Hrvatska ima ukupno 2617 kilometara pruga, od kojih je 166 kilometara izvan uporabe, dok je dvokolosiječno oko 400 kilometara, uključujući dionice Dugo Selo – Križevci i Križevci – Koprivnica – državna granica, na kojima je drugi kolosijek već izgrađen, a projekti su pred završetkom.

Prema podacima HŽ Infrastrukture, ograničenja brzine najvećim dijelom se uvode zbog stanja infrastrukture, ali i zbog radova na obnovi, modernizaciji ili održavanju te se mijenjaju ovisno o njihovoj dinamici.

Trenutačno su takva ograničenja aktivna na 237 kilometara pruga. Među pravcima koji su tijekom 2025. i 2026. generirali najviše minuta kašnjenja putničkih vlakova su linije Zagreb – Koprivnica – Zagreb, Zagreb – Osijek – Zagreb te Zagreb – Split – Zagreb.

Modernizacija bi trebala omogućiti brzine putničkih vlakova do 160 kilometara na sat na međunarodnim, 120 na regionalnim te 80 kilometara na sat na lokalnim prugama.

U HŽ Infrastrukturi pritom istaknuli su da skraćivanje putovanja ne ovisi samo o većim brzinama. Izgradnjom drugog kolosijeka uklanjaju se čekanja zbog križanja vlakova koja na jednokolosiječnim prugama znatno produljuju putovanja.

Do 2035. još šest milijardi eura

U Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture ističu da su trenutačna ulaganja u željeznicu najviša u povijesti Hrvatske. U posljednjih deset godina, prema njihovim podacima, uloženo je više od dvije milijarde eura, a samo je iznos ulaganja u 2025. bio gotovo pet puta veći nego 2017. Do 2035. planira se uložiti još oko šest milijardi eura.

Među najvažnijim projektima na glavnim koridorima ministarstvo navodi rekonstrukciju postojećeg i izgradnju drugog kolosijeka na dionicama Križevci – Koprivnica – državna granica, Dugo Selo – Križevci te Hrvatski Leskovac – Karlovac.

Najavljen je i ugovor za radove na dionici Dugo Selo – Novska vrijedan gotovo 700 milijuna eura, koji bi trebao postati najveći pojedinačni željeznički projekt u Hrvatskoj.

Na dionici Dugo Selo – Križevci izvedeno je 99 posto radova, a preostali se radovi uglavnom odvijaju na području kolodvora Dugo Selo. Završetak je planiran do kraja ove godine.

Taj projekt godinama je kasnio, među ostalim, zbog financijskih problema izvođača. Stečaj Hidroelektre niskogradnje i predstečaj DIV Grupe doveli su do preraspodjele poslova i razdoblja u kojima se radovi uopće nisu izvodili. Nakon isključenja DIV Grupe iz konzorcija 2024. radove je preuzeo Dalekovod, nakon čega su intenzivirani.

Pred završetkom je i projekt Križevci – Koprivnica – državna granica. Građevinski radovi trebali bi biti završeni do kraja godine, a nakon ugradnje i ispitivanja prometno-upravljačkih i signalno-sigurnosnih sustava slijede tehnički pregledi i uporabne dozvole.

Postupno povećanje brzine do projektiranih 160 kilometara na sat trebalo bi početi s

Phoca PDF

primjenom voznog reda 2026./2027..

HŽ Infrastruktura kašnjenja na tim projektima povezuje i s pandemijom koronavirusa, ratom u Ukrajini i otežanom nabavom materijala, dok su na dionici prema mađarskoj granici dodatne probleme prouzročila klizišta. Napominju i da se veliki dio radova izvodi uz istodobno odvijanje putničkog i teretnog prometa.

Nizinska pruga i pravac prema Rijeci, ulaganja u Istri

Velik dio budućih ulaganja vezan je uz povezivanje Rijeke, Zagreba i mađarske granice. Za dionice buduće nizinske pruge Karlovac – Skradnik i Skradnik – Krasica – Tijani izrađuju se idejni projekti, a zahtjevi za lokacijske dozvole trebali bi biti podneseni do kraja 2026. Vrijednost radova, izvori financiranja i rok izgradnje trebali bi biti definirani nakon izrade projekata i analize tržišnih cijena.

Na dionici Hrvatski Leskovac – Karlovac u tijeku su pripremni radovi. Preostaje rekonstrukcija 44 kilometra postojećeg kolosijeka i izgradnja novoga, elektrifikacija, radovi na signalno-sigurnosnim i telekomunikacijskim sustavima te rekonstrukcija kolodvora u Hrvatskom Leskovcu, Jastrebarskom i Karlovcu. Završetak projekta predviđen je 2029. godine.

Obnova se, prema ministarstvu, ne bi trebala ograničiti samo na glavne europske koridore. Radovi su u tijeku i na nizu lokalnih i regionalnih pravaca, među kojima su Knin – Zadar, Čakovec – Varaždin – Koprivnica – Kloštar, Pitomača – Kloštar, Banova Jaruga – Daruvar, Osijek – Koška te pruge u Istri.

Obnova 144 kilometra pruga u Istri, željeznički tunel kroz Ćićariju

Istrom ukupno prolazi 144 kilometra pruga: od Slovenije do Pule i od Lupoglava do Raše, a sada se obnavlja trećinu. Izrađene su i dvije studije za kompletnu obnovu pruga u Istri.

Obnova 50 kilometara željezničke pruge od granice sa Slovenijom do Svetog Petra u Šumi, investicija vrijedna 55 milijuna eura, financira se kreditom Europske investicijske banke uz potporu hrvatske Vlade. Projekt obuhvaća obnovu kolosijeka, skretnica, željezničko-cestovnih prijelaza, sanaciju klizišta, propusta i odvodnih kanala te modernizaciju elemenata signalno-sigurnosnog i prometno-upravljačkog podsustava. Nakon završetka radova, ističu u HŽ Infrastrukturi, brzina vlakova na obnovljenoj dionici povećat će se s dosadašnjih 50 - 60 kilometara na projektiranih 80 kilometara na sat. Ugovor s izvođačem radova, tvrtkom Strabag, HŽ Infrastruktura potpisala je u ožujku prošle godine, a završetak radova planiran je 2028. godine.

Kako su prenijeli u HŽ Infrastrukturi, ministar Butković je tijekom srpanjskog radnog posjeta Istri izjavio kako je najvažnija vijest za Istrijane, kada se govori o željeznici, da je HŽ Infrastruktura pokrenula izradu studijske dokumentacije i idejnoga projekta s ishođenjem lokacijske dozvole za izgradnju željezničkog tunela Ćićarija i spojnih pruga, čime bi se Istra kroz Učku spojila s ostatkom željezničke mreže u Hrvatskoj.

Za razdoblje od 2026. do 2028. ukupna planirana realizacija investicija iznosi 1,4 milijarde eura

Phoca PDF

od čega je za regionalne pruge predviđeno 232 milijuna, a za lokalne 84 milijuna eura.

U ministarstvu priznaju da modernizacija ne može biti brza. Među preprekama navode dugotrajnu pripremu projekata i dokumentacije, nedostatak projektanata, rješavanje imovinsko-pravnih odnosa, postupke ishođenja dozvola, izmjene prostornih planova te složene javne nabave i žalbene postupke.

Dodatni problem je što se obnova i modernizacija najvećim dijelom provode uz odvijanje željezničkog prometa, što utječe na dinamiku radova.

Prema procjeni ministarstva, do 2035. trebali bi biti realizirani sada planirani veliki projekti, čime bi hrvatska željeznička mreža trebala dobiti bitno drukčiji izgled, a cilj ulaganja je povećati brzinu, točnost, sigurnost i propusnu moć željeznice. (Hina/iPress)

Phoca PDF