



REPUBLIKA HRVATSKA
Ministarstvo mora, prometa
i infrastrukture

**Godišnje izvješće o provedbi Nacionalnog plana razvoja
željezničke infrastrukture za razdoblje do 2030. godine, za 2025. godinu**

Nositelj izrade: Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture

Izrađeno: ožujak, 2026.

SADRŽAJ

1. Uvod.....	3
2. Izvješće o provedbi posebnih ciljeva	4
2.1. Posebni cilj – Poboljšanje ekonomske i financijske održivosti javne željezničke infrastrukture	4
2.1.1. Ostvarene vrijednosti pokazatelja ishoda za praćenje napretka u provedbi posebnog cilja	4
2.1.2. Opis napretka u provedbi posebnog cilja	4
2.2. Posebni cilj – Obnova i modernizacija željezničke infrastrukture.....	5
2.2.1. Ostvarene vrijednosti pokazatelja ishoda za praćenje napretka u provedbi posebnog cilja	5
2.2.2. Opis napretka u provedbi posebnog cilja	6
2.3. Posebni cilj – Smanjenje negativnog utjecaja željezničkog sustava (prometa) na okoliš....	8
2.3.1. Ostvarene vrijednosti pokazatelja ishoda za praćenje napretka u provedbi posebnog cilja	8
2.3.2. Opis napretka u provedbi posebnog cilja	8
2.4. Posebni cilj – Poboljšanje uvjeta za intermodalni teretni i integrirani urbani prijevoz	9
2.4.1. Ostvarene vrijednosti pokazatelja ishoda za praćenje napretka u provedbi posebnog cilja	9
2.4.2. Opis napretka u provedbi posebnog cilja	9
2.5. Posebni cilj – Povećanje sigurnosti i pouzdanosti željezničkog sustava	10
2.5.1. Ostvarene vrijednosti pokazatelja ishoda za praćenje napretka u provedbi posebnog cilja	10
2.5.2. Opis napretka u provedbi posebnog cilja	11
3. Zaključak o provedbi nacionalnog plana tijekom izvještajnog razdoblja.....	12

1. Uvod

Vlada Republike Hrvatske je 29. prosinca 2022. godine donijela Odluku o donošenju Nacionalnog plana razvoja željezničke infrastrukture razdoblje do 2030. godine od kada je započela provedba ovog dokumenta, kao srednjoročnog akta strateškog planiranja.

Nacionalni plan razvoja željezničke infrastrukture za razdoblje do 2030. godine (dalje u tekstu: Nacionalni plan) akt je strateškog planiranja kojim se utvrđuju srednjoročne razvojne potrebe i prioritete za ulaganja u obnovu, osuvremenjivanje, izgradnju i održavanje željezničke infrastrukture kako bi se omogućile kvalitetnije usluge željezničkog prijevoza, povećao broj korisnika usluga, a samim time povećao i udio željezničkog prijevoza u ukupnom prometu.

Kako bi se osiguralo učinkovito i transparentno mjerenje uspješnosti u provedbi Nacionalnog plana, za svaki su posebni cilj odabrani odgovarajući pokazatelji ishoda. Navedeni elementi čine cjeloviti strateški okvir Nacionalnog plana. Posebni ciljevi Nacionalnog plana izravno doprinose postizanju strateškog cilja 10. Održiva mobilnost i ispunjenju pripadajućeg pokazatelja učinka utvrđenih u okviru razvojnog smjera Zelena i digitalna tranzicija Nacionalne razvojne strategije Republike Hrvatske do 2030. godine.

Izješće o provedbi Nacionalnog plana za 2025. godinu obuhvaća ostvarene vrijednosti pokazatelja ishoda za svaki posebni cilj te opis napretka u provedbi svakog posebnog cilja i mjere predviđene svakim pojedinim ciljem. Postavljeno je 13 pokazatelja ishoda koji su uvršteni u Biblioteku pokazatelja te učinkovitost kreiranih mjera i njihovog provođenja u odnosu na postavljene ciljne vrijednosti. U okviru postavljenih posebnih ciljeva, kreirano je 17 mjera za provedbu posebnih ciljeva.

Nositelj provedbe Nacionalnog plana je Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture.

2. Izvješće o provedbi posebnih ciljeva

2.1. Posebni cilj – Poboljšanje ekonomske i financijske održivosti javne željezničke infrastrukture

2.1.1. Ostvarene vrijednosti pokazatelja ishoda za praćenje napretka u provedbi posebnog cilja

Naziv pokazatelja ishoda i oznaka (kod iz Biblioteke pokazatelja)	Početna vrijednost (2021.)	Ciljna vrijednost (2030.)	Ciljna vrijednost (2025.)	Ostvarena vrijednost (2025.)
OI.02.11.63 Naturalna produktivnost (vlak-km po zaposlenome)	4.422	5.500	4.901	3.667
OI.02.11.64 Pokrivenost operativnih troškova javnog željezničkog prijevoza prihodima od prodaje (bez potpora)	23,40 %	35 %	28%	11,03 %

2.1.2. Opis napretka u provedbi posebnog cilja

U 2025. godini zabilježeni su izazovi u ostvarivanju posebnog cilja „Poboljšanje ekonomske i financijske održivosti javne željezničke infrastrukture“, što se odražava kroz vrijednosti dvaju pokazatelja ishoda.

Pokazatelj prirodne produktivnosti (OI.02.11.63), izražen kao broj vlak-kilometara po zaposlenome, u 2025. godini iznosi 3.667 i bilježi pad od 17,1 % u odnosu na početnu vrijednost od 4.422, pri čemu je ostvareno 74,8 % ciljane vrijednosti za 2025. godinu (4.901). Ova negativna dinamika rezultat je povećanja ukupnog broja zaposlenih uz istovremeno smanjenje opsega realiziranih vlak-kilometara. Smanjenje opsega ostvarenih vlak kilometara prvenstveno se može objasniti opsežnim radovima na željezničkoj infrastrukturi. Modernizacija i rekonstrukcija, iako nužne za dugoročno poboljšanje kvalitete usluge, često zahtijevaju privremeno zatvaranje pojedinih dionica ili uvođenje posebne regulacije prometa. Kao posljedica toga, određene linije se skraćuju, a dio putničkog prometa preusmjerava se na zamjenske oblike prijevoza, poput autobusa, koji se ne evidentiraju kao vlak kilometri. Takve okolnosti, iako dugoročno doprinose razvoju i modernizaciji željezničke mreže, kratkoročno dovode do smanjenja obujma prometnih aktivnosti izraženih u vlak kilometrima.

Drugi pokazatelj, pokrivenost operativnih troškova javnog željezničkog prijevoza prihodima od prodaje (OI.02.11.64), iznosi 11,03 %, što predstavlja pad u odnosu na početnu vrijednost (23,4 %). Na ostvarenu vrijednost ovog pokazatelja presudno je utjecalo nekoliko čimbenika. S jedne strane, nastavak provedbe projekata besplatnog željezničkog prijevoza (djeca, učenici, studenti, umirovljenici, osobe starije od 65 godina, stanovnici pogođeni potresom, ukrajinski državljani) rezultirao je smanjenjem prihoda od prodaje. S druge strane, inflatorna kretanja i rast troškova eksploatacije – dodatno pogoršani niskom prosječnom brzinom putničkih vlakova (oko 42,31 km/h) – značajno su povećali ukupne operativne troškove. Naime, dulje trajanje putovanja uzrokuje i do 40 % više eksploatacijskih troškova zbog povećane potrebe za vozilima i radom.

Ovi izazovi ukazuju na nužnost nastavka aktivnosti modernizacije željezničke infrastrukture, povećanja prosječnih brzina i usklađivanja kadrovskih kapaciteta s razinom pružene usluge, kako bi se ostvario stabilniji i održiviji sustav javne željezničke infrastrukture u skladu s ciljevima Nacionalnog plana.

2.2. Posebni cilj – Obnova i modernizacija željezničke infrastrukture

2.2.1. Ostvarene vrijednosti pokazatelja ishoda za praćenje napretka u provedbi posebnog cilja

Naziv pokazatelja ishoda i oznaka (kod iz Biblioteke pokazatelja)	Početna vrijednost (2021.)	Ciljna vrijednost (2030.)	Ciljna vrijednost (2025.)	Ostvarena vrijednost (2025.)
OI.02.11.65 Ulaganje u održavanje infrastrukture po km kolosijeka otvorene pruge (EUR)	22.029	25.796	23.703	30.487
OI.02.11.66 Duljina moderniziranih kolosijeka otvorene željezničke pruge (u ukupnoj mreži) (km)	23,55	222,44	130,85	141,33
OI.02.11.67 Duljina obnovljenih kolosijeka otvorene željezničke pruge (u ukupnoj mreži) (km)	49,72	439,65	280,01	379,432

2.2.2. Opis napretka u provedbi posebnog cilja

U 2025. godini ostvaren je napredak u provedbi posebnog cilja „Obnova i modernizacija željezničke infrastrukture“, što potvrđuju ostvarene vrijednosti pokazatelja ishoda.

Pokazatelj OI.02.11.65 – Ulaganje u održavanje infrastrukture po km kolosijeka otvorene pruge iznosi 30.487 EUR, čime je premašena ciljna vrijednost za 2025. godinu (23.703 EUR), kao i ciljna vrijednost za 2030. godinu (25.796 EUR). Ova vrijednost ukazuje na pojačane aktivnosti i ulaganja u održavanje postojeće mreže pruga.

U pogledu modernizacije i obnove, pokazatelji OI.02.11.66 – Duljina moderniziranih kolosijeka i OI.02.11.67 – Duljina obnovljenih kolosijeka bilježe značajan rast u odnosu na početne vrijednosti, kao i ostvarenje ciljeva za 2025. godinu. Duljina moderniziranih kolosijeka u 2025. godini iznosi 58,28 km, čime dolazimo do ukupne duljine od 141,33 km moderniziranih kolosijeka (cilj za 2025.: 130,85 km). Duljina obnovljenih kolosijeka u 2025. godini iznosi 155,24 km, čime dolazimo do ukupne duljine od 379,432 km obnovljenih kolosijeka (cilj za 2025.: 280,01 km). Ostvareni rezultati pokazuju snažan napredak prema dugoročnoj vrijednosti te kontinuirani napredak u poboljšanju funkcionalnosti, sigurnosti i kapaciteta željezničkog sustava.

Napredak je postignut unatoč izazovima u provedbi strateških projekata. Naime, tijekom 2025. godine provodili su se projekti obnove i modernizacije željezničke infrastrukture koji se nalaze u različitim fazama provedbe (izrada studijske/projektne dokumentacije, radovi), a koji se odnose na projekte od strateškog značaja obuhvaćenim ovim Nacionalnim planom i za čiju provedbu su osigurana sredstva iz EU fondova i državnog proračuna.

Za projekte Karlovac - Oštarije i Oštarije -Škrljevo izrađena je cjelokupna studijska dokumentacija te su tijekom 2025. godine ishoda Rješenja o prihvatljivosti zahvata i okončani su ugovori za izradu studijske dokumentacije. Za projekt Karlovac - Oštarije (Idejni projekt s ishodenjem Lokacijske dozvole) provedba je u tijeku. Do sada su provedeni pripremni radovi vezano za geodetske podloge te je trenutno Idejni projekt u fazi izrade (definiranje trase i objekata u trasi). Za projekt Skradnik - Krasica - Tijani (Idejni projekt s ishodenjem Lokacijske dozvole) provedba je u tijeku. U tijeku su aktivnosti na pripremnim radovima (geodezija i geomehanika). Izrađena je geodetska podloga za projektiranje, geomehanički istražni radovi u završnoj fazi te je trenutno Idejni projekt u fazi izrade.

Nastavljene su aktivnosti izrade projektne dokumentacije za projekt Okučani – Vinkovci kao i za projekt Škrljevo - Rijeka – Jurdani, za koji je u tijeku izrada glavnih projekata.

Na projektu Križevci - Koprivnica - dg kontinuirano su se provodili radovi, kao i na projektu Hrvatski Leskovac – Karlovac gdje su završeni radovi na svih osam (8) etapa, za projekt Dugo Selo - Novska provodilo se projektiranje i ishođenje građevinskih dozvola, izrađena je dokumentacija o nabavi za cjeloviti projekt radova i provedeno prethodno savjetovanje.

Na dinamiku provedbe projekata utjecali su brojni faktori, uključujući prolongiranje rokova za ishođenje dokumentacije i dozvola, dugotrajne imovinskopravne postupke, složene i vremenski zahtjevne postupke javne nabave te ograničeni kapaciteti izvođača.

Za osiguranje dugoročne stabilnosti ulaganja, u siječnju 2024. godine, Republika Hrvatska je s Europskom investicijskom bankom potpisala Ugovor o financiranju za Projekt „Revitalizacija željezničkog sustava Republike Hrvatske“ iz okvirnog zajma, u iznosu od 400 milijuna eura. Okvirni zajam je dio dosad najveće kreditne transakcije EIB-a Hrvatskoj, pri čemu ukupna vrijednost odobrenih sredstava iznosi 900 milijuna eura namijenjenih ulaganjima u željeznički sektor, radi opsežne obnove lokalne željezničke mreže i voznog parka. Korištenje ovog financijskog instrumenta omogućit će pametne, održive i sigurne oblike prijevoza i povezanosti, koji su potrebni radi ostvarenja prioriteta uravnoteženog rasta i bolje regionalne integracije. Društvo HŽ Infrastruktura d.o.o. (dalje u tekstu: HŽI), upravitelj željezničke infrastrukture, provodi projekte obnove i modernizacije željezničke mreže, a trgovačko društvo HŽ Putnički prijevoz d.o.o., zaduženo za prijevoz putnika, projekte nabave novih željezničkih vozila.

Postignuti rezultati pokazuju da je sustavno ulaganje u obnovu i modernizaciju pruga, uz potporu EU fondova i državnog proračuna, u skladu s planom i doprinosi ostvarenju posebnog cilja, kao i povećanju funkcionalnosti, sigurnosti i dostupnosti željezničkog sustava Republike Hrvatske.

2.3. Posebni cilj – Smanjenje negativnog utjecaja željezničkog sustava (prometa) na okoliš

2.3.1. Ostvarene vrijednosti pokazatelja ishoda za praćenje napretka u provedbi posebnog cilja

Naziv pokazatelja ishoda i oznaka (kod iz Biblioteke pokazatelja)	Početna vrijednost (2021.)	Ciljna vrijednost (2030.)	Ciljna vrijednost (2025.)	Ostvarena vrijednost (2025.)
OI.02.11.68 Udio emisija CO ₂ u željezničkom prometu u ukupnim emisijama (sektora prometa) (%)	0,8 (2019)	0,4	0,7 (2023)	0,6 (2023)

2.3.2. Opis napretka u provedbi posebnog cilja

Pokazatelj OI.02.11.68 Udio emisija CO₂ u željezničkom prometu u ukupnim emisijama (sektora prometa) (%) u 2023. godini iznosi 0,6 čime je premašena ciljna vrijednost za 2023. godinu (0,7).

Naime, sukladno Izvješću o inventaru stakleničkih plinova na području Republike Hrvatske za razdoblje 1990. – 2023. (NID 2025) Ministarstva zaštite okoliša i zelene tranzicije iz lipnja 2025. godine, emisije CO₂-eq iz podsektora željezničkog prometa u 2023. godini iznosile su 42,3 kt, što predstavlja smanjenje od 21,5 % u odnosu na 2022. godinu. Navedeno smanjenje ponajprije je rezultat pada opsega teretnog prijevoza željeznicom te posljedično manje potrošnje dizelskog goriva, uz istodobno povećanje udjela cestovnog prijevoza tereta, kao i nabave ekološki prihvatljivijih vlakova za prijevoz putnika.

Istodobno, u cilju provedbe reformi koje predstavljaju temelj zelene tranzicije i doprinose ostvarenju ciljeva Europskog zelenog plana, nastavljaju se značajna ulaganja u modernizaciju željezničke infrastrukture te nabavu novih vlakova. U sklopu Nacionalnog plana oporavka i otpornosti 2021. – 2026. proveden je projekt Primjena zelenih tehnologija u željezničkom putničkom prijevozu u sklopu kojeg je nabavljen baterijski elektromotorni (BEMV) i baterijski motorni vlak (BMV) te šest stabilnih energetske priključaka za punjenje baterija (punionica) koji su postavljeni u kolodvorima Split, Osijek, Varaždin, Bjelovar, Virovitica i Pula. Nabavom baterijskih vlakova i izgradnjom punionica omogućuje se organizacija željezničkoga putničkog prijevoza na neelektrificiranim prugama na ekološki prihvatljiv način suvremenim vozilima koja za svoj pogon koriste električnu energiju. Investicija podržava ciljeve započetih reformi u području prometa, a osobito uspostavu čistijeg, sigurnijeg i održivijeg javnog prijevoza putnika, smanjenje

emisije stakleničkih plinova i općenito smanjenje negativnog utjecaja prometnog sektora na okoliš. Ukupna vrijednost projekta iznosi 17.121.242,29 eura, Nacionalnim planom oporavka i otpornosti 2021. – 2026. osigurana su bespovratna sredstva u iznosu od 13.272.281,29 eura te je projekt završen u 2025. godini.

2.4. Posebni cilj – Poboljšanje uvjeta za intermodalni teretni i integrirani urbani prijevoz

2.4.1. Ostvarene vrijednosti pokazatelja ishoda za praćenje napretka u provedbi posebnog cilja

Naziv pokazatelja ishoda i oznaka (kod iz Biblioteke pokazatelja)	Početna vrijednost (2021.)	Ciljna vrijednost (2030.)	Ciljna vrijednost (2025.)	Ostvarena vrijednost (2025.)
OI.02.11.69 Udio pokrivenosti urbanih regija intermodalnim terminalima (%)	20	100	40	40
OI.02.11.70 Udio pokrivenosti urbanih regija terminalima integriranog prijevoza (%)	20	100	40	40

2.4.2. Opis napretka u provedbi posebnog cilja

U okviru posebnog cilja „Poboljšanje uvjeta za intermodalni teretni i integrirani urbani prijevoz“, u 2025. godini ostvareni su postavljeni ciljevi za oba pokazatelja ishoda.

Ključan projekt od 2024. godine je Izrada studije razvoja željezničkog čvora Zagreb, za koju je 12. prosinca 2023. godine odabrana ponuda zajednice gospodarskih subjekata Granova d.o.o., ŽPD d.d. i Safege d.o.o. Ukupna vrijednost ugovora iznosi 1.373.681,07 EUR, a financira se iz državnog proračuna Republike Hrvatske. Izrada studijske dokumentacije započela je u ožujku 2024. godine, s planiranim završetkom u 2026. godini. Studija obuhvaća izradu varijantnih idejnih rješenja za izgradnju novih ili modernizaciju postojećih željezničkih pruga u okviru čvora Zagreb, studiju izvodljivosti, analizu troškova i koristi, utjecaj na okoliš te prijedloge za izmjene prostorno-planske dokumentacije. Dugoročno, projekt ima za cilj definiranje infrastrukturnih i organizacijskih rješenja koja će omogućiti razvoj integriranog javnog prijevoza putnika, poboljšanje tranzitnog teretnog prometa, razvoj Zagreba kao regionalnog teretnog čvora te

identifikaciju lokacija intermodalnih terminala. Za povezivanje Međunarodne zračne luke Zagreb Franjo Tuđman s željezničkom mrežom je pokrenut postupak ishoda prethodnih suglasnosti za odabrano varijantno rješenje od uključenih dionika, koji je trajao dulje od planiranog s obzirom na trajanje postupka pregleda i očitovanja od strane svih uključenih dionika, te je službena suglasnost/potvrda na varijantu 4 zaprimljena 2. rujna 2025. godine. Na sastanku održanom 10. srpnja 2025. godine između predstavnika HŽI i Grada Zagreba utvrđeno je kako će za drugu fazu biti potrebno prilagoditi predviđena rješenja. Također je zaključeno da je nužno kontinuirano održavanje međusobnih sastanaka te razmjena idejnih rješenja i stručnih podloga kako bi se razvojni planovi HŽI uskladili s razvojnim planovima Grada Zagreba, kao ključnog dionika u izradi druge faze Studije čvora Zagreb. Do kraja 2025. godine nije bilo zaprimljenih podloga od Grada Zagreba.

Navedene aktivnosti predstavljaju strateški temelj za povećanje pokrivenosti urbanih regija terminalima u nadolazećim godinama i ostvarenje postavljenih ciljeva do 2030. godine.

2.5. Posebni cilj – Povećanje sigurnosti i pouzdanosti željezničkog sustava

2.5.1. Ostvarene vrijednosti pokazatelja ishoda za praćenje napretka u provedbi posebnog cilja

Naziv pokazatelja ishoda i oznaka (kod iz Biblioteke pokazatelja)	Početna vrijednost (2021.)	Ciljna vrijednost (2030.)	Ciljna vrijednost (2025.)	Ostvarena vrijednost (2025.)
OI.02.11.26 Željezničke nesreće prema vrsti nesreće	30	20	27	15
OI.02.11.71 Broj poginulih u izvanrednim događajima u željezničkom prometu	10	6	6	13
OI.02.11.72 Broj teško ozlijeđenih u izvanrednim događajima u željezničkom prometu	6	5	6	11
OI.02.11.73 Udio pokrivenosti željezničkih pruga osnovne mreže EU mjernim stanicama (%)	0	100	100	88,89

OI.02.11.74 Udio križanja željezničke pruge s drugim prometnicama osiguranih uređajima u ukupnom broju križanja (%)	39,5	55	50	45,14
---	------	----	----	-------

2.5.2. Opis napretka u provedbi posebnog cilja

U 2025. godini zabilježen je djelomičan napredak u okviru posebnog cilja „Povećanje sigurnosti i pouzdanosti željezničkog sustava“, pri čemu ostvarene vrijednosti pokazatelja ukazuju na pozitivne pomake u pojedinim aspektima sigurnosti, dok su u drugim područjima potrebne dodatne mjere.

Pokazatelj OI.02.11.26 – Željezničke nesreće prema vrsti nesreće iznosi 15 čime je ostvaren napredak u odnosu na ciljnu vrijednost za 2025. godinu (27), kao i ciljnu vrijednost do 2030. godine (20). Također, u odnosu na ostvarenje 2024. godine došlo je do smanjenja željezničkih nesreća prema vrsti za deset (10) nesreća odnosno za 40 %.

Pokazatelj OI.02.11.71 – Broj poginulih u izvanrednim događajima u 2025. godini je 13, što je više od ciljne vrijednosti za 2025. godinu (6), te predstavlja povećanje od 108 % u odnosu na prethodnu godinu kada je broj poginulih bio šest (6).

Pokazatelj OI.02.11.72 – Broj teško ozlijeđenih u 2025. godini iznosi 11, što je više od cilja za 2025. godinu (6) i predstavlja povećanje od 22 % u odnosu na prethodnu godinu kada je broj poginulih bio devet (9).

Značajan napredak ostvaren je u pokazatelju OI.02.11.73 – Udio pokrivenosti željezničkih pruga osnovne mreže EU mjernim stanicama, koji je u 2025. godini iznosio 88,89 %, te je ispod ciljanog praga od 100 %. U okviru Projekta „Poboljšanje željezničke infrastrukture - uspostava sustava praćenja za sigurnost, osiguranje i tehničke kontrole“ u 2025. godini je na dodatne dvije mjerne stanice ugrađena oprema i završeni su radovi. Tijekom 2025. godine ukupno pet mjernih stanica je dobilo Rješenje Agencije za sigurnost željezničkog prometa (dalje u tekstu: ASŽ) za probni rad na 90 dana od kojih su do danas dvije dobile konačno Rješenje ASŽ-a.

U pogledu sigurnosti na željezničko-cestovnim prijelazima, pokazatelj OI.02.11.74 – Udio križanja osiguranih uređajima povećan je na 45,14 %, što je ispod cilja za 2025. godinu (50 %), ali ipak predstavlja napredak u odnosu na početnu vrijednost (39,5 %). U sklopu dva projekta – „Projekt osiguranja i modernizacije željezničko-cestovnih prijelaza“ i „Osiguranje i modernizacija uređaja osiguranja 26 ŽCP-a“ – u 2025. godini su se odvijali radovi na ukupno 73 prijelaza. Uz navedeno, aktivnosti osiguranja željezničko-cestovnih prijelaza provode se i u ostalim infrastrukturnim projektima.

Ukupno gledano, ostvareni rezultati ukazuju na napredak tehničkoj opremljenosti mreže, čime se doprinosi ostvarenju cilja veće sigurnosti i pouzdanosti željezničkog prometa u Republici Hrvatskoj uz smanjenje broja nesreća, no ostvareni pokazatelji poginulih i teško ozlijeđenih ukazuju da su te nesreće bile s težim posljedicama.

3. Zaključak o provedbi nacionalnog plana tijekom izvještajnog razdoblja

Provedba Nacionalnog plana razvoja željezničke infrastrukture za razdoblje do 2030. godine u nije u potpunosti u skladu s planiranim odnosno revidiranim vrijednostima za 2025. godinu. Praćeno je ukupno 13 pokazatelja ishoda kroz pet posebnih ciljeva. Od toga je osam pokazatelja ostvarilo ili premašilo planirane ciljane vrijednosti za 2025. godinu, dok pet pokazatelja nije ostvarilo ciljane vrijednosti.

Najveći pomaci ostvareni su u području obnove i modernizacije željezničke infrastrukture, razvoja uvjeta za intermodalni teretni i integrirani urbani prijevoz, smanjenja negativnog učinka željezničkog sustava (prometa) na okoliš te smanjenja broja nesreća, gdje su svih osam pokazatelja ostvarila ili premašila ciljeve.

S druge strane, izazovi su najočitiiji u području financijske održivosti i sigurnosti željezničkog sustava, gdje većina pokazatelja nije dosegla predviđene razine. Unatoč povećanju udjela pokrivenosti željezničkih pruga osnovne mreže EU mjernim stanicama i križanja željezničke pruge s drugim prometnicama osiguranih uređajima u ukupnom broju križanja ta smanjenja broja nesreća, zabrinjavaju podaci o broju poginulih i teško ozlijeđenih u željezničkim nesrećama, a koji ukazuju na potrebu dodatnog ulaganja u preventivne mjere sigurnosti.

Unatoč navedenim izazovima, provedba strateških mjera, uključujući pilot-projekte besplatnog i povoljnog javnog prijevoza te sklapanje financijskih aranžmana poput zajma Europske investicijske banke, predstavlja čvrstu osnovu za daljnji razvoj. Time se postavljaju temelji za ostvarenje strateških ciljeva u narednim godinama i izgradnju učinkovitijeg, održivijeg i sigurnijeg željezničkog sustava Republike Hrvatske.