



Hrvatski Demokratski Savez Slavonije i Baranje



Osijek, Trg Lava Mirskog 1/II
tel. 031/250-910, fax. 031/250-919
e-mail info@hdssb.hr
www.hdssb.hr

U Osijeku 22. listopada 2015.

- **Sindikata željezničara Hrvatske**
- **Sindikata Hrvatskih željezničara**
- **Sindikata infrastrukture HŽ-a**
- **Udruga branitelja i invalida domovinskog rata HŽ-a**

Poštovani,

Vezano za Vaš upit koji se odnosi na predmet upoznavanja s predizbornim programom stranaka vezanim uz razvoj željezničkog sektora u republici Hrvatskoj dostavljamo Vam odgovor.

Obzirom da se željeznica nameće kao najvažniji prijevoznik u smislu održivog prometnog razvoja što je u ostalom istaknula i EU u ožujku 2011. u prometnoj strategiji pod nazivom „Europa 2020.“ u kojoj su naglašene ekološke inovacije u prometu, sigurnost i zaštita prometa te urbana mobilnost, a razvoj je usmjeren na intermodalne sustave, koridore i terminale, s dominantnim prijevoznim oblicima željezničkog i vodnog prometa, a sve u svrhu osnovnog cilja tzv. dekarbonizacije prometa i smanjenja emisije stakleničkih plinova za 60% do 2050. godine.

HDSSB je vrlo zainteresiran za kvalitetan ustroj željezničkog sektora u RH, a kao regionalnu stranku poglavito nas zanima prometna povezanost Slavonije, Baranje, Srijema i Podravine sa ostatkom Hrvatske. Tu prvenstveno mislimo na kvalitetnu i sigurnu infrastrukturu te brz i efikasan putnički i teretni promet. Nažalost, to sada nije slučaj i nismo zadovoljni sa stanjem na željeznici te učestalo ukazujemo na probleme.

1. Kao sudionik u budućoj Vladi nastojat ćemo utjecati na ključne dokumente prometne politike RH u kojima i je izvor željezničke prometne izoliranosti Slavonije. Ni HDZ-ova ni SDP-ova vlada nisu pretjerano vodile računa o Slavoniji i njenim prugama. Vlada je u listopadu 2014. prihvatila strategiju prometnog razvoja RH (2014.-2030.) što je rezultiralo na brzinu donesenim „nacionalnim“ programom željezničke infrastrukture za razdoblje od 2016. do 2020. godine, prihvaćenim 24.09.2015. godine.

Zapostavljanje Slavonije vidljivo je u Odluci o razvrstavanju željezničkih pruga (NN 81/06 i 13/07) prošle Vlade te u Odluci o razvrstavanju željezničkih pruga (NN 03/14) od 10.01.2014. sadašnje Vlade, gdje u željezničke pruge za međunarodni promet nisu uvrštene pruge Vinkovci – Osijek (spaja koridor RH1 i RH3); Koprivnica – Osijek (spaja koridor RH2 i RH3) te Nemetin – Osijek (spaja međunarodnu riječnu luku sa glavnom koridorskom prugom RH3). Prema kriterijima iz Odluke o razvrstavanju željezničkih pruga trebale su biti uvrštene, a napravljeno je to da je samo prepisana Odluka Vlade RH od 12. srpnja 2006.

Da strategije prometnog razvoja RH, masterplanovi i nacionalne strategije ostaju mrtvo slovo na papiru vidljivo je iz razine realizacije investicija u sklopu NPŽI (Nacionalni program željezničke infrastrukture) 2008.-2012., koja iznosi oko 5-10% i samo jedan mali dio je djelomično završen, a od ukupno 32 projekta 7 je u Slavoniji i samo je jedan završen (obnova pruge Vinkovci – Osijek u iznosu od 90 mil. kn).

2. Financiranje željezničkog sektora moguće je kvalitetno i održivo urediti, ali ne sukladno današnjem ustroju Hrvatskih željeznica, koji je trom i neefikasan. Podjela HŽ-a nije obavljena kvalitetno, a upravljanje sustavom je vrlo otežano te smatramo da je potrebno, kao i u nizu drugih europskih željeznica, ustrojiti neku vrstu Holdinga, koji će koordinirati rad Društava HŽ te racionalnije upravljati resursima i novcem poreznih obveznika.

3. HŽ Infrastruktura kao jedna od ključnih tvrtki za investicijski zamah Republike Hrvatske mora ispraviti dosada uočene slabosti (zastarjelost regulative, nedovoljan broj educiranih kadrova za velike razvojne projekte, slabo razvijen sektor za strateško planiranje te nedostatak inovacija i novih tehnologija), a u cilju pružanja strateških usluga prijevoza tereta i putnika za što se mora osigurati znatniji dio sredstava, velikim dijelom povlačenjem iz EU izvora. Društvo Pružne građevine u svemu tome bi trebalo imati veliku ulogu te ne bi trebalo ići na bezuvjetnu privatizaciju, već iznaći načine (kao slična Društva u okruženju) kako bi mogli aplicirati za sredstva iz EU te obavljati svoju osnovnu djelatnost za što imaju i sredstva i kadrove.

4. HŽ Putnički prijevoz koji trenutno nema konkurente na tržištu, treba se do liberalizacije maksimalno racionalizirati te podići prihode. Vidljivo je da godinama prijevoz putnika drastično opada, a uzrok je u nekvalitetnom voznom redu, nekonkurentnosti cijene prijevoza u odnosu na ostale prijevoznike, a poseban problem su, poglavito na našem području, učestale supstitucije vlakova autobusima, što za posljedicu ima kašnjenja i od 30 minuta za nekoliko kilometara. Racionalizacija se odnosi i na kćerinska Društva HŽ PP, gdje je potrebno međusobne odnose na transparentan način primijeniti samo na osnovnu djelatnost, a ostatak treba privatizirati ukoliko će to donijeti financijske uštede za Društvo.

5. HŽ Cargo se treba ustrojiti kao moderna tvrtka koja će biti lider u regiji, a za što je preduvjet obnova voznog parka, zadržavanje sadašnje razine prijevoza na domaćem tržištu, te boljom uslugom i podizanjem kvalitete prijevoza napraviti iskorak prema okruženju te pružati integriranu uslugu kompleksnog sadržaja. Naglasak razvoja treba biti na međunarodne morske luke (Ploče, Zadar, Šibenik, Rijeka) te riječne luke (Vukovar, Nemetin, Slavonski Brod), jer kako je naglašeno u dugoročnim planovima AGCT-a (koncesionar u Luci Rijeka) cilj je prijevoz 60% tereta željeznicom. Kolike su mogućnosti povećanja prijevoza na koridoru RH2 vidljivo je iz podatka da je lani prevezeno 25% tereta za Luku Rijeka, a u prvom tromjesečju 2015. godine 30% tereta, jer za prijevoz do udaljenih odredišta kao što su Austrija, Mađarska, Slovačka kamionski prijevoz nije isplativ. Društva HŽ Carga - RŽV Čakovec i RPV Slavonski Brod mogu samostalno ili zajedničkim ponudama proizvoditi ili rekonstruirati različite vrste vagona, a poglavito vagona za kombinirani prijevoz, što će direktno utjecati na povećanje obima prijevoza HŽ Carga te dolasku novih tereta (Luka Rijeka, Cargo Centar Zagreb, RTC Slavonski Brod). Održavanje vagona d.o.o. treba se svesti na racionalan broj radionica, koje će u optimalnom broju pružati kvalitetnu uslugu matičnoj tvrtki, a Agit d.o.o. treba svesti u realne okvire poslova koji su im osnovna djelatnost (integralni transport).

ZAKLJUČAK:

Osim navedenog zalagat ćemo se kao i do sada za uređenje željezničke infrastrukture u velikim gradovima Slavonije – Osijek, Slavonski Brod i Vinkovci (uređenje čvorova, denivelacija željezničkih prijevoza na frekventnim mjestima, postupno izmještanje teretnog prijevoza iz centra grada, kvalitetan prigradski prijevoz, kvalitetniji vozni redovi te uređenja stajališta).

S poštovanjem,

glasnogovornik HDSSB-a
Karlo Šatvar