

ŽELJEZNIČAR

BROJ 864 || STUDENI 2017.

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.



EU FONDOVI

Elektrifikacija jedne od najfrekventnijih dionica

4

EU FONDOVI

Još dva projekta HŽI-a sufinancirana europskim sredstvima

6

PARTNERI

RŽV Čakovec treba radnike

7



HŽ INFRASTRUKTURA



Dugo Selo – Križevci
FOTO: Branimir Butković

IZDVOJENO

EU FONDOVI

Elektrifikacija jedne od najfrekventnijih dionica

4

EU FONDOVI

Još dva projekta HŽI-a sufinancirana europskim sredstvima

6

PARTNERI

RŽV Čakovec treba radnike

7

SPORT

Boksač postao viceprvak svijeta u hrvanju

24

PUTOPIS

Od Reykjavika do jugoistoka Islanda u pet dana

28

HŽ PUTNIČKI PRIJEVOZ

Obilježen Dan sjećanja

30

IMPRESUM

ŽELJEZNIČAR

list HŽ Infrastrukture d.o.o.

NAKLADNIK: HŽ Infrastruktura d.o.o.

ZA NAKLADNIKA: Ivan Kršić

GLAVNI UREDNIK: Ivan Kartelo

IZVRŠNI UREDNIK: Branimir Butković

JEZIČNE UREDNICE: Nataša Bunijevac, Ružica Stanić

UREĐIVAČKI ODBOR: Martina Elizabeta Lovrić, Ivana

Soljačić, Željko Kopčić, Damir Čavar, Ivan Kartelo,

Katarina Rakas

DIZAJN: Oskar Pigac

FOTOGRAFIJA NA NASLOVNICI: Dragutin Staničić

ADRESA UREDNIŠTVA:

Zagreb, Mihanovićeve 12

telefon: +385 (0) 1 3783 019

telefaks: +385 (0) 1 4572 131

e-mail: zeljeznicar@hzinfra.hr

www.hzinfra.hr

NAKLADA: 1800 primjeraka

TISAK: HŽ Putnički prijevoz d.o.o., Zagreb

RIJEČ UREDNIKA

Dragi željezničari,

protekli mjesec obilježilo je potpisivanje Ugovora o dodjeli bespovratnih sredstava za modernizaciju i rekonstrukciju 24 kilometra željezničke pruge od Zaprešića do Zaboka. Ugovor vrijedan 614 milijuna kuna 9. studenoga u Zaboku potpisali su ministar mora, prometa i infrastrukture Oleg Butković, predsjednik Uprave HŽ Infrastrukture Ivan Kršić i ravnatelj Središnje agencije za financiranje i ugovaranje programa i projekata EU-a Tomislav Petric. Po završetku tog projekta vezanog uz jednu od najfrekventnijih relacija u Hrvatskoj vozno vrijeme brzih vlakova prepolovit će se sa sadašnjih sat vremena na oko 30 minuta, a putničkih vlakova sa sadašnjih sat vremena na oko 40 minuta.

Premda radovi na gradilištu pruge Dugo Selo – Križevci ponešto kasne u odnosu na planiranu dinamiku, ipak se približio trenutak kada će se u radove na gornjemu pružnom ustroju uključiti novi izvođač, njemački DB Bahnbaun. Istodobno je stanovnike Vrbovca zasigurno najviše obradovalo puštanje u promet nadvožnjaka na izlazu iz kolodvora, odnosno uklanjanje željezničko-cestovnog prijelaza.

Na riječkoj pruzi radovi se izvode na više lokacija, a posebno su zanimljivi oni u Ogulinskom Hreljinu, gdje se u cijelosti rekonstruiraju prvi i drugi kolosijek. Ti radovi mogli bi biti najava sličnih koji bi se trebali izvoditi u Ogulinu, Vrbovskom i Gomirju.

I na kraju spomenimo lijepu slikovnicu tiskanu u nakladi HŽ Putničkog prijevoza koja će biti lijep poklon djeci na skorim vožnjama Tin-ekspresa te neobičan i izniman uspjeh Ivana Matekovića, bivšeg boksača »Lokomotive«, koji je osvojio drugo mjesto na svjetskome prvenstvu za hrvache veterane.

Pozdravljamo vas do novog čitanja u blagdanskome ozračju.



izvršni urednik lista "Željeznicaar"
Branimir Butković

ELEKTRIFIKACIJA JEDNE OD NAJFREKVENTNIJIH DIONICA

PIŠU: Branimir Butković i Željka Mirčić
FOTO: Branimir Butković



Europska unija
Zajedno do fondova EU

U četvrtak 9. studenog 2017. u željezničkom kolodvoru u Zaboku potpisan je Ugovor o dodjeli bespovratnih sredstava za modernizaciju i rekonstrukciju 24 kilometra željezničke pruge od Zaprešića do Zaboka kojim se osiguralo 614 milijuna kuna bespovratnih sredstava za provedbu projekta, a kojim će se vrijeme putovanja od Zaboka prema Zaprešiću i Zagrebu upola skratiti.

Ugovor su pred brojnim uzvanicima potpisali ministar mora, prometa i infrastrukture Oleg Butković, predsjednik Uprave HŽ Infrastrukture Ivan Kršić te ravnatelj Središnje agencije za financiranje i ugovaranje programa i projekata EU-a Tomislav Petric nakon što je, podsjetimo, 19. listopada ove godine sufinanciranje projekta europskim novcem odobrila i Europska komisija.

Projektom, za koji je u tijeku postupak odabira izvođača radova, planira se rekonstrukcija i elektrifikacija sva 24 kilometra pruge za brzinu od 120 kilometara na sat.

Prigodom potpisivanja Ugovora ministar Oleg Butković istaknuo je kako je Hrvatska izgradila autoceste te da je došlo vrijeme za to da se država okrene ulaganjima u željezničku infrastrukturu, dodavši:

„Dionica pruge od Zaprešića do Zaboka jedna je od najprometnijih u Hrvatskoj i njome se svakoga mjeseca preveze oko sto tisuća putnika. Upravo nam je to poticaj da i dalje planiramo i provodimo ovakve projekte, obnavljamo i gradimo pruge kojima će brže moći voziti i putnički i teretni vlakovi. S ovim potpisanim ugovorom prešli smo iznos od osam milijardi kuna

ugovorenih projekata iz fondova EU-a, a velik broj njih čine upravo željeznički projekti. Dio tih projekata, kao što su primjere oni koji se rade iz smjera Luke Rijeka prema mađarskoj granici, trebali bi osposobiti pruge za veći prihvat tereta i ojačati tu granu gospodarstva, dok je dio projekata više usmjeren na jačanje povezanosti među gradovima i regijama, a u cilju bržih i udobnijih putovanja te poticanja građana na korištenje te vrste prijevoza.

Na kraju svojeg izlaganja ministar Oleg Butković istaknuo je kako se tim projektom realizira ideja koja datira još iz 2004. godine i koja je cijelo to vrijeme imala podršku prethodnih vlada te najavio početak radova za sljedeću godinu s rokom dovršenja u 2020. godini.

Zahvalivši svima na dolasku na svečani



Potpisivanja ugovora

čin potpisivanja ugovora, predsjednik Uprave HŽ Infrastrukture Ivan Kršić istaknuo je kako se radi o strateškom projektu koji je 85-postotno sufinanciran sredstvima Europske unije, a preostalih 15 posto osigurat će se iz državnog proračuna:

Rekonstrukcijom ove najprometnije dionice na regionalnoj pruzi Zaprešić – Čakovec povećat će se razina sigurnosti i učinkovitosti putničkog i teretnog prijevoza. Uz elektrifikaciju, modernizirat će se cijela

dionica te će se rekonstruirati kolodvori i stajališta. U kolodvoru Zabok izgradit će se novi peroni, pothodnik, uredi, nove zgrade, a planirano je razdvajanje kolodvora na putnički i teretni dio. Razina osiguranja prijelaza, a jedan će se prijelaz denivelirati. Uz jedan cestovni izgradit će se četiri nova željeznička mosta. U sklopu projekta izvest će se rekonstrukcije kolodvora Novi Dvori, Luka i Veliko Trgovišće, a nove perone i nadstrešnice izgradit će se na sta-

jalištima Pojatno, Kupljenovo i Žeinci. U kolodvorima i stajalištima uvest će se vizualni i audiosustav obavještanja putnika te videonadzor. Predviđena je izgradnja parkirališta za automobile i montaža držača za bicikle. Željeznica u Zagorju ima dugu tradiciju, a modernizacijom ove dionice omogućit će se njeno cjelovito uključivanje u sustav prigradske željeznice na širem području grada Zagreba.

Prisutnima su se obratili i državni tajnik iz Ministarstva regionalnoga razvoja i fondova Europske unije Velimir Žunac te gradonačelnik Zaboka Ivan Hanžek. Župan Krapinsko-zagorske županije Željko Kolar istaknuo je veliko zadovoljstvo potpisanim sporazumom. O tome koliko će ta pruga značiti stanovnicima Zagrebačke županije i grada Zaprešića govorili su zamjenik zagrebačkog župana Hrvoje Frankić i gradonačelnik Željko Turk.

Zabok je odličnim cestovnim vezama povezan sa Zaprešićem i Zagrebom. Međutim automobila je previše i još se nekako može doputovati do Aleje Bologne i donekle do Vrapča, a dalje jednostavno više ne ide. Vlak se tu nameće kao odlično rješenje za masovni prijevoz putnika. No vozna vremena vlakova su, s obzirom na stanje željezničke infrastrukture, neprihvatljivo dugačka. U svome govoru predsjednik Uprave HŽ Infrastrukture Ivan Kršić istakao je kako će se nakon modernizacije pruge vrijeme putovanja između Zagreba i Zaboka skratiti za 50 posto kod brzih i za oko 30 posto kod putničkih vlakova. Ilustracije radi, danas najbrži vlak (broj 790) tu relaciju prelazi za 47 minuta, a putnički vlakovi voze od 56 do 65 minuta. U Zaboku se svakodnevno zaustavlja 90 vlakova i putnici tu ostvaruju vezu prema Krapini i Stubici na drugoj strani, a mogu i nastaviti putovanje dalje prema Konjščini odnosno Varaždinu. I zbog toga je važna najava kako modernizacija pruge neće završiti u Zaboku.



Boris Švaljek, ministar Oleg Butković, Zdravko Celinić i Boris Tisanić



Uobičajna gužva u kolodvoru Zabok

JOŠ DVA PROJEKTA HŽI-a



Sufinancira Europska unija
Instrument za povezivanje Europe

SUFINANCIRANA EUROPSKIM SREDSTVIMA

PIŠU: Korporativne komunikacije HŽI-a
ILUSTRACIJE: Oskar Pigac

HŽ Infrastruktura osigurala je europsko sufinanciranje za još dva važna projekta, i to iz Instrumenta za povezivanje Europe (*Connecting Europe Facility* – CEF). Riječ je o Izradi tehničke dokumentacije za modernizaciju željezničke dionice Oštarije – Škrljevo duljine 113 kilometara na riječkome prometnom pravcu te o Izradi projektne dokumentacije za rekonstrukciju dionice na hrvatskom koridoru RH1.

Preduvjet je to za realizaciju radova koji će u konačnici znatno podići kvalitetu željezničke infrastrukture na tim strateškim željezničkim pravcima. Ukupni troškovi izrade tehničke dokumentacije za rekonstrukciju dionice Oštarije – Škrljevo iznose sedam milijuna eura, a Europska komisija odobrila je 85-postotno sufinanciranje tog projekta u iznosu od 5,95 milijuna eura. Preostalih 15 posto maksimalnog iznosa financirat će se vlastitim sredstvima.

Projekt je izuzetno važan jer bi se njime trebali utvrditi optimalni načini uklanjanja uskoga grla na hrvatskome dijelu Mediteranskog koridora, upravo između Oštarija i Škrljeva, u cilju uspostave visokokvalitetna željezničkog prijevoza tereta i putnika na Mediteranskom koridoru te kvalitetne veze Luke Rijeka, Grada Rijeke i riječkoga bazena s drugim dijelovima Republike Hrvatske i Europe. HŽ Infrastrukturi potpisom spora-



zuma s Europskom komisijom u listopadu ove godine dodijeljena su i 9,53 milijuna eura za izradu projektne dokumentacije za rekonstrukciju dionice Okučani – Vinkovci, što iznosi 85 posto prihvatljivih troškova projekta koji iznose 11,21 milijun eura.

Nakon modernizacije dionica Okučani – Vinkovci, koja se nalazi na koridoru RH1 te je u europskim okvirima sastavni dio osnovne Transeuropske prometne mreže (*Trans-European Transport Network* – TEN-T), ispunjavat će zahtjeve interoperabilnosti. Time će se omogućiti razvoj postojećih željezničkih kapaciteta, smanjenje vremena prijevoza tereta i putnika te daljnji

razvoj tog koridora, koji se proteže od Savskog Marofa (državna granica s Republikom Slovenijom), preko Zagreba, Dugog Sela i Novske do državne granice s Republikom Srbijom. Projekt izrade projektne dokumentacije za dionicu Okučani – Vinkovci duljine 131 kilometar, kao preduvjet realizacije radova, nastavak je osuvremenjivanja prometnog koridora RH1 sufinanciranog europskim sredstvima. Na tom su koridoru europskim novcem već modernizirane pružne dionice Vinkovci – Tovarnik – državna granica i Okučani – Novska, a u projektiranju je i izgradnja drugoga kolosijeka između Dugog Sela i Novske.



RŽV ČAKOVEC TREBA RADNIKE

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: arhiva RŽV-a

Jedna od medijski najeksponiranijih željezničkih tvrtki svakako je RŽV Čakovec. Većina napisa povezana je s vagonom Self Prop Rail (samohodnim teretnim vagonom) odnosno brojnim medaljama koje taj vagon osvaja na međunarodnim natjecanjima inovacija. No to nikako nije jedina pozitivna vijest povezana s tom radionicom.

Svi su proizvodni kapaciteti popunjeni, a plan za sljedeću godinu neće se moći realizirati bez novih proizvodnih radnika. Uz to, HŽ Cargo je kao vlasnik čakovečke tvrtke »pojačao« svoju narudžbu vezanu uz reviziju vagona. Direktor RŽV-a Čakovec ističe kako ga ta narudžba posebno veseli:

„Dodatna narudžba HŽ Carga posebno nas raduje. S jedne strane dobili smo posao koji ćemo odraditi do kraja godine, a s druge strane to govori i o pojačanim

aktivnostima HŽ Carga, odnosno o njegovim potrebama za vagonima. Sljedeće godine pred nama je dosta izazova povezanih s novogradnjama, dijelom za domaćeg, a dijelom za inozemne naručitelje.

U sljedećoj godini tvrtka Končar radit će čelične konstrukcije za nove vlakove, a za češkoga teretnog prijevoznika gradit će se novi teretni vagoni. Uz pedeset planiranih postoji opcija gradnje još devetnaest takvih vagona. Za francuskog partnera radit će se čelična konstrukcija za dizel-motorne vlakove. S obzirom na opseg posla, prioritet je zaposliti dvadesetak novih radnika jer s trenutačnim brojem ljudi posao se neće moći odraditi.

Samohodni teretni vagon na sajmu inovacija u Nürnbergu osvojio je osmu zlatnu medalju, a svoju »svjetsku turneju« vozilo će nastaviti predstavljanjem u Seulu. Kao patentirani proizvod to vozilo svoju vrijednost i inovativnost dokazuje na raznim

stranama svijeta, a pri kraju je i proces ishodaenja uporabne dozvole. Nakon brojnih ispitivanja potvrđeno je kako vagon udovoljava svim TSI normama vezanima uz željezničku industriju.

Specifičnost tog vagona nosivosti 52 tone jest ta da se on može samostalno kretati na gradilištu. Jedinstvena su i rješenja po kojima se teret može dozirano istovarivati na tri strane.

Konačni cilj tog projekta svakako je komercijalizacija tog vozila. Ono što potencijalne partnere ponajprije zanima jest podatak je li vozilo u upotrebi, koje su komercijalne koristi njegove primjene i kakve su povratne informacije s gradilišta. U svijetu je uobičajeno to da takve proizvode kupe domaće tvrtke, a kao potencijalni kupci u Hrvatskoj se sami po sebi nameću HŽ Infrastruktura i HŽ Cargo kao vlasnik, i u praksi ponude mogućnost provjere potencijala vagona.



DOBRE PRAKSE ZA ODRŽIVI RAZVOJ

PIŠU: Ružica Stanić
FOTO: Dražen Lapić/HRPSOR

U Zagrebu je 21. i 22. studenog 2017. održana 9. konferencija o društveno odgovornom poslovanju u organizaciji Hrvatskog poslovnog savjeta za održivi razvoj (HRPSOR), čiji je član i HŽ Infrastruktura. Na konferenciji su stručnjaci iz različitih gospodarskih grana raspravljali o stanju i perspektivama društveno odgovornog poslovanja i Hrvatskoj i drugim zemljama te su predstavljani brojni stručni radovi o održivom razvoju. Osim toga svečano je potpisana Povelja o raznolikosti, inicijativa kojoj je pristupila i HŽ Infrastruktura.

Već devetu godinu zaredom na konferenciji su domaći i strani stručnjaci raspravljali o dosezima i očekivanjima u području društveno odgovornog poslovanja, odnosno održivog razvoja i trendovima koji se očekuju u bliskoj budućnosti.

Ove godine naglasak je stavljen na pitanja politike raznolikosti te na integraciju politike održivog razvoja u regulatorni okvir Republike Hrvatske. Sudionici konferencije više su puta spomenuli da u RH postoji više od tristo različitih strategija, na razinama od lokalne do nacionalne, ali je upitna njihova provedba i međusobna povezanost. Sugerirano je da bi strategija održivoga razvoja trebala biti krovna strategija prema kojoj bi se ravnale strategije iz svih drugih područja.

Raspravljalo se i o nefinancijskom izvještavanju te o iskustvima s različitim alatima za upravljanje nefinancijskim utjecajima, odnosno utjecajima poduzeća na okoliš, ekonomiju i društvo. Ta je tematika vrlo aktualna s obzirom na to da su od 1. siječnja 2017. velika poduzeća i poduzeća od javnog interesa zakonski obvezna objavljivati nefinancijska izvješća. Prema riječima sudionika jedne od panelskih rasprava, malo tvrtki ima unutarnju motivaciju za izvještavanje o svojim nefinancijskim utjecajima. Većina ih to čini zbog zahtjeva vlasnika,



investitora, klijenata ili kreditora. Na konferenciji je istaknuto i to da gospodarstvo bez upravljanja svojim nefinancijskim utjecajima ne može biti uspješno.

U sklopu triju sekcija predstavljeno je tridesetak stručnih radova, objavljenih u zborniku radova. Prisutni su mogli čuti zanimljive i poticajne primjere dobre, društveno odgovorne prakse iz hrvatskih tvrtki. Najviše se radova odnosilo na područja zaštite okoliša i utjecaja na zaposlenike.

Također, deseti su put dodijeljene nagrade Indeks DOP-a tvrtkama koje su ostvarile najbolja postignuća u društveno odgovornom poslovanju.

Ovogodišnja, po prvi puta dvodnevna Konferencija o DOP-u, odgovor je na sve veći interes gospodarstvenika koji su prepoznali da bez upravljanja temama kao što

su doprinos ostvarenju Ciljeva održivog razvoja te društveno odgovorno poslovanje neće moći dugoročno konkurirati na tržištima koja sve više traže od poduzeća da upravljaju svojim nefinancijskim utjecajima. (...) Uz nas gospodarstvenici uče o novim trendovima te su u stanju odgovoriti na nove izazove koje ovo područje donosi. – izjavila je Mirjana Matešić, ravnateljica HRPSOR-a.

U sklopu konferencije održano je i svečano potpisivanje Povelje o raznolikosti Hrvatska, dokumenta kojim se organizacije i poduzeća opredjeljuju za promicanje raznolikosti i nediskriminacije na radnom mjestu i poslovnom okruženju. Toj je inicijativi pristupila i HŽ Infrastruktura, a Povelju je potpisao član Uprave Društva Marko Z. Žubričić.

POTPISANA POVELJA O RAZNOLIKOSTI

PIŠU: Korporativne komunikacije HŽI-a
FOTO: Branimir Butković i Dražen Lapić/HRPSOR

U srijedu 22. studenog 2017. u sklopu 9. konferencije o društveno odgovornom poslovanju, u čijim je temeljima poštivanje raznolikosti kao jedna od ključnih okosnica, održano je i svečano potpisivanje Povelje o raznolikosti Hrvatska. Među organizacijama i poduzećima koja su tom prigodom potpisala Povelju bila je i naša tvrtka. U ime HŽ Infrastrukture Povelju je potpisao član Uprave Društva Marko Z. Žubrinić.

Raznolikost je jedna od temeljnih vrijednosti suvremenoga društva. Pristupanje ovoj inicijativi, čiji je nositelj u RH Hrvatski poslovni savjet za održivi razvoj, za organizacije potpisnice ne predstavlja samo deklarativno izjašnjavanje o promicanju kulture poštivanja raznolikosti i nediskriminacije u radnoj okolini, nego i aktivno djelovanje. Stoga se od potpisnika Povelje očekuje donošenje politike o poštivanju raznolikosti, provođenje i promicanje načela raznolikosti te izvještavanje o svojim aktivnostima u tom području.

Osiguranje dugoročno održivog poslovnog modela podrazumijeva usvajanje i provođenje društveno odgovornih praksi u svim segmentima poslovanja. Način na koji se organizacije ophode prema zaposlenicima, ali i općenito prema svim dionicima s kojima postoji interakcija, bilo da se radi o korisnicima usluga i proizvoda, dobavljačima i partnerima ili općoj javnosti, u samoj je srži društveno odgovornoga poslovanja. Zbog toga će Povelja o raznolikosti i sve što iz nje proizlazi zasigurno pridonijeti unaprijeđenu društvenog i gospodarskog okruženja.

Detaljnije o Povelji:

Povelja o raznolikosti (*Diversity Charter*) inicijativa je pokrenuta u 16 zemalja Europske unije, a financira je Europska komisija. Povelja o raznolikosti Hrvatska razvijena je u sklopu zajedničkoga projekta Hrvatskog



Marko Z. Žubrinić i Mirjana Matešić



Potpisnici Povelje o raznolikosti

poslovnog savjeta za održivi razvoj (HRPSOR) i partnera iz Slovenije i Rumunjske, a dosad ju je u Hrvatskoj potpisalo 38 tvrtki i organizacija. Povelja o raznolikosti dokument je koji individualno izrađuje sva-

ka zemlja, a tekst Povelje potpisuju poslovne i druge organizacije koje se time obvezuju na provođenje politike raznolikosti i nediskriminacije u svojim radnim sredinama i poslovnom okruženju.

POJAČATI LOBIRANJE ZA ŽELJEZNICU

PIŠE: Vlatka Škorić
FOTO: Dragutin Staničić

Pojačano lobiranje za željeznicu, privlačenje novih članica iz kruga novih teretnih prijevoznika te nastavak organiziranja konferencija na temu željeznice najvažnija su očekivanja članica Saveza za željeznicu (SZŽ) od Poslovodstva i Predsjedništva. Jedan od osnivača i donedavni predsjednik SZŽ-a Branko Kreš proglašen je počasnim članom Saveza.

To su najvažniji zaključci s 9. redovite godišnje skupštine Saveza za željeznicu održane 21. studenoga u Zagrebu. Savez za željeznicu trenutno ima 16 redovitih članica (tvrtki, udruga, sindikata), a na Godišnjoj skupštini prihvatili su izvješće o radu i financijsko izvješće za 2017. te donijeli plan rada i financijski plan za 2018. godinu.

Ovogodišnje aktivnosti Saveza morale su biti smanjene u odnosu na prethodne godine jer je nemogućnost naplate dijela obavljenog posla za druge partnere zaustavila mogućnost predfinanciranja novih projekata. Tako se i Savez našao u krugu nevladinih udruga koje muči isti problem da u nacionalne i europske projekte moraju uložiti vlastiti novac kako bi im se on vratio tek nakon najmanje pola godine. Tako je Savez HŽ Putničkom prijevozu morao prepuštiti aktivnu ulogu voditelja komunikacija na projektu RUMOBIL (unapređenje ruralne mobilnosti), a Klasteru intermodalnoga prijevoza pripremljen i već dobiveni projekt CONNECT2SEE (poticanje prekograničnog prijevoza), oba iz programa INTERREG Central Europe. U Savezu se nadaju da će te probleme uspješno premostiti te tijekom sljedeće godine nastaviti započete projekte i osigurati nove.

Nastavlja se nacionalni projekt »Alternativna mobilnost 2«, u sklopu kojeg će se u desetak zagrebačkih škola održati predavanja o mobilnosti, a nakon što je kroz sličan program u zadnjih pet godina prošlo više od tisuću učenika u sjeverozapadnoj Hrvat-



Zajednička fotografija sudionika konferencije

ske, Zagrebu i Sisku. Ove je godine na međunarodnoj razini započeo projekt »Sveobuhvatna analiza postojećih prekograničnih transportnih aktivnih i neaktivnih veza u EU« i završit će u siječnju 2018. Financira ga DG Regio, a SZŽ u sklopu projekta istražuje nove mogućnosti prijevoza na graničnim prijelazima jugoistočne Europe. Osim toga, za sljedeću godinu planiraju se i dvije konferencije o željeznici, na tragu ovogodišnje vrlo uspješne konferencije »Željeznica – generator rasta? Da ili ne?«, a i dalje će mrežna stranica Saveza ostati središnje mjesto za promociju novih projekata i ideja vezanih uz domaću i europsku željeznicu.

Članice su dale potporu radu Saveza u sljedećoj godini, ali su istaknuli i prijedlozi vezani uz potrebu pojačanog lobiranja za željeznicu, privlačenje novih članica iz kruga novih teretnih prijevoznika te nastavak organiziranja konferencija o željeznici.

Na Skupštini je predstavljena i nova čla-

nica Saveza za željeznicu, Sustav javnih bicikala – NEXTBIKE, a počasnim članom proglašen je jedan od njegovih osnivača i donedavni predsjednik Branko Kreš. Zoran Maršić, predsjednik Saveza, zahvalio je Krešu na dugogodišnjemu radu u Savezu, koji je pod njegovim vodstvom izrastao u jedinu hrvatsku lobističku udrugu za željeznicu.

SZŽ osnovan je 3. travnja 2008. i od tada do danas na brojnim istraživačkim projektima koje je Savez provodio radilo je desetak mladih ljudi. Oni su u Savezu radili volonterski i stjecali svoja prva radna i stručna iskustva o raznorodnim aspektima velikoga željezničkog sustava i njegovih pratećih komponenti. Većina njih danas je na početku profesionalne karijere, na važnim mjestima, od strukovnih agencija, prometnih i konzultantskih tvrtki do županija. A vrijeme za nove generacije koje će stjecati praksu u Savezu tek dolazi. Više o Skupštini SZŽ-a možete pročitati na internetskoj stranici Saveza.

NEDOVOLJNO ULAGANJE PREPREKA JE ISKAZIVANJU POTENCIJALA ŽELJEZNICE

PIŠE: Sanja Paić
FOTO: Sanja Paić

U Sarajevu je 27. i 28. listopada održan Četvrti BiH kongres o željeznicama u organizaciji Udruge konzultanata inženjera Bosne i Hercegovine (UKI BiH) pod pokroviteljstvom Ministarstva komunikacija i prometa Bosne i Hercegovine.

Kongres je otvorio Ešref Gačanin, predsjednik UKI-a BiH. U pozdravnim govorima okupljenima su se obratili Saša Dalipagić iz Ministarstva komunikacija i prometa BiH, Dragan Savanović iz Željeznica Republike Srpske, Marinko Kontić iz Bosansko-hercegovačke željezničke javne korporacije i Radovan Nikčević iz Vijeća za regionalnu suradnju. Svatko od njih iz svojega je kuta predstavio izazove s kojima se susreću željeznice na zapadnome Balkanu kao što su restrukturiranje, potreba uvođenja nove regulative i novi infrastrukturni projekti.

Zamjenik ministra komunikacija i prometa BiH Saša Dalipagić rekao je da se mora iskoristiti veliki prijevozni potencijal željeznice te ukazao na to da najveću prepreku razvoju tog sektora u BiH predstavlja nedovoljno ulaganje u željezničku infrastrukturu. Također je istaknuo opredijeljenost Ministarstva komunikacija i prometa BiH za ubrzanje revitalizacije i razvoja željezničkog prometa u BiH radi dostizanja europskih standarda, u skladu s njegovom budućom ulogom i važnošću u europskoj prometnoj mreži.

Kongres je imao međunarodni karakter i bio je dobra prilika za razmjenu iskustava i praksi prijevoznika, upravitelja infrastrukture, proizvođača opreme, logističara i dionika u intermodalnome prijevozu u realizaciji europske prometne politike u domeni željeznice.

Tijekom dvaju dana putem 32 izlaganja više od stotinu sudionika kongresa imalo je priliku upoznati se sa stručnim radovima iz regije.



HŽ Infrastruktura u suradnji s Fakultetom prometnih znanosti putem projekta »Implementacija mjera za povećanje sigurnosti najranjivijih sudionika u prometu na željezničko-cestovnim prijelazima« u okviru Nacionalnog programa sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske 2011. – 2020. godine predstavila je rad *Contribution of educational and preventive program to traffic safety on level crossings: The case of Croatia*.

Željezničko-cestovni prijelaz mjesto je neposrednoga sučeljavanja željezničkog i cestovnog prometa pa time sa stajališta

sigurnosti predstavlja točku visokoga rizika. Statistički podatci ukazuju na učestale izvanredne događaje na željezničko-cestovnim prijelazima, čija su posljedica ljudske žrtve i materijalna šteta, a koje uzrokuju vozači cestovnih motornih vozila te pješaci, što je pokazatelj niske razine poštivanja prometnih propisa.

U predstavljenom radu prikazana je dinamika aktivnosti u sklopu mjera projekta s posebnim naglaskom na edukaciju sudionika u prometu, koja predstavlja temelj za povećanje prometne kulture i smanjenje broja prometnih nesreća na željezničko-cestovnim prijelazima.

72 SATA BEZ KOMPROMISA

PIŠE: Sonja Cvetković
FOTO: arhiva SKAC-a Palma

HŽ Putnički prijevoz i ove je godine sudjelovao u međunarodnom volonterskom projektu za koji je 9. studenoga bila održana dodjela zahvalnica.

»72 sata bez kompromisa« međunarodni je volonterski projekt koji se u Hrvatskoj održava od 2014. godine. Cilj je projekta zajedništvom pokazati da čak i samo 72 sata mogu unijeti promjenu u nečiji život, bilo da se radi o nekome kome pomoć treba ili onome tko je daje. U šest hrvatskih gradova – Dubrovniku, Osijeku, Sinju, Splitu, Zadru i Zagrebu održane su 364 volonterske akcije u koje se uključilo gotovo 2000 mladih volontera.

U četvrtak 9. studenoga 2017. u Zagrebu je održana dodjela zahvalnica svima koji su pridonijeli tom projektu. U prikazanome videouratku uzvanici su mogli vidjeti kako je protekla akcija i kako su mladi volonteri svojim djelima u samo 72 sata preplavili Zagreb, ali i Hrvatsku.

Voditeljica projekta Đurđica Blažević zahvalila je svim donatorima, pokroviteljima i institucijama bez kojih ta akcija ne bi bila moguća. Među uzvanicima projekt su došli podržati i Renata Margaretić Urlič, savjetnica predsjednice Kolinde Grabar-Kitarović za društvene djelatnosti i mlade, te Romana Galić, pročelnica Gradskog ureda za socijalnu zaštitu i osobe s invaliditetom Grada Zagreba. Projekt su podržali i pater Ike Mandurić, duhovnik Studentskoga katoličkog centra Palma, te prečasni mr. Marko Kovač, biskupski vikar za pastoral i povjerenik za vjernike laike pri Zagrebačkoj nadbiskupiji.

Kao jedan od velikih pokrovitelja svake godine taj volonterski projekt potpomaže HŽ Putnički prijevoz pa su na ovogodišnjoj dodjeli zahvalnicu primili član Uprave Mladen Lugarić i direktorica Prodaje i marketinga Snježana Malinović. U samo 72 sata HŽ Putnički prijevoz prevezao je više od 200 volontera koji su posjećivali potrebite,



Zajednička fotografija sudionika skupa

odnosno djecu, mlade i starije osobe u odgovornim ustanovama i domovima. Najveći dio volontera prevezao se na zagrebačkom području i to u većim ili manjim skupinama na relacijama do Velike Gorice, Hrvatskog Leskovca, Vrapča, Zaprešića, Sutle, Harmice, Seseva, Sesevskog Kraljevca, Svetoga Križa Začretja, Siska i Vrbovca.

HŽ Putnički prijevoz nastavit će potpomaćati humanitarne projekte jer volonterske udruge i volonteri svojim radom i doprinosom pomažu onima kojima je potrebno, stvaraju nove vrijednosti i čine ovaj svijet boljim, a preuzimanjem odgovornosti za zajednicu u kojoj žive pridonose stvaranju sretnijega života za sve.

POTPISAN UGOVOR ZA NABAVU OSOVINSKIH SKLOPOVA

PIŠE: Mihaela Tomurad Sušac
FOTO: Mihaela Tomurad Sušac

Dana 10. studenoga 2017. potpisan je Ugovor za nabavu devet kompleta osovinskih sklopova za električne lokomotive serije 1 141 i 1 142 u vlasništvu HŽ Putničkog prijevoza (HŽPP). Ugovor su potpisali predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza mr. sc. Željko Ukić, članovi Uprave HŽPP-a Mladen Lugarić i Damir Rubčić te član Uprave Đure Đakovića Strojne obrade Hrvoje Kekez. Ugovor se financira zajmom Međunarodne banke za obnovu i razvoj (IBRD).

Ukupna vrijednost ugovora iznosi 2.194.200,00 kuna bez PDV-a. Osovinski sklopovi iz tog ugovora bit će korišteni kao agregatna zamjena, čime će se povećati učinkovitost poslovanja, odnosno smanjiti vrijeme zadržavanja lokomotiva izvan prometa. Ugovorom je definirana isporuka robe u roku od 120 dana.

Prilikom potpisivanja ugovora Željko Ukić istaknuo je:

Ovo je sedmi ugovor koji potpisujemo za modernizaciju voznog parka HŽ Putničkog prijevoza, za koju su sredstva osigurana IBRD-ovim zajmom. Održavanje vozila izuzetno nam je važan segment poslovanja. Ukupna vrijednost ulaganja po ovim ugovorima gotovo je 72 milijuna kuna. Najviše me raduje to što je i ovaj posao dobila domaća industrija, čime se daje dodatni doprinos hrvatskome gospodarstvu. HŽPP će i dalje ulagati u modernizaciju voznog parka kako bi osigurali što bolju kvalitetu usluge.

Hrvoje Kekez rekao je:

Naše poduzeće više od 40 godina proizvodi i održava osovinske sklopove i drago mi je da je naša stručnost u tome poslu udovoljila svim uvjetima ovog natječaja HŽ Putničkog prijevoza. Iako radimo i za druga tržišta u Europi, raduje nas proizvodnja za domaća poduzeća te se nadamo



Predstavnici HŽPP-a, Đure Đakovića Strojne obrade i TSŽV-a



Hrvoje Kekez i Uprava HŽPP-a

da ćemo i u budućem razdoblju jednako uspješno surađivati.

U sklopu IBRD-ova zajma za financiranje Projekta održivog razvoja hrvatskoga želje-

zničkog sektora, čiji je korisnik i HŽ Putnički prijevoz, financira se i obnova voznog parka radi poboljšanja njegove učinkovitosti. Cjelokupni iznos zajma za HŽ Putnički prijevoz iznosi 43 milijuna eura.

ODRŽAN IV. BIH KONGRES O ŽELJEZNICI

PIŠE: Helena Luketić
FOTO: Helena Luketić

U Sarajevu je 26. i 27. listopada održan IV. BiH kongres o željeznici na kojemu su sudjelovali i predstavnici HŽ Putničkog prijevoza.

Na kongresu održanome u Sarajevu 26. i 27. listopada 2017. bili su organizirani okrugli stol na temu »Restrukturiranje željeznica« te tematske sjednice o studijama, projektima i novim mogućnostima razvoja željeznice. Uz to predstavljen je zbornik radova kojim su stručnjaci u željezničkom prometu potaknuli raspravu i iskazali potrebu za razvojem i unaprjeđenjem željeznice kao održiva prometnog sustava.

Uz prezentacije radova izlaganje i predstavljanje široj javnosti bilo je omogućeno i poduzećima. Međunarodni skup bio je i prilika za uključivanje svih zainteresiranih strana u javne rasprave. Stručnjaci i profesori aktivno su se uključili u analize postojećeg stanja željezničkih sustava, osobito upravitelja infrastrukture, te pružili uvid u načine restrukturiranja i modernizacije poduzeća te mogućnosti unaprjeđenja sustava kroz buduća ulaganja.

Na kongresu HŽ Putnički prijevoz predstavljali su član Uprave Mladen Lugarić, koordinator za EU fondove Renato Humić i asistentica za EU fondove Helena Luketić. Tom su prigodom predstavnici HŽPP-a prezentirali projekt RUMOBIL, kojemu je HŽPP partner i koji potvrđuje nužnost utjecaja željezničkog sustava na mobilnost u ruralnome području. Nerazvijenost ruralnih područja utječe na korištenje željezničke infrastrukture, a poticanjem mobilnosti građana moguće je unaprijediti infrastrukturne prometne koridore te ih povezivati na TEN-T mrežu. Projektom RUMOBIL izravno se utječe na mišljenje stanovništva ruralnih područja te ih se tako potiče na korištenje javnoga prijevoznog sustava koji zahtijeva reorganizaciju i modernizaciju.



Otvaranje kongresa



Predstavnici HŽPP-a

JEDAN OD NAJLJEPŠIH HRVATSKIH KOLODVORA

PIŠU: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Željeznički kolodvor u Varaždinu dovršen je 1908., poslije dvije godine nadograđivanja stare zgrade. I danas je varaždinski kolodvor jedan od najljepših i, zasigurno, jedan od najbolje uređenih u Hrvatskoj. Zgrada ima novu svjetlozelenu fasadu, a primjereno je uređen i interijer.

U kolodvorsku zgradu ulazi se kroz klizna vrata, možda jedina u željezničkim kolodvorima Hrvatskoj, te se dolazi u prostor s putničkim blagajnama. Iznad blagajni nalazi se zaslon s informacijama o kretanju vlakova.

Varaždinski kolodvor treći je po broju otpremljenih putnika u Hrvatskoj, pri čemu su većina putnika iz Varaždina učenici koji putuju na kratkim relacijama u četirima pravcima, odnosno na relacijama Varaždin – Čakovec, Varaždin – Lepoglava – Golubovec, Varaždin – Turčin – Novi Marof i Varaždin – Ludbreg – Koprivnica. Uz klasične garniture vozni park na tom području čine »makoze« i »švedski vlakovi«. S obzirom na trajanje vožnje (od jedan sat i 53 minute do tri sata i 17 minuta) na



Dario Ivančić

putovanje vlakom prema Zagrebu rijetko se tko odlučuje.

U kolodvoru Varaždin radi 47 zaposlenika HŽ Infrastrukture. Osim šefa kolodvora i pomoćnika tu rade tehnolog, 14 promet-

nika, deset nadzornih skretničara i 19 skretničara. S obzirom na činjenicu da su radnici uglavnom stariji od 50 godina bolovanja su česta te, osobito na radnom mjestu skretničara, nije jednostavno s postojećim brojem raspoloživih radnika odraditi smjene. Na kolodvorskom području svoje ispostave imaju prijevoznici HŽ Cargo i HŽ Putnički prijevoz.

Osiguranje kolodvora jest stari elektromehanički privolni blok-uređaj s likovnim ulaznim signalima i predsignalima sa signalnim pločama. Premda uređaji rade besprijekorno, s obzirom na njihovu vremenost i zastarjelost potrebna je maksimalna angažiranost i koncentracija radnika.

Na mjesto šefa kolodvora 1. travnja ove godine umjesto Josipa Baruleka došao je Dario Ivančić. Nakon završene Željezničke tehničke škole, 1992. godine zaposlio se kao prometnik u kolodvoru Zlatar Bistrica. Deset godina poslije imenovan je šefom kolodvora koji dežura u Bedekovčini, a nakon toga šefom područja kolodvora Bedekovčina i Zlatar Bistrica. Nakon što je to područje rasformirano, do dolaska u Varaždin radio je kao pomoćnik šefa kolodvora Konjščina.



PRIPREME ZA DOLAZAK NOVOG IZVOĐAČA RADOVA

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković



Dio radova koji se trenutno izvodi na gradilištu pruge Dugo Selo – Križevci na području grada Vrbovca u velikoj je mjeri priprema za dolazak tvrtke DB Bahnbau i radove na gornjemu pružnom ustroju od Vrbovca do Križevaca.

Hladni dani u studenome, a tako će najvjerojatnije biti i tijekom prosinca, ne utječu na tijek radova na gradilištu pruge Dugo Selo – Križevci. Radovi su usmjereni na pružnu dionicu od Vrbovca do Križevaca i na relativno kratkoj relaciji od oko osamnaest kilometara može se vidjeti više, za

željezničke prilike velikih objekata u različitim stupnjima izgrađenosti. Prema predviđenoj dinamici radova, na toj pružnoj relaciji radovi bi trebali biti dovršeni do kraja sljedeće godine, nakon čega će se gradilište preseliti na dionicu od Dugog Sela do Vrbovca.

Na području grada Vrbovca najveća je koncentracija radova i tamo se dinamika radova može pratiti gotovo iz dana u dan. Nova pružna trasa nalazi se oko dva kilometra ispred ulaza u sam kolodvor i najbolje se vidi s nadvožnjaka obilaznice oko grada. Trasa je nasuta i valjci trenutno porav-

navaju tucanik, a na većem dijelu postavljani su zidovi za zaštitu od buke te stupovi kontaktne mreže. Na području grada bit će dva nova nadvožnjaka. Prvi, pokraj groblja, u najvećem je stupnju gotovosti i tijekom vikenda 25. i 26. studenoga privremeno je pušten u promet kako bi se dovršili neki od radova u kolodvoru. Drugi, isti takav nadvožnjak dugačak 146 metara od kolodvora Vrbovec udaljen je oko kilometar i to je trenutno najvidljivija građevina na području grada. Na betonskoj konstrukciji armira se kolnička ploča i postavljaju zaštitne maske.



Postavljanje provizorija u stajalištu Repinec

Na pružnoj trasi od Dugog Sela do Križevaca izgradit će se jedanaest takvih nadvožnjaka, a ispred kolodvora u Križevcima gradi se jedini podvožnjak. Na tome gradilištu bili smo potkraj prošle godine i radilo se u vrlo teškim uvjetima. Iskopana je jama, no u nju su prodrle podzemne vode i za sada radovi na tome gradilištu stoje. Tijekom studenoga planirana su dva trodnevna tzv. zatvora pruge. Tijekom prvog, koji je bio na snazi od 10. do 13. studenoga, postavljen je četrnaest metara dugačak provizorij iznad budućeg pothodnika. Na čitavoj relaciji pruge izgradit će se šest

takvih pothodnika u kolodvorima i stajalištima. Tijekom drugog tzv. zatvora pruge planira se ugradnja nekoliko skretnica, postavljanje nosača iznad pruge na jednome od cestovnih nadvožnjaka te obavljanje priprema za demontažu jednog od željezničko-cestovnih prijelaza kako bi se u konačnici kolodvor Vrbovec spojio s novim kolosijekom na otvorenoj pruži, a brojni vozači zaboravili na duga čekanja ispred spuštene rampe.

U kolodvoru Vrbovec postavljeni su peti, šesti i sedmi kolosijek. U građevinskom smislu dovršena je polovica pothodnika, a

kada se radovi »prebace« i oslobodi se prostor, krenut će se s gradnjom druge polovice pothodnika.

Početak prosinca intenzivirat će se radovi na gornjemu pružnom ustroju koje će pored našeg DIV-a izvoditi i njemački DB Bahnbau.

Na gradilištu uz glavne izvođače trenutno radi još barem dvadesetak podizvođača. I dok se radovi koje izvode DIV i Dalekovod izvode planiranom dinamikom, poteškoće odnosno odstupanja od rokova uzrokuje dio radova koje izvodi Hidroelektra niskogradnja.



Završni radovi na nadvožnjaku u Vrbovcu



Nadvožnjak ispred kolodvora Vrbovec



Pothodnik u Vrbovcu



Kolosijek pripremljen za ugradnju

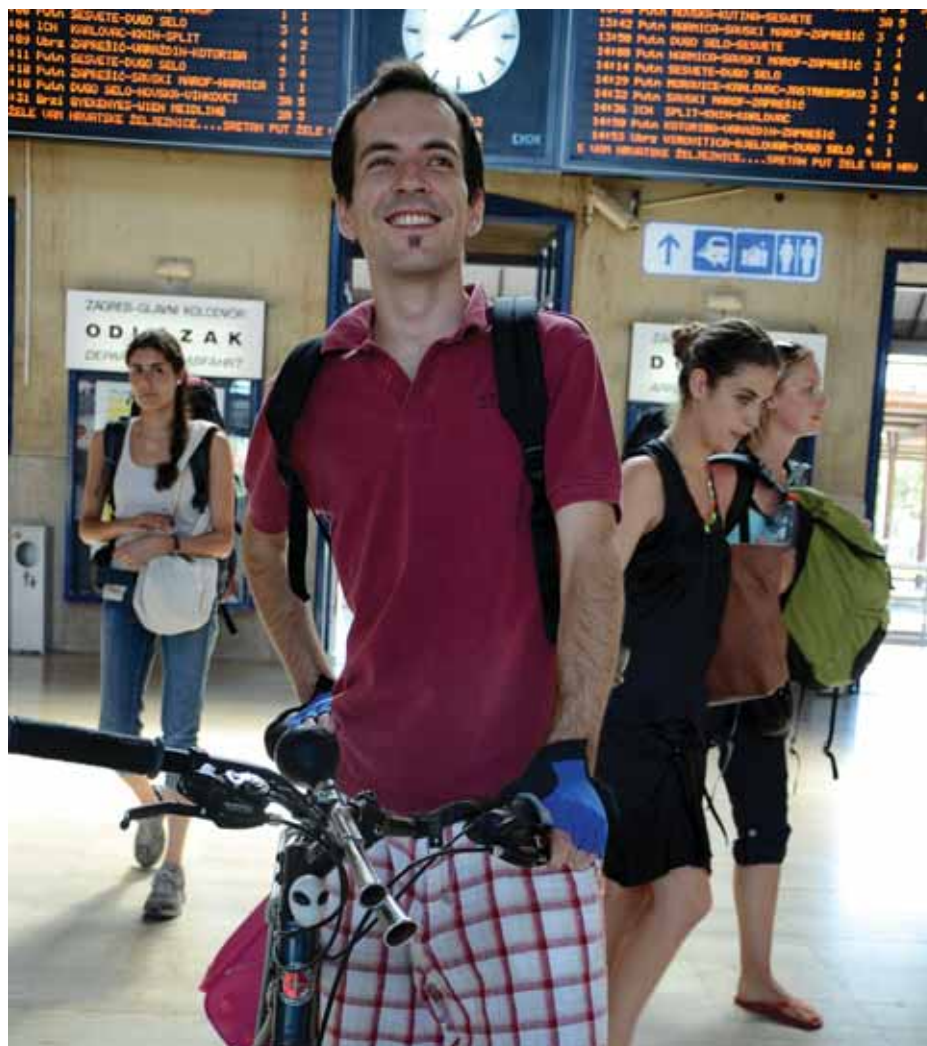
NOVI PROJEKT NAMIJENJEN MLADIMA

PIŠE: Vlatka Škorić
FOTO: Branimir Butković

Sindikata biciklista i Saveza za željeznicu ponovno su krenuli u zajednički projekt. Njegov je naziv »Alternativna mobilnost 2« i nastavak je uspješno provedenog prošlogodišnjega gradskog projekta.

Glavni je cilj projekta i dalje isti – uspostava modela informiranja učenika osnovnih i srednjih škola te njihovih nastavnika o održivome razvoju i zaštiti okoliša, s težištem na ekološkim, energetskim i sigurnosnim učincima u prometu. Projekt financira Grad Zagreb u sklopu financiranja programa i projekata udruga iz područja udruga mladih ili područja za mlade, a provodit će se u zagrebačkim osnovnim i srednjim školama.

Svjesni situacije u kojoj automobili imaju dominantnu ulogu u današnjoj mobilnosti građana kako u gradskim tako i u ruralnim sredinama te promišljajući o održivome razvoju, Sindikat biciklista i Savez za željeznicu izravno se obraćaju mladim generacijama, učenicima osnovnih i srednjih škola, kako bi sutra, kao odrasli građani, odabrali javni prijevoz u svakodnevnoj mobilnosti. U budućnosti neki od tih mladih ljudi bit će i donositelji odluka u društvu te će imati izravni utjecaj na poticanje održivog razvoja i zaštite okoliša. Serijom predavanja učenicima srednjih i osnovnih škola žele se približiti znanja o održivome razvoju, svjesnome ponašanju u cilju bolje zaštite okoliša te o integriranome javnom putničkom prijevozu kao novome sustavu koji će građanima pružiti bolje mogućnosti putovanja, ali će izravno utjecati i na smanjenje onečišćenja i postizanje održivog razvoja. Održivi razvoj obuhvaća četiri komponente: održivi prirodni okoliš, ekonomsku održivost, socijalnu održivost i kulturološku održivost. Promet izravno utječe na sve te čimbenike, a osobito na prva tri. Promatrajući prvu komponentu i stavljajući je u vezu sa zaštitom okoliša, valja napomenuti to da danas najviše



onečišćenja dolazi iz prometa, osobito u gradovima.

Savez za željeznicu jest neprofitna krovna udruga svih dionika zainteresiranih za boljitak željezničkog prometa u Hrvatskoj. Osnovan je 2008., sjedište mu je u Zagrebu, a osnivači su sindikati i poduzeća iz željezničkog sektora. Trenutačno Savez za željeznicu ima više od 30 članica, a njegovo je djelovanje posvećeno informiranju javnosti o održivome javnom prijevozu, posebno onome željezničkom, te o pratećoj industriji u Hrvatskoj.

Sindikata biciklista jest volonterska udruga

koja se zalaže za poboljšanje uvjeta za korištenje bicikla kao učinkovitog, održivog i zdravog prijevoznog sredstva. Zagarovara i radi na transformaciji gradova u čiste, sigurne, ugodne i zelene gradove po mjeri čovjeka, promičući bicikliranje kao poželjan oblik prijevoza. Udruga djeluje i kao platforma koja okuplja stručnjake iz područja prometa, urbanizma, energetske učinkovitosti, pedagogije, društvenih i edukacijsko-rehabilitacijskih znanosti te ekologije pa je prepoznata kao jedna od vodećih organizacija civilnog društva u regiji u području biciklističkog prometa.

SKLOPLJEN UGOVOR O DODJELI BESPOVRATNIH SREDSTAVA

PIŠE: Sonja Cvetković
FOTO: Dragutin Staničić

Na temelju ugovora sklopljenog s resornim ministarstvom i Središnjom agencijom za financiranje i ugovaranje programa i projekata Europske unije HŽ Putnički prijevoz pokreće projekt izrade studije izvedivosti s analizom troškova i koristi za nabavu novih putničkih vlakova.

U skladu s misijom poslovanja HŽ Putničkog prijevoza (HŽPP), a to je pružanje kvalitetne i pouzdane te ekonomski i ekološki prihvatljive usluge u unutarnjemu i međunarodnomu prijevozu suvremenim mobilnim kapacitetima, pokrenut je projekt nabave novih vlakova u cilju podizanja razine kvalitete pružene usluge i zadovoljstva putnika.

Dana 24. listopada 2017. HŽPP sklopio je s Ministarstvom mora, prometa i infrastrukture te Središnjom agencijom za financiranje i ugovaranje programa i projekata Europske unije Ugovor o dodjeli bespovratnih sredstava za projekte financirane iz europskih strukturnih i investicijskih fondova u financijskome razdoblju 2014. – 2020. za projekt izrade studije izvedivosti s analizom troškova i koristi za nabavu novih putničkih vlakova u željezničkom prometu. Studija je podloga za elektromotorne vlakove od kojih su 22 već u uporabi, a za preostalih 12 predstoji nabava. Studija se izrađuje u skladu s EU-ovim direktivama, a bit će temelj za izradu projekta nabave i modernizacije voznog parka za HŽPP, koji se također planira provesti putem EU-ovih fondova.

Izradom i primjenom navedene studije HŽPP pridonosi ciljevima Strategije prometnog razvoja, kojima se omogućuje poboljšanje prometnih usluga u urbanim i ruralnim područjima te podupire razvoj javnog gradsko-prigradskog, međugradskog i međumjesnog prijevoza. Primjena studije u procesu nabave novih vlakova jamči održivost poslovanja i utvrđuje temelje za



daljnju implementaciju projekta nabave novih motornih vlakova, a mobilizacijom željezničke industrije potiče i stvaranje radnih mjesta u željezničkome sektoru i pratećim sektorima aktiviranjem proizvodnje i razvoja novih tehnologija i inovacija.

U sljedećemu razdoblju HŽPP planira nabaviti 34 nova elektromotorna vlaka koji bi u prometu zamijenili stara željeznička vozila. Osim boljom dostupnosti i većom pouzdanosti vozila, vrijeme putovanja bitno bi se skratilo i brzinama do 160 km/h. Konstrukcija, dizajn i vozna svojstva niskopodnoga elektromotornog vlaka pružaju

vrhunsku udobnost tijekom vožnje u regionalnome i gradsko-prigradskome prijevozu. Putnički je prostor jedinstvena klimatizirana cjelina duž cijelog vlaka, bez pregrada i stuba, a optimalan broj ulaza i izlaza omogućuje brzu izmjenu putnika.

Ukupna vrijednost projekta iznosi milijun kuna, a cjelokupni okvir za korištenje instrumenata kohezijske politike Europske unije u Republici Hrvatskoj u razdoblju od 2014. do 2020. reguliran je Sporazumom o partnerstvu između Republike Hrvatske i Europske komisije za korištenje strukturnih i investicijskih fondova EU-a za rast i radna mjesta u razdoblju 2014. – 2020.

PRIPREME ZA IZMJENU ČELIČNE KONSTRUKCIJE

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Most Ljubošina preko rijeke Dobre nalazi se na samoj granici dviju županija, Karlovačke i Primorsko-goranske. Riječka pruga tuda prolazi nepristupačnim terenom i nasip pruge na više je mjesta svega desetak metara udaljen od rijeke. Od stajališta Ljubošina most je udaljen oko 500 metara.

Trenutačno se na gradilištu mogu vidjeti radnici Pružnih građevina koji obavljaju pripreme za izmjenu 31,36 metara dugačke čelične konstrukcije. Investitor radova je HŽ Infrastruktura, projekt za taj posao izradila je zagrebačka tvrtka Zagreb-projekt, a radove izvodi zajednica ponuditelja koju uz spomenute Pružne građevine čini još Đuro Đaković.

Čelična konstrukcija mosta datira iz 1875. godine, odnosno iz vremena izgradnje riječke pruge. Po završetku Drugoga svjetskog rata, 1946. godine most je obnovljen. Sada je došlo vrijeme za to da se zbog dotrajalosti te nedovoljnog svijetlog profila izmijeni čelična konstrukcija. Uz izmjenu te čelične konstrukcije HŽ Infrastruktura u sklopu obnove riječke pruge planira slične zahvate na još dvama sličnim mostovima, na mostovima Vrbovsko i Kloštar. Nakon sanacije tunela prije dvije godine, sada se očekuju radovi na mostu koji se nalazi u neposrednoj blizini tunela, a most Vrbovsko nalazi se pokraj željezničko-cestovnog prijelaza »Gomirje manastir«.

Na samome mostu Ljubošina ne postoje pješačke staze, a instalacije su položene u limene kanale uz donji pojas lijevoga nosača s vanjske strane konstrukcije. Dotrajali upornjaci mosta izgrađeni su od kamena s betonskim ležajnim gredama i paralelnim krilima. Procijenjeno je kako je sanacija i ojačavanje postojećih upornjaka prihvatljivije rješenje od gradnje novih upornjaka.

Nova čelična konstrukcija mosta imat će isti raspon kao i prethodna. Na mostu će se nalaziti i dvije pješačke (servisne) staze



široke po osamdeset centimetara. Kanali za pružne instalacije nalaze se na nosačima servisnih staza. Nova konstrukcija ugradit će se tijekom 36-satnog tzv. zatvora pruge.

Radnici Pružnih građevina s obiju strana mosta ugradili su 14 metara dugačke čelične mosne provizorije kako bi se nasipi upornjaka zaštitili od mogućih oštećenja koja bi uzrokovale vožnje vlakova tijekom radova na njihovoj sanaciji. Postojeći upornjaci, široki i visoki oko 6,5 metara te oko 1,2 metra ukopani ispod razine tla, neće se mijenjati, već će se sanirati. Homogenizira-

nje i povezivanje tla nasipa pruge s upornjacima izvest će se štapnim geotehničkim sidrima. Ukupno sedam geotehničkih sidara ugradit će se na čelu svakog upornjaka. Krila upornjaka povezat će se također štapnim sidrima, uglavljenima u nove armiranobetonske zidove izrađene ispod postojećih krila.

Nakon što se dovrše svi pripremni radovi, tijekom proljeća sljedeće godine najprije će se demontirati stara konstrukcija. Poslije toga specijalnim će se vagonima za velike terete dopremiti nova konstrukcija u šest komada. Pri montaži oni će se zavariti i spojiti u cjelinu.

U TIJEKU JE REKONSTRUKCIJA KOLOSIJEKA

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Radnici Pružnih građevina upravo izvode radove na rekonstrukciji prvog i drugog kolosijeka u Ogulinskom Hreljinu. Do sada je u potpunosti uređen prvi kolosijek te odvodnja između kolosijeka, a do kraja ovogodišnje sezone radova dovršit će se i drugi kolosijek. Dio radova nastavit će se sljedeće godine.

Na riječkoj pruzi u sklopu obnove dionice trenutačno se izvode radovi na više lokacija. Saniraju se usjeci, obavljaju se pripreme za izmjenu triju čeličnih mosnih konstrukcija, a počeli su i radovi na rekonstrukciji kolosijeka u kolodvoru Ogulinski Hreljin. Vrijednom spomena čini se i vijest da je nakon sanacije mosta Ličanka u Fužinama brzina podignuta na redovitu, odnosno na 65 km/h. S obzirom na doba godine daljnje izvođenje radova u velikoj će mjeri ovisiti o vremenskim prilikama. Za ovaj broj »Željezničara« pripremili smo tekstove o radovima u Ogulinskom Hreljinu i pripremama za izmjenu mosne konstrukcije mosta Ljubošina.

U Ogulinskom Hreljinu u potpunosti je izmijenjen 730 metara dugačak prvi kolosijek, a tijekom ove godine rekonstruirat će se i drugi kolosijek. Radovi na prvome kolosijeku trajali su od 14. do 30. listopada. Izvođaču radova Pružnim građevinama u prilog je išla činjenica da se moglo raditi bez vremenski ograničenih tzv. zatvora pruge, a materijal se mogao dopremiti po susjednom kolosijeku. Tijekom izvođenja radova demontiran je stari kolosijek i u potpunosti su zamijenjeni donji i gornji pružni ustroj. Kolosijek je za promet otvoren 31. listopada, a vozna brzina vlakova pri prolasku kroz kolodvor povećana je s 20 na 40 km/h. Po dovršetku svih radova vlakovi će voziti redovitom brzinom od 65 km/h. Uz radove na sanaciji prvoga kolosijeka regulirana je i odvodnja između kolosijeka. Početak istovjetnih radova na drugome kolosijeku planiran je 18. studenog, a dovršetak do 3. prosinca.



Radovi u Ogulinskom Hreljinu dovršit će se sljedeće godine, kada će se ugraditi nova ulazna i izlazna skretnica, a očekuje se i potpisivanje aneksa ugovora te izgradnja uređene površine ispred prvoga kolosijeka te između prvog i drugog kolosijeka.

Izvođač su radova vrijednih oko 2,5 milijuna kuna Pružne građevine. Na gradilištima na riječkoj pruzi angažirano je, ovis-

no o potrebama, do sedamdeset radnika Pružnih građevina.

U sklopu obnove riječke pruge u planu je rekonstrukcija kolodvora Vrbovsko, Gomirje i Ogulin, koja bi trebala započeti sljedeće godine. Dio radova u Vrbovskom već je odrađen. Rekonstruirani su prolazni i četvrti kolosijek te je preostala još rekonstrukcija prvog i drugog kolosijeka.

ČEŠKI ŽELJEZNIČARI PODRŽALI *MOVEMBER*

IZVOR: České dráhy
FOTO: České dráhy



Tijekom studenoga dio muškaraca ne brije brkove i bradu u znak podrške globalnoj akciji *Movember*. Ovoga studenoga tu akciju podržali su i češki željezničari i osnovali skupinu pod nazivom »Dražňáci«.

Studen je mjesec u kojemu se u cijelome svijetu obilježava *Movember*, globalna humanitarna akcija za podršku muškarcima između 40. i 70. godine u borbi protiv raka prostate. Riječ *Movember* kreirana je od dviju engleskih riječi *moustache* i *November*.

U željezničkim tvrtkama radi mnogo

muškaraca iz dobne skupine kojoj je akcija namijenjena i zato smo je odlučili podržati. Želimo da što više ljudi razmišlja o zdravlju muškaraca. – rekao je Jiří Kolář, inicijator skupine »Dražňáci«, ravnatelj češke agencije za željeznicu.

Pored agencije, akciju su podržale i druge češke željezničke tvrtke. Češke željeznice podršku su dale i vizualno, nacrtavši na jedan vlak Pendolino *sik* brkove. Vlak je vozio od 1. do 30. studenoga, kada je »obrijan«.

Na taj način želimo ljudima ukazati na važnost prevencije: što ranije, to bolje. – rekao je Pavel Krtek, predsjednik Uprave

Čeških željeznica.

Infrastrukturna tvrtka Čeških željeznica također se pridružila humanitarnoj akciji *Movember*, pripremvši posebne plakate koji su postavljeni na 300 kolodvora i stajališta širom Češke. Na plakatu je Pivnec, lik kojeg je kreirao poznati češki slikar Petr Urban. Podržavajući akciju, predsjednik uprave češke infrastrukturne tvrtke Pavel Surý rekao je to da žele potaknuti svoje zaposlenike da prikupljaju sredstva za tu humanitarnu akciju, a u sve su uključili i odjel vatrogastva. Tako su njihovi profesionalni vatrogasci pustili brkove, a brkove je privremeno dobilo i oko dvadeset vatrogasnih vozila.

VLAK NA VODIK

PIŠE: Ružica Stanić
IZVOR: www.globalrailnews.com
FOTO: www.partners.alstom.com



Francuska multinacionalna kompanija Alstom objavila je početkom studenog da će za njemačku saveznu državu Donju Sasku proizvesti 14 vlakova na vodik tipa Coradia iLink. Ti vlakovi koriste električni pogon koji crpi energiju proizvedenu u gorivom članku s vodikom. Električna energija proizvodi se izlaganjem vodika, koji je pohranjen u visokotlačnom spremniku goriva u vlaku, kisiku. Energija koja se ne iskoristi odmah se skladišti u litij-ionskim baterijama u vlaku, tako da ti vlakovi mogu voziti neelektrificiranim prugama.

Takvi vlakovi ekološki su prihvatljivi jer ne otpuštaju ugljikov dioksid, nego samo vodu paru i kondenziranu vodu, a nisu ni bučni. S punom baterijom mogu prijeći 800 km, najveća im je brzina 140 km/h, a garnitura s dvama vagonima može prevesti 300 putnika.

Prve probne vožnje Coradia iLinka očekuju se sljedeće godine u Njemačkoj, a puštanje u redoviti promet u prosincu 2021. godine.

NOVA VEZA S KINOM

PIŠE: Ružica Stanić
IZVOR: www.railwaygazette.com
FOTO: www.railwaygazette.com



Uspostavljena je prva usluga željezničkog teretnog prijevoza između Finske i Kine. Iz finskoga grada Kouvole koji se nalazi između Helsinkija i ruske granice 10. studenog svečano je krenuo vlak s 41 kontejnerom finških proizvoda, uključujući drvenu građu, radnu odjeću i brodске dijelove. Putovanje preko Rusije i Kazahstana do Kine dugo je 9110 km i traje 17 dana. Za usporedbu, dosad se teret od Finske do Kine prevozio brodovima i željeznicom, što je trajalo 30 dana.

Novu željezničku uslugu organizirao je kazahstanski KTZ Express u suradnji s finskim Unytradeom te kineskim partnerima iz područja logistike. Vlak su vukle Finske željeznice (VR), Ruske željeznice (RŽD) odnosno Kineska željeznica. Na rusko-kineskoj granici mijenja se kolosiječna širina s 1520 mm na standardnu kolosiječnu širinu.

Početak sljedeće godine planira se uspostavljanje redovite tjedne željezničke veze na relaciji Finska – Kina i obratno. Partneri na tom projektu nadaju se da će nova željeznička usluga otvoriti poslovne prilike za prijevoz potpuno novih skupina proizvoda za koje je zračni promet bio preskup, a pomorski prespor.

NATJEČAJ ZA INOVACIJE

PIŠE: Ružica Stanić
IZVOR: www.gov.uk
FOTO: www.dufl.com



Britanska Uprava za promet raspisala je natječaj za inovacije na željeznici »Prvi svoje vrste« (*First of a Kind, FOAK*) vrijedan 3,5 milijuna funti. Na natječaju se traže već postojeće tehnološke inovacije koje su dosad bile u upotrebi izvan željezničkog sustava, ali koje bi mogle koristiti putnicima na željeznici, odnosno poboljšati iskustvo putovanja željeznicom. Tako se na primjer mogu prijaviti ideje za više prostora u vagonima ili za olakšavanje putovanja osobama s različitim oblicima invaliditeta.

U prvoj fazi organizacije će se nadmetati za financiranje tehnologije za željeznička vozila koja prethodno nije korištena te istražiti kako bi ju se moglo integrirati u željeznicu.

Povodom raspisivanja natječaja britanski ministar željeznice Paul Maynard izjavio je:

Cilj vlade, željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture jest staviti putnike u središte svega što radimo. Ako možemo pomoći financiranju razvoja tih inventivnih i revolucionarnih ideja, to će pomoći podržati najveći program modernizacije željeznice od viktorijanskoga doba.

BOKSAČ POSTAO VICEPRVAK SVIJETA U HRVANJU

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Premda se hrvanjem počeo baviti tek prije četiri godine, do sada je bivši boksač Ivan Mateković osvojio dvije srebrne medalje na svjetskim prvenstvima za veterane, i to prvu u Finskoj i posljednju u listopadu 2017. u bugarskome Plovdivu. To se na prvi pogled može učiniti jednostavnim, no to doista nije tako. Neobično jest, ali jednostavno nije.

Veterani su, osim po težini, podijeljeni i po dobnim skupinama. Naš sugovornik natječe se u diviziji B (kategorija od 35 do 40 godina) i u težinskoj kategoriji do 130 kilograma.

Natječu se i šezdesetogodišnjaci, a ne tako davno postojale su i kategorije do sedamdeset godina, no pokazalo se to da ti hrvači imaju puno entuzijazma, ali i da se prečesto ozljeđuju pa je dob ograničena na 60 godina. – rekao je Mateković na početku razgovora.

U mlađim danima Ivan Mateković aktivno se bavio boksom u »Lokomotivi«. Za sebe će reći kako je bio prosječan boksač, a u Hrvatski klub »Lokomotiva« zalutao je prije četiri godine kada je prvi put sina doveo na trening i iz zezanja odlučio i on malo probati:

Nisam se baš proslavio. Dečki pedeset kilograma lakši od mene bacali su me kao šibicu. Tako sam se zainteresirao i rekao samome sebi da idem probati. Možda mi je kao boksaču i dodijalo stalno dobivati po glavi. Sada se kao senior »Lokomotive« hrvam na državnim natjecanjima i 2016. osvojio sam brončanu medalju. Vjerujem kako ćemo se od jeseni početi natjecati i u klupskome ligaškom prvenstvu. Istodobno se kao hrvatski reprezentativac natječem na svjetskim prvenstvima. Volim trenirati i natjecati se i bitno je samo da me zdravlje služi.

Boks i hrvanje ne spadaju u rang popular-



Ivan Mateković

nih sportova. Može se reći i to da su u dobroj mjeri marginalizirani, a pojedinačni uspjesi Ivana Lizatovića i Bože Starčevića puno su pomogli afirmaciji tog sporta:

Rad se slabo prati. Kod nas se priznaju samo medalje s velikih natjecanja. I zbog toga svi molimo Boga da Liza uzme kakvu medalju na sljedećemu velikom natjecanju. – rekao je Mateković.

Boks i hrvanje ne mogu se nikako svesti pod zajednički nazivnik:

U hrvanju cijelo vrijeme moraš biti aktivan. Suci kažnjavaju pasivnost. U boksu donekle možeš izbjegavati protivnika, *bježati* po ringu. – objasnio je Ivan.

Svakodnevni treninzi način su života Ivana Matekovića i to mu ne pada teško. U odnosu na hrvače s višegodišnjim iskustvom, njemu nedostaju tehničke vještine. Toga je i svjestan:



Sa svjetskog prvenstva u Plovdivu

Zbog pomanjkanja tehnike uglavnom pobjeđujem na bodove.

Na međunarodnim veteranskim natjecanjima sa svojih 110 kila »čiste snage« natječe se u kategoriji do 130 kilograma. I uspješan je u tomu. Nedostaje mu mase, ali barem kao mnogi natjecatelji nema problema sa skidanjem kilograma.

U Plovdivu Ivan Mateković je u prvome kolu pobijedio Finca Heikkia Haarakan-gasa, a u drugom kolu Iranca Bahaaldina Karimzadeha. U trećem je kolu poražen od Ulaanbaatara Munkhbayara iz Mongolije. U posljednjem je kolu pobijedio Indijca Narendra Singha i osvojio srebrnu medalju.

I premda hrvači i boksači »Lokomotive« dijele podrumске prostorije i dvoranu u Crnatkovoju ulici u Zagrebu, ne žale se na uvjete. Zadovoljni su s činjenicom da je sanirano krovništvo, da je nabavljena nova strunjača i da se uskoro očekuje uređenje kupaonica.

OBEĆAVAJUĆA SEZONA ZA LOKOSICE

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Ivan Santro

Ove godine najboljim sportskim kolektivima u Zagrebu proglašene su dvije rukometne ekipe. Očekivano riječ je o »svevremenskim« prvacima Hrvatske: rukometašima PPD-a Zagreb i manje očekivano rukometašicama »Lokomotive«.

U gotovo sedam desetljeća postojanja »Lokomotiva« je jedanaest puta osvajala prvenstvo Jugoslavije i tri puta prvenstvo Hrvatske. Prošle godine rukometašice »Lokomotive« pobjedom u finalu nad švedskom ekipom »Hoors« osvojile su Challenge Cup. Kada bi nabrajali uspjehe Kluba, trebalo bi nam jako puno prostora, no u ovome broju najaviti ćemo odličnu sezonu i, vjerujem, preuzimanje primata u hrvatskome ženskom rukometu koji godinama drži koprivnička »Podravka«.

Prvenstvo izmaknulo za jedan gol

Prošlogodišnja odlučujuća utakmica prvenstva Hrvatske u Zagrebu protiv »Podravke« završila je uvjerljivom pobjedom »Lokomotive« rezultatom 17 : 10. Po završetku utakmice trebalo je vremena da se *dešifriraju* pravila natjecanja i nakon toga počelo je slavljе rukometašica »Podravke«. Naime, »Lokomotiva« je prvenstvo izgubila doslovno za jedan gol, ponajviše zahvaljujući specifičnostima pravila Hrvatskog rukometnog saveza. Uobičajeno je to da se po zatvaranju kruga u obzir uzimaju međusobni susreti, odnosno ako se i oni podudaraju, prednost ima onaj klub koji je zabio više golova u gostima. Budući da je »Podravka« u Zagrebu zabila samo deset golova, prednost je bila na strani lokosica. U natjecanju za osvajanje prvenstva Hrvatske u obzir se uzima ukupna gol razlika. Prema tome je »Podravka« bila jača za jedan gol i tako osvojila prvenstvo. U ovogodišnjemu prvenstvu države odigrano je sedam utakmica i »Lokomotiva« trenutno dijeli prvo mjesto s jednim porazom. U derbiju protiv »Podravke« »Lokomotiva« je uvjerljivo pobijedila rezultatom



27 : 19. U trećem kolu Challenge Cupa »Lokomotiva« je u dvije utakmice uvjerljivo pobijedila austrijsku ekipu UHC Mullner Bau Stockerau Na temelju svega navedenog u tekstu može se zaključiti to kako bi ova sezona mogla biti obećavajuća, tim više ako se zna da je uz trenera Nenada Šošćarića u program seniorske reprezentacije Hrvatske uključeno čak sedam igračica »Lokomotive«.

Prije dvije godine situacija je bila bitno drugačija, nimalo obećavajuća. Uoči priprema za novu sezonu Klub je ostao sa samo osam igračica, a novaca nije bilo niotkuda. Angažiran je Nenad Šošćarić i kao strateško opredjeljenje definirana je orijentacija na mlade, u to vrijeme malo poznate igračice. I to se pokazalo dobrotom kombinacijom. Oslonjeni na uglavnom devetnaestogodišnjakinje, u prvoj sezoni »Lokomotiva« je bila druga, a prošle godine uz osvojeni Challenge Cup prvenstvo im je izmaknulo za jedan gol. Klaudija Bubalo, direktorica »Lokomotive«,

vrlo je zadovoljna rezultatima koje ekipa ostvaruje, no uvijek postoji i »ali«:

Naše igračice vrlo su mlade i većinom studentice raznih zagrebačkih fakulteta. Jasno je kako se igranjem ženskog rukometa ne može osigurati egzistencija pa nas jako veseli kako naše igračice uspješno »voze na dva kolosijeka«. Također, s obzirom na karaktere naših igračica, one su jako dobro selekcionirane. Uz to što sreća prati hrabre i mentalitet igračica koji nikome unaprijed ne priznaje da je bolji ide nam u prilog. Ono što nam u ovome trenutku stvara probleme jest činjenica da u Domu sportova nemamo odgovarajuće termine, a naše ekipe treniraju na čak petnaest lokacija u Zagrebu. Financijski također ne stojimo najbolje, ali to se već nekako uobičajilo. Premda nosimo »željeznički« naziv i član smo Sportskog društva »Lokomotiva«, naše veze sa željeznicom u posljednjih nekoliko godina nisu dobre i čini mi se da je sada trenutak da se to promijeni.

SLIKOVNICA KAO PREKRASNA USPOMENA NA VOŽNJU VLAKOM

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

U nakladi HŽ Putničkog prijevoza tiskana je slikovnica »Tonka i Tin u vlaku«. Ta se slikovnica pojavila uoči prvih vožnji Tin-expressa. Slikovnica će za sigurno biti lijepa nadopuna poklonu i prekrasna uspomena djeci na vožnju božićnim vlakom.

Tijekom prosinca širom Hrvatske vozit će Tin-express, vlak Djeda Božićnjaka. Ti vlakovi nešto su po čemu je željeznica poznata i pozitivno viđena u javnosti. Djeca putuju u organiziranim vrtićkim i školskim skupinama ili individualno s roditeljima, djedovima i bakama, a organizira se i više humanitarnih i sponzoriranih vožnji. Mnogim putnicima to je prvo iskustvo putovanja vlakom.

Vlakovi su uvijek lijepo ukrašeni, uglavnom

zahvaljujući radu zaposlenika HŽ Putničkog prijevoza, a vožnja u društvu Djeda Božićnjaka i svetog Nikole uvijek je izniman doživljaj za djecu. No sve to ne bi bilo dovoljno da svaki putnik iz ruku Djeda Božićnjaka nakon kratkog razgovora i zajedničkog fotografiranja ne dobije i prigodni poklon. Obično se radi o paketiću slatkiša, a tome se vrlo često pridodaju i razni pokloni sponzora.

Ove godine marketing HŽ Putničkog prijevoza odlučio je prigodnom slikovnicom upotpuniti dar za djecu. Lijepa i maštovita slikovnica »Tonka i Tin u vlaku« bit će nešto što će djeca, nakon doživljaja vožnje vlakom, ponijeti svojim kućama. Nakon što je pročitaju, imat će dodatnu razonodu: spajati će brojke i crtati vlak, tražiti prolaz kroz labirint da bi došli do vlaka te uspoređivati

crteže i tražiti razlike, što će zahtijevati malo truda i sigurno će biti dodatna zabava za djecu. Slikovnica djeci na jednostavan način i s malo riječi tumači osnovne pojmove o vlaku te ih upoznaje s »glavnim sudionicima« pokretanja i vožnje vlaka. U posebnome okviru, obično na dnu stranice, navedeni su i osnovni podaci povezani sa željeznicom i željezničkom mrežom.

Tu slikovnicu zaposlenici HŽ Putničkog prijevoza realizirali su vlastitim snagama. Nakladnik je HŽ Putnički prijevoz, a tisak je vrlo kvalitetno odradila Željeznička tiskara koja posluje u sastavu HŽ Putničkog prijevoza. Slikovnica »Tonka i Tin u vlaku« svakako je izvrsno osmišljen marketinški proizvod. Vjerujemo da HŽ Putnički prijevoz neće stati samo na tome.



UKROČENO STAKLO

DIANE KARAS

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Nakon što je istraživala razne likovne izričaje, umirovljena željezničarka Diana Karas pronašla je svoj put u fuziji, tehnici oblikovanja stakla. Članica ULU-a »Grupa 69« publici se predstavila svojom prvom samostalnom izložbom u galeriji »Veliki Talk«.

Svojom prvom samostalnom izložbom 18. studenoga 2017. u galeriji »Veliki Talk« na zagrebačkoj Opatovini publici se predstavila odnedavno umirovljena željezničarka Diana Karas. Mnogobrojna publika na otvorenju uživala je u stihovima Ines Kosturin, Aljoše Đuguma, Antonije Željke Kahlík i Nikice Krajine uz glazbenu pratnju »Rasputin Orchestra«. I na samom otvorenju pet fuzija »skinuto« je sa zida i tako dobilo novog vlasnika.

Prvi posao na željeznici Diana Karas dobila je u TŽV-u »Gredelj«, gdje je provela deset godina. Nakon toga radila je na više radnih mjesta u Mihanovićevoj ulici i nakon 32 godine i 10 mjeseci otišla u mirovinu. Željeznica i željezničari ostali su joj u lijepoj uspomeni pa tako i danas često navraća kod kolegica u Mihanovićevu:

„Gdjegod sam bila, meni je bilo dobro. Mislim da sam se dobro uspijevala uklopiti i sa željeznicom imam lijepa iskustva. I dan danas viđam se s kolegicama.“

U raznim tehnikama Diana Karas slika odmalena. Počela je s olovkom, ugljenom, kredama u boji, pastelom... Najava velikih promjena u tehnici likovnog izričaja dogodila se kada je 2004. završila tečaj keramike kod Mirjane Rajković da bi 2013. kao svoje novo opredjeljenje odabrala fuziju, vrlo zahtjevnu tehniku oblikovanja stakla. Nakon peći za keramiku u obiteljski dom Karasovih stigla je i peć za fuziju.

Fuzija je tehnika stvaranja novog oblika stakla spajanjem manjih komada stakla koji pod utjecajem topline preuzimaju tekući oblik i potom se stapaju u novu cjelinu. Nakon što se nekoliko dana slažu elemen-

ti, staklo se peče devet i pol sati na temperaturi od 850 °C, a nakon toga hladi se trinaest sati. I svaki je konačni rezultat iznenađenje. Portreti su oduvijek bili opredjeljenje naše sugovornice, a to je tipično za tehniku fuzije:

„Volim pokazati sjaj u očima ljudi. Njega imaju svi ljudi; samo to treba primijetiti. Iako nije uobičajeno raditi portrete u fuziji, volim to raditi. To i publika prepoznaje pa od mene naručuju portrete. Uz fotografiju kao predložak radim fuziju. Nekada je ona svadbeni poklon, a imala sam i narudžbe da izradim portrete kućnih ljubimaca. – opisala je Karas svoju strast.“

Osobno veselje i zadovoljstvo što radi nešto što je ispunjava glavni su pokretači Diane Karas:

„Najviše radim za svoj gušt i taj rad u kojemu nikada u cijelosti ne možeš predvidjeti konačni rezultat ispunjava moj umirovljenički život.“



Diana Karas



OD REYKJAVIKA DO JUGOISTOKA ISLANDA U PET DANA

PIŠE: Marija Vurušić
FOTO: Marija Vurušić

U islandsku zračnu luku sletjeli smo nakon ponoći. Na aerodromu vlada gužva kao da su tri sata poslijepodne. Umorni i nestrpljivi pogledom tražimo natpis naše rent-a-car kuće i dolazimo po »rentani« auto. Gospodin nam 10-tak minuta nešto objašnjava i jedino što mi ostaje u glavi jest: »Ne ostavljajte otvorena vrata i pazite kada ih otvarate jer ih vjetar zna odlomiti«. Ne znamo šali li se ili je ozbiljan. Preumorni za dodatna pitanja, bez komentara sjedamo u auto, palimo GPS i krećemo prema središtu Reykjavika u hotel.

Reykjavik – zaljev dima

U slobodnome prijevodu Reykjavik znači »zaljev dima«, a naziv su mu dali prvi doseljenici jer je pri njihovu dolasku područje bilo obavijeno dimom zbog brojnih toplih izvora. Dan započinjemo šetnjom i razgledanjem grada. Početak je kolovoza, sipi blaga kiša i vani je samo 13 °C. Držimo se uobičajenih turističkih ruta te dolazimo do crkve Hallgrímskirkja koja ponosno stoji na vrhu gradskog brežuljka. Zanimljive je arhitekture jer dizajnom podsjeća na islandske planine, glečere i bazaltne stijene, no još je dojmljivija iznutra zbog elegantnog svoda i visokih, tankih stupova.

S obzirom na to da Reykjavik nije velik grad, broji nekih 120 tisuća duša, ugodno je hodati ulicama. Promet je zanemariv, a zgrade i kuće su niske te je vrlo malo visokih stambenih zgrada. Valuta je islandska kruna koju gotovo da nismo vidjeli jer se sve plaća karticama, pa čak i na parkirnome automatu u središtu Reykjavika. Opušteno šecemo ulicama i grickamo fina peciva iz male pekare išarane grafitima. Rekla bih da ta niska kućica više pristaje u Bronx, nego u središte Reykjavika, no nude nevjerojatno slasna i fina peciva. Obilazak nastavljamo prema obali gdje dolazimo do Voyagera, lijepe skulpture koja podsjeća na vikinški brod i obavezni je »fotopunkt«. Put nas vodi pored nove i moderne koncertne dvorane Harpa do luke.



Pogled na plazu Reynisfjara

Reykjavíška luka nije me se posebno dojmila, no ondje se nude brojne ture promatranja kitova i ptica njurke. Inače, njurke su ptice pretežno crnog i bijelog perja s povelikim narančastim kljunom pa su izrazito simpatične. Maskota su Islanda i žive u kolonijama po obalama i na liticama pa sam se nemalo iznenadila saznajući da ih Islandani poslušuju u restoranima kao specijalitet. Inače, želite li u Reykjaviku odnosno bilo gdje na Islandu dobro i fino jesti, to će vas dobro »opaliti po novčaniku«. Cijene hrane i pića idu u nebesa, tako da smo veliko pivo plaćali i više od stotinu kuna.

Islandani su susretljivi i simpatični te svi izvrsno govore engleski jezik. Grad ima posebnu atmosferu; zrači tolerancijom, humorom i opuštenošću. Naišli smo na bezbroj duhovitih natpisa na engleskome u izlozima, na pločama ispred kafića i autobusnim stanicama; nenametljivo i duhovito.

Dan završavamo odlaskom u Plavu lagunu, jednu od najposjećenijih atrakcija Islanda. Mi bismo ih nazvali toplicama, no one nisu prirodne kao što to većina misli, već su

napravljene intervencijom čovjeka. Naime, iz geotermalne elektrane Svartsengi ispušta se voda temperature oko 37 – 39 °C, puna morske soli, plavo-zelenih algi, sumpora i bijelog silicija (i mnogih drugih minerala), a raznim procesima, prije nego što završi u bazenima, dodatno se čisti od bakterija. Uživamo u kupanju u vanjskim bazenima, mažemo lica silicijskim maskama i, naravno, *fotkamo selfije*.



Gradić Höfn

Zlatni krug

Jedan dan u Reykjaviku dovoljan je za razgledanje grada. Ionako smo već bili nestrpljivi zbog sutrašnjeg obilaska Zlatnog kruga, najpopularnije islandske tu-

rističke rute koja povezuje znamenitosti kao što su nacionalni park Thingvellir, slap Gullfoss te geotermalno aktivna dolina s gejzirima među kojima je najveći Strokkur. Inače, gejzir je islandska riječ, a Zlatni krug popularan je i zbog blizine Reykjavika pa se te prirodne ljepote mogu obići u pola dana ili jedan dan automobilom/autobusom koji polazi iz Reykjavika.

Za islandske je prilike cestovni promet gust, kiša pljušti pa naglo stane, da bi nakon 15 minuta opet pljuštala. Vožnja je ugodna i zabavna, svako malo stanemo jer je gotovo svaki prizor izvrstan za *fotkanje*. Nacionalni park Thingvellir poseban je jer je ondje vidljivo to kako se Island nalazi na srednjoatlantskome grebenu, podmorsko-me planinskom lancu dugom 10 000 kilometara i visokom oko tri kilometra od morskoga dna. Ondje se dotiču euroazijska i sjevernoamerička tektonska ploča. Naime, Reykjavik se nalazi na sjevernoameričkoj ploči, dok se istočni Höfn nalazi na eurazijskoj ploči. Nevjerojatno, zar ne?! Zbog toga je Island geološki vrlo mlad i vulkanski vrlo aktivan.

Vozimo se kišnim Zlatnim krugom do slapa Gullfoss koji je vrlo impresivan te nastavljamo do geotermalne doline i njezine najveće atrakcije, gejzira Strokkur koji svakih osam – deset minuta izbaci vodu i paru u visinu od 20-ak metara. Na povratku u Reykjavik obilazimo i Kerið, čudesni vulkanski krater s jezerom koji me zbog crvene zemlje pomalo podsjeća na naše Crveno jezero.

Prstenastom cestom prema jugoistoku

I konačno dolazi dan D. Krećemo »prstenastom cestom« prema Höfnu udaljenom 450 km. Vožnja Islandom ugodna je, vozi se jednim trakom i maksimalna brzina na otoku je 90 km/h. Najčešći prometni znak jest upozorenje na sjedinjavanje traka prije mostova. Mostovi su uglavnom jednostrani, a Island je bogat vodom pa svako malo prolazite preko neke rijeke ili rječice. Krajolik je nevjerovatan i stalno se mijenja; od ledenjačkih kapa preko strmih litica i glečera do doline magme prekrivene mahovinom. Stižemo do slapa Seljalandsfoss koji se može vidjeti već s udaljene ceste. Voda pljušti sa 60-ak metara i ispunjava strahopoštovanjem zbog svoje ljepote i



Fjaðrárgljúfur

snage. Poseban je doživljaj što se možete prošetati iza slapa, što svakako vrijedi mokre jakne i cipela.

Svojom ljepotom oduševila nas je i plaža Reynisfjara koju smo promatrali s područja Dyrhólaey. Jedinstvena je zbog crnog pijeska i legende prema kojoj su nekad ondje živjeli trolovi koji su pokušavali odvući svoje čamce u more, no uhvatilo ih je izlazeće sunce i pretvorilo u stijene. U obližnjem selu Vik, koje ima samo tristotinjak stanovnika, pijemo kavu i nastavljamo put.

Najčešći prizor uz cestu su ovce, ali i prekrasni islandski konji koje ćete jako uvrijediti nazovete li ih ponijima. U kasno popodne konačno stižemo u Höfn. To je gradić na jugoistoku Islanda s nekoliko izvrsnih restorana koji poslužuju norveške jastoge. Izabiremo restoran Pakkhus koji nudi mali izbor jela izvrsne kvalitete.

Šećemo do obale i uživamo u pogledu na ledenjak Vatnajökull i zalazak sunca. Islandski krajolik budi unutarnji mir, osobito kada gotovo sami stojite na obali, u smiraj dana, pogleda okovanog sivim oceanom i bjelinom monumentalnog Vatnajökulla. Ledenjak Vatnajökull dominira cijelim jugoistočnim predjelom Islanda te se prostire na 8100 km² leda prosječne debljine 400 – 500 m. Proglašen je nacionalnim parkom 2008. i danas je najveći nacionalni park u zapadnoj Europi s impresivnih 13 600 km²



Ledenjaci Jökulsárlóna

(13 posto površine Islanda). Nevjerojatna je činjenica da je u Vatnajökullu ispod leda aktivno čak sedam vulkana, među kojima su najaktivniji Grímsvötn, Öraefajökull i Bardarbunga, te da njihove erupcije nisu neuobičajene.

Najupečatljiviju i najljepšu prirodnu znamenitost ugledala sam pretposljednega dana boravka – čudesan Jökulsárlón, lagunu ledenjaka. Ta atrakcija nalazi se na rubu ledenjaka Vatnajökulla te je zapravo jezero koje okružuju ledenjaci. Prizor je nevjerovatan jer se jezero ulijeva u ocean te nosi sante leda na obližnju plažu koja je prema tome i nazvana »Dijamantna plaža«. Sante leda su poput malih umjetničkih djela. U prosjeku su visoke 30 metara, bijele, ledenjačko plave, ali i crne boje zbog ostataka pepela nakon davnih erupcija vulkana.

Povratak

Na pola puta od Höfna prema zračnoj luci Keflavík razgledali smo Fjaðrárgljúfur, predivan kanjon rijeke Fjaðra. Često smo se smijali lomeći jezik i pokušavajući izgovoriti gotovo neizgovorivo. Island je zemlja skupa za putovanje, no moram napomenuti da je razgledanje svih prirodnih ljepota bilo besplatno, osim ulaznice od pet eura koju smo platili za razgledanje kratera Kerið.

S Islanda smo otišli ispunjeni, veseli, dobre volje i s planom za sljedeće putovanje na sjeverozapad te predivne i čudesne zemlje koji, nažalost, taj put nismo stigli obići.

OBILJEŽEN DAN SJEĆANJA

PIŠE: Ivana Čubelić
FOTO: arhiva HŽPP-a

U suradnji s Ministarstvom hrvatskih branitelja HŽ Putnički prijevoz i ove se godine uključio u obilježavanje Dana sjećanja na žrtvu Vukovara 1991. godine uvođenjem posebnog vlaka koji je 18. studenoga vozio na relaciji Zagreb – Vukovar – Zagreb i kojim su prevezeni i sudionici motociklističke karavane »Zajedno u ratu – zajedno u miru«.

Posebni vlak iz Zagreb Glavnog kolodvora krenuo je u 5.30, a u Vukovar je stigao u 9.32 sati. Povratak iz Vukovara bio je u 18.00 sati, a u Zagreb GK vlak je stigao u 22.02 sati. U vlaku je prevezeno 170 putnika, a uvrštavanjem dodatnih vagona u sastave vlakova na relaciji Zagreb – Vinkovci prema Vukovaru ukupno je bilo prevezeno više od tisuću putnika.

U spomen i sjećanje na žrtve Vukovara, u organizaciji Motorističkog kluba Korčula i drugih motorističkih klubova te članova udruga proisteklih iz Domovinskog rata, ove se godine vozila 10. motoristička karavana »Od Prevlake do Vukovara« pod geslom »Zajedno u ratu – zajedno u miru«.

U karavani sudjelovalo je više od stotinu motorista koji su se na svojem putovanju od 13. studenoga prevezli 1500 kilometara, a pridružilo im se i 80-ak hrvatskih branitelja iz bosanske Posavine. Na njihovom povratku kućama u Dalmaciju i Istru HŽ Putnički prijevoz ponovno je organizirao prijevoz na relacijama Vinkovci – Split i Osijek – Rijeka pa je vlakom prevezeno više od 70 motocikala i znatan broj motorista u pratnji. Dana 18. studenoga u Vukovar su krenuli i članovi Udruge branitelja Domovinskog rata HŽ Vuča vlakova, a redovitim vlakom stiglo je i stotinjak članova Sindikata hrvatskih željeznica i Sindikata hrvatskih željezničara. U Vukovar su stigli i pripadnici navijačkih skupina Bad Blue Boys i Torcida, a diljem Hrvatske palile su se svijeće u povodu 25. obljetnice vukovarske tragedije.



Izlazak putnika u kolodvoru Vukovar



Članovi UDRHŽ-a Vuča vlakova

Središnja komemorativna svečanost obilježavanja 26. obljetnice stradanja Vukovara u Domovinskom ratu počela je prigodnim programom »Vukovar – mjesto posebnog pijeteta« ispred Opće bolnice Vukovar formiranjem Kolone sjećanja predvođene braniteljima Vukovara zajedno s članovima obitelji poginulih, ubijenih i nestalih vukovarskih branitelja. Oko 64 000 sudionika kolone, uključujući najviše dužnosnike Republike Hrvatske, izaslanstva županija, gradova i općina te svećenstvo, prošlo je ulicama grada od bolnice do Memorijalnog groblja žrtava Domovinskog rata u Vukovaru. Među ostalima, u Koloni sjećanja bili su predsjednica RH Kolinda Grabar-Kitarović, predsjednik Vlade RH Andrej Plenković,

predsjednik Hrvatskog sabora Goran Jandroković, ministar hrvatskih branitelja Tomo Medved, zapovjednik obrane Vukovara Branko Borković – Mladi Jastreb, gradonačelnik Vukovara Ivan Penava i vukovarsko-srijemski župan Božo Galić. Državna i druga izaslanstva položila su vijence i zapalila svijeće podno spomen-obilježja na Memorijalnome groblju žrtava iz Domovinskog rata u Vukovaru, čime su odali počast žrtvi toga grada u Domovinskom ratu i obilježili 26. obljetnicu stradanja grada heroja. Kod spomen-obilježja na Memorijalnom groblju služena je sveta misa za sve žrtve u Domovinskom ratu koju je predvodio požeški biskup mons. Antun Škvorčević.

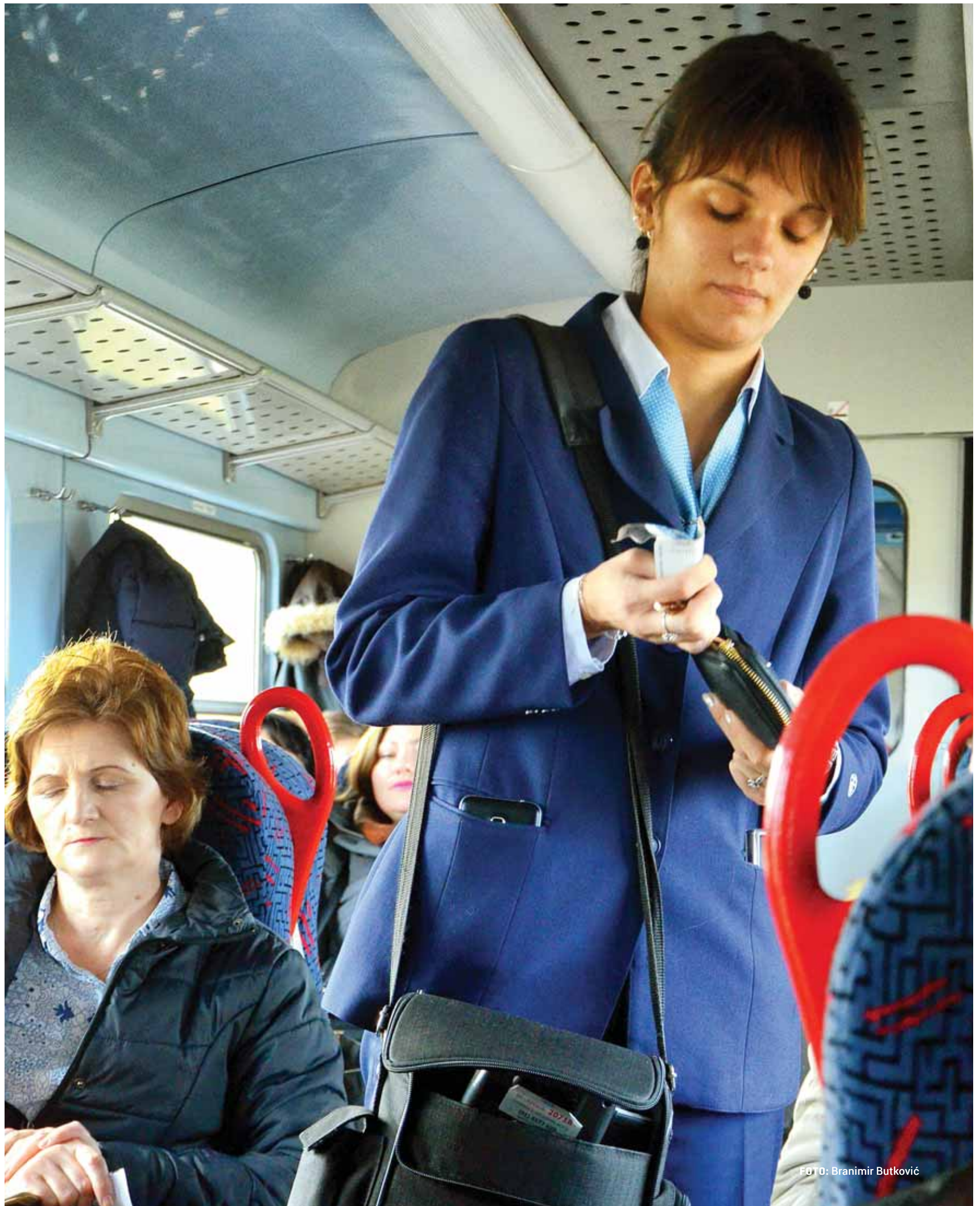




FOTO: Branimir Butković