

ŽELJEZNIČAR

BROJ 859 || LIPANJ 2017.

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.



EU FONDOVI

Ugrađena privremena mosna konstrukcija

4

EU FONDOVI

Položene prve tračnice nove pruge

6

SIGURNOST

Sigurnost započinje s tobom

10



HŽ INFRASTRUKTURA



Grdec – Sveti Ivan Zabno
FOTO: Saša Vukelić

IZDVOJENO

EU FONDOVI

Ugrađena privremena mosna konstrukcija

4

EU FONDOVI

Položene prve tračnice nove pruge

6

RADOVI

Otvoreno jedanaest gradilišta

7

SIGURNOST

Sigurnost započinje s tobom

10

HŽ PUTNIČKI PRIJEVOZ

Predstavljena modernizirana lokomotiva

18

PUTOPIŠ

Mit potkrijepljen neznanjem

28

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: Ante Klečina

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: TISKARA GRAFING

RIJEČ UREDNIKA

Drage kolegice i kolege,

izgradnja nove pruge između Gradeca i Svetog Ivana Žabnog, koja se s 85 sredstava sufinancira EU-ovim sredstvima, u punom je jeku, a napokon smo dočekali i novu fazu u izvođenju radova, koja je oku promatrača puno atraktivnija. Naime, dana 9. lipnja počeli su radovi na gornjem pružnom ustroju, odnosno položene su prve tračnice nove pruge. Radi se i na pristupnim cestama, a intenzivirali su se i radovi na kolodvorskim zgradama.

Nedaleko od gradilišta te pruge radi se i na trenutačno najvećem EU-ovu projektu HŽ Infrastrukture, rekonstrukciji postojećeg i izgradnji drugog kolosijeka između Dugog Sela i Križevaca. Zabilježili smo najatraktivnije i najzahtjevnije radove s početka lipnja koji su bili vezani uz ugradnju privremene željezničke mosne konstrukcije, provizorija na propustu na izlazu iz kolodvora Gradec. Taj je propust prvi u nizu od petnaestak mjesta na kojima će se u različitim fazama radova ugraditi slični provizoriji za potrebe izgradnje novih propusta. To gdje se još duž te dionice radi i što slijedi saznali smo od voditelja projekta Tihomira Lažete.

Mjesec lipanj tradicionalno je vezan uz obilježavanje Međunarodnog dana svjesnosti o opasnostima na željezničko-cestovnim prijelazima. Ove je godine HŽ Infrastruktura svoju edukativno-promotivnu akciju »Vlak je uvijek brži« pod motom »Sigurnost započinje s tobom« održala na prijelazu »Trnava«. Tome da akcija dobije na vidljivosti pomogao je i glazbeni sastav »Pravila igre« koji je zajedno s VJUB-ovim timom nastojao poslati važnu poruku javnosti, pogotovo mlađoj populaciji na koju je ove godine akcija bila i usmjerena.

HŽ Putnički prijevoz predstavio je prvu Končarevu lokomotivu serije 1142, koja je modernizirana u sklopu Projekta održivog razvoja hrvatskog željezničkog sektora. Ugovor za veliki popravak i modernizaciju triju lokomotiva serije 1 142, koji se financira zajmom Svjetske banke, naš nacionalni putnički prijevoznik i Končar-Električna vozila potpisali su prošle godine.

Naravno, sve spomenuto samo je dio vijesti i zanimljivosti vezanih uz željeznicu koje donosimo u ovome broju.

glavni urednik lista "Željeznica"

Ivan Kartelo





Europska unija
Zajedno do fondova EU

UGRAĐENA PRIVREMENA MOSNA KONSTRUKCIJA

PIŠE: Željka Mirčić
FOTO: Tihomir Lažeta

U sklopu najvećega projekta HŽ Infrastrukture sufinanciranog EU-ovim sredstvima, rekonstrukcije postojećeg i izgradnje drugoga kolosijeka na dionici Dugo Selo – Križevci od 2. do 5. lipnja izvodili su se radovi na telekomunikacijskom i signalno-sigurnosnom sustavu. Međutim, najatraktivniji i najzahtjevniji radovi bili su vezani uz ugradnju privremene željezničke mosne konstrukcije, provizorija na propustu na izlazu iz kolodvora Gradec. Taj je propust prvi u nizu od petnaestak mjesta na kojima će se u različitim fazama radova ugraditi slični provizoriji za potrebe izgradnje novih propusta.

U navedenom vremenu, tijekom tzv. zatvora pruge izvodili su se radovi na izmještanju telekomunikacijskoga pulta i komandnoga stola te voznoga voda s postojećih portala na novomontirane portale u kolodvoru Vrbovec. Također su izmješteni signalno-sigurnosni i telekomunikacijski kabeli te automatski pružni blok na otvorenoj pruzi.

Najzahtjevnija je bila ugradnja samoga provizorija. Nakon isključenja napona i izmicanja kontaktne mreže radovi su započeli demontažom kolosiječne rešetke, rušenjem postojećega propusta i njegovim iskopom. Nastavili su se uređenjem podloge za smještaj montažnih temelja i samom montažom provizorija, a završili su izradom klinova, prsnoga zida, montažom kolosijeka i ispitivanjem provizorija s probnim opterećenjem. – pojasnio nam je Ivo Bosnić, voditelj Grupe za upravljanje održavanjem kolosiječnih postrojenja HŽ Infrastrukture.

Do završetka radova na novome propustu, koji će se izvoditi ispod provizorija, željeznički promet teći će uz posebnu regulaciju, a na samome propustu, duljine 14,8 metara, uvedena je vozna brzina od 20 km/h. Tijekom lipnja na toj dionici izvodili su se i drugi radovi u kolodvorima Vrbovec i Gra-



dec, zatim radovi na otvorenim dijelovima pruge te radovi na četirima mostovima, na nekoliko propusta i sedam nadvožnjaka. Izvodili su se radovi na izradi armirano-betonskih pilota, temelja, stupova, upornjaka, ploča, klinova, radovi na hidroizolaciji te radovi na rubnjacima.

S radovima tijekom ljetnih mjeseci podrobije nas je upoznao Tihomir Lažeta, voditelj projekta rekonstrukcije i izgradnje drugoga kolosijeka dionice Dugo Selo – Križevci:

Izvođači su radova tvrtke DIV d.o.o., Dalekovod d.d. i Zagreb-montaža d.o.o. s podizvođačima, a nadzor nad radovima izvodi zajednica ponuditelja SGS Adriatica d.o.o. i Investinženjering d.o.o. Vrijednost projekta iznosi 1,5 milijardi kuna.

nasipa, izradi posteljice i zaštitnoga sloja trase, radove na odvodnji, zatim izrada svih elementa na kontaktnoj mreži i zidovima za zaštitu od buke te uređenje prostorija za smještaj nove signalno-sigurnosne opreme. U narednome ljetnom razdoblju nastavljamo s istim radovima, uz to da će na pojedinim mjestima dionice započeti izgradnja elemenata gornjeg ustroja, ugradnja pragova, skretnica i tračnica.

Izvođači su radova tvrtke DIV d.o.o., Dalekovod d.d. i Zagreb-montaža d.o.o. s podizvođačima, a nadzor nad radovima izvodi zajednica ponuditelja SGS Adriatica d.o.o. i Investinženjering d.o.o. Vrijednost projekta iznosi 1,5 milijardi kuna.



POLOŽENE PRVE TRAČNICE NOVE PRUGE

PIŠE: Ivan Kartelo
FOTO: Saša Vukelić



Europska unija
Zajedno do fondova EU

Sve je ljepši pogled na željezničko gradilište nove pruge koje se proteže 12 kilometara dugom dionicom između Gradeca i Svetog Ivana Žabnog.

I dok smo proteklih mjeseci izvještavali o zemljanim radovima na donjemu pružnom ustroju koji su gotovo završeni, u lipnju su na projektu izgradnje jednokolosiječne lokalne pruge između Gradeca i Svetog Ivana Žabnog, vrijednom 223 milijuna kuna i s 85 posto sredstava sufinanciranom iz Europskog fonda za regionalni razvoj i

Kohezijskog fonda, započeli radovi na gornjemu pružnom ustroju.

Dakle počela je montaža kolosijeka na izlazu iz kolodvora Sveti Ivan Žabno u smjeru Škrinjara. Istodobno u tijeku su radovi na pristupnim cestama te kolodvorskim zgradama. U Svetom Ivanu Žabnom počela je izgradnja nove kolodvorske zgrade (završeno je zidanje objekta), dok se na zgradi u Gradecu izvode unutarnji završni radovi. Radovi se izvode i na propustima duž cijele dionice. Od ukupno 42 propusta radovi su završeni na njih 25.

Također radi se na deset od dvadeset pristupnih cesta. Intenzivni radovi izvodili su se na nadvožnjaku Lubena (zaštita betonske ploče) te se oblagao pokos korita Glogovnica.

Završetak svih radova očekuje se do kraja ove godine, a nova bi pruga u promet trebala biti puštena početkom 2018. Kada se to i dogodi, znatno će se skratiti vrijeme putovanja između Zagreba i Bjelovara, što će lokalnome stanovništvu donijeti brojne koristi. I mi također s nestrpljenjem čekamo taj svečani trenutak.



OTVORENO JEDANAEST GRADILIŠTA

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Na dionici pruge Rijeka – Šapjane – državna granica te na dijelu riječke pruge za koje je nadležna Područna radna jedinica za održavanje građevinskog infrastrukturnog podsustava Zapad HŽ Infrastrukture, Nadzorno središte Rijeka trenutno se izvode radovi na sanaciji usjeka i predusjeka na više lokacija. Posebno su zahtjevni radovi na nepristupačnim i vrlo strmim dijelovima pruge nedaleko od Hreljina.

Tijekom ove godine na oba smjera otvorena su brojna gradilišta na sanaciji usjeka i predusjeka. Dugački tzv. zatvori pruga omogućuju da se svakodnevno odradi dobar dio posla. Premda će dio radova, primjerice na predusjeku tunela Kalvarija, uskoro biti dovršen (usjek Jušići), na većini gradilišta radovi će se izvoditi tijekom cijele godine.

Na trideset kilometara dugoj dionici pruge Rijeka – Šapjane trenutno se radi na sanaciji sedam usjeka. Takozvani zatvor pruge na snazi je svakoga radnog dana. Na početku bio je organiziran od 7.30 do 13.30 sati, a sada je pomaknut za dva sata te je na snazi od 9.30 do 15.30 sati. Na toj pruži lokalni putnički prijevoz ukinut je prije četiri godine. Za putnike međunarodnih vlakova koji stižu iz Slovenije organiziran je prijevoz autobusima. U posljednje vrijeme zamjetno je povećanje broja putnika, posebno onih iz Njemačke, koji sa sobom voze i bicikle. I onda kod prijevoza autobusom nastaje problem jer pojedini vozači nisu skloni preuzeti i bicikl na prijevoz.

Kao izvođači radova na predusjeku tunela Rukavac te usjecima Miklavija, Jušići, Matulji, INA, Marčeljeva draga i Šapjane angažirane su zajednice ponuditelja koje čine Cenoza promet i GP Krk te Swietelsky, Montera i Octopus. Sanacija usjeka izvodi se kao investicijsko održavanje. Ukupna vrijednost radova na tih sedam usjeka je 5 896 000 kuna.



Kroz redovito održavanje u 2017. do sada su privremeno osigurani i usjeci Ulaz Šapjane I., Ulaz Šapjane II. i nasip 3. maj, a započeli su radovi na osiguranju lijeve strane usjeka INA I. Planira se osigurati i desna strana usjeka Jušići. Sve radove izvode Pružne građevine.

Spomenimo i to kako su na toj pruži tijekom protekle godine završeni zahtjevni radovi na sanaciji klizišta Malo brdo, gotovo na samoj granici sa Slovenijom.

Na riječkoj pruži radnici Pružnih građevina nedavno su završili radove na zahtjevnoj sanaciji predusjeka tunela Kalvarija u samoj Rijeci (investicija), a tijekom srpnja bit će dovršeni i radovi na sanaciji burobrana Bovan, koji je oko dva kilometra udaljen od kolodvora Škrljevo (redovito održavanje).

No najveći radovi, vrijedni nešto više od deset milijuna kuna, trenutno se izvode na nepristupačnome terenu pokraj Meje i u blizini Hreljina. Radove vrijedne 1 919 000 kuna na predusjeku tunela Meja izvodi

zajednica ponuditelja koju čine Swietelsky, Montera i Octopus. Na lijevoj strani usjeka Donje Draževo radove vrijedne 4 770 000 kuna izvodi Gradbeno podjetje Slovenskih železnica. Pružne građevine izvode radove na 240 metara dugom usjeku Gornje Draževo. Vrijednost tih radova procijenjena je na 3 344 000 kuna. Nakon što budu dovršeni radovi na lijevoj strani, sanacijom će se nastaviti s desne strane usjeka. Na vrlo strmim usjecima ruše se nestabilne stijene, uklanjaju nestabilni stijenski blokovi, buše stijene i ugrađuju geotehnička nosiva sidra da bi se konačno postavila nosiva zaštitna mreža. Radovi na sanaciji usjeka bit će nastavljeni tijekom cijele godine, a putnike će između Rijeke i Fužina radnim danima od 7.30 do 13.30 sati prevoziti autobusi.

Remont riječke pruge započeo je iz smjera Rijeke i stigao je do Ogulina. Tijekom remonta riječke pruge prema Škrljevu usjeci su samo djelomično sanirani, a na dionici Drivenik – Škrljevo na usjecima se nije radilo. Zbog toga će na toj pružnoj dionici biti još posla.

RADOVI NA NOVIM PROPUSTIMA

PIŠE: Željka Mirčić
FOTO: Marin Košutić

Tijekom ljeta izvode se radovi na izgradnji dvaju novih propusta na koridoru RH1, na dvokolosiječnoj pruzi Novska – Tovarnik – državna granica. Jedan od tih propusta nalazi se na ulazu u Slavonski Brod, a drugi kod Nove Gradiške. Obje konstrukcije na propustima bit će zamijenjene armiranobetonskim propustima, što će nakon završetka radova omogućiti povećanje vozne brzine vlakova na tom frekventnom međunarodnom prometnom koridoru.

Zbog dotrajalosti konstrukcije na propustu na ulazu u kolodvor Slavonski Brod iz smjera Novske krajem 2015. ugrađena su dva provizorna mosta duljine 21 metar, koji će tijekom radova biti zamijenjeni armiranobetonskom konstrukcijom. Svi radovi na propustu izvode se ispod provizornih mostova, a vozna brzina vlakova za to je vrijeme ograničena na 20 km/h. Ugradnja dvaju provizorija krajem 2015. u sklopu redovitog održavanja, investicijski radovi koji se sada izvode te nadzor nad njima ukupno iznose oko 2,576 milijuna kuna.

Na propustu kod željezničkog kolodvora Nova Gradiška zbog lošega stanja postojeće konstrukcije (jedne betonske, a druge kamene) HŽ Infrastruktura započela je investicijsku izgradnju novoga propusta i armiranobetonske mosne konstrukcije.

Postojeća konstrukcija propusta u cijelosti će se ukloniti i postaviti nova, s time da će se u skladu s uvjetima Hrvatskih voda svijetli otvor samoga propusta smanjiti. Sredinom lipnja, tijekom vikenda, na tome propustu ugrađena su dva provizorna mosta, tako da do završetka radova može teći željeznički promet, ali također s ograničenjem vozne brzine vlakova. Vrijednost investicijskih radova i nadzora iznosi oko 3,2 milijuna kuna, a izvođač su radova na obama propustima Pružne građevine.



Privremene mosne konstrukcije kod ulaza u Slavonski Brod



Radovi na propustu kod Nove Gradiške

MONTREAL DOMAĆIN ILCAD-a 2017.

PIŠE: Sanja Paić
FOTO: Sanja Paić



Svake godine, početkom lipnja, obilježava se ILCAD, Međunarodni dan o svjesnosti na željezničko-cestovnim prijelazima. To je dan kada se preventivnom kampanjom zaokružuju svakodnevne aktivnosti u cilju smanjenja broja nesreća na željezničko-cestovnim prijelazima i u ostalome željezničkom okružju. Izravnom komunikacijom sa sudionicima u prometu podiže se razina svijesti o tome koliko su važna prometna pravila i koliko je važno pridržavati ih se. U više od 40 zemalja diljem svijeta na dan 2. lipnja širile su se gotovo istovjetne preventivne poruke.

Deveto izdanje ILCAD-a bilo je obilježeno i konferencijom »Kako poboljšati sigurnost na željezničko-cestovnim prijelazima« u Montrealu, čiji su domaćini bili Željeznički savez Kanade (RAC) i Međunarodna željeznička unija (UIC).

Michael Bourque, predsjednik i glavni izvršni direktor RAC-a, u uvodnome govoru jasno je istaknuo to kako za željeznicu ništa nije važnije od sigurnosti te su neophodne svakodnevne inicijative u podizanju razine sigurnosti. O tome koliko im je to važno svjedoči i činjenica da su od 1999. kanadske željeznice u infrastrukturu uložile više od 24 milijarde dolara kako bi održale sigurnu i učinkovitu mrežu. RAC zastupa više od 50 teretnih i putničkih željezničkih tvrtki koje prevoze 75 milijuna ljudi i 250 milijardi dolara tereta na godinu.

Yves Desjardins-Siciliano, predsjednik i glavni izvršni direktor tvrtke VIA Rail Canada i predsjednik UIC-a za Sjevernu Ameriku (NARA), istaknuo je da je najvažnije osigurati to da na kraju dana putnici sigurno stignu u svoje odredište te da se svi ostali sudionici prometa sigurno vrate kući svojoj obitelji i voljenima.

Jean-Pierre Loubinoux, glavni direktor UIC-a, rekao je to da je ponosan na aktivnosti članica ILCAD-a. Zahvaljujući mreži struč-



Doc. dr. sc. Danijela Barić

njaka i njihovoj suradnji, misija UIC-a konkretno je stavljena u službu života. Mnogi su životi spašeni upravo zahvaljujući kampanji.

Ove su godine tema kampanje bili negativni učinci distrakcije, različitih vrsta ometanja tijekom sudjelovanja u prometu. Vozači, motoristi, biciklisti i pješaci često intenzivno koriste mobitele i slušalice, podcjenjujući opasnost njihova korištenja u prometu, nesvjesni toga koliko im takvi uređaji odvlače pozornost i umanjuju koncentraciju. Poruka ovogodišnje ILCAD-ove kampanje glasi: »Djelujmo zajedno!«, a upućena je svima, ponajviše mladima, koji i najčešće koriste nove tehnologije.

HŽ Infrastruktura je zajedno s Fakultetom prometnih znanosti, a u sklopu projekta »Implementacija mjera za povećanje sigurnosti najranjivijih sudionika u prometu na željezničko-cestovnim prijelazima«, sudjelovala na konferenciji u Montrealu i ostvarila još jedan izvrstan nastup. Projekt je dio

Nacionalnog programa sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske 2011. – 2020.

Doc. dr. sc. Danijela Barić predstavljala je Fakultet prometnih znanosti, a Sanja Paić HŽ Infrastrukturu.

Kroz rad »Level Crossing Safety Campaign in Croatia« prezentirane su aktivnosti projekta. Tom je prigodom predstavljen širok spektar aktivnosti koje se provode u Hrvatskoj: edukativne kampanje u školama, prevencija na željezničko-cestovnim prijelazima, putujuća izložba, nagrađeni video »Sigurno s Andrijom na putu do škole«, prometni bonton, distribucija letaka u autoškolama, akcija »Vlak je uvijek brži« na Facebookovoj stranici, video »Željeznička pruga nije mjesto za igru«, svjedočanstvo sportaša paraolimpijca koji je kao dvogodišnje dijete izgubio nogu igrajući se na pruzi te virtualne naočale kao novitet za sljedeću školsku godinu.

SIGURNOST ZAPOČINJE S TOBOM

PIŠE: Željka Mirčić
FOTO: Hrvoje Banić



Tea odmalena živi uz prugu, u Trnavi. Kada smo je zaustavili na željezničko-cestovnome prijelazu »Trnava« u Zagrebu, sigurna u svoju koncentraciju i percepciju prometa unatoč tomu što je pritom nosila slušalice i slušala omiljenu glazbu, rekla nam je da uvijek nosi slušalice kada je na cesti i kada prelazi preko pruge. Na činjenicu da nošenjem slušalica kao pješak ili biciklist ozbiljno ugrožava svoju sigurnost jer se u prometu ponajprije oslanja samo na osjetilo vida, Tea je obećala da će ubuduće skinuti slušalice prilikom prelaženja preko pruge i biti pozornija u prometu.

Tea je bila jedna od sudionika u prometu koje smo intervjuirali tijekom obilježavanja Međunarodnog dana svjesnosti o opasnostima prilikom prelaženja pruge, a koji je 2. lipnja obilježen u više od 40 zemalja svijeta. Ove godine pod sloganom »Sigurnost započinje s tobom« HŽ Infrastruktura je akcijom »Vlak je uvijek brži« nastojala upozoriti sudionike u prometu, ponajprije mladu populaciju, na to kako se korištenjem mobitela i slušalica u prometu smanjuje percepcija prostora i kretanja u prostoru te koncentracija na promet i da time ugrožavaju svoju sigurnost.

Timu HŽ Infrastrukture pridružio se i mladi glazbeni sastav »Pravila igre«, a razgovorom s vozačima automobila, ali ponajprije s pješacima, biciklistima te učenicima obližnje osnovne škole, apeliralo se na svjesnost prilikom prelaženja preko pruge, posebno pri korištenju mobitela i slušalica.

Osim toga upozoravalo ih se na neophodan oprez i poštovanje postavljene prometne signalizacije, osobito sudionike u prometu koji žive u neposrednoj blizini željezničko-cestovnog prijelaza. Crna statistika upozorava na to da su u nesrećama najugroženiji upravo stanovnici koji svakodnevno prelaze preko pruge na istome mjestu, misleći da poznaju prijelaz i želje-



znički promet te često ne poštujući prometnu signalizaciju.

Antonija Jergović, voditeljica Odjela za korporativne komunikacije HŽ Infrastrukture, istaknula je važnost sudjelovanja u edukativnim akcijama kojima se promovira sigurnost u prometu:

U cilju smanjenja rizika od opasnosti na željezničko-cestovnim prijelazima upravo najranjivijih sudionika u prometu, HŽ Infrastruktura od 2000. u kontinuitetu provodi akciju »Vlak je uvijek brži« u osnovnim školama te na željezničko-cestovnim prijelazima diljem Hrvatske. Osim što treba ulagati u podizanje razine sigurnosti na prijelazima, neophodno je i ovakvim akcijama educirati sudionike u prometu jer materijalna šteta, iako znatna, nadoknadiva je, a ljudski život neprocjenjiv.

HŽ Infrastruktura nastavlja s ulaganjima u dodatno osiguranje koje uključuje ugradnju automatskih uređaja na željezničko-cestovnim prijelazima.

U tijeku je izrada projektne dokumentacije za ulaganje u automatiku uređaja na 50 željezničko-cestovnih prijelaza na dionicama mreže RH, procijenjene vrijednosti oko 60 milijuna kuna, od čega su na području Grada Zagreb u planu dva prijelaza. – naglasio je Marko Žganec iz Sektora za održavanje, stručnjak za signalno-sigurnosne podstrukture.

Na hrvatskoj željezničkoj mreži trenutačno postoji 1513 željezničko-cestovnih i pješćkih prijelaza, od toga Grad Zagreb ima 35 željezničko-cestovnih i željezničko-pješćkih prijelaza te ih je većina dodatno osigurana automatskim uređajima, svjetlosno-zvučnom signalizacijom i polubranicima kao što je to slučaj i s prijelazom »Trnava«.

Svrha međunarodne kampanje i ove akcije HŽ Infrastrukture jest edukacija sudionika u prometu o potrebi poštovanja prometnih pravila i smanjivanju broja nesreća na željezničko-cestovnim prijelazima. S obzirom na to da svjetski podaci ukazuju na to da su u 95 posto slučajeva uzroci takvih



nesreća nesmotrenost i nepoštivanje prometnih pravila i prometne signalizacije sudionika u prometu (vozača osobnih vozila, motociklista, biciklista, pješaka prilikom prelaženja željezničke pruge), sudjelovanjem u kampanji i akcijom »Vlak je uvijek brži« namjera je promijeniti pogre-

šnu percepciju da su nesreće na željezničko-cestovnim prijelazima isključivo problem željeznice.

U cilju smanjenja rizika od opasnosti na željezničko-cestovnim prijelazima najranjivijih sudionika u prometu (djece, pješaka,

biciklista, motociklista, starijih osoba i osoba s invaliditetom) HŽ Infrastruktura je partner na projektu koji se provodi u okviru Nacionalnog programa sigurnosti cestovnog programa RH 2011. – 2020. koji provodi zajedno s Fakultetom prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu.

U OČEKIVANJU IZGRADNJE DRUGOG KOLOSIJEKA

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Željeznički kolodvor Novska najistočniji je kolodvor kojim upravlja Područna radna jedinica Centar Sektora za promet pri HŽ Infrastrukturi. Premda je 2015. iz Novske u Kutinu preseljen Područni centar HŽ Carga, u jedinicama HŽ Infrastrukture i HŽ Putničkog prijevoza u Novskoj radi stotinjak željezničara.

Željezničko čvorište Novska smješteno je na tri pruge: jednokolosiječnoj M103 Dugo Selo – Novska, dvokolosiječnoj M104 Novska – Vinkovci – Tovarnik – državna granica – (Šid) i jednokolosiječnoj M502 Zagreb GK – Sisak – Novska.

Prije četiri i pol godine šefom kolodvora Novska imenovan je Zoran Potočki, koji nadzire i stajališta Stara Subocka te Jasenovac. Nakon što je pripravnički staž za radno mjesto prometnika vlakova 1995. odradio u kolodvoru Lipovljani, sljedeće godine došao je u Novsku, gdje je, prije nego što je imenovan šefom kolodvora, obavljao i poslove školskog instruktora, tehnologa, rasporednog radnika, a jedno je vrijeme zamjenjivao i šefa kolodvora. Premda se sustav hrvatskih željeznica podijelio na više poduzeća, jasno je kako se posao ne može kvalitetno obavljati bez suradnje svih jedinica tih poduzeća. Potočki je istaknuo to da se u izrazito kolegijalnim odnosima i suradnji raznih jedinica željezničkog sustava ogleda prepoznatljivost Novske kao željezničkog čvorišta:

Suradnja među svim jedinicama u kolodvoru je odlična i to svakako želim istaknuti. O svemu se dogovaramo i djelujemo zajednički.

Uz radna mjesta šef kolodvora, prometnika vlakova, skretničara-kolodvorskog radnika i tehnologa koji rade na organizaciji i regulaciji prometa, u Novskoj se nalaze i dionice signalno-sigurnosnih i telekomunikacijskih uređaja, kontaktne mreže, pogona jake struje, DEC i Nadzorna grupa pri Sektoru za održavanje HŽ Infrastrukture. U bivšoj zgradi PTP-a Novska smješteni su radnici HŽ



S lijeva na desno: Ivan Grgić, prometnik vlakova, Ankica Trstenjak, putnička blagajnica, Vlado Ljevar, tehnolog, Zvonko Bišof, prometnik vlakova, Zoran Potočki, šef kolodvora, Marijan Šejatović, pregledač vagona, Miodrag Polimac, skretničar – kolodvorski radnik.

Putničkog prijevoza, i to šef područnog centra, nadzornici, strojovođe, pregledači vagona, kolodvorski blagajnik i kondukteri vlakova, a u kolodvorskoj zgradi putničke blagajnice.

U razgovoru sa željezničarima koji na posao u Zagreb svakodnevno putuju vlakom kao problem uvijek se ističe predugo vrijeme putovanja vlakom. To rezultira gubitkom putnika, što naglašava i šef kolodvora:

Novska se nalazi na otprilike jednakoj udaljenosti od Zagreba i Slavenskog Broda. Brzi vlak prema Slavanskom Brodu udaljenost od 100 kilometara prelazi za sat, a brzi vlak do Zagreba vozi gotovo dva sata. Uz to, autobusne su karte jeftinije. Povratna karta za autobus koji iz Požege preko Novske vozi u Zagreb košta oko 90 kuna, a povratna karta za vlak oko 120 kuna.

Između Novske i Moslavačke Gračenice, na dionici dugoj 27 kilometara dopuštena vozna brzina vlakova je 80 km/h, a na 50 kilometara dugoj relaciji od Moslavačke Gračenice do Dugog Sela 60 km/h. Od Dugog Sela do Zagreba pruga je remontirana i dopu-

štene su brzine od 140 km/h. U ne tako davnoj prošlosti ta je stotinu kilometara duga dionica omogućavala da brzi vlakovi između Novske i Zagreba voze 50 minuta. Zbog takve situacije putnici, a i željezničari, s nestrpljenjem očekuju izgradnju drugog kolosijeka te remonte pruge na dionici Novska – Dugo Selo, čime će se znatno skratiti vrijeme putovanja vlakom prema Zagrebu. Na taj bi način željeznica ponovno bila konkurentna autobusnim prijevoznicima i sve većem broju ljudi koji se udružuju i prema Zagrebu putuju osobnim automobilima.

Tijekom 2015. Regionalna jedinica HŽ Carga preseljena je iz Novske u Kutinu. Iz te se jedinice, čije je poslovanje vezano ponajviše uz Petrokemiju, kontrolira teretni prijevoz sve do Nove Gradiške. Preseljenjem teretnog prijevoza u Kutinu preseljena su i radna mjesta voznog vlakovođe, manevrista i pregledača vagona.

Na zgradu postavnice naslanja se nova poslovna zona Novske. Postoji ideja da se u budućnosti ta poslovna zona poveže sa željezničkom mrežom industrijskim kolosijekom.

UZ HŽ CARGO PREMA BOSNI VOZE I VLAKOVI PPD-a

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Posljednji hrvatski željeznički kolodvor u kojemu se vlakovi zaustavljaju na putu prema Bosni i Hercegovini jest kolodvor Volinja. Dva para vlakova koji su iz Zagreba vozili prema Sarajevu ukinuti su prošle godine pa sada između dviju država teče samo teretni prijevoz. Uz HŽ Cargo svoje terete u sve većem opsegu prevozi i PPD Transport.

Pogranični kolodvor Volinja na unskoj pruži posljednji je hrvatski željeznički kolodvor prema Bosni i Hercegovini, odnosno Republici Srpskoj. S druge strane granice, na oko sedam kilometara udaljenosti nalazi se pogranični kolodvor Dobrljin. Ipak, na tome području puno su poznatija mjesta Hrvatska Kostajnica i veliki kolodvor Novi Grad (nekadašnji Bosanski Novi) s druge strane granice.

Hrvatska Kostajnica danas ima rang transportnog otpremništva, a prvi kolodvor prema Sisku jest osam kilometra udaljen kolodvor Majur. Uz šefa kolodvora Ivicu Adamovića u Volinji radi pet prometnika i četiri skretničara iz HŽ Infrastrukture. Radeći na željeznici od 1982., Ivica Adamović nakupio je punih 37 godina radnog staža. Kao prometnik radio je u Sunji, Stazi, Sisku, Gredi, Turopolju i Lekeniku, a za vrijeme rata u Novoselcu. Naš sugovornik rodom je iz Staza, malog mjesta s nekoliko stotina stanovnika iz kojeg je oduvijek dosta mještana radilo na željeznici. I danas ih je osam raspoređeno u različita željeznička poduzeća. U Volinji rade i zaposlenici HŽ Carga, i to robna blagajnica, dva manevrista i četiri pregledača vagona.

Kolodvorska zgrada u cijelosti je obnovljena 2002. sredstvima Ministarstva financija. Naime, na katu su smješteni uredi carine i pogranične policije pa su zahvaljujući tome dobro prošli i naši zaposlenici. Kompletan rad obavlja se na četiri kolosijeka, od kojih najdulji ima 652 metra. S obzirom na broj vlakova koji prolaze onuda, na kolosijecima



Kolodvor Volinja

je uvijek gužva. Peron je obnovljen i asfaltiran tijekom ove godine. Kolodvorski prostor u cijelosti je rasvijetljen pa se posao obavlja neometano tijekom 24 sata. Do 2016. unskom prugom prema Sarajevu vozila su dva para vlakova. Prekograničnoga putničkog prijevoza više nema, no i sada pokoji putnik iz Novog Grada stigne do Volinje i nastavlja put do Zagreba. Uglavnom je riječ o starijim ljudima koje obitelj ili prijatelji dovezu do željezničkoga kolodvora. Veze do Sunje i Siska nisu najbolje usklađene. Od travnja ove godine prvi vlak za Sisak iz Volinje kreće u 4.28 sati.

U teretnome prijevozu, uz vlakove HŽ Carga, u prekograničnome teretnom prijevozu sve češće mogu se vidjeti i tereti koje iz Rijeke prema Bosni vuku lokomotive PPD Transporta. Najčešće se prevoze drvo, ruda i kontejneri. Zbog carine vlakovi se trebaju u relativno kratkom roku izvući iz kolodvora. S obzirom na manjak lokomotiva, to stvara probleme HŽ Cargu. S druge strane na primopredaju u Volinju iz Republike Srpske dolaze strojovođa, vlakovođa i pregledač vagona. Cjelokupna je procedura oko primopredaje vlakova dobro uhodan posao koji se obavlja bez ikakvih poteškoća.

VIŠE PRIJEVOZNIKA I POVEĆANJE OPSEGA ŽELJEZNIČKOG PROMETA ZA 55 POSTO

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Rezultati rada na kontejnerskome terminalu Brajdica, osobito teretnoga željezničkog prijevoza, u prvih šest mjeseci ove godine jako su dobri. Ove godine prijeći će se brojka od 200 000 prevezenih kontejnera, a započet će se i s provedbom investicija vezanih uz kvalitetu željezničke usluge.

Kontejnerski terminal na Brajdici ove godine bilježi zamjetno povećanje opsega rada. Nakon što je prošle godine u njemu pretovareno 179 000 kontejnera ili oko milijun i pol tona tereta, ove godine realno je očekivati brojku veću od 200 000 kontejnera. U prvih šest mjeseci ukupni opseg prometa porastao je 12 posto. Pretovareno je 103 000 kontejnera i s najavama za sljedećih pola godine spomenuta brojka od 200 000 kontejnera, odnosno trećina ukupnih godišnjih kapaciteta Luke Rijeka, sasvim je izgledna.

Dodatno veseli podatak o porastu udjela željezničkog prometa u ukupnome opsegu teretnog prijevoza Luke Rijeka u odnosu na kamionski prijevoz. Naime, u odnosu na proteklu godinu opseg željezničkog teretnog prijevoza rastao je dinamikom od 55 posto. Danas je udio željezničkoga teretnog prijevoza povećan na 32 posto, a udio cestovnoga teretnog prijevoza iznosi 22 posto. Prevozi se 5700 kontejnera mjesečno, a tendencija rasta je 6000 kontejnera mjesečno.

Podatak da u luku uplovljavaju brodovi najvećih svjetskih brodarskih kompanija, a da s druge strane ograde terete prevozi samo jedan željeznički prijevoznik sada je prošlost. Uz HŽ Cargo terete iz luke prevoze i željeznički teretni prijevoznici Rail Cargo Carrier, Adria Rail i PPD Transport. Veći broj prijevoznika ponudio je kvalitetniju i cijenom konkurentniju željezničku uslugu. Poboljšan željeznički servis dodatno je osnažio sinergiju luke i željeznice.

Porast opsega prijevoza željeznicom doda-



tno je potaknuo pitanja vezana uz osuvremenjivanje željezničke infrastrukture »s druge strane ograde«, odnosno u željezničkome kolodvoru Rijeka Brajdica, i instaliranje opreme i rekonstrukciju kolosijeka u krugu luke.

Prema planu, gradnja modalnog dijela unutar luke trebala je biti dovršena do 2013. godine. Koncesionar Jadranska vrata d.d. (AGCT) nabavio je opremu koja čeka na ugradnju. Administrativni problemi konačno su riješeni, izdana je građevinska dozvola i nakon što bude odabran izvođač radova, posao bi mogao biti dovršen za nešto više od pola godine. Važno je spomenuti to kako aktualna tehnologija pretovara vezana uz prijevoz željeznicom omogućava manipulaciju s najviše 75 000 kontejnera godišnje, a trenutačno se radi s oko 60 000 kontejnera godišnje. Dakle, situacija se rješava u posljednji trenutak.

Rekonstrukcija kolodvora Rijeka Brajdica sljedeći je korak koji bi trebao doprinijeti kvaliteti željezničke usluge na terminalu. Sporazum o dodjeli bespovratnih sredstava za radove na rekonstrukciji željezničkog kolodvora Rijeka Brajdica i izgradnji intermodalnog kontejnerskog terminala Brajdica

potpisan je 23. studenoga 2015. Potpisali su ga Izvršna agencija za inovaciju i mreže (INEA), na temelju ovlasti dobivene od Europske komisije, Lučka uprava Rijeka i HŽ Infrastruktura.

Ukupna vrijednost prihvatljivih troškova projekta iznosi 35,6 milijuna eura, a za sufinanciranje projekta predviđen je iznos od 30,2 milijuna eura, što predstavlja 85 posto ukupne vrijednosti prihvatljivih troškova projekta.

Gledano iz perspektive koncesionara Jadranskih vrata, provedba takvog projekta najprikladnija je na samome početku kada je opseg rada relativno mali. Naime, rekonstrukcija kolodvora Rijeka Brajdica može izazvati određene poremećaje odnosno zatvore pruge u teretnome prijevozu, tim više što bi radovi trebali trajati oko tri godine.

S obzirom na činjenicu kako će broj prevezenih kontejnera ove godine prijeći 200 000, a nije daleko ni vrijeme kada će se prevoziti 300 000 kontejnera godišnje, više se ne može govoriti o malome opsegu prometa. Zato se u Jadranskim vratima nadaju pronalazaženju rješenja kako bi remećenja prometa bila što manja odnosno kako tereti ne bi promijenili odredište.

OPORAVAK TERETNOG PRIJEVOZA I KONTINUIRAN PAD OPSEGA PRIJEVOZA PUTNIKA

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Podaci iskazani u izvješčaju HAKOM-a za razdoblje od posljednje četiri godine odnosno prva tri mjeseca ove godine svjedoče o kontinuiranome padu broja prevezenih putnika i blagom porastu opsega rada u teretnome prijevozu, pri čemu se bilježi i konstantno povećanje udjela privatnih prijevoznika u ukupnome opsegu rada.

Hrvatska regulatorna agencija za mrežne djelatnosti (HAKOM) jest nacionalno regulatorno tijelo za obavljanje regulatornih poslova u području tržišta željezničkih usluga. Djelokrug rada Agencije propisan je Zakonom o elektroničkim komunikacijama, Zakonom o poštanskim uslugama i Zakonom o regulaciji tržišta željezničkih usluga.

U nastavku teksta donosimo podatke vezane uz rad HŽ Putničkog prijevoza i HŽ Carga te privatnih teretnih prijevoznika u razdoblju od 2013., zaključno s prvim kvartalom 2017. godine.

Putnički prijevoz

Sudeći prema rezultatima HŽ Putničkog prijevoza u posljednjih pet godina, pred novom upravom toga poduzeća složen je zadatak zaustavljanja izrazito negativnog trenda u putničkome prijevozu. Bez obzira na 22 nova vlaka u voznome parku poduzeća, jasno je kako to neće biti nimalo jednostavan zadatak. Tako je tijekom 2013. HŽ Putnički prijevoz prevezao 24 267 000 putnika. Sljedeće, 2014. prevezano je 21 925 000 putnika, a 2015. godine 21 685 000 putnika. Prošle je godine prevezano 20 742 000 putnika. Negativan trend nije zaustavljen ni u prva tri mjeseca ove godine pa je u prvome kvartalu 2016. prevezano 5 660 000, a u prvome kvartalu ove godine 5 035 000 putnika.

Teretni prijevoz

Uz nacionalnog prijevoznika HŽ Cargo na tržištu usluga teretnog prijevoza djeluje još šest prijevoznika organiziranih kao društva



ograničene odgovornosti: PPD Transport, Rail Cargo Carrier Croatia, Rail&Sea, Train Hungary, SŽ Tovarni promet i Transagent špedicija.

Na liberaliziranome tržištu željezničkih usluga teretnog prijevoza 2014. prevezano je 10 455 600 tona tereta. HŽ Cargo prevezao je 99 posto tereta. Godinu dana poslije od ukupno 10 163 122 tona tereta HŽ Cargo prevezao je 98 posto. Od ukupnoga, nešto

većeg »kolača« 2016. privatni prijevoznici uzeli su 15 posto. Te su godine prevezane 10 163 922 tona tereta ili 800 000 tona tereta više nego prethodne godine. Izrazito pozitivni trendovi u teretnome prijevozu za-bilježeni su u prva tri mjeseca ove godine kada je opseg rada povećan 36 posto, a udio privatnih prijevoznika povećan je na 22 posto. U prvome kvartalu 2016. prevezane su 2 015 122 tona, a u istom periodu ove godine 2 743 979 tona tereta.

PROVEDENA ANKETA O ZADOVOLJSTVU PUTNIKA

PIŠE: Sonja Cvetković
ILUSTRACIJE: HAKOM

Od 15. prosinca 2016. do 31. siječnja 2017. u HAKOM-ovoj anketi sudjelovalo je više od tisuću putnika.

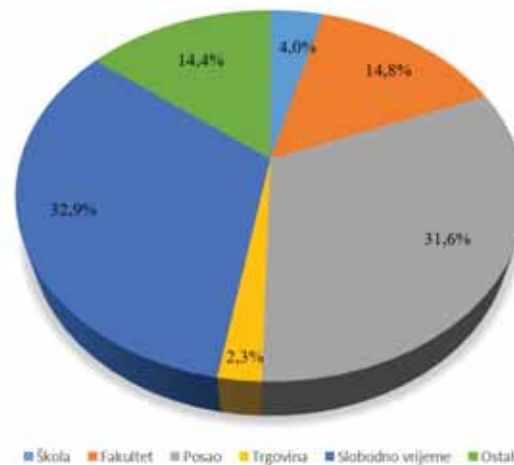
Hrvatska regulatorna agencija za mrežne djelatnosti (HAKOM) provela je putem službenih mrežnih stranica HAKOM-a, Društva za zaštitu potrošača Hrvatske »Potrošač«, Saveza za željeznicu i HŽ Putničkog prijevoza redovito anketiranje putnika, ispitujući pritom zadovoljstvo korisnika uslugom željezničkog prijevoza.

Od 1104 ispitanika, koliko ih je ispunilo anketu, 93 posto koristi željeznički prijevoz. S obzirom na to da se anketiranje provodilo putem internetskih stranica, ne iznenađuje podatak da ih je čak 39 posto bilo u dobi od 19 do 29 godina. Najveći broj anketiranih, njih 33 posto, vlak koristi za putovanje u slobodno vrijeme, a tek nešto manje (32 posto) za odlazak na posao.

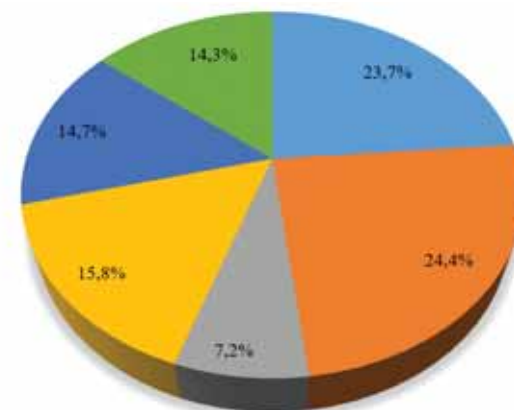
Čak 31 posto anketiranih svakodnevno koristi željeznički prijevoz, a tek tri posto jedanput godišnje, što pokazuje da su anketu ispunjavali redoviti korisnici željezničkog prijevoza. Kao razlog korištenja vlaka 24 posto ispitanika ponajprije navodi dostupnost prijevoza, a njih 23 posto povoljnu cijenu. Samo sedam posto anketiranih vlak koristi zbog učestalosti prijevoza, što pokazuje da trenutačna frekvencija prijevoza ne udovoljava potrebama većine korisnika, zbog čega su u tome segmentu potrebne korekcije. Udobnost i brzina prijevoza zastupljeni su sa 16 posto, odnosno 15 posto, što također ostavlja prostora za poboljšanje kvalitete pružene usluge.

Zanimljiv je podatak da 47 posto anketiranih do stajališta ili kolodvora dolazi pješice, 25 posto automobilom, a tek četiri posto biciklom.

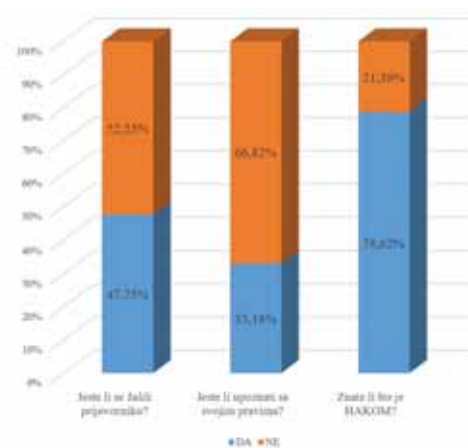
U drugome dijelu ankete ispitanici su pozvani da ocijene ključne segmente putovanja. Nešto više od 34 posto ispitanika



Svrha putovanja



Razlozi korištenja željezničkog putničkog prijevoza

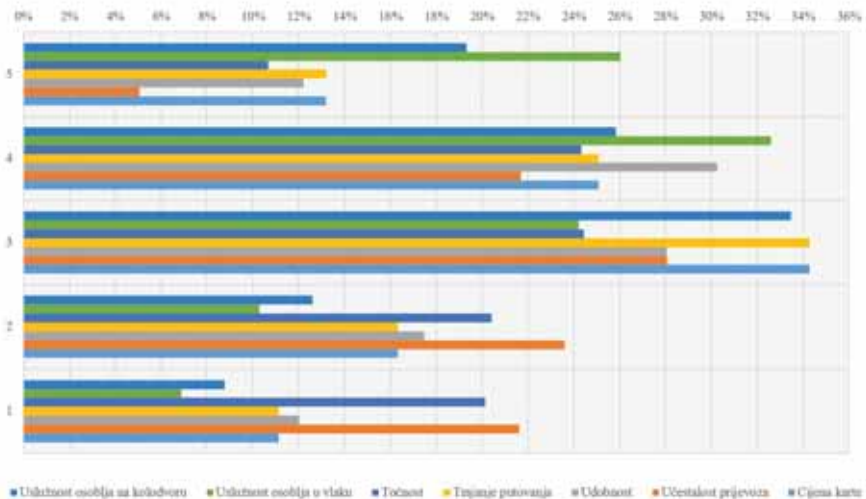


Informiranost putnika

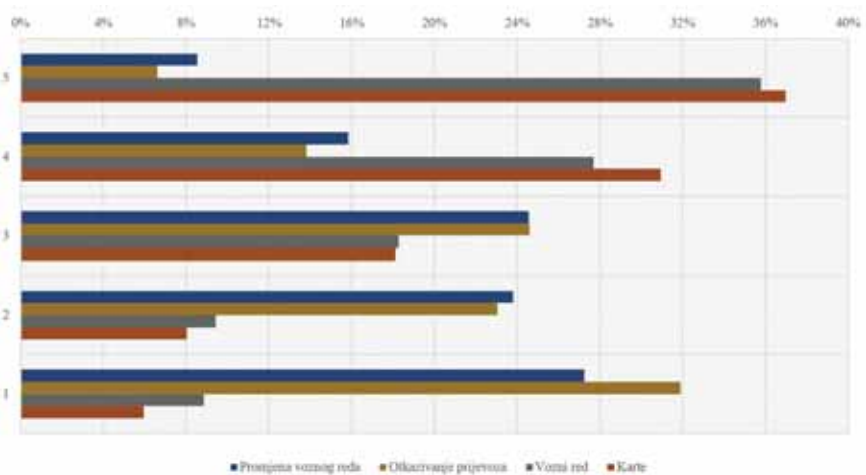
ocijenilo je cijenu prijevozne karte ocjenom dobar. Njih 60 posto odlučilo se za lošije ocjene učestalosti prijevoza. Udobnost putovanja, koja željeznički prijevoz čini konkurentnim u odnosu na ostale vrste prijevoza, 12 posto ispitanika smatra izvrsnom, a 58 posto dobrom i vrlo dobrom. Sve brži životni ritam uvjetuje i sve veću mobilnost i brzinu putovanja pa je bitan podatak da 30 posto ispitanika trajanje putovanja ocjenjuje nedovoljnom ocjenom. Također, točnost je jedan od važnijih pokazatelja kvalitete željezničkog prijevoza, a ukupno 59 posto ispitanika taj je pokazatelj ocijenilo ocjenom dobar i više. Kvalitetu sustava prijevoza putnika na višu razinu podiže uslužnost osoblja pa je tako 33 posto ispitanika vlakopratno osoblje ocijenilo vrlo dobrom, a 26 posto izvrsnom ocjenom.

Prema rezultatima ankete, putnici su izuzetno zadovoljni dostupnošću karata i voznih redova, zbog čega je u objema kategorijama čak 37 posto ispitanika dalo izvrsnu ocjenu. Izmjene voznog reda i otkazivanja vlakova uzrokuju najveće nezadovoljstvo putnika. Iako su te dvije kategorije zabilježile niske ocjene, povećanjem dostupnosti pravodobnih informacija moguće je popraviti trend i pozitivno utjecati na taj segment. U kategorijama čistoće te grijanja i hlađenja vlakova prevladavaju ocjene dobar (oko 30 posto ispitanika), što otvara mogućnost za podizanje kvalitete pružene usluge.

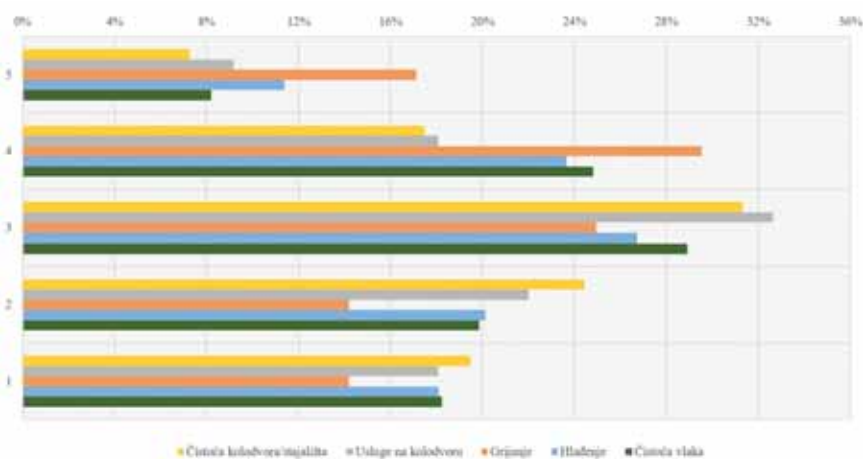
Samo 33 posto ispitanika odgovorilo je kako su upoznati sa svojim pravima kao korisnici usluge željezničkog prijevoza. S obzirom na to da se 79 posto ispitanika žalilo prijevozniku, strukturnom analizom zaprimljenih žalbi neophodno je analizirati ključne aspekte nezadovoljstva korisnika i pokušati ih otkloniti kako bi se povećalo zadovoljstvo putnika pruženom uslugom. HŽ Putnički prijevoz svim ispitanicima zahvaljuje na vremenu izdvojenom za popunjavanje ankete jer su time pružili izravan i nedvosmislen uvid u razloge nezadovoljstva, kao i informacije potrebne za podizanje kvalitete prijevozne usluge.



Zadovoljstvo prijevoznom uslugom



Zadovoljstvo dostupnošću usluga



Zadovoljstvo prijevoznom uslugom

PREDSTAVLJENA MODERNIZIRANA LOKOMOTIVA

PIŠE: Mihaela Tomurad Sušac
FOTO: Mihaela Tomurad Sušac

Za potrebe HŽ Putničkog prijevoza tvrtka Končar-Električna vozila modernizira tri lokomotive serije 1 142.

U rujnu 2016. HŽ Putnički prijevoz i Končar-Električna vozila potpisali su ugovor za veliki popravak i modernizaciju triju lokomotiva serije 1 142, koji se financiraju zajmom Svjetske banke u sklopu Projekta održivog razvoja hrvatskoga željezničkog sektora. Tvrtka Končar-Električna vozila 30. svibnja predstavila je prvu moderniziranu lokomotivu.

Prototip lokomotive serije 1 142 proizveden je 1981. u tvornici Rade Končar Električne lokomotive, a od 1987. do 1989. proizvedeno je još 15 lokomotiva te serije. U sklopu modernizacije lokomotiva primijenjen je cijeli niz suvremenih tehničko-tehnoloških rješenja. Zastarjeli sustav upravljanja i regulacije vozila zamijenjen je novim mikroprocesorskim upravljanjem, rekonstruirana je upravljačnica, implementirani su novi elementi za upravljanje pneumatskom kočnicom, ugrađen je novi kompresor i sušač zraka te suvremeni sustav za mjerenje i regulaciju brzine, instaliran je sustav za mjerenje energije u skladu s normom EN50463, ugrađene su četiri videoretrovizorske kamere, implementiran je sustav praćenja vozila i ugrađena su nova čelna svjetla u LED tehnologiji. Moderniziranoj lokomotivi produljen je radni vijek, poboljšani su radni uvjeti strojnog osoblja, a smanjeni su i troškovi eksploatacije.

S obzirom na to da je tvrtka Končar-Električna vozila jedan od vodećih regionalnih proizvođača tračničkih vozila u jugoistočnoj Europi, na predstavljanje modernizirane lokomotive HŽ Putničkog prijevoza bili su pozvani i predstavnici željezničkih poduzeća iz Hrvatske i regije. U tijeku su završni radovi, nakon čega će se obaviti probne vožnje i ispitivanja moderniziranih lokomotiva serije 1 142, a



Predstavnici HŽPP-a, KEV-a i željezničkih poduzeća iz regije ispred električne lokomotive 1 142



Električna lokomotiva 1 142

početkom srpnja HŽ Putnički prijevoz preuzet će prvu od triju lokomotiva. Radovi

na drugoj lokomotivi u tijeku su, a ujesen će početi i modernizacija treće lokomotive.

BICIKLOM I VLAKOM KROZ LONJSKO POLJE

PIŠE: Dražen Breitenfeld
FOTO: Dražen Breitenfeld

Početak lipnja dvjestotinjak biciklista sudjelovalo je na biciklijadi Lonja Bike Tour. To je jedna od najljepših biciklističkih manifestacija u Hrvatskoj. Posebnost *pedaliranja* kroz Lonjsko polje jesu brojne atrakcije s kojima se biciklisti susreću na toj čarobnoj i zanimljivoj ruti.

Osim što se biciklisti voze skelom preko Save, a potom i brodom niz Savu, cikloturisti mogu se voziti i kanuom po kanalu Strug, jahati autohtone posavske konje i uživati u niz drugih sadržaja. Sve je počelo još na zagrebačkome Glavnom kolodvoru iz kojega su biciklisti posebnim vlakom »Lonja Bike Express« krenuli prema Sunji, gdje je bio i start biciklijade. Posebni HŽPP-ov vlak bio je prepun i putnika i bicikala.

U Sunji bicikliste su dočekali predstavnici Parka prirode Lonjsko polje koji su svima zaželjeli dobrodošlicu posebnim tamburaškim sastavom koji ih je pratio cijelim putem. Biciklijadu su osiguravali Labudovi iz Siska u pratnji članova Motokluba iz Novske. Nakon što su skelom prešli preko rijeke Save, sudionici su se prvi put okrijepili u selu roda Čigoču. Sa zanimanjem razgledali su brojne stare drvene kuće i na daleko poznata gnijezda roda, a potom nastavili su vožnju prema Mužilovčici, gdje su mogli vidjeti sve ljepote i čari toga poplavnog dijela parka. Također, biciklisti su susretali konje, krave, svinje i druge domaće životinje koje slobodno šecu nepreglednim zelenim prostranstvima. Nakon degustacije čigočke pogačice moglo se bolje voziti jer pred biciklistima bio je dugi put do krajnjeg odredišta Jasenovca. Prijamni centri za posjetitelje u Čigoču, Repušnici i Krapju daju potpuno novi turistički potencijal Lonjskome polju, u što su se mogli uvjeriti i turisti na dvama kotačima. Tamo je i Sava posebna i izletnicima pruža potpuno drugačiju vizuru retencije Lonjskog polja i toka stare Save, a brojnim rukavcima i meandrima pruža nepovnljive prizore. Kako bi doživljaj bio potpun,



iz Krapja izletnike vozi poseban brod kako bi i na taj način doživjeli taj vodeni park prirode.

Zaposlenici parka bili su stalno na usluzi biciklistima te je biciklistima na raspolaganju bila posebna prikolica u slučaju da nisu mogli nastaviti voziti. Biciklijadu je pratilo i servisno vozilo pa su svi kvarovi bili otklanjani na licu mjesta. Nakon ručka u

Krapju *pedaliralo* se još 12 kilometara. Od Sunje do Jasenovca biciklisti su prešli ukupno 60 kilometara. Vrijeme je bilo lijepo, dapače i vruće. Mnogi su se okrijepili sladoledom u Jasenovcu i obišli ušće Une i Save. Do polaska vlaka oko 19.30 sati biciklisti su se dobro zabavljali i prepričavali doživljaje u željezničkome kolodvoru Jasenovca. Atmosfera i dobra *fešta* nastavili su se i u vlaku na putu do Zagreba.

NA SAJMU »TRANSPORT & LOGISTIC« U MÜNCHENU

PIŠE: Heidi Mazija
FOTO: Suzana Nakić

HŽ Cargo d.o.o. i njegova tvrtka kći Agit d.o.o. sudjelovale su na međunarodnom sajmu transporta, špedicije i telematike »Transport & Logistic«, koji je održan u Münchenu od 9. do 12. svibnja.

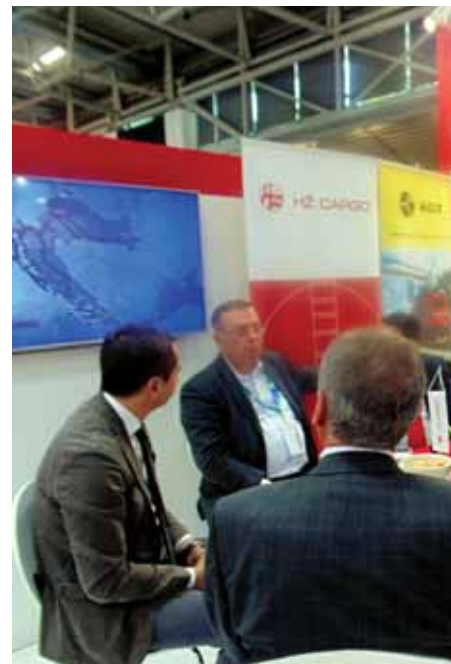
Riječ je o vodećemu svjetskom sajmu na kojemu se hrvatski gospodarstvenici iz područja prometa organizirano predstavljaju širemu međunarodnom tržištu, a hrvatske je izlagače i ove godine okupila Hrvatska gospodarska komora (HGK) na zajedničkomu izložbenom prostoru.

Predstavnici HŽ Carga održali su brojne sastanke s dosadašnjim i potencijalnim partnerima u cilju pronalaženja optimalnih poslovnih rješenja za unapređenje poslovanja. Aktualizirana su i brojna pitanja te vođeni konstruktivni razgovori s predstavnicima željezničkih uprava u okružju.

Obavili su i niz poslovnih razgovora s predstavnicima međunarodnih tvrtki kao što su Siemens AG, MRCE B.V., ELL GmbH,F.C.G. i Adria Kombi. Organizirani su i sastanci s čelnim ljudima domaćih tvrtki, i to Končara, Nexe grupe, CKTZ-a, RCL-Croatie, Jadrošpeda, CEMEX-a, Luke Vukovar i drugima.

Izložbeni prostori HŽ Carga i Agita bili su iznimno posjećeni, a tijekom sajma zabilježen je velik broj upita o uslugama željezničkog teretnog prijevoza. Nastup na sajmu ocijenili bismo uspješnim, što je veliki korak u prezentiranju HŽ Carga na međunarodnom tržištu.

Time se potvrđuje da je HŽ Cargo prepoznat kao provjeren i siguran partner s dugogodišnjom tradicijom i iskustvom u prijevozu tereta željeznicom.



AKTUALNOSTI

UNALAND – INICIJATIVA KOJA ZAZIVA OBNOVU UNSKE PRUGE

PIŠE: Vlatka Škorić

Poslovnom inicijativom »UNALAND – zemlja vodenih čarolija« na obje obale rijeke Une žele se poduprijeti postojeći razvojni programi u turizmu, privatnom poduzetništvu, gastronomiji i prometu te pokrenuti novi, među kojima je važan i projekt revitalizacije unske pruge.

Amarildo Mulić, direktor Nacionalnog parka Una iz Bihaća, i Dragomir Bokan, direktor Udruge »Dunavska mreža« iz Zagreba, predstavili su 27. lipnja u Zagrebu poslovnu inicijativu UNALAND kojom predlažu niz povezanih manjih projekata kojima bi se,

među ostalim, potaknula obnova željezničkog prometa unskom prugom, za što postoji zanimanje investitora čija imena još ne otkrivaju. Planira se i poboljšanje cestovne infrastrukture u NP-u Una te poticanje državnih institucija u BiH i Hrvatskoj na zajednički rad na razvoju područja uz obje obale Une.

NP Una jedini je nacionalni park u BiH i najmlađi u Europi, koji s početnih 11 000 ove godine očekuje oko 100 000 posjetitelja, a dio ponude jest i razgledanje Parka turističkim vlakovima. Uz Park niču novi hoteli,

organiziraju se raftinzi i maratoni lađa te provode znanstvena istraživanja rijetkih biljnih vrsta i geoloških posebnosti te druge srodne djelatnosti.

Projekt UNALAND značio bi snažan vjetar u leđa održivome razvoju cijelog područja. S obzirom na to da u EU-ovim fondovima ima dovoljno novca upravo za projekte održive mobilnosti i razvoja, realno je očekivati da će ta inicijativa uskoro prerasti u stvarne projekte, među kojima je vrlo važan projekt modernizacija i uspostava prometa cijelom dužinom unske pruge.

DULJE OD TRI DESETLJEĆA VJERAN HKUD-u »ŽELJEZNIČAR«

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

U životu Željka Šanteka dvije su konstante: četiri desetljeća rada na željeznici i 33 godine članstva u tamburaškome orkestru HKUD-a »Željezničar«.

Popriličan broj godina radnog staža na željeznici i djelovanja u zagrebačkome HKUD-u »Željezničar« prikupio je Željko Šantek. Više-manje na istim poslovima na željeznici radi od 1977. godine, a kao svirač basa član je tamburaškog orkestra HKUD-a »Željezničar« od 1984. godine. S obzirom na to da je naš sugovornik svestrana osoba, Željka Šanteka upoznao sam kada su mi ga preporučili za popravak fotoaparata. I doista, uspio je složiti ruski Zenit 80, što bi uspjelo malo kojem majstoru. Time se više ne bavi, a nova mu je zanimacija izrada namještaja. Nakon tri godine na zagrebačkome Ranžirnom kolodvoru Željko Šantek prešao je u zgradu Sektora za informatiku u dvorištu Branimirove ulice i od tada radi u Centru za daljinsko upravljanje s postrojenjima elektruvoče. Područje rada daljinskog upravljanja jesu uređaji uz pruge od Zagreba do Dobove, Koprivnice, Mrzlog Polja, Novske, Volinje i preko Siska do Novske. Taj je posao nekada radilo 14 ljudi. Sada ih radi sedmero, odnosno devetero otkako je grupi pridodana i karlovačka pruga.

— Održavamo pedeset, možda i šezdeset postrojenja. Kvarova nema previše. Izvan radnog vremena imamo pripravnost. Vikendom se ona plaća, a preko tjedna samo ako izlazimo na intervenciju. To je novo i za nas nepovoljnije jer ipak moramo biti doma u pripravnosti. — komentirao je Šantek.

Svečanim koncertom održanim 11. lipnja pred više od tisuću gledatelja obilježena je sedamdeseta obljetnica folklornog ansambla i četrdeseta obljetnica djelovanja Đure Horvatovića, voditelja tamburaškog orkestra. Željko Šantek član je tamburaškog orkestra pune 33 godine, a prije tri godine pridružio mu se sin Božidar. Tamburaški orkestar broji petnaest članova, među koji-



Željko Šantek

ma ima i vremešnjih članova:

— Tako je to. U folkloru su česte izmjene u ansamblu. Noge u nekim godinama više ne slušaju. Kada si stariji, možeš svirati, ali ne i plesati. Cjelokupno djelovanje Društva temelji se na amaterizmu i entuzijazmu. I dok bude tako, Društvo će opstajati. Nekada je u HKUD-u »Željezničar« bilo više zaposlenika željeznice. Ima nas i danas, ali ni izbliza kao nekada.

Od osnutka prostorije Društva nalaze se unutar bivše tvornice »Gredelj« uz Trnjansku ulicu. Otkako je »Gredelj« preseljen u Vukomerec, u gradskom su prostoru u Trnjanskoj ostali Hrvatski željeznički muzej i HKUD »Željezničar«. Programe Društva financijski, na temelju kriterija kvalitete, financijski prati Grad Zagreb, no to ipak nije dovoljno ako se obzir uzme činjenica da su u dotrajalim prostorijama režije vrlo visoke, a stanje dvorane i klupskih prostorija zahtijeva sanaciju.

Bez obzira na to što članovi Društva puno toga odrade sami, neophodni veći zahvati ipak nisu mogući bez novca.

Jedan od motiva zbog kojih se mladi danas uključuju u djelovanje folklornih društava jesu putovanja. Tijekom karijere Željko Šantek proputovao je velik broj zemalja:

— S Društvom sam obišao gotovo cijelu Europu i svugdje smo uspjeli dosta toga vidjeti. Najatraktivnije i najudaljenije putovanje bio je naš desetodnevni boravak u Kini.

U sustavu hrvatskih željeznica djeluje nekoliko izvrsnih folklornih ansambla. Nekada su oni povodom raznih obljetnica održavali i zajedničke nastupe:

— Poznata mi je kvaliteta naših društava, no otkako se na željeznici na tome planu više ništa ne događa, mi sve manje znamo jedni o drugima. — rekao je Šantek na kraju razgovora.

ŽELJEZNIČARI, VRIJEME JE ZA AKCIJU!

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

U lošim životnim situacijama ljudi znaju sami sebi reći: »Gore ne može«, a zapravo često može biti i gore. Mjesec lipanj ove godine bio je toliko loš za obitelj Željka Staneka, radnika Pružnih građevina, da doista teško da može biti gore.

Odlazak u šumu 3. lipnja, kada je slomio nogu, za Željka Staneka bio je najava nadolazećih, većih nevolja. Naime, tri tjedna kasnije, točnije 22. lipnja, oko 14.00 sati u cijelosti mu je izgorjela obiteljska kuća u Đurđenovcu.

Sa suprugom Zoricom malo sam prillegao da se odmorimo i zaspali smo. Sreća u nesreći bila je da je naišla kći Marija s unučicom i probudila nas. No bilo je kasno. Ja ne drhtim pred vatrom. Na poslu sam bio u situacijama kada sam gasio vatru, ali što da učinim kada sam na štakama i ne mogu na noge. – opisao je Stanek početak požara.

Vatrogasci su iz Našica stigli za 25 minuta, ali više se ništa nije moglo učiniti. Izgorjelo je krovništvo, strop, a kada su na plamen vatrogasci izlili 10 000 litara vode, stradao je i namještaj.

Taman sam prije godinu dana postavio novi laminat. Alat prikupljam 50 godina i malošto nisam imao. Treba mi. I to je otišlo. Možda se ne čini previše bitnim u cijeloj ovoj situaciji, ali sada mi fale naočale. Ajde, da ne bude sve crno, traktor mi je ostao čitav, a i dokumenti su mi bili u autu. – komentirao je Željko.

Nakon što je DIK Đurđenovac završio u stečaju, Željko Stanek uspio je dobiti radno mjesto čuvara u »malim« Pružnim građevinama. Tamo je već pune 23 godine. Radi u turnusu 12/24/48 pa u tome ciklusu jednu noć obično prespava u radničkome vagonu za spavanje parkiranome u dvorištu tvrtke:



Putujem na posao poprilično velik broj kilometara. Nije lako, ali mora se. Mi u Pružnim građevinama uvijek smo bili složna ekipa pa je s te strane jako dobro.

Obitelj Stanek sada je smještena u dijelu stare obiteljske kuće, a naš sugovornik ističe kako su vrlo brzo i tvrtke i pojedinci priskočili u pomoć:

Svima sam doista zahvalan. Znam raditi, a postoje i ljudi koji će mi pomoći. Pomogli su mi mnogobrojni pojedinci, a Nexa grupa donirala mi je pola crijepa za krov, novi privatni vlasnik DIK-a Đurđenovac pomoći će mi s namještajem, pilana mi je pomogla s drvenom građom. Javili su mi se i iz Pružnih građevina i dečki iz Sindikata hrvatskih željezničara i rekli da će pomoći. Sve me to ohrabruje. Samo da još mogu na noge.

Vjerujem kako će obitelj Željka Staneka ponovno imati svoj krov nad glavom. Njegov me slučaj podsjetio na slučaj Branka Križana iz Luke pokraj Zapešića kojemu je također bila izgorjela kuća. U njegovu slučaju za pružanje pomoći posebno se založio Zlatko Pavletić, bivši sindikalist, a danas pomoćnik šefa Zagreb Zapadnog kolodvora. I uspjelo je! Branko Križan uspio je uz pomoć mnogobrojnih ljudi, i to ne samo željezničara, ponovno doći do krova nad glavom. Zanimljivo je to da kada smo ga posjetili u proljeće 2016., i on je bio na štakama, s nogom u gipsu.

Za sve one koji žele uplatiti novčanu pomoć za obitelj Željka Staneka navodimo žiroračun kod SBER banke: **HR2925030073202020128.**

S DJECOM U KOLODVORU

PIŠE: Zdenka Dokaza
FOTO: Zdenka Dokaza

Učenici drugih razreda Osnovne škole Ivana Gundulića iz Zagreba 7. lipnja obišli su Glavni kolodvor u Zagrebu. U drugome razredu osnovne škole obrađuje se gradivo vezano uz promet pa je i taj obilazak kolodvora zapravo dio programa.

Susret s djecom uvijek je lijep i pun veselja. U obilazak je stiglo 36 učenika sa svojim učiteljicama. Pri samome susretu djeca su počela postavljati bezbroj pitanja, a uz njihovo zanimanje i znatiželju, očito je da i već mnogo znaju o željezničkome prometu. Već znaju da postoje putnički i teretni vlakovi, kako se i gdje kupuje prijevozna karta, što je vozni red, znaju da lokomotive mogu biti »električne, dizelke i parnjače«, poznaju i karakteristična željeznička zanimanja. Nije im trebalo objašnjavati što radi kondukter ili strojovođa. Osobito ih je oduševio prometnik koji se nakratko pridružio i porazgovarao s djecom.

Podatak o starosti kolodvorske zgrade i brojka 125 osmogodišnjacima izgleda jako, jako velikom. Naš Glavni kolodvor ima dugu povijest i pamti tko zna koliko takvih grupa djece. Tu će grupu zapamtiti po puno smijeha, ali i pametnih odgovora i pitanja. Iskoristili smo tu priliku da djecu upoznamo i s osnovnim crtama edukativno-preventivne akcije »Vlak je uvijek brži«.

Naša »Katica«, koja godinama stoji pored kolodvora, djeci je bila jako zanimljiva, a posebno ih je začudio naziv te parne lokomotive. Pokraj lokomotive iz 19. stoljeća djeca su otpjevala pjesmu iz filma »Vlak u snijegu«, a poslije toga svi smo zajedno obišli poštanski vagon. Djeca odrasla uz elektroničke medije, koja ne prepoznaju ni telefaks, s čuđenjem su promatrala organizaciju poštanskoga vagona i slušajući objašnjenje pokušavala zamisliti kako je to uopće izgledalo.

Na samome rastanku djeca su imala priliku



vidjeti kako prometnik otprema moderni niskopodni vlak pa su neka s oduševljenjem

obećala da će već ovoga ljeta putovati vlakom.

MOSKOVSKA KRUŽNA ŽELJEZNICA

PIŠE: Toma Bačić
FOTO: Toma Bačić

U rujnu 2016. moskovska uprava Ruskih željeznica (RŽD) otvorila je kružnu željezničku prugu oko glavnoga grada Rusije. Ta pruga izgrađena je početkom 20. stoljeća, no od tridesetih godina koristi se isključivo za teretni prijevoz. Godine 2010. moskovska gradska uprava odlučila je da se ta pruga, danas poznata pod nazivom MCK, elektrificira i prilagodi željezničkom prigradskom prijevozu.

Tim potezom neke su linije moskovske podzemne željeznice i tramvaja znatno rasterećene. Tarifni sustav MCK-a potpuno je integriran u tarifni sustav gradskoga prijevoza Moskve i na toj željezničkoj pruži moguće je koristiti sve vrste karata za moskovske autobuse, tramvaje, metro i jednokolosiječnu željeznicu. Pruga MCK duga je 54 kilometra i ovalnoga je oblika. Na sjevernome je djelu od najužega središta Moskve udaljena 12 kilometara, a na jugozapadnome samo pet kilometara.

Krajem 2012. zaustavljen je teretni prijevoz na MCK-u i počela je rekonstrukcija pruge. Cjelokupna pruga rekonstruirana je za maksimalnu vožnju brzinu od 160 kilometara na sat, elektrificirana standardnim sustavom elektrifikacije u zapadnim dijelovima Rusije od 3kV =, sagrađen je niz novih stajališta, a na sjevernome djelu pruge izgrađen je treći kolosijek za prometovanje teretnih vlakova. Stari željeznički depo Podmoskovnaja, koji se nalazi u sjeverozapadnome dijelu Moskve, rekonstruiran je i preuređen u željeznički muzej, a u njegovoj neposrednoj blizini sagrađen je novi istoimeni depo. U tom depou smješteni su Siemensovi elektromotorni vlakovi serije ES2G, popularno nazvani »Lastočka« (lstavica). Na MCK-u voze ukupno 33 takva vlaka. Tijekom rekonstrukcije i modernizacije na nizu stajališta MCK-a uređene su veze sa stanicama moskovskoga metroa, koje putnicima omogućava-



Stajalište Bulvar Roskovskogo u sjeveroistočnom djelu MCK-a



Vlak Lastočka u blizini stajališta Delovoj Centr

vaju neometano presjedanje. Modernizaciju pruge zajednički su financirali Grad Moskva, RŽD i Ministarstvo prometa Ruske Federacije.

Dana 10. rujna 2016. u 14 sati 28 vlakova na MCK-u pokrenuto je iz 14 stajališta,

čime je označeno službeno puštanje te željezničke pruge u promet. Ukupno na Moskovskoj kružnoj željeznici postoji 31 stajalište, a u 14 stajališta moguće je presjedanje na linije metroa. Najmanje vrijeme potrebno za presjedanje iznosi dvije minute, a najdulje 20 minuta, što ovisi



Siemensov vlak Lastočka stiže na stajalište Delovoj Centr

o udaljenosti perona na MCK-u i na linijama metroa. Vlakovi na MCK-u voze svakih šest minuta. Početkom 2018. planira se povećanje broja polazaka i slijed vlakova svake tri ili četiri minute, ovisno o dobu dana. Na MCK-u vlakovi voze od 5.50 do 0.30 sati, a petkom i subotom do 2.30 sati. Ukupno vožno vrijeme čitavim krugom pruge iznosi 84 minute. Prema odluci moskovskoga gradonačel-

nika Sergeja Sobjanina, u prvih 30 dana prometovanja vlakova na MCK-u vožnja je za putnike bila besplatna. Istodobno putnici su bili anketirani o vlastitim dojmovima i idejama za poboljšanje prijevoza. Ta mjera znatno je unaprijedila redovito prometovanje vlakova na MCK-u, pogotovo u pogledu voznoga reda te dizajniranja informacijskih sustava u stajalištima i u vlakovima. Svi vlakovi na MCK-u oprem-

ljeni su Wi-Fijem.

Prema predviđanjima, MCK-om će se 2020. koristiti oko 250 milijuna putnika godišnje, što znači da će pruga biti nešto manje opterećena od najopterećenijih linija metroa u glavnome gradu Rusije. U Moskvi se trenutno gradi i nova kružna linija metroa, koja će od središta grada biti udaljenija od MCK-a.

ALFA PENDULAR

PIŠE: Marijan Đurđek
FOTO: Marijan Đurđek

Najudaljenija željeznica jugozapadne Europe u odnosu na Hrvatsku jesu Portugalske državne željeznice (CP), koje danas posluju kao društvo s ograničenom odgovornošću pod nazivom Infraestruturas de Portugal (IP, S.A), nastalo spajanjem državnih tvrtki Rede Ferroviária Nacional (REFER, E.P.E) i Estradas de Portugal (EP, S.A.) na temelju Dekreta br. 91/2015 donesenog 29. svibnja 2015. s primjenom od 1. lipnja 2015. godine.

Željeznička mreža u Portugalu sastoji se od 2562 kilometra pruga, a od toga su elektrificirana 1633 kilometra. Specifična je zbog širine kolosijeka od 1668 milimetara.

Najkvalitetnija usluga u putničkom prijevozu ostvarena je prugom velikih brzina dužine 624 kilometra, koja od sjevera do kranjeg juga Portugala povezuje gradove Bragu, Porto, Lisabon i Faro i po kojoj prometuju nagibni vlakovi Alfa Pendular proizvedeni u suradnji tvrtki Fiat Ferroviaria, Adtranz i Siemens. Vozna brzina kojom voze vlakovi Alfa Pendular iznosi do 220 kilometara na sat. Osim tih vlakova postoji i niža kategorija vlakova, a to su Rápido Inter-Cidades (IC), međuregionalni i regionalni vlakovi. Postoji i kategorija vlakova IN - Internacional, odnosno vlak-hotel Španjolskih željeznica koji povezuje Lisabon i Hendaye u Francuskoj, Irun u Španjolskoj s Lisabonom te Lisabon i Madrid noćnim linijama.

Kolodvor Lisabon Santa Apolónia namijenjen je za odlazak vlakova prema sjeveru zemlje i međunarodne linije. Kolodvor Lisabon Oriente omogućuje vožnju vlakova prema jugu Portugala, dok je Cais do Sodré polazni kolodvor vlakova koji voze prema zapadu, uz rijeku Tejo do grada Cascais. Kada bi trebalo izdvojiti jednu od znamenitosti grada Lisabona, jedna od njih svakako bi bio čelični viseći most »25. travanj« (Ponte 25 de Abril), koji povezuje središnji Lisabon s južnom obalom rijeke



Portugalski Alfa Pendular



Lisabon-Padrão dos Descobrimentos, spomenik otkrićima

Tejo. Most je dug 2277 metara, otvoren je 6. kolovoza 1966., a od 1999., zahvaljujući donjoj platformi mosta s dvama kolosijecima, omogućuje prolazak vlakova. Gornja platforma sa šest prometnih trakova služi za promet cestovnih vozila.

Znamenitosti grada Lisabona jesu i

kolodvor Lisabon Oriente, u sklopu kojeg se nalazi trgovački centar Vasco da Gama, te Parque das Nações, iz kojega se pruža pogled na most Vasco da Gama, koji je s 12 kilometara dužine najduži u Europi. Ondje se nalazi i žičara koja posjetitelje vozi s jednog kraja parka na drugi ili do tornja Vasco da Gama.

SPEKTAKULARNI KOLODVOR

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



P očetkom lipnja otvoren je novi kolodvor Napulj Afragola, namijenjen vlakovima velikih brzina. Kolodvor su dizajnirali svjetski poznati arhitekti iz studija Zahe Hadid, a otvorili talijanski predsjednik vlade Paolo Gentiloni i drugi visoki dužnosnici iz vlade i talijanskih željezničkih poduzeća.

Izgradnja kolodvora trajala je dvije godine i koštala 60 milijuna eura. Kolodvorska zgrada na četiri kata duga je 400 metara i prostire se na tri hektra. Na njoj se nalaze dva spremnika za prikupljanje kišnice te dva solarna krova, koja mogu proizvesti 200 kW obnovljive energije.

U kolodvoru Napulj Afragola zaustavljat će se 36 vlakova dnevno, od kojih će polovinom upravljati Trenitalia, a polovinom NTV. Ti će vlakovi povezati Afragolu s većim gradovima na pruzi za vlakove velike brzine od Torina do Salerna, s tim da će vlakovi svakodnevno voziti u Veneciju i Reggio Calabria. No kolodvor nije dovršen. Po završetku druge faze, predviđenom za 2022., otvorit će se i dva perona za regionalne vlakove koji će se spajati na željeznicu Circumvesuviana. Kolodvor će postati i dijelom nove pruge za vlakove velike brzine Napulj – Bari.

VLAK PIVA

PIŠE: Ružica Stanić
IZVOR: lineas.net
FOTO: railwaygazette.com



B elgijski željeznički teretni prijevoznik Lineas organizirao je 13. lipnja prvu vožnju vlaka koji je pivo marke Jupiler preveo iz pivovare u Jupilleu u blizini Liègea do skladišta u Ninoveu. Dosada je pivo bilo prevoženo kamionima svakoga dana, a sada će vlakovi istu količinu prevoziti tri puta tjedno. Zbog toga će cestama godišnje voziti čak pet tisuća kamiona manje. Taj prelazak na održiviju vrstu prijevoza omogućen je suradnjom dionika iz različitih sektora: pivovare AB InBeva, maloprodajnog lanca Delhaizea, Lineasa, prijevoznog poduzeća Remitransa i Razvojne agencije Istočne Flandrije. Organizatori se nadaju da će taj pilot-projekt privući i druge partnere.

Uključeni smatraju da će »vlak piva« imati broje pozitivne učinke. Naime, rasteretit će promet na kružnoj cesti oko Bruxellesa, gdje teče većina prometa, ukupno će biti manje prometnih gužvi te će se smanjiti emisija ugljikova dioksida.

»Vlak piva« pohvalio je, među ostalima, flamanski ministar mobilnosti Ben Weyts:

—Kada partneri surađuju i razmatraju alternative otvorena uma, tisuće kamiona mogu biti uklonjene s naših cesta.

»VLAK« BEZ TRAČNICA

PIŠE: Ružica Stanić
IZVOR: rt.com
FOTO: mashable.com



U Kini je predstavljena nova vrsta javnoga prijevoza, koja bi se mogla opisati kao spoj vlaka, tramvaja i autobusa. Zovu ga »pametni autobus«, a službeni je naziv »autonomni željeznički brzi prijevoz« (ART). Riječ je o električnom vozilu nalik vlaku, s odvojitivim vagonima i akumulatorskom baterijom s kojom može voziti 40 km brzinom do 70 km/h, ali koje ne vozi po tračnicama nego ima kotače s gumama te vozi cestom. ART može voziti i sâm, bez vozača, jer je opremljen sensorima i sustavom za navođenje pomoću kojega mjeri dimenzije ceste te slijedi bijelu isprekidanu dvostruku liniju iscrtanu na kolniku (virtualnu prugu).

ART koji je pušten u svečanu vožnju 2. lipnja bio je dugačak 30 metara i imao tri vagona, koja mogu primiti tri stotine putnika. Vožnja je održana u gradu Zhuzhou (provincija Hunan), gdje bi prva linija ART-a trebala početi voziti sljedeće godine. Kineski proizvođač željezničkih vozila CRRC nudit će taj novi način prijevoza manjim kineskim gradovima u kojima ne postoji podzemna željeznica.

MIT POTKRIJEPLJEN NEZNANJEM

PIŠE: Ivana Čepulić
FOTO: Ivana Čepulić

Kao i mnogi drugi ljudi Iran sam dugo smatrala zemljom u koju nije sigurno putovati, ali pokazalo se da je to samo mit potkrijepljen neznanjem. S druge pak strane Iran su mi mnogi neizmerno hvalili, govoreći o njegovim ljepotama i nevjerojatnoj ljubaznosti i gostoljubivosti njegovih stanovnika. Kada sam se napokon odlučila za taj put, uvjerila sam se da je to zaista istina.

Moje je putovanje trajalo gotovo tri tjedna i proputovala sam prilično velik dio Irana, a između pojedinih gradova putovala sam vlakom i autobusom. Prvih nekoliko gradova koje sam namjeravala posjetiti dobro je povezano željeznicom pa sam iskoristila tu činjenicu da iskusim i putovanje vlakom, iako u Iranu postoje jako luksuzni međugradski autobusi koji su samo dvadesetak kuna skuplji od običnih.

Prvi grad koji sam planirala obići nakon slijetanja u Teheranu bio je Kašan. Imala sam dogovoren smještaj kod jednoga tamošnjeg *couchsurfera* pa o tome nisam trebala brinuti. Prihvatila sam njegovu ponudu da jedan njegov prijatelj dođe po mene automobilom u teheransku zračnu luku i odveze me do Kašana. Cijena baš i nije bila mala, ali ušteda vremena bila je znatna.

U Kašanu sam razgledala tri povijesne kuće – prekrasne vile iz 18. i 19. stoljeća u kojima su nekada živjeli bogati trgovci. U jednoj od njih bio je i *hamam*, odnosno javno kupalište. Kašan mi je bio polazište i dvaju zanimljivih izleta. Već sam prvoga dana posjetila nekoliko pustinjskih atrakcija, i to veličanstvenu džamiju-svetište u Aran va Bidgol, slanu pustinju i ostatke stare zemljane utvrde, a kao šećer na kraju došao je zalazak sunca na pješćanim dinama. Nakon toga u pustinji smo dobili i večeru, a kada se potpuno smračilo, nedaleko od nas moglo se čuti glasanje divljih deva koje je dopiralo kroz mrak.



Kolodvor u Kašanu

Sljedećega sam dana posjetila Fin, prvi u nizu divnih perzijskih vrtova na mojemu putovanju, nakon čega sam se uputila na još jedan neobičan izlet u selo Abjana. To pitoreskno, stepenasto građeno selo danas ima oko 2500 stanovnika, a jedno je od najstarijih kontinuirano nastanjenih mjesta u Iranu. Njegova su posebna obilježja stoljećima stare kuće s fasadama od crvene gline te narodne nošnje s cvjetnim uzorkom. Neke starije žene takvu nošnju nose i dandanas.

Vlak za Jazd kretao je rano ujutro pa sam onamo otišla taksijem kako ne bih zakasnila. Vožnja je koštala samo par kuna! Za ulazak u kolodvorsku zgradu bilo je potrebno pokazati putovnicu, a prethodne večeri isto je zahtijevao i službenik na šalteru za prodaju karata kada sam došla kupiti kartu. U čekaonici je bilo još putnika – jedan stariji par iz Njemačke, nekoliko

mladih Francuza i čitav jedan razred iranske djece s učiteljima. Vlak je bio vrlo moderan i udoban, poput bilo kojeg suvremenog vlaka u zapadnome svijetu. Osim toga svi su putnici dobili paketiće s užinom za put. Unutra su bili sok i nekoliko različitih vrsta kekca i krekerica, a svatko je dobio i malu bocu vode.

Nakon te ugodne vožnje stigla sam u Jazd. Tamošnji kolodvor, iako je imao prostranije čekaonice, imao je jednu sličnost s kašanskim – i ondje su me sa zida gledala bradata lica ajatolaha Homeinija i njegovog nasljednika na mjestu vrhovnoga vođe Irana, ajatolaha Alija Hameneija. Pričekala sam svojeg domaćina *couchsurfera* Rezu, koji je ubrzo stigao po mene svojim automobilom i odveo me do središta grada te se vratio na posao.

Sama sam se uputila u razgledanje toga nevjerojatnog grada starog više od 5000



Džamija u Komu



Drevni Perzepolis

godina. Njegovu staru jezgru čini labirint uličica s fasadama od gline, a njegova su najveća atrakcija tzv. vjetrohvati, tornjevi na zgradama koji izgledom podsjećaju na dimnjake, a služe za hvatanje zračnih struja. Pomoću toga drevnog „klima-uređaja“ hladnije zračne struje ulaze u kuću i rashlađuju je, a topli zrak diže se i izlazi iz kuće. Navodno se time postiže spuštanje temperature zraka za čak 15-ak stupnjeva.

U Jazdu sam posjetila i zoroastrijski Hram vatre. Ondje gori sveta vatra koju se neprekidno održava već 700 godina, a moguće je razgledati i zanimljivu izložbu o toj religiji koja je na iranskom tlu postojala prije arapskog osvajanja i islamizacije. U Iranu danas ima oko 25 000 zoroastrijaca, a Jazd je jedno od njihovih važnijih središta.

Put sam nastavila noćnim vlakom za Kerman. Bila sam pomalo zabrinuta jer je vlak

kasnio, a nije mi bilo jasno s kojeg će perona krenuti. Kada sam pokušala izići prema peronima, pokazali su mi da se vratim u čekaonicu i za mnom zatvorili vrata. Budući da Iranci u pravilu i ne govore engleski, nisam znala što se događa. No i drugi su putnici sjedili u čekaonici pa sam pretpostavila da je to normalno. Kada je napokon stigao moj vlak, do njega sam dobila službenu pratnju. To mi je bilo vrlo neobično, tim više što se radilo o naoružanoj osobi.

Ušla sam u svoj odjeljak u kojemu su već bili jedna žena srednjih godina, dvije djevojke i jedan mladić. Pomislila sam da su vjerojatno u rodu jer inače muškarac sigurno ne bi mogao biti smješten zajedno sa ženama. Kondukter nam je pregledao karte, a onda je prošao još jedan zaposlenik koji nam je podijelio kutijice s hranom i posteljину. Moji suputnici bacili su se na preslagivanje i sjedala su se začas pretvo-

rila u ležaje.

Moram priznati da se te noći baš i nisam naspavala. Ujutro je posteljina ponovno pokupljena, a počeo je i doručak. Naime, moji su suputnici sa sobom imali priličnu količinu hrane i uporno su me njome nudili. Njihovoj sam se ljubaznosti uspješno otihvala tek kada je vlak stigao u Kerman. Ondje mi je prije svega valjalo pronaći taksi i objasniti vozaču kamo da me vozi. Moji tamošnji domaćini domišljato su mi SMS porukom poslali svoju adresu napisanu perzijskim pismom pa sam je samo pokazala vozaču.

Kerman, Širaz, Isfahan pa dalje prema sjeverozapadu. Ostatak mogeg puta nije bio tako dobro povezan željeznicom pa sam nastavila autobusom, ali ono čime je podjednako dobro pokriven cijeli Iran nevjerojatna su gostoljubivost i ljubaznost njegovih stanovnika. U to sam se imala prilike uvjeriti na svakome koraku.

NAJBOLJI AMATERSKI PUHAČKI ORKESTAR HRVATSKE

PIŠE: Bruno Polansky
FOTO: Anita Nađ

Na smotri puhačkih orkestara Hrvatske održanoj u Novom Vinodolskom, u konkurenciji trinaest najboljih orkestara Hrvatske, Gradski puhački orkestar Hrvatskih željeznica Varaždin osvojio je prvo mjesto.

Nakon županijskih natjecanja puhačkih orkestara i proglašenja najboljih po županijama u Novom Vinodolskom organiziran je 31. Susret hrvatskih puhačkih orkestara. Na temelju propozicija Hrvatskog sabora kulture (HSK) pravo sudjelovanja na Susretu puhačkih orkestara imaju svi puhački orkestri koje predloži selektor regionalnih (županijskih) smotri u A i C kategoriji.

Smotra puhačkih orkestara Varaždinske županije održana je 30. travnja u Brezničkom Humu. Izbornik selektor Šime Vulelija proglasio je najbolje orkestre u Varaždinskoj županiji, i to u C kategoriji Puhački orkestar grada Ludbrega, a u A kategoriji Gradski puhački orkestar HŽ-a Varaždin. Svaki puhački orkestar na Susretu nastupa unutar jedne od triju kategorija koncertnog programa (A, B ili C). Orkestre u navedene kategorije svrstava Hrvatski sabor kulture prema preporuci Stručnog savjeta, pri čemu je A kategorija najzahtjevnija. Cjelokupni program treba biti sastavljen od skladbi s popisa koji je propisao Stručni savjet, a mora biti sastavljen od obvezne skladbe, jedne skladbe hrvatskog autora te jedne skladbe stranog autora. Skladbe moraju biti izvedene u cijelosti.

Susret je trajao dva dana, točnije 10. i 11. lipnja 2017., i na njemu je nastupilo 13 orkestara iz cijele Hrvatske s čak 500 sudionika. Nakon okupljanja orkestara i njihova mimohoda do Trga Ivana Mažuranića svi zajedno izveli su nekoliko skladbi. Susreti su otvoreni državnim himnom, a izveo ju je Gradski puhački orkestar HŽ-a Varaždin. U subotu i nedjelju orkestri su izvodili programe sa županijskih natjecanja. Varaždinski orkestar predstavio se skladbama »Cirkus



na kraju grada» Tomislava Uhljaka, »Armenian Dances« Alfreda Reeda i »Invictus« Philipa Sparkea. Nakon preslušavanja svih orkestara Stručno povjerenstvo koje su činili Robert Homen, Vanja Lisjak i Miro Saje odlučilo je da je Gradski puhački orkestar Hrvatskih željeznica Varaždin najuspješniji orkestar 31. Susreta hrvatskih puhačkih orkestara te da osvaja prvu nagradu u A kategoriji. Tvrtka EURO-UNIT Yamaha Music Hrvatska, ekskluzivni sponzor ovogodišnjeg Susreta, dodijelio je najuspješnijem orkestru *marching* bas bubanj YAMAHA. To je priznanje još jedno

u nizu koje je do sada osvojio taj orkestar na smotrama puhačkih orkestara Hrvatske. Da podsjetimo, godine 2006. u A kategoriji osvojio je treće mjesto, 2007. drugo mjesto, 2011. prvo mjesto, 2012. treće mjesto i 2013. treće mjesto. Ovom prilikom čestitamo svim članovima orkestra na izvrsnome nastupu i prezentaciji glazbe, posebno dirigentu orkestra prof. Darku Navoju, bez čijeg truda i zalaganja ne bi bilo toga prvog mjesta. To je najbolji poklon za rođendan orkestra jer je prošle godine proslavio 85. obljetnicu djelovanja.



FOTO: Branimir Butković



Na ulazu u kolodvor Zaprešić
FOTO: Branimir Butković