

VLAK I LJUDI: Kada će Hrvatska imati ultra brze vlakove?

Objavio **Igor Zovko** - 9. studenoga 2025.



Foto: Igor Zovko

Hrvatska trenutačno ima nizak udio željezničkog prometa putnika. Najveći broj putnika generiraju Zagrebačka županija i Grad Zagreb

Piše: **Igor Zovko**

Od svih prijevoznih sredstava, a letio sam vojnim avionima i helikopterima, vozio se u službenim vozilima u koloni šticećenih osoba, busevima, plovio brodovima, što civilnim što bojnim, najdraži su mi uvijek bili brod i vlak. I dok sva ta prometala imaju mane i vrline, vlak je, nekako, poseban.

Na svaki kraj Hrvatske vlakom bi se moglo stići relativno brzo. Ali, primjerice, dok krenem od Čakovca do Zagreba, već u Varaždinu samo na čekanje zna se otegnuti i sat vremena da stigne vlak koji bi nas odvećao do Koprivnice, do koje treba oko 50 minuta vožnje. Oko 100 minuta za 50 kilometara.



PLODINE
Uvijek od akcije

Ponuda vrijedi od SRUJEDE
19.11. do 25.11.

Domaća božićna zvijezda

komad
3.99€

PLODINE
Uvijek od akcije

Ponuda vrijedi od SRUJEDE
19.11. do 25.11.

SELECTION
Dražeje
Slatkiše - badem
mle
200 g
APC 09072025
6,99 €
1 kg - 23,45 €

Samo u Plodinama

4.69€

'Spuž' je brži

- I spuž je brži, a o čeli i tici da ne govorimo – šalim se na temelju vica u kojem je mali prvašić Ante, u školi u Hercegovini, nabrojao tri životinje koje počinju na slovo P. (čela, tica, spuž).
- Hahaha, u pravu si – reče mi Pero.
- Zamisli, za 100 minuta mogli bismo stići od Zagreba do Dubrovnika da imamo pilu poput TGV-a Shinkansena ili Magleva – maštam naglas dok ispijam kavu.
- Nećemo mi to doživiti' – kaže mi Pero.
- Ne znam ni tko će – odgovaram i sipam podatke zdravorazumskom logikom, odnosno zdravoseljačkom.

- Gle ovo, Peri. Za izgradnju ultrabrze željezničke mreže (poput TGV-a ili Magleva) – prvo – to je pothvat u odnosu na veličinu zemlju, i stanje u ekonomiji.
- Ma nemoj?

Proračun za vlak

Prosječna cijena izgradnje nove brze željezničke pruge (konvencionalni brzi vlakovi poput TGV-a ili ICE-a) u Europi kreće se od 15 do 35 milijuna eura po kilometru, ovisno o terenu, potrebi za tunelima i vijaduktima, te gustoći naseljenosti (Europska komisija, TEN-T smjernice; Deutsche Bahn izvješća). I sad to pomnoži s oko 13000 kilometara od Zagreba pa na sve strane ove zemlje, to je 32 milijarde i 500 milijuna eura. A proračun nam je za 2025. bio 37 milijardi eura.

Foto: Igor Zovko

- Za TGV tip (konvencionalna brza željeznica) u Hrvatskoj, gdje je teren kombiniran (ravnica/planine), procjene bi bile bliže gornjoj granici, potencijalno i više od 25 milijuna eura po kilometru (neslužbena procjena HŽ Infrastruktura na temelju projekata modernizacije). Za usporedbu, projekt obnove 83 km pruge u Hrvatskoj iznosi oko 7,5 milijuna eura po kilometru, dok je prosječna cijena izgradnje autoceste na zahtjevnim terenima iznosila i više od 14 milijuna eura po kilometru. (Jutarnji list, studeni 2015.).

- Zamisli, čovječe, da nam je MAGLEV, magnetska levitacija. Odmah doživljavam astralnu projekciju i padam u Čazmatrans od ushita – za sat vremena ja i ti pijemo pive na Rivi u Splitu.

- Pa bilo bi dobro.

- Dakle, MAGLEV tehnologija znatno je skuplja za infrastrukturu. Izgradnja Shanghai Magleva 2004. godine koštala je oko 45 milijuna američkih dolara po kilometru, oko (što je ekvivalentno preko 50-60 milijuna eura/km prilagođeno današnjim cijenama i europskim standardima) – govorim Peri.

Ali, Kinezi tvrde da je ta cijena upola manja od cijene izgradnje metroa (maglev.net, Worcon). U Hrvatskoj bi takav projekt bio astronomska investicija. Pri konzervativnoj procjeni od 25 milijuna eura/km, ukupni trošak bio bi minimalno 25 milijardi eura, što je usporedivo s pola godišnjeg BDP-a Hrvatske. Trajanje izgradnje bi, s obzirom na složenost terena i dosadašnju dinamiku infrastrukturnih projekata, trajalo najmanje 10 do 15 godina, čak i uz ubrzano financiranje.

Primjer Japana, gdje projekt maglev linije Tokio-Osaka kasni više od desetljeća (tportal, veljača 2025.), jasno pokazuje složenost takvih pothvata.

- U nas bi samo za studije izvedivosti trebalo 100 godina – odgovara mi Pero.

- E sada idemo na isplativost i broj putnika – govorim.

Svi bi Hrvati morali putovati

Hrvatska trenutačno ima nizak udio željezničkog prometa putnika. Najveći broj putnika generiraju Zagrebačka županija i Grad Zagreb (HŽPP, 2019.). Da bi se opravdala investicija od više milijardi eura, ultra brzi vlakovi morali bi preuzeti znatan dio zračnog i cestovnog prometa na relacijama poput Zagreb-Split.

U Europi, cijene karata za brze vlakove poput TGV (Francuska) ili Frecciarossa (Italija) variraju, ali su općenito više od konvencionalnih vlakova.

Primjerice, putovanje od 100 kilometara u Italiji može koštati od 10 do 23 eura (Irenitalia), dok se prosječne karte na glavnim europskim brzim linijama kreću od 40 do 150 eura, ovisno o udaljenosti, klasi i vremenu kupnje (Green.hr, ožujak 2024.).

Za povrat investicije i pokrivanje operativnih troškova, cijena karte na ruti Zagreb-Split (oko 350 km) morala bi

biti u rasponu od 60 do 100 eura (stručna procjena na temelju europskih primjera). Za isplativost, godišnje bi na glavnim rutama moralo putovati nekoliko milijuna putnika, što je daleko iznad trenutanih brojki HŽ Putničkog prijevoza.

- Pa nas ukupno ima nekoliko milijuna, Zovko. Šta, svaki bi dan svi morali oputovati negdje da nam se isplati.
- Nego kako – odgovaram.

(Ras)korak s Kinom

Kina je, nastavljam ja priču, izgradila najveću svjetsku mrežu brzih željeznica, s više od 42.000 kilometara linija (MVEP, 2023.), postignutih uz masivne državne subvencije i centralno planiranje, dominirajući na tržištu kopnenog prometa.

Francuska (TGV) i Njemačka (ICE) započele su s izgradnjom mreža u gusto naseljenim i ekonomski snažnijim regijama, povezujući milijunske gradove s visokom potražnjom za putovanjima (SNCF/DB izvješća). Ove mreže su djelomično isplative, ali su izgrađene u mnogo snažnijim ekonomijama.

Foto: Pixabay

Japan (Shinkansen), pionir brze željeznice, i Kina (Maglev) demonstriraju tehničku izvedivost i brzinu, ali uz ekstremno visoke početne troškove i duga razdoblja izgradnje.

Izgradnja ultrabrze željezničke mreže tipa MAGLEV ili TGV u Hrvatskoj, iako tehnički moguća, trenutačno je ekonomski neisplativa i financijski neodrživa. Početni troškovi, koji bi minimalno iznosili više desetaka milijardi eura (preko 25 milijardi eura za oko 1000 km), predstavljaju preveliko opterećenje za nacionalni proračun. Trenutačni putnički potencijal ne bi mogao generirati dovoljne prihode za povrat investicije bez enormnih cijena karata ili dugoročnih, masivnih državnih subvencija po uzoru na Kinu. Stoga je realnija i isplativija strategija, koju Hrvatska i provodi, modernizacija i rekonstrukcija postojećih koridora na europskoj mreži (TEN-T) za postizanje brzina do 160 km/h (Strategija razvoja željezničkog sustava RH do 2032.).

'Ko to more platit'?

Samo godišnji operativni troškovi za održavanje i poslovanje na oko 1300 km ultrabrze željezničke mreže iznosili bi 500.000 eura po kilometru, pa to pomnoži sa 1300 kilometara, ako bismo napravili i prugu do Dubrovnika, bila bi 650 milijuna eura.

- Ma to je ništa. Uzmimo nama penzićima, a mi Bogu na istinu – sarkastičan je Pero.

A broj putnika? Da bi mreža pokrila samo godišnje operativne troškove, potreban godišnji broj jednosmjernih putovanja iznosi 9,28 milijuna putnika, dakle, svaki bi Hrvat morao putovati na godinu dana barem dva i pol puta. – Zamisli, odemo do Groda na Stradun na pivu, a onda se neka Manda dere: 'Ko to more platit', a mi joj se proderemo: Mi baba, mi – govorim Peri svoje maštarije.

- Ne bi mogli Zovko platit, drž se ti Svete Klare – smije se Pero.
- Za ukupno pokriće na godišnjoj razini trebalo bi 18, 6 milijuna putnika.
- To će biti, Pero, kad se Nepal preseli u Hrvatsku, a Split postane multimilijunski grad. A cijena karte? Sitnica, minimalno 70 eura, u prosjeku, u jednom smjeru.
- Samo ti maštaj Zovko. Dobro je to, ponekad. Nego, kasni li ti i ovaj vlak za Varaždin?

(Tekst je objavljen uz financijsku potporu Agencije za elektroničke medije iz Programa za poticanje novinarske izvrsnosti)

[Privacy and cookie settings](#)

Managed by Google. Complies with IAB TCF. CMP ID: 300

