



tel: +385 (0)1 4533778

fax: +385 (0)1 3783396

e-mail: goran.ilkoski@hzinfra.hr

naš broj i znak: 8880/18, 1.3.1. GI

vaš broj i znak: KLASA: 351-03/17-01/56

URBROJ: 2170/1-09/3-18-112

datum: 11.10.2018.

PRIMORSKO-GORANSKA ŽUPANIJA
Upravni odjel za regionalni razvoj,
infrastrukturu i upravljanje projektima
Slogin kula 2
51000 RIJEKA

Predmet: Javna rasprava o Strateškoj studiji utjecaja na okoliš Glavnog plana razvoja prometnog sustava funkcionalne regije Sjeverni Jadran i Nacrtu prijedloga Glavnog plana razvoja prometnog sustava funkcionalne regije Sjeverni Jadran
- dostava mišljenja

Temeljem članka 23. , Uredbe o strateškoj procjeni utjecaja strategije, plana i programa na okoliš dostavljamo mišljenje na predmetne dokumente:

- potrebno je novelirati i dopuniti tablicu 4.2.2. *Zakonski i podzakonski akti iz djelokruga sektora željezničkog prometa* (primjer: nedostaje Odluka o dopuni odluke o razvrstavanju željezničkih pruga (NN72/17),
- sliku 50. nazvati po onom što prikazuje, treba navesti točan i potpun izvor podataka (definirati dokument HŽ Infrastrukture)
- 7.3.5. *Prometna povezanost luke Zadar, ŽELJEZNIČKA POVEZANOST*
 - nije prihvatljivo geografsko nazivlje željezničke infrastrukture, a ako autor već koristi isto treba ispraviti nazive željezničkih pruga sukladno važećoj legislativi. Naime, sukladno Strategiji prometnog razvoja RH 2017.-2030. spomenuta je u okviru mjere R.17 „Obnova, ostalih pruga, kolodvora, stajališta i gradnja novih“ za koju će biti potrebno izraditi Studiju pojedinačnog slučaja. U istoj mjeri R.17 navedeno je: „Kako bi se što više povećala konkurentnost dalmatinskih luka i omogućio njihov daljnji razvoj potrebno je modernizirati željezničke pruge (Lička pruga i dionice od Dalmatinskih luka do Knina) koje ih spajaju sa Mediteranskim koridorom u Republici Hrvatskoj budući da se jedino željeznicom može osigurati prijevoz velikih količina tereta.“ Vidljivo je da je „Lička pruga“ pruga M604 Oštarije – Knin – Split, a M606 pruga Knin – Zadar.

Prilikom navođenja dopuštenog opterećenja željezničke pruge izbaciti nepostojeću jedinicu „Mp“ već koristiti jedinicu: tona/osovini. Kod opisa „Unske“ pruge riječ „električna“ treba

zamijeniti riječju „elektrificirana“ te dodati rečenicu da je sustav elektrifikacije uništen ratni razaranjima na ovoj pruzi.

- Vezano za ažuriranu hipotezu H78. *Nedovoljno održavanost (tehnički i tehnološki uvjeti) željezničke infrastrukture (osobito kolodvora) smanjuje sigurnost u prometu, odnosno mjeru koja ju opisuje: Izgubljen je ciklus redovitog održavanja željezničkih pruga odnosno uglavnom se obavlja izvanredno održavanje na području funkcionalne regije. Prema izvoru HŽ Infrastruktura potrebno je oko 50 milijardi eura te oko 20 godina da se pruge u Republici Hrvatskoj „vrate“ na projektiranu brzinu. Dozvoljene brzine su manje od projektiranih brzina. Službena mjesta, kolodvori i stajališta, su u smislu održavanja „status quo“.*

Naime, smatramo da navedena hipoteza nije dobro postavljena iz sljedećih razloga:

POJAM SIGURNOSTI U ŽELJEZNIČKOM PROMETU

U željezničkom prometnom sustavu, kao umjetno stvorenom sustavu koji utječe na okolinu, sigurnost željezničkog prometa se označava kao pojam isključivanja štetnih ili konfliktnih situacija, pojava ili događaja u odvijanju prometa. Kao što je poznato, željeznički promet je definiran tehnološkim procesom, koji podrazumijeva određenu regulaciju prometa. To znači da se promet vlakova mora na neki način fizički regulirati, tako što će biti što manje opasan za okolinu gdje se taj promet odvija. Jedna od najprihvatljivijih definicija sigurnosti željezničkog prometa glasi: “Sigurnost je najveća moguća vjerojatnost da će cjelokupni prometni sustav ili određeni njegov podsustav sigurno funkcionirati, uz unaprijed određene radne uvjete.” Ako iz bilo kojeg razloga dođe do pojave ugroženosti pravilnog odvijanja željezničkog prometa, ugrađeni uređaji moraju biti tako projektirani, programirani i izvedeni da bezuvjetno, pouzdano i automatski prelaze na višu razinu sigurnosti, pa i po cijenu ukupne obustave prometa.” Pojam sigurnog odvijanja prometa može se odrediti prema utjecaju koji željeznički prometni sustav čini na okolinu. Težnja je, da utjecaj željeznice na okolinu bude čim manji. Najteži zadatak koji se postavlja pred željeznicu u svezi sigurnosti je svakako spriječiti konfliktne situacije, kako unutar samog željezničkog prometa, tako i prema drugim vidovima prometa s kojim se željeznica nalazi u istom okolišu. Zadaću bezuvjetnog, pouzdanog i automatskog prijelaza na višu razinu sigurnosti mogu ostvariti samo uređaji koji imaju ugrađene elemente za detekciju i mjerenje određene fizikalne veličine, nadalje imaju ugrađene elemente za obradu prispjelih podataka i kao najvažnije, elemente umjetne inteligencije za usporedbu obrađenih podataka s programiranim, na temelju koje će se odrediti ponašanje objekata u sustavu. Definicija, kao i osnovni pojmovi, ukazuju na kompleksnost i težinu zadatka, određivanje elementa za sigurno odvijanje željezničkog prometa. Ako bismo doslovce primijenili definicije i njihove sastavne pojmove, došli bi do apsurdnog zaključka da je apsolutno siguran željeznički promet kada željeznička vozila miruju. Uzimajući u obzir činjenicu da je promet ipak realna pojava, s realnim elementima, treba težiti da se čim više otklone uzročnici nepoželjnih pojava ili događaja, s ciljem postizanja sigurnog odvijanja željezničkog prometa čim bližom apsolutnoj sigurnosti i pouzdanosti. To znači da određeni elementi prometnog sustava moraju uvijek pouzdano i sigurno funkcionirati bez obzira na uvjete rada. Stoga HŽI mora primjenjivati odredbe Pravilnika o tehničkim uvjetima za prometno-upravljački i signalno-sigurnosni željeznički infrastrukturni podsustav.

Željeznička infrastruktura na području funkcionalne regije SJ održava se u stanju za siguran željeznički promet sukladno odredbama Pravilnika o tehničkim uvjetima za sigurnost željezničkoga prometa kojima moraju udovoljavati željezničke pruge. Na pojedinim pružnim dionicama zbog starosti ugrađenog gradiva privremeno su smanjene brzine vlakova do provedbe obnove. Upravo ovom mjerom, upravitelj infrastrukture osigurao je uvjete (tehničke i tehnološke) za siguran, uredan, redovit i nesmetan tijek željezničkoga prometa, kao i temeljne funkcionalne uvjete za

željezničke infrastrukturne podsustave, kojima moraju udovoljavati željezničke pruge u Republici Hrvatskoj. Naravno, da je ovom mjerom smanjena razina prijevozne usluge (raspoloživost, komercijalna brzina, smanjenje kapaciteta pruge itd.) odnosno povećani troškovi održavanja, međutim sigurnost željezničkog prijevoza ostaje na istoj uporabnoj razini. Isto tako, npr. na pruzi M606 Knin – Zadar uporabno stanje željezničke infrastrukture omogućava najveću dopuštena brzina vlakova od 50km/h do 80 km/h. Ipak, nacionalni željeznički prijevoznik HŽ PP poslovnom odlukom odlučio je i prijevoz putnika osigurati putem autobusa radi smanjenja prijevoznih troškova. Odgovornost za lošu razinu prijevozne usluge treba delegirati odgovornom tijelu tj. HŽ PP-u.

Željeznička infrastruktura na području funkcionalne regije SJ koja će se modernizirati u skladu s tehničkim standardima za interoperabilnost – TSI dati će osnova za podizanje kvalitete prijevozne usluge. Pri tom u teretnom prijevozu zahvaljujući povećanju osovinske i dužinske nosivosti pruge te produljivanjem korisne duljine kolosijeka značajno se povećava kapacitet pruge, dok se u putničkom prometu se osim povećanja korisne dužine perona ugrađuju informacijski sustavi te dodatna sigurnosna oprema koja doprinosi povećanju kapaciteta u prijevozu putnika.

Planirani ciljevi i učinci u poboljšanju ili održavanju razine funkcionalnosti željezničke infrastrukture, mogu se postići ulaganjima u održavanje funkcionalnosti i propisanih uvjeta za siguran tijek prometa, obnovu i osuvremenjivanje dotrajale željezničke infrastrukture, dogradnju, rekonstrukciju i adaptaciju postojeće željezničke infrastrukture i izgradnju nove željezničke infrastrukture.

S poštovanjem,

**DIREKTOR SEKTORA ZA RAZVOJ, PRIPREMU I
PROVEDBU INVESTICIJA I EU FONDOVA**



Mirko Franović
Mirko Franović, dipl.ing.

PRIMORSKO GORANSKA ŽUPANIJA

Primljeno :	16.10.18
Klasifikacijska oznaka	Ustr.jed.
351-03/ 17-01/ 56	09
Urudžbeni broj	Pril Vrij
383-18-134	

gub. l. e J

list 3/3