

MINISTARSTVO POMORSTVA, PROMETA I VEZA
Uprava željezničkog prometa

PRIJEDLOG

**PROGRAM FINANCIRANJA I UPRAVLJANJA
LOKALNIM PRUGAMA**

Zagreb, veljača 2003.g.

Lokalne pruge u Hrvatskoj problem su kojim se godinama nitko nije bavio. Lokalna zajednica nije imala ni obvezu ni ovlasti nad njima, a država je subvencionirajući HŽ-Hrvatske željeznice smatrala problem riješenim.

Poslije 1960.g. neke su od takvih pruga, uz naglašenu potporu lokalne zajednice koja se okrenula tada rastućem cestovnom prometu, ukinute. Izbor nije uspio i te su odluke i danas podvrgnute testu ispravnosti.

Danas je pitanje kako upravljati lokalnim prugama ponovno aktualno. Greške u odlukama ponovo su moguće.

Reakcije na mogućnost zatvaranja ovih pruga uglavnom su:

NERENTABILNE – da, ali mi bez njih ne možemo – za one koji ne osjećaju teret problema.

NERENTABILNE – da i treba ih ukinuti – za one koji razmišljaju samo u brojkama.

NERENTABILNE – da, ali one su nama jedini izlaz u svijet – za one koji nemaju automobil ili odgovarajući pristup cestom.

NERENTABILNE – da, ali to je najstarija pruga u Hrvatskoj – za one koji se pozivaju na tradiciju i sl.

Namjera je ovog dokumenta da u aktivnu poziciju suodlučivanja o budućnosti lokalnih pruga uključi i nadležna tijela županija.

Cilj je postići društveno racionalan prijevoz na području određene lokalne zajednice – bez obzira zadržavajući pruge u funkciji ili ne.

Njihovo ukidanje također može biti društveno racionalno!

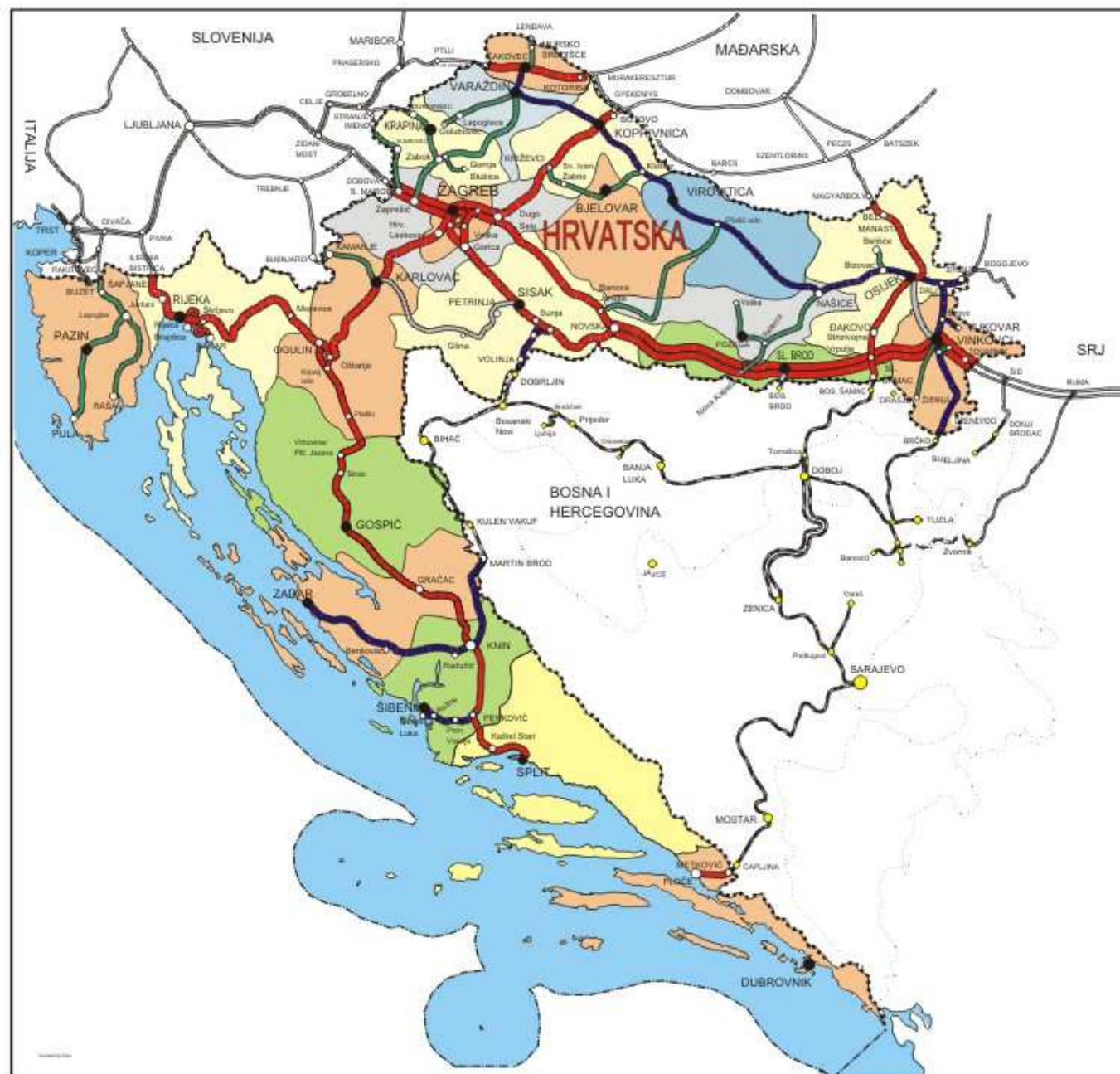
Prikaz mreže pruga HŽ

Kazalo:

-  pruge susjednih država
-  pruge ŽBH
-  Pruge od značaja za međunarodni promet (transeuropske pruge)
-  Pruge od značaja za regionalni promet
-  Pruge lokalnog značaja
-  Pruge izvan prometa

PRUGE LOKALNOG ZNAČAJA

BR.	PRUGA	DULJINA (u km)
1	Buzet d.g. - Pula	91,1
2	Lupoglav - Raša	53
3	Karlovac - Kamanje d.g.	28,9
4	Savski Marof - Kumrovec d.g.	38,5
5	Zaprešić - Zabok - Varaždin	89,7
6	Zabok - Krapina - Đurmanec d.g.	21,2
7	Zabok (Hum Lug) - Gornja Stubica	10,8
8	Varaždin - Golubovec	34,6
9	Čakovec - Mursko Središće d.g.	17,9
10	Križevci - Bjelovar - Kloštar Podr	61,1
11	Banova Jaruga - Pčelić	95,7
12	Pleternica - Velika	24,9
13	Nova Kapela - Pleternica - Našice	60,5
14	Bizovac - Belišće	12,9
15	Vinkovci - Županja	28,1
16	Vinkovci - Osijek	33,9
17	Sisak Caprag - Karlovac	101,8



Sadržaj:

I. OSNOVNA PROBLEMATIKA LOKALNIH PRUGA.....	3
II. OPIS PO PRUGAMA.....	9
1. BUZET D.G. – PULA.....	10
2. LUPOGLAV – RAŠA	11
4. SAVSKI MAROF - KUMROVEC – D.G.....	13
5. ZAPREŠIĆ – ZABOK – VARAŽDIN.....	14
7. ZABOK (HUM/LUG) - GORNJA STUBICA	16
8. VARAŽDIN - GOLUBOVEC.....	17
9. ČAKOVEC - MURSKO SREDIŠĆE – D.G.	18
10. KRIŽEVCI - BJELOVAR – KLOŠTAR PODRAVSKI.....	19
11. BANOVA JARUGA - PČELIĆ.....	20
12. PLETERNICA - VELIKA	21
13. NOVA KAPELA – PLETERNICA – NAŠICE	22
14. BIZOVAC - BELIŠĆE	23
15. VINKOVCI – ŽUPANJA	24
16. VINKOVCI – OSIJEK	25
17. SISAK CAPRAG - KARLOVAC.....	26
18. SLAVONSKI BROD D.G. – (BOSANSKI BROD)	27
III. PRIJEDLOG MJERA.....	28
IV. PRILOZI	31
PRILOG 1 – DULJINA PRUGA PO ŽUPANIJAMA	33
PRILOG 2 – RAD PRUGA, PRIHODI I TROŠKOVI OD PRIJEVOZA PUTNIKA I ROBA ZA 2001. GODINU (BEZ TROŠKOVA INFRASTRUKTURE).....	34
PRILOG 3 - PLANIRANI OSNOVNI EKSPLOATACIJSKO-TEHNIČKI POKAZATELJI	35
PRILOG 4 – PRIHODI I TROŠKOVI LOKALNIH VLAKOVA NA SVIM PRUGAMA HŽ-A PO ŽUPANIJAMA U 2001. GODINI	36
PRILOG 5A – PREGLED PRIHODA I TROŠKOVA NA LOKALNIM PRUGAMA U 2001.G., PO ŽUPANIJAMA.....	37
PRILOG 5B – PREGLED PREDVIĐENIH PRIHODA I TROŠKOVA NA LOKALNIM PRUGAMA U 2007.G., PO ŽUPANIJAMA	38
PRILOG 6 – ULAGANJA I REDOSLIJED OSPOSOBLJAVANJA LOKALNIH PRUGA NA BAZI PRIORITETNOSTI	39

I. OSNOVNA PROBLEMATIKA LOKALNIH PRUGA

Problem lokalnih pruga na željezničkoj mreži Republike Hrvatske specifičan je i aktualan kroz duže vremensko razdoblje. Tokom vremena, a kao posljedica općih kretanja i promjena u prometnom sustavu, pri čemu je željeznica sve više gubila svoj raniji značaj u prijevozu putnika i tereta, lokalne pruge postale su radi svog malog učešća u prijevozu, lošega tehničkog stanja i značajnom učešću u troškovima poslovanja, sve aktualniji problem Hrvatskih željeznica.

Najave trajne obustave prometa na pojedinim prugama izazivaju otpor lokalnih zajednica na čijem se području nalaze, jer tvrde da će time doći do zaostajanja u razvitku tog kraja, pada standarda i zaposlenosti.

Problem nerentabilnosti tih pruga prenosio se na državu kao vlasnika željeznice u vidu obveze da subvencionira poslovanje željeznice. Usporedno s time, lokalne zajednice su podupirale osnivanje i poslovanje cestovnih prijevoznih tvrtki pa je željeznica korištena često kao rezervna prijevozna mogućnost sa stalnim smanjenjem prijevoza putnika i stvari.

Pristup rješavanju problematike lokalnih pruga različit je i mijenjao se u proteklom razdoblju. Tako je Projektom osuvremenjivanja i restrukturiranja hrvatskih željeznica (Svjetska banka) i Pismom o razvojnoj politici iz 1998.g., temeljenim na studiji CANAC, predviđeno je ukidanje ukupno 650 km nerentabilnih pruga.

Strategijom restrukturiranja i modernizacije Hrvatskih željeznica, usvojenom od Hrvatskog sabora krajem 2000.g. predviđa se načelno potreba smanjenja mreže lokalnih pruga. Konceptija rješavanja ovog problema temelji se na studiji RAILPLAN, kojom se za veći dio lokalne mreže trebaju iznaći mogućnosti racionalizacije i sklapanja PSO* ugovora za usluge od javnog interesa. Rješavanje problema ovih pruga temelji se dakle na stavu da se niti jedna takova pruga bez obzira na njezinu isplativost, ne može zatvoriti ili ukinuti, a da se prije toga ne ponudi jedinicama lokalne i područne (regionalne) samouprave te gospodarskim subjektima sa sjedištem na njihovom području da sklope sa HŽ-om posebne ugovore. Za te ugovore i ostanak pruga moraju postojati gospodarski i drugi interesi ovih subjekata, i pri tome je potrebno osigurati razliku do ekonomski opravdane cijene. Sklapanju takovih ugovora (PSO ugovori) treba prethoditi dovođenje takovih pruga na potrebnu tehničko-eksploatacijsku razinu. Naprijed rečeno je sadržano i u zaključcima Zastupničkog doma Hrvatskog sabora sa sjednice od 15. studenog 2000.g. prilikom usvajanja Strategije restrukturiranja i modernizacije Hrvatskih željeznica.

Odgadanje sustavnijeg rješenja željeznice u Hrvatskoj, uzevši u obzir i posljedice rata i ratnih razaranja, dovelo je do toga da željeznički sustav u cjelini bitno zaostaje za željeznicama

* **PSO** – public service obligation
(hrvatski: usluge u javnom interesu)

Europske unije čije članstvo očekuje i Republiku Hrvatsku. Želeći da željeznicu zbog njezinih prednosti zadrži kao osnovnog kopnenog prijevoznika EU inicira restrukturiranje i bolje organiziranje željeznica kako bi ih osposobile za ravnopravnu (tržišnu) utrku. Imajući u vidu preporuke EU, već postignuta iskustva te izrađene studije i projekte poznatih europskih stručnih institucija kao i preporuke međunarodnih financijskih institucija, nameće se potreba da se restrukturiranjem hrvatskih željeznica pruge podijele u tri grupe prema prometnom značaju i potrebnoj tehničko-tehnološkoj opremljenosti.

Predlaže se podjela pruga kako slijedi (prema Nacrtu prijedloga Zakona o željeznici):

- transeuropske pruge,
- međuregionalne pruge,
- lokalne pruge.

Prve dvije grupe pruga restrukturirale bi se sukladno direktivama EU s jasnim razdvajanjem infrastrukture i prijevoza s obvezom omogućavanja pristupa većem broju prijevoznika registriranih u Republici Hrvatskoj i zemljama EU (kada RH pristupi članstvu). Pruge ove dvije grupe moraju udovoljavati tehničkim i tehnološkim normama i propisima od strane UIC (Međunarodna željeznička unija), AGC (Europski sporazum o glavnim međunarodnim linijama), AGTC (Europski sporazum o važnim međunarodnim pravcima kombiniranog transporta i sličnim instalacijama) i EU (Europska unija).

Lokalne pruge bi se organizirale prema posebnom modelu.

Razlog za podjelu i izdvajanje lokalnih pruga koje su prema svim dosadašnjim analizama i studijama pokazale visoki stupanj nerentabilnosti poslovanja je namjera da se ove pruge stave u poziciju da se zajedno sa zainteresiranim lokalnim zajednicama može izravno utjecati na njihovo bolje korištenje i podizanje kvalitete prijevoza, te povećanje prihoda i smanjenje troškova.

Postoje iskustva u Europi koja pokazuju da se iznos ulaganja za lokalnu infrastrukturu i putnički prijevoz ne smanjuje, nego štoviše povećava radi podizanja razine kvalitete i obima usluge. Dakako, svaki primjer ima svoje specifičnosti, no zajednički su im pristupi u utvrđivanju odgovarajućih rješenja, velika sličnost u izvorima sredstava za financiranje realizacije modela te rezultati implementacije, trendovi rasta broja putnika i kvalitete lokalnog putničkog prijevoza.

Proces je započeo kroz odabir regija različitih karakteristika (gospodarskih, socioloških, demografskih, geografskih, dužina i stanja pruga, broja putnika, stanja vozila, visine udjela državnog proračuna za infrastrukturu i subvencija u putničkom prijevozu i dr.) i kroz

višegodišnje praćenje efekata testiranog modela. Taj proces karakteriziraju ugovorni odnosi operatera i regionalnih i lokalnih zajednica kojima se uređuju slijedeća pitanja:

- Ulaganja u infrastrukturu su obveza države, s tim da država ulaže u početnu razinu kvalitete koja omogućava uvođenje odgovarajuće kvalitete putničkog prijevoza, a lokalna zajednica može financirati viši standard;
- Subvencije za putnički prijevoz u odgovarajućem iznosu prenose se iz državnog proračuna u regionalne proračune;
- Nabava novih vozila financira se iz regionalnih proračuna i iz sredstava za subvencije putničkog prijevoza;
- Lokalni putnički prijevoz obavlja regionalni operater, koji nabavlja i održava vozni park, ili posebna jedinica unutar nacionalnog operatera koja obavlja prijevoz putnika na području određene regionalne i lokalne zajednice;
- Ukoliko pojedine regionalne ili lokalne zajednice žele viši standard usluge u putničkom prijevozu, to predstavlja njihovu obvezu i ona će ovisiti o financijskoj snazi svake od njih;
- Operateri su obvezni uredno i kvalitetno obavljati usluge u putničkom prijevozu, a u slučaju neurednosti mogu biti penalizirani od strane države.

Takvim pristupom ostvareno je povećanje broja putnika u lokalnom prijevozu, što je osiguralo veće prihode koji omogućuju daljnja ulaganja u suvremeniju infrastrukturu i nova vozila.

Lokalni putnički prijevoz u drugim zemljama bio je, dakle, u sličnoj poziciji kao i kod nas (loše stanje lokalnih pruga, vagoni i vlakovi stariji od 30 godina, loša razina usluga, mali broj putnika), no dugogodišnjim sustavnim ulaganjima i poboljšanjem uvjeta stvorena je bolja pozicija za njegovo prepuštanje regijama na upravljanje.

Rješenjem problema lokalnih pruga ostali primarni dio željezničkog sustava Republike Hrvatske lakše će se restrukturirati, modernizirati i uključiti u Europske tokove kao dio europske željezničke mreže.

Da se kod lokalnih pruga radi o sasvim posebnom dijelu mreže u odnosu na ukupnu mrežu pruga HŽ-a pokazuju i slijedeći pokazatelji:

- duljina lokalnih pruga iznosi 806,1 km što je približno 1/3 ukupne duljine pruga
- učešće u ukupnim prihodima iznosi oko 5%
- učešće u troškovima poslovanja HŽ-a iznosi oko 10%

Dominantan problem na lokalnim prugama predstavlja organizacija putničkog prometa.

Pregled ukupne problematike putničkog prometa na HŽ-u te iznos gubitaka koji se na njemu ostvaruje i koliko u njemu sudjeluju gubici ostvareni u prijevozu na području svake pojedine županije pokazuju slijedeći podaci:

- ukupni troškovi putničkog prijevoza iznose..... 943,6 mil. kuna
 - ukupni prihodi od putničkog prijevoza sa subvencijama iznose..... 754,6 mil. kuna
 - ostvareni ukupni gubitak iznosi..... 189,0 mil. kuna
- (Izvor : Godišnje izvješće o poslovanju HŽ-a za 2001. godinu)

Pregled troškova, prihoda i nepokrivenog iznosa po svim županijama za kategoriju lokalnih vlakova dat je u Prilogu 4. Vidljivo je da je ukupan iznos nepokrivenih troškova za 2001. godinu iznosio 309.465.927,31 milijun kuna

Pokazatelji koji se odnose samo na kategoriju lokalnih pruga i njihovu raspodjelu po županijama sadržani su u Prilogu 5a.

Iznos obveza koje bi teretile županije nakon realizacije ovog Programa, baziran na mogućem porastu broja putnika uvažavajući raspored i veličinu naselja uz pruge te pretpostavku da se troškovi prijevoznika smanje za samo 10%, a da prihodi porastu razmjerno porastu broja putnika kretao bi se između 60 i 70 milijuna kuna (u 2001.g. više od 103 mil. kuna) (Prilog 5b).

Kako je gubitak raspodijeljen po županijama previsok za današnje proračune županija predlaže se da se iznos pokriva gubitaka ograniči na najviše 10% županijskih proračuna.

Razliku sredstava do stvarnog iznosa pokriva razlike i cijeni prijevoza osigurat će se Državnim proračunom putem Ministarstva pomorstva, prometa i veza.

Alternativa ovakvom rješenju mogla bi biti da se izmjenom Zakona o financiranju jedinica lokalne i područne (regionalne) samouprave osiguraju sredstva za ukupno pokriće pripadajućih gubitaka svake pojedine županije.

Investicijska ulaganja za razdoblje 2003.-2007. koja imaju za cilj da država osposobi infrastrukturu na lokalnim prugama primjereno predviđenoj ulozi pojedine pruge te sukladno tome potrebnim tehničko-eksploatacijskim karakteristikama iznose ukupno 750,0 mln kn. Godišnja okvirna dinamika ulaganja iznosila bi oko 150,0 mln kn što bi trebalo predvidjeti investicijskim planovima za predmetno razdoblje.

Troškovi osposobljavanja pruga odnose se na ulaganja u osposobljavanje gornjeg i donjeg stroja pruga za predviđene tehničko-eksploatacijske karakteristike, tj. osovinske težine, opterećenja i brzine, za osnovno prilagođavanje infrastrukturnih kapaciteta u funkciji upravljanja i reguliranja prometa u novim uvjetima korištenja pruga te za uređenje objekata i prometnih površina za potrebe putnika.

Osim potrebnih financijskih sredstava, preduvjet za realizaciju predmetnog programa osposobljavanja lokalnih pruga je i realizacija plana remonta pruga višeg ranga zacrtanog za razdoblje 2002.-2006.g. kojim je predviđen kapitalni remont ukupno 649 km takovih pruga, pri čemu se procjenjuje da bi za osposobljavanje lokalnih pruga bilo upotrebljivo standardnog rabljenog čeličnog materijala gornjeg ustroja za oko 410 km.

Na temelju svih elemenata koji određuju ulogu pojedine pruge i očekivanih pozitivnih efekata predlaže se redoslijed osposobljavanja pruga prema Prilogu 6.

Sukladno zaključcima sa sastanka sa predstavnicima županija ovaj se Program kao cjelovit Projekt predlaže kandidirati Fondu za razvoj i zapošljavanje radi financiranja u razdoblju od 5 godina (150 milijuna kuna godišnje).

Realizacijom ovog Programa i boljim i efikasnijim korištenjem lokalnih pruga stvaraju se pretpostavke za drugačije upravljanje lokalnim prugama i organizaciju prijevoza na njima u buduće. Pri tome su mogući slijedeći oblici:

- a) Osnivanje posebne jedinice unutar HŽ-Prijevoza računovodstveno odvojene
- b) Osnivanje posebnog društva za obavljanje prometa na lokalnim prugama na području cijele Republike Hrvatske (osniva ga država ili HŽ)
- c) Obavljanje prijevoza na pojedinim prugama može preuzeti županija ili više njih osnivanjem prijevoznika ili povjeravanjem prijevoza drugom prijevozniku.

U ovom koraku predlagač se opredjeljuje za rješenje pod a) .

II. OPIS PO PRUGAMA

1. BUZET d.g. – PULA

Pruga Buzet – Pula duga je 91,1 km i povezuje istarske pruge s prugama Republike Slovenije. To je jedina veza ovih pruga preko Slovenije sa prugama Republike Hrvatske.

Na pruzi prometuje* 13 putničkih vlakova dnevno i 1 teretni vlak po potrebi. U odnosu na duljinu pruge broj prevezenih putnika je nizak, a glavna odredišta putnika su gradovi Buzet, Pazin i Pula. Ove lokacije povezane su relativno dobrim autobusnim linijama.

Sadašnje stanje pruge omogućava osovinske težine 20 tona, opterećenja 8,0 t/m¹ te brzine na dijelu d.g. – Buzet 30 km/sat, Buzet - Sv. Petar u šumi 70 km/sat, Sv. Petar u šumi – Vodnjan 80 km/sat i Vodnjan – Pula 90 km/sat, sa ograničenjima Rakitovec – Buzet 25 km/sat, Buzet - Nugla 30 km/sat, Heki 40 km/sat, Kanfanar 40 km/sat i Šijana – Pula 40 km/sat.

Pruga je u razdoblju do 1985.g. remontirana i ojačavana rabljenim materijalom gornjeg ustroja pa sadašnje stanje zahtjeva ugradnju znatnih količina materijala gornjeg ustroja odgovarajućih tehničkih karakteristika i kvalitete naročito na dijelu d.g. – Buzet, kao i sanaciju donjeg ustroja pruge na većem broju lokacija. Potrebno je također uložiti i u izgradnju i uređenje objekata i prometnih površina za potrebe putnika.

U spomenute zahvate potrebno je uložiti oko 49 mln kn, čime bi se pruga trajno osposobila za osovinske težine 20 tona, opterećenja 8,0 t/m¹ te brzine 60-100 km/sat uz ograničenje brzine na 30 km/sat na dijelu Buzet – Nugla, te povećala kvaliteta i standard u prijevozu putnika.

S lokalnom zajednicom putem PSO ugovora iznaći rješenje kvalitetnog i racionalnog lokalnog putničkog prometa, a zajedno s Slovenskim željeznicama izučiti potrebu i mogućnost uvođenja sezonskih ili agencijskih vlakova iz Europe za Istru u vrijeme turističke sezone. Teretni promet organizirati po potrebi ne ometajući primarni putnički promet.

* Napomena:

Broj putničkih i teretnih vlakova dnevno dat je na osnovu voznog reda za 2001.g., za sve predmetne pruge

2. LUPOGLAV – RAŠA

Pruga je duga 53 km, odvaja se od pruge Buzet – Pula i vodi prema zaljevu Raša gdje su izgrađena postrojenja za pretovar žive stoke i drveta (Raša). Kao i u slučaju pruge Buzet – Pula, pruga Lupoglav – Raša nije direktno povezana s ostalim prugama Hrvatske.

Sadašnje stanje pruge omogućava osovinske težine 20 tona i opterećenje 8,0 t/m¹ te brzine 60 km/sat na dijelu od Lupoglava do Kršana i 50 km/sat od Kršana do Raše, uz ograničenje brzine na 20-30 km/sat na lokaciji Učka te u Kršanu i Raši.

Pruga je 1980. i 1981. godine remontirana rabljenim gradivom sustava 45/49, potrebna je zamjena istrošenih tračnica te oko 60 % drvenih pragova kao i postupna zamjena kolosijeka s ugrađenim nestandardnim tračnicama, a u tovarištima Učka i Kršan te u kolodvoru Raša potrebno je ojačati dotrajale kolodvorske kolosijeke.

Za spomenute zahvate potrebno je uložiti oko 25 mln kn čime bi se trajno zadržala potrebna funkcionalna sposobnost, a brzina na čitavom dijelu bila bi 60 km/sat.

Na pruzi se odvija samo teretni promet, veoma malog intenziteta i ovisi uglavnom od rada u luci Raša i u Kršanu. Prugu treba u budućnosti rješavati u sklopu luke kao industrijsku prugu.

3. KARLOVAC- KAMANJE - d.g.

Pruga Karlovac – Kamanje duga je 28,9 km i vezana na prugu Metlika – Novo Mesto u Republici Sloveniji. Na pruzi nema većih naselja i industrijskih pogona, a stanovništvo koje živi uz prugu uglavnom gravitira prema Karlovcu. Sada na toj pruzi vozi 20 vlakova za prijevoz putnika koji zadovoljavaju potrebe stanovništva. Broj autobusnih linija koji voze cestom paralelno uz prugu je mali. Teretni je promet neznatan.

Sadašnje stanje pruge omogućava slijedeće eksploatacijske uvjete:

- Karlovac – Mahično: osovinske težine 18 tona, opterećenje 6,4 t/m¹ i brzinu 50 km/sat,
- Mahično – Ozalj: osovinske težine 14 tona, opterećenje 4,0 t/m¹ i brzinu 50 km/sat,
- Ozalj – Bubnjarci (Kamanje) d.g.: osovinske težine 16 tona, opterećenje 5,0 t/m¹ i brzinu 50 km/sat.

Ograničenja brzine na 40 km/sat su u Mahičnom, Ozlju, Zaluki i Kamanju te na dijelu Bubnjarci – d.g.

Ojačanje rabljenim gradivom sustava 4 5na dionici Karlovac - Mahično obavljalo se sukcesivno između 1971. i 1981. godine, a na dionici Mahično - Zaluka od 1976. do 1993. godine.

Na dionici Zaluka - Kamanje ojačanje rabljenim gradivom obavljeno je na jednom odsjeku 1994., a na drugom 2001. godine.

Dionicu Mahično – Ozalj potrebno je remontirati rabljenim materijalom te osposobiti za osovinske težine 18 tona i brzinu 60 km/sat.

Na dionici Ozalj - Kamanje - Bubnjarci ugrađeni su različiti tipovi tračnica i kolosječnog pribora, pa je potrebna zamjena nestandardnih tipova tračnica te oko 60 % starijih pragova.

U kolodvorima treba sanirati i ojačati dotrajale kolodvorske kolosijeke, a potrebno je također ojačati most preko Kupe u Zorkovcu i još 3 manja mosta.

Potrebno je također uložiti u izgradnju i uređenje objekata i prometnih površina za potrebe putnika

Za spomenute zahvate potrebno je uložiti oko 30 mln kn čime bi se pruga na čitavom dijelu osposobila za osovinske težine 18 tona, opterećenje 8,0 t/m¹ i brzinu 60 km/sat, te povećala kvaliteta i standard u prijevozu putnika.

Zbog izrazite opredijeljenosti stanovništva na prijevoz željeznicom potrebno je s lokalnom zajednicom iznaći mogućnost da se putem PSO ugovora ostvare uvjeti za racionalniji i kvalitetniji prijevoz i trajno zadrži pruga kao dio prigradskog prometa grada Karlovca.

Teretni promet bi se odvijao po potrebi ne ometajući primarni putnički promet.

4. SAVSKI MAROF - KUMROVEC – d.g.

Pruga je duga 38,5 km i vezana je na prugu Imeno – Grobelno u Republici Sloveniji. Pruga prolazi kroz ruralno područje s većim naseljima Klanjec i Kumrovec. Željeznički promet bio je organiziran dizel lokomotivom i 1-2 putnička vagona. Zbog nedostatka kvalitetnih i racionalnih prijevoznih sredstava i veoma lošeg stanja pruge obustavljen je promet, a prijevoz putnika organiziran je autobusima. Teretnog prijevoza nema otkako je zatvorena željezara u Kumrovcu.

Zbog dotrajalosti gradiva gornjeg ustroja na dionicama Savski Marof - Vukovo Selo i Kumrovec - Državna granica, pruga je zatvorena za promet. Ove dionice izgrađene su 1956. odnosno 1960. godine i na njima je nužna zamjena kompletnog kolosijeka sustavom 45/49 i ugradnja zastora od tučenca uz proširenje nasipa.

Na dionici Vukovo Selo - Kumrovec, koja je 1991. godine remontirana rabljenim gradivom sustava 49, potrebno je uređenje kolosijeka i zamjena oko 40 % drvenih pragova.

U kolodvorima Klanjec i Kumrovec potrebno je ojačati dotrajale kolodvorske kolosijeke.

Potrebno je također uložiti u izgradnju objekata i prometnih površina za potrebe putnika.

Za spomenute zahvate potrebno je uložiti oko 38,4 mln kn, čime bi pruga na dijelu Savski Marof – Kumrovec bila osposobljena za osovinske težine 20 tona, opterećenja 8,0 t/m¹ i brzine 60-80 km/sat, sa ograničenjima brzine 40 km/sat u kolodvorima Klanjec i Kumrovec, te povećala kvaliteta i standard u prijevozu putnika.

Uz podršku PSO ugovora pruga bi se mogla osposobiti i elektrificirati od Savskog Marofa do Vukova Sela te uključiti u prigradski promet grada Zagreba. Od Vukova Sela pruga bi se mogla zadržati kao industrijska ukoliko dođe do aktiviranja zatvorene željezare ili izgradnje većih proizvodnih pogona.

Alternativa je i rješenje da se na čitavoj dužini pruge uspostavi putnički promet, pri čemu bi se presjedanje putnika s ove pruge na magistralnu prugu obavljalo u kolodvoru Savski Marof.

5. ZAPREŠIĆ – ZABOK – VARAŽDIN

Pruga Zaprešić – Zabok – Varaždin duga je 89,7 km. Pruga se tehnološki i prometno ne može promatrati kao cjelina jer promet putnika, koji je primaran, izrazito je podijeljen na gravitaciono područja Zagreba i Varaždina. Direktnog putničkog prometa gotovo nema, a izgradnjom autoputa Zagreb – Varaždin objektivno željeznički putnički promet između ova dva centra bit će zanemariv.

Željeznički putnički promet intenzivan je na dijelu Zaprešić – Zabok – Zlatar Bistrica i sa priključcima Zabok – Krapina i Zabok – Gornja Stubica daje dobru osnovu za organizaciju kvalitetnog i racionalnog prijevoza putnika u sklopu gradskog i prigradskog prometa putnika grada Zagreba. Dio pruge prema Varaždinu također se može promatrati u kontekstu prigradskog prometa Varaždina.

Teretni promet je relativno mali i uglavnom poslužuje regionalne proizvodne kapacitete uz prugu. Tranzitnog teretnog prometa gotovo nema.

Sadašnje stanje pruge omogućava osovinske težine 18 tona, opterećenja $6,4 \text{ t/m}^1$ te brzine 40-80 km/sat ovisno o geometrijskim karakteristikama trase i stanju gornjeg ustroja pruge na pojedinim dionicama sa ograničenjima brzina Novi Dvori – Luka 20 km/sat, V. Trgovišće – Zabok 20 km/sat, Bedekovčina 40 km/sat, Zabok – Hum Lug – Dubrava Zabočka 50 km/sat i Budinščina – Varaždin 45-60 km/sat.

Pruga je remontirana rabljenim gradivom sustava 45/49 u razdoblju do 1985 godine i njezino tehničko stanje ne zadovoljava.

Obzirom na predviđenu ulogu ove pruge, dionicu Zaprešić – Zabok potrebno je remontom osposobiti za osovinske težine 20 tona, opterećenja $8,0 \text{ t/m}^1$ i brzine 100 km/sat, čime bi ona u početnoj fazi zadovoljila i uvjete za uključivanje u sustav prigradskog željezničkog sustava grada Zagreba. Za rečene zahvate bilo bi potrebno uložiti oko 56,7 mln kn. Njezine daljnje tehničko-tehnološke karakteristike i stanje (elektrifikacije i dr.) rješavati će se u kontekstu razvoja cjelokupnog sustava gradskog i prigradskog željezničkog sustava grada Zagreba.

Preostali dio pruge sanirati će se rabljenim gradivom gornjeg ustroja za postojeće osovinske težine i opterećenja te za brzine do 80 km/sat odnosno do razine koju dozvoljavaju geometrijske karakteristike trase pruge. Za ovu namjenu potrebno je uložiti oko 61,3mln kn.

Prema tome ukupna potrebna ulaganja iznose 118,0 mln kn, u što su uključeni i troškovi izgradnje i uređenja objekata i prometnih površina za potrebe putnika u svrhu povećanja kvalitete i standarda u prijevozu putnika.

Zajedno s lokalnim zajednicama šire regije i gradom Zagrebom dogovoriti trajno opredjeljenje prijevoza putnika željeznicom te putem PSO ugovora organizirati kvalitetan i racionalan putnički prijevoz.

Teretni promet organizirat će se po potrebi ne ometajući primarni putnički promet.

6. ZABOK - ĐURMANEC – d.g.

Pruga Zabok – Đurmanec državna granica duga je 21,2 km i vezana je na prugu Rogatec – Grobelno u Republici Sloveniji. Veće naselje na pruži je Krapina koja je sjedište županije i obrazovano kulturni centar.

Broj putnika koji se vozi željeznicom je relativno velik iako je organiziran intenzivan autobusni promet. Na pruži vozi 15 vlakova s prijevozom putnika i to na relaciji Zabok – Krapina dok je broj putnika i vlakova od Krapine do Đurmanca mnogo manji.

Teretni promet je neznatni i vlakovi voze po potrebi.

Pruga ima veoma važnu funkciju u regiji, međutim njeno tehničko stanje ne omogućuje kvalitetnu ponudu što je glavni uzrok stalnog opadanja broja putnika.

Sadašnje stanje pruge omogućava osovinsku težinu 20 tona i opterećenje 8,0 t/m¹ te brzine do 60 km/sat na dijelu Zabok-Krapina sa ograničenjima od 40 km/sat u Začretju, a osovinske težine 16 tona, opterećenje 5,0 t/m¹ i brzine 20 km/sat na dijelu Krapina – Đurmanec, dok na dijelu Đurmanec – d.g pruga nije sposobna za promet.

Dionica Zabok - Krapina ojačana je 1989. godine rabljenim gradivom sustava 45/49.

Na dionici Krapina - Državna granica (tunel Lupinjak), koja je sanirana rabljenim gradivom sustava Xa 1972. godine, nužna je zamjena kompletnog kolosijeka sustavom 45/49 i ugradnja zastora od tučenca uz mjestimična proširenja nasipa.

U kolodvoru Đurmanec potrebno je ojačati dotrajale kolodvorske kolosijeke.

Pružne građevine zadovoljavaju vrijednosnu skupinu C4, osim mosta u km 23+949 kojega treba ojačati.

Također je potrebno uložiti u izgradnju i uređenje objekata i prometnih površina za potrebe putnika.

Za spomenute zahvate potrebno je uložiti oko 36 mln kn, čime bi se pruga osposobila na čitavom dijelu za osovinske težine 20 tona, opterećenje 8,0 t/m¹ i brzine 60 km/sat, te povećala kvaliteta i standard u prijevozu putnika.

Nakon tehničke osposobljenosti pruge za veće brzine i osovinske težine uz PSO ugovore s zainteresiranim lokalnim zajednicama potrebno je uvesti u promet kvalitetna i racionalna prijevozna sredstva te organizirati promet usklađen s prigradskim prometom Zagreba čime bi se osigurala kvalitetna veza ove regije sa Zagrebom. Ovim bi prestala potreba za velikim brojem autobusnih linija koje svakodnevno dolaze u Zagreb.

Teretni promet organizirao bi se po potrebi i bez ometanja primarnog putničkog prometa.

7. ZABOK (HUM/LUG) - GORNJA STUBICA

Pruga Zabok – Gornja Stubica duga je 10,8 km. Prolazi kroz ruralno područje, a najveće naseljeno mjesto je Gornja Stubica s oko 1500 stanovnika. Na pruzi prometuje 15 putničkih vlakova dnevno. Veći dio putnika su učenici koji putuju u srednje škole u Zaboku, a ostali dio putnika su uglavnom putnici za Zagreb.

Teretni promet je neznatan.

Sanacija rabljenim gradivom sustava Xa obavljena je još 1978. godine, te je nužna zamjena kompletnog kolosijeka sustavom 45/49i ugradnja zastora od tučenca uz mjestimična proširenje nasipa.

U tovarištu Oroslavje i u kolodvorima Donja Stubica i Gornja Stubica potrebno je ojačati dotrajale kolodvorske kolosijeke.

Također je potrebno uložiti u izgradnju i uređenje objekata i prometnih površina za potrebe putnika.

Sadašnje stanje pruge omogućava osovinske težine 16 tona opterećenja 5,0 t/m¹ i brzine 30 (20) km/sat sa ograničenjima 10 km/sat u kolodvorima D. Stubica i G. Stubica te tovarištu Oroslavje. Potrebним zahvatima u vrijednosti od oko 24 mln kn pruga bi se osposobila za osovinske težine 20 tona, opterećenja 8,0 t/m¹ i brzine 60 km/sat, sa ograničenjem 40 km/sat u kolodvorima i tovarištu, te povećala kvaliteta i standard u prijevozu putnika.

Nakon osposobljavanja pruge mogao bi se u dogovoru s lokalnim zajednicom putem PSO ugovora organizirati putnički promet s kvalitetnim i racionalnim prijevoznim sredstvima do Zaboka, a vozne redove treba uskladiti s voznim redovima prigradskog prometa Zagreba.

Teretni promet organizirao bi se po potrebe bez ometanja primarnog putničkog prometa.

8. VARAŽDIN - GOLUBOVEC

Pruga Varaždin – Golubovec duga je 34,6 km i prolazi kroz nadprosječno naseljeno područje u Republici Hrvatskoj. Na pruzi se nalaze veća naselja Ivanec, Lepoglava i Golubovec. Na pruzi prometuje 10 putničkih vlakova dnevno.

Teretni promet je neznatan i uglavnom je to prijevoz kamena za potrebe HŽ. Teretni vlakovi prometuju po potrebi.

Sadašnje stanje pruge omogućava osovinske težine 20 tona i opterećenje 8,0 t/m¹ te brzine 60 km/sat na dijelu Varaždin – Cerje Tužno, a osovinske težine 16 tona, opterećenja 5,0 t/m¹ i brzine 30 (20) km/sat na dijelu Cerje Tužno – Golubovec, sa ograničenjem 10 km/sat u Cerju Tužnom i 20 km/sat u Lupoglavu.

Na dionici Varaždin - Cerje Tužno obavljeno je ojačanje kolosijeka rabljenim gradivom sustava 45/49 sukcesivno na kraćim dionicama od 1987. do 2001. godine, a radovi na zadnjem odsjeku ispred kolodvora Cerje Tužno su u tijeku i bit će završeni 2002. godine.

Na dionici Cerje Tužno - Lepoglava zadnja temeljita sanacija obavljena je u razdoblju od 1957. do 1962. godine sustavom Xa pa je nužna zamjena kompletnog kolosijeka sustavom 45/49 i ugradnja zastora od tučenca uz proširenje nasipa.

Na dionici Lepoglava - Golubovec je nakon privremenog prekida putničkog prometa 1998. godine, u 1999. godini je obavljena privremena sanacija sustava Xa uz ugradnju određene količine novih pragova, ali je i ovdje nužna zamjena kompletnog kolosijeka sustavom 45/49 i ugradnja zastora od tučenca te uređenje odvodnog sustava.

U kolodvorima potrebno je ojačati dotrajale kolodvorske kolosijeke.

Također je potrebno uložiti u izgradnju i uređenje objekata i prometnih površina za potrebe putnika.

Za spomenute zahvate potrebno je uložiti oko 60 mln kn, čime bi se pruga osposobila na čitavom dijelu za osovinske težine 20 tona, opterećenja 8,0 t/m¹ i brzine 45-70 km/sat, sa ograničenjem 40 km/sat u kolodvorima, te povećala kvaliteta i standard u prijevozu putnika.

Iako je broj putnika koji svakodnevno putuju na relaciji Varaždin – Golubovec velik, broj putnika koji se voze željeznicom je relativno mali. Uzrok tomu je niska kvaliteta željezničke usluge i veoma intenzivan i očito putniku prihvatljiviji autobusni prijevoz. Stoga je potrebno detaljno izučiti opravdanost i razinu ulaganja u željeznički promet kako bi isti bio kvalitetniji i nedvojbeno konkurentan autobusnom prijevozu. U protivnom svako ulaganje i zadržavanje ove pruge u putničkom prometu zahtijevat će sklapanje PSO ugovora sa lokalnom zajednicom.

Teretni promet organizirao bi se po potrebi bez ometanja primarnog putničkog prometa.

9. ČAKOVEC - MURSKO SREDIŠĆE – d.g.

Pruga Čakovec – Mursko Središće - državna granica duga je 17,9 km, vezana je na željezničku prugu do Lendave u Republici Sloveniji. Putnički i teretni promet je malen. Postoji kvalitetna cesta uz prugu.

Na pruzi prometuje 6 putničkih vlakova dnevno. Teretni promet odvija se po potrebi i uglavnom je u prošlosti bio oslonjen na rafineriju nafte u Lendavi.

Sadašnje stanje pruge omogućava osovinske težine 20 tona, opterećenja 8,0 t/m¹ i brzine 60 km/sat na dijelu Čakovec – N. S. Rok i 40 km/sat na dijelu N. S. Rok M Središće, kao i ograničenje od 20 km/sat u Murskom Središću.

Dionica Čakovec - Novo Selo Rok remontirana je 1988. godine rabljenim gradivom sustavom 45/49, pa je potrebno zamijeniti 60 % pragova s pripadajućim kolosiječnim priborom i oštećene tračnice.

Dionica Novo Selo Rok - Državna granica remontirana je 1970. godine rabljenim gradivom sustava 45/49 sa šljunčanim zastorom, pa je nužna sanacija stanja kolosijeka i ugradnja zastora od tučenca uz proširenje nasipa, a u tovarištu Mursko Središće potrebno je ojačati 2 kolodvorska kolosijeka.

Spomenutim zahvatima u koje je potrebno uložiti oko 20,8 mln kn na pruzi bi se trajno osigurale osovinske težine od 20 tona i opterećenja 8,0 t/m¹, a brzine na čitavoj dužini bila bi 60 km/sat uz ograničenje 40 km/ sat u Murskom Središću.

Zbog malog broja putnika i kvalitetne usluge u autobusnom prijevozu , potrebno je zajedno s lokalnom upravom donijeti odluku da li prugu treba zadržati za putnički promet ili je zadržati kao industrijsku prugu.

10. KRIŽEVCI - BJELOVAR – KLOŠTAR PODRAVSKI

Pruga Križevci – Bjelovar – Kloštar duga je 61,1 km. Zbog izrazito različitog obujma prijevoza pruga se može podijeliti u dva dijela i to Križevci - Bjelovar i Bjelovar – Kloštar. Bjelovar je administrativni kulturni i obrazovani centar županije i kao takav orijentiran je na dobre veze s Zagrebom. Veoma važnu ulogu ima željeznička veza s Zagrebom koja ukoliko se dovede na određenu tehničku razinu nema alternative u autobusnom prijevozu. Stoga je i grad Bjelovar posebno zainteresiran za kvalitetnu željezničku vezu. Izgradnjom dijela pruge Gradec – Žabno veza prema Zagrebu skratila bi se za oko 7 km. Sada na pruži Križevci – Bjelovar prometuje 16 putničkih vlakova dnevno, a na dijelu pruge Bjelovar – Kloštar 9 putničkih vlakova dnevno.

Teretni promet nije velikog intenziteta i vlakovi prometuju po potrebi po dvije predviđene trase dnevno.

Sadašnje stanje pruge omogućava osovinske težine 16 tona opterećenja 5,0 t/m¹ te brzine 50 km/sat na dijelu Križevci - Sv. I. Žabno, a osovinske težine 20 tona, opterećenja 8,0 t/m¹ i brzine 65-85 km/sat na dijelu Sv. I. Žabno – Bjelovar – Kloštar Podravski, sa ograničenjima brzina na 40 km/sat u Rovišću, Mišulinovcu i Sirovoj Kataleni, a na 35 km/sat na tri neosigurana željezničko-cestovna prijelaza te na 20 km/sat na mostu Konjska.

Dionica Križevci - Sveti Ivan Žabno sustava gornjeg ustroja Xa sukcesivno se sanira rabljenim gradivom, ali je za trajno osposobljavanje potrebno obaviti remont rabljenim gradivom sustava 45/49.

Dionica Sveti Ivan Žabno - Bjelovar remontirana je rabljenim gradivom sustava 45/49 u razdoblju od 1989. do 1991. godine, pa je potrebna zamjena oko 40 % drvenih pragova i istrošenih tračnica u lukovima.

Dionica Bjelovar - Kloštar obnovljena je pretežno rabljenim gradivom sustava 49 u razdoblju od 1992. do 1994. godine.

Pružne građevine zadovoljavaju vrijednosnu skupinu C4, a sanacija mosta Konjska trebala bi biti završena u sklopu planiranih investicijskih radova u 2002. godini

Na dijelu Bjelovar - Kloštar ograničenja brzine na području željezničko-cestovnih prijelaza uvjetuju i smanjenje brzine na znatnom dijelu dionice Mišulinovac – Kloštar.

Potrebno je uložiti u izgradnju i uređenje objekata i prometnih površina za potrebe putnika.

Potrebним zahvatima na pruži u koje je potrebno uložiti oko 71 mln kn pruga bi na čitavoj dužini bila osposobljena za osovinske težine 20 tona, opterećenja 8,0 t/m¹ i brzine 60-80 km/sat, uz ograničenja na 40 km/sat u Rovišću, Mišulinovcu i Sirovoj Kataleni, a na 50 km/sat u Sv. I. Žabno, a povećala bi se kvaliteta i standard u prijevozu putnika.

Modernizacijom voznog parka uz predviđena ulaganja u infrastrukturu, a posebno izgradnjom dijela pruge Sv. I. Žabno – Gradec, grad Bjelovar i naselja uz prugu mogu ostvariti kvalitetnu i brzu vezu sa Zagrebom bilo direktnim putničkim vlakovima ili usklađivanjem sa sustavom prigradskog prometa Zagreba. Dio pruge Bjelovar – Kloštar prolazi kroz ruralno područje bez većih naselja i industrijskih kapaciteta te je potrebno detaljno analizirati uvjete opravdanost zadržavanja pruge u redovnom prometu.

Teretni promet organizirat će se po potrebi ne ometajući primarni putnički promet.

11. BANOVA JARUGA - PČELIĆ

Pruga Banova Jaruga – Daruvar – Pčelić duga je 95,7 km. Pruga prolazi kroz ruralno područje s nekoliko većih naselja (Daruvar, Pakrac, Lipik). U ovim mjestima postojali su znatni industrijski pogoni koji su koristili željeznički prijevoz. Za vrijeme rata je došlo do velikih razaranja na ovom području što je imalo za posljedicu obustavu proizvodnje i smanjenje svih društvenih i gospodarskih aktivnosti.

Potrebno je naglasiti da je Daruvar poznati lječilišni i turistički centar, a u Pakracu, Lipiku i Siraču nalaze se značajni proizvodni potencijali. Sada na pruži vozi 8 putničkih vlakova dnevno, a obim putnika je mali.

Teretni promet, također je relativno mali, ali imajući u vidu obnovu proizvodnih kapaciteta, posebno industrije stakla u Lipiku, očekuje se znatnije povećanje prijevoza željeznicom.

Postojeće stanje pruge omogućava osovinske težine 20 tona, opterećenja 6,4/8,0 t/m¹ i brzine 60 km/sat na dijelovima Banova Jaruga – Kukunjevac i Pivnica – Pčelić, a osovinske pritiske 16 tona, opterećenja 5,0 t/m¹ i brzine 30-40 km/sat na dijelu Kukunjevac – Pivnica, sa ograničenjima na 20 km/sat u Siraču i Daruvaru, te na 40 km/sat u Pčeliću. Dionicu Kukunjevci – Daruvar potrebno je remontirati rabljenim gradivom te osposobiti za osovinske težine 20 tona i brzine do 70 km/sat.

Dionica Banova Jaruga - Kukunjevac (km 16+800) remontirana je rabljenim gradivom sustava 45/49 oko 1986. godine, ali je potrebna zamjena istrošenih tračnica u lukovima i oko 60 % drvenih pragova.

Na dionici Kukunjevac - Pivnica ugrađene su rabljene tračnice i kolosiječni pribor različitih sustava uglavnom Xa te rabljeni drveni i betonski pragovi.

Dionica Pivnica - Pčelić ojačana je rabljenim gradivom sustava 45/49 od 1985. do 1990. godine, ali je nužna je zamjena istrošenih tračnica u lukovima i oko 60 % drvenih pragova.

U kolodvorima je potrebno sanirati dotrajale kolodvorske kolosijeke.

Potrebno je ojačati 4 mosta, nadomjestiti nasipom vijadukt "Krndija" čija nosivost ne zadovoljava, zamijeniti dotrajale i premale propuste te urediti odvodni sustav.

Potrebno je uložiti u izgradnju i uređenje objekata i prometnih površina za potrebe putnika.

Potrebним zahvatima na pruži u koje bi trebalo uložiti oko 82 mln kn pruga bi na dijelu B. Jaruga – Daruvar i Pivnica – Pčelić bila osposobljena za osovinske težine 20 tona, opterećenja 8,0 t/m¹ i brzine 50-70 km/sat sa ograničenjima od 40 km/sat u kolodvorima, a na dijelu između Daruvara i Pivnice za osovinske težine 16 tona, opterećenja 5,0 t/m¹ i brzine 40 km/sat, a povećala bi se kvaliteta i standard u prijevozu putnika.

Pruga bi se mogla prometno podijeliti u dvije dionice gdje bi dionica Banova Jaruga – Daruvar imala znatan dio putničkog i teretnog prometa i kao takva u dogovoru s lokalnom zajednicom i PSO ugovorima mogla bi se zadržati u eksploataciji. Za dio pruge Daruvar – Pčelić treba izraditi analizu potrebe i mogućnosti zadržavanja pruge u eksploataciji.

12. PLETERNICA - VELIKA

Pruga Pleternica – Velika duga je 24,9 km. Pruga prolazi kroz brdovitu regiju sa gradom Požegom kao središtem županije.

Na pruzi prometuje 18 putničkih vlakova dnevno koji uglavnom prevoze radnike i učenike koji putuju u Požegu. Vlakovi s ove pruge imaju vezu na vlakove na magistralnoj pruzi Zagreb – Vinkovci što omogućuje korištenje željeznice i za dalja putovanja.

Teretni promet je znatan uglavnom za proizvodne pogone u Velikoj, Požegi i Blacko Jakšiću. Voznim redom predviđena su dva teretna vlaka dnevno, ali po potrebi vozi više vlakova.

Postojeće stanje pruge omogućava na dijelu Pleternica – Požega osovinske težine 20 tona, opterećenja 6,4 t/m¹ i brzine 80 km/sat, a na dijelu Požega – Velika osovinske težine 16 tona, opterećenja 5,0 t/m¹ i brzine do 40 km/sat.

Dionica Pleternica - Blacko Jakšić ojačana je 1989. i 1990. godine rabljenim gradivom sustava 45/49, a potrebna je zamjena oko 50 % drvenih pragova.

Na dionici Blacko Jakšić - Požega radovi na sanaciji i ojačanju kolosijeka sustava 45/49 su u tijeku.

Na dionici Požega - Velika ugrađeni su različiti tipovi tračnica i sustava pričvršćenja uglavnom Xa na rabljenim drvenim pragovima, pa je nužna zamjena kompletnog kolosijeka i ugradnja zastora od tučenca.

U kolodvorima je potrebno sanirati dotrajale kolodvorske kolosijeke.

Potrebno je uložiti u izgradnju i uređenje objekata i prometnih površina za potrebe putnika.

Potrebним zahvatima na pruzi u koje je potrebno uložiti oko 44,5 mln kn pruga bi na čitavoj dužini bila osposobljena za osovinske težine 20 tona, opterećenja 8,0 t/m¹ i brzine 60-80 km/sat, uz ograničenja na 40 km/sat u Požegi i Velikoj, a povećala bi se kvaliteta i standard u prijevozu putnika.

Iako je broj putnika na pruzi malen, računajući na razvoj turizma i trend rasta potencijala prijevoza robe potrebno je s lokalnom zajednicom pomoću PSO ugovora organizirati kvalitetan i racionalan prijevoz putnika s vezom na magistralnu prugu. Teretni promet organizirat će se sukladno potrebi.

13. NOVA KAPELA – PLETERNICA – NAŠICE

Pruga Nova Kapela – Našice duga je 60,5 km. Pruga prolazi kroz ruralno područje. Većih naselja i industrijskih pogona gotovo nema, posebno na dijelu od Pleternice do Našica.

Po količini prevezenih putnika i tereta pruga se može podijeliti na dio Nova Kapela – Pleternica gdje prometuje 14 putničkih i 2 teretna vlaka i na dio pruge Pleternica - Našice gdje prometuje 7 putničkih vlakova dnevno.

Postojeće stanje pruge omogućava na dijelu Nova Kapela – Pleternica osovinske težine 20 tona, opterećenja 6,4 t/m¹ i brzine 60 km/sat, a na dijelu od Pleternice do Našica osovinske težine 16 tona, opterećenja 5,0 t/m¹ i brzine 20-40 km/sat.

Na dionici Našice - Pleternica, koja je izvedena rabljenim gradivom sustava Xa, je nakon privremenog prekida putničkog prometa 1998. godine, u 1999. godini obavljena privremena sanacija uz ugradnju veće količine novih pragova, ali bez bitnih efekata.

Dionica Pleternica - Nova Kapela sukcesivno je ojačavana rabljenim gradivom sustava 49 u razdoblju od 1980. do 1987. godine, pa je potrebna zamjena oko 60 % drvenih pragova i oštećenih tračnica.

U kolodvorima je potrebno sanirati dotrajale kolodvorske kolosijeke.

Dionicu Našice – Zoljan potrebno je ugradnjom kolosijeka sustava 45/49 osposobiti na osovinske težine i opterećenja sukladno potrebama priključka cementare «Našice».

Potrebno je uložiti u izgradnju i uređenje objekata i prometnih površina za potrebe putnika.

Potrebним zahvatima na pruzi, u koje je potrebno uložiti oko 44,6 mln kn pruga bi na dijelu Nova Kapela – Pleternica i Našice – Zoljan bila osposobljena za osovinske težine 20 tona, opterećenja 8,0 t/m¹ te brzine 70-80 km/sat na dijelu N. Kapela – Pleternica i 50 km/sat na dijelu Našice - Zoljan, a za osovinske težine 16 tona, opterećenja 5,0 t/m¹ i brzine do 50 km/sat na dijelu Pleternica – Zoljan, a povećala bi se kvaliteta i standard u prijevozu putnika.

Zbog pruge Pleternica – Velika koja je u funkciji gospodarske i turističke aktivnosti i razvoja, prugu na dijelu Nova Kapela – Pleternica potrebno je tehnički održati u odgovarajućoj razini, a sa lokalnim zajednicama organizirati kvalitetan i racionalan putnički promet i PSO ugovorima potaknuti bolje korištenje pruge Nova Kapela – Pleternica – Velika. Dio pruge od Pleternice do Našica potrebno je detaljno izučiti i odlučiti o njenom zadržavanju u prometu. Dio pruge od Našica do Zoljana koristiti će se kao dio industrijske pruge za cementaru Našice, kada bude izgrađen industrijski kolosijek za cementaru.

14. BIZOVAC - BELIŠĆE

Pruga Bizovac – Belišće duga je 12,9 km. Izgrađena je 1971.g. kao zamjena uskotračnoj pruzi Valpovo – Osijek.

Na pruzi prometuje 9 putničkih vlakova dnevno uz predviđene 4 trase teretnih vlakova koji prometuju po potrebi. Intenzitet putničkog prometa je mali. Postoji veliki broj autobusnih linija za Osijek.

Postojeće stanje pruge omogućava osovinske težine 18 tona, opterećenja $6,4 \text{ t/m}^1$ i brzine 40-50 km/sat, sa ograničenjem na 40 km/sat u Valpovu.

Pruga je 1971. godine izvedena s rabljenim gradivom sustava 45, nužna je zamjena dijelova kolosijeka i ugradnja zastorne prizme od tučenca umjesto postojeće šljunčane.

U tovarištu Valpovo i kolodvoru Belišće potrebno je sanirati dotrajale kolodvorske kolosijeke

Potrebno je i ojačanje jednog većeg mosta.

Spomenutim zahvatima na pruzi čiji troškovi bi iznosili oko 18 mln kn omogućile bi se trajno osovinske težine 20 tona, opterećenja $8,0 \text{ t/m}^1$ i brzine 60 km/sat sa ograničenjima na 40 km/sat u Valpovu i Belišću.

Prugu treba zadržati kao prvenstveno industrijsku zbog gospodarskih pogona koje u velikoj mjeri koriste željeznicu.

15. VINKOVCI – ŽUPANJA

Pruga Vinkovci – Županja duga je 28,1 km. Na pruzi je organiziran putnički i teretni promet. Prometuje 9 putničkih vlakova dnevno i 2 teretna vlaka. Nakon rata intenzitet putničkog i teretnog prometa je smanjen, a uzrok je smanjena ili obustavljena gospodarska aktivnost industrijskih pogona Županje. Pored toga cestovni promet, a posebno autobusni, je u porastu što još više utječe na opadanje broja prevezenih putnika. Autobusne linije zbog svoje frekvencije (20-30 min.) su ozbiljan konkurent željeznici.

Postojeće stanje pruge omogućava osovinske težine 20 tona, opterećenja 8,0 t/m¹ i brzine 50 km/sat sa ograničenjima na 40 km/sat u Cerni i Županji.

Pruga je sukcesivno ojačavana rabljenim gradivom sustava 45/49 kroz dulje vremensko razdoblje, ali je potrebna zamjena oko 60% drvenih pragova te oštećenih i istrošenih tračnica.

U kolodvorima Cerna i Županja potrebno je sanirati dotrajale kolodvorske kolosijeke.

Potrebним zahvatima na pruzi, čiji bi troškovi iznosili oko 28,5 mln kn, omogućile bi se trajno osovinske težine 20 tona, opterećenje 8,0 t/m¹ i brzine 60 km/sat sa ograničenjima na 50 km/sat u Andrijaševcima i na 40 km/sat u Cerni i Županji.

Lokalna zajednica mora ocijeniti opravdanost zadržavanja redovnog putničkog prometa koji bi bio konkurentan autobusnom prijevozu. U protivnom prugu treba zadržati kao industrijsku u funkciji oživljavanja proizvodnje u postojećim industrijskim pogonima koji imaju potrebu prijevoza robe željeznicom.

16. VINKOVCI – OSIJEK

Pruga Vinkovci Osijek duga je 33,9 km. Pruga je za vrijeme rata devastirana u toj mjeri da se promet do sada nije uspostavio.

Pruga je prije rata bila u funkciji s osovinskim težinama 20 tona, opterećenjima 8,0 t/m¹ i brzinama do 100 km/sat.

U ratu je pruga teško devastirana, tako da između ostalog nedostaje ukupno oko 13 km kolosijeka. Slijedeći značajni problem je nerazminiranost na dužini od oko 1/3 dužine pruge, a čije rješenje je pretpostavka za bilo kakve konkretne aktivnosti na osposobljavanju i korištenju ove pruge.

Sanacijom stanja i razminiranjem, tj. ugradnjom nedostajućeg kolosijeka (otvorene pruge i u kolodvorima) sustava 49 u dužini oko 11 km i sanacijom elektrotehničkih postrojenja pruga bi se ponovo osposobila za osovinske težine 20 tona, opterećenja 8,0 t/m¹ i brzine do 100 km/sat. Za ove zahvate potrebno je uložiti oko 60,2 mln kn, odnosno znatno manje ukoliko bi se za tu namjenu upotrijebio rabljeni materijal gornjeg ustroja. Ovim ulaganjima obuhvaćeno je i uređenje objekata i prometnih površina za potrebe putnika, u cilju povećanja kvalitete i standarda u prijevozu putnika.

U svezi s osposobljavanjem pruge za željeznički promet treba s lokalnom zajednicom dogovoriti kvalitetan i racionalan putnički promet, obzirom da je prije rata ova pruga imala veoma intenzivan putnički promet i da je to najkraća i najbrža veza između Vinkovaca i Osijeka.

17. SISAK CAPRAG - KARLOVAC

Pruga Sisak Caprag – Karlovac duga je 101,8 km. Za vrijeme rata pruga je devastirana i do sada nije osposobljena za promet.

Dionica Sisak Caprag - Rečica nije razminirana, most na Kupi kod Rečice je srušen, a gornji ustroj pruge na dionici Rečica - Karlovac je demontiran.

Postoji koncepcija da se u budućnosti ponovno uspostavi promet na dionici Sisak Caprag - Petrinja, a da bi se to realiziralo, biti će nužno remontirati cijelu dionicu rabljenim materijalom sustava 45/49 te obnoviti i ojačati dotrajale kolodvorske kolosijeke u kolodvoru Petrinja i osposobiti most u km 4+419 za vrijednosnu skupinu C4, čime bi se osposobila za osovinske težine 20 tona, opterećenja $8,0 \text{ t/m}^1$ i brzine 60-70 km/sat.

Obnova dionice Petrinja - Karlovac ocjenjena je kao neisplativa, jer je trasa pruge nepovoljna, gornji ustroj sustava I i Xa do Rečice potpuno dotrajao, a dalje od nje demontiran. Most preko Kupe je srušen, a osim toga trebalo bi ojačati most preko rijeke Gline te još 16 manjih mostova.

Svi spomenuti objekti kao i gornji ustroj pruge na dijelu između Petrinje i Rečice bili su sposobni samo za osovinske težine 12 tona i opterećenja $4,0 \text{ t/m}^1$.

Ova pruga je i prije rata bila vrlo malo korištena i krajnje nerentabilna zato što je cestovni promet s cestom paralelnoj pruži mogao pružiti kvalitetniju prometnu uslugu. Pruga će i dalje ostati izvan prometa i u nju nisu ovim Programom predviđena nikakva ulaganja.

18. SLAVONSKI BROD d.g. – (BOSANSKI BROD)

Most na Savi između Slavanskog i Bosanskog Broda iz niza razloga (prostornih, tehničkih, prometnih i funkcionalnih) obnovljen je kao cestovni most bez željezničkog kolosijeka, u vezi s čime su definirani prostorni i planski dokumenti županije i grada Slavanskog Broda. Sukladno tome pruga se na predmetnoj lokaciji neće osposobljavati za željeznički promet.

III. PRIJEDLOG MJERA

1. Država, kao vlasnik infrastrukture, osposobljava lokalne pruge ulaganjem oko 750 milijuna kuna u razdoblju 2003.-2007.g. (150 mil. kn/god.)
2. Uz suglasnost županija ne osposobljavaju se pruge Sisak Caprag – Karlovac i Slavonski Brod – drž. granica i ostaju izvan funkcije.
3. U skladu sa namjenom pruge će biti osposobljene za:
 - brzinu min 60 km/sat uz izuzetke uvjetovane karakteristikama trase pruge,
 - osovinski pritisak i opterećenje sukladno namjeni.Redoslijed osposobljavanja pruga prema prioritetu, dat je u Prilogu 6.
4. Osposobljavanje pruga prema prilogu iz točke 3. i njihovo održavanje koje garantira potrebne tehničke uvjete i sigurnost prometa u obvezi je HŽ-Infrastrukture.
5. U vremenu od osposobljavanja pruga do kraja 2007.g. prijevoznik ne plaća naknadu za korištenje infrastrukture. Nakon tog vremena Ministarstvo pomorstva, prometa i veza ocijenit će realnost plaćanja naknade.
6. Vozni red na prugama lokalnog značaja organizira se u pravilu samo za određenu prugu s presjedanjem na pruge višeg ranga. Smatra se opravdanim samo jedno presjedanje kod svakodnevnih putovanja (škola, radno mjesto, grad Zagreb). Ostvarivanje veze pri tome treba biti moguće u roku 10 minuta.
7. Županije ugovaraju sa organizatorom putničkog prijevoza standard usluge - broj vlakova, kapacitet, vremena polazaka, potrebne veze, naknade za zakašnjenje, broj putnika, iznos troškova, cijene prijevoza, prihod, razliku za pokriće razlike u cijeni prijevoza, za svaki period voznog reda ili na dulji rok.

Ugovor iz stavka 1. mora biti sklopljen najkasnije 2 mjeseca prije stupnja na snagu novog voznog reda.

8. Pokriće razlike u cijeni prijevoza za 2004.g. i nadalje preuzimaju županije/gradovi razmjerno učešću svakog od njih u nastanku razlike, do najviše 10% županijskog proračuna.

Ako je iznos razlike u cijeni veći od 10% proračuna županije, razliku sredstava do stvarnog iznosa razlike u cijeni prijevoza osigurava Državni proračun preko Ministarstva pomorstva, prometa i veza.

9. Radi zaštite investicija iz točke 1. osposobljene pruge ostaju u eksploataciji najmanje 20 godina.

10. Negativno odstupanje broja prevezenih putnika na pojedinoj pruzi ne može biti veće od 5% godišnje u trajanju najviše 3 godine nakon potpisivanja ugovora iz točke 7.

U slučaju da nastupe okolnosti iz stavka 1. prijevoznik je dužan o tome obavijestiti Ministarstvo pomorstva, prometa i veza, a ono Vladi RH predložiti donošenje odluke o obustavi putničkog prometa ili potpunom zatvaranju pruge.

Ako Vlada donese odluku iz stavka 2. županije su dužne izvršiti povrat sredstava uložениh u prugu u korist Državnog proračuna, prema stvarno uložениm sredstvima na njihovom području, a pod uvjetima koje odredi Vlada.

11. Za organizaciju prijevoza na prugama lokalnog značaja osniva se posebna jedinica unutar HŽ-Prijevoza, računovodstveno odvojena.

IV. PRILOZI

- Prilog 1. Pruge lokalnog značaja – duljina pruge po županijama
- Prilog 2. Rad pruga, prihodi i troškovi od prijevoza putnika i roba za 2001.g.
- Prilog 3. Pruge lokalnog značaja – Planirani osnovni eksploatacijsko-tehnički pokazatelji
- Prilog 4. Prihodi i troškovi lokalnih vlakova na svim prugama HŽ-a po županijama u 2001. godini
- Prilog 5A. Pregled prihoda i troškova na lokalnim prugama u 2001.g., po županijama
- Prilog 5B. Pregled predviđenih prihoda i troškova na lokalnim prugama u 2007.g., po županijama
- Prilog 6. Ulaganja i redoslijed osposobljavanja lokalnih pruga na bazi prioriteta

Redni broj	PRUGA	oznaka i broj	DULJINA PRUGE (u km)	ŽUPANIJA	DULJINA PRUGE U ŽUPANIJI (u km)
1	2	3	4	5	6
1	Buzet d.g. - Pula	I 102	91,1	ISTARSKA	91,1
2	Lupoglav - Raša	II 214	53,0	ISTARSKA	53,0
3	Karlovac - Kamanje d.g.	II 213	28,9	KARLOVAČKA	28,9
4	Savski Marof - Kumrovec d.g.	II 202	38,5	ZAGREBAČKA	16,93
				KRAPINSKO-ZAGORSKA	18,92
5	Zaprešić - Zabok - Varaždin	I 101	89,7	ZAGREBAČKA	17,4
				KRAPINSKO-ZAGORSKA	45,2
				VARAŽDINSKA	27,1
6	Zabok - Krapina - Đurmanec d.g.	II 203	21,2	KRAPINSKO-ZAGORSKA	21,2
7	Hum Lug - Gornja Stubica	II 204	10,8	KRAPINSKO-ZAGORSKA	10,8
8	Varaždin - Golubovec	II 201	34,6	KRAPINSKO-ZAGORSKA	1,8
				VARAŽDINSKA	32,8
9	Čakovec - Mursko Središće d.g.	II 200	17,9	MEĐIMURSKA	17,9
10	Križevci - Bjelovar - Kloštar Podravski	II 205	61,1	KOPRIVNIČKO-KRIŽEVAČKA	12,6
				ZAGREBAČKA	8,5
				BJELOVARSKO-BILOGORSKA	26,2
				VIROVITIČKO-PODRAVSKA	13,8
11	Banova Jaruga - Pčelić	II206	95,7	POŽEŠKO-SLAVONSKA	33,2
				BJELOVARSKO-BILOGORSKA	45,7
				VIROVITIČKO-PODRAVSKA	16,9
12	Pleternica - Velika	II 208	24,9	POŽEŠKO-SLAVONSKA	24,9
13	Nova Kapela - Pleternica - Našice	II 207	60,5	BRODSKO-POSAVSKA	8,8
				POŽEŠKO-SLAVONSKA	51,7
14	Bizovac - Belišće	II 209	12,9	OSJEČKO-BARANJSKA	12,9
15	Vinkovci- Županja	II 211	28,1	VUKOVARSKO-SRIJEMSKA	28,1
16	Vinkovci - Osijek	I 109	33,9	VUKOVARSKO-SRIJEMSKA	15,7
				OSJEČKO-BARANJSKA	18,2
17	Sisak Caprag - Karlovac	II 212	101,8	KARLOVAČKA	26,6
				SISAČKO-MOSLAVAČKA	74,5
18	Sl. Brod d.g. - (Bos. Brod)	I 112	1,5	BRODSKO-POSAVSKA	1,5

Ukupno: 806,1

PRILOG 1 – Duljina pruga po županijama

Redni broj	Pruga	duljina (u km)	otpremljeno putnika	utovareno robe (t)	istovareno robe (t)	prosječni broj vlakova dnevno		pokrivenost troškova (bez infrastrukture) prihodima od prijevoza putnika i robe (u 000 kn)			
						putnički	teretni	ukupni troškovi	ukupni prihodi	razlika	pokrivenost %
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	Buzet d.g. - Pula	91,1	194.584	26.470	64.389	13	1,0	19.654,94	8.221,46	-11.433,48	41,83
2	Lupoglav - Raša	53	-	1.625	6.319	0	0,2	493,44	258,55	-234,89	52,40
3	Karlovac - Kamanje d.g.	28,9	70.918	4.797	3.948	20	0,2	2.171,30	1.102,63	-1.068,67	50,78
4	Savski Marof - Kumrovec d.g.	38,5	9.412	-	-	-	-	2.024,87	320,70	-1.704,17	15,84
5	Zaprešić - Zabok - Varaždin	89,7	1.399.621	64.020	101.230	28	1,7	66.064,62	32.719,12	-33.345,50	49,53
6	Zabok - Krapina - Đurmanec d.g.	21,2	278.474	591	2.446	15	0,1	7.290,51	3.210,58	-4.079,93	44,04
7	Hum Lug - Gornja Stubica	10,8	99.714	1.864	685	15	0,1	2.986,84	1.058,07	-1.928,77	35,42
8	Varaždin - Golubovec	34,6	108.005	57.825	11.132	10	1,0	6.005,14	2.142,48	-3.862,66	35,68
9	Čakovec - Mursko Središće d.g.	17,9	15.956	1.651	1.061	6	1,0	2.991,28	3.294,01	302,73	110,12
10	Križevci - Bjelovar - Kloštar Podravski	61,1	281.844	24.276	19.810	16/9	1,0/0,1	16.458,37	4.883,13	-11.575,24	29,67
11	Banova Jaruga - Pčelić	95,7	113.994	31.036	5.335	8	0,3	10.954,36	3.687,54	-7.266,82	33,66
12	Pleternica - Velika	24,9	180.624	128.292	15.897	18	1,5	11.557,84	3.355,67	-8.202,17	29,03
13	Nova Kapela - Pleternica - Našice	60,5	80.147	11.895	2.404	14/7	1,8/0	11.809,72	3.553,81	-8.255,91	30,09
14	Bizovac - Belišće	12,9	9.723	68.007	137.777	9	2,5	4.734,47	1.704,90	-3.029,57	36,01
15	Vinkovci- Županja	28,1	18.784	56.959	100.048	9	0,9	3.416,68	2.242,95	-1.173,73	65,65
16	Vinkovci - Osijek	33,9									
17	Sisak Caprag - Karlovac	101,8									
18	Sl.Brod d.g. - (Bos.Brod)	1,5									

Ukupno: 806,1

**PRILOG 2 – Rad pruga, prihodi i troškovi od prijevoza putnika i roba za 2001. godinu
(bez troškova infrastrukture)**

BR.	PRUGA	DULJINA (u km)	OZNAKA I BROJ	Putnički promet	Teretni promet	Potrebno osposobiti za:		Napomena
						osovinsku težinu (t)	brzinu (km/h)	
	1	2	3	4	5	6	7	8
1	Buzet d.g. - Pula	91,1	I 102	Taktno i djelomično pojednostavljen	prvenstveno noću	20	80-100	Zaposjednuta službena mjesta Pula, Kanfanar, Pazin, Lupoglav
2	Lupoglav - Raša	53	II 214	-	Industrijski kolosijek za Luku Raša i Kršan	20	40-60	Status prvenstveno u kompletu s Lukom Raša
3	Karlovac - Kamanje d.g.	28,9	II 213	Taktno i potpuno pojednostavljen	Samo noću	18	60-70	Potrebna dodatna analiza u odnosu na cestovni putnički prijevoz
4	Savski Marof - Kumrovec d.g.	38,5	II 202	S.Marof-Vukovo Selo u sustavu prigradskog prometa Zagreba, taktno	Vukovo Selo-Kumrovec industrijski kolosijek	20	60-80	Potrebno definirati konkretnog korisnika industrijskog kolosijeka. Aternativa je putnički promet u čitavoj dužini pruge, a teretni po potrebi.
5	Zaprešić - Zabok - Varaždin	89,7	I 101	Zaprešić-Zabok u sustavu prigradskog prometa Zagreba, taktno; Zabok-Varaždin, taktno	Prvenstveno noću	20	50-100	Za putnički promet prugu podijeliti na tehnološke segmente (prigradski Varaždin, prigradski Zagreb i lokalni)
6	Zabok - Krapina - Đurmanec d.g.	21,2	II 203	Krapina-Zabok taktno, a Krapina-Hromec po potrebi	Prvenstveno noću	20	50-60	-
7	Zabok (Hum Lug) - Gornja Stubica	10,8	II 204	taktno	Prvenstveno noću	18	50-60	Teretni promet uz odgovarajuća ograničenja
8	Varaždin - Golubovec	34,6	II 201	taktno i pojednostavljeno	Prvenstveno noću	20	60-70	-
9	Čakovec - Mursko Središće d.g.	17,9	II 200	-	Industrijski kolosijek	20	40-60	Potrebno definirati konkretnog korisnika industrijskog kolosijeka
10	Križevci - Bjelovar - Kloštar Podr	61,1	II 205	Križevci-Bjelovar taktno i pojednostavljeno; Bjelovar-Kloštar po potrebi	Križevci-Bjelovar samo noću, Bjelovar-Kloštar po potrebi	20	60-80	Do izgradnje Sv.Ivan Žabno-Gradec
11	Banova Jaruga - Pčelić	95,7	II206	B.Jaruga-Daruvar taktno i djelomično pojednostavljen, Daruvar-Pčelić po potrebi	B.Jaruga-Daruvar-Pčelić samo noću	20/16	60/40	B.Jaruga-Daruvar 20 t/osovini, Daruvar-Pčelić 16 t/osovini, a teretni promet uz odgovarajuća ograničenja
12	Pleternica - Velika	24,9	II 208	Taktno	normalno	20	60-80	Tehnološka cjelina sa N.Kapela-Pleternica
13	Nova Kapela - Pleternica - Našice	60,5	II 207	Nova Kapela-Pleternica taktno, Pleternica Našice po potrebi	normalno	20/16	80/50	Nova Kapela-Pleternica i dio od Našica do budućeg odvojka za cementaru u Zoljanima, 20 t/osovina, a ostali dio 16 t/osovina a teretni promet promet uz odgovarajuća ograničenja
14	Bizovac - Belišće	12,9	II 209	-	Industrijski kolosijek	18	40-50	-
15	Vinkovci- Županja	28,1	II 211	-	Industrijski kolosijek	20	50	-
16	Vinkovci - Osijek	33,9	I 109	Taktno i djelomično pojednostavljen	Prvenstveno noću	20	80-100	Dio pruge u funkciji prigradskog prometa Osijeka
17	Sisak Caprag - Karlovac	101,8	II 212	-	-	-	-	Ostaje izvan prometa
18	Sl.Brod d.g. - (Bos.Brod)	1,5	I 112	-	-	-	-	Ostaje izvan prometa

Objašnjenje:

Taktno - promet u ujednačenim vremenskim intervalima

Pojednostavljeno - promet bez zaposjednutih službenih mjesta na pruži

PRILOG 3 - Planirani osnovni eksploatacijsko-tehnički pokazatelji

ŽUPANIJA	TROŠAK PO ŽUPANIJI	PRIHOD PO ŽUPANIJI	NEPOKRIVENI DIO
ZAGREBAČKA	42.564.439,74	14.641.964,50	27.922.475,24
KRAPINSKO - ZAGORSKA	28.860.403,50	8.168.909,05	20.691.494,45
SISAČKO - MOSLAVAČKA	36.568.116,78	13.573.866,76	22.994.250,02
KARLOVAČKA	27.791.181,57	5.486.167,78	22.305.013,79
VARAŽDINSKA	23.000.200,03	5.066.679,40	17.933.520,63
KOPRIVNIČKO - KRIŽEVAČKA	27.312.294,76	6.534.203,75	20.778.091,01
BJELOVARSKO - BILOGORSKA	8.039.638,97	1.336.267,67	6.703.371,30
PRIMORSKO - GORANSKA	21.501.687,84	3.562.785,24	17.938.902,60
LIČKO - SENJSKA	966.362,90	44.581,14	921.781,76
VIROVITIČKO - PODRAVSKA	11.866.795,40	1.915.321,09	9.951.474,31
POŽEŠKO - SLAVONSKA	13.606.575,20	1.679.949,11	11.926.626,09
BRODSKO - POSAVSKA	39.000.690,11	8.167.108,50	30.833.581,61
ZADARSKA	4.170.553,98	344.011,85	3.826.542,13
OSIJEČKO - BARANJSKA	31.463.100,98	4.188.392,17	27.274.708,81
ŠIBENSKO - KNINSKA	10.793.532,72	777.787,46	10.015.745,26
VUKOVARSKO - SRIJEMSKA	15.388.854,47	2.919.876,82	12.468.977,65
SPITSKO - DALMATINSKA	6.054.935,65	425.446,83	5.629.488,82
ISTARSKA	9.075.805,71	1.599.560,98	7.476.244,73
DUBROVAČKO - NERETVANSKA	1.829.250,90	20.476,79	1.808.774,11
MEĐIMURSKA	13.893.253,65	2.990.086,29	10.903.167,36
GRAD ZAGREB	28.814.819,61	9.653.123,98	19.161.695,63
UKUPNO	402.562.494,47	93.096.567,16	309.465.927,31

PRILOG 4 – Prihodi i troškovi lokalnih vlakova na svim prugama HŽ-a po županijama u 2001. godini

ŽUPANIJA	PRUGA	DULJINA (km)	2001. godina			
			PUTNICI	TROŠAK	PRIHOD	RAZLIKA
ZAGREBAČKA	Savski Marof - Kumrovec	16,9	733.150			
	Zaprešić - Zabok - Varaždin	17,4	176.944	1.912.979,67	599.193,26	-1.313.786,41
	Σ	34,3	910.094	1.912.979,67	599.193,26	-1.313.786,41
KRAPINSKO - ZAGORSKA	Savski Marof - Kumrovec	18,9	91.250			
	Zaprešić - Zabok - Varaždin	45,2	1.230.519	26.218.195,06	7.573.004,80	-18.645.190,26
	Zabok - Krapina - Đurmanec d.g.	21,2	691.618	5.890.068,25	1.380.236,80	-4.509.831,45
	Hum Lug - Gornja Stubica	10,8	228.155	3.323.545,47	823.404,62	-2.500.140,85
	Varaždin - Golubovec	1,8	221.356	250.359,19	26.982,35	-223.376,84
Σ	97,9	2.462.898	35.682.167,97	9.803.628,57	-25.878.539,40	
KARLOVAČKA	Karlovac - Kamanje d.g.	28,9	115.827	1.527.839,94	606.599,31	-921.240,63
	Sisak Caprag - Karlovac	26,6				0,00
	Σ	55,5	115.827	1.527.839,94	606.599,31	-921.240,63
SISAČKO - MOSLAVAČKA	Sisak Caprag - Karlovac	74,5				
	Banova Jaruga - Pčelić	6	4.774	433.655,08	74.135,31	-359.519,77
	Σ	80,5	4.774	433.655,08	74.135,31	-359.519,77
VARAŽDINSKA	Zaprešić - Zabok - Varaždin	27,1	642.021	14.218.845,80	3.926.561,45	-10.292.284,35
	Varaždin - Golubovec	32,8	188.798	4.005.747,07	431.717,65	-3.574.029,42
	Σ	59,9	830.819	18.224.592,87	4.358.279,10	-13.866.313,77
MEĐIMURSKA	Čakovec - Mursko Središće d.g.	17,9	255.690	897.628,02	113.476,40	-784.151,62
	Σ	17,9	255.690	897.628,02	113.476,40	-784.151,62
KOPRIVNIČKO - KRIŽEVAČKA	Križevci - Bjelovar - Kloštar Podravski	12,6	168.328	7.229.292,94	1.309.168,15	-5.920.124,79
	Σ	12,6	168.328	7.229.292,94	1.309.168,15	-5.920.124,79
BJELOVARSKO - BILOGORSKA	Križevci - Bjelovar - Kloštar Podravski	26,2	305.426	5.471.708,99	950.705,47	-4.521.003,52
	Banova Jaruga - Pčelić	45,7	114.886	2.841.037,67	507.322,75	-2.333.714,92
	Σ	71,9	420.312	8.312.746,66	1.458.028,22	-6.854.718,44
VIROVITIČKO - PODRAVSKA	Banova Jaruga - Pčelić	16,9	38.253	806.676,46	147.083,26	-659.593,20
	Σ	16,9	38.253	806.676,46	147.083,26	-659.593,20
POŽEŠKO - SLAVONSKA	Pleternica - Velika	24,9	233.696	6.637.675,03	730.472,44	-5.907.202,59
	Nova Kapela - Pleternica - Našice	51,7	82.745	4.511.521,38	529.376,58	-3.982.144,80
	Banova Jaruga - Pčelić	33,2	50.474	2.457.378,79	420.100,09	-2.037.278,70
	Σ	109,8	366.915	13.606.575,20	1.679.949,11	-11.926.626,09
BRODSKO - POŠAVSKA	Nova Kapela - Pleternica - Našice	8,8	17.589	1.745.212,53	182.624,71	-1.562.587,82
	Sl.Brod d.g. – (Bos. Brod)	1,5				0,00
	Σ	10,3	17.589	1.745.212,53	182.624,71	-1.562.587,82
OSIJEČKO - BARANJSKA	Bizovac - Belišće	12,9	42.044	1.550.383,50	41.050,99	-1.509.332,51
	Nova Kapela - Pleternica - Našice	17	37.161	1.584.403,89	204.745,07	-1.379.658,82
	Vinkovci - Osijek	18,2				0,00
	Σ	48,1	79.205	3.134.787,39	245.796,06	-2.888.991,33
VUKOVARSKO - SRIJEMSKA	Vinkovci - Županja	28,1	37.339	1.531.276,39	158.037,53	-1.373.238,86
	Vinkovci - Osijek	15,7				0,00
	Σ	43,8	37.339	1.531.276,39	158.037,53	-1.373.238,86
ISTARSKA	Pula - Buzet gr.	91,1	244.332	9.075.805,71	1.599.560,98	-7.476.244,73
	Lupoglav - Raša	53,0				0,00
	Σ	144,1	244.332	9.075.805,71	1.599.560,98	-7.476.244,73
sveukupno Σ		806,1	5.952.375	103.687.581,75	22.261.424,66	-81.426.157,09

PRILOG 5A – Pregled prihoda i troškova na lokalnim prugama u 2001.g., po županijama

ŽUPANIJA	PRUGA	DULJINA (km)	2007. godina				
			PUTNICI	INDEX ¹	TROŠAK (-10%)	PRIHOD ²	RAZLIKA
ZAGREBAČKA	Savski Marof - Kumrovec	16,9	854.056				
	Zaprešić - Zabok - Varaždin	17,4	227.989		1.721.681,70		
	Σ	34,3	1.082.045	1,19	1.721.681,70	712.403,41	-1.009.278,29
KRAPINSKO - ZAGORSKA	Savski Marof - Kumrovec	18,9	106.298				
	Zaprešić - Zabok - Varaždin	45,2	1.585.503		23.596.375,55		
	Zabok - Krapina - Đurmanec d.g.	21,2	870.161		5.301.061,43		
	Hum Lug - Gornja Stubica	10,8	282.965		2.991.190,92		
	Varaždin - Golubovec	1,8	255.369		225.323,27		
	Σ	97,9	3.100.296	1,26	32.113.951,17	12.340.807,63	-19.773.143,54
KARLOVAČKA	Karlovac - Kamanje d.g.	28,9	137.566		1.375.055,95		
	Sisak Caprag - Karlovac	26,6			0,00		
	Σ	55,5	137.566	1,19	1.375.055,95	720.448,95	-654.606,99
SISAČKO - MOSLAVAČKA	Sisak Caprag - Karlovac	74,5			0,00		
	Banova Jaruga - Pčelić	6	5.219		390.289,57		
	Σ	74,5	5.219	1,09	390.289,57	81.045,70	-309.243,87
VARAŽDINSKA	Zaprešić - Zabok - Varaždin	27,1	827.234		12.796.961,22		
	Varaždin - Golubovec	32,8	217.808		3.605.172,36		
	Σ	59,9	1.045.042	1,26	16.402.133,58	5.482.042,07	-10.920.091,52
MEĐIMURSKA	Čakovec - Mursko Središće d.g.	17,9	299.304		807.865,22		
	Σ	17,9	299.304	1,17	807.865,22	132.832,49	-675.032,72
KOPRIVNIČKO - KRIŽEVAČKA	Križevci - Bjelovar - Kloštar Podravski	12,6	226.325		6.506.363,65		
	Σ	12,6	226.325	1,34	6.506.363,65	1.760.238,83	-4.746.124,82
BJELOVARSKO - BILOGORSKA	Križevci - Bjelovar - Kloštar Podravski	26,2	410.661		4.924.538,09		
	Banova Jaruga - Pčelić	45,7	125.605		2.556.933,90		
	Σ	71,9	536.266	1,28	7.481.471,99	1.860.263,24	-5.621.208,76
VIROVITIČKO - PODRAVSKA	Banova Jaruga - Pčelić	16,9	41.822		726.008,81		
	Σ	16,9	41.822	1,09	726.008,81	160.806,11	-565.202,70
POŽEŠKO - SLAVONSKA	Pleternica - Velika	24,9	280.250		5.973.907,53		
	Nova Kapela - Pleternica - Našice	51,7	89.140		4.060.369,24		
	Banova Jaruga - Pčelić	33,2	55.183		2.211.640,91		
	Σ	109,8	424.573	1,16	12.245.917,68	1.943.940,79	-10.301.976,89
BRODSKO - POSAVSKA	Nova Kapela - Pleternica - Našice	8,8	18.948		1.570.691,28		
	Sl. Brod d.g. – (Bos. Brod)	1,5			0,00		
	Σ	10,3	18.948	1,08	1.570.691,28	196.735,06	-1.373.956,22
OSIJEČKO - BARANJSKA	Bizovac - Belišće	12,9	49.454		1.395.345,15		
	Nova Kapela - Pleternica - Našice	17	40.033		1.425.963,50		
	Vinkovci - Osijek	18,2	221.496		0,00		
	Σ	48,1	310.983	3,93	2.821.308,65	965.070,34	-1.856.238,31
VUKOVARSKO - SRIJEMSKA	Vinkovci - Županja	28,1	42.040		1.378.148,75		
	Vinkovci - Osijek	15,7	139.833		0,00		
	Σ	43,8	181.873	4,87	1.378.148,75	769.778,51	-608.370,24
ISTARSKA	Pula - Buzet gr.	91,1	249.258		8.168.225,14		
	Lupoglav - Raša	53,0			0,00		
	Σ	144,1	249.258	1,02	8.168.225,14	1.631.809,88	-6.536.415,26
sveukupno Σ		806,1	7.659.520		93.709.113,15		-64.950.890,14

PRILOG 5B – Pregled predviđenih prihoda i troškova na lokalnim prugama u 2007.g., po županijama

¹ Indeks označava omjer procijenjeni porast broja putnika za 2007g. u odnosu na prevezeni broj putnika u 2001.g.

² Prihod je izračunat na osnovu procijenjenog porasta broja putnika

Redni broj	PRUGA	Ulaganje (u mln. kn)
1.	Zaprešić – Zabok – Budinščina – Varaždin	118,0
2.	Vinkovci – Osijek	60,2
3.	Zabok – Krapina – Đurmanec – d.g.	36,2
4.	Križevci – Sv. I. Žabno – Bjelovar – Kloštar Podravski	71,0
5.	Savski Marof – Vukovo Selo – Kumrovec – d.g.	38,4
6.	Varaždin – Cerje Tužno – Golubovec	60,0
7.	Pleternica – Požega – Velika	44,5
8.	B. Jaruga – Kuknjevac – Daruvar – Pčelić	82,0
9.	Nova Kapela – Pleternica – Zoljan – Našice	44,6
10.	d.g. – Buzet – Pula	49,0
11.	Zabok – Gornja Stubica	24,0
12.	Karlovac – Mahično – Ozalj – Kamanje – d.g.	30,0
13.	Vinkovci – Županja	28,5
14.	Bizovac – Belišće	18,5
15.	Čakovec – M. Središće – d.g.	20,8
16.	Lupoglav – Raša	25,0
17.	Sisak Caprag – Petrinja – Karlovac	0,0
18.	Slavonski Brod – d.g. – (B. Brod)	0,0
	UKUPNO:	750,0

Redoslijed osposobljavanja pruga definiran je prema prioritetnosti na bazi: postojećeg i prognoziranog broja putnika, tehničkog stanja i funkcionalne sposobnosti pruge, specifičnosti lokalnih interesa u putničkom i teretnom prijevozu, važnosti povezivanja pojedinih destinacija, potrebe formiranja optimalnih prometno-tehnoloških cjelina i dr.

Sukladno tome na prugama od 1-12 predviđeni su značajniji zahvati na dionicama označenim podebljano (remonti kombiniranim materijalom gornjeg ustroja, ojačanje kolodvorskih kolosijeka, ojačanje objekata donjeg ustroja i dr.) te djelomična sanacija gornjeg ustroja na ostalim dionicama. Na ovim prugama predviđena su i ulaganja u osnovno prilagođavanje infrastrukturnih kapaciteta u funkciji upravljanja i reguliranja prometa u novim uvjetima korištenja pruge, te u izgradnju i uređenje objekata i prometnih površina za potrebe putnika

Na prugama 13-16 predviđena je djelomična sanacija gornjeg ustroja pruge i kolodvorskih kolosijeka, a pruge 17-18 ostaju do daljnjeg zatvorene za promet i na njima se ne predviđaju ulaganja.

PRILOG 6 – Ulaganja i redoslijed osposobljavanja lokalnih pruga na bazi prioritetnosti