

ŽELJEZNIČAR

BROJ 855 || VELJAČA 2017.

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.

EU FONDOVI

»Zeleno svjetlo« za projekt
Zaprešić - Zabok

4

EU FONDOVI

Posebna regulacija prometa
između Dugog Sela i Križevaca

5

HŽ PUTNIČKI PRIJEVOZ

Pretplatne karte jeftinije
35 posto

18



HŽ INFRASTRUKTURA



Dugo Selo – Križevci
FOTO: Toma Bačić

IZDVOJENO

EU FONDOVI

»Zelena svjetlo« za projekt
Zaprešić - Zabok

4

EU FONDOVI

Posebna regulacija prometa
između Dugog Sela i Križevaca

5

EU FONDOVI

Radilo se i u zimskim uvjetima

6

RADOVI

Saniraju se usjeci u Istri

8

SIGURNOST

Kako je Andrija osvojio Europu

17

HŽ PUTNIČKI PRIJEVOZ

Pretplatne karte jeftinije 35 posto

18

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: Branimir Butković

ADRESA UREDNIŠTVA:

Zagreb, Mihanovićevo 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,

sredinom veljače Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture primilo je potvrdu JASPERS-a o pripremljenosti Modernizacije i elektrifikacije željezničke pruge Zaprešić – Zabok, još jednoga velikog projekta HŽ Infrastrukture, čiji prihvatljivi troškovi za sufinanciranje iz EU-ovih fondova iznose 80,8 milijuna eura. JASPERS je partnerstvo za tehničku pomoć u sklopu kojeg djeluju tri partnera (Europska komisija, Europska investicijska banka – EIB i Europska banka za obnovu i razvoj – EBRD) te putem njega zemlje korisnice dobivaju neovisan savjet u pripremi visokokvalitetnih velikih projekata koji će se sufinancirati iz dvaju EU-ovih fondova.

Potvrdom o pripremljenosti projekta napravljen je važan korak u proceduri odobravanja još jednoga strateškog projekta Republike Hrvatske, a Ministarstvo i HŽ Infrastruktura kao korisnik projekta nastavljaju s pripremom projekta i radom na njegovoj prijavi Europskoj komisiji za sufinanciranje. Ta vijest dodatan je poticaj našim nastojanjima da se ubrzaju aktivnosti vezane i uz ostale projekte obnove naše željezničke mreže putem EU-ovih fondova.

Aktivnosti na trenutačno najvećemu željezničkom projektu HŽ Infrastrukture u fazi radova sufinanciranom EU-ovim sredstvima, Rekonstrukciji postojećeg i izgradnji drugog kolosijeka pruge između Dugog Sela i Križevaca, provode se prema planu. Nakon izrazito hladnog siječnja izvođači su u veljači dočekali proljepšanje vremena te intenzivirali radove pa od 6. ožujka na toj dionici počinju i radovi koji će znatnije utjecati na tijek željezničkog prometa. Uvode se tzv. dnevni zatvori pruge od Vrbovca do Križevaca, i to od ponedjeljka do subote, što znači da će putnike prevoziti autobusi. Bili smo i na gradilištima i provjerili što je sve napravljeno.

Dobra vijest za sve one koji koriste željeznicu u prigradskome prijevozu stigla je zadnjeg dana mjeseca veljače. Naime, HŽ Putnički prijevoz i ZET potpisali su ugovor kojim od 1. ožujka cijene mjesečnih ZET-HŽPP karata pojeftinjuju 35 posto.

Sve ostale vijesti i zanimljivosti vezane uz događanja na željeznici koje smo zabilježili u ovome broju našega lista otkrijte sami.

glavni urednik lista "Željeznicar"

Ivan Kartelo



»ZELENO SVJETLO« ZA PROJEKT ZAPREŠIĆ – ZABOK

PIŠE: Martina Elizabeta Lovrić
FOTO: Korporativne komunikacije



Europska unija
Zajedno do fondova EU

Sredinom veljače Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture primilo je JASPERS-ovu potvrdu o pripremljenosti još jednoga velikog projekta, Modernizacije i elektrifikacije željezničke pruge Zaprešić – Zabok, čiji prihvatljivi troškovi za sufinanciranje iz EU-ovih fondova iznose 80,8 milijuna eura.

JASPERS je partnerstvo za tehničku pomoć u sklopu kojeg djeluju tri partnera (Europska komisija, Europska investicijska banka – EIB i Europska banka za obnovu i razvoj – EBRD) te putem njega zemlje korisnice dobivaju neovisan savjet u pripremi visokokvalitetnih velikih projekata koji će se sufinancirati iz dvaju EU-ovih fondova – Europskog fonda za regionalni razvoj i Kohezijskog fonda.

Potvrdom o pripremljenosti projekta napravljen je važan korak u proceduri odobravanja još jednoga strateškog projekta Republike Hrvatske, a Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture te HŽ Infrastruktura kao korisnik projekta nastavljaju s pripremom projekta i prijavom Europskoj komisiji za njegovo sufinanciranje.

Projektom će biti obuhvaćena dionica Zaprešić – Zabok tzv. zagorske pruge, koja inače vodi sve do Čakovca i regionalnog je karaktera (R201 Zaprešić – Bedekovčina – Čakovec). Dionica duga gotovo 24 km proteže se kroz dvije županije, Zagrebačku i Krapinsko-zagorsku.

U sklopu projekta poboljšat će se građevinski parametri pruge u skladu s projektiranom građevinskom brzinom od najviše 120 km/h. Pritom će se rekonstruirati pojedini lukovi na pruzi i izgraditi šest kilometara devijacija ili izmicanja osi postojeće trase. Pruga će se elektrificirati te će se rekonstruirati kolodvori Novi Dvori, Luka, Veliko Trgovišće i Zabok, što podrazumijeva izgradnju novih perona (korisne duljine najmanje 160 m), pothodnika,



nadstrešnica i parkirališta, rekonstrukciju kolodvorskih zgrada, razdvajanje kolodvora Zabok na putnički i teretni dio te izgradnju nove zgrade za smještaj signalno-sigurnosnih i telekomunikacijskih uređaja te ureda za izvršno osoblje u kolodvoru Zabok.

U stajalištima Pojatno, Kupljenovo i Žeinci bit će izgrađeni novi peroni, nadstrešnice i parkirališta. U kolodvorima i stajalištima bit će osiguran sustav videonadzora te audio i vizualnog obavještanja putnika. Na dionici će se ugraditi novi signalno-sigurnosni i telekomunikacijski uređaji te uređaji daljinskog upravljanja prometom kako bi se osigurali preduvjeti za brže, ali i sigurnije prometovanje vlakova.

Velike će promjene biti napravljene i na željezničko-cestovnim prijelazima (ŽCP-ima) kojih je trenutno 21. Tako će suvremenim automatskim osiguranjem i sintetičkim

popođenjem biti modernizirano 15 prijelaza, na ulazu u Zaprešić ŽCP će biti deniveliran izgradnjom cestovnog podvožnjaka koji je predmet drugog projekta što ga financiraju i vode Hrvatske ceste, četiri će prijelaza spojnim cestama biti preusmjerena na susjedne prijelaze, jedan će biti u potpunosti ukinut, a sve kako bi se uz povećanje dopuštene brzine prometovanja vlakova podigla i propusnost i razina sigurnosti na sjecištima pruge i cesta.

Također, izgradit će se potpuno nove pružne građevine kao što su četiri nova armirano-betonska mosta, i to Vučerna, Lužki potok, Črnc i Horvacka, te cestovni most Horvacka. Uz to radi odvodnje uredit će se 35 propusta i kanali te na mjestima gdje je to potrebno uporni/potporni zidovi. Po završetku modernizacije brzim vlakovima trebat će 50 posto, a putničkim 30 posto manje vremena za prelazak te dionice.

POSEBNA REGULACIJA PROMETA IZMEĐU DUGOG SELA I KRIŽEVACA

PIŠE: Korporativne komunikacije HŽI
FOTO: Toma Bačić, arhiva MMPI



Europska unija
Zajedno do fondova EU

U ponedjeljak 6. ožujka radovi na najvećem željezničkom infrastrukturnom projektu u Hrvatskoj, gradnji drugog kolosijeka između Dugog Sela i Križevaca, ulaze u novu fazu u kojoj će se zahvati intenzivno izvoditi između Vrbovca i Križevaca, a utjecat će i na tijek željezničkog prometa.

Razdoblje većih tzv. zatvora pruge počinje prvim zatvorom od 6. ožujka do 1. travnja između kolodvora Vrbovec i Križevci, i to od ponedjeljka do subote od 7.45 do 14.45 sati. Za to vrijeme na toj dionici putnike će prevoziti zamjenski autobusi.

Tijekom tih zatvora pruge gradit će se novi kolosijek, rekonstruirati postojeći kolosijek, uklanjati postojeće mostove i propuste te graditi nove. Također će se rekonstruirati kolodvori i stajališta te graditi nove pothodnike i perone s nadstrešnicama.

U drugoj fazi radova, u sljedećim mjesecima, uz dnevne zatvore, iznimno će se, radi izvođenja tehnološki složenijih zahvata, organizirati i zatvori pruge u trajanju od 12, 24, 48 odnosno 72 sata vikendom, odnosno od petka do ponedjeljka.

Među te tehnološki složenije zahvate spadaju primjerice prespajanje postojećeg i novoga kolosijeka, ugradnja skretnica, ugradnja privremenih mosnih konstrukcija, montaža nosača nadvožnjaka i prilagodba signalno-sigurnosnih uređaja.

Građevinski radovi na projektu rekonstrukcije postojećeg i izgradnje drugog kolosijeka na dionici Dugo Selo – Križevci započeli su u srpnju 2016., a završetak ove faze radova predviđen je krajem 2018. Nova dvokolosiječna pruga planira se pustiti u promet početkom 2020. godine. Projekt Dugo Selo – Križevci vrijedan je 1,5 milijardi kuna i sufinancira se s 85 posto EU-ovih sredstava.



Prikaz novog željezničkog kolodvora Dugo Selo



RADILO SE I U ZIMSKIM UVJETIMA

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Nadolazeće proljeće ide u prilog izvođačima radova na izgradnji pruge između Dugog Sela i Križevaca. Planirana se dinamika radova poštuje, a tome je pridonijela činjenica da su se radovi izvodili i tijekom zimskih mjeseci.

Radovi na rekonstrukciji postojećeg i izgradnji novog kolosijeka između Dugog Sela i Križevaca izvode se planiranim tempom. Iznadprosječno hladna zima s relativno malom količinom padalina činila je radne uvjete na gradilištima vrlo teškima, no radove nije zaustavila. Radovi ne stoje ni nakon zatopljenja, iako su na nekim mjestima otežani s obzirom na podzemne vode i blatni teren. Na samo nekoliko kilometara udaljenosti od kolodvora Vrbovec nalaze se četiri velika gradilišta na kojima se izvode intenzivni radovi. Angažirana je brojna mehanizacija, a glavninu radova izvode Hidroelektra niskogradnja d.d. i Dalekovod d.d.

Na dijelu nove trase, devijaciji dugačkoj 1200 metara ispred ulaza u kolodvor na pružnome nasipu, radi se na nekoliko lokacija. Započelo se s postavljanjem zaštitnog sloja, pobijaju se piloti i montiraju stupovi za zaštitu od buke. Duž cijele trase postavljeni su stupovi kontaktne mreže. Preko kanala Luka te potoka Luka i Lipnica grade se tri mosta. Na toj dionici gradi se i jedan nadvožnjak.

U kolodvoru Vrbovec tijekom tzv. zatvora pruge u noći s 25. na 26. veljače postavljani su novi portali kontaktne mreže. Sedam novih portala postavljeno je preko postojećih te preko gradilišta dvaju novih kolosijeka. Započeta je i prva faza iskopa budućeg pothodnika u kolodvoru.

Na nadvožnjaku (KR 8) uz groblje, na izlazu iz kolodvora angažiran je velik broj radnika. Uz nasip nadvožnjaka s obje strane pruge grade se i pristupne ceste.



Devijacija ispred Vrbovca

Betonski nosači postavljeni su na dio 146 metara dugačkog nadvožnjaka, a radovi su se približili pruži. Trenutačno radnici postavljaju teške cijevne skele kod dvaju stupišta i armature prve faze poprečnog nosača na upornjaku. Na nadvožnjaku se betonira i postavlja oplata poprečnog nosača upornjaka. Samo premošćivanje kolosijeka planirano je za travanj.

Na udaljenosti oko dva kilometra od

nadvožnjaka, pokraj jezera gradi se još jedan novi dio pruge. Uz radove na gradnji mosta Črncac maršrutni vlakovi dovoze materijal iz Botova i izravno ga istovaruju na gradilište.

Napredak na svim gradilištima vidljiv je iz mjeseca u mjesec. Do sada radovi gotovo da nisu utjecali na redoviti tijek željezničkog prometa, no uskoro će početi i radovi zbog kojih će zatvori pruge i prijevoz putnika autobusima biti neminovni.



Gradnja nadvožnjaka



Gradnja mosta na devijaciji



Kolodvor Vrbovec

SANIRAJU SE USJECI U ISTRI

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Radnici Pružnih građevina odnosno Poslovnog područja betonske i čelične konstrukcije sredinom srpnja prošle godine započeli su radove na sanaciji usjeka pokraj stajališta Hum u Istri i usjeka koji je 560 metara udaljen od kolodvora Lupoglav. Investitor radova jest HŽ Infrastruktura. Nakon kraće pauze tijekom zimskih mjeseci radovi su nastavljeni 26. siječnja i prema planu trebali bi biti dovršeni za četrdeset radnih dana.

Dubravko Lilek, voditelj ispostave Nadzornog središta Pula RJ-a HŽ Infrastrukture Zapad, ističe kako se uz radove na usjecima ove godine u sklopu održavanja planirani i antikorozivna zaštita čeličnog mosta Pazinčica i nadvožnjaka uz most, postavljanje zaštitne mreže na nekoliko usjeka, strojna regulacija pruge u duljini od 42 km, strojna regulacija 15 skretnica, strojno uređivanje zastorne prizme, zamjena 1600 pragova i drugo. Trenutačno se nastoji u što kraćem vremenu ishoditi početak radova u tunelu uz usjek Lupoglav. U tunelu je potrebno popraviti obloge tunela i sanirati procjeđivanje oborinske vode kroz reške obloge tunela. Na taj bi se način najbolje iskoristio trenutačni tzv. zatvor pruge od 7.50 do 14.40 sati između Boruta i Lupoglava.

Na gradilištu u Humu angažirano je pružno vozilo s dvama vagonima koje prema potrebi prevozi veliki i mali bager i iskopani materijal s kosina usjeka na odlagalište te dovozi sav potrebni materijal za radove. Radovi se izvode prema projektu što ga je izradio Institut građevinarstva Hrvatske d.d., a sanirani je usjek dugačak oko 200 m, s najvišom točkom od 40 m. Uz poslovođu Borisa Švaljeka na gradilištu je angažirano još devet radnika. Sanacija usjeka građenog prije 140 godina bila je neophodna zbog njegove dotrajlosti. Naime, stijene su se pod utjecajem oborina i smrzavanja istrošile, naročito lapor, a potporni zidovi od kamena su se pod pritiskom istrošenog materijala nagnuli i ispucali. Kosine usjeka



očišćene su od nestabilnih dijelova stijena i istrošenog materijala, a upotrebom hidrauličnog čekića na bageru u podnožju kosina usjeka izgrađen je prihvatni i radni prostor za održavanje te su ostvareni projektni nagibi kosina. Dijelom je rekonstruiran

kameni zid, a uz prugu je izgrađen 35 m dugački betonski zid. Izgrađeno je 30 m novoga odvodnog jarka od tipskih betonskih kanalicama, a po dijelu kosine usjeka postavljena je čelična mreža. Tijekom prošle godine realizirani su radovi vrijedni oko 1,5

milijuna kuna, a procijenjena vrijednost radova u ovoj godini iznosi oko 750 000 kuna. U navedenu cijenu nije uključen PDV. Radovi na redovitom održavanju usjeka pokraj kolodvora Lupoglav započeli su u veljači ove godine. S kosina usjeka uklanjaju se nestabilni dijelovi nakon čega će se postaviti zaštitna mreža. Veliki stijenski blokovi s pukotinama bit će usidreni i učvršćeni čeličnom užadi. Radove otežava činjenica da je na vrhu usjeka samo od metar do metar i pol zemljišta u vlasništvu HŽ Infrastrukture. S obzirom na konfiguraciju terena, na tom su gradilištu angažirana i četiri alpinista Pružnih građevina. Procijenjena je vrijednost tih radova 1,1 milijun kuna (bez PDV-a).

Povoljni vremenski uvjeti idu u prilog izvođačima radova i njihovu nastojanju da se sve obavi u zadanome roku.



NASTAVAK IZGRADNJE NOVIH PROPUSTA I MOSTOVA

PIŠE: Željka Mirčić
FOTO: Marin Košutić

Tijekom 2017. HŽ Infrastruktura nastavlja izgradnju novih propusta i mostova na magistralnim, regionalnim i lokalnim prugama. Planirana investicijska vrijednost ovog ciklusa Projekta obnove i osuvremenjivanja propusta i mostova na mreži pruga HŽ Infrastrukture d.o.o. iznosi oko 30 milijuna kuna. O planiranoj izgradnji novih propusta i mostova razgovarali smo s Marinom Košutićem, glavnim inženjerom za mostove i propuste iz poslovnog područja Upravljanja željezničkim infrastrukturnim podsustavima.

Krajem prošle godine završena je izgradnja novog propusta na izlazu iz kolodvora Novska u smjeru Okučana. S kojim mostovima i propustima HŽ Infrastruktura započinje investicijsko ulaganje u ovoj godini?

U nastavku ovoga investicijskog paketa nalazi se 10 mostova i propusta. Početak radova na svakom od tih objekata ovisi o postupku nabave, a prethodno o fazama pripreme tehničke dokumentacije i ishoda građevinske dozvole pa ne možemo precizno govoriti o samome početku radova. Važno je napomenuti to da su u vremenu kada razgovaramo, točnije krajem veljače, četiri propusta u postupku nabave, a za ostale je tehnička dokumentacija izrađena ili je u visokoj fazi pripremljenost. Građevinske su dozvole ili dobivene ili su u procesu ishoda. Očekujemo skori početak radova na propustu koji se nalazi na ulazu u kolodvor Slavonki Brod iz smjera Nove Gradiške, gdje su već ugrađeni provizorni mostovi te je smanjena vozna brzina vlakova.

Sve radove u ovome investicijskom ciklusu izvodit će Pružne građevine. Uslijedit će pokretanje postupka za izvođenje radova na preostalim mostovima i propustima iz ovoga investicijskog paketa, a u skladu sa zakonskim odrednicama koje omogućuju izravno ugovaranje s društvom kćeri,



Ugrađen provizorij kod Slavenskog Broda

odnosno s Pružnim građevinama.

Koji su konkretno mostovi i propusti u planu izgradnje tijekom ovog investicijskog ciklusa? Rekli ste da je u planu izgradnja novih objekata ne samo na magistralnim koridorima, već i na regionalnim odnosno lokalnim prugama.

Nastavljamo s radovima na magistralnom koridoru Novska – Tovarnik – državna granica. Osim navedenog propusta kod Slavenskog Broda, HŽ Infrastruktura u sklopu investicija planira zamjenu još pet dotrajalih mostova odnosno propusta na koridoru RH1, zamjenu mosta Moštanik kod kolodvora Kapanica-Beravci na magistralnoj pruzi Strizivojna-Vrpolje – Slavonki Šamac – državna granica s BiH te zamjenu mosta Graduša na magistralnoj pruzi Zagreb – Sisak – Novska kod kolodvora Sunja. U planu je izgradnja novog propusta kod kolodvora Budinščina na regionalnoj pruzi Zaprešić – Čakovec te novog propusta u

blizini Lepoglave na lokalnoj pruzi Varaždin – Golubovec.

Kao što sam već spomenuo, o točnome terminu početka radova ne možemo govoriti sa sigurnošću. Potpisivanje ugovora s izvođačem radova označit će i početak radova. Većina radova na izgradnji novih objekata izvodit će se u drugoj polovini ove godine. Nakon radova na propustu kod Slavenskog Broda koje sam spomenuo, uslijedit će radovi na novome propustu ispred ulaza u Novu Gradišku, radovi na izgradnji novog propusta kod Starog Petrova Sela te propusta na regionalnoj i lokalnoj pruzi, a što će ovisiti o završetku postupka nabave. U planu investicija za sljedeću godinu planirana je izgradnja novog mosta Šumetlica koji se nalazi neposredno iza kolodvora Nova Gradiška u smjeru Okučana. Novoizgrađeni propust zamijenit će postojeći čelični most na dvokolosiječnoj pruzi koji se dijelom nalazi nad suhim koritom i za HŽ Infrastrukturu je nepotreban trošak održavanja. Izgradnja tog mosta planirana je u skladu sa smjerni-



Stari most Sumetlica

camu Hrvatskih voda i novom regulacijom vodotoka.

Na koji će se način izvoditi radovi? Ima li nekih specifičnosti u izvođenju radova?

Radovi na izgradnji novih propusta i mostova izvodit će se ispod provizornih mostova te će se na taj način omogućiti normalan tijek željezničkog prometa do kraja radova. Naravno, tijekom radova bit će smanjena brzina prometovanja vlakova preko provizorija. Izuzetak će biti vikendi kada će se postavljati odnosno demontirati provizorni mostovi. Izradit će se nove

armiranobetonske konstrukcije s tehničkim karakteristikama potrebnima za izradu određenog mosta odnosno propusta.

Jedna od specifičnosti tih radova jesu radovi na izgradnji novog mosta Moštanik. Glavni je projekt gotov, tehnička dokumentacija u završnoj je fazi, a nakon što budu izdane građevinske dozvole, odnosno prije početka radova, morat će biti izvedena sva potrebna arheološka istraživanja u skladu s posebnim uvjetima koje je izdalo Ministarstvo kulture.

Koji je sljedeći investicijski ciklus HŽ Infrastrukture koji se odnosi na izgradnju novih

mostova i propusta?

Investicijski će ciklus biti nastavljen nakon što bude usvojen dugoročni plan investicija. Više o tome moći ćemo govoriti nakon što bude usvojen Plan investicija za razdoblje do 2021. godine. U ovome investicijskom ciklusu većina radova izvodit će se na frekventnom međunarodnom prometnom koridoru Novska – Tovarnik – državna granica, a namjera nam je tim radovima i izgradnjom novih objekata omogućiti povećanje vozne brzine vlakova, a dodatno će se povećati i razina sigurnosti prometa.

OPATIJA-MATULJI – KOLODVOR SLAVNE PROŠLOSTI

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

U kraljevsku čekaonicu kolodvora Opatija-Matulji vlakom su stizali carevi, a između kolodvora i pet kilometara udaljene Opatije od 1908. vozili su električni tramvaji. Svojim izgledom kolodvorska zgrada i njezin okoliš i danas svjedoče o tim slavnim danima.

U kamenu ploču na kolodvoru Opatija-Matulji vrlo precizno uklesana je nadmorska visina od 212,986 metara. Kolodvor Opatija-Matulji sudbinski je vezan uz pet kilometara udaljeno elitno turističko odredište, a priča je započela gradnjom pruge Pivka (nekada Sveti Petar) – Šapjane – Matulji – Rijeka kao kraka magistralne pruge Beč – Ljubljana – Trst. Ta 55 km dugačka pruga u promet je puštena 1873. godine, a u Matuljima je izgrađena impresivna kolodvorska zgrada s velikim prostorom za prihvat putnika i posebnom kraljevskom čekaonicom. Bečko Društvo južnih željeznica započelo je s razvojem Opatije kao elitnoga turističkog odredišta, a uz ostalo spomenuto je društvo izgradilo današnje hotele »Kvarner« i »Imperial«. Budući da je u kratkome vremenu u Matulje vlakom stiglo nekoliko kraljeva, kraljica, prijestolonasljednika, Opatija je postala elitno turističko odredište. Na početku putnike su od Matulja do Opatije prevozile poštanske kočije. Od 1908. ta su dva grada bila povezana električnim tramvajem koji je vozio sve do 1933.

Kolodvor Opatija-Matulji i danas je, iako daleko od svojih najboljih dana, nedvojbeno jedna od najljepših kolodvorskih zgrada u Hrvatskoj. Kolodvor je pod ingerencijom Antuna Kanića. Kao prometnik u Šapjanama radio je do 2005., a dvije godine poslije postao je šef toga kolodvora. Uz Šapjane pod njegovom su nadležnošću i kolodvori Jurdani te Opatija-Matulji.

U Opatiji-Matuljima radi se u dvije smjene, od 7 do 15 i od 15 do 23 sata. Uz tri prometnika iz Rijeke u kolodvor prema potrebi dolazi skretničar. U stvari, on je tamo gotovo



svakodnevno jer je u kolodvoru garažirano ETP-ovo vozilo. Naime, svakodnevni izlasci ETP-ovih radnika na teren zahtijevaju ručno okretanje skretnica.

U kolodvoru Opatija-Matulji osam je stanova, i to šest na prvom i drugom katu te dva u prizemlju. U njima uglavnom žive umirovljeni željezničari. Premda Turistička zajednica

grada Opatije financijski potpomaže kupnju ukrasnog bilja, za lijepo uređen cvjetnjak uz kolodvorsku zgradu i njezin okoliš ipak je najzaslužnija Frančiska Iskra. Gospođa Fani, umirovljena željezničarka, već tri desetljeća s puno ljubavi brine o izgledu okoliša.

Kolodvorska zgrada, u sklopu koje je i kraljevska čekaonica, čeka bolje dane.



Kraljevska čekaonica



Prostor putničke blagajne



Antun Kanić, Mihaela Knežić, Damir Vivod, Stjepan Čerina, Damir Matijašević

Premda ju je načeo zub vremena, izgradnja drugog kolosijeka, modernizacija i obnova dionice pruge Škrljevo – Rijeka – Jurdani, čije je projektiranje u tijeku, zgradi će vratiti stari sjaj.

Kroz kolodvor svakodnevno prolaze dva para međunarodnih vlakova. Karte prodaju prometnici i mjesečno se realizira prihod od oko 15 000 kuna.

Nakon temeljitih priprema u teretnome prijevozu početkom ožujka tvrtka RCC počinje voziti kontejnerski vlak između Austrije i Rijeke. Kompoziciju dugačku 500 m vući će dvije lokomotive, a zbog uspona od 25 promila između Jurdana i Opatije-Matulja iza kompozicije bit će i potiskivalica. Prema voznome redu, vozit će tri para teretnih vlakova tjedno. Željezničari

to vide kao ohrabrujuću najavu oživljavanja te relacije, a Antun Kanić ističe kako je maksimalna dopuštena masa kompozicija od 1400 tona dovoljna za te vlakove:

„Riješit ćemo problem duljine kolosijeka od 420 m u Šapjanama, a nas veseli svaki novi teret. Najsretniji bismo bili da vozi trideset vlakova dnevno i da radimo bez prekida.“

MALI KOLODVOR S VELIKIM OPSEGOM TERETNOG PRIJEVOZA

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

U relativno malome željezničkom kolodvoru Osijek Donji Grad, udaljenom samo tri kilometra od glavnoga željezničkog kolodvora, obavlja se četvrtina ukupnoga opsega teretnog prijevoza na području Regionalne jedinice HŽ Infrastrukture Istok.

Od glavnoga željezničkog kolodvora u Osijeku kolodvor Osijek Donji grad udaljen je samo tri kilometra. Mala smeđa kolodvorska zgrada nikako ne odaje dojam da se u tome kolodvoru obavlja doista velik posao, točnije četvrtina ukupnog opsega teretnog prijevoza na području Regionalne jedinice HŽ Infrastrukture Istok. Na ulazu u prometni ured, uz stare uređaje na prvi se pogled mogu uočiti kalendari više željezničarskih sindikata. Zanimljivo je kako je dvanaest radnika raspoređeno u četiri sindikata.

Uz šefa kolodvora Željka Sudarića u Osijek Donjem gradu radi još pet prometnika i šest skretničara. Radi se na dvanaest kolosijeka, a slično kao i u Čakovcu, skretničari postavljaju skretnice iz bloka, odnosno rade kao skretničari postavnici. Radno vrijeme kolodvora organizirano je s prekidom od 19.45 do 5.30 sati. Šef kolodvora Osijek Donji grad mjerodavan je i za kolodvore Dalj i Erdut te nezaposjednute kolodvore Sarvaš i Nemetin, koji je vezan uz Luku Tranzit Osijek d.o.o.

Tijekom 2016. na području kolodvora Osijek Donji grad jedan od najvećih korisnika usluga željezničkoga teretnog prijevoza jest Luka Tranzit Osijek d.o.o. koja je prevezla 235 000 tona tereta. Na tome području korisnici teretnog prijevoza su i Tvornica šećera Osijek d.o.o., INA i HEP. Nekoliko korisnika prevozi i velike količine starog željeza.

U konkurenciji autobusa i tramvaja relativno je mali broj putnika koji vlak koriste kao prijevozno sredstvo u gradsko-prigradskom prijevozu. No s obzirom na činjenicu kako se u neposrednoj blizini kolodvora nalazi čak šest srednjih škola, željeznica je odličan



Željeznički kolodvor Osijek Donji Grad

izbor za učenike koji putuju iz udaljenijih mjesta. Veza prema Našicama koja uključuje kolodvore Bizovac, Košku, Josipovac i više stajališta funkcionira odlično. Radnim danom vlakom koji u Osijek Donji grad stiže u 7.30 sati stiže stotinjak putnika, većinom učenika. Druga je relacija prema Erdutu.

Tijekom brojnih razgovora sa željezničarima koji rade u izvršnoj službi primijetio sam kako vrlo precizno bilježe datume koji se odnose na zapošljavanje, kasnije premještanje ili napredovanje u službi. Zanimljivo je to da je Željko Sudarić jedan od rijetkih kojemu to nije jača strana. Uz malo truda ipak smo uspjeli reproducirati njegov radni put. Na željeznici se zaposlio 1987. godine. Za prometnika se autorizirao u Dardi, a potom je radio kao prometnik u Josipovcu. U Osijek Donji grad došao je raditi prije 21 godinu, a dužnost šefa kolodvora obnaša zadnjih šest godina.



Željko Sudarić

NADZIREMO SVE GRAĐEVINSKE KAPACITETE

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Vinkovačka nadzorna grupa brine o sigurnosti građevinskog segmenta pruga istočne Hrvatske, odnosno na onoj najsvremenijoj od Vinkovaca do Tovarnika i na lokalnoj pruzi od Vinkovaca do Županje.

Krešimir Rajković, voditelj Nadzorne grupe Vinkovci, pripadnik je posljednje generacije učenika koja se školovala za zanimanje tehničar održavanja pruge. Počeo je raditi odmah po završetku srednjoškolskog obrazovanja 1991. i, osim vremena provedenog u Hrvatskoj vojsci, na poslovima održavanja pruge radi punih dvadeset i pet godina. Njemu, kao i mnogim Vinkovčanima, obiteljska je tradicija u velikoj mjeri odredila buduće zanimanje. Njegov djed Josip Matić radio je u vinkovačkoj ložionici, mama Dragica radila je u ZOP-u Vinkovci, a posao na željeznici odrađivala su i njegova dva ujaka te stric.

Stariji željezničari nadzorne grupe pamte pod nazivom ZOP, a prema posljednjoj organizaciji, u sastavu Građevinskog sektora Regionalne jedinice HŽ Infrastrukture Istok osam je nadzornih grupa. Djelatnost nadzorne grupe jest održavanje skretnica, pružnog pojasa i svih pratećih objekata uz prugu, propusta, perona i željezničko-cestovnih prijelaza. Krešimir Rajković ističe kako je posao njegova nadzorništva sve što je vezano uz građevine u pružnome pojasu:

„Mi nadziremo sve kapacitete. Osim mene u Nadzorništvo rade još dva pomoćnika, osam tehničara specijalista i tri ophodara pruge. Naše nadzorništvo objedinjuje pet nekadašnjih pružnih odsjeka. Pokrivamo isti teritorij kao i za prijašnjih organizacija, ali uz manje ljudi. Nekada smo imali do 50 zaposlenih.

Koja su sve željeznička postrojenja pod vašom kontrolom?



Krešimir Rajković

„Kontroliramo siguran tijek prometa na najsvremenijoj pruzi od Vinkovaca do Tovarnika, na kojoj su dopuštene vozne brzine od 160 km/h, a nadziremo i prugu Vinkovci – Županja na kojoj je dopuštena brzina trostruko niža. Brinemo o 100 kilometara kolosijeka, od čega su 32 kilometra elektrificirana, a uz to brinemo i o 29 kilometara jednokolosiječne pruge. U kolodvorima i stajalištima brinemo o 44 kilometra kolosijeka. Kontroliramo 154 jednostruke skretnice i 29 UDK skretnica, takozvanih englezerica, 60 propusta, 38 željezničko-cestovnih prijelaza, nadvožnjak, nathodnik... Nadam

se da nisam izostavio nešto.

U kakvom su stanju pruge na ovome području?

„Stanje »naših« pruga relativno je dobro i omogućuje siguran tijek prometa. Ljudi nemamo dovoljno. Ovdje rade stariji, iskusni radnici, a nitko mlađi odavno nije zaposlen. Odlično surađujemo s jedinicama SIT i ETP. To je zapravo jedini način jer mi smo odgovorni za sigurnost građevinskog segmenta sustava, a to je tek jedan od segmenta odgovornih za siguran tijek prometa.

KAKO UNAPRIJEDITI UPRAVLJANJE SIGURNOŠĆU

PIŠE: Tomislav Petanović
FOTO: Oskar Pigac



Sufinancira Europska unija
Instrument za povezivanje Europe

HŽ Infrastruktura sudionik je EU-ova projekta »Jačanje suradnje između upravitelja željezničke infrastrukture radi boljeg upravljanja sigurnošću« u kojemu sudjeluje 12 upravitelja željezničke infrastrukture. Vrijednost je projekta 178 345 eura i u cijelosti se financira iz Instrumenta za povezivanje Europe (*Connecting Europe Facility – CEF*).

Cilj je projekta unaprjeđenje sustava upravljanja sigurnošću upravitelja infrastrukture u zemljama EU-a. U sklopu projekta određeni su parovi/skupine među upraviteljima infrastrukture koji sudjeluju u projektu, a koji će organizirati međusobne posjete svojih stručnjaka za sustav upravljanja sigurnošću, pri čemu će razmijeniti iskustva o sigurnosnim procesima i sigurnosnoj kulturi prema unaprijed i detaljno razrađenim područjima interesa.

Sporazum o dodjeli bespovratnih sredstava za taj projekt potpisan je 16. prosinca 2016., a potpisali su ga Europska komisija i Network Rail Infrastructure Limited UK, upravitelj željezničke infrastrukture u Ujedinjenom Kraljevstvu, u svojstvu koordinatora. Svi ostali sudionici, odnosno upravitelji infrastrukture iz Austrije, Belgije, Hrvatske, Francuske, Irske, Italije, Poljske, Rumunjske, Švedske, Španjolske i Nizozemske, imaju ulogu korisnika koji su opunomoćili Network Rail Infrastructure Limited UK kao upravitelja za zastupanje i koordinaciju. Vrijednost je projekta 178 345 eura i u cijelosti se financira iz Instrumenta za povezivanje Europe.

CEF je instrument za razdoblje od 2014. do 2020. namijenjen ulaganju u infrastrukturne prioritete Europske unije u području prometa, energetike i digitalne tehnologije. Osmišljen je u svrhu jačanja i modernizacije trenutne mrežne infrastrukture na području Europske unije. Također utvrđuje uvjete, načine i postupke pružanja europske financijske potpore za transeuropske mreže kako bi potporu dobili projekti od zajedničkog intere-



sa. Razdoblje provedbe je 12 mjeseci.

U ovome projektu HŽ Infrastrukturu predstavljat će stručnjaci iz organizacijske jedinice Poslovi upravljanja sigurnošću, a njihovi partneri bit će stručnjaci iz Infrabela NV-a iz Belgije i CFR-a iz Rumunjske. Predstavnicima CFR-a posjetit će HŽ Infrastrukturu u razdoblju od 25. do 27. travnja, a uzvratni posjet bit će organiziran od 18. do 20. srpnja. Također,

predstavnicima HŽ Infrastrukture posjetit će Infrabel NV od 16. do 18. svibnja, a njegovi predstavnici posjetit će HŽ Infrastrukturu od 22. do 24. svibnja.

Završna konferencija održat će se u studenome 2017. u Londonu, gdje će svi sudionici projekta prezentirati svoj rad na projektu te način na koji će prikupljena iskustva i informacije doprinijeti poboljšanju njihova sustava upravljanja sigurnošću.

KAKO JE ANDRIJA OSVOJIO EUROPU

PIŠE: Sanja Paić

FOTO: Global Road Safety Film Festival



Na Svjetskom filmskom festivalu o sigurnosti na cestama, koji je od 21. do 22. veljače održan u Ženevi, film »Sigurno s Andrijom na putu do škole«, koji je nastao u sklopu projekta »Implementacija mjera za povećanje sigurnosti najranjivijih sudionika u prometu na željezničko-cestovnim prijelazima« čiji je nositelj Fakultet prometnih znanosti, a HŽ Infrastruktura partner, nagrađen je prvom nagradom u kategoriji najboljeg filma iz Europske unije.

Kamera? Ide. Ton? Ide. Akcija! Tako započinje gotovo svako snimanje filma. Ovo je priča o malo drugačijem filmu.

Ekonomski komisija UN-a za Europu (UNECE) ove godine obilježava 70. obljetnicu i tim povodom bila je domaćin Svjetskog filmskog festivala o sigurnosti na cestama (*Global Road Safety Film Festival*). Radi se o festivalu kratkog filma. Stil i način prezentacije nisu zadani te se podržava i poštuje umjetnička sloboda. Zadane su samo teme koje se odnose na sigurnost u prometu: »Ne vozi prebrzo«, »Ne vozi pod utjecajem alkohola ili droga«, »Zašto je važna kvalitetna kaciga ili sigurnosni pojas«, »Kako zaštititi djecu na cesti«, »Prevenција ometanja u vožnji« i »Multimedijске inovacije u obrazovanju«.

Prvog dana festivala prikazani su svi prijavljeni filmovi. Seleksijski odbor sastavljen od uglednih stručnjaka iz područja prometa i sigurnosti u prometu odabrao je filmove koji su ušli u uži izbor. Drugoga dana na službenoj projekciji festivala prikazani su izabrani najbolji filmovi te dodijeljene nagrade.

Glavnim žirijem predsjedao je Jean Todt, posebni izaslanik glavnog tajnika UN-a za cestovnu sigurnost, dok su ostatak žirija činili Christian Friis Bach, izvršni tajnik UNECE-a; Zeid Ra'ad Al Hussein, visoki povjerenik UN-a za ljudska prava; Luc



S lijeva na desno: Violeta Bulc, Danijela Barić, Sophie Corret

Besson, poznati francuski filmski redatelj (»Leon«, »Veliko plavetnilo«, »Peti element«); Michelle Yeoh, glumica, partnerica James Bonda 007 u filmu »Sutra nikad ne umire«; Jean Reno, glumac, poznat po ulozu u filmu »Leon«, te Thomas Bach, predsjednik Međunarodnog olimpijskog odbora.

Među 232 prijavljena filma edukativni video »Sigurno s Andrijom na putu do škole« (*Safe with Andrew on the way to school*) nagrađen je u kategoriji najboljeg filma iz Europske unije. Nagradu je voditeljici projekta dr. sc. Danijeli Barić s Fakulteta prometnih znanosti uručila Violeta Bulc, povjerenica Europske komisije za promet.

Film predstavlja moćan alat za prenošenje važnih poruka. Poznato je kako ljudi sve manje čitaju, a sve više gledaju. Film je vrlo važna sastavnica popularne kulture koja utječe na ljude u kratkome vremenu, na osobna uvjerenja i ponašanja, kako zbog kreativnosti sadržaja tako i zbog sve većeg utjecaja masovnih medija.

Kada je u pitanju sigurnost prometa, film može igrati vrlo važnu ulogu u podizanju razine svijesti o opasnostima. Može pomoći u smanjenju broja nesreća, doprinoseći prometnoj kulturi uvođenjem odgovarajućih pravila ponašanja u prometu. Upravo zbog toga, a kao nadopuna već postojećem edukativnom materijalu akcije »Vlak je uvijek brži«, izrađen je video namijenjen za prikazivanje djeci nižih razreda osnovne škole u kojemu se već dobro prihvaćeni Andrija našao u glavnoj ulozi. Prateći njegove upute djeca uče o opasnostima te o tome kako ostati siguran u prometu. Video je nastao na hrvatskome jeziku, a za potrebe festivala preveden je na engleski jezik.

Izrada edukativnih videomaterijala samo je jedna od brojnih aktivnosti koje se provode u sklopu projekta u cilju promjene neprihvatljivih obrazaca ponašanja sudionika u prometu i povećanja razine svjesnosti o posljedicama rizičnoga ponašanja na željezničko-cestovnim prijelazima. Sretni smo i ponosni na to da je naš Andrija pronašao put i osvojio Europu. Sada je vrijeme da krene i u svijet.

PRETPLATNE KARTE JEFTINIJE 35 POSTO

PIŠE: Ivana Čubelić
FOTO: Mihaela Tomurad Sušac

Utorak 28. veljače potpisan je ugovor između HŽ Putničkog prijevoza i ZET-a kojim od 1. ožujka cijene mjesečnih ZET-HŽPP karata pojeftinjuju 35 posto.

Na konferenciji za novinare bili su nazočni gradonačelnik Zagreba Milan Bandić, Uprava-direktor HŽ Putničkog prijevoza Robert Frdelja, voditeljica Podružnice ZET-a Ljuba Romčević-Žgela, predsjednica Uprave Zagrebačkog holdinga Ana Stojić Deban, direktor Prodaje i marketinga HŽPP-a Tomislav Šabić i njihovi suradnici.

Prije potpisivanja Ugovora o poticanju integriranog prijevoza putnika primjenom nove cijene zajedničke opće, učeničke, studentske i umirovljeničke karte, karte za invalidne osobe i socijalne pretplatne karte ZET-HŽPP gradonačelnik Bandić istaknuo je:

Više od 43 000 pokaza kupljeno je u 2016. u prigradskome prijevozu. Mi računamo na to da ćemo ih smanjenjem cijena prodati barem dvostruko više, odnosno da ćemo se približiti broju od 100 000 prodanih karata. Mnogostruki su učinci tog poteza – građani će radničke i đачke pokaze plaćati manje, smanjit će se opseg prometa osobnim automobilima u gradu Zagrebu, treći je ekološki aspekt, a odgovorni smo i za dnevne migracije građana iz okolice u naš grad Zagreb. Zahvalan sam na razumijevanju i strpljenju, ponajprije naših sugrađana i kolega iz HŽPP-a.

S obzirom na konkurentnost željezničkog prijevoza na području grada Zagreba, Frdelja je rekao:

Nadam se da će nove, povoljnije cijene karata, uz nove vlakove koji voze u gradsko-prigradskome prijevozu i novi moderan sustav prodaje karata, zaista pridonijeti povećanju broja putnika i popularizaciji integriranog prijevoza.



Ljuba Romčević-Žgela, Robert Frdelja i Milan Bandić



Sudionici konferencije za novinare

U cilju razvoja integriranog prijevoza grada Zagreba i njegove šire okolice mjesečne opće karte koje su koštale 609 kuna od 1. ožujka koštat će 400 kuna, a mjesečne učeničke, studentske i umirovljeničke karte, mjesečne karte za invalidne osobe i socijalne pretplatne karte umjesto 309 koštat će 200 kuna. Cijene godišnjih pretplatnih karata bit će snižene 10 posto za jednokratno plaćanje te će iznositi 4320 kn za godišnje opće karte odnosno 2160 kn za godišnje karte ostalih kategorija. Nove cijene karata primjenjuje se u admin-

istrativnim granicama Grada Zagreba ograničenima željezničkim stajalištima Podsused, Mavračići, Odra i Sesevski Kraljevec, a karte će se kupovati na prodajnim mjestima ZET-a.

Putnici koji su kupili mjesečnu kartu za ožujak ili godišnju kartu ostvaruju pravo na povrat novca u iznosu razlike u cijeni. Karte po sniženim cijenama bit će dostupnije svim korisnicima koji u dnevnim migracijama koriste željeznički, tramvajski i autobusni prijevoz.

RUMOBIL – PROJEKT ZA POTICANJE RAZVOJA RURALNIH PODRUČJA



PIŠE: Ivana Čubelić
FOTO: Ante Klečina

U središnjici HŽ Putničkog prijevoza u Zagrebu 1. veljače održana je dodjela nagrada za elektroničku pozivnicu za posjet gradu Ozlju u sklopu projekta RUMOBIL. Uvođenjem posebnih vlakova sa zagrebačkoga na ozaljsko područje HŽ Putnički prijevoz doprinijet će poboljšanju ruralne mobilnosti i razvoju kontinentalnoga turizma Karlovačke županije.

RUMOBIL je projekt razvoja ruralne mobilnosti u europskim regijama, čiji su ciljevi izrada pilot-aktivnosti za povezivanje slabo naseljenih područja s većim čvorištima, izrada RUMOBIL-ove strategije kojom se regijama središnje Europe predlažu inovativni i primjenjivi pristupi javnom prijevozu te primjena RUMOBIL-ove strategije u osam partnerskih regija putem poboljšanja prometnih planova. Projekt je sufinanciran sredstvima Europskoga fonda za regionalni razvoj, a HŽ Putnički prijevoz jedan je od partnera projekta.

U sklopu projekta bio je otvoren natječaj za izradu elektroničke pozivnice za posjet gradu Ozlju, kojom se promiče kulturni i turistički razvoj Ozlja i njegove okolice omogućavanjem kvalitetnijega javnog prijevoza vlakom.

Na temelju suradnje s Gradom Ozljem i ostalim partnerima u projektu, HŽ Putnički prijevoz provest će pilot-aktivnost uvođenja posebnih vlakova sa zagrebačkog na ozaljsko područje. Planira se organizacija vožnji 35 posebnih vlakova od ožujka 2017. do kolovoza 2018., koji će voziti na manifestacije u ozaljski kraj.

Uz zahvalu sudionicima natječaja i partnerima u projektu gradonačelnica Ozlja Gordana Lipšinić istaknula je:

„Za nas projekt RUMOBIL i očekivanih 35 posebnih vlakova koji nam u Ozalj trebaju dovesti nove ljude znače veliku priliku za



Predstavnici Ozlja, HŽPP-a i dobitnici nagrada

KRAJNI CILJ OVOGA PROJEKTA JEST DA SE POBOLJŠA RURALNA MOBILNOST I DA SE DEPOPULIRANI KRAJEVI NA BOLJI I INOVATIVNIJI NAČIN POVEŽU S VEĆIM SREDIŠTIMA.

realizaciju onoga što već dulje pripremamo, odnosno da naš prekrasni kraj prikažemo i široj javnosti. Krajnji cilj ovoga projekta jest da se poboljša ruralna mobilnost i da se depopulirani krajevi na bolji i inovativniji način povežu s većim središtima, a mi ćemo se nastaviti truditi da to opravdamo i doprinesemo projektu aktivnostima koje će se događati na našem području.

Na dodjeli nagrada koordinator za EU-ove fondove Renato Humić iz HŽ Putničkog prijevoza rekao je:

„Prije dvije godine u suradnji s kolegama iz istočne Njemačke i Programa transnacionalne suradnje Središnja Europa 2014. – 2020. (*Interreg Central Europe*) okupili su se partneri iz sedam zemalja s kojima smo osmislili kako poboljšati mobilnost i smanjiti depopulaciju u ruralnim područjima. U sljedeće tri godine, odnosno do svibnja

2019., s budžetom od 2,6 milijuna eura partneri u projektu izradit će studije s mjerama pomoću kojih će se poboljšati mobilnost stanovništva, a jedna je od pilot-aktivnosti i uvođenje posebnih vlakova za ruralna područja. Mi smo odabrali ozaljsko područje jer Ozalj sa svojim ljepotama ima dovoljno mogućnosti za ponudu i privlačenje velikoga broj posjetitelja. Time ćemo potaknuti putnike da dolaze na ozaljsko područje, a mlade ljude, obiteljsko-poljoprivredna gospodarstva, malo poduzetništvo i obrte da ostanu na ovom području.

Prvu nagradu na natječaju osvojili su Martin Peranović i Tea Pavić, kojima su uručeni vaučeri za dva noćenja s doručkom za dvije osobe u Hostelu »Ozalj« u Jaškovu i povratno putovanje u 1. razredu vlaka za dvije osobe. Drugu nagradu osvojili su Eva Milković i Hrvoje Zalukar, a treću nagradu Marija Marušić.

BOLEST MI NE OTEŽAVA POSAO

PIŠE: Ivana Čubelić
FOTO: Ivana Čubelić

Pratitelj W1 i Bc vagona Krunoslav Lovreković jedan je među četiri posto bolesnika u Hrvatskoj koji bubrežnu funkciju liječi peritonejskom dijalizom. Krunoslav je jedini koji dijalizu obavlja i na radnome mjestu – u međunarodnim noćnim vlakovima.

Nakon 23 godine radnog staža na željeznici Krunoslav zadnjih pet godina radi u HŽ Putničkom prijevozu kao pratitelj W1 i Bc vagona u noćnim vlakovima na relacijama Zagreb – München – Zagreb i Zagreb – Zürich - Zagreb. Dok putnici mirno spavaju, Krunoslav u zasebnome odjeljku obavlja peritonejsku dijalizu, postupak koju mu je neophodan nakon što mu je prije godinu dana dijagnosticirana specifična upala bubrega IgA nefropatija.

Prije šest godina Krunoslav je osjetio prve zdravstvene probleme, no prošle godine problemi su kulminirali:

„Dok sam proljetos kod kuće cijepao drva, osjetio sam da jednostavno više ne mogu. Otišao sam kod doktora i uzeo uputnicu. U bolnici u Koprivnici dijagnosticirali su mi nefropatiju bubrega te pojasnili da će mi morati odstraniti bubrege nakon čega ću svakodnevno morati obavljati dijalizu. Čovjek se s vremenom suživi s dijagnozom, a prije godinu dana postao sam svjestan toga da je samo pitanje dana kada će mi otkazati bubrezi. Psihički sam se pripremio i krenuo s dijalizom. Odabrao sam peritonejsku dijalizu i počeo je obavljati kod kuće. Bio sam tri mjeseca na bolovanju i ponovno počeo raditi. Osjetio sam da to mogu – to nije tjelesno zahtjevan posao, a putovati mogu.

Postupak koji traje 30 – 40 minuta provodi se tako da bolesnik kroz kateter izmijeni tekućinu za dijalizu u trbušnoj šupljini, nakon čega nastavlja obavljati svoje svakodnevne aktivnosti. Postupak se ponavlja svakih četiri do šest sati. S obzirom na potrebnu visoku razinu higijene, u



Krunoslav Lovreković

odjeljku je prekrivena ventilacija kako se zrak ne bi onečistio. Krunoslav na raspolaganju ima dezinfekcijska sredstva i manje spremište za medicinsku opremu. Uz liječenje i kontrole u zagrebačkome KB-u Merkur pod vodstvom prof. dr. sc. Mladena Knoteka, najzaslužniji za Krunoslavovu

uspješnu terapiju jest nefrolog dr. Igor Žabić iz Opće bolnice »Dr. Tomislav Bardek« iz Koprivnice, kojemu se Krunoslav prvome obratio jer s obitelji živi u mjestu Tremi kod Sv. Ivana Žabnog u Koprivničko-križevačkoj županiji. S obzirom na to da takav način liječenja

bolesnicima omogućuje liječenje izvan bolnice i time im podiže kvalitetu života, Krunoslav je odlučio zamoliti nadređene da dijalizu počne obavljati u vlaku:

Moji nadređeni i kolege u početku su bili skeptični, no dopustili su mi da uz doktorovo dopuštenje pokušam dijalizu obaviti u svojem odjeljku u vlaku. Imao sam još godišnjeg pa sam dijalizu probno obavljao na tri ture. Rekoh, idem probati pa *bumo vidli*. Sve je prošlo u najboljem redu i ponovno sam počeo raditi. Bolest mi ne otežava posao. Nisam imao nikakvih komplikacija i nisam bio na bolovanju. Dijalizu obavim kada putnici spavaju, ni ne znaju da to radim, a poslije sam opet njima na usluzi.

Krunoslav potječe iz željezničarske obitelji, a na željeznici se zaposlio prije 23 godine. Počeo je raditi kao manevrist nakon čega je uz rad položio stručne ispite za konduktera i vlakovođu.

U Zagrebu sam radio dvije godine dok se nisam preselio u Koprivnicu. Tamo sam bio kondukter 16 godina, sve dok nisu počeli zdravstveni problemi. Izgubio sam zdravstvenu grupu i nastavio raditi u otpremi službene pošte nakon čega sam se javio na natječaj za radno mjesto kolodvorskog kontrolora u Zagreb Glavnom kolodvoru. Iako sam i tada bio bolestan, uz razumijevanje Ivana Goluba, tadašnjega pomoćnika šefa Glavne regionalne jedinice Zagreb, počeo sam raditi kao pratitelj WI i Bc vagona. Nakon operacije i tromjesečnog bolovanja zamolio sam Maricu Jurić, pomoćnicu šefa Regionalne jedinice Zagreb, da mi dopusti da dijalizu obavljam na radnome mjestu, na čemu sam joj neizmjereno zahvalan, rekao je Krunoslav.

Uz podršku supruge, kćeri maturantice i sina koji će vjerojatno nastaviti obiteljsku tradiciju, vedrog i optimističnog Krunoslava očekuje transplantacija bubrega, na koju se čeka do tri godine:



MOJI NADREĐENI I KOLEGE U POČETKU SU BILI SKEPTIČNI, NO DOPUSTILI SU MI DA UZ DOKTOROVO DOPUŠTENJE POKUŠAM DIJALIZU OBAVITI U SVOJEMU ODJELJKU U VLAKU. IMAO SAM JOŠ GODIŠNJEG PA SAM DIJALIZU PROBNO OBAVLJAO NA TRI TURE. REKOH, IDEM PROBATI PA BUMO VIDLI. SVE JE PROŠLO U NAJBOLJEM REDU I PONOVRNO SAM POČEO RADITI.

Prije dva tjedna dospio sam na listu čekanja za transplantaciju bubrega i sada o čimbeniku sreće ovisi kada ću doći na red. Mobitel je uvijek uz mene. Čekam poziv, ali ako tada budem u vlaku, morat ću

čekati sljedeći. No, daj Bože, nakon transplantacije prestat ću nositi te vrećice sa sobom jer uvijek ih nosim šest – sedam, a svaka ima po dvije litre. Imat ću puno manje briga.

ODRŽANA OPĆA SKUPŠTINA CER-a

PIŠE: Ružica Stanić
FOTO: CER

U Bruxellesu je 8. veljače održana 59. Opća skupština Zajednice europskih željezničkih i infrastrukturnih poduzeća (CER), čija je članica i HŽ Infrastruktura. Imenovan je novi vršitelj dužnosti predsjednika CER-a, primljena su dva nova partnera, a potpisana je i tzv. »Povelja o beskućnicima«.

Novim vršiteljem dužnosti CER-a imenovan je Crister Fritzson, predsjednik Udruženja švedskih željezničkih prijevoznika (ASTOC) koji je također generalni direktor i predsjednik Švedskih željeznica. Mjesto predsjednika CER-a bilo je ispražnjeno 30. siječnja kada je dotadašnji predsjednik Rüdiger Grube dao ostavku na mjesto generalnog direktora Deutsche Bahna. Fritzsonov mandat traje do rujna 2017., a 25. rujna Opća skupština CER-a birat će članove Upravnog odbora, uključujući predsjednika i potpredsjednike, za razdoblje od 2018. do 2019. Također, generalni direktor Austrijskih saveznih željeznica (ÖBB) Andreas Matthä izabran je za člana Upravnog odbora CER-a. CER je dobio i dva nova partnera, Izraelske

željeznice i Rail Baltica Rail AS, posebno poduzeće osnovano radi gradnje pruge Rail Baltica.

HŽ Infrastruktura postala je na Općoj skupštini potpisnicom tzv. »Povelje o beskućnicima«. Službenoga naziva »Europska povelja za razvoj socijalnih i društvenih inicijativa u kolodvorima«, to je inicijativa europskog željezničkog sektora koja se temelji na posvećenosti željezničkih poduzeća borbi protiv socijalne isključenosti. Povelja obvezuje potpisnike da surađuju sa svojim nacionalnim institucijama i udrugama koje se bave ljudima suočenima sa socijalnom isključenosti kako bi radili na rješavanju problema socijalne isključenosti u kolodvorima te da među potpisnicima promiču razmjenu znanja i najbolje prakse za rješavanje problema socijalne isključenosti u kolodvorima.

Inicijativa je pokrenuta 2008., a Povelju su dosad potpisala željeznička poduzeća iz Luksemburga, Italije, Poljske, Belgije, Francuske, Češke, Portugala, Danske,

Norveške, Bugarske, Rumunjske i Slovenije. Na 59. Općoj skupštini uz HŽ Infrastrukturu Povelju su potpisali i Deutsche Bahn, Trainose (Grčka) i ŽS Infrastruktura (Srbija).

Zajednica europskih željezničkih i infrastrukturnih poduzeća (CER) osnovana je 1988. i okuplja više od 70 poduzeća diljem Europe. Hrvatske željeznice postale su njezinom aktivnom članicom 2003.

Sjedište CER-a nalazi se u Bruxellesu, gdje CER zastupa interese svojih članova pred Europskim parlamentom, Europskom komisijom, Vijećem ministara i drugim donositeljima odluka vezanih uz promet. Na taj način i HŽ Infrastruktura ima pristup institucijama Europske unije. CER je usredotočen na promicanje razvoja željeznice kao osnove za stvaranje održiva, učinkovita i ekološki prihvatljiva prometnog sustava. Interesi CER-a pokrivaju čitav raspon europske željezničke politike, od planiranja infrastrukture, usluga putničkoga prijevoza, prijevoza robe i javnih usluga, preko ekologije, istraživanja i razvoja do socijalnog dijaloga.



Potpisnici tzv. Povelje o beskućnicima

ZORAN MARŠIĆ NOVI JE PREDSJEDNIK SZŽ-a

PIŠE: Vlatka Škorić

FOTO: Ivan Kartelo

Zoran Maršić, predsjednik Sindikata željezničara Hrvatske, novi je predsjednik Saveza za željeznicu i tu će udruhu voditi sljedeće četiri godine. Tako je odlučeno na Izornoj skupštini Saveza za željeznicu, održanoj 2. veljače 2017. u Zagrebu.

Maršić je dužnost preuzeo od Branka Kreša, koji je dužnost predsjednika Saveza za željeznicu obnašao od njezina osnutka, dakle gotovo punih devet godina. Prilikom preuzimanja dužnosti Maršić je zahvalio Krešu na upornosti i trudu koji je uložio u djelovanje Saveza, dok je Kreš rekao:

„Savez smo osnovali u vrijeme krize i vjerovali smo da ćemo svojim aktivnostima pomoći u isticanju željeznice kao važne teme u društvu. Bilo je teško, ali smo opstali zahvaljujući članicama koje su nas podržavale. Od srca zahvaljujem svima koji su svih ovih godina podržavali djelovanje Saveza i preporučam da to čine i dalje jer Savez očekuje još jako puno posla.“

Na Skupštini izabrano je i novo Predsjedništvo SZŽ-a, koje pored predsjednika Maršića čine i njegov zamjenik Zvonimir Viduka iz tvrtke Altpro, Renata Flinta iz HŽ Infrastrukture, Mirjana Konjić iz Sindikata infrastrukture HŽ-a i Dragutin Staničić iz Udruge slikara željezničara »Plavo svjetlo«.

Nakon skupštine Predsjedništvo SZŽ-a održalo je i svoju prvu sjednicu na kojoj su dogovorili način rada i odredili prvu veliku aktivnost u njihovu mandatu o kojoj će se više znati uskoro. Također, Predsjedništvo je predložilo da se Branko Kreš proglasi počasnim članom Saveza za željeznicu.

Na Skupštini je izabran i Sud časti SZŽ-a koji će u sljedeće četiri godine voditi predsjednik Dražen Vidović iz RŽV-a Čakovec. Članovi Suda časti SZŽ-a su i Tomislav Prpić iz HŽ Putničkog prijevoza te Damir Kosalec iz



Sudionici Izborne skupštine SZŽ-a

Pružnih građevina. Za likvidatora izabran je Marijan Jelenski iz Sindikata hrvatskih željezničara.

S obzirom na to da je zadnja skupština održana u studenome 2016., glavni koordinatorski Saveza za željeznicu Ante Klečina izvijestio je delegate 14 redovitih članica i nekoliko pridruženih o aktivnostima Saveza između dviju skupština. Tom je prigodom istaknuo to da je pored ostalih aktivnosti predviđenih programom rada u tijeku projekt RUMOBIL koji se financira iz EU-ovih fondova, dok je u raznim fazama

pripreme aplikacija ili čekanja na odobrenje još osam projekata koji bi se trebali financirati iz EU-ovih fondova ili nacionalnih izvora. Svi projekti kompatibilni su s vizijom i misijom Saveza za željeznicu, a odnose se na edukaciju mladih, analizu prekograničnih veza, razvoj biciklizma, zelenu, pograničnu i lokalnu željeznicu, intermodalni prijevoz i drugo. Ovisno o budućim projektima, Savez za željeznicu nastavit će s praksom organiziranja volontiranja studenata Fakulteta prometnih znanosti u Savezu kako bi još tijekom studija stekli znanja koja će im koristiti u daljnjem radu.

LJUBAV PREMA STARIM AUTOMOBILIMA POTIČE NA DJELOVANJE

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Prvi *oldtimer* klub u Hrvatskoj osnovan je u Sisku, a njegov prvi predsjednik bio je željezničar Zdenko Prelac. Međusobno pomaganje u izradi vozila, puno entuzijazma i ljubavi prema starim automobilima pokreće gotovo sve aktivnosti šezdeset članova kluba.

Oldtimer club Sisak osnovan je 1991. i prvi je klub ljubitelja starih automobila u Hrvatskoj. Jedan od njegovih osnivača, kasnije dugogodišnji predsjednik, a danas tajnik jest željezničar Zdenko Prelac, zaposlenik EEP-a Sisak pri HŽ Infrastrukturi. Klub okuplja šezdeset članova, većinom branitelja, a među članovima je i dosta željezničara.

Cijeli radni vijek, od 1980., Zdenko Prelac vezan je uz kontaktnu mrežu i elektrotehnička postrojenja. Od 1991. do 1993. bio je u Hrvatskoj vojsci, u 56. pontonskom bataljonu. U to vrijeme trebalo je učiniti sve da pruga prema sisačkoj rafineriji bude prohodna. Radilo se najčešće po noći, bez svjetla. Ubrzo po povratku na posao Zdenko Prelac se 1993. uključio u osnivanje Samostalnog sindikata djelatnika na gradnji i održavanju, danas Sindikata infrastrukture Hrvatskih željeznica.

Ljubav prema starim vozilima i želja da se na jednome mjestu okupe mnogobrojni ljubitelji starih vozila potaknuli su ga da 1991. sudjeluje u osnivanju Oldtimer kluba Sisak, a 2004. u osnivanju Hrvatskog oldtimer saveza, koji danas okuplja četrdeset klubova.

Svoje automobile vlasnici pokazuju na prigodnim događanjima, revijama starih automobila. Preduvjeti za to jesu puno uloženog rada u dotjerivanje automobila te starost vozila od najmanje trideset godina. Naš sugovornik u cijelosti je obnovio fiću iz 1966., Tomosov motor P11 iz 1964., a sada u garaži »slaže« i Opel Kadett. Članovi Kluba uglavnom sami uređuju svoja vozila. O snalaženju prilikom nabave rezervnih dijelova Prelac je rekao:



Zdenko Prelac i Davor Spaić



U sve što radimo, osim truda, ulažemo puno entuzijazma. Radiš i ono što zapravo ne znaš. Primjerice, ja svoja vozila lakiram premda s tim zanatom nisam imao puno dodira. Ako želiš, sve možeš naučiti. Važno je reći da jedni drugima pomažemo u svakoj situaciji i to se ne naplaćuje. Što se

dijelova tiče, to nije problem. Ima ih u Hrvatskoj, a mogu se nabaviti i u inozemstvu.

Članovi Kluba sudjeluju na revijalnim vožnjama starih vozila diljem Hrvatske, no već punih 25 godina prve nedjelje u rujnu



Zdenko Prelac

članovi Kluba okupljaju se na revijalnome reliju u Sisku. Reli se vozi pedesetak kilometara, a u njemu sudjeluje do stotinu vozila koje voze prigodno odjeveni vozači. Osamnaest članova Kluba bilo je među 350 vozača koji su na poziv generala Kleina, umirovljenog američkog generala i

diplomata koji je proveo mirnu reintegraciju hrvatskog Podunavlja, bili u Vukovaru sedam dana prije dolaska Vlaka mira u lipnju 1997. godine. Zdenko Prelac sudjeluje u gotovo svim manifestacijama i ističe kako je druženje osnovni motiv okupljanja i vožnji:

„Svi dijelimo slične interese, a osnovni motiv naših okupljanja jest druženje, zabava. Nekada napravimo kotlovinu, ispečemo roštilj, a pokušali smo i sa sudjelovanjem na karnevalu u Sisku. S našim automobilima ili motorima proputovali smo Hrvatsku uzduž i poprijeko. Osim na našem tradicionalnome reliju svake godine sudjelujemo na Kestenijadi u Hrvatskoj Kostajnici, a povodom obilježavanja vojno-redarstvene akcije »Oluja« svakako idemo u Čavoglave. Trebamo odvoziti 330 kilometara, ali na cilj moramo stići. I nikada nitko nije ostao na putu. Valjda nas dragi Bog čuva kada tamo vozimo.

Gdje god se pojave, bez iznimke, *oldtimeri* izazivaju veliku pozornost. Među njima ima najrazličitijih vozila, motora, a nađe se i pokoji traktor. Na prvi pogled izdvaja se veliki crveni Mercedes iz 1936. godine. Vlasnik automobila je Davor Spaić. On je na sajmu u Padovi kupio igračku tog vozila i nakon 4500 radnih sati prema toj maketi izradio istovjetan model – doduše dugačak gotovo pet metara. Tajnik Kluba i naš domaćin Zdenko Prelac ističe kako Davor Spaić, inače bravar po struci, ima »zlatne ruke«, a Spaić sam ističe kako je automobil trenutačno u postupku homologacije. Svjestan je toga da se radi o doista izuzetnome automobilu:

„Taj automobil u cijelosti je ručni rad. Svi ga gledaju gdje god se pojavi, a prijatelji mi savjetuju da ga prodam i napravim još jedan isti takav. No ne ide to tako. Za mene je ovaj Mercedes više od stvari.

Kada se tretman starih vozila u primjerice SAD-u ili Velikoj Britaniji uspoređuje s našom situacijom, jasno je kako ondje *oldtimeri* imaju i veliku tržišnu vrijednost. Mi smo daleko od toga i kod nas je praktički sve povezano s velikim entuzijazmom, bez ambicija da se uloženi trud komercijalno vrednuje.

DIONICA LICHTENFELS – HOF U BAVARSKOJ

PIŠE: Ante Klečina
FOTO: Ante Klečina

Dionica Lichtenfels – Hof na sjeveru Bavorske dio je željezničke pruge Bamberg – Lichtenfels – Hof. Dionica između Lichtenfelsa i Hofa prolazi kroz mala mjesta i gradove te parkove prirode. Kvalitetan i učestali vozni red građanima jamči vrhunsku mobilnost u tim pretežno ruralnim krajevima. Atraktivnosti putovanja vlakom doprinose i brojne ponude u obliku dnevnih karata koje omogućuju putovanja kroz cijelu Bavorsku i dijelove susjedne Češke.

Pruga Bamberg – Lichtenfels – Hof nalazi se na sjeveru njemačke pokrajine Bavorske i duga je 127 kilometara. Dionica od Bamberga do Hochstadta dvokolosiječna je i elektrificirana i dio je koridora od Nürnberga prema Leipzigu i Berlinu. Na ostalome dijelu pruga je dizelska i dvokolosiječna, osim na vrlo kratkoj dionici između Marktschorgasta i Stambacha (6 km).

Pruga je bila građena u tri etape između 1846. i 1848. kao dio magistralne pruge od Lindaua na Bodenskom jezeru prema Nürnbergu i dalje do Hofa, Dresdena i brojnih nekada njemačkih gradova u Šleskoj i istočnoj Pruskoj koji su danas dio Poljske. Danas prugom voze dizelski motorni vlakovi, većinom u vlasništvu državnog prijevoznika Deutsche Bahna, a manji dio polazaka omogućuje tvrtka Agilis. Dizelski vlakovi voze prema satnome taktnom voznom redu, i to u parne sate od Lichtenfelsa do Hofa, a u neparne sate od Bamberga preko Lichtenfelsa do Hofa, i tako od 5 do 23 sata svaki dan, uključujući vikende i praznike. Vlakovi povezuju uglavnom manje gradove među kojima samo Kulmbach ima 25 000 stanovnika, dok su ostala mjesta znatno manja. No tako učestali vozni red omogućuje izvrsnu povezanost i veliku popunjenost svih vlakova. Dio pruge oko mjesta Marktschorgasta prolazi kroz park prirode Franačku šumu (Frankenwald), zbog čega je



Vlak serije 612 Deutsche Bahna u prolasku kroz Franačku šumu



Kolodvor Marktschorgast u Franačkoj šumi

željeznica privlačna mnogobrojnim turistima.

Iako na većem dijelu pruge ne postoji tarifna unija između željezničkog i autobusnog prijevoza, što je prilično netipično za njemačke regije, postoji cijeli set zanimljivih prijevoznih ponuda. Naprimjer, karta Bayern omogućuje putovanja po cijeloj Bavorskoj u svim regionalnim vlakovima, tramvajima i

autobusima za 25 eura dnevno. Zajednička ponuda Bayern-Böhmen omogućuje cjelodnevna putovanja za 28 eura po cijeloj Bavorskoj i Bohemiji, odnosno istočnoj Češkoj. Možda najzanimljivija jest karta EGRONet koja košta 18 eura i koja vrijedi cijeli dan za putovanja sjevernom Bavorskom, južnom Tiringijom, južnom Saskom te djelom Bohemije u Češkoj. Uz tu kartu prijevoz bicikala je besplatan.

AUSTRIJSKA KORALMSKA ŽELJEZNICA

PIŠE: Toma Bačić

FOTO: Austrijske savezne željeznice (ÖBB)

Koralmska željeznica jest 127 kilometara duga pruga koja će se otvoriti za redoviti promet 2023. i povezati Graz s Klagenfurtom. Prema izračunu iz 2009., ukupna vrijednost radova iznosit će 5,2 milijarde eura. Različitim financijskim instrumentima Europska unija taj projekt sufinancira s ukupno 2,7 milijardi eura.

O gradnji izravne pruge između Graza i Klagenfurta počelo se razmišljati 20-ih godina 20. stoljeća kada je željeznička veza između tih gradova preko Slovenije postala teško uporabivom. Planove za izgradnju zaustavio je Drugi svjetski rat te su oni ponovno aktualizirani tek u 80-im godinama 20. stoljeća. Koralmška željeznica bit će dvokolosiječna elektrificirana željeznička pruga. Gradnja te pruge počela je 2001., a otvorenje čitave trase očekuje se 2023. Prva dionica Koralmške željeznice u blizini Graza otvorena je 2010. Prema planovima, vozno vrijeme između Graza i Klagenfurta skratit će se na 60 minuta, a projektirana maksimalna brzina na toj pruzi bit će 250 km/h. Središnji dio Koralmške pruge čini 33 kilometra dug Koralmški tunel. Koralmška željeznica koristi i dijelove postojećih pruga. Naime, na svom sjeveroistočnom kraju, od Graza do kolodvora Feldkirchen/Seiersberg koristi moderniziranu i rekonstruiranu Južnu željeznicu koja Beč i Graz povezuje s Mariborom, Ljubljanom i Trstom; na svom središnjem dijelu kratku dionicu lokalne pruge Wieserbahn (Lieboch – Wies – Eibiswald), a na jugozapadnome kraju dionicu Dravske željeznice.

Prema nekim izračunima, radovi na Koralmškoj pruzi neizravno stvaraju oko sto tisuća radnih mjesta, a kada cijela pruga bude puštena u promet, neizravno će stvoriti oko 40 000 novih radnih mjesta. Koralmška pruga također će znatno poboljšati povezivanje jugozapadnoga dijela Mađarske sa sjeverom Italije,



Koralmški tunel

uspostavljajući izravnu vezu prema danas slabo iskorištenoj, no izuzetno modernoj pruzi Pontebanni koja povezuje Villach s Udinama.

Dionica Graz-Hbf – Puntigam – Feldkirchen duga je sedam kilometara, a za potrebe Koralmške željeznice modernizirana je između 2002. i 2005. Sljedeća dionica, Feldkirchen – Werndorf – Wettmannstätten, duga je 24,3 kilometra i na njoj se nalaze tuneli ukupne duljine 5,8 kilometara. Južni je dio te dionice od 12. prosinca 2010. u redovitoj uporabi za prigradski prijevoz Graza, no za sada nije elektrificiran. Dionica Wettmannstätten – Deutschlandsberg – St. Andrä – St. Paul duga je 41,5 kilometara i na njoj se nalazi najvažniji objekt na Koralmškoj pruzi, 33 kilometra dug Koralmški tunel. Zapadno od portala Koralmškoga tunela počinje dionica St. Paul – Aich, duga samo 7,8 kilometara. Posljednje su dvije dionice na novoj pruzi Aich – Althofen (28,6 kilometara) i Althofen – Klagenfurt (12,9 kilometara). Na prvoj se Koralmška

željeznica spaja s Dravskom željeznicom koja povezuje Maribor s Klagenfurtom. Željeznice će se spojiti u novom kolodvoru Mittlern, od kojega Koralmška željeznica koristi trasu Dravske željeznice do Klagenfurta. Na dionici se nalaze dva velika mosta (Jauntalbrücke i Draubrücke) i tunel Srejach dug 620 metara. Također, na toj se dionici grade dva velika prijelaza za divlje životinje: Kühnsdorf, dug 495 metara, i Peratschitzen, dug 160 metara. Na Dravskoj željeznici također se izvode brojni radovi na modernizaciji koji će pridonijeti povećanju kapaciteta za prihvat putnika u sustavu prigradske željeznice Klagenfurta. U sklopu tih radova dovršeno je stajalište Bleiburg Stadt i moderniziran kolodvor Bleiburg. Prva faza modernizacije dovršena je 2010. Posljednji, najzapadniji dio Koralmške željeznice najvećim dijelom prati staru Dravsku željeznicu. Tamo se nalaze dva nova kraća tunela: Lind, dug 490 metara, i Einhausung Grafenstein, duljine 633 metra. Ta je dionica dovršena i otvorena 2012.

VELIKA ULAGANJA U MAROKU

PIŠE: Ružica Stanić
IZVOR: www.railjournal.com
FOTO: bahnbilder.ch



Uprava Marokanskih državnih željeznica (ONCF) očekuje rast prijevoza putnika i tereta u bližoj budućnosti te je usvojila investicijski proračun u vrijednosti 667 milijuna eura.

Prema preliminarnim izračunima, Marokanske državne željeznice prevezle su u 2016. 39 milijuna putnika i 28 milijuna tona robe. U 2017. očekuju 3,3 posto više putnika i 2,3 posto više tereta.

Većina sredstava, 473 milijuna eura, bit će utrošena u modernizaciju postojeće željezničke mreže. Čak 195 milijuna eura uložiti će se u izgradnju pruge za vlakove velike brzine između Tangiersa i Kénitra. Dosad je izgrađeno 86 posto te pruge, a bit će duga ukupno 350 kilometara. Ostatak proračunskih sredstava uložiti će se u izgradnju trećega kolosijeka pruge Kénitra – Casablanca, drugoga kolosijeka pruge Casablanca – Marakeš, ukidanje određenog broja željezničko-cestovnih prijelaza, izgradnju novih kolodvora i mrežu logističkih središta.

UVIJEK EKONOMIČNI JAPANCI

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



Predstavljen je prvi od osam novih elektromotornih vlakova Serije 40000 koji će od 25. ožujka voziti predgrađem Tokija. Vlakove s po deset vagona naručilo je privatno poduzeće Seibu Railway, koje upravlja tom željeznicom kolosiječne širine 1067 mm. Nove vlakove proizvodi Kawasaki Heavy Industries.

Japanci su poznati po ekonomičnosti, pogotovo u iskorištavanju prostora, te su i nove vlakove prilagodili prometnim gužvama. Naime, s obje strane vlaka nalaze se četverna vrata kako bi putnici mogli brzo ulaziti u vlak i izlaziti iz njega. Kako bi što više putnika moglo stati u vlak, sjedala su postavljena uzdužno uza strane vagona. Međutim, u razdobljima bez gužve parovi sjedala mogu se rotirati u poprečni položaj. Također, u krajnjim vagonima ostavljen je prostor za invalidska kolica, dječja kolica i veću prtljagu.

Vlakovi Serije 40000 vozit će brzinom do 120 km/h i trošiti do 50 posto manje električne energije od starih vlakova na toj pruzi.

NACRT ZA BUDUĆNOST ŽELJEZNICE

PIŠE: Ružica Stanić
IZVOR: www.railjournal.com
FOTO: www.railengineer.uk



Odbor za željezničku sigurnost i standarde objavio je »Plan ostvarivanja prioriteta« (*Capability Delivery Plan*) za britansku željezničku mrežu, dokument koji nazivaju nacrtom za doba digitalnih vlakova. U Planu su utvrđena ključna područja koja je potrebno razvijati tijekom sljedećih 25 godina kako bi se željeznica uspješno nosila s izazovima budućnosti.

Tako bi željeznica u Britaniji trebala imati gušći vozni red vlakova radi povećanja kapaciteta, svesti smetnje u prometu na najmanju moguću mjeru prediktivnim i preventivnim održavanjem te bržim popravljanim; poboljšati protok putnika u kolodvorima i vlakovima; energiju trošiti učinkovitije; iskustvo putovanja prilagoditi svakom korisniku; ubrzano istraživati, razvijati i implementirati nove tehnologije itd.

U vezi s predstavljenim programom planira se više od dvjesto istraživačkih i tehnoloških projekata. Među njima su mobilna aplikacija koja koristi Bluetooth i biometrijsku tehnologiju za provjeru karata, novi dizajn sjedala u vlaku za veću udobnost i kapacitet te nova signalizacijska tehnologija za komunikaciju od vlaka do vlaka.

NOVOOBJAVLJENA KNJIGA

»KOLOSIJECI IZ ZAJEDNIČKE PROŠLOSTI«

PIŠE: Hrvatski željeznički muzej

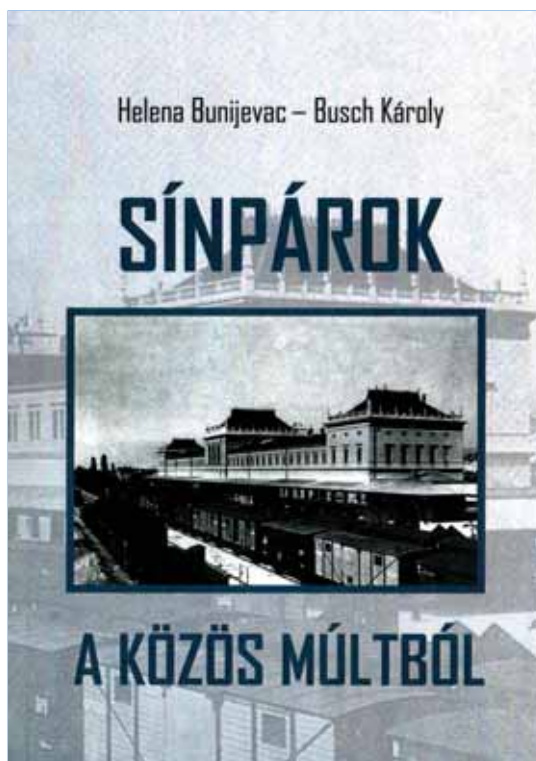
FOTO: M. Vasúttörténeti Park Alapítvány i Virágmandula Kft.

U kolovozu 2016. u Pečuhu tiskana je knjiga na mađarskome jeziku »Kolosijeci iz zajedničke prošlosti« (*Sínpárok a közös múltból*) autorâ Helene Bunijevac, umirovljene ravnateljice Hrvatskog željezničkog muzeja, i Buscha Károlyja, umirovljenog zaposlenika Mađarskih državnih željeznica.

Nakladnici su Povijesni park Mađarskih željeznica i nakladnička kuća Virágmandula Kft. Promocije knjige održane su u rujnu 2016. u Budimpešti i u studenome 2016. u Pečuhu.

Knjiga »Kolosijeci iz zajedničke prošlosti« prvo je cjelovito izdanje o povijesti izgradnje željezničkih pruga u Hrvatskoj na mađarskome jeziku. Na tristotinjak stranica želi se približiti zajedničku prošlost mađarskog i hrvatskog naroda vezanu uz izgradnju željezničkih pruga za Habsburške Monarhije, kasnije dvojne Austro-Ugarske Monarhije u razdoblju između 1860. i 1918. te razvoj i eksploataciju navedenih pruga u 20. stoljeću.

U knjizi je obrađeno vrijeme izrade prvih planova europske željezničke mreže četrdesetih godina 19. stoljeća, koji su predviđali i trase kroz područje današnje Hrvatske i Bosne i Hercegovine. U skladu s time knjiga prati izgradnju prvih pruga u Hrvatskoj između Nagykanizse, Kotoribe, Čakovca i Pragerskog 1860. kao vezu između Budimpešte i Beča, oblikovanje zagrebačkoga željezničkog čvorišta izgradnjom pruga Zidani Most – Zagreb – Sisak 1862., Zagreb – Karlovac 1865. i Žakanj (Zakany) – Koprivnica – Križevci – Zagreb 1870. U knjizi je obrađena gradnja riječke pruge Karlovac – Rijeka 1873. te dionice željezničkih pruga kroz Slavoniju i cjelovito zaokruživanje pružne trase između Budimpešte i Osijeka 1871. Opisana je i gradnja pruga koje iz Hrvatske ostvaruju priključak na pruge u Bosni i Hercegovini te početak gradnje željezničke mreže prema



istoku, odnosno pruge između Dalja, Vinkovaca i Broda na Savi sa spojem s Bosanskim Brodom (1878.) te pruge između Siska, Sunje i Dobljina s vezom prema Banjoj Luci (1882.). Također, obrađeni su i gradnja pruge Sunja – Novska – Nova Gradiška te njezino povezivanje s Brodom na Savi (1889.), dionice između Vinkovaca, Tovarnika i Srijemske Mitrovice te pruge između Borova i Vukovara. Otvaranjem navedenih pruga za promet 1891. bila je zaokružena tzv. balkanska os koja je zaokruživala željezničku vezu između europskog zapada i istoka.

Posebna poglavlja posvećena su gradnji ličke pruge između Ogulina i Knina, unske pruge između Siska, Bosanskog Novog, Bihaća i Knina, vicinalnih pruga u Hrvatskoj te uskotračnih željeznica u Hrvatskoj te Bosni i Hercegovini. Pozornost je također posvećena gradnji i razvoju najvažnijih željezničkih objekata i institucija u Zagrebu

KNJIGA »KOLOSIJECI IZ ZAJEDNIČKE PROŠLOSTI« PRVO JE CJELOVITO IZDANJE O POVIJESTI IZGRADNJE ŽELJEZNIČKIH PRUGA U HRVATSKOJ NA MAĐARSKOME JEZIKU. NA TRISTOTINJAK STRANICA ŽELI SE PRIBLIŽITI ZAJEDNIČKU PROŠLOST MAĐARSKOG I HRVATSKOG NARODA VEZANU UZ IZGRADNJU ŽELJEZNIČKIH PRUGA ZA HABSBUŠKE MONARHIJE, KASNIJE DVOJNE AUSTRO-UGARSKE MONARHIJE U RAZDOBLJU IZMEĐU 1860. I 1918. TE RAZVOJ I EKSPLOATACIJU NAVEDENIH PRUGA U 20. STOLJEĆU.

kao što su Zagreb GK, Tvornica željezničkih vozila »Gredelj«, Željeznička tehnička škola te Poslovna uprava željeznice. Svi ti graditeljski poduhvati, koji su bili usmjereni k stvaranju cjelovite monarhijske mreže željezničkih pruga, bili su motivirani gospodarskim napretkom, intenzivnijom trgovinom, industrijalizacijom, boljim protokom ljudi i kulturnom dobrobiti. Zato je željeznica u 19. stoljeću s pravom nosila epitet revolucionarne tehničko-tehnološke i prometne novine koja je pokrenula globalni gospodarski i civilizacijski razvoj. U tome procesu Mađarska je odigrala važnu ulogu, što je ostavilo traga i u izgradnji željezničke infrastrukture u Hrvatskoj i BiH, a o čemu svjedoči i novoobjavljena knjiga.

Mađarsko prometno-znanstveno društvo autorima knjige uručilo je 6. veljače ove godine u Budimpešti priznanje za istaknutu društveno-znanstvenu djelatnost u 2016. godini.

NEMA KRIZE REZULTATA

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Streljački klub »Lokomotiva« snažan je i zdrav u potpunosti amaterski klub. Uz prvo ime i »zaštitni znak« kluba Snježanu Pejčić te trenera Senu Čustu, koji je u klubu od njegova osnutka prije 35 godina, kontinuirano dolaze nove natjecateljice željne dokazivanja.

Ove godine Streljački klub »Lokomotiva« obilježava svoju trideset petu obljetnicu. U klupske programe uključeno je 46 članova, a od tog broja 28 je aktivnih natjecatelja. Svih tih godina trener je bivši željezničar Seno Čusto, koji je danas jedan od trenera hrvatske reprezentacije. Uz njega treneri su još Zoran Janić i Slavica Žefran, također bivši željezničari.

U riječkoj streljani »3. maj«, novome domu »Lokomotive«, razgovarali smo s trenerom Senom Čustom i državnom reprezentativkom Marijom Siladjev.

Prvo ime kluba svakako je Snježana Pejčić, osvajačica olimpijske medalje, dviju zlatnih medalja na Svjetskome kupu u Kini 2015. i najbolja svjetska streljačica iste godine. Kada je Snježana osvojila medalju na OI-u u Pekingu 2008., streljaštvo je postalo popularno u Rijeci. Rezultat je toga osam osvojenih klupskih državnih prvenstava u disciplini malokalibarske puške i tri u pištolju. Juniorke su u tom razdoblju pet puta bile državne prvakinja. Ekipe za koju su u tom razdoblju nastupale Arisa Šerifović, Sanja Čusto, Maša Berić i Maja Arbanas osula se, no »Lokomotiva« i dalje bilježi odlične rezultate. Prema riječima Sene Čuste, razlog je tomu zdrava klupska sredina i kontinuiran rad s mladima.

«Mi smo amateri, u streljaštvu nema novaca. Puno 33 godine bili smo u svojoj streljani, a sada smo podstanari ovdje u brodogradilištu. Cure koje su nastupale za »Lokomotivu« uglavnom su otišle u inozemstvo. Žao nam je što je tako, ali dolaze novi, mlađi, isto tako odlični



Marija Siladjev

natjecatelji. Naravno, u klubu je konstanta naš glavni adut, Snježana Pejčić, rekao je Čusto.

Jedna od novih nada svakako je učenica riječke Salezijanske klasične gimnazije Marija Siladjev. Njezina je poveznica sa željeznicom djed Pavle, koji je radio kao skretničar. Iako tek maturantica, Marija je, uz osvojene brojne turnire, dvostruka juniorska prvakinja Hrvatske i pobjednica Kupa Hrvatske za seniorke u disciplini pištolja. Slično kao njezin trener, koji je lutao od odbojke i rukometa do nogometa, Marija se bavila različitim sportovima prije nego što se opredijelila za zračni pištolj.

«Nakon što su otpali badminton, karate i sinkronizirano plivanje, ostali su samo nogomet i streljaštvo. Iako sam nekako više naginjala nogometu, trener me je ipak uvjerio da je pištolj moj pravi izbor. I tako

sam posljednjih šest godina natjecateljica »Lokomotive«, kaže Marija.

U posljednjoj godini Marijina juniorskog staža dva su velika natjecanja, europsko prvenstvo u Mariboru i svjetsko prvenstvo u Njemačkoj. Oba natjecanja datumski se podudaraju s maturom i prijamnim ispitom za fakultet.

«Odmah poslije natjecanja vraćam se iz Maribora da 25. lipnja stignem na maturu iz matematike, a iz Njemačke ću krenuti odmah drugi dan kako bih stigla na prijamni ispit na Fakultetu računarstva u Rijeci, objašnjava Marija.

Sve karakteristike uspješne natjecateljice, mirnoća, tehnika, znanje i upornost, krasi Mariju, a njezin trener kaže da ponekad ne bi bilo zgreška da ono što stižava u sebi izbaci, pa makar i povišenim tonom.



Lupoglav
FOTO: Branimir Butković



Dugo Selo – Križevci
FOTO: Toma Bačić