

INVESTICIJE U ŽELJEZNIČKU INFRASTRUKTURU U HRVATSKOJ

# Modernizacija željezničke infrastrukture nema alternativu

PRIPREMILA:  
Anđela Bogdan

Posljednjih nekoliko godina započeo je veliki investicijski ciklus modernizacije željezničke infrastrukture koji još uvijek traje, trenutačno se provodi devet velikih projekata, a modernizacija pruga našoj će željezničkoj mreži omogućiti konkurentnost koridora među regijama

## Željeznica za budućnost

Kako bi se predstavili novi planovi i budućnost željeznice, dana 1. lipnja 2020. organizirana je virtualna panelna rasprava pod naslovom *Željeznica za budućnost*, na kojoj su sudjelovali ministar mora, prometa i infrastrukture Oleg Butković, predsjednik Uprave HŽ Infrastrukture Ivan Kršić i dekan Fakulteta prometnih znanosti u Zagrebu Tomislav Josip Mlinarić.

Na početku panela ministar Oleg Butković napomenuo je to kako je s početkom rada aktualne Vlade započeo veliki investicijski ciklus u prometnu infrastrukturu (Pelješki most, otvorene tri zračne luke: Zagreb, Split i Dubrovnik), u čemu važno

## Uvodne napomene

Mreža hrvatskih željezničkih pruga obuhvaća 2617 kilometra pruga i prema nekim analizama, riječ je o optimalnome omjeru broja kilometara i stanovništva zemlje (1556 stanovnika po kilometru), što bi značilo da je Hrvatska u istome rangu s razvijenim europskim zemljama poput Švicarske. Međutim, činjenica je da 90 posto željezničke mreže čine jednokolosiječne pruge. Samo 37 posto pruga je elektrificirano, a problem su i ograničenja brzine te zastarjela prometna kontrola i signalizacijski sustavi. Sve je to rezultat goleme štete koju je željeznički sektor pretrpio u Domovinskom ratu te činjenice da dugo nakon rata nije bio ni razvijan ni obnavljan.

Mreža hrvatskih željezničkih pruga obuhvaća 2617 kilometra pruga i prema nekim analizama, riječ je o optimalnome omjeru broja kilometara i stanovništva zemlje (1556 stanovnika po kilometru)

Nakon što je Hrvatska ušla u sastav Europske unije, konačno su se otvorile dodatne mogućnosti za rekonstrukciju željeznice kroz europske strukturne i investicijske fondove, to više što se približno 55 posto željezničke mreže u RH odnosi na relacije važne za međunarodni prijevoz. Posljednjih nekoliko

godina započeo je veliki investicijski ciklus obnove i modernizacije željezničke infrastrukture koji još uvijek traje. Hrvatska se nalazi na dva koridora osnovne prometne mreže, i to na Mediteranskom koridoru i na koridoru Rajna – Dunav. Modernizacija pruga našoj će željezničkoj mreži omogućiti konkurentnost koridora među regijama i unutar regije.



Mreža hrvatskih željezničkih pruga



Radovi na modernizaciji željezničke pruge

mjesto zauzima modernizacija željeznice, koja je desetljećima bila zanemarena. Trenutačna ulaganja u prometnu infrastrukturu veća su od 20 milijardi kuna, od čega je polovina investicija u željezničku infrastrukturu, a cilj je do kraja desetljeća podići ulaganja u željeznicu na tri odnosno tri i pol milijarde eura.

Predsjednik Uprave HŽ Infrastrukture Ivan Kršić istaknuo je to kako se u ovome trenutku provodi devet velikih projekata. Od toga su četiri u početnoj fazi, a preostali su u visokome stupnju provedbe. Krajem prošle godine i početkom 2020. potpisani su ugovori za projekte Savski Marof – Zagreb, Vinkovci – Vukovar, Virovitica – Pitomača i Križevci – Koprivnica – državna granica. Svi projekti koji se trenutačno provode na željezničkoj

infrastrukturi nalaze se u Nacionalnome programu željezničke infrastrukture za tekuće petogodišnje razdoblje.

Trenutačna ulaganja u  
prometnu infrastrukturu veća  
su od 20 milijardi kuna, od  
čega je polovina investicija  
u željezničku infrastrukturu

### Nadogradnja i elektrifikacija pruge na dionici Vinkovci – Vukovar

U Vukovaru je 20. prosinca 2019. sa zajednicom španjolskih tvrtki *Comsa S.a.* i *Comsa Instalaciones Y Sistemas Industriales S.a.* potpisan ugovor za

izvođenje radova na modernizaciji pruge Vinkovci – Vukovar. Ukupni prihvatljivi troškovi projekta iznose 516,3 milijuna kuna, od kojih Europska unija iz Operativnog programa Konkurentnost i kohezija 2014. – 2020. iz Kohezijskog fonda sufinancira 85 posto sredstava.

Cilj modernizacije te pruge duljine 18,7 kilometara jest povećanje opsega željezničkoga teretnog prijevoza i prekrcaja robe u luci Vukovar te bolja povezanost željezničkoga putničkog prijevoza Vukovarsko-srijemske županije s glavnim prometnim koridorima. Modernizacijom će se pruga Vinkovci – Vukovar unaprijediti za vožnju brzina vlakova do 120 km/h, čime će se dodatno skratiti vrijeme putovanja.



Shematski prikaz željezničke pruge na dionici Vinkovci-Vukovar

### Obnova pruge Virovitica – Pitomača

Dva mjeseca poslije HŽ Infrastrukture je 3. veljače 2020. u Virovitici potpisala ugovor s tvrtkom *Swietelsky* za izvođenje radova na obnovi pruge Virovitica –



Obnavlja se željeznička pruga na dionici Virovitica- Pitomača



Pitomača, duge 21 kilometar. Riječ je o dionici željezničke pruge R202 Varaždin – Koprivnica – Virovitica – Osijek – Dalj, važne za regionalni prijevoz između sjeverozapadne, sjeveroistočne i središnje Hrvatske. Predviđeno trajanje radova je 18 mjeseci od dana potpisivanja ugovora. Projekt je vrijedan oko 170 milijuna kuna i financira se iz komercijalnoga kredita s državnim jamstvom. Nakon završetka radova dionicom će vlakovi prometovati brzinom od 100 km/h, što će u odnosu na sadašnju brzinu od 80 km/h skratiti putovanje i učiniti ga sigurnijim.

### Obnova pruge Zagreb Zapadni kolodvor – Savski Marof

Nekoliko dana nakon potpisivanja ugovora za radove na pruzi Virovitica – Pitomača, 20. veljače 2020. potpisan je još jedan ugovor, s tvrtkom *Swietelsky* za izvođenje radova na obnovi pruge Zagreb Zapadni kolodvor – Savski Marof. Ugovor je vrijedan 365,7 milijuna kuna (bez PDV-a), od čega se veći dio (210 milijuna kuna) financira iz kredita Svjetske banke za obnovu i razvoj. Rok implementacije jest 27 mjeseci od dana sklapanja ugovora. Riječ je o dionici dvokolosiječne željezničke pruge duge 17,8 kilometara koja se nalazi na koridoru RH1, vrlo važnome za međunarodni teretni i gradsko-prigradski prijevoz. Njome u prosjeku prođe

oko 160 vlakova na dan. Po završetku radova tom dionicom vlakovi će prometovati brzinom od 120 km/h, sigurnost i interoperabilnost željezničkoga prometa te nosivost pruge bit će veći, smanjit će se troškovi održavanja pruge, a poboljšat će se i mogućnost prijevoza većega broja putnika u dnevnome migracijskom prijevozu.

### Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka željezničke pruge Križevci – Koprivnica – državna granica

Tim velikim projektom HŽ *Infrastruktura* nastavlja s modernizacijom Mediteranskoga koridora koji preko luke Rijeka, Zagreba i Budimpešte povezuje Pirinejski poluotok s mađarsko-ukrajinskom granicom, a time i s jedinstvenom transeuropskom prometnom mrežom (*Trans-European Transport Network* – TEN-T). Dio je to projekta uspostave dvokolosiječne željezničke pruge visoke učinkovitosti za mješoviti prijevoz od mađarske granice do luke Rijeke. Projekt je sufinanciran iz Instrumenta za povezivanje Europe (*Connecting Europe Facility* – CEF) – sektor prometa. Ukupna procijenjena vrijednost projekta iznosi 2 milijarde i 624 milijuna kuna. Ugovor za izvođenje 12. ožujka 2020. potpisan je s turskom tvrtkom *Cengiz Insaat Sanayi ve Ticaret A. S.*

Trajanje ugovora za izvođenje radova je 42 mjeseca.

Projektom se planira izgradnja drugoga kolosijeka i rekonstrukcija postojećega kolosijeka od Križevaca do mađarske granice. Omogućit će se brzina od 160 km/h, s ograničenjem od 150 km/h u Lepavini i 100 km/h u Koprivnici jer je riječ o gradskim područjima sa specifičnim ograničenjima. Nova dvokolosiječna dionica slijedit će postojeću trasu uz iznimku poddionice Carevdar – Lepavina. Pri tome će se ukupna duljina dionice pruge Križevci – Koprivnica – državna granica s Mađarskom smanjiti sa 43,2 km na 42,6 km. U sklopu projekta predviđeni su:

- rekonstrukcija dvaju kolodvora: Lepavina i Koprivnica
- izgradnja novoga kolodvora Novo Drnje
- rekonstrukcija četiri stajališta: Majurec, Carevdar, Vojakovački Kloštar i Sokolovac
- izgradnja novog stajališta Peteranec i prenamjena postojećega kolodvora Mučna Reka u stajalište
- izgradnja sedam mostova, jedne galerije i tri vijadukata od čega je jedan prijelaz za divlje životinje
- izgradnja osam cestovnih nadvožnjaka, tri cestovna podvožnjaka i devet pothodnika
- izgradnja svodnih i paralelnih cesta uz trasu željezničke pruge kako bi se omogućio pristup svim česticama čije će postojeće pristupe prekinuti izgradnja pruge
- radovi na izgradnji i rekonstrukciji kontaktne mreže te ostalim elektroenergetskim postrojenjima kao što su elektrovučna postrojenja, postrojenja napajanja te vanjska rasvjeta u stajalištima i kolodvorima.

### Kontejnerski terminal Brajdica

Ugovor za radove na projektu razvoja multimodalne platforme u Luci Rijeka i povezivanja s kontejnerskim terminalom Jadranska vrata u vrijednosti oko 221 milijun kuna HŽ *Infrastruktura* i *Lučka uprava Rijeka* potpisale su 19. travnja 2018. sa zajednicom ponuditelja *Kolektor Koling d.o.o.* i *Euro-Asfalt d.o.o.*



U veljači 2020. potpisan je ugovor za radove na dionici Zagreb Zapadni kolodvor – Savski Marof



Kontejnernski terminal Brajdica snimljen iz zraka (snimljeno u svibnju 2020.)

Rekonstrukcija kolodvora Brajdica obuhvaća ukupno osam kolosijeka na željezničkom području te izgradnju četiriju novih kolosijeka na lučkome području. Do sada su rekonstruirana prva četiri kolosijeka uz kolodvorsku zgradu i grade se preostala četiri kolosijeka. Rekonstruirana je kontaktna mreža i kolodvorska rasvjeta, a uz prva četiri kolosijeka sagrađena je kabelska kanalizacija i postavljene su nove skretnice. Uz kolodvorsku zgradu sagrađen je objekt za signalno-sigurnosne i telekomunikacijske uređaje te objekt za pomoćno napajanje.

Građevinski radovi na kontejnerskome terminalu Brajdica u Rijeci upravo se završavaju. Osim na dogradnji željezničkoga kolodvora za potrebe kontejnerskoga terminala završavaju se radovi na proširenju tunela Sušak. Po završetku radova vlakovi s kontejnerima prestat će prometovati preko Rive odnosno kroz središte



Gradilište riječkog kontejnerskoga terminala Zagrebačka obala (snimljeno 2018.)

grada Rijeke. Radovi su bili vrlo složeni zbog konfiguracije terena i činjenice da tunel prolazi ispod naselja, ali i zbog toga što je u građevinarstvu rijedak slučaj da se postojeća cijev tunela proširuje za dodatni kolosijek. Postojeći tunel Sušak sagrađen je 1900., dug je 1838 metara, a proširenje je izvedeno u prvih 400 metara tunela, kako bi se izgradio dodatni kolosijek koji će omogućiti slaganje takozvanih blok-vlakova za prijevoz kontejnera s terminala dužine do 400 metara. Osim tog projekta, HŽ Infrastruktura i Lučka uprava Rijeka pokrenule su i rekonstrukciju i dogradnju kolosijeka na novome kontejnerskom terminalu na Zagrebačkoj obali. Riječ je o projektu vrijednime 32 milijuna eura, čiji se dovršetak očekuje u drugoj polovini 2021. godine. O važnosti tih projekata možda najbolje svjedoče podaci o rastu opsega kontejnerskog prijevoza u riječkoj luci posljednjih godina. Samo u 2019. zabilježen je rast opsega kontejnerskog prijevoza od 20 posto u odnosu na prethodnu godinu. HŽ Infrastruktura intenzivno radi i na projektu izrade projektne i ostale dokumentacije potrebne za izgradnju drugoga kolosijeka kroz Rijeku, točnije na dionici željezničke pruge Škrlevo – Rijeka – Jurdani. Iznos prihvatljivih troškova projektne i ostale dokumentacije je 10 milijuna eura, od čega je 85 posto sufinancirano iz bespovratnih sredstava Instrumenta za povezivanje Europe (CEF), dok je vrijednost radova procijenjena na 270 milijuna eura.

### Modernizacija i elektrifikacija pruge Zaprešić – Zabok

Ugovor za radove na projektu modernizacije i elektrifikacije željezničke pruge na dionici Zaprešić – Zabok u vrijednosti 530 milijuna kuna HŽ Infrastruktura potpisala je 12. lipnja 2018. s tvrtkom *Swietelsky d.o.o.* Projekt sufinancira Europska unija iz Kohezijskog fonda. Ugovor o nadzoru nad izvođenjem radova potpisan je s tvrtkom *DB Engineering & Consulting GmbH* iz Njemačke.

Od 1. travnja 2019. do 31. listopada 2019. zbog opsežnih radova pruga je bila zatvorena za sav željeznički promet.

U vremenu dok je pruga bila zatvorena za prometovanje vlakova između kolodvora Zabok i Zaprešić u cijelosti je položen novi kolosijek. Uređeni su i peroni u kolodvorima za prihvat putnika, izgrađeni željeznički mostovi i propusti, a završeni su i radovi u pothodnicima kako bi putnici sigurno mogli doći do željenih perona.

Radovi se izvode tijekom dnevnih zatvaranja kolosijeka od 7.30 do 16.30 sati. Premda je putnički prijevoz privremeno u prekidu, teretni prijevoz i dalje teče te se dionica svakodnevno zatvara kako bi se izveli radovi, a po završetku radova pregledava se i otvara. Rok za završetak svih radova je 31. prosinca 2021.



Trenutačno se izvode radovi i na dionici pruge Zaprešić- Zabok



Radovi na pruzi Dugo Selo- Križevci ne teku željenom dinamikom

### Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka željezničke pruge Dugo Selo – Križevci

Radovi na pruzi Dugo Selo – Križevci, koje smo opširno prikazali u *Građevinaru* 5/2017, ne teku željenom dinamikom. Do sada je realizirano 62 posto radova. Taj veliki graditeljski pothvat obuhvaća rekonstrukciju postojećega kolosijeka i izgradnju drugog kolosijeka na pružnoj dionici dugoj 38,23 km, izgradnju šest mostova i rekonstrukciju sedam postojećih, gradnju 11 novih nadvožnjaka, jednog podvožnjaka i šest pothodnika, nadogradnju stabilnih postrojenja električne vuče te modernizaciju signalno-sigurnosnih i telekomunikacijskih uređaja. Radovi bi trebali biti završeni do kraja 2022., pa financiranje iz EU-ovih fondova ne bi trebalo biti ugroženo.

### Nizinska pruga Zagreb – Rijeka

Trenutačno najvažnija investicija u željezničkom sektoru jest tzv. nizinska pruga od Zagreba do Rijeke, čija se vrijednost modernizacije i izgradnje procjenjuje na iznos od 3,6 milijarde eura. Ideja o tome



Željeznički prometni pravac državna granica – Botovo – Zagreb – Rijeka glavni je željeznički pravac, od domaćeg i međunarodnog značaja

projektu postoji već 38 godina, a početkom 2020. napokon je započela njezina realizacija objavom natječaja za izvođača radova na dionici od Hrvatskog Leskovca do Karlovca.

Željeznički prometni pravac državna granica – Botovo – Zagreb – Rijeka glavni je željeznički pravac važan u povezivanju središnje, gorske i primorske Hrvatske, ali je istodobno važan i u realizaciji europskih regionalnih integracija u smislu povezivanja regija Alpe – Jadran te Mediteran – Podunavlje. Taj pravac povezuje najveću i najvažniju hrvatsku luku Rijeka s unutrašnjošću Republike Hrvatske, a preko nje i sa zemljama srednje Europe koje gravitiraju riječkoj luci. Za servisiranje luke s kopnene strane željeznički promet je nezamjenjiv i prioritetan.

Planirani koridor željezničke pruge leži na V. paneuropskom prometnom koridoru i označen je kao B ogranak V. koridora. Zato je u razvojnim planovima nekadašnjih *Hrvatskih željeznica* dobio prioritet te je odlučeno da se na cijeloj relaciji od državne granice s Mađarskom do Rijeke osiguraju uvjeti za dvokolosiječnost te da se pruga osposobi za nazivnu brzinu od 160 (200) km/h. Skraćanjem postojeće pruge od Karlovca do Rijeke za oko 54 km osiguralo bi se vrijeme putovanja od Botova do Rijeke od nešto više od

dva sata. Također bi se osigurali potrebni uvjeti za provedbu planiranog kapaciteta nove pruge od oko 25 do 30 milijuna tona tereta na godinu, a to je optimistično planirani kapacitet.

### Najava novih investicija

Na kraju panela "Željeznica za budućnost" najavljene su i nove investicije u hrvatski željeznički sektor. Krajem 2020., najkasnije početkom 2021., započet će radovi na dionici od Hrvatskog Leskovca do Karlovca. Što se tiče nastavka radova

na dionici od Karlovca prema Rijeci, u tijeku je, u različitim fazama, izrada studijske dokumentacije za pojedine dionice.

Na panelu je bilo riječi i o kontinuiranom rastu opsega teretnog prijevoza od 2015. do 2020., čemu je pridonijela i pojava privatnih teretnih prijevoznika. Tomislav Josip Mlinarić ocijenio je kako nizinska pruga do Rijeke nema alternativu te dodao da za pripremu i gradnju takvog projekta treba 15 godina. Mlinarić se zauzeo za rekonstrukciju postojeće trase željezničke pruge do Rijeke kako bi se primio teret od 13 milijuna bruto tona na godinu i tako spremnije dočekalo veliku investiciju u nizinsku prugu. Završno obračanje na panelu pripalo je ministru Butkoviću, koji je jasno poručio kako je proces obnove željezničke infrastrukture počeo i kako je on nezaustavljiv. Bez obzira na ishod parlamentarnih izbora 2020., donošenje bilo kakve odluka da se uspori ili odustane od ulaganja u željezničku infrastrukturu, prema njegovu mišljenju, ne bi bilo dobro prihvaćeno. To je realnost i sada je samo pitanje koji će se zakoni donositi kako bi se sve to ubrzalo i olakšalo. Vjeruje da će biti dovoljno pameti, volje i želje da se taj investicijski ciklus završi do 2030.

### Izvori

- <https://www.hzinfra.hr/>
- <https://mmpi.gov.hr/>

