

Predmet: Prijedlog uvođenja noćnih prigradskih linija vlakova

Poštovani,

obraćam Vam se u ime Studentskog zbora Sveučilišta u Zagrebu koji predstavlja približno 70 000 studenata kako bi ukazali na interes i istovremeno potrebu uvođenja noćnih prigradskih linija vlakova u voznom redu 2025./2026. Poučeni uspješno provedenim pilot projektom HŽPP-a 2020./2022. godine, u sklopu [projekta YOU MOBIL](#), koji je uveo polaske noćnih vlakova na relaciji Zagreb – Dugo Selo – Ivanić Grad, predlažemo da se linije noćnih vlakova ponovno uvedu i prošire na šire urbano područje Grada Zagreba koje uključuje gradove u nekoliko županija poput Zagrebačke, Krapinsko-zagorske i Sisačko-moslavačke, a čiji stanovnici, s posebnim naglaskom na studente, gravitiraju Gradu Zagrebu. U [izvješću YOU MOBIL pilot projekta](#) vidljivo je da je provedena anketa od 32 ispitanika u kojoj su svi anketirani izrazili želju za nastavkom usluge noćnih prigradskih vlakova.

Noćni prigradski vlakovi bi zadovoljili potrebe mladih i studenata koji vikendima žele ostati u Gradu Zagrebu radi društvenih i kulturnih događanja. Trenutni polasci iz Grada Zagreba prema prigradskom području u svim smjerovima su relativno rano u noći. Primjerice, vlak 2111, posljednji koji polazi iz Zagreb Glavnog Kolodvora za Ivanić Grad je već u 22:40. Slična situacija je i s vlakom 3020 Zagreb Glavni Kolodvor – Zabok - Čakovec koji polazi u 22:43. Vlak 5125 Zagreb Glavni Kolodvor – Velika Gorica – Sisak polazi u 22:50, dok vlak 2213 Zagreb Glavni kolodvor u smjeru Križevci polazi već u 20:18 Na većini navedenih linija ne postoji alternativa za putovanje javnim prijevozom te kasniji povratak kući putnicima nije moguć.

Važno je naglasiti da bi uvođenjem noćnih prigradskih vlakova omogućili siguran povratak mnoštvu mladih i studentima u ranim jutarnjim satima jer bi tako smanjili potencijalno opasna putovanja osobnim automobilima vikendom u alkoholiziranom stanju. U kontekstu Zagreba i okolice, veliki dio nesreća koje se dogode vikendom u noćnim satima uzrokovan je vožnjom u alkoholiziranom stanju, što potvrđuju i policijske akcije poput "[Alkohol i droge](#)" koja je tijekom vikenda od 27. do 30. rujna 2024. godine na području Policijske uprave zagrebačke zabilježila čak 92 prekršaja vožnje pod utjecajem alkohola.

Nacionalni plan sigurnosti cestovnog prometa 2021. – 2030. ima za cilj smanjiti broj smrtnih prometnih nesreća za 50 % do 2030. Istraživanja pokazuju da dostupnost noćnog javnog prijevoza tijekom vikenda može značajno smanjiti broj prometnih nesreća, osobito onih povezanih s alkoholom i drogama. Na primjer, studija u Izraelu pokazala je da je uvođenje noćnih autobusnih linija petkom i subotom smanjilo ukupni broj nesreća mladih vozača (15–29 godina) za 37% te ozljede za 24% ([Peleg, 2013](#)). Europske studije potvrđuju da se noću,

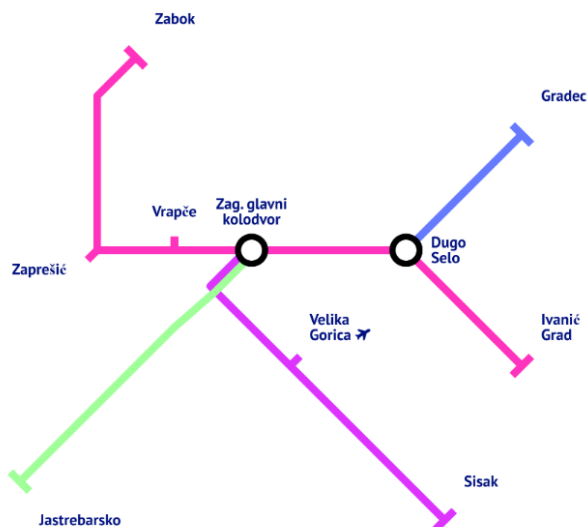
osobito vikendom, događa nerazmjerno velik broj prometnih nesreća, često uz prisutnost alkohola ili droga ([TDS Project, 2012](#)). Prema Europskoj komisiji, Hrvatska ima viši udio smrtonosnih nesreća noću tijekom vikenda (13%) u usporedbi s EU prosjekom (10%) ([EU Road Safety Country Profile: Croatia, 2021](#)).

Uz to, noćnim prigradskim vlakovima potiče se mlade i studente na ostanak i život u rodnom mjestima dok im se istovremeno omogućava da studiraju, rade i izlaze u Zagrebu, odnosno mladima se omogućuje da ostanu u rodnom gradu, a da i dalje budu društveno i kulturno povezani sa Zagrebom. Ovaj poticaj može imati dugoročne pozitivne demografske i društvene koristi. Podaci o broju stanovnika pokazuju kako se najveći potencijal za putnike može očekivati iz smjera Sisak (>40 tisuća stanovnika), Zaprešića i Zaboka (>24 tisuće stanovnika), istočne osi koju čine Dugo Selo i Ivanić Grad (>30 tisuća stanovnika), Vrbovca (> 13 tisuća stanovnika) i smjera Jastrebarskog (>15 tisuća stanovnika). Navedeni gradovi su ujedno krajnje točke unutar kojih mnoštvo studenata odlučuje putovati bez preseljenja u Zagreb s obzirom na to da je vrijeme putovanja od navedenih gradova do Zagreba manje od jedan sat.

Iz perspektive održivosti i ekologije ovakva mjera ima potencijal smanjiti emisiju CO₂ i drugih štetnih plinova koji se ispuštaju izgaranjem fosilnih goriva korištenjem osobnih automobila. Postojeće prigradske pruge su elektrificirane i već koriste obnovljivu energiju što dodatno smanjuje ugljični otisak. Također, noćne prigradske linije vlakova moguće je implementirati korištenjem trenutne infrastrukture bez izgradnje novih pruga što dodatno povećava održivost kroz minimalni utjecaji na okoliš. Dapače, noćni prigradski vlakovi mogu doprinijeti urbanom zdravlju, smanjiti ukupnu buku i zagađenja zraka te podržavaju EU strateške ciljeve klimatske neutralnosti i povećanja modalnog udjela željezničkog prijevoza.

Temeljem navedenog predlažemo uvođenje nekoliko noćnih prigradskih linija koje bi, za početak, prometovale petkom i subotom u kasnim večernjim satima. Primjerice zadnji polazak vlaka 3075 iz Zaboka za Zagreb glavni kolodvor je već u 21:11, a vlak 3076 za dolazi u Zabok u 22:52. Ta garnitura bi mogla krenuti s polaskom iz Zaboka iza 23:10 natrag prema Zagrebu, potom krenuti iz Zagreb Glavnog kolodvora iza 00:00 za Dugo Selo te nastaviti prema Ivanić Gradu.

S nekoliko mogućnosti za presjedanje u kolodvorima Zagreb Glavni Kolodvor i Dugom Selu bilo bi moguće pokriti praktički cijelo prigradsko područje Zagreba. Primjer dijagrama noćnih prigradskih linija prikazan je na slici 1 te može poslužiti kao polazišna točka za planiranje implementacije noćnih prigradskih vlakova. Iz dijagrama je vidljivo nekoliko linija gdje se ističe ružičasta linija Zabok – Ivanić Grad iz koje se presjeda na druge linije u Zagreb Glavnom Kolodvoru i Dugom Selu. Ako težimo maksimalnoj pokrivenosti trebalo bi uvesti najmanje 3-5 linija: po jedna do dvije prema istočnoj osi (Dugo Selo/Ivanić-Grad/Vrbovec), zapadnoj osi (Zaprešić/Zabok), jugoistočnoj (Sisak) osi i jugozapadnoj osi (Jastrebarsko). Preporučujemo da polasci iz Zagreb Glavnog kolodvora budu nakon 00:00 kako ne bi bili previše blizu postojećim zadnjim večernjim polascima (oko 22:50) ta da u rano jutarnjim satima prema okolnim gradovima bude još nekoliko polazaka (primjerice polasci oko 00:00, 02:00 i 04:00).



Slika 1. Primjer dijagrama linija noćnih prigradskih vlakova u širem Zagrebačkom području

Zaključno, uvođenje noćnih prigradskih vlakova na relacijama Zagreb – obližnji satelitski gradovi omogućilo bi sigurniji i ekološki prihvatljiviji promet. Prethodna pilot aktivnost 2020./2022. pokazala je kako potražnja korisnika postoji. Također, usluga je održiva, jeftina za implementaciju i ima višedimenzionalne koristi za mobilnost, demografiju i okoliš. Uz adekvatno planiranje i koordinaciju, ovakve linije mogu postati trajna vrijednost za povećanje mobilnost studenata te ostale populacije u širem Zagrebačkom području.

Koordinator za infrastrukturu i razvoj,

Robert Jurčec

Klasa:

Urbroj:

Zagreb, 26. srpnja 2025.

Prilog:

- Popis subjekata koji podržavaju prijedlog
- Pisma podrške subjekata u prilogu e-pošte

Dostaviti:

- Naslovu
- Pismohrana

Prilog. Popis subjekata koji podržavaju Prijedlog:

- Grad Jastrebarsko
- Grad Vrbovec
- Grad Zagreb
- Hrvatska akademska zajednica
- Institut prometa i veza
- Mreža mladih Hrvatske
- Odraz
- Pravo na grad
- Savez za željeznicu
- Savjet mladih Grada Zagreba
- Sindikat biciklista
- Sindikat prometnika vlakova Hrvatske
- Studentska Udruga za Promicanje Energetske Učinkovitosti i Savjetovanje
- Učeničko vijeće Grada Zagreba
- Zelena akcija
- Zelena energetska zadruga