih sredstava javnog prijevoza u zonskome modelu. Razmatrajući postojeće stanje i sve poteškoće, izrađena je analiza „Zajednička rješenja prodaje prijevoznih karata i omogućavanje elektroničkog izdavanja istih na području Zagreba“ koja je pokazala kako sustav integriranih prijevoznih karata sam po sebi nije dovoljan za poboljšanja u sustavu javnog prijevoza, već su potrebne i određene organizacijske promjene koje bi potaknule građane da češće koriste javni prijevoz. Prodajni kanali samo su jedna od mogućih mjera promjena.

Nakon provedenog istraživanja predložen je koncept organizacije javnog prijevoza kao i politika cijena, uvođenje i korištenje novih tehnologija, potrebe vezane uz vozni park i drugo. Ta analiza rezultirala je popisom mjera vezanih uz poboljšanje sustava javnoga putničkog prijevoza općenito, različitim prijedlozima za korištenje zajedničkih prijevoznih karata različita trajanja, novim konceptom organizacije željezničkog prometa, konceptom zona, promotivnim aktivnostima usmjerenima na različite kategorije korisnika, dodatnim uslugama i sl.

3.5. Usluge u međunarodnom prijevozu i nacionalne politike za dugoročnu održivost

Usklađivanje voznih redova i razvoj novih usluga na međunarodnoj razini omogućili su provedbu istraživanja na relacijama Zagreb – Beč – Zagreb i Zagreb – Budimpešta – Zagreb. Dulji niz godina HŽ Putnički prijevoz je na navedenim relacijama nudio uslugu prijevoza s većom frekvencijom vlakova, no zbog vrlo male frekvencije putnika i visokih troškova, broj vlakova je smanjivan. Cilj te pilot-aktivnosti bio je ispitati mišljenje putnika o usluzi, uzevši u obzir anketne upitnike koje su ispunjavali putnici, žalbe i reklamacije koje su se odnosile na spomenute relacije dobivene redovitim kanalima komunikacije sa korisnicima te zapažanja i iskustva radnika poduzeća koji su u kontaktu sa korisnicima. Kako bi se razmotrile buduće mogućnosti, tematici se pristupilo na način da su identificirani glavni problemi te predložena moguća rješenja. U kontekstu poboljšanja postojećeg stanja i rezultata istraživanja predložene su moguće tehnološko-organizacijske mjere poboljšanja na tim relacijama. Neke od njih su povećanje frekvencije vožnje vlakova, prilagodba voznih redova vlakova, minimiziranje vremena zaustavljanja u službenim mjestima, zaustavljanje u manjem broju službenih mjesta, skraćivanje vremena potrebnog za

prelazak granice, bolja povezanost i interoperabilnost, jednodnevni turistički aranžmani, sezonski vlakovi, dnevne novine, besplatne grickalice, besplatan Wi-Fi u prvome razredu, najam tableta i sl. Sve navedeno u funkciji je privlačenja putnika raznih kategorija u vlak, bilo da žele što brži stići do odredišta, bilo da vrijeme u vlaku žele iskoristiti za određene aktivnosti, bilo da žele nešto drugo.

Za pojedine veze koje zadovoljavaju i danas, napravljeni su koraci k uspostavljanju dugoročne održivosti. To se osobito odnosi na vezu Zagreb – Ljubljana i nastavak putovanja prema Italiji. S obzirom na to da je vrijeme presjedanja bilo predugo te da je ta činjenica narušavala kvalitetu usluge, hrvatske i slovenske željeznice pregovarale su o mogućnostima rješavanja tog problema. Kao rezultat konzultacija o poboljšanju veze između Zagreba i Italije, između HŽ Putničkog prijevoza i SŽ-Potničkog prometa potpisan je sporazum o usklađivanju voznih redova na relaciji Zagreb – Ljubljana – Trst. Sporazum je potpisan na godišnjoj konferenciji programa South East Europe u Ljubljani u rujnu 2014. Putnicima to znači kvalitetniju željezničku vezu u važećem voznom redu, što uključuje presjedanje u Ljubljani i prijevoz do Villa Opicine, odakle je osiguran autobusni prijevoz do krajnjeg odredišta – Trsta. Vrijeme presjedanja u Ljubljani se skraćuje i iznosi oko jedan sat za oba smjera, što putnicima iz Zagreba omogućuje da do Italije stignu uz minimalan broj presjedanja i za kraće vrijeme. Isto se odnosi na povratno putovanje, kada putnici noćnim vlakom mogu nastaviti svoje putovanje prema Beogradu.

3.6. Međunarodni vlakovi i održivost njihova prometovanja

Kako bi se postigli osnovni ciljevi uspostavljanja upravljačke platforme kao što su usklađivanje željezničkih prijevoznika i strategija, investicije koje omogućuju pristup prijevoznim uslugama u jugoistočnoj Europi, funkcionalna integracija i multimodalna suradnja između gradova-čvorišta, definirani su i ključni izazovi koje treba riješiti. Svaki od izazova, (1) Upravljanje, (2) Usklađivanje voznih redova, (3) Standardizacija objave voznih redova i (4) Kombinirane usluge, međusobno je povezan i međuovisan.

Učinkovita usluga željezničkoga putničkog prijevoza od velike je važnosti za socioekonomski rast i razvoj te omogućuje održivu, ekološki prihvatljivu i tehnološki provedivu mobilnost. Željeznica utječe na naše živote na lokalnoj, regionalnoj, nacionalnoj i međunarodnoj razini i jedan je od najvažnijih čimbenika u razvoju usluge putničkog prijevoza.

U sklopu aktivnosti vezanih uz upravljačke platforme na regionalnoj i međunarodnoj razini, a potaknutih stalnim smanjenjem broja vlakova i razine kvalitete usluga u međunarodnome željezničkom prijevozu na području cijele jugoistočne Europe, izrađen je dokument „Sažetak osnovnih gledišta o isplativosti prometovanja međunarodnih vlakova“ s preporukama o njihovoj održivosti. U tome dokumentu zaključeno je da, iako su procesi za usklađivanje voznih redova standardizirani i dobro postavljeni, postoje još neki problemi na koje treba obratiti pozornost jer predstavljaju prepreke za optimalno usklađivanje, a odnose se na financijske, političke i infrastrukturne probleme. Također je razmatrano općenito loše stanje infrastrukture u nekim područjima jugoistočne Europe, no središte zanimanja je na tzv. mekim mjerama. Dugoročna podinvestiranost infrastrukturnih kapaciteta produljuje vrijeme putovanja i uz neodgovarajuće veze, tj. duga presjedanja, u nekim gradovima-čvorištima otežava usklađivanje voznih redova. Troškovi pristupa infrastrukturi također su previsoki za stupanj razvoja na kojemu se infrastruktura nalazi.

Općenito smanjena konkurentnost željezničkog prijevoza posljednjih je godina dovela do smanjenja broja međunarodnih vlakova, ponajprije zbog problema financiranja svih zemalja koje sudjeluju u njihovu prometu. Budući željeznički promet u većini slučajeva nije profitabilan. Naime, ugovori o obavljanju usluge od općeg interesa (PSO) sklapaju se s prijevoznici-ma za usluge u unutarnjem, lokalnom i regionalnom prijevozu, dok se financijska sredstva ne dodjeljuju za međunarodne vlakove koji bi trebali prometovati na tržišnoj osnovi. Rezultat je taj da zbog broja putnika i profitabilnosti te opravdavanja financijskih sredstava dobivenih od države vlakovi u unutarnjem prijevozu imaju prioritet prilikom planiranja i usklađivanja voznog reda i organizacije.

Danas se međunarodni vozni redovi dogovaraju na konferencijama Rail Net Europea (RNE) i Forum Train Europea (FTE), na kojima željeznički prijevoznici (nacionalni i privatni) te upravitelji infrastrukture predlažu nove usluge i usklađuju postojeće potrebe. U uvjetima u kojima je zbog dugog putovanja i visokih cijena (nema potpore države) stalno prisutan trend smanjenja broja putnika teško je ponuditi kvalitetnu uslugu. Navedeno dovodi do zaključka da se kvaliteta prijevoza željeznicom može poboljšati utjecanjem na donositelje odluka, što bi posljedično dovelo do donošenja zakona i pravilnika za poboljšanje učinkovitosti i konkurentnosti željeznice. To se može postići sustavnim, a ne samo deklarativnim, investiranjem u infrastrukturne kapacitete na svim razinama, smanjenjem troškova pristupa infrastrukturi i uvođenjem financijskih potpora u međunarodnome putničkom prijevozu. Kako bi se osvijestila

važnost tog pitanja kod donositelja odluka, neophodno je upoznati ih s problemima i mogućim rješenjima, po mogućnosti organiziranjem javnih rasprava, panela i predavanja. Ta događanja trebala bi okupiti zainteresiranu javnost kao što su političari, predstavnici medija, predstavnici znanstvene zajednice i opća javnost. Utjecaj željezničkih prijevoznika, medija i opće javnosti na političare može pridonijeti kvalitetnijem dijalogu i rješavanju problema. Pridonijet će i organiziranju češćih sastanaka između nadležnih tijela susjednih država, identifikaciji specifičnih problema, razmjeni iskustava i predlaganju zajedničkih rješenja.

Iako FTE ima veoma važnu ulogu u planiranju željezničkog prometa, njegove ovlasti moguće je i proširiti na posredovanje između prijevoznika kao jedne skupine i nadležnih tijela kao druge. Kako bi to bilo moguće, nadležna tijela trebala bi se organizirati u forum/udruženje/organizaciju i prisustvovati godišnjim konferencijama FTE-a, definirajući prioritete za unutar-nje i međunarodne vlakove.

3.7. Ugovor o obavljanju usluge od općeg interesa

U skladu s idejom unapređenja povezanosti na međunarodnoj razini i prijedlogom novih usluga projekt je omogućio razmjenu znanja s predstavnicima austrijske agencije SCHIG pod ingerencijom austrijskoga ministarstva prometa koja se, između ostalog, bavi putničkim prijevozom, tj. definiranjem potreba za prijevozom, sklapanjem i praćenjem ugovora o obavljanju usluge od općega gospodarskog interesa (PSO).

Stupanjem na snagu triju željezničkih paketa, skupine europskih direktiva koje reguliraju organizaciju željezničkih poduzeća, sigurnost, zahtjeve interoperabilnosti, pristup uslugama, prava putnika i drugo, osobito Uredbe (EZ) br. 1370/2007 o uslugama javnog željezničkog i cestovnog prijevoza putnika, uređena su pravila za sve države članice Europske unije vezana uz nadležnost, planiranje, implementaciju i kontrolu PSO-a. Osnovni zahtjevi definiraju se s aspekta obavljanja javne usluge, željezničkog prijevoznika kao pružatelja usluge i nadležnog tijela kao ugovaratelja. S aspekta same usluge, potrebno je definirati postojeće stanje i poduzeti korake ka definiranju budućeg stanja u smislu opsega i kvalitete usluge te uvođenja novih usluga. Također je potrebno provesti istraživanje o trenutačnoj strukturi troškova i prihoda u putničkom prijevozu, strukturirati cijene i odrediti politiku cijena, definirati pravila pristupa infrastrukturi, odrediti prodajne i informativne kanale te uspostaviti pravila financiranja i održavanja voznog parka. Zahtjevi kojima željeznički prijevoznici moraju udovoljiti odnose se na kvalitetu

organizacije (učinkovitost i održivost) i pružanja usluge u smislu ljudskih resursa. S aspekta ugovaratelja, potrebno je osigurati financijska sredstva, posjedovati znanje o tržištu i potencijalnim pružateljima usluge te koordinirati suradnju između više pružatelja usluge.

Na svakome nadležnom tijelu jest odluka kakav će ugovor sklopiti s pružateljem usluga, na neto ili bruto iznos (osnovna posljedica izbora je ekonomski rizik koji nastaje fluktuacijom ili netočnom procjenom prihoda generiranih od prodaje prijevoznih karata za nadležno tijelo u slučaju sklapanja bruto PSO-a) i kojim nabavnim postupkom (otvoreni postupak ili ugovor sklopljen na temelju izuzeća od Zakona o javnoj nabavi).

3.8. Promotivne aktivnosti i marketinška kampanja

U cilju promocije projekta Rail4SEE, integriranog prijevoza i mobilnosti građana provedena je marketinška kampanja na području grada Zagreba. Ta kampanja povezana je s Europskim tjednom mobilnosti, jer i projekt za cilj ima povezivanje, povećanje razine mobilnosti i održiv razvoj. Također se željelo osvijestiti građane da su oni ti koji donositeljima odluka mogu komunicirati što žele i trebaju u svome gradu, a mobilnost je svakako jedna od osnovnih potreba. Tijekom rujna i listopada 2014. promotivne aktivnosti uključivale su plakate u vlakovima i kolodvorima namijenjene korisnicima željezničkog prijevoza, oglase u Reviji HAK namijenjene vozačima osobnih automobila te aktivnosti u središtu grada namijenjene svim ostalim građanima (infopult u Zagreb Glavnome kolodvoru i na Cvjetnome trgu). Cilj kampanje bio je zainteresirati građane Zagreba za rješavanje problema javnog prijevoza, uključiti ih u promišljanje situacije i navesti ih na akciju. Kako bi se dobile informacije o potrebama građana, na infopultovima provedena je i kratka anketa. Ostala sredstva promocije bile su internetske stranice, priopćenja za javnost, društvene mreže, newsletteri, televizijske emisije, sredstva interne komunikacije i dr. Osim marketinške kampanje usmjerene na građane, one koji koriste i ne koriste javni prijevoz, posebne aktivnosti bile su usmjerene na donositelje odluka i ostale dionike izravno uključene u proces planiranja i pružanja prijevozne usluge – lokalnu i regionalnu samoupravu, prijevoznike i agencije. Organizirani su okrugli stolovi, izrađene brošure projekta i projektnih rezultata te slana poslovna pisma. S pojedinim dionicima komuniciralo je izravno, a neki su prezentirali svoje stavove i planove međunarodnome auditoriju.

Sve navedene aktivnosti bile su u funkciji razmjene stavova i specifičnih znanja, činjeničnog utjecaja na stavove, dijaloga i postizanja konsenzusa u mišljenju i djelovanju.

4. Zaključak

Projekt Rail4SEE postigao je izvrsne rezultate na razini svih uključenih partnera, i to u obliku pilot-akcija uvođenja novih usluga, usklađivanja voznih redova, informativnih kampanja i primjene informacijsko-komunikacijskih tehnologija u pružanju informacija. Uz simulacije korištenja javnog prijevoza u regiji, zajedničke aktivnosti doprinijele su osnaživanju veza između institucija i prijevoznika te učinkovitijoj međunarodnoj suradnji, koja bi trebala rezultirati dugoročnim mjerama koje će imati snažan utjecaj na razvoj javnog i željezničkog prijevoza u jugoistočnoj Europi.

Tijekom narednoga programskog razdoblja 2014. – 2020. HŽ Putnički prijevoz trebao bi usvajati prijedloge poboljšanja poslovanja i razvoja usluge u cilju prilagodbe nadolazećoj liberalizaciji tržišta te raditi na razvoju novih projekata koji će pridonijeti održivu poslovanju poduzeća.

Fondovi Europske unije alat su koji zahtijeva ulaganje velike količine energije i angažmana, kao i poštivanje strogih administrativnih pravila, no koristi su, osim financijskih, brojne.

Literatura:

- [1] Sustavi obavještanja putnika za unaprjeđenje dostupnosti željezničkog prijevoza građanima, BSL Transportation Consultants GmbH & Co KG, Hamburg, 2014.
- [2] Analiza regionalnih i međunarodnih prometnih tokova u funkciji multimodalne perspektive čvora Zagreb, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2014.
- [3] S-vlak Zagreb – Velika Gorica – analiza prometnih, ekonomskih i ekoloških učinaka, Verkehrplus GmbH, Beč, 2014.
- [4] Guidelines on the Implementation of PSO, SCHIG, Beč, 2014.
- [5] Uredba (EZ) br. 1370/2007 o uslugama javnog željezničkog i cestovnog prijevoza putnika, Europski parlament i Vijeće, 2007.
- [6] Strategija informatizacije poslovanja, HŽ Putnički prijevoz d.o.o., Zagreb, 2013.
- [7] Prijavni obrazac projekta Rail4SEE, Provincija Bologna, 2012.

UDK: 656.21; 656.224

Adresa autora:

mr. Renato Humić, dipl. ing. prom.
Zrinka Marchioli, dipl. ing. prom.
HŽ Putnički prijevoz d.o.o.
renato.humic@hzpp.hr
zrinka.marchioli@hzpp.hr

SAŽETAK

EU-ovi fondovi, kao sredstvo financiranja željezničkih projekata, većinom koriste upravitelji infrastrukture jer je riječ o kapitalnim projektima, no postoji velik prostor za napredak i u segmentu pružanja usluge javnoga putničkog prijevoza željeznicom. U radu su, kroz pregled osnovnih rezultata, predstavljene aktivnosti provedene u sklopu projekta Rail4SEE. Aktivnosti se odnose na neinfrastrukturne mjere, a osnova su za daljnja unapređenja u javnome željezničkom putničkom prijevozu – uporaba novih tehnologija, analiza postojećeg stanja prometnih tokova i usluga na lokalnoj, regionalnoj i međunarodnoj razini, prijedlozi mjera poboljšanja, integracija s ostalim vrstama prijevoza i PSO ugovor u unutarnjem i međunarodnom prijevozu.

Ključne riječi: željeznički promet, EU fondovi, projekt Rail4SEE

SUMMARY

EU Funds in the Service of Mobility and Railway Transport Development

EU funds, as a means of financing railway projects, are mostly used by infrastructure managers when it comes to capital projects, but there is also a lot of room for improvement in the segment of providing rail passenger transport services. By providing a review of basic results, the paper presents activities carried out within the scope of the Rail4SEE project. Activities relate to non-infrastructure measures, and provide the basis for further improvements in public passenger rail system– the use of new technologies, analysis of the existing condition of transport flows and services at the local, regional and international level, proposals regarding improvement measures, integration with other modes of transport and a PSO contract in domestic and international transport.

Key Words: Rail Traffic, EU Funds, Project Rail4SEE