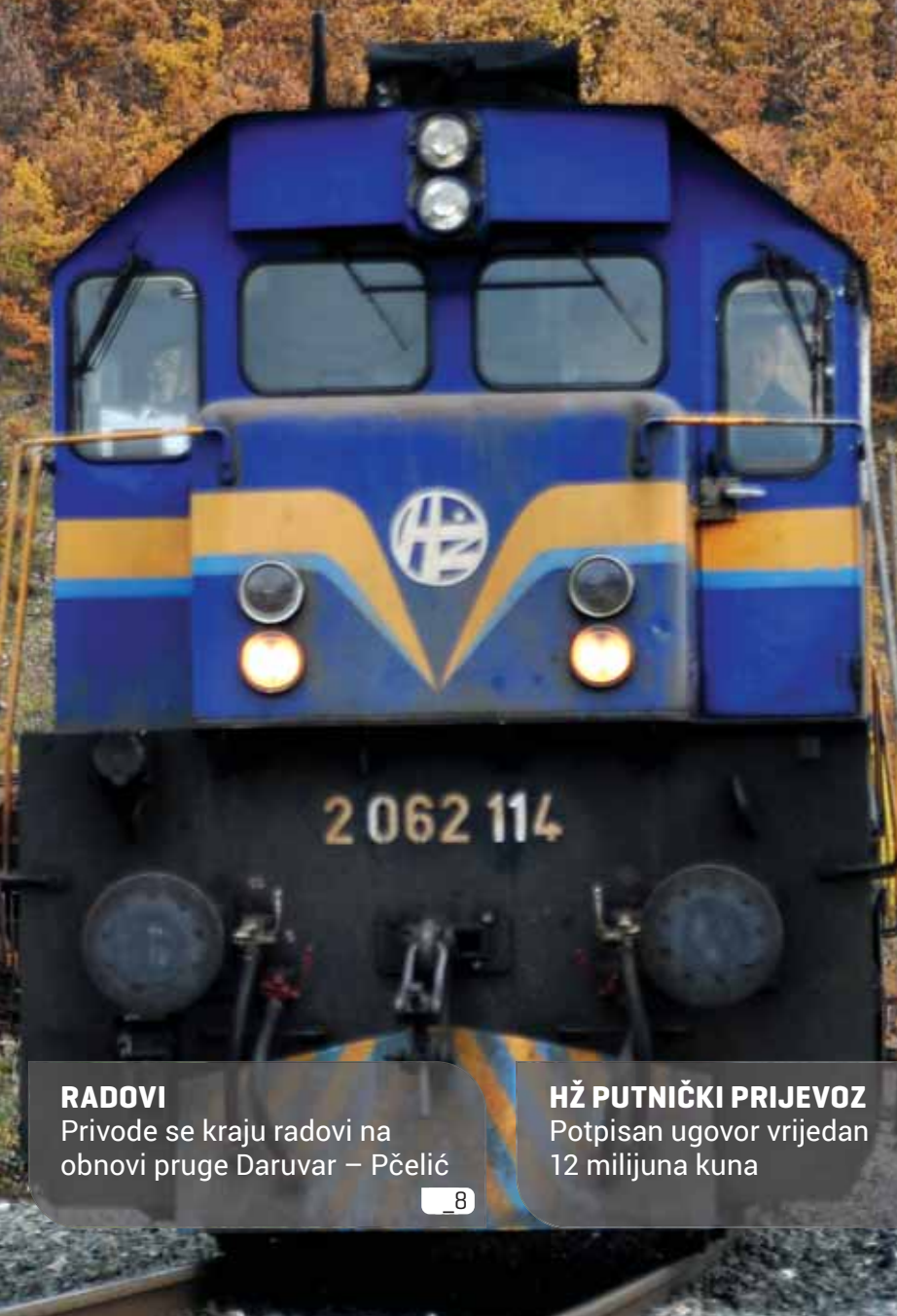


ŽELJEZNIČAR

BROJ 862 || RUJAN 2017.

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.



EU FONDOVI

HŽ Infrastruktura predvodnik u korištenju sredstava CEF-a

4

RADOVI

Privode se kraju radovi na obnovi pruge Daruvar – Pčelić

8

HŽ PUTNIČKI PRIJEVOZ

Potpisan ugovor vrijedan 12 milijuna kuna

12



HŽ INFRASTRUKTURA

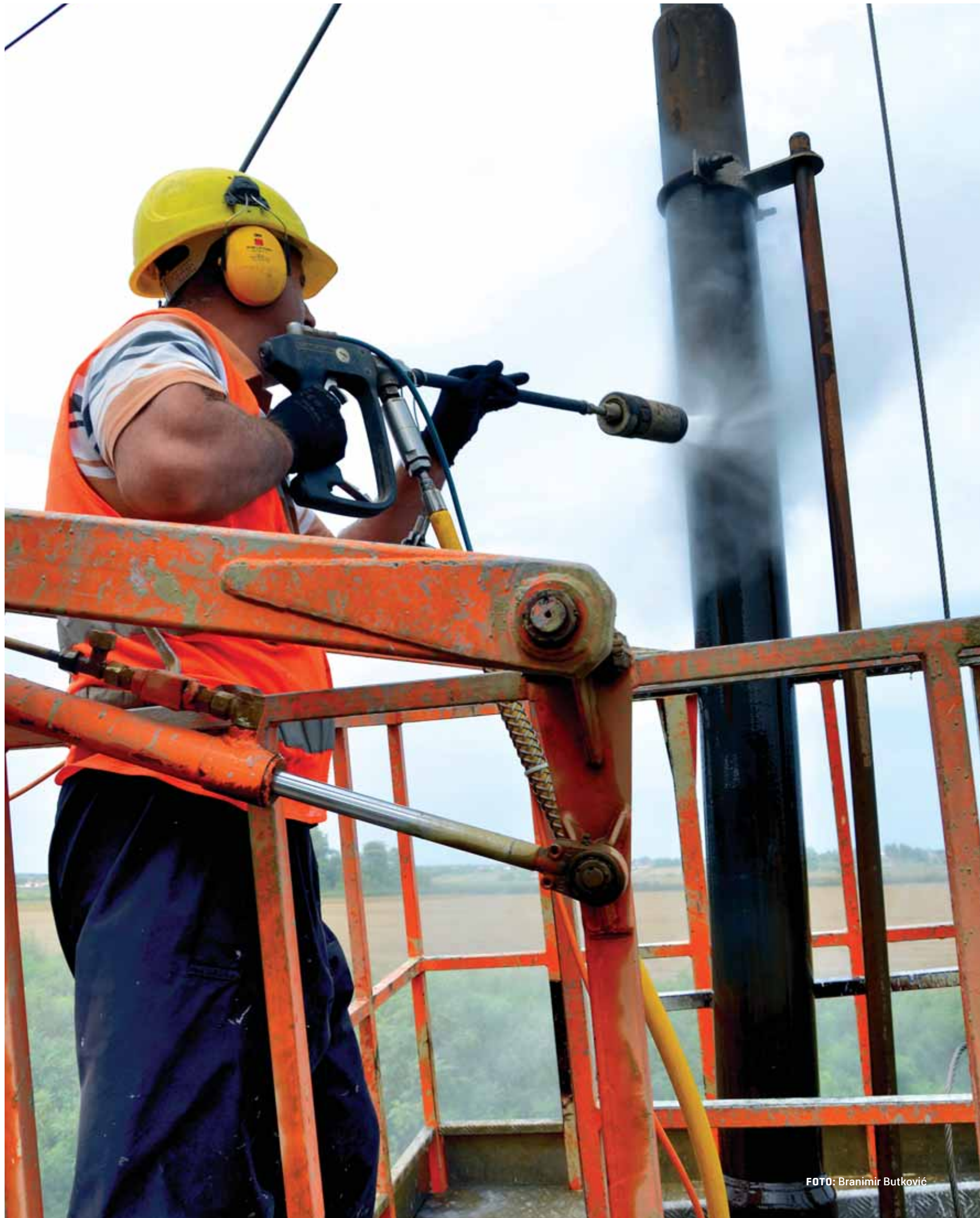


FOTO: Branimir Butković

IZDVOJENO

EU FONDOVI

HŽ Infrastruktura predvodnik u korištenju sredstava CEF-a

4

RADOVI

Privode se kraju radovi na obnovi pruge Daruvar – Pčelić

8

KOLODVORI

Oživio i teretni prijevoz

10

HŽ PUTNIČKI PRIJEVOZ

Potpisan ugovor vrijedan 12 milijuna kuna

12

SIGURNOST

Sigurnost djece na prvom mjestu

20

OSOBNOST

Sportaš od glave do pete

22

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, Mihanovićeve 12

telefon: +385 (0) 1 3783 019

telefaks: +385 (0) 1 4572 131

e-mail: zeljeznicar@hzinfra.hr

www.hzinfra.hr

NAKLADA: 1800 primjeraka

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

RIJEČ UREDNIKA

Drage kolegice i kolege,

Instrument za povezivanje Europe (*Connecting Europe Facility* – CEF) jedan je od oblika bespovratnoga sufinanciranja prometnih projekata, a među njima i željezničkih, EU-ovim sredstvima. HŽ Infrastruktura tu je priliku prepoznala pa se čak 72 posto bespovratnih sredstava dodijeljenih Hrvatskoj odnosi na njezine projekte. Naime, za sufinanciranje iz CEF-a naša tvrtka prijavila je devet projekata, od kojih je za njih šest dobila zeleno svjetlo i to u vrijednosti od 400 milijuna eura, od čega EU pokriva 306 milijuna eura. Više o svemu moglo se čuti na konferenciji u organizaciji Ministarstva mora, prometa i infrastrukture na kojoj su početkom rujna u Dubrovniku uz resornog ministra i predstavnike HŽ Infrastrukture sudjelovali domaći stručnjaci iz sektora prometa te predstavnici EU-a.

Glavna vijest koja stiže u rujnu iz našega putničkog prijevoznika jest ona o potpisivanju ugovora s tvrtkom Altpro za nabavu opreme potrebne za sustav autostop-uređaja na vučnim vozilima u vlasništvu HŽ Putničkog prijevoza. Ukupna vrijednost opreme iznosi oko 12 milijuna kuna, a financira se zajmom Međunarodne banke za obnovu i razvoj (IBRD). Realizacijom tog ugovora sva vozila HŽ Putničkog prijevoza imat će ugrađene autostop-uređaje, što bitno podiže razinu sigurnosti za putnike, osoblje vlaka i ostale sudionike u prometu. Osim toga sav posao odradit će domaća industrija, a o svemu više pročitajte u ovome broju našega lista.

Pisali smo i o tome gdje se još sve radi na željezničkoj mreži u Hrvatskoj pa smo tako u Slavoniji provjerili kako izgleda sanacija stupova kontaktne mreže te kako se izvode radovi na obnovi dionice od Daruvara do Pčelića. Na riječkome području kako se sanira predusjek tunela Meja, a u Lici tunel Plaška glava.

Koji smo kolodvor posjetili ovoga puta, koji je željezničar u sportu od glave do pete te još niz priča, događanja i zanimljivosti iz svijeta željeznice otkrijte sami.

glavni urednik lista "Željezničar"
Ivan Kartelo



HŽ INFRASTRUKTURA



Sufinancira Europska unija
Instrument za povezivanje Europe

PREDVODNIK U KORIŠTENJU SREDSTAVA CEF-a

PIŠE: Korporativne komunikacije HŽI-a
FOTO: arhiva MMPI-a

U organizaciji Ministarstva mora, prometa i infrastrukture u Dubrovniku je 7. i 8. rujna održana konferencija o Instrumentu za povezivanje Europe (Connecting Europe Facility – CEF).

Konferenciju pod nazivom »Postignuća, rezultati i pogled u budućnost«, na kojoj su uz domaće stručnjake iz sektora prometa sudjelovali i predstavnici EU-a, otvorio je Oleg Butković, ministar mora, prometa i infrastrukture, koji je istaknuo:

„Da je CEF instrument za Republiku Hrvatsku izuzetno značajno sredstvo financijske potpore, govori i činjenica da smo do sada iskoristili čak 93 posto dodijeljenih sredstava iz tog instrumenta, i to za projekte koji nadilaze nacionalne granice.

O projektima HŽ Infrastrukture, koja je trenutačno najveći korisnik sredstava EU-ovih fondova u Republici Hrvatskoj, na konferenciji su govorili i predstavnici HŽ Infrastrukture.

Za sufinanciranje iz CEF-a HŽ Infrastruktura prijavila je devet projekata, od kojih je za njih šest dobila zeleno svjetlo. Radi se o projektima vrijednima gotovo 400 milijuna eura, od čega EU pokriva 306 milijuna eura.

Najveći željeznički projekt koji je u završnoj fazi izrade projektne dokumentacije jest Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka na dionici Križevci – Koprivnica – državna granica procijenjene vrijednosti 283,94 milijuna eura, od čega se iz CEF-a sufinancira 241,35 milijuna eura.

Tim projektom HŽ Infrastruktura nastavlja s modernizacijom hrvatskoga dijela Mediteranskoga koridora, što je dio šireg projekta uspostave dvokolosiječne pruge visoke učinkovitosti na tom koridoru od Rijeke do mađarske granice. Kad se radi o modernizaciji željezničke



Na konferenciji je sudjelovao Ivan Kršić, čelni čovjek HŽ Infrastrukture

infrastrukture putem CEF-a na spomenutom koridoru, osim gore navedenog mega-projekta, u najvišoj fazi dovršenosti jesu i

projekti koje HŽ Infrastruktura realizira u partnerstvu s Lučkom upravom Rijeka, vrijednosti 67,2 milijuna eura: Rekon-

strukcija teretnog dijela željezničkog kolodvora Rijeka-Teretna i izgradnja intermodalnoga terminala na kontejnerskom terminalu Zagrebačka obala te Rekonstrukcija željezničkog kolodvora Rijeka Brajdica i

izgradnja intermodalnoga terminala na kontejnerskom terminalu Brajdica, za koji je početkom rujna pokrenut postupak javne nabave za radove. Osim toga od prosinca 2016. u tijeku je i projektiranje

drugoga kolosijeka, modernizacije i obnove dionice Škrljevo – Rijeka – Jurdani, projekta vrijednog 10 milijuna eura.

HŽ Infrastrukturu uskoro očekuje i potpisivanje sporazuma s Europskom komisijom za 85-postotno sufinanciranje izrade projektne dokumentacije za dionicu Oštarije – Škrljevo (sedam milijuna eura) te pruge od Okučana do Vinkovaca (11,2 milijuna eura).

O angažmanu HŽ Infrastrukture na povlačenju sredstava iz europskih fondova, osobito CEF-a, koji donosi sve veće rezultate, čelni čovjek tvrtke Ivan Kršić rekao je:

Tehnološki razvijena željeznica jedan je od ciljeva Europske unije, koja tome pridaje veliku pozornost te putem svojih fondova osigurava značajna sredstva za tu namjenu. Zato HŽ Infrastruktura najveći dio planova obnove i modernizacije svoje željezničke mreže zasniva na sufinanciranju bespovratnim sredstvima europskih fondova, gdje postoje veliki potencijali. Što se tiče sredstava iz CEF-a, tu imamo zaista odlične rezultate i mogu reći da smo u najvećoj mogućoj mjeri iskoristili ovaj potencijal za sufinanciranje naših projekata. Čak 72 posto od ukupno iskorištenih CEF-ovih sredstava dodijeljenih Hrvatskoj odnosi se na projekte HŽ Infrastrukture. Revitalizacija željezničke infrastrukture u skladu s europskim standardima omogućit će povećanje kapaciteta pruga, podizanje brzine prometovanja vlakova gdje god je moguće na 160 km/h, smanjenje vremena putovanja te podizanje razine sigurnosti. Projektima koji se sufinanciraju putem CEF-a, a u kojima je HŽ Infrastruktura u partnerstvu s Lukom Rijeka, želi se osnažiti daljnji razvoj intermodalnoga prijevoza na najfrekventnijem prometnom pravcu u Republici Hrvatskoj. Provedba i realizacija svih započetih i planiranih projekata za sve nas u HŽ Infrastrukturi od strateške je važnosti i naš najvažniji prioritet.



Ministar mora, prometa i infrastrukture Oleg Butković

RADOVI U VISOKOJ FAZI DOVRŠENOSTI

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Na nepristupačnom dijelu riječke pruge pokraj kolodvora Meja izvode se radovi na sanaciji predusjeka tunela Meja. Nakon što je sanirana lijeva strana, pristupilo se sanaciji 108 metara dugačke desne strane stijene.

Kolodvor Meja smješten je na teško pristupačnu i po jakoj buri poznatu terenu, na nadmorskoj visini od 443 metra. Uz kolodvor se nalazi i nekoliko željezničkih objekata, a parkirani automobili ukazuju na to da u njima najvjerojatnije žive željezničari. O radovima koji se tu izvode svjedoči kontejner tvrtke Octopus. Osim naših radnika u kolodvoru Meja više nikoga nema. Naselje Meja nalazi se stotinjak metara ispod kolodvora. Otkako je započela sanacija usjeka na riječkome području, putnike između Rijeke i Fužina prevoze autobusi. Kombi parkiran pokraj kolodvora prevozi pokojeg putnika i prometnika uskom cestom do glavne ceste jer se autobusom ne može prići kolodvoru.

Na izlazu iz kolodvora, nakon što se prepješajući oko 300 metara dugačak zavoj dolazi se do tunela Meja. Kod strma predusjeka tunela prvo se uoči betonski bunker zaostao iz Drugoga svjetskog rata. Nakon što je preliminarnim inženjersko-geološkim istraživanjima utvrđeno kritično stanje 108 metara dugačkog predusjeka, i on je uvršten na listu građevina za sanaciju.

Radove na sanaciji lijeve strane usjeka (desna je dovršena) izvodi zajednica podizatelja koju čine tvrtke Swietelsky, Monterra i Octopus. Radovi procijenjeni na 1 919 380 kuna započeli su 5. lipnja, a predviđeni je rok za dovršetak 120 radnih dana. Kada se obiđe teren, steče se dojam kako su radovi u visokoj fazi dovršenosti, tako da planirani datum završetka radova ne bi trebao biti upitan. Još nedostaje manji dio mreže i nakon toga će se prednaprezati sidra. Potpisani su ugovori za sanaciju još šest



Predusjek tunela Meja

usjeka na brdskome dijelu riječke pruge te za sanaciju usjeka tunela Sveta Ana u Rijeci. Radovi u Rijeci započet će krajem godine, a na ostalim gradilištima radovi su započeli ili će uskoro započeti.

Za radove koji se izvode na riječkoj pruzi i na pruzi od Rijeke do Šapjana karakteristična je sanacija potpunog usjeka. S obzirom na manjak financijskih sredstava za sve radove, prije su se sanirala samo

najkritičnija mjesta na usjecima.

Remonti riječke pruge započeli su 2005. od Rijeke i do danas je pruga remontirana do Ogulina odnosno do Oštarija. Radovi su se izvodili etapno, a u prvim fazama uz remont nije rađena i sanacija usjeka. Ti se radovi upravo sada izvode i premda se istodobno radi na više lokacija, ostao je popriličan broj usjeka i predusjeka za kompletnu sanaciju.

SANACIJA STUPOVA KONTAKTNE MREŽE

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Prednost dvokolosiječne pruge jasno se ogleda tijekom radova na antikorozivnoj zaštiti metalne konstrukcije kontaktne mreže koji se upravo izvode između Starih Mikanovaca i Ivankova, gdje vlakovi cijelo vrijeme nesmetano prolaze. Na jednome je kolosijeku isključen napon i na njemu se izvode radovi, a drugim kolosijekom teče promet. Dionica na kojoj se izvode radovi pod nadležnošću je Područne radne jedinice za održavanje SS i TK sustava, EEP i KM Istok.

Elektrifikacija pruge između Zagreba i Beograda dovršena je krajem svibnja 1970. Premda nekadašnji X. koridor (danas magistralna pruga RH1) ni izdaleka nema značenje kakvo je nekada imao, i danas se radi o izuzetno kvalitetnoj pruži, pogotovo ako govorimo o dionici između Slavanskoga Broda i Tovarnika (državna granica), gdje vlakovi mogu voziti brzinom od 160 km/h. Otkako je pruga otvorena, na dionici od Vinkovaca do Slavanskoga Broda nije rađena antikorozivna zaštita metalne konstrukcije kontaktne mreže. Radovi na sanaciji stupova kontaktne mreže započeli su 2014. i do sljedeće godine dovršena je dionica između Slavanskoga Broda i Garčina. Nakon toga radovi su prekinuti, da bi se nastavili tijekom ljetnih mjeseci ove godine i to na 25 kilometara dugačkoj dionici od Strizivojne-Vrpolja do Ivankova. Po završetku radova na otvorenoj pruži radit će se u kolodvorima Ivankovo, Stari Mikanovci, Vrpolje, Donji Andrijevci i Garčin.

Radove vrijedne 10 milijuna kuna izvode Pružne građevine – PP Posit. Radni vlak smješten je uz kolodvor Strizivojna-Vrpolje. Na gradilištu je angažirano četrdesetak radnika. Većina ih je smještena u radnome vlaku, a dio ih u vlastitoj režiji dolazi na posao. Prema planiranoj dinamici izvođenja radovi bi trebali potrajati još četiri mjeseca.



Sredinom rujna ekipa iz Pružnih građevina izvodila je radove na oko dva kilometra udaljenosti od Starih Mikanovaca u smjeru Vinkovaca. Na tešku motornu drezinu prikopčana je prikolica s pokretnom košarom koja podiže radnika s visokotlačnim kompresorom.

Stupovi se najprije ispiru od prljavštine i hrđe. Nakon toga nanosi se temeljni sloj

boje i poslije toga završni sloj specijalne boje. Na stupove se konačno lijepo naljepnice s oznakama obnove i upozorenja na visoki napon. Na spoju metalne cijevi s betonom postavlja se nova zaštitna glazura koja sprečava prodor vode u temelje.

Nakon završetka radova na dionici u smjeru Ivankova radovi će se nastaviti u kolodvoru Garčin.

PRIVODE SE KRAJU RADOVI NA OBNOVI PRUGE DARUVAR – PČELIĆ

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Radnici Pružnih građevina kraju su priveli radove u sklopu obnove 42 kilometra duge pružne dionice od Daruvara do Pčelića. S novim voznim redom pruga od Banove Jaruge do Pčelića odnosno do spoja s tzv. podravskom magistralom bit će obnovljena u cijelosti.

Željeznička pruga Banova Jaruga – Pčelić duga 96 kilometara spaja koridorsku prugu RH1 i tzv. podravsku magistralu. Na pružnoj trasi Daruvar – Pčelić nalaze se kolodvori Lipik, Pakrac, Sirač, Daruvar i Đulovac, a na prostoru uz prugu četiri kame-noloma (Sirač, Bastaji, Đulovac i Batinjska Rijeka) te ispostava Hrvatskih šuma u Đulovcu.

U svibnju 2010. Uprava HŽ Infrastrukture za promet je zatvorila dionicu od Sirača do Pčelića. Tri godine poslije, u svibnju 2013., u promet je ponovno puštena obnovljena trinaest kilometara duga dionica od Sirača do Daruvara uz napomenu da je do tada bila remontirana dionica od Banove Jaruge do Sirača. Izvođač radova Pružne građevine nastavio je s revitalizacijom pružne dionice od Daruvara do Pčelića. Krajem rujna radovi su privedeni kraju i do novog voznog reda pruga će biti u cijelosti osposobljena za promet teretnih i putničkih vlakova.

Obnovljena pruga na dionici dugoj 42 kilometra osposobljena je za osovinski pritisak od 16 tona i vozne brzine vlakova od 60 km/h, s time da će na nekoliko mjesta brzina biti ograničena zbog željezničko-cestovnih prijelaza, potencijalnih klizišta i uspona od 25 promila. Obnovljena dionica prolazi obroncima Bilogore i s obzirom na uspone između Maslenjače i Daruvara te Pivnice i Đulovca, vrlo je zahtjevna za eksploataciju.

Na jedanaest kilometar pruge ugrađene su nove tračnice s novim pragovima, a na preostalome dijelu dionice ugrađene su nove i



Milan Bijelić, voditelj Nadzorne grupe Virovitica

rabljene tračnice kvalitetnijeg tipa i rabljeni pragovi. Novi pružni zastor ugrađen je na jedanaest kilometara, a na preostalih 31 kilometar rađeno je ojačanje pružnog zastora.

Sredinom rujna radnici Pružnih građevina dovršavali su radove na brdu između Pivnice i Pčelića, a istodobno se izvodilo strojno čišćenje pružnog pojasa. Početkom listopada na pružnu trasu stiže mjerni

vlak HŽ Infrastrukture koji će ispitati geometrijsko stanje kolosijeka i provjeriti eventualna odstupanja od predviđenih vrijednosti za određenu kategoriju pruge. Nakon toga uslijedit će tehnički prijam pruge i s novim voznim redom pruga će biti spremna za vožnje vlakova. Nadzor nad tom pružnom dionicom preuzet će zaposlenici Nadzorne grupe Virovitica pri Područnoj radnoj jedinici za održavanje građevinskog infrastrukturnog podsustava Sjever.

SANACIJA TUNELA PLAŠKA GLAVA

PIŠE: Željka Mirčić
FOTO: Denis Skrobo

Radovi na sanaciji tunela Plaška glava na dionici ličke pruge između kolodvora Plaški i Blata započeli su početkom rujna. Započelo se s pripremnim radovima, a slijede radovi na čišćenju obloge tunela, rezanju kamene obloge, injektiranju i zapunjavanju šupljina, radovi na izvedbi izravnavajućeg sloja, drenaži i hidroizolaciji tunela te na sanaciji portala tunela i dijela predusjeka.

Izvođač su radova Pružne građevine, a predviđeni je rok za završetak radova 60 radnih dana, s time da je tijekom rujna

zbog izrazito kišna razdoblja i probijanja vode na kamenu oblogu bilo otežano izvoditi sanaciju. Vrijednost radova, projektantskog i geotehničkog nadzora te kontrolnih ispitivanja iznosi 1,178 milijuna kuna.

Prije početka radova geotehnički nadzor izvršio je kontrolu krutosti podgradnog sklopa tunela seizmičkom SASW-metodom te kontrolu kvalitete tunela koristeći elektromagnetsku GPR-metodu georadarskog snimanja. Laičkim rječnikom, obavljen je *rendgenski pregled* tunela, utvrdila se struktura, vrsta i

uslojenost stijenske mase iza zida i svoda tunela. Na temelju dobivenih rezultata donosi se zaključak je li projektantsko rješenje u izvedbenom projektu precizno ili postoje minimalne izmjene. Nakon izvršene potpune sanacije tunela ponovno će se izvoditi provjera metodama SASW i GPR da se utvrdi učinak izvedene sanacije. Zbog izvođenja sanacije tunela pruga je zatvorena za promet između kolodvora Plaški i Blata od 18. rujna do 31. listopada, osim vikendom, u prijepodnevnim satima, a putnike između Zagreb Glavnog kolodvora i Gospića prevoze nadomjesni autobusi.



Kontrola strukture tunela SASW i GPR metodom

OŽIVIO I TERETNI PRIJEVOZ

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Uz tradicionalno velik broj putnika, s pojavom privatnih teretnih prijevoznika Rail Cargo Carriera (RCC) i PPD Transporta d.o.o. u području kolodvora Strizivojna-Vrpolje oživio je i teretni prijevoz na V.c koridoru.

Kada sam svojedobno u jednome tekstu spominjao kolodvor Vrpolje, kako je to zapravo i uobičajeno, upozoren sam na to da sam naveo nepotpun naziv kolodvora. I doista, ne samo da je točan naziv kolodvora Strizivojna-Vrpolje, već se on i nalazi u Strizivojnoj.

Područje kolodvora Strizivojna-Vrpolje obuhvaća stajalište Kapanica-Beravci te kolodvore Sikirevci i Slavonski Šamac, koji se pak nalazi u Kruševici. Prilikom izvanrednih događaja treba znati kojoj se policijskoj upravi javiti jer se područje prostire kroz tri županije: Brodsko-posavsku, Osje-

čko-baranjsku i Vukovarsko-srijemsku.

Željeznički kolodvor Strizivojna-Vrpolje podjednako je udaljen od Slavanskog Broda i Vinkovaca, a u njemu se s magistralnom prugom (RH1) križa i koridor RH3 odnosno V.c koridor kojim se ostvaruje veza s Mađarskom te Bosnom i Hercegovinom. Velik broj vlakova koji se u jednome trenutku nađe na kolosijecima svjedoči o vezama koje se tamo ostvaruju uz presjedanja. Zbog svojeg položaja, a i zbog kvalitetne pružne dionice koja omogućuje vozne brzine do 160 km/h, u željezničkome čvorištu u Strizivojnoj-Vrpolju tradicionalno je velik broj putnika.

Prije dvije godine za šefa kolodvora Strizivojna-Vrpolje imenovan je Vatroslav Lukić. Naš sugovornik na željeznici je od 1994. i do imenovanja za šefa kolodvora radio je kao tehnolog u Slavanskom Brodu.

Na novome radnom mjestu dobro se snašao, a zadovoljan je činjenicom da se iz kolodvora Strizivojna-Vrpolje i dalje dosta putuje vlakom:

—Kada se današnji broj putnika uspoređuje s nekadašnjim brojem putnika, putnika je manje. No kada se uzme u obzir to koliko se danas putuje vlakom, možemo biti zadovoljni. Između Slavanskog Broda i Vinkovaca vozi dosta vlakova, a uz presjedanja ostvaruju se i dobre veze prema Đakovu i Osijeku.

Otkako je ukinut izravni ICN vlak koji je povezivao Zagreb s Đakovom i Osijekom, smanjio se broj putnika iz tog smjera. Premda se danas, s obzirom na voznu brzinu vlakova između Dugo Sela i Novske, ne bi moglo postići vrijeme putovanja od tri sata, i u takvim se uvjetima radi o izvrsnoj željezničkoj vezi. Željezničku vezu između



Kolodvor Strizivojna-Vrpolje

Vinkovaca i Slavenskog Šamca zamijenila su dva para autobusa u kojima se vozi tek pokoji putnik.

Otkako je u kolodvoru Strizivojna-Vrpolje ukinuto radno mjesto u večernjoj smjeni, broj radnika smanjen je za dva radna mjesta pa je sada sistematizirano deset radnih mjesta, s time da jedan prometnik cijelo vrijeme radi na zamjeni u Vinkovcima.

Rad s »malo rezerve« šefu kolodvora otežava organizaciju rasporeda korištenja godišnjih odmora. Uz radnike HŽ Infrastrukture u kolodvoru u smjenama rade i dvije blagajnice HŽ Putničkog prometa. Prema potrebi, vlakom u kolodvor stižu i radnici HŽ Carga.

Na području kolodvora Strizivojna-Vrpolje, na pruži prema Slavanskom Šamcu u podređenome stajalištu Kopanica-Beravci radi prometnik, a u Slavanskom Šamcu rade prometnik i skretničar.

Otkako su se ove godine na V.c koridoru uz HŽ Cargo pojavili RCC i PPD Transport, opseg je teretnog prijevoza osjetno povećan u odnosu na prošlu godinu.

Velika kolodvorska zgrada smeđe boje, premda davno obnovljena, u prilično je dobrome stanju. Peroni su rekonstruirani prije šest godina i omogućuju jednostavan ulazak u vlakove i izlazak iz njih. Uz kolodvorsku zgradu i dalje posluje slastičarnica. Na katu zgrade, u dva službena stana žive prometnici.



Prometnik Željko Sitar, putnička blagajnica Nada Jergović, šef kolodvora Vatroslav Lukić, prometnik Milan Uhlak, stoji SS tehničar Darko Rapčan

POTPISAN UGOVOR VRIJEDAN 12 MILIJUNA KUNA

PIŠE: Ivana Čubelić
FOTO: Mihaela Tomurad Sušac

Uprave HŽ Putničkog prijevoza i tvrtke Altpro 11. rujna potpisale su Ugovor za nabavu opreme potrebne za sustav autostop-uređaja na vučnim vozilima u vlasništvu HŽ Putničkog prijevoza ukupne vrijednosti 11 950 339 kn, koji se financira zajmom Međunarodne banke za obnovu i razvoj (IBRD).

Prigodom potpisivanja Ugovora direktor tvrtke Altpro d.o.o. Zvonimir Viduka izjavio je:

Vrlo smo zadovoljni činjenicom da će ovaj visokotehnološki hrvatski proizvod, nakon što smo ga uspješno plasirali na tržišta zemalja poput Kanade, Indonezije, Izraela, Turske, Velike Britanije i Austrije, od sada doprinositi sigurnosti putnika i na hrvatskim željeznicama.

Direktor tvrtke Altpro istaknuo je kako su

AUTOSTOP sustave proizvedene u toj tvrtki u zadnjih šest godina ugradili najpoznatiji svjetski proizvođači željezničkih vozila poput Alstoma i CAF-a, kao i hrvatski proizvođači Končar – Električna vozila i TŽV Gredelj te da će, uz to što svoje tehnološke proizvode plasiraju u 47 zemalja, uskoro taj proizvod ponuditi tržištima u Njemačkoj, Austriji i Rumunjskoj.

Realizacijom ovog ugovora sva vozila HŽ Putničkog prijevoza imat će ugrađene autostop-uređaje, što bitno podiže razinu sigurnosti za putnike, osoblje vlaka i ostale sudionike u prometu. Sav posao odradit će domaća industrija – tvrtka Altpro isporučit će autostop-uređaje, a ovisno društvo HŽPP-a Tehnički servisi željezničkih vozila ugradit će tu opremu. Ovime će željeznički sektor dati doprinos razvoju gospodarstva u Hrvatskoj, novim zapošljavanjima i poticanju domaće konkurentnosti. Također,

ovime će biti ostvareni i ciljevi Strategije prometnog razvoja RH koji se tiču sigurnosti željezničkog prometa. – izjavio je mr. sc. Željko Ukić, Uprava-direktor HŽ Putničkog prijevoza.

U sklopu zajma IBRD-a za financiranje Projekta održivog razvoja hrvatskoga željezničkog sektora, čiji je korisnik i HŽ Putnički prijevoz, financira se i obnova voznoga parka radi poboljšanja njegove efikasnosti. Cjelokupni iznos zajma za HŽ Putnički prijevoz iznosi 43 milijuna eura.

Potpisivanje ovog ugovora danas ne vidim samo kao iskorak prema povećanju sigurnosti željezničkog prometa, nego i kao još veći iskorak prema razvoju gospodarstva, zapošljavanju i rastu izvoza. Uz to, nije jednostavno pobijediti na natječaju koji organizira IBRD. To pokazuje da su naše tvrtke cijenom, a prvenstveno kvali-



Potpisivanje Ugovora

tetom stale uz bok vodećim svjetskim tvrtkama iz tog sektora. – kazala je državna tajnica za promet Ministarstva mora, prometa i infrastrukture dr. sc. Nikolina Brnjac.

Mr. sc. Tajana Kesić Šapić, direktorica Sektora za industriju i IT Hrvatske gospodarske komore, istaknula je:

„Potpisivanje ovog ugovora predstavlja jednu od kruna uspjeha ove naše sjajne tvrtke koja je kompletan uspjeh postigla na hrvatskoj pameti, razvoju i istraživanju. Taj ugovor omogućava stjecanje referenci na domaćem tržištu, a drago mi je i što će Ugovor potaknuti investicije jer će tvrtka Altpro zaposliti nove radnike, što će dati poticaj zapošljavanju mladih. Nadam se

da će ovo biti poticaj i drugim hrvatskim tvrtkama da putem javne nabave generiraju rast, zapošljavanje i u konačnici povećanje bruto domaćeg proizvoda.

S obzirom na izmjene Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava prema kojima do 1. srpnja 2018. na sva vučna vozila trebaju biti ugrađeni autostop-uređaji, oprema će biti ugrađena na preostalih 48 vučnih vozila, odnosno 10 manevarskih lokomotiva serije 2 132, 28 dizel-motornih vlakova serije 7 122 i 10 dizel-motornih vlakova serije 7121.

Vrijednost Ugovora iznosi 11 950 339 kn (bez PDV-a), a Ugovorom je definirana sukcesivna isporuka. Za prvih deset vozila oprema će biti nabavljena u roku od 30 dana, a rok za isporuku opreme za zadnje vozilo jest 180 dana.

Ugradnjom autostop-uređaja povećat će se razina sigurnosti željezničkog sustava. AUTOSTOP sustav, temeljen na INDUSI tehnologiji, jest visokotehnološki proizvod koji upozorava strojovođu ili automatski koči vlak ovisno o podacima o brzini vozila prikupljenima pri prolasku uz signalne oznake na pruzi. Sustav za automatsku zaštitu i zaustavljanje vlaka AP AUTO-STOP otporan je na sve vrste vibracija, potresa i udara koji nastaju pri eksploataciji na željezničkom vozilu i predstavlja kompletno rješenje sigurnosnoga sustava za željeznička vozila i infrastrukturu po modelu *low cost – high tech* te je prilagođen komunikaciji s drugim sigurnosnim sustavima i jedinstvenim europskim standardom za signalno-sigurnosne i komunikacijske sustave razine ETCS.

U očekivanju velikog interesa za AUTO-STOP sustave tvrtka Altpro gradi razvojno-inovacijski centar za vozila gdje će razvijati i proizvoditi AUTOSTOP sustave i njihove aplikacije za globalno tržište. U novome centru u planu je zapošljavanje 75 djelatnika.



Uprava-direktor HŽPP-a Željko Ukić i direktor Altproa Zvonimir Viduka



S lijeva na desno: Tatjana Kesić Šapić, Željko Ukić, Nikolina Brnjac i Zvonimir Viduka

OBILJEŽEN EUROPSKI TJEDAN MOBILNOSTI

PIŠE: Anita Matačić
FOTO: Marija Božanović

Povodom Europskog tjedna mobilnosti HŽ Putnički prijevoz u suradnji s udrugom Sindikat biciklista od 16. do 22. rujna omogućio je besplatan prijevoz bicikala u svim vlakovima predviđenima za prijevoz bicikala. Uz prijevoz bicikala provedene su brojne aktivnosti čija je svrha populariziranje prijevoza vlakom i biciklom.

U sklopu Europskog tjedna mobilnosti HŽ Putnički prijevoz u suradnji s udrugom Sindikat biciklista proveo je niz zajedničkih aktivnosti u cilju promocije i populariziranja prijevoza vlakom i biciklom.

Na konferenciji za novinare održanoj u četvrtak 14. rujna 2017. na kojoj je predstavljeno pristupanje Grada Zagreba Europskom tjednu mobilnosti gradonačelnik Zagreba predstavio je program aktivnosti i potpisao povelju o pristupanju Grada Zagreba Europskom tjednu mobilnosti. Koordinator je Europskog tjedna mobilnosti za Grad Zagreb Gradski ured za socijalnu zaštitu i osobe s invaliditetom, a u aktivnostima su sudjelovali svi gradski uredi, zavodi, službe, ustanove, udruge i drugi.

U ponedjeljak 18. rujna dvije skupine djece vrtičke dobi iz DV-a Gajnice i DV-a »Šegrt Hlapić« iz Sesveta besplatno su se vozile vlakom. Osim što su se djeca upoznala sa željezničkim prometom podijeljene su im edukativne slikovnice bojanke na temu putovanja vlakom.

Panel-rasprava »Inovacije za bolju mobilnost u gradu« održana je 19. rujna u prostorijama HKD-a »Napredak«. Nove trendove u razvoju vozila javnog prijevoza na panel-raspravi predstavio je Ante Klečina iz Saveza za željeznicu.

O mobilnosti kao usluzi govorio je Krešimir Dvorski iz Sustava javnih bicikala d.o.o., s kojima HŽ Putnički prijevoz već nekoliko godina surađuje u cilju promocije integriranog prijevoza biciklom i vlakom te



pogodnosti za nekoliko tisuća putnika HŽPP-a s pretplatnim kartama koji mogu koristiti čak 150 minuta besplatne vožnje nextbike biciklima. Nextbike kartica može se kupiti na blagajni zagrebačkoga glavnog kolodvora. Na raspravi sudionici su bili upoznati s hrvatskim i inozemnim primjerima inovativnih projekata održive mobilnosti.

Europski tjedna mobilnosti manifestacija je koju organizira Glavna uprava za okoliš Europske komisije u cilju da se potaknu javna svijest i aktivnosti građana u borbi protiv onečišćenja okoliša uzrokovanog povećanjem opsega motoriziranog prometa u urbanim sredinama, a time i poboljša kvaliteta života građana europskih gradova. Na poseban način potiču se mjere usmjerene prema smanjenju onečišćenja okoliša, promoviranju sredstava javnog prijevoza i alternativnih modela kretanja i prijevoza u gradovima. O važnosti i veličini te manifestacije u europskim razmjerima

najbolje svjedoči činjenica da je u njezino obilježavanje aktivno uključeno više od 2000 europskih gradova.

Svake godine Europski tjedna mobilnosti organizira se od 16. do 22. rujna i posvećen je održivome kretanju/mobilnosti, a ovogodišnja tema usredotočena je na koncept dijeljenja prometnih sredstava u kretanju gradom. Korištenjem zajedničkih oblika javnoga gradskog prijevoza smanjuju se troškovi i količina ugljičnog dioksida, a dijeljenje automobila za zajedničku vožnju s ceste uklanja znatan broj automobila u kojima se vozi samo jedna osoba. U ostvarenju ciljeva održive mobilnosti željeznički promet omogućuje pouzdanu mobilnost i znatno smanjuje negativan utjecaj na okoliš. Osim što je najsigurnija vrsta kopnenog prometa, željeznički promet rasterećuje ceste i smanjuje zagušenja te stavlja težište na važnost korištenja integriranog sustava željeznice i ostalih vrsta prijevoza.

RUJANSKI VLAKOVI U SKLOPU RUMOBIL-a

PIŠE: Vlatka Škorić
FOTO: Vlatka Škorić

Turistički vlakovi koje organizira HŽ Putnički prijevoz, koji voze iz Zagreba u ozaljski kraj i koji su pokrenuti i financirani u sklopu međunarodnog INTERREG-ova projekta RUMOBIL, početkom rujna ušli su u sedmi mjesec prometovanja. Tako su 2. i 3. rujna na Jaškofest u Jaškovo vozila dva vlaka, a 24. rujna na Jesen u Vivodini jedan vlak.

Putnici šesnaestog vlaka koji je vozio u sklopu RUMOBIL-a prvi su dio subote 2. rujna proveli u Jaškovu, u mjestu na pola puta između Karlovca i Ozlja, na inkluzivnoj međunarodnoj utrci »Run of heart« (Utrka srca) u kojoj je, unatoč kišnome vremenu, sudjelovalo oko 150 trkača različite dobi, od štichenika Centra za pružanje usluga u zajednici Ozalj, koji je bio i organizator utrke, preko djece i odraslih iz susjedstva, predstavnika Kineziološkog fakulteta iz Zagreba i drugih hrvatskih gradova, ali i iz Slovenije i Njemačke do jednog slijepog trkača iz Kenije, koji je trčao u pratnji svojega asistenta. Po riječima ravnateljice Centra Dijane Borović Galović, bila je to izvrsna prilika za druženje i upoznavanje s radom Centra kao i za podizanje svijesti o potrebi uključivanja javnosti u život štichenika. Tako su i štichenici Centra, uglavnom osobe s posebnim potrebama, doprinijeli proširenju ponude Jaškofesta koji je sljedećega dana, u nedjelju 3. rujna, nastavljen 2. Štrudlafestom.

U prvome dijelu nedjelje putnici su uživali na Štrudlafestu, manifestaciji koja slijedi događanje iz rujna 2015. kada je »iz Jaškova za svijet krenula štrudla za Guinnessa« i kada je napravljena doslovce kilometarska štrudla (1479,38 cm) koja je uvrštena i u Guinnessovu knjigu rekorda. Štrudlafest je događanje natjecateljskog karaktera tijekom kojeg se bira najbolja profesionalna i amaterska štrudla, a toga puta ocjenjivali su je poznati kuhari Branko Ognjenović i Stevo Karapandža. U izradi štrudle natjecalo se desetak političkih,



profesionalnih, amaterskih i dječjih ekipa, dok su prigodna jela spravljali i poznati kuhar Branko Ognjenović te glumac Mario Valentić. Tisuće posjetitelja uživale su u raznim vrstama štrudla poput štrudli od jabuka, sira, buče, bučinih koštica ili borovnice, ali i u popratnim glazbenim programima lokalnih KUD-ova i tamburaških sastava. Dvadesetak malih proizvođača izložilo je svoje prehrambene proizvode, keramiku i nakit, a bez obzira na vrstu proizvoda, na svakome od štandova našla se i poneka vrsta štrudle. Za organizaciju te zaista jedinstvene manifestacije zaslužni su Turistička zajednica grada Ozlja i Grad Ozalj, koji je korisnik projekta RUMOBIL.

Drugi dio nedjelje putnici sedamnaestoga vlaka koji je vozio u sklopu RUMOBIL-a proveli su u razgledanju ozaljskoga staroga grada, a izlet je završio koncertom u ozaljskoj župnoj crkvi svetoga Vida na kojemu su nastupili mladi Ozljanin, bariton Leon Košavić i mladi karlovački orguljaš Krešimir Klarić. Taj koncert bio je jedan u nizu koncerata u sklopu festivala Orgulje Heferer 2017. koji se ove godine organizira u četrdesetak crkava sjeverozapadne Hr-

vatske i Zagreba u kojima je obitelj Heferer restaurirala ili izgradila orgulje.

Treći rujanski, a devetnaesti vlak iz flote RUMOBIL-a vozio je 24. rujna na manifestaciju Jesen u Vivodini. Putnici su u Vivodini imali prigodu uživati u domaćoj hrani, kulturno-umjetničkome programu, prisjetiti se starih običaja i navika, posjetiti vinske podume poznatih vinara i još niz drugih lokalnih zanimljivosti.

Nakon prvih osamnaest vlakova koji su vozili u sklopu RUMOBIL-a, do kraja kolovoza 2018. na istoj relaciji i na nova turistička događanja u ozaljski kraj, u organizaciji HŽ Putničkog prijevoza kao partnera na projektu, vozit će još 18 od ukupno 36 vlakova. Oni su samo jedan od osam pilot-projekata koji se u istome razdoblju i u sklopu RUMOBIL-a upravo provode u Italiji, Poljskoj, Češkoj, Slovačkoj, Njemačkoj i Mađarskoj i koji se financiraju iz programa Interreg Central Europe, a čiji je cilj održivom mobilnošću pomoći lokalnoj zajednici u poboljšanju demografske slike. Više o projektu RUMOBIL možete pročitati na mrežnim stranicama Saveza za željeznicu www.szz.hr.

ISPORUČENA LOKOMOTIVA ZA PANČEVAČKU SPECIJALNU LUKU

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Lokomotiva »Đure Đakovića« serije DHL 300 E proizvedena je 1984. godine. Nakon što je lokomotiva prvi put u cijelosti obnovljena u RPV-u Slavonski Brod 2007., naručitelj Specijalna luka i ovaj je put taj još opsežniji posao povjerila brodske poduzeću.

Brodska tvrtka svoje je posljednje dizelske lokomotive isporučivala do pred kraj osamdesetih godina proteklog stoljeća. Nakon rata »Đuro Đaković« više nije proizveo ni jednu lokomotivu, a njegova jedinica Specijalna vozila i danas na brojna tržišta uspješno isporučuje vrlo kvalitetne teretne vagone. S druge strane njihove se stare dizelske lokomotive i danas, nakon trideset godina, koriste za obavljanje manevarskih poslova u raznim poduzećima. RPV Slavonski Brod pak uspješno održava takve lokomotive, a tijekom rujna završili su remotorizaciju lokomotive »Đure Đakovića« iz 1984. za potrebe pančevačke Specijalne luke.

Dizel-hidraulična lokomotiva DHL 300 E prvi je put u RPV Slavonski Brod stigla 2007. godine. Tada je bio izveden veliki popravak, a motor od 300 konjskih snaga tada je popravljen u cijelosti. Posao je izvršno obavljen pa je deset godina poslije uprava tvrtke Specijalna luka odlučila brodske RPV-u povjeriti posao remotorizacije i unapređivanja osnovnih karakteristika lokomotive.

U lokomotivu DHL 300 E ugrađen je motor riječkog Torpeda od 300 KS, a u tri desetljeća eksploatacije ta se lokomotiva među različitim serijama »Đurinih« lokomotiva pokazala najboljom. Prema želji naručitelja, ugrađen je novi motor. Radi se o motoru KUMINS najnovije generacije porijeklom iz SAD-a. S obzirom na mjenjač i osovinski pogon, motor ima istu snagu kao i prethodni. U novoj upravljačnici ugrađen je klimatizacijski uređaj, što se danas smatra standardnom opremom, a promije-



njene su i zračne instalacije.

Azotara Pančevo osnovala je tvrtku Specijalna luka stacioniranu na obali Dunava. Lokomotiva će obavljati manevarski rad, i to najvjerojatnije za više tvrtki. RPV Slavonski Brod poznat je po obnavljanju manevarskih lokomotiva. Tako su nedavno prodali tri lokomotive u Srbiju.

Srpsko gospodarstvo kontinuirano iskazuje potrebu za manevarskim lokomotivama pa su posljednje tri brodske lokomotive završile u Boru, Šapcu i Lučanima. RPV Slavonski Brod najprije je kupio rabljene manevarske lokomotive »Đure Đakovića«, obnovio ih i prodao, a tijekom njihove eksploatacije radit će na njihovu održavanju.

POVEĆAN UDIO PRIVATNIH PRIJEVOZNIKA

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

U rujnu je HAKOM objavio statističke pokazatelje rada u teretnom i putničkom prijevozu za drugi kvartal 2017. godine. Istodobno Uprava HŽ Carga objavila je vijest o pozitivnim rezultatima ostvarenima tijekom ljetnih mjeseci, a nova Uprava HŽ Putničkog prijevoza ulaže znatne napore kako bi zaustavila negativne trendove u putničkom prijevozu.

U drugom kvartalu ove godine prevezeno je 2 800 476 tona tereta, što je za 531 085 tona više u odnosu na isto razdoblje prošle godine. Opseg rada HŽ Carga povećan je za 182 688 tona, a sedam privatnih prijevoznika svoj je opseg rada udvostručilo, odnosno povećalo za 348 397 tona. Udio privatnih prijevoznika na tržištu prijevoza tereta povećan je sa 16 posto na 24 posto. Istodobno broj prevezenih putnika u kontinuiranom je padu.

Premda količina prevezenoga tereta nije jedini mjerodavni pokazatelj ostvarenoga opsega rada, i ti su podaci jasan pokazatelj prijevoznih tokova i odnosa između nacionalnog prijevoznika HŽ Carga i ostalih privatnih prijevoznika.

Dakle, od ukupno prevezenih 2 800 476 tona tereta u drugome kvartalu 2017. godine HŽ Cargo prevezao je 2 138 310 tona tereta, a ostali prijevoznici 662 166 tona ili 24 posto ukupnoga opsega rada. U istome periodu 2016. godine prevezeno je 2 269 391 tona tereta. HŽ Cargo držao je 86 posto tržišta ili 1 955 622 tona, a sedam privatnih prijevoznika prevezlo je 423 317 tona tereta. U 2015. godini privatni su prijevoznici od ukupno 2 427 587 tona tereta prevezli skromnih 12 438 tona tereta i kada se ti podaci usporede s posljednjim dvjema godinama, uočljiv je velik porast opsega rada privatnih prijevoznika, pad opsega rada HŽ Carga od gotovo 300 000 tona i povećanje ukupne količine robe u teretnom prijevozu za oko 370 000 tona. Prema pokazateljima o broju prevezenih



putnika za drugi kvartal uočljiv je kontinuirani pad broja prevezenih putnika. Tako je 2014. godine prevezeno 5 641 818 putnika, da bi u drugom kvartalu ove godine taj broj pao na 5 134 073 putnika ili 507 735 putnika manje. Ako se pak ova godina uspoređuje s istim razdobljem prošle godine, broj putnika smanjen je za 262 504 putnika.

Zanimljive su i usporedbe s prijeratnim razdobljima. Primjerice, 1979. godine prevezeno je 46 007 000 tona tereta i 45 334 000

putnika. Ratne 1991. godine prevezeno je 21 479 000 tona tereta i 21 790 000 putnika. Količina prevezenoga tereta i dalje se smanjivala, u prvome redu gubitkom poslova na X. koridoru. Tako je 2004. godine prevezeno 13 710 000 tona, a 2009. godine svega 11 651 000 tona tereta.

Prema pokazateljima za prvu polovinu godine, ukupni rad svih teretnih prijevoznika mogao bi se približiti rezultatima iz 2009. godine.

ANKETA O ZADOVOLJSTVU TVRTKI USLUGAMA ŽELJEZNIČKOG TERETNOG PRIJEVOZA

PIŠE: Kristijan Solina
ILUSTRACIJE: Kristijan Solina

Hrvatska regulatorna agencija za mrežne djelatnosti (HAKOM) provedla je redovito savjetovanje s predstavnicima korisnika usluga željezničkog teretnog prijevoza.

Savjetovanje je provedeno anketiranjem tvrtki koje bi potencijalno koristile željeznicu za prijevoz i onih koje koriste željeznicu za prijevoz.

Trenutačno u Republici Hrvatskoj na teretnom željezničkom prijevoznom tržištu posluje sedam prijevoznika, od kojih je jedan nacionalni prijevoznik, a njih šest su novi teretni prijevoznici, koji ostvaruju pretpostavke za obavljanje teretnog prijevoza. Pet poslovno aktivnih teretnih željezničkih prijevoznika sudjelovalo je u ukupnom teretnom prijevoznom tržištu u 2016. godini s 25 posto udjela.

Uzorkovanjem je odabrano 49 tvrtki kojima je dostavljena anketa, njih 32 odazvale su se anketiranju i popunile upitnik, što je 65 posto od ukupnoga broja uzorkovanih tvrtki, a 35 posto ili nije odgovorilo na upitnik ili je odgovorilo kako željeznički teretni prijevoz više uopće ne koriste.

Od ukupnoga broja anketiranih njih 56 posto posjeduje industrijski kolosijek, dok su njih 44 posto suposjednici industrijskoga kolosijeka, ali ipak koriste željeznički promet.

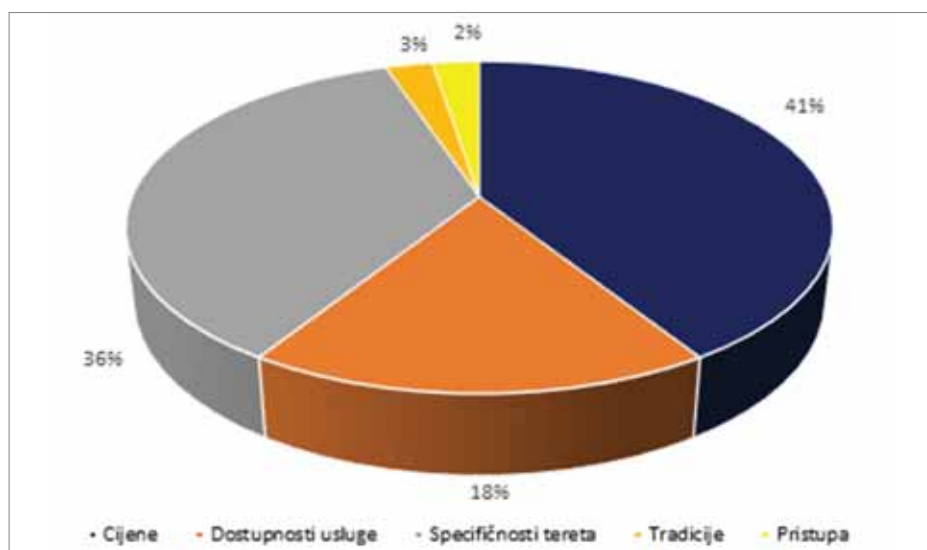
Anketirane tvrtke izjasnile su se kako željeznicu za prijevoz tereta koriste i preko deset godina i to kao glavnu vrstu prometa. Zbog konkurentnijega cestovnog prometa 44 posto ukupnog broja anketiranih odustalo je od željezničkog prometa. Navedene tvrtke izjasnile su se kako trenutačno koriste daleko prilagodljiviji cestovni promet od željezničkog teretnog prijevoza.

Većina anketiranih željeznički promet koristi dulje od deset godina, i to njih 44 po-

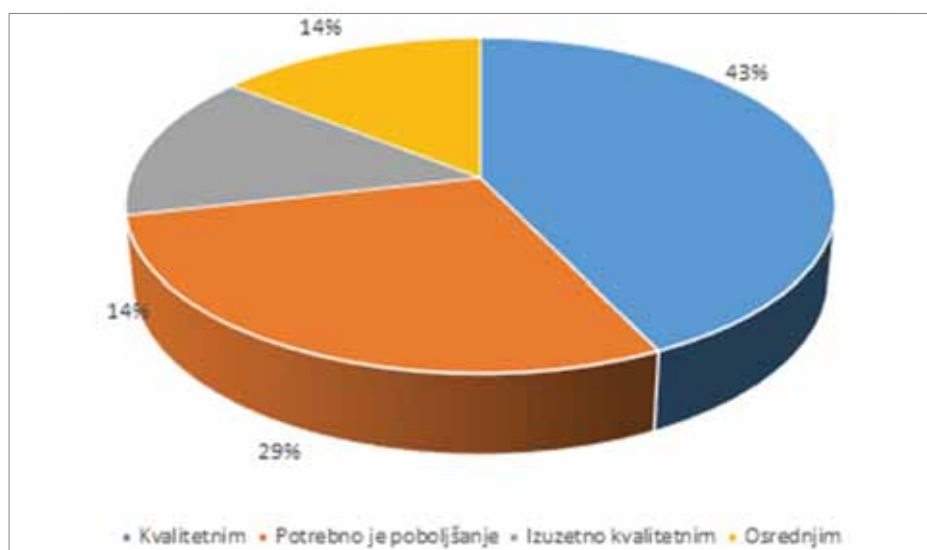
sto, dok su njih 34 posto novi korisnici željezničkog teretnog prijevoza.

Anketirane tvrtke uzorkovanjem su odabrane prema veličini, a od ukupnoga broja

primljenih popunjenih anketnih upitnika njih 43 posto veliki su korisnici željezničkog teretnog prijevoza s godišnjim prijevozom većim od 50 000 tona, dok samo pet



Grafikon 1. Korištenje željezničkog prijevoza



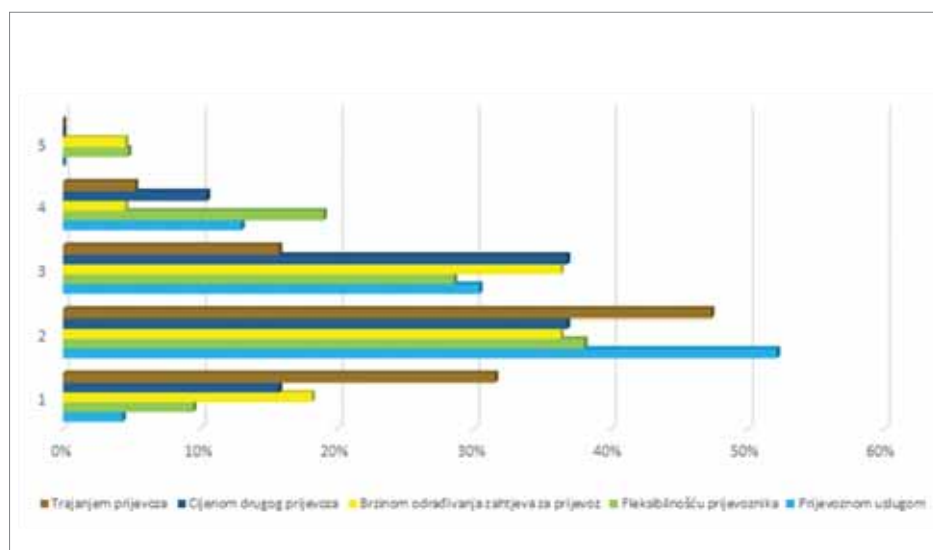
Grafikon 2. Zadovoljstvo postupanja prijevoznika prema korisniku

posto njih godišnje preveze željeznicom samo do tisuću tona tereta.

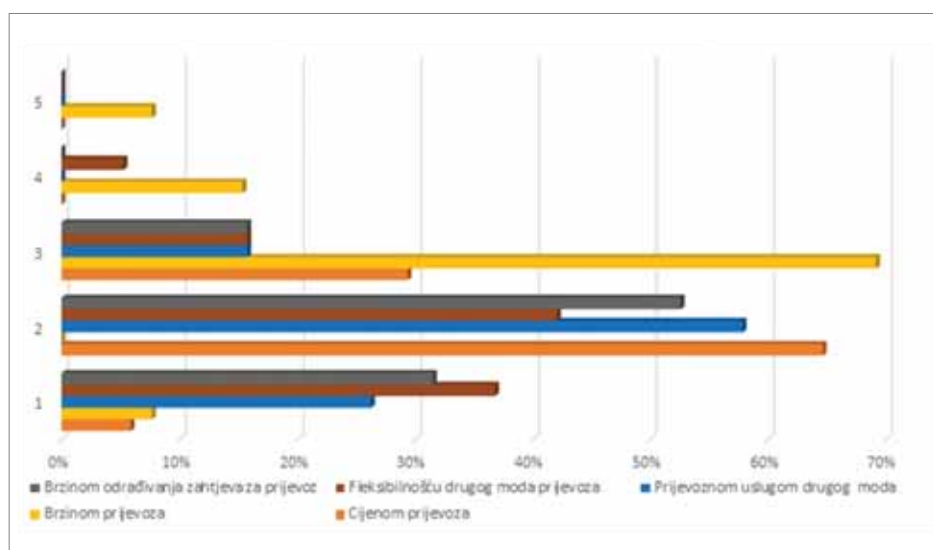
Vjerodostojnost ankete i kvalitetu ispunje-

nih anketnih upitnika moguće je mjeriti brojem anketiranih, ali i učestalošću korištenja željezničkog teretnog prijevoza. Od ukupnoga broja anketiranih 38 posto

željeznički promet koristi svakodnevno, a 24 posto tjedno, što govori kako se anketiranju odazvalo najviše redovitih korisnika željezničkog teretnog prijevoza.



Grafikon 3. Zadovoljstvo prijevoznom uslugom



Grafikon 4. Zadovoljstvo dostupnošću usluga

Korisnici prijevoza navode kako željeznički promet koriste najčešće zbog cijene (41 posto), dok ih najmanje željeznički promet koristi zbog pristupačnosti prijevoza, tek dva posto, što je detaljnije prikazano na grafikonu 1.

Odnos željezničkoga prijevoznika prema krajnjem korisniku također je jedan od ključnih faktora uspješnosti poslovnog odnosa te se tako 43 posto izjasnilo da je kvalitetan, s druge strane njih 29 posto smatra kako su potrebna poboljšanja. To uzrokuje velik postotak nezadovoljstva navedenim odnosom, što je prikazano na grafikonu 2.

Zadovoljstvo korisnika teretnom prijevoznom uslugom obrađeno je u drugome dijelu ankete, u kojem su ocjenjivani ključni segmenti korištenja željezničkog teretnog prijevoza, kao što su kvaliteta prijevozne usluge, fleksibilnost prijevoznika, brzina odrađivanja zahtjeva za prijevozom, cijena prijevozne usluge, trajanje putovanja i slično, a što je prikazano na grafikonima 3. i 4.

Iz prikupljenih odgovora korisnika željezničkog teretnog prijevoza može se zaključiti kako su minimalno zadovoljni pružanjem usluga, odnosno da su u najvećoj mjeri ocjenom dovoljan ocijenili zadovoljstvo prijevoznom uslugom, i to njih preko 50 posto, trajanje prijevoza i fleksibilnost prijevoznika, što implicira pitanja o tome što je korisnicima željezničkog prometa bitno. Većina odgovora o zadovoljstvu željezničkim teretnim prijevozom ocijenjeno je ocijenjena dovoljan i dobar, tek nekolicina korisnika djelomično je zadovoljna fleksibilnošću, brzinom prijevoza i brzinom odrađivanja zahtjeva.

SIGURNOST DJECE NA PRVOME MJESTU

PIŠE: Sanja Paić
FOTO: Sanja Paić



Ispred Hrvatskog narodnog kazališta u Zagrebu 13. rujna Ministarstvo unutarnjih poslova i HNK u suradnji s Ministarstvom znanosti i obrazovanja, Gradom Zagrebom, Kazalištem Tvornica lutaka, Hrvatskim društvom skladatelja, Hrvatskim autoklubom i drugim partnerima iz Nacionalnog programa sigurnosti cestovnog prometa proveli su edukativno-preventivni program u sklopu tradicionalne preventivne akcije »Poštujte naše znakove«.

HŽ Infrastruktura i Fakultet prometnih znanosti kao partneri Nacionalnoga programa također su sudjelovali s projektom »Implementacija mjera za povećanje sigurnosti najranjivijih sudionika u prometu na želje-

zničko-cestovnim prijelazima« te predstavili preventivno-edukativne aktivnosti. Prezentirane su i virtualne naočale VR 360° putem kojih su sudionici mogli testirati aplikaciju simulacije sigurne i rizične vožnje preko željezničko-cestovnoga prijelaza.

Manifestaciji su prisustvovali i ministar unutarnjih poslova dr. sc. Davor Božinović, glavni ravnatelj policije Nikola Milina, državni tajnik iz Ministarstva znanosti i obrazovanja Hrvoje Šlezak te zamjenica gradonačelnika Grada Zagreba Olivera Majić. Djeca najmlađeg školskog uzrasta, pristigla iz raznih zagrebačkih osnovnih škola, vrlo su aktivno i sa zanimanjem sudjelovala u programu, kroz koji su ih

pjesmom, plesom i glumom proveli policajci, glumci, balerine i ostali sudionici akcije. Podsjetivši na cilj i rezultate te akcije, ministar je uputio apel roditeljima i svim odraslim osobama:

«Djeca danas stradavaju puno više kao sudionici u prometu kada ih prevoze njihovi roditelji ili stariji, a manje kao samostalni sudionici, tako da koristimo ovu akciju da uputimo apel svim roditeljima i starijima da čuvaju djecu, propisno ih prevoze u vozilima, propisno ih vezuju te koriste sjedalice za djecu, jer šestero djece koja su ove godine poginula, poginula su upravo u prometu kao putnici.

Pojasnivši također kako je akcija ustvari



jedan *proaktivan* pristup edukaciji najmlađih sudionika u prometu, ministar je pozvao sve vozače da u blizini škola smanje brzinu, budu naročito oprezni zbog toga što su djeca, kao što i poznata pjesma akcije kaže, plaha, da ih sačuvaju jer je sigurnost djece zajednički cilj, ali i odgovornost odraslih.

Nekoliko dana prije, 7. rujna, u HNK-u održana je javna tribina s temom »Što još možemo učiniti da bi put do škole bio sigurniji za najmlađe sudionike u prome-

tu«. Na tribini je predstavljena i putujuća izložba »Sigurnost kroz dizajn«.

Promišljanje o odgovornosti za sigurnost djece naglašava se svake godine neposredno prije početka nove školske godine. To je vrijeme kada se u prometu na cesti pojavljuje jedna cijela nova generacija učenika prvih razreda osnovnih škola, mališana koji će bez prevelikog prometnog iskustva ubrzo biti samostalni sudionici prometa. Vrijeme je to kada se učestalo apelira na obzirnije i tolerantnije ponaša-

nje vozača u prometu, poglavito u zonama osnovnih škola.

Kada prođe rujna, kao da se sve postupno zaboravlja. U prometu ponovno počinju vladati bahatost, bezobzirnost, netolerancija i sebičnost. I opet pogibaju ili bivaju ozlijeđena nečija djeca. Zakon, propise i sigurnosna pravila doživljavamo kao nešto što treba zaobići, izigrati, ignorirati. Propisa i pravila držimo se, tolerantno i kulturno ponašamo se samo onda kada smo na to prisiljeni.



Akciji se pridružio i ministar unutarnjih poslova Davor Božinović

Djeca obično sudjeluju u prometu u različitim ulogama: pasivno, kao suputnici u automobilima ili kao korisnici putničkoga prijevoza, ali također i aktivno kao pješaci i biciklisti, na koturaljkama, romobilima. Moramo biti svjesni da djeca tek uče pravila ponašanja u prometu.

Djeca sve manje stradavaju na cesti, a sve više na parkiralištima, pješačkim prijelazima, zonama smirenog prometa i tamo gdje bi se trebala osjećati najsigurnijima – u automobilima svojih roditelja.

Pitanja se postavljaju sama po sebi: imaju li djeca pravo na sigurnost u prometu? Koliko je promet opasan za djecu? Treba li i u kojoj mjeri promet prilagođavati djeci? Kakva je odgovornost i uloga vozača ili, bolje rečeno, roditelja?

Sigurnost djece u prometu prvenstveno je briga i odgovornost nas odraslih. Treba učiniti sve kako bi djeca uživala u sigurnom i bezbrižnom djetinjstvu. Neka školovanje bude radost, a put do škole popločen pažnjom i skrbi odraslih za svakog mališana. Djeca imaju pravo na svoju sigurnost u prometu.

Edukacija i prevencija pravi je odnosno prvi korak u samostalnom sudjelovanju u prometu. Svojim ponašanjem i pažnjom kao roditelji, nastavnici ili vozači odrasli su dužni djeci olakšati njihove prve samostalne korake u prometnoj džungli.

SPORTAŠ

OD GLAVE DO PETE

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Šef vlaka – konduker Dinko Ereš na željeznici je zaposlen od 1996. godine. U sportu, točnije u taekwondou, je od svoje osme godine, gotovo cijeli život.

Nakon pada Posavine 1992. Dinko Ereš s obitelji se preselio u Hrvatsku, a četiri godine poslije zaposlio se u Hrvatskim željeznicama. Kao šef vlaka – konduker već je dva desetljeća »na vlaku«, u stalnome kontaktu s putnicima. No tema ovog teksta njegov je drugi život, onaj vezan uz taekwondo.

Od svoje osme godine Dinko Ereš bavi se taekwondo. Za razliku od svojih vršnjaka nije mijenjao sportove. Po dolasku u Hrvatsku uključuje se u rad TK-a Centar, a 2004. osniva TK »Lokomotiva« i od tada je alfa i omega toga uspješnog zagrebačkog kluba. Natjecateljsku karijeru završio je 1996. godine.

Te sam se godine zaposlio na željeznici, a u mojoj službi radi se u smjenama i nikako nisam mogao uskladiti obveze na poslu s treninzima. Ako se nešto želi postići, potrebno je trenirati i po dva puta dnevno, a uz posao to je postalo neizvedivo. Opredivio sam se za trenerski poziv, a položio sam ispite i za suca međunarodnog ranga. – rekao je Ereš.

Taekwondo klub »Lokomotiva« djeluje od 2004. i u prosjeku okuplja oko 200 članova. Od samog početka uz Dinka Ereša u klubu je Ilija Kolarić, a danas kao trenerice rade i Daliborka Curević i Jana Belogaj.

Radimo u školama u Novom Zagrebu, na Botincu i Kajzerici, a počinjemo raditi s djecom u nekoliko vrtića. Iz široke baze pokušavamo dobiti kvalitetne natjecatelje. Vrtičke skupine kroz igre i vježbe motorike polako upoznajemo sa sportom. S dvanaest godina djeca počinju s ozbiljnijim natjecanjima. Prijelomno je razdoblje kada djeca prelaze u srednju školu i kada nam,



Dinko Ereš

najčešće zbog novih interesa, otpada dosta djece. Uglavnom možemo biti zadovoljni s interesom mladih za taekwondo. – opisao je način rada Ereš.

Taekwondo izvorno je sport koji je nastao u Južnoj Koreji, koja i danas drži primat u tome sportu. Izuzetno uspješni u tome sportu koji je bio zastupljen na posljednje tri olimpijade još su Iran, Španjolska, Meksiko i Hrvatska. Naše natjecateljice osvajačice su nekoliko olimpijskih medalja. Taekwondo je najpopularniji borilački sport u Hrvatskoj. Vikendima se održavaju dva ili tri turnira na kojima se bez problema okupi od 300 do 500 *klinaca*.

Ovaj sport gotovo isključivo »živi« od financijske potpore roditelja. Sport je strahovito brz i dinamičan, a ulogu suca u velikoj mjeri preuzela je elektronika pomo-

ću koje se mjere intenzitet i preciznost udaraca. Uloga sudaca svedena je na praćenje i korekciju zabranjenih poteza. Konkurencija je strahovito jaka i teško je uspjeti. Uspjesi na turnirima boduju se za nastupe na velikim natjecanjima. Na olimpijade je jako teško dospjeti, ali onaj tko uspije ima realne šanse za medalju.

U takvim uvjetima nije jednostavno voditi klub, a i naš sugovornik priznaje kao je znalo biti jako teško:

Bilo je teških trenutaka. Nekoliko godina, kada nismo mogli u dvoranu, micali smo školske klupe i radili u razredima. Brat mi je znao reći da sam totalno lud, ali, eto, ipak smo uspješni. I moja djeca Lea i Noa bave se taekwondo i položila su majstorski ispit. To smatram svojim najvećim uspjehom.

STUDENTSKI POSJET IZ FRANCUSKE

PIŠE: Željka Mirčić
FOTO: Željka Mirčić

U organizaciji Trgovinske i industrijske komore grada Angersa francuske pokrajine Maine-et-Loire početkom rujna HŽ Infrastrukturu posjetili su studenti poslovnog upravljanja, koji osim teorijske nastave imaju i praksu u različitim francuskim tvrtkama. U toj grupi bio je i dio studenata koji praksu obavljaju u francuskom nacionalnom upravitelju željezničke infrastrukture SNCF-u.

Svrha posjeta bila je upoznavanje studenata s radnim procesima naše tvrtke, organizacijskom strukturom, radnopravnim propisima te komunikacijom unutar radnih procesa. Antonija Jergović, voditeljica Odjela za korporativne komunikacije, upoznala je studente s ulogom tvrtke kao upravitelja željezničke infrastrukture u RH, segmentima poslovanja, trenutačnim poslovnim pokazateljima te aktivnostima u području korporativnih komunikacija. Martina Elizabeta Lovrić, zadužena za promociju vidljivosti projekata sufinanciranih iz fondova EU-a, studentima je predstavila projekte na kojima HŽ Infrastruktura trenutačno radi, a čija je svrha modernizacija željezničke mreže i infrastrukture u skladu s europskim standardima.

Nakon uvodnoga dijela uslijedio je obilazak Glavnog kolodvora tijekom kojega su šefica Glavnog kolodvora Jasminka Kromar i njezine kolege upoznali studente s procesima rada prometa u kolodvoru i na postavnici.

Studente poslovnog upravljanja iz Francuske osobito su zanimali radnopravni propisi, hrvatski Zakon o radu i njegova primjena, suradnja sa socijalnim partnerima, zaštita na radu i mogućnosti obrazovanja zaposlenika. Stoga su domaćini tog dijela posjeta bili Ivana Soljačić, direktorica Sektora za upravljanje ljudskim potencijalima, i njezini suradnici Jelena Čujko iz Odjela za radnopravne poslove, Slavica Megloba iz Odjela za plaće i



Upoznavanje studenata s tvrtkom



Prezentacija poslova Sektora za upravljanje ljudskim potencijalima

Marinko Tuškanec iz Odjela za razvoj i obrazovanje ljudskih potencijala, koji su studente upoznali sa svojim područjem rada. Posjet HŽ Infrastrukturi bio je jedan u nizu radnih studentskih posjeta tijekom njihova

boravka u Hrvatskoj. Kako je rekao voditelj Odjela za studente Trgovinske i industrijske komore, organiziranjem takvih posjeta želi se budućim mladim stručnjacima omogućiti stjecanje uvida u modele poslovnog upravljanja u drugim sredinama.

S DJECOM U KOLODVORU

PIŠE: Zdenka Dokaza
FOTO: Ivan Kartelo

Učenici nižih razreda Osnovne škole Lotrščak iz Zagreba 22. rujna 2017. došli su u obilazak Glavnog kolodvora u Zagrebu.

U drugome razredu osnovne škole obrađuje se gradivo vezano uz promet pa je *drugašima* taj obilazak Zagreb Glavnog kolodvora zapravo dio programa, *prvašima* pravi doživljaj, a *trećašima* i *četvrtašima* prilika da obnove znanje, ali i da nauče nešto novo o povijesti samog kolodvora i željeznice u Hrvatskoj.

Susret s djecom uvijek je lijep i pun veselja. U obilazak je stiglo 45 učenika u pratnji učiteljica. Djeca su počela postavljati

bezbrojna pitanja, a uz njihovo zanimanje i znatiželju, očito je da i već dosta znaju o željezničkome prometu. Već znaju da postoje putnički i teretni vlakovi, kako i gdje se kupuje prijevozna karta, što je to vozni red, da lokomotive mogu biti »električne, dizelke i parnjače«, a poznaju i karakteristična željeznička zanimanja. Nije im trebalo objašnjavati što radi kondukter ili strojovođa. Posebno ih je oduševio pomoćnik šefa kolodvora koji se nakratko pridružio obilasku i popričao s djecom. Podatak o 125 godina kolodvorske zgrade djeci toga uzrasta izgleda jako, jako velik. Ima naš Glavni kolodvor dugu povijest i pamtí tko zna koliko skupina djece. Tu skupinu zapamtit će po puno smijeha, ali i

pametnih odgovora i pitanja. Iskorištena je i prilika da ih se upozna s osnovnim težistima 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 lokomotive. Pokraj lokomotive iz 19. stoljeća djeca su otpjevala i pjesmu iz filma »Vlak u snijegu«, a nakon toga imala su priliku vidjeti polazak vlaka i prometnika kako otprema vlak.

Na rastanku učitelji su izrazili želju da se radionice u sklopu edukativno-preventivne akcije »Vlak je uvijek brži« održe i u njihovoj školi.



OPREZNO ISPOD MOSTA

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



Irske željeznice imaju poprilično problema s cestovnim vozilima koja zapinju za željezničke mostove. U prošloj godini dogodila su se 92 takva izvanredna događaja, a u ovoj godini već 65. Prije deset godina bilo je po dvjesto takvih nezgoda godišnje, ali Irske željeznice još nisu zadovoljne napretkom. Stoga su se udružile s vladinom razvojnom organizacijom Enterprise Ireland kako bi pronašle inovativna preventivna rješenja. Raspisan je poziv za podnošenje ponuda za sustave odnosno tehnologije za upozoravanje vozača cestovnih vozila kako bi se smanjio rizik od zapinjanja vozila za željezničke mostove.

Tim povodom izvršni direktor Irskih željeznica Iarnród Éireann izjavio je:

„Udarci u mostove jedan su od najvećih željezničkih sigurnosnih rizika, a unatoč kampanjama za osvještavanje i komunikaciji s dionicima, cestovnim prijevoznici, vidimo zabrinjavajući rastući trend [udaranja u mostove] te se nadamo da će ova inicijativa proizvesti inovativna tehnička rješenja koja će znatno smanjiti broj udaraca u mostove.“

ULAGANJE U ZAŠTITU PRIRODE

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



Njemačka željeznica (DB) objavila je da je u sklopu gradnje nove pruge između Berlina i Münchena samo na zaštitu okoliša utrošila 200 milijuna eura. Pruga prolazi kroz Tirišku šumu, gorski predio u srednjoj Njemačkoj dug oko 75 km i širok oko 25 km. Kako bi se što bolje zaštitila biljna i životinjska staništa, nakon izgradnje pruge obnovljeno je oko 4000 hektara šume, posađeno 600 000 stabala te su postavljene stotine kućica za ptice, skloništa za šišmiše i duplji za guštere. Na jednome su dijelu gradilišta radovi bili zaustavljeni čak četiri mjeseca zbog sezone parenja ptica. Uz obnovljeni tok rijeke Maine i drugih rijeka iskopani su kanali za zaštitu od poplave, što će dugoročno doprinijeti očuvanju tog područja.

Tijekom izvođenja radova DB je kontinuirano kontrolirao podzemne vode, postavljao zaštitu od buke za stanovnike, iskopanu zemlju i kamenje prevozio na što kraćim relacijama te iskorištavao za obnovu krajolika.

GRČKI PRIJEVOZNIK PROĐAN TALIJANIMA

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



Talijanske željeznice (FS) zaključile su sredinom rujna preuzimanje grčkog nacionalnog putničkog i teretnog prijevoznika Trainosea u vrijednosti 45 milijuna eura. Za kupovinu Trainosea bili su zainteresirane i Ruske željeznice te grčki građevinski konglomerat GEK Terna, ali FS je jedini dostavio obvezujuću ponudu. Ugovor o kupoprodaji potpisan je još u siječnju, ali čekalo se odobrenje Europske komisije.

O kupovini Trainosea direktor FS-a Renato Mazzoncini izjavio je:

„Današnje zaključenje [ugovora] još je jedan važan korak za međunarodni rast FS Grupe, kao što je predviđeno poslovnim planom 2017.–2026. Preuzimanje Trainosea prilika je za rast i razvoj grčkih željeznica, koje se odsad mogu osloniti na znanje i iskustvo Grupe FS Italiane.“

Nekoć je Trainose bio tvrtka kći Grčkih željeznica, 2008. je izdvojen u samostalno društvo, a ove je godine privatiziran. Trainose zapošljava 672 radnika, upravlja svim putničkim i teretnim prijevozom u Grčkoj (ukupno oko 350 vlakova dnevno), a vlakove unajmljuje od Grčkih željeznica

EXPO1520, IZLOŽBA ŽELJEZNIČKIH VOZILA U MOSKVI

PIŠE: Toma Bačić
FOTO: Toma Bačić

Bijenalna izložba željezničkih vozila i konferencija o željezničkom prometu EXPO1520 održana je u prigradskome naselju Ščerbinka, južno od Moskve. Ščerbinka je poznata po velikome eksperimentalnom institutu za ispitivanje željezničkih vozila i ispitnome poligonu za vozila. Poligon se sastoji od četverokolsiječne pruge kružne forme na kojoj je moguće provoditi različita ispitivanja. Krug je sagrađen 1932. godine.

Dana 30. kolovoza EXPO1520 otvorio je Oleg Belozеров, predsjednik Uprave Ruskih željeznica (RŽD). Belozеров je u pozdravnome govoru govorio o novim vozilima koje kupuje RŽD. Ove godine ta je tvrtka kupila 450 novih lokomotiva. Drugi dio

pozdravnog govora bio je posvećen implementaciji digitalnih tehnologija u području željezničkoga teretnog prijevoza u svrhu ubrzanja i poboljšanja komunikacije na relaciji kupac usluga – prijevoznik. RŽD godinama provodi program TransSib u sedam dana za čiju je provedbu implementacija suvremenih digitalnih tehnologija vrlo važna. Ideja je programa da vožnja teretnih vlakova od kineske do bjeloruske granice traje 168 sati. Taj je program drastično povećao broj prevezenih teretnih vlakova iz Kine prema Europskoj uniji. Belozеров se osvrnuo i na skoro donošenje strategije razvoja željezničkog prometa u Rusiji u periodu 2030. – 2050. godine.

Na događanju EXPO1520 sudjeluju vodeći zapadnoeuropski, kineski i ruski proizvo-

đači željezničkih vozila. Ove su godine uz ruske tvrtke glavne zvijezde programa bili švicarski Stadler i kineski CRRC.

Putnički prijevoz

Željeznički putnički prijevoz u Rusiji vrlo je razvijen. U zemlji posluju 22 željezničke tvrtke koje se bave prigradskim željezničkim prijevozom i koje su većinom u vlasništvu RŽD-a i lokalnih uprava. Najveća je od tih tvrtki Središnja prigradska putnička tvrtka (CPPK) koja pokriva grad Moskvu i njegovu okolicu. U 2016. CPPK je prevezao 540 milijuna putnika, što je 63,7 posto svih putnika prevezenih u željezničkome prigradskom prijevozu u Rusiji. CPPK je u vlasništvu investicijske tvrtke Moskovska putnička tvrtka (50 posto



Elektromotorni vlak Lastočka Premium

minus dvije dionice), RŽD-a (25 posto plus jedna dionica) i Gradske uprave grada Moskve (25 posto plus jedna dionica). Trenutačno u svojoj floti CPPK ima 426 elektromotornih vlakova, s time da su 384 vlaka dugoročno iznajmljena od RŽD-a, a ostali su u vlasništvu CPPK-a. Tvrтка kon-

tinuirano ulaže u nova vozila. U 2016. kupila je 20 novih vlakova, a ove godine 24 vlaka. Na izložbi EXPO1520 predstavljeno je nekoliko novih vlakova. Tvrтка Sinara predstavila je vlak Lastočka Premium koji je razvijen u suradnji s njemačkim Siemensom. Taj je vlak namijenjen putovanjima

dugima od 200 do 500 kilometara. Trenutačno RŽD u svojoj floti ima 128 vlakova Lastočka, a do 2023. naručeno ih je još 240. Vodeći ruski proizvođač željezničkih vozila TransMašHolding predstavio je dva nova vlaka, i to prototip EP2TV i dvodijelni EP2D. EP2TV će u proizvodnju ući 2019. godine. Riječ je o elektromotornome vlaku s 11 vagona. Dvodijelni EP2D namijenjen je prugama na kojemu je broj putnika vrlo mali. Tvrтка je predstavila i katni vagonski restoran. Katni putnički vagoni vrlo su popularni u Rusiji u posljednjem desetljeću i RŽD ih naručuje u velikim količinama.



Elektromotorni vlak EP2D namijenjen za pruge s malim brojem putnika



Dvostruka elektrolokomotiva TRAXX namijenjena tržištu širokog kolosijeka

Teretna vozila

Prva tvrтка koja se bavi proizvodnjom lokomotiva, zajednički pothvat (*joint venture*) Bombardiera i niza ruskih investitora na sajmu EXPO1520 predstavila je lokomotivu TRAXX namijenjenu tržištu širokoga kolosijeka. Prototipovi lokomotive 2EVI20 trenutačno se ispituju na raznim lokacijama u Rusiji, a certifikacija vozila očekuje se u kasnu jesen ove godine. Ta dvosustavna lokomotiva ima snagu o 9,6 MW i može vući teretne vlakove mase do devet tona.

TransMašHolding predstavio je trodijelnu dizelsku lokomotivu 3TE25K2M snage 9,3 MW. Lokomotiva je namijenjena vući teretnih vlakova na neelektrificiranim prugama u istočnome Sibiru.

Predstavljena je i četverodijelna električna lokomotiva 4ES5K snage 13,2 MW koja je trenutačno najjača električna lokomotiva na svijetu. Te lokomotive vlakove vuku u regiji Vladivostoka.

Izložba muzejskih vozila

Tijekom izložbe EXPO1520 održana je i izložba aktivnih ruskih muzejskih željezničkih vozila. Ove godine zvijezde programa bile su muzejske parne lokomotive Ov324 koja je proizvedena 1904. i S017 3241. Izložene su bile i muzejske električne lokomotive i VL8 1642 te VL22M 1892 iz 1958. godine.

OSLO - BISER KOJI TEK TREBA OTKRITI (2)

PIŠE: Marta Zec
FOTO: Marta Zec

Nastavite šetnju prema Akershusu, velebnoj i nikad osvojenoj utvrdi iz 14. stoljeća koja je u cijelosti obnovljena u 19. stoljeću te je povratila svoj izvorni srednjovjekovni izgled. Akershus je zbog svojeg položaja oduvijek bio od strateške važnosti za grad kao i za njegovu pomorsku trgovinu, a u 17. stoljeću služio je i kao sjedište norveških kraljeva. Danas se u njoj održavaju službena vladina primanja te druge gradske kulturne svečanosti. U utvrdi se nalazi i kraljevski mauzolej u kojemu su kroz povijest pokapani brojni pripadnici kraljevske obitelji.

Nasuprot utvrdi nalazi se četvrt Aker Brygge. Nekada poznato brodogradilište Akers Mekaniske Verksted osnovano sredinom 19. stoljeća zatvorilo je svoja vrata početkom osamdesetih godina 20. stoljeća te pretvorilo taj dio grada u pravu modernu i urbanu zonu za opuštanje i zabavu. Prepuna restorana s vrhunskom nacionalnom i internacionalnom ponudom hrane i pića, barova, mondenih dućana i umjetničkih galerija, Aker Brygge postala je okupljalište domaćih i turista svih generacija koji dolaze u svako doba godine otkriti nešto novo za svoje nepce, kupiti kakav zgodan komad odjeće, dobro se zabaviti ili jednostavno uživati u šetnji po dokovima. Moderna arhitektura dominira čitavim jezičnim prostorom te su u nju vrlo spretno uklopljene i nekadašnje izvorne zgrade brodogradilišta. Uz Aker Brygge posljednjih godina postala je iznimno popularna i četvrt Tjuvholmen zbog svojih brojnih umjetničkih instalacija, galerija te jedinstvenoga muzeja moderne umjetnosti Astrup Fearnley koji čuva djela brojnih renomiranih svjetskih umjetnika poput A. Warhola, J. Koonsa, D. Hirsta i drugih.

Nedaleko od obale, u samome središtu grada smještene su i druge važne znamenitosti, među kojima se svakako ističe Nationaltheatret, nacionalno kazalište. Ispred zgrade kazališta nalaze se statue



Zgrada parlamenta

Henrika Ibsena, glasovitoga norveškog književnika i jednog od osnivača kazališnog modernizma, te Bjørnstjerne Bjørnsona, norveškog književnog Nobelovca i autora norveške himne. Nedaleko od kazališta smjestila se Slottet, imponantna kraljevska palača iz 19. stoljeća koja je i danas službena rezidencija norveških monarha i mjesto službenih primanja međunarodnih dostojanstvenika. Temeljiti radovi na obnovi palače završeni su krajem devedesetih godina 20. stoljeća te unatoč ogromnim troškovima koje je taj projekt iziskivao, palača je uspjela povratiti svoj nekadašnji sjaj kojemu se može diviti i šira javnost tijekom ljetnih mjeseci kada je rezidencija otvorena za turiste i građane.

Zgrada norveškog parlamenta Storting, u kojoj 169 parlamentaraca na čelu s predsjedništvom odlučuje o svim važnim političkim i ekonomskim pitanjima zemlje, također je jedna od ljepših građevina koje dominiraju strogim središtem grada. Izvana je obložena žutom ciglom te kombinira različite stilove, uključujući utjecaje francuske i talijanske arhitekture, te se svojim

prirodnim tonovima izvrsno uklapa u zeleni okoliš. Nedaleko od zgrade parlamenta nalazi se i katedrala iz 17. stoljeća čiji se vanjski izgled kroz stoljeća neznatno mijenjao te je zadržao glavna obilježja baroknog stila. Katedrala i danas, kao i nekada, služi za održavanje ceremonija vjenčanja i sahrana članova kraljevske obitelji.

Glavna ulica Osla Karl Johans Gate povezuje kraljevsku palaču sa željezničkim kolodvorom te je u njoj smještena i stara zgrada sveučilišta, u kojoj se nalazi jedanaest uljanih slika E. Muncha u svojem izvornome kontekstu. Najveći norveški slikar ekspresionizma Edvard Munch ima i muzej posvećen samo njegovim radovima u kojemu se nalazi 1100 slika, 4500 crteža, 18 000 primjeraka grafičke umjetnosti te šest skulptura koji svjedoče o nepriksnovenome talentu jednog od najvećih umjetnika svih vremena. Na glavnoj je ulici i Eidsvolls plass, trg s dekorativnim umjetnim jezercem humorističnog naziva Spikersuppa, što u prijevodu znači juha od nokata. Jezerce se u zimskim mjesecima pretvara u klizalište.



Park Vigeland



Vikinški brod, muzej Oseberg

Ako se poželite maknuti od središta grada, kratkom vožnjom brodom stižete do rta Bygdøy gdje je smještena nekolicina najvažnijih gradskih muzeja. Prvi od njih jest Norveški muzej kulturne povijesti, najveći muzej na otvorenome koji objedinjuje 170 različitih stambenih objekata iz svih dijelova Norveške. Kuće prikazuju kulturni razvoj bogatih i siromašnih slojeva norveškog društva u seoskom i gradskom okružju, a na najvišem vrhu područja smjestila se i Gol stave crkva izvorno izgrađena u 13. stoljeću. Takva vrsta crkava tipična je

samo za norvešku sakralnu arhitekturu iz kasnoga srednjeg vijeka te se razvila kao rezultat spajanja poganske vikinške tradicije i različitih obilježja slavenskog i bizantskog kršćanstva. Od nekadašnjih 900 crkava raširenih po čitavoj Norveškoj sačuvano ih je samo 29, i to najviše na području između Osla i Bergena.

Na rtu su također smješteni svjedoci velike norveške pomorske tradicije, muzeji Fram i Kon-Tiki. U Framu se nalazi polarni brod koji je plovio najdalje na sjever

planete u Nansenovoj ekspediciji krajem 19. stoljeću te najdalje na jug u Amundsenovoj ekspediciji početkom 20. stoljeću. Kon-Tiki čuva izvornu splav od balzovine kojom je slavni norveški istraživač i pomorac Thor Heyerdahl s nekolicinom članova posade preplovio Pacifik te nošen zapadnim morskim strujama stigao do obale Uskršnjih otoka, čime je dokazao mogućnost plovidbe drevnih civilizacija Južne Amerike. Ondje se čuva i brod Ra II, kojim je Heyerdahl preplovio Atlantik te ukazao na mogućnost kontakata civilizacija oko Indijskog oceana. Toj veličanstvenoj zbirci svjedoka pomorskih podviga pridružuje se i muzej vikinškog broda Oseberg iz 850. godine. Brod je u cijelosti iskopan tek 1904., a pretpostavlja se da su na njemu pronađeni artefakti i posmrtni ostaci pripadali vikinškoj kraljici i njezinoj služavki.

Neizostavan je svakako i pomorski muzej koji čuva bogatu kolekciju predmeta i objekata vezanih uz plovidbu i istraživanje mora, pomorsku arheologiju, prekomorske ekspedicije i život na moru općenito, što još jednom potvrđuje značenje i važnost Norvežana na svjetskoj karti pomorstva.

Želite li posjet tome skandinavskom biseru završiti šetnjom na otvorenome, posjetite Vigelandsparken u parku Fagner. Riječ je o parku skulptura norveškog kipara Gustava Vigelanda koji čini najveću svjetsku zbirku skulptura koju je isklesao jedan čovjek. Na prostoru parka nalaze se ukupno 192 skulpture koje prikazuju 650 ljudskih figura te portretiraju iskustva čovjeka u svim fazama njegova života, od rođenja u majčinoj utrobi do starosti i opraštanja od svojih potomaka prije smrti.

Zimsku atmosferu i svu čaroliju zimskih sportova začas možete osjetiti na skakaonici Holmenkollen odmah iznad grada do koje lako možete stići podzemnom željeznicom, a uz skakaonicu nalazi se i skijaški muzej koji će posvjedočiti o još jednoj važnoj tradiciji Norvežana, onoj skijaškoj.

Kojugod vrstu zabave, opuštanja i doživljaja želite iskusiti u toj sjevernoj ljepotici, ono što budete vidjeli neće vas ostaviti ravnodušnima, već ponukati na daljnje istraživanje te predivne prijestolnice po mjeri čovjeka.

UZBUDLJIVO LJETO I JOŠ ZANIMLJIVIJA JESEN

PIŠE: Vlatka Škorić

FOTO: arhiva HKUD-a »Željezničar« Zagreb

Nakon vrlo uspješna koncerta održana početkom lipnja pred oduševljenom publikom u KD-u »Lisinski« te izvrsnih kritika stručne komisije HKUD »Željezničar« iz Zagreba u konkurenciji od 69 KUD-ova i pet ansambala plasirao se na visoko drugo mjesto najboljih ansambala u gradu Zagrebu. Samim time među najboljima su i u Hrvatskoj, s obzirom na to da se vrh hrvatskoga folklornog amaterizma nalazi upravo u Zagrebu.

Samo desetak dana nakon tog koncerta pedesetak članova Dječjega folklornog ansambla uputilo se na tradicionalnu šestu ljetnu školu u Sveti Filip i Jakov. Tamo su boravili šest dana te svakodnevno održavali plesne i pjevačke radionice na kojima su ponavljali već usvojene koreografije i učili nove. Dva puta održali su i mimohod kroz mjesto te vrlo posjećene koncerte na kojima su izveli plesove Splita i Kaštela, Lošinja, Međimurja, Gorskoga kotara, otoka Ugljana, Slavonije, Zagorja te Moslavine.

Nakon srpanjskog odmora, polovinom kolovoza Folklorni ansambl gostovao je u Makedoniji. Nakon razgleda Skopja smjestili su se na Ohridu, gdje su ih ljubazni i vrlo profesionalni domaćini prihvatili iznad svih njihovih očekivanja. Svakodnevno su razgledavali znamenitosti Ohrida, posjetili samostan svetog Klimenta na Svetom Naumu, posjetili izvore i muzej na vodi te obišli Strugu. Na mimohodima i nastupima u etnoselu Vevčanima te u samome središtu Ohrida predstavili su se pjesmama novogradiškoga kraja, međimurskim nadigravanjem te bunjevačkim plesovima, koji su gledatelje ostavili bez daha. Na tim nastupima bili su proglašeni najboljom inozemnom skupinom.

Dva tjedna poslije krenuli su na turneju na Kosovo. U glavni grad Prištinu, na dječji festival *Rainbow* stiglo je dvadesetpetoro djece podmlatka Folklornog ansambla i troje roditelja. Devetoga rujna bili su prva



grupa koja je posjetila novootvorenu najveću rimokatoličku katedralu na Balkanu, katedralu sv. Majke Terezije, koja je nakon deset godina gradnje otvorena tih dana u povodu 20. godišnjice smrti Majke Terezije. Domaćin im je bio kosovski biskup Dod Gjergji. Nakon posjeta gradonačelniku odradili su impresivan mimohod središtem Prištine te nastupili zajedno s desetak društava iz Turske, Bugarske, Albanije, Makedonije te Kosova. Predstavili su se plesovima Splita i Kaštela, Zagorja, Međimurja i

Moslavine. Oduševili su publiku i struku te primili velik broj poziva za nova gostovanja. Tijekom te turneje posjetili su i živopisni Prizren, popeli se na tvrđavu i održali još jedan vrlo uspješan nastup na istoj pozornici. Na turneji po Kosovu primili su i poziv na jedan od najvećih dječjih festivala u albanskome gradu Durresu, na kojemu će nastupiti od 10. do 15. listopada. Do tada vrijedno će se pripremati za taj nastup, ali i za mnoge druge nastupe koji ih očekuju ove jeseni.



FOTO: Branimir Butković

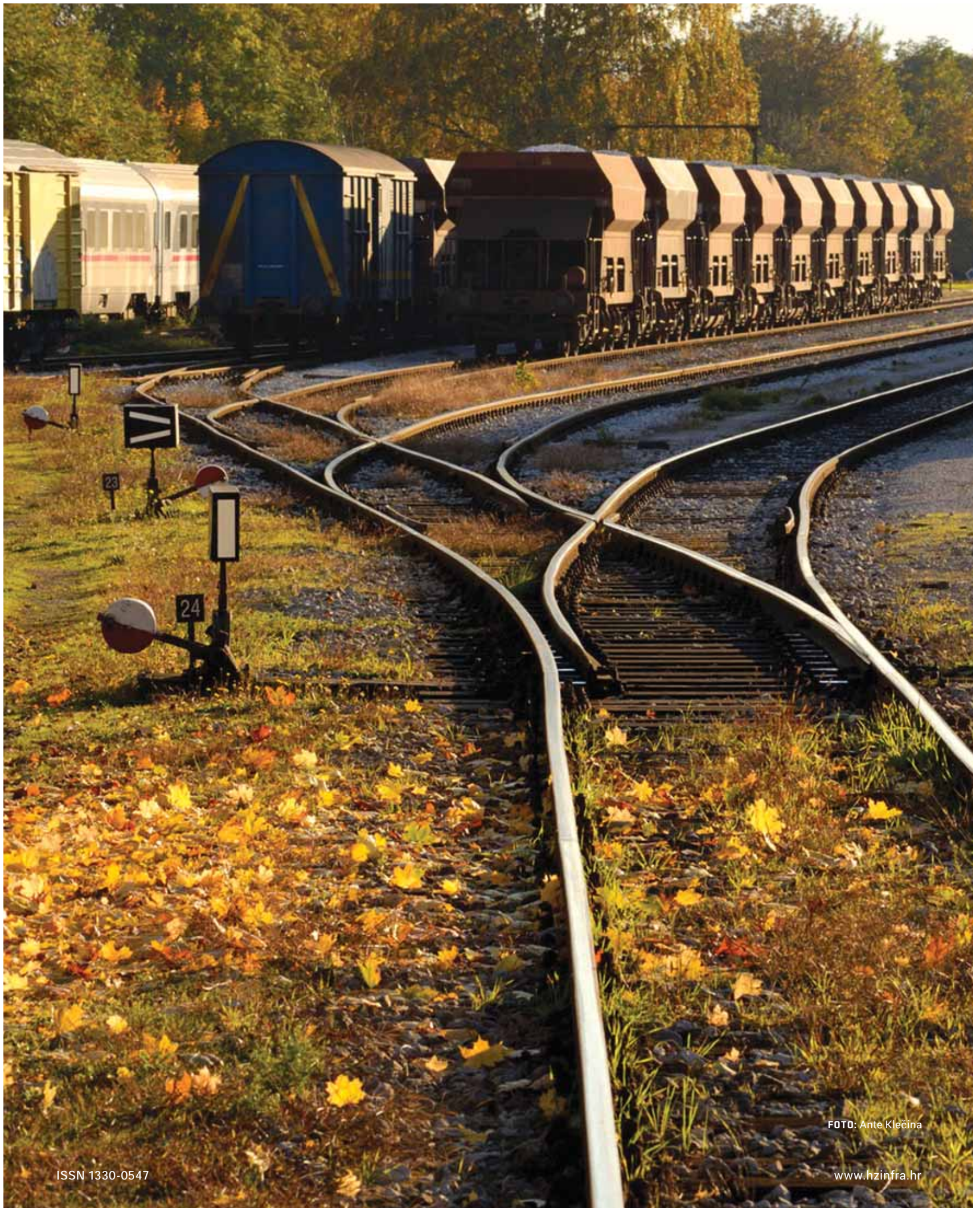


FOTO: Ante Klečina