

EU i željeznice



Webinar
15/7/2022



Doprinos željeznice
održivoj mobilnosti

Lidija Pavić-Rogošić, ODRAZ/CIVINET

Pitanje

Koliki je modalni udio željezničkog prijevoza putnika u EU-u?

- ☐ 1 - 5 %
- ☐ 6 - 10 %
- ☐ 11 - 15%
- ☐ 16 - 20%
- ☐ Više od 20%

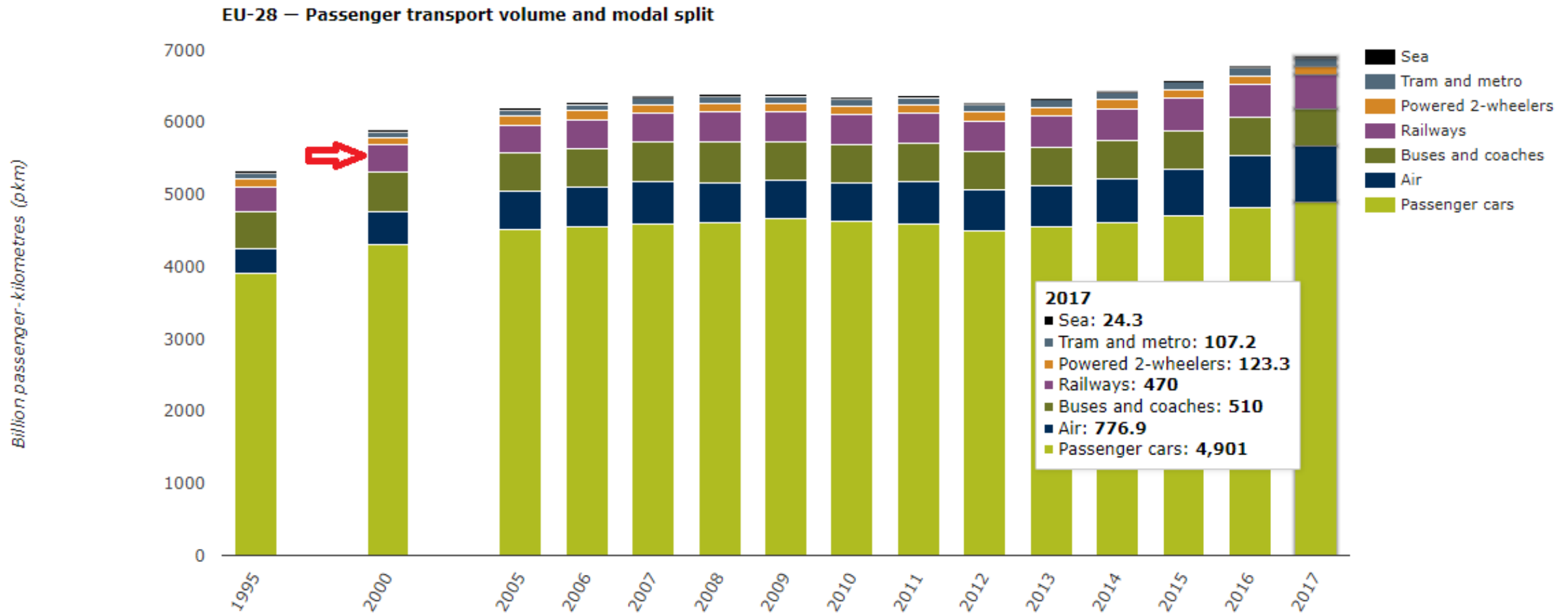


Modalni udio željezničkog prijevoza

- modalni udio željezničkog prijevoza **putnika**:
 - 2007. godine 6,6 %
 - 2010. godine 6,6 %
 - 2018. godine 6,9 %
- U području **kopnenog prijevoza** taj udio iznosio je 2007. godine 6,9 %, 2011. godine 7,0 %, a 2018. godine 7,9 %
- modalni udio željezničkog prijevoza **tereta** (kopneni prijevoz) iznosio je 2001. 17,5 %, 2006. godine 17,0 %, a 2018. godine 17,9 %.

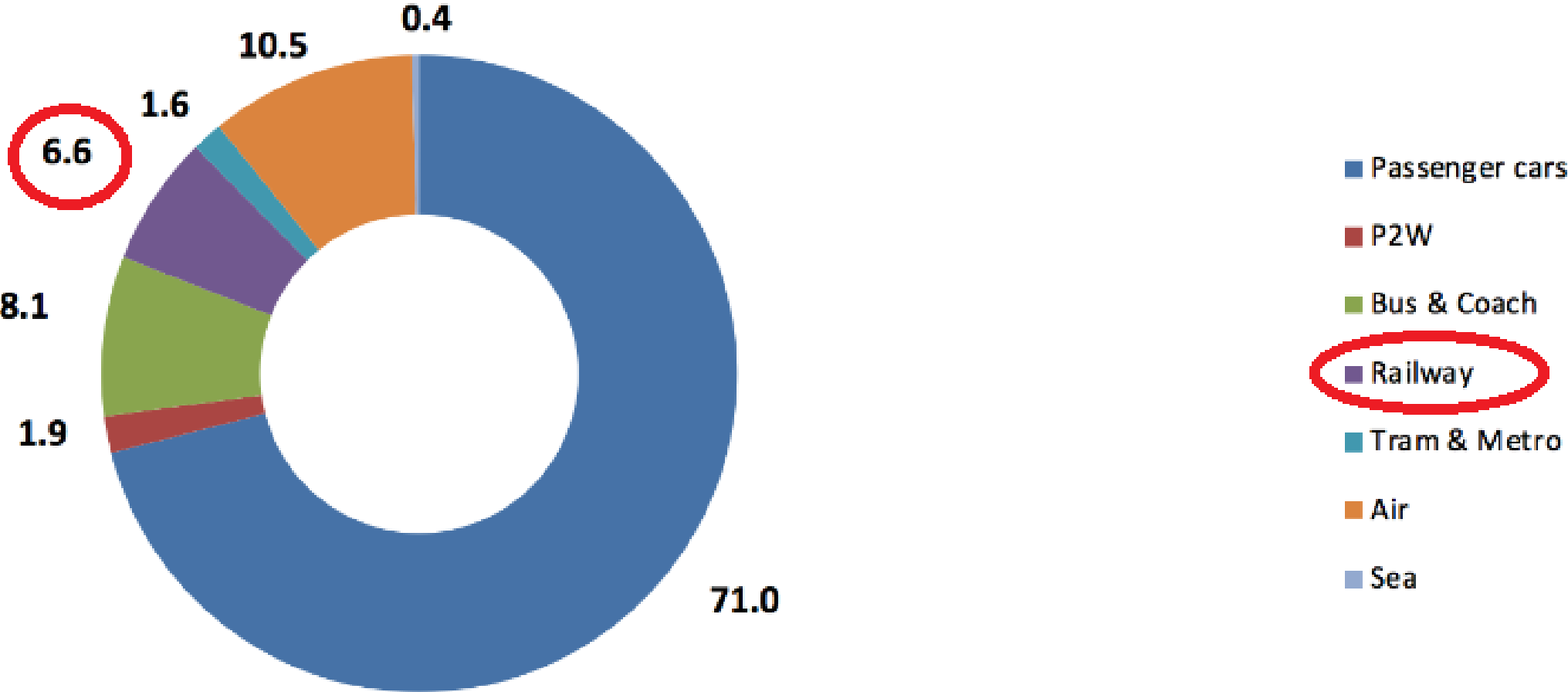
Podaci iz statističkih knjižica EU-a





[Directorate General for Mobility and Transport \(DG MOVE\)](#)

6.3 Passenger transport modal split in EU 28, 2016 (pkm in %)



Izvor: The European Union Road Federation (ERF)

Jedinstveni europski željeznički prostor

- opisan je u Bijeloj knjizi „Strategija za revitalizaciju željeznica Zajednice“, 1996.:
 - stvaranje financijske osnove,
 - javne usluge/osiguravanje slobode pristupa svim prometnim i javnim uslugama i
 - promicanje integracije nacionalnih sustava i društvenih aspekata
- provodi se u okviru četiri zakonodavna paketa iz 2001., 2004., 2007. i 2016.
- u studenom 2012. usvojena Direktiva o uspostavi jedinstvenog Europskog željezničkog prostora



Zakonodavni paketi

- otvorena nacionalna i međunarodna tržišta putničkog i teretnog prijevoza
- uvedeno je i tehničko usklađivanje, uključujući zahtjeve u pogledu infrastrukture i željezničkih vozila, među ostalim u okviru zajedničkog europskog sustava za upravljanje željezničkim prometom, koji se prije svega koristi unutar mreže TEN-T.

Unatoč istom zakonodavnom okviru,
situacija se u raznim državama članicama razvijala različito!



Što obuhvaća zakonodavni okvir (1)

- predviđa se **nacionalni mehanizam za koordinaciju** između upravitelja infrastrukture i operatora u pogledu:
 - održavanja infrastrukture i ciljeva povezanih s kapacitetima,
 - intermodalnosti i interoperabilnosti,
 - pristupa i upotrebe infrastrukture te
 - intramodalnosti i kvalitete usluga
- **Europska mreža upravitelja infrastrukture** osigurava suradnju i razmjenu stajališta

Mehanizam koordinacije između upravitelja infrastrukture i prijevoznika te europske mreže upravitelja infrastrukture osnovni su elementi koji vode prema postizanju optimizirane učinkovitosti.



Što obuhvaća zakonodavni okvir (2)

- [direktiva o certificiranju](#) kompetencija, zdravstvenoj sposobnosti i jezičnim kvalifikacijama strojovođa potrebnima u međunarodnom prijevozu
- [direktiva o uvjetima rada](#) mobilnih radnika u interoperabilnom prekograničnom prometu

Obje se direktive temelje na [sporazumima europskih socijalnih partnera](#).



Pravila o putničkom prijevozu

- obuhvaćaju odredbe o ugovorima o **javnim uslugama** i javnoj nabavi te mogućnosti da se objavljuju opća pravila o određivanju cijena i razinama usluge
- **javni prijevoz putnika** uređen je Uredbom o obvezi pružanja javnih usluga (2007, 2016)
- obuhvaćene su ovlasti nadležnih tijela i država članica u pogledu **socijalnih kriterija**, socijalnih standarda i premještaja osoblja u slučaju promjene prijevoznika

Obaveza pružanja javnih usluga je ključna za osiguravanje dostupnih, cjenovno pristupačnih i uključivih putničkih usluga za građane.



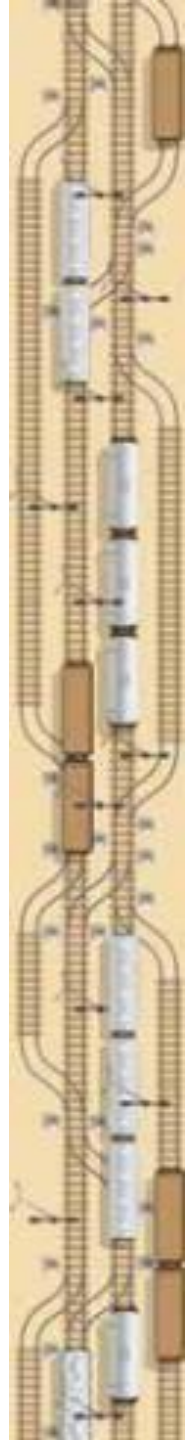
Trenutačno stanje provedbe i problemi (1)

- Nastojanja da se otvore međunarodna i nacionalna tržišta željezničkog prijevoza robe i putnika te usklade različita tehnička i sigurnosna pravila radi stvaranja jedinstvenog europskog željezničkog prostora **nisu u protekla tri desetljeća postigla željeni ukupni rezultat**
- Unatoč potpunom otvaranju tržišta, mjerama za osiguravanje slobodnog i nediskriminirajućeg pristupa infrastrukturi, usklađenim tehničkim pravilima i administrativnom pojednostavljenju, **željeznica i dalje pokazuje znatne nedostatke u pogledu sposobnosti povećanja svog modalnog udjela i u putničkom i u teretnom prijevozu**



Trenutačno stanje provedbe i problemi (2)

- Otvaranjem tržišta nije postignut ujednačen napredak. Ipak, postoji i niz uspješnih primjera. Tako su Austrija, Njemačka i Švedska poboljšale rezultate u smislu modalnih udjela i obujma željezničkog prijevoza robe
- Austrijski željeznički prijevoznik u državnom vlasništvu ÖBB uspješno je razvio mrežu međunarodnih veza **noćnih putničkih vlakova**



Trenutačno stanje provedbe i problemi (3)

- Pitanje jedinstvenih ili kombiniranih [karata](#) za željeznicu i dalje je problematično, posebno u pogledu ažuriranih informacija o cijenama karata, rezervacijama i prometu

Više o nedostacima navedeno je u radnom dokumentu službi Komisije iz 2020. priloženom Komunikaciji Komisije o strategiji za održivu i pametnu mobilnost, uz niz sugestija ([SWD\(2020\) 331 final](#)).



Pitanje

Koje dvije članice EU-a nemaju željeznicu?

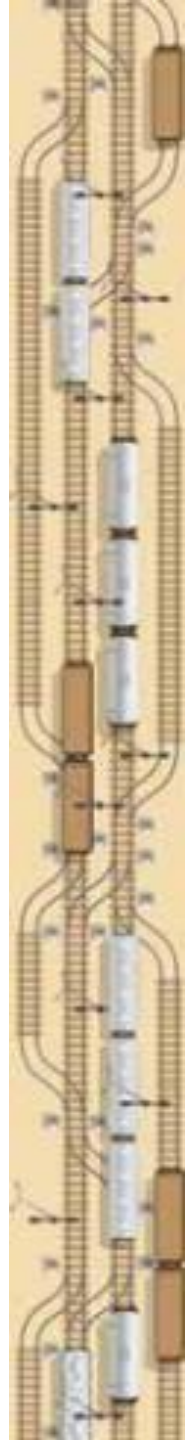


Države članice

- države članice poduzimaju daljnje inicijative kako bi uvele ključne veze na kojima bi se pružale nove željezničke usluge, uključujući noćne vlakove, u čemu prednjače afirmirani željeznički prijevoznici
- takvi su planovi objavljeni, primjerice, u Njemačkoj, Nizozemskoj i Švedskoj



- Postavlja se pitanje je li **slobodan pristup tržištu** (koji je na snazi od 2010. za međunarodni prijevoz putnika) pravi instrument za poticanje razvoja (međunarodnog) prijevoza putnika na velikim udaljenostima
- Nužna je **politička volja** i **političke odluke** o davanju prednosti okolišno prihvatljivim i uključivim rješenjima, što bi trebalo biti popraćeno potrebnim ulaganjima i dobrim upravljanjem



Mišljenje Europskog gospodarskog i socijalnog odbora (EGSO) (1)

- unatoč znatnim pomacima u pogledu otvaranja tržišta i tehničkog usklađivanja ostvarenog tijekom trideset godina liberalizacije, potrebno je učiniti još mnogo toga na **političkoj**, **regulatornoj** i **kulturnoj** razini
- trebalo bi pojačati napore za poticanje **ulaganja u željeznički sektor** kako bi se promicao **socijalno** i **okolišno održiv promet**
- potrebna je ulaganje u **pravednu tranziciju** i **razvoj vještina**, kako bi se poboljšala protočnost prometa, optimizirala upotreba resursa te očuvala radna mjesta



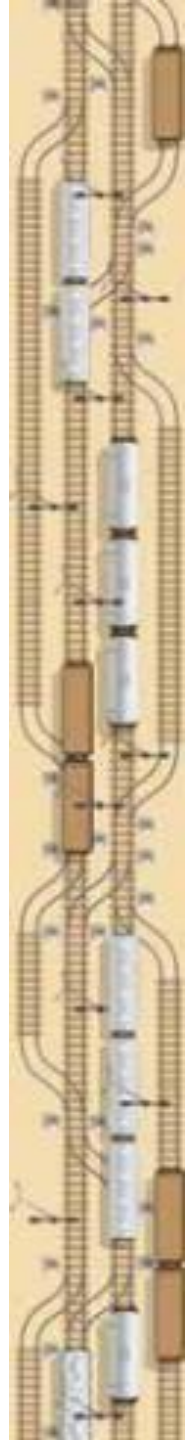
Mišljenje EGSO-a (2)

- potrebna su **ulaganja** u **infrastrukturu**, ali i **digitalizaciju** i modernizaciju željezničkih vozila, kao što je digitalizacija uvođenjem europskog sustava za upravljanje željezničkim prometom i automatskog priključivanja
- razvoj **infrastrukture**, uključujući pravodobno uvođenje koridora osnovne mreže TEN-T, **ključan je** te opravdava visoki prioritet kad je riječ o planiranju i financiranju
- važno je nastaviti s razvojem **mreže željeznice velikih brzina** kojom bi se povezali svi glavni gradovi i veliki gradovi EU-a



Mišljenje EGSO-a (3)

- integrirani željeznički sustavi mogu jamčiti pravednu raspodjelu, baš kao i neintegrirani sustavi; mnoge europske zemlje s razgranatom i uspješnom željezničkom mrežom odlučile za integrirana željeznička poduzeća kako bi osigurale sinergije, bolju koordinaciju, fleksibilnost i očuvanje radnih mjesta na unutarnjem tržištu rada
- nužne su mjere za olakšavanje prekograničnih operacija smanjenjem potrebe za graničnim kontrolama i uklanjanjem administrativnih problema i kašnjenja na graničnim prijelazima



Strategija EU-a za održivu i pametnu mobilnost

- u pogledu međunarodnih željezničkih putničkih linija i razvoja kapaciteta tog segmenta tržišta, želi se **do 2050.** ostvariti potpuno operativna, multimodalna **transeuropska prometna mreža** (TEN-T) za održiv i pametan prijevoz opremljena **vezama velike brzine**
- To bi trebalo omogućiti povezivanje velikih gradova EU-a održivim željezničkim uslugama koje bi mogle postupno i barem djelomice zamijeniti zračne veze unutar kontinenta



Uredba o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže (1)

- Komisija je 14. prosinca 2021. podnijela prijedlog nove uredbe kojom će se zamijeniti aktualna Uredba o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže ((EU) 1315/2013) kao ključno djelovanje u okviru europskog zelenog plana i Strategije za održivu i pametnu mobilnost
- četiri posebna cilja postojeće Uredbe o mreži TEN-T (učinkovitost, kohezija, održivost i veće koristi za korisnike) zadržavaju se i dodatno se razrađuju
- prijedlogom se održavanje mreže TEN-T uvodi kao obaveza država članica



Uredba o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže (2)

- važnost se pridaje **koheziji**, uključujući povezivost i dostupnost za sve diljem EU-a, i za putnike i za robu kako na **dugim** tako i na **kratkim udaljenostima**
- obaveza država članica da osiguraju usklađenost s prometnom politikom EU-a u svojem nacionalnom djelovanju
- minimalni kriteriji u pogledu željezničke infrastrukture poboljšat će izgleda za multimodalnost
- stavlja se naglasak na odgovarajuće **savjetovanje s uključenim dionicima**, kako tijelima na različitim razinama tako i civilnim društvom te na razmjenu informacija o najboljim praksama



Akcijski plan za jačanje međugradskih i prekograničnih putničkih željezničkih usluga

- Planom se priprema teren za 'renesansu u željeznici', u kombinaciji s promjenama TEN-T kako bi se povećao kapacitet brze željeznice i novom potporom Europske investicijske banke (EIB) za **ulaganja u željeznici**
- Plan je dio paketa mjera za **učinkovitu** i **zelenu mobilnost**, a pomoći će EU-u da ispuni svoje strateške prekretnice udvostručenja željezničkog prometa velikih brzina do 2030. i utrostručenja do 2050.



Više informacija

- Brošura Europskog gospodarskog i socijalnog odbora (EGSO)

"Rail helping the EU meet the Green Deal's goals"
www.eesc.europa.eu/en/our-work/publications-other-work/publications/rail-helping-eu-meet-green-deals-goals



Više informacija

- Tko upravlja željezničkim uslugama u Hrvatskoj?

<http://ipe.hr/rasprave/tko-upravlja-zeljeznickim-uslugama-u-hrvatskoj/>

- Naše željeznice - Analiza upravljanja željezničkim uslugama u Hrvatskoj uz komparativni pregled zemalja EU

http://ipe.hr/wp-content/uploads/2020/07/IPE_Nas%CC%8Ce_Z%CC%8Celjeznice_WEB.pdf

