Kategorija: VIJESTIAžurirano: Četvrtak, 29 Listopad 2026 15:05
Objavljeno: Četvrtak, 29 Listopad 2026 13:07

#TUŠEK: MINISTARSTVO ĆE DO KRAJA GODINE IMATI STUDIJSKO RJEŠENJE ZA POVEZIVANJE SPLITA SA ZRAČNOM LUKOM, A SLJEDEĆE GODINE OČEKUJE SE STUDIJSKA DOKUMENTACIJA ZA ŽELJEZNIČKI TUNEL KROZ UČKU#

Državni tajnik u Ministarstvu prometa, mora i infrastrukture Žarko Tušek poručio je u četvrtak da uskoro slijedi "operativno preslagivanje željezničkog sektora" koje bi moglo završiti povezivanjem društava nastalih 2012. godine - HŽ-a Infrastrukture, HŽ-a Carga i HŽ-a Putničkog prijevoza.

"Proteklih nekoliko godina proveli smo kompletno financijsko restrukturiranje željezničkog sustava, teško gotovo 700 milijuna eura. Pred nama je operativno preslagivanje cijelog sektora, jedan novi model integracije koji možemo zvati holdingom ili grupom, ovisno o tome što će pokazati studije", rekao je Tušek u Hrvatskom saboru.

Tušek: Preslagivanje željeznica poduzet će se kako bi one bile konkurentne razvijenim željezničkim sustavima

Preslagivanje željeznica poduzet će se kako bi one bile konkurentne razvijenim željezničkim sustavima, najavio je državni tajnik tijekom saborske rasprave o Prijedlogu zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava.

Time je odgovorio na pitanje HDZ-ova Pere Ćosića o mogućnosti ponovnog organizacijskog povezivanja HŽ Infrastrukture, HŽ Putničkog prijevoza i HŽ Carga, željezničkih društava koja su nastala 2012. godine.

"Ulažemo značajna sredstva u izgradnju i obnovu pruga te u nabavu vlakova. Smatram da bi model holdinga ili grupe omogućio još veći razvoj, koordinaciju i učinkovitije upravljanje hrvatskim željeznicama", kazao je Ćosić.

Predloženi zakon, dodao je Tušek, donosi niz tehničkih specifikacija koje će dodatno unaprijediti kontrolu i nadzor sustava te ostale segmente sigurnosti kako bi se spriječile nesreće.

"Nesreće se ne događaju samo kod nas, nego i u zemljama gdje su željeznice na vrhunskom tehnološkom stupnju razvoja. Nije moguće predvidjeti sve nesreće, pogotovo nije moguće predvidjeti eventualni ljudski faktor, ali ovo je dio jednog paketa koji dodatno podiže stabilnost, sigurnost i funkcionalnost željeznica", istaknuo je.

Oporba upozorila na spore vlakove i loše stanje pruga

Zastupnici su raspravu ubrzo usmjerili na stanje pruga i brzinu putničkog željezničkog prijevoza.

"O kakvoj konkurentnosti govorimo? Prema Eurostatu, tek je oko 10,5 posto hrvatskih tračnica dvotračno ili višetračno, dok je prosjek Europske unije 40 posto. Prosječna je brzina vlaka od 42 do 44 kilometra na sat", kazao je Mostov Ante Kujundžić.

"Vlakom se od Vinkovaca do Zagreba putuje dvostruko dulje nego prije 20 godina", nadovezala se SDP-ova Martina Vlašić Iljkić.

Phoca PDF

U zadnjih 10 do 15 godina nije bilo moguće sve financirati, odgovorio im je Tušek, dodavši da su željeznice sada apsolutni prioritet.

"Hrvatska ima ponajbolju mrežu autocesta i brzih cesta, vrhunsku pomorsku infrastrukturu i zračne luke, a u godinama koje su ispred nas imat će i vrhunsku željeznicu", naglasio je.

Tušek najavio nove projekte

Državni tajnik odbacio je kritike oporbe o nedostatku investicija u željezničke pruge. Naveo je obnovljenu podravsku prugu od Varaždina do Osijeka u vrijednosti od 230 milijuna eura, zatim obnovljenu i elektrificiranu prugu od Vukovara do Vinkovaca za 80 milijuna eura te ugovoreni projekt Dugo Selo - Novska vrijedan 900 milijuna eura.

Govoreći o budućim projektima, Tušek je istaknuo da će Ministarstvo do kraja godine imati studijsko rješenje za povezivanje Splita sa zračnom lukom, a sljedeće godine očekuje se studijska dokumentacija za željeznički tunel kroz Učku.

"Nedavno smo pokrenuli inicijativu prema Europskoj komisiji da se cijeli željeznički koridor kroz sve naše morske županije stavi u europsku željezničku mrežu, kako bi se cijeli sustav mogao financirati europskim novcem", kazao je.

SDP-ova Sanja Radolović rekla je da zastupnici godinama slušaju iste najave velikih željezničkih projekata, no njihova je realizacija katastrofalna, ustvrdila je.

"Prvotni rok za završetak rekonstrukcije i izgradnje drugog kolosijeka Dugo Selo - Križevci bila je 2020. godina. Završetak radova na dionici Križevci - Koprivnica - državna granica s Mađarskom kasni tri godine", upozorila je Radolović.

Položaj željezničara i sigurnost prometa

Dubravka Novak iz kluba Možemo poručila je da se razvoj željeznica ne može planirati bez brige o ljudstvu, odnosno radnicima.

"Željezničari su uvijek bili marljivi radnici s najjačim sindikatima u zemlji. Danas njihove plaće debelo zaostaju za svim ostalima. Tko će htjeti raditi taj posao za pet ili deset godina kada starije generacije, koje 30 godina čekaju da se vrati sjaj željeznici, odu u mirovinu", upitala je.

O važnosti kvalitetnog kadra govorila je i Anka Mrak Taritaš (Glas). "Sve pada na ljudstvo. Da li naša Agencija za sigurnost željezničkog prometa ima dovoljno stručnog i inspekcijskog kapaciteta da provede sve ono što trebaju napraviti?", upitala je zastupnica, na što je državni tajnik odgovorio da u spomenutoj agenciji radi osam inspektora.

Domovinski pokret očekuje da propisane sigurnosne metode i godišnji planovi ne ostanu samo na formalnoj razini, poručio je zastupnik Tomislav Josić, nego da budu konkretni instrumenti za praćenje stanja i prepoznavanje slabosti.

"Posebno je važno da se nalazi istraga nesreća i incidenata koriste za sprječavanje budućih

Phoca PDF

takvih događaja, uz očuvanje neovisnosti tijela koje provodi istragu", napomenuo je Josić.

Raspravljajući u Hrvatskom saboru o Prijedlogu zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava, saborska zastupnica Sanja Radolović upozorila je na dugogodišnje zanemarivanje razvoja željezničke infrastrukture u Istri te na činjenicu da, unatoč brojnim najavama i obećanjima, još uvijek nema konkretnih pomaka koji bi omogućili izravno željezničko povezivanje Istre s ostatkom Hrvatske preko hrvatskog teritorija.
Radolović je posebno naglasila važnost izgradnje nove željezničke veze kroz Ćićariju, koja bi omogućila povezivanje istarske željezničke mreže s Primorsko-goranskom županijom i ostatkom Hrvatske. Takav projekt ne bi značio samo kraće i kvalitetnije putovanje između Istre i ostatka zemlje, nego i stvaranje preduvjeta za razvoj teretnog prometa, jačanje industrije i poduzetništva, unapređenje turističke povezanosti te bolje uključivanje Istre u europske prometne pravce.

O razmjerima dugogodišnjih neispunjenih obećanja najbolje govori činjenica da se još 2008. godine najavljivalo kako bi željeznička veza Istre s ostatkom Hrvatske trebala biti realizirana do 2013. godine. Tada se govorilo o projektu vrijednom približno 200 milijuna eura, čija se realizacija trebala odvijati tijekom pet godina, uz izgradnju nove željezničke veze i tunela kroz Ćićariju, odnosno područja Učke, kojim bi se Istra povezala s riječkim područjem i ostatkom hrvatske željezničke mreže.

Prema tadašnjim najavama, nova infrastruktura trebala je omogućiti znatno kvalitetniji željeznički promet, uz predviđene brzine vlakova od 160 do 200 kilometara na sat, a Radolović je podsjetila i kako je pokojni predsjednik Franjo Tuđman položio kamen temeljac 1993. godine za izgradnju željezničkog tunela kroz Ćićariju. Danas, željezničko putovanje između Pule i Zagreba moguće je preko Slovenije, dok druge kombinacije uključuju presjedanja i cestovni prijevoz. Na istarskim prugama brzine se na pojedinim dionicama kreću oko 50 kilometara na sat, a danas planirana modernizacija predviđa povećanje na približno 80 kilometara na sat. Dakle, u trenutku kada Europa ulaže u brze, učinkovite i međusobno povezane željezničke sustave, mi u Istri govorimo o tome da bi se vlakovi u budućnosti mogli kretati brzinom od 80 kilometara na sat.

„A pritom je povijest istarske željeznice posebno zanimljiva. Između 1873. i 1876. godine, dakle u samo tri godine, izgrađena je pruga Pula–Divača u duljini od približno 144 kilometra. Dionica Lupoglav–Štalije obnovljena je između 1948. i 1951. godine, također u svega tri godine. Tom je prugom šezdesetih godina prošloga stoljeća, prema povijesnim podacima, prometovalo oko 600 tisuća tona tereta. A danas, uz svu suvremenu tehnologiju, europske fondove, naprednu građevinsku mehanizaciju i digitalne sustave projektiranja, još uvijek čekamo ozbiljnu modernizaciju istarske željeznice.

Kako je moguće da smo prije 150 godina u tri godine mogli izgraditi 144 kilometra željezničke pruge, a danas godinama ne uspijevamo ni pripremiti ključne projekte njezina povezivanja?“, poručila je Radolović i dodala kako Istra ostvaruje značajne gospodarske rezultate, ali njezin razvojni potencijal nije moguće u potpunosti iskoristiti bez moderne i funkcionalne željezničke infrastrukture. Kvalitetna veza prema Rijeci i ostatku hrvatske mreže važna je za građane, radnike, studente, turizam, industriju i logistiku.

Phoca PDF

Radolović je upozorila i na probleme studenata iz Istre. Do promjena voznog reda postojala je kombinirana veza Zagreb–Rijeka–Lupoglav–Pula koja je omogućavala putovanje uz presjedanje. Promjenama voznog reda ta je veza postala znatno manje funkcionalna jer više nije bilo odgovarajuće povezanosti prema Istri. Kao alternativa postoji međunarodna željeznička linija Zagreb–Ljubljana–Pula, koja petkom vozi iz Zagreba prema Puli, a nedjeljom u suprotnom smjeru. I sada dolazimo do apsurda.

Vlak petkom iz Zagreba trenutačno polazi u 14 sati i 7 minuta, a studenti cijelo vrijeme upozoravaju da im vlak polazi prerano, jer ih većina ima predavanja do 15 ili 16 sati i jednostavno ne mogu stići na taj vlak pa se s pravom postavlja piatnje kome je namijenjen vlak koji polazi u vrijeme kada ga velik dio studenata kojima je potreban ne može koristiti? Ako vlak polazi prije završetka predavanja, student ga ne može koristiti. Ako ne postoji odgovarajuća veza između regija, građani su prisiljeni koristiti skuplji autobusni ili osobni automobilski prijevoz. Zato razvoj željeznice nije samo pitanje infrastrukture, nego i dostupnosti obrazovanja, socijalne jednakosti i kvalitete života”, istaknula je Radolović.

Zastupnica je upozorila i na činjenicu da su europski financijski instrumenti, uključujući Instrument za povezivanje Europe, potencijalna prilika za financiranje razvoja željezničke infrastrukture, ali samo ako se projekti pravodobno pripreme i ispune uvjete za financiranje. „Europska sredstva postoje, ali ona se ne mogu koristiti za projekte koji godinama ostaju na razini ideje i pripreme. Potrebni su kvalitetna dokumentacija, jasni rokovi i konkretna odgovornost za provedbu. Ne možemo se stalno pozivati na razvojne planove, a istodobno ne znati kada će oni postati stvarnost”, upozorila je Radolović.

Dodala je kako je modernizacija željeznice važna i za održivi razvoj, smanjenje opterećenja cestovnog prometa te stvaranje kvalitetnijih uvjeta za stanovnike i gospodarstvo, osobito u turistički opterećenim područjima poput Istre.
„Ne možemo govoriti o zelenoj tranziciji i održivom turizmu, a istodobno ne osigurati kvalitetnu željezničku alternativu. Želimo li manje automobila na cestama, manje prometnih gužvi i konkurentnije gospodarstvo, onda željeznica mora biti stvarni prioritet, a ne samo stavka u strateškim dokumentima”, naglasila je. (iPress)



Phoca PDF