

# ŽELJEZNIČAR

BROJ 874 || RUJAN 2018.

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.



## AKTUALNOSTI

Održan hrvatsko-austrijski gospodarski forum »Željeznička infrastruktura i logistika«

4

## EU FONDOVI

Predstavnici Europske komisije u posjetu Hrvatskoj

10

## HŽ PUTNIČKI PRIJEVOZ

Povećana sredstva za sufinancirani prijevoz

14



HŽ INFRASTRUKTURA



Obnovljeni i novi kolosijek na ulazu u kolodvor Vrbovec  
FOTO: Branimir Butković

## IZDVOJENO

### AKTUALNOSTI

4

Održan hrvatsko-austrijski gospodarski forum »Željeznička infrastruktura i logistika«

### AKTUALNOSTI

7

Međunarodni stručni sajam Innotrans 2018

### EU FONDOVI

10

Predstavnici Europske komisije u posjetu Hrvatskoj

### HŽ PUTNIČKI PRIJEVOZ

14

Povećana sredstva za sufinancirani prijevoz

### HŽ PUTNIČKI PRIJEVOZ

18

Uveden besplatan prijevoz studenata

### OSOBN

20

Malo spavam i sve stižem

## 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

**DIZAJN:** Oskar Pigac

**FOTOGRAFIJA NA NASLOVNICI:** Ante Klečina

**ADRESA UREDNIŠTVA:**

Zagreb, Mihanovićeve 12  
 telefon: +385 (0) 1 4534 288  
 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,

u rujnu je u službenom posjetu Hrvatskoj boravio predsjednik Republike Austrije Alexander Van der Bellen i tom je prigodom u organizaciji Hrvatske gospodarske komore održan i Hrvatsko-austrijski gospodarski forum: Željeznička infrastruktura i logistika. Svi sudionici foruma, među kojima su bili austrijski predsjednik, hrvatska predsjednica Kolinda Grabar-Kitarović te ministar mora, prometa i infrastrukture Oleg Butković, istaknuli su nužnost ulaganja u željezničku infrastrukturu. Ministar je naglasio kako Hrvatska u velikoj mjeri za to koristi raspoloživa sredstva EU-a te slijedi i nacionalna i strateška opredjeljenja Europske unije. Dodao je kako je za održivost i konkurentnost željezničkog sektora nužno nastaviti s ulaganjima u izgradnju i obnovu infrastrukture, povećati brzine i razinu sigurnosti, bolje povezati hrvatske luke sa željezničkom mrežom, preusmjeriti teret i putnike na željeznički promet te osigurati multimodalnost. Stoga je i HŽ Infrastruktura na forumu predstavila brojne projekte modernizacije i obnove željezničke infrastrukture koji se većinom sufinanciraju bespovratnim sredstvima Europske unije.

Jedan od tih projekata, koji se nalazi na Mediteranskom koridoru, odnosno riječkom prometnom pravcu, jest rekonstrukcija postojećeg i dogradnja drugog kolosijeka na dionici između Dugog Sela i Križevaca, a početkom rujna obišli su ga predstavnici Europske komisije s predstavnicima Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, Ministarstva regionalnoga razvoja i fondova EU, HŽ Infrastrukture i HŽ Putničkog prijevoza. Radovi, koji su u jednom trenutku bili usporeni zbog problema s podizvođačem, nakon uvođenja novog podizvođača ponovno su se intenzivirali, što je, svakako, ohrabrujuće.

U ovome broju »Željezničara« donosimo i vijest iz HŽ Putničkog prijevoza o potpisivanju dodatka Sporazumu o sufinanciranju troškova javnog prijevoza redovitih studenata i učenika srednjih škola, kojim su Bjelovarsko-bilogorska i Požeško-slavonska županija udvostručile sredstva za sufinanciranje besplatnog prijevoza učenika i studenata. U rujnu je potpisan i Ugovor o besplatnom željezničkom prijevozu redovitih studenata s prebivalištem na području Splitsko-dalmatinske županije. Ugovor su potpisali župan Blaženko Boban i Uprava HŽ Putničkog prijevoza.

glavni urednik lista "Željezničar"  
 Ivan Kartelo



# ODRŽAN HRVATSKO-AUSTRIJSKI GOSPODARSKI FORUM »ŽELJEZNIČKA INFRASTRUKTURA I LOGISTIKA«

PIŠU: Branimir Butković, MMPI  
FOTO: Branimir Butković, HŽI

**U**torak 11. rujna 2018. u organizaciji Hrvatske gospodarske komore, a povodom službenog posjeta predsjednika Republike Austrije Alexandra Van der Bellena Hrvatskoj, održan je Hrvatsko-austrijski gospodarski forum: Željeznička infrastruktura i logistika. Sudionicima gospodarskog foruma pozdravnim riječima obratili su se predsjednici dviju država, predsjednica Republike Hrvatske Kolinda Grabar-Kitarović te predsjednik Republike Austrije Alexander Van der Bellen. Kao uvod u panelsku raspravu koja se na istoimenu temu održala u okviru gospodarskog foruma gospodarstvenicima iz Hrvatske i Austrije koji rade na području željeznice obratio i ministar mora, prometa i infrastrukture Oleg Butković.

Predsjednica RH Kolinda Grabar-Kitarović u svom je pozdravnom govoru, među ostalim, istaknula važnost velikog investicijskog ciklusa u modernizaciju željezničke infrastrukture koji je u tijeku, a na to se nadovezuju i ulaganja u razvoj riječke luke.

Istaknuvši kako u Hrvatskoj posluje oko 700 austrijskih poduzeća koja zapošljavaju oko 35 000 radnika, predsjednik Republike Austrije Alexander Van der Bellen rekao je kako su povijesne veze i takvi skupovi prigoda da se potakne daljnji razvoj gospodarskih odnosa Hrvatske i Austrije. Ministar Oleg Butković uvodno je pojasnio važnost razvoja prometnog sustava i infrastrukture u Hrvatskoj, istaknuvši da je s jedne strane to važno zbog uravnoteženog gospodarskog razvoja zemlje, a s druge zato što bez razvijenog prometnog sustava nije moguće ni stvaranje uvjeta za razvoj konkurentne nacionalne ekonomije.

Ministar je objasnio da Hrvatska u velikoj mjeri za to koristi raspoloživa sredstva EU-a te rekao kako u tom kontekstu slijedimo i nacionalna i strateška opredjeljenja Europske unije.



U prvom redu sjede ministar Oleg Butković, predsjednik Republike Austrije Alexander Van der Bellen, predsjednica Republike Hrvatske Kolinda Grabar-Kitarović, predsjednik HGK-a Luka Burilović

Naša primarna zadaća i opredjeljenje ove Vlade jest razvoj željezničke infrastrukture, odnosno tehnološki razvijenog i učinkovitog željezničkog prometa, a sve kako bi se osposobio za ravnopravno i konkurentno sudjelovanje na europskom transportnom tržištu. – rekao je ministar Butković i dodao kako je za održivost i konkurentnost željezničkog sektora nužno nastaviti s ulaganjima u izgradnju i obnovu infrastrukture, povećati brzine i razinu sigurnosti, bolje povezati hrvatske luke sa željezničkom mrežom, preusmjeriti teret i putnike na željeznički promet te osigurati multimodalnost.

Tomu u prilog pojasnio je kako nakon velikog investicijskog ciklusa u cestovni sektor slijedi razdoblje ulaganja u željezničku infrastrukturu, kao i to da će se HŽ Infrastruktura pritom u najvećoj mjeri oslanjati na bespovratna sredstva EU-a.

Prioritet Hrvatske izgradnja je nizinske pruge koja je navedena i u Strategiji pro-

metnog razvoja Republike Hrvatske do 2030., tako da se nastavljaju sve aktivnosti na tom prioritetnom željezničkom pravcu, od izgradnje dijela od Zagreba prema mađarskoj granici do izgradnje »južnog kraka«, odnosno dijela od Zagreba prema Rijeci, s kojim krećemo sljedeće godine. – zaključio je ministar Butković i dodao kako se ukupna vrijednost radova na toj dionici procjenjuje na više od 1,6 milijardi eura.

U nastavku su slijedila obraćanja preostalih sudionika foruma, pri čemu je državna tajnica za promet Nikolina Brnjac detaljnije predstavila smjer strateškog pozicioniranja Republike Hrvatske na TEN-koridorima te je istaknula i prednost položaja luke Rijeka u odnosu na luke na sjeveru Europe.

Većina tereta koja prolazi kroz Suez završava u sjevernim lukama, a manji dio na Jadranu, premda je vrijeme putovanja broda sedam dana dulje. Mi to stalno



Ministar Oleg Butković



Državna tajnica MMPI-a Nikolina Brnjac



Predsjednik Uprave HŽI-a Ivan Kršić

ističemo, ali očito ćemo to i dalje morati ponavljati s namjerom da preusmjerimo dio tereta. Za to nam je potrebna kvalitetna infrastruktura, kvalitetni prijevoznici i organizirani upravitelji infrastrukture. – istaknula je Nikolina Brnjac.

Osim toga na forumu su prezentirane i mogućnosti luke Rijeka, projekti HŽ infrastrukture te je održana panelska rasprava na temu moguće suradnje austrijskih i hrvatskih društava u daljnjem razvoju željezničke mreže Republike Hrvatske.

Predstavljajući projekte HŽ Infrastrukture predsjednik Uprave Ivan Kršić rekao je kako su izvori njihova financiranja sredstva fondova EU-a i krediti banaka. Sredstvima EU-ovih fondova financira se dvanaest projekata, od kojih su četiri u fazi izvođenja radova, za tri se provode javni natječaji za radove, tri su u fazi projektiranja i kod dva se provodi natječaj za projektiranje. Radovi se izvode između Dugog Sela i Križevaca (38 kilometara),

zatim na dionici Zaprešić – Zabok (24 kilometra) i na rekonstrukciji kolodvora Brajdica (projekt se provodi s Lučkom upravom Rijeka kao partnerom), dok se puštanje u promet dionice Gradec – Sv. Ivan Žabno očekuje krajem godine. U tijeku su i radovi financirani kreditom od Grede do Sunje.

Uz predsjednika Uprave skupu su prisustvovali i članovi Uprave HŽ Infrastrukture Nikola Ljuban, Marko Zdravko Žubrinić te Darko Barišić.

U jutarnjem dijelu skupa, uoči glavnog događaja, održani su kratki poslovni sastanci (»B2B«) hrvatskih i austrijskih gospodarstvenika na kojima su u ime HŽ Infrastrukture sudjelovali Mirko Franović, direktor Sektora za razvoj, pripremu i provedbu investicija i EU fondova, sa suradnicama Draganom Drobac, pomoćnicom direktora, i Janjom Groš, zamjenicom direktora za EU fondove, te Sanja Vučić, direktorica Sektora za podršku Upravi, komunikacije, sigurnost i zaštitu.



S desna Mirko Franović i Dragana Drobac

# ODRŽANA OPĆA SKUPŠTINA CER-a

PIŠU: Korporativne komunikacije  
FOTO: CER

**U** Berlinu je 17. rujna u njemačkom Saveznom ministarstvu za promet i digitalnu infrastrukturu održana 62. Opća skupština CER-a (Zajednice europskih željezničkih i infrastrukturnih poduzeća). Na skupštini su se okupili direktori željezničkih poduzeća iz cijele Europe, među kojima i član Uprave HŽ Infrastrukture Darko Barišić.

Direktor za željeznice u spomenutom ministarstvu Hugo Gratza nakon pozdrava sudionicima iznio je ključne ciljeve njemačke vlade za željeznicu, a to su povećanje investicija u cilju unapređenja kapaciteta, povezanosti i točnosti; smanjenje naknada za pristup mreži za teretne vlakove radi povećanja njihove konkurentnosti; manja razina buke te stavljanje težišta na istraživanje i inovacije.

U kontekstu aktualnih rasprava o Instrumentu za povezivanje Europe (CEF) i Višegodišnjem financijskom okviru (MFF) za razdoblje 2021.–2027. CER je organizirao panelsku raspravu Heralda Ruijtersa, direktora Glavne uprave za mobilnost i transport (MOVE) pri Europskoj komisiji, predsjednika CER-a Cristera Fritzsona te izvršnog direktora Njemačkih željeznica (DB) Richarda Lutza. Ruijters je predstavio trenutno financiranje te budući proračun Europske unije namijenjen željeznicama. Pozvao je čelnike željeznica da podupru nastojanja Komisije vezana uz željeznice tako da što uže surađuju s ministrima financija i predsjednicima vlada svojih zemalja kako bi osigurali odgovarajući udio za željeznički promet u novom proračunu Europske unije. Lutz je potvrdio da je sektor zahvalan na prijedlozima proračuna Komisije te je istaknuo da se željeznice obvezuju na najbolji način iskoristiti prilike za financiranje iz EU-a, dok će istovremeno nastaviti s unapređivanjem svojih usluga kako bi privukle još više korisnika. Predsjednik CER-a Fritzon istaknuo je važnost investicija u želje-



Rasprava o budžetu Europske unije namijenjenom željeznici

zničku infrastrukturu u kontekstu konkurentne EU te trenutni proces digitalizacije kao istinsku prekretnicu za željeznice.

Nakon panelske rasprave izvršni direktor CER-a Libor Lochman predstavio je radionicu o nizu tema koje su relevantne za prometni sektor. Radionica je dio stalnih CER-ovih aktivnosti u kojima se razmatraju prioriteta željezničkog sektora uoči europskih izbora u svibnju 2019. Ti će izbori označiti početak sljedećeg zakonodavnog razdoblja 2019.–2024. za koje CER želi biti spreman s vlastitim sektorskim prioritetima. Predsjednik CER-a Cris-

ter Fritzon pozvao je izvršne direktore da u grupama prodiskutiraju nekoliko tema, među kojima su integrirani sustav prodaje prijevoznih karata, dulji vlakovi te regulatorna tijela.

Nakon radionice Opća skupština CER-a jednoglasno je izrazila dobrodošlicu novom članu CER-a Euskotrenu, željezničkom prijevozniku španjolske autonomne zajednice Baskije. Ostale stavke dnevnog reda obuhvaćale su važne izmjene Uredbe o pravima putnika te Direktive o ponovnoj uporabi informacija u javnom sektoru, kao i diskusiju o uspostavi Virtualne europske željezničke akademije.

# MEĐUNARODNI STRUČNI SAJAM INNOTRANS 2018

PIŠE: Dean Lalić  
FOTO: HŽI

**U** Berlinu je od 18. do 21. rujna ove godine održan međunarodni stručni sajam InnoTrans 2018, posvećen prometnoj tehnici i tehnologiji. Radi se o najvećem svjetskom sajmu te vrste, na kojem su bile zastupljene sve vodeće svjetske tvrtke iz željezničkog sektora kao i mnogobrojne srednje i manje tvrtke iz svih krajeva svijeta. Ni glavne tvrtke iz domaće željezničke industrije nisu izostale s toga ključnog skupa te su iskoristile priliku za prezentaciju svojih proizvoda i dostignuća na području prometne tehnike i tehnologije.

Pod motom »Budućnost mobilnosti« vodeći međunarodni sajam željezničke tehnike i tehnologije InnoTrans 2018 okupio je više od tri tisuće izlagača iz 60 država, koji su predstavili najnovija dostignuća na području željezničkog prometa i infrastrukture. Stručni sajam InnoTrans najvažnije je mjesto za predstavljanje inovacija i novih proizvoda u željezničkome prometu i infrastrukturi, stoga ne čudi veliko zanimanje stručnjaka, proizvođača, projektanata, investitora i drugih uključenih u željeznički sektor za njega. Također, to je prilika izlagačima da putem izlaganja drugih tvrtki upoznaju i procijene svoje mogućnosti na otvorenom tržištu željezničkih proizvoda i usluga.

Digitalizacija i četvrta industrijska revolucija sve više iz temelja mijenjaju radno okruženje u kojem djeluje prometni sektor, ali mijenjaju i društvene odnose, te više nema područja koje nije u većoj ili manjoj mjeri zahvaćeno tim promjenama. Četvrta industrijska revolucija označava tehnološki razvoj u kojem trendovi poput interneta stvari (IoT), robotike, virtualne stvarnosti (VR) i umjetne inteligencije (AI) mijenjaju način na koji živimo i radimo. Četvrta industrijska revolucija raste iz treće, koja je ponudila razvoj digitalnih tehnologija, ali se smatra novom erom zbog *eksplozivnog* razvoja, brzine tehnoloških



loških otkrića te ogromna utjecaja novih sustava. Nove tehnologije spajaju fizički, digitalni i biološki svijet utječući na sve segmente društva. U usporedbi s prijašnjim industrijskim revolucijama četvrta se razvija eksponencijalno, a ne linearno. Opseg tih promjena najavljuje preobrazbu cijelih sustava proizvodnje i upravljanja, ali i prometnih sustava kakve danas poznajemo.

Putem mnogobrojnih stručnih prezentacija, izlaganja te izložbenih prostora stručni sajam InnoTrans na jednome mjestu pruža sudionicima iz različitih gospodarskih područja jedinstvenu priliku za sveobuhvatno informiranje o najnovijim proizvodima i trendovima te stjecanje novih znanja o razvoju željezničke i prometne industrije. Izložbeni prostori na sajmu bili su podijeljeni u nekoliko osnovnih stručnih područja, a to su željeznička tehnologija, željeznička infrastruktura, jav-

ni prijevoz, interijeri te izgradnja tunela. Osim u čak 41 izložbenoj hali velik dio događanja održan je na otvorenim izložbenim prostorima te na sajamskim kolosijecima, gdje su izložena nova željeznička vozila, željeznički strojevi i mehanizacija za održavanje i gradnju pruga. Ukupno je na 3500 metara sajamskih kolosijeka izloženo 140 tračničkih vozila različitih vrsta, namjena i pogonskih goriva. Na sajmu je predstavljeno više od 400 novih proizvoda iz svih područja prometne tehnike i tehnologije, od čega je njih više od 130 imalo svjetsku premijeru upravo u Berlinu. Među izlagačima uspješno se predstavila i Hrvatska nekolicinom izlagača koji su dostojno predstavili domaći željeznički sektor te upoznali svjetsku javnost s rezultatima svojega stručnog rada i razvoja, kao i s mogućnostima hrvatske industrije u području željeznice i pratećih područja.

# ŽELJEZNICA U SKLOPU EUROPSKOG TJEDNA MOBILNOSTI



PIŠE: Željka Mirčić, Ivan Kartelo  
FOTO: Željka Mirčić, Ivan Kartelo

**U** sklopu Europskog tjedna mobilnosti koji je održan od 16. do 22. rujna pod nazivom »Podijeli se, pokreni se« građanima se promoviralo multimodalnost, odnosno korištenje različitih načina prijevoza i upotrebu održivih i ekološki prihvatljivijih prijevoznih sredstava. Tom prigodom HŽ Infrastruktura i HŽ Putnički prijevoz predstavili su lokalnim zajednicama Zagreba i Rijeke svoje projekte u izradi i poslovne aktivnosti koje omogućuju mobilnost sudionika u željezničkom prometu.

Pod pokroviteljstvom Grada Zagreba u prostorijama Udruge invalida rada Zagreb, najbrojnije udruge osoba s invaliditetom na području Grada te na području cijele RH, HŽ Infrastruktura i HŽ Putnički prijevoz održali su članovima Udruge i široj javnosti prezentacije vezane uz pristupačnost željezničkih kolodvora i stajališta te mogućnosti putovanja na mreži hrvatskih željeznica osobama s invaliditetom i osobama smanjene pokretljivosti. Koordinator izrade projekta Studije analize i mogućnosti osiguranja pristupačnosti službenih mjesta pod upravljanjem HŽ Infrastrukture Velimir Šporčić prisutnima je prezentirao ciljeve te studije, za koju je Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture u kolovozu donijelo Odluku o financiranju projekta za koji su odobreni prihvatljivi troškovi u iznosu 15,151 milijun kuna, od čega će se projekt Studije sufinancirati s 85 posto iz Kohezijskog fonda EU-a. Šporčić je prisutne upoznao s fazama izrade Studije tijekom sljedeće tri i pol godine istaknuvši pritom kompleksnost projekta s obzirom na postojeće stanje 557 službenih mjesta na željezničkoj infrastrukturnoj mreži te njihovo usklađivanje sa zakonskim normama i tehničkim specifikacijama za interoperabilnost.

Cilj je Studijom različitim društvenim i dobnim skupinama, osobama s invaliditetom i osobama smanjene pokretljivosti,



Prezentacija projekta Škrljevo – Rijeka – Jurdani

osobama s dječjim kolicima te biciklistima ugradnjom pristupnih rampi i liftova, nadstrešnica i čekaonica omogućiti jednostavnu dostupnost željezničkog prometa, bez visinskih razlika pri ulasku i izlasku iz vlakova. Studijom će se također obuhvatiti zvučno i vizualno obavješćavanje putnika o dolasku vlaka na peronima u svim službenim mjestima te se predviđa ugradnja taktilnih površina za slijepi i slabovidne osobe. Koordinator Studije Velimir Šporčić prisutnima je predstavio i projekte izgradnje novih željezničkih stajališta na području Grada Zagreba koji su u visokoj fazi pripremljenosti za realizaciju, a obuhvaćaju, kao i svi projekti sufinancirani iz fondova EU-a koji se iz-





Prezentacija Velimira Šporčića

vode ili su u pripremi, nesmetan pristup osobama s invaliditetom i osobama smanjene pokretljivosti. Prisutnim članovima Udruge istaknuta je otvorenost za prijedloge i uvid u faze izrade tog projekta.

Direktorica Prodaje i marketinga HŽ Putničkog prijevoza Snježana Malinović upoznala je članove Udruge s povlasticama za putovanje vlakom osobama s invaliditetom, kapacitetima vlakova prilagođenih osobama s invaliditetom i osobama smanjene pokretljivosti, planovima nabave niskopodnih vlakova i planovima postavljanja pristupnih rampi u željezničkim kolodvorima, koje trebaju omogućiti nesmetan pristup za osobe s invalidite-



Prezentacija Snježane Malinović

tom koje putuju vlakovima. Tijekom prezentacije Malinović je prisutne upoznala s načinom realizacije prava na povlastice putovanja vlakom te s podrškom službenog osoblja u kolodvorima pri ulasku i izlasku iz vlaka osobama s invaliditetom te osobama smanjene pokretljivosti.

U sklopu Europskog tjedna mobilnosti, u organizaciji Grada Rijeke u Gradskoj vijećnici građanima, studentima i učenicima strukovnih škola održana je prezentacija projekta Izrade projektne i ostale dokumentacije za izgradnju drugog kolosijeka, modernizaciju i obnovu na dionici željezničke pruge Škrljevo – Rijeka – Jurdani. Naručitelj projekta jest HŽ Infrastruktura,

a projektnu dokumentaciju izrađuje zajednica ponuditelja koju čine hrvatske tvrtke Institut IGH d.d. i Granova d.o.o. Projekt se s 85 posto sredstava sufinancira iz Instrumenta za povezivanje Europe, dok 15 posto čine sredstva nacionalne komponente. Uvodnu riječ prije prezentacije projekta održao je Marko Hoić, član projektnog tima HŽ Infrastrukture, istaknuvši pritom važnost realizacije tog projekta, kojim bi se željeznica uključila u prigradski promet Rijeke te povećala razina usluge i konkurentnosti na riječkom pravcu. Projekt je predstavio glavni projektant IGH Stjepan Kralj, koji je govorio o složenosti projekta te izazovima s kojima se projektanti susreću pri njegovoj realizaciji.

# PREDSTAVNICI EUROPSKE KOMISIJE U POSJETU HRVATSKOJ



PIŠE: Ružica Stanić  
FOTO: Branimir Butković

**O**d 4. do 6. rujna u Hrvatskoj su boravili predstavnici Europske komisije koji su tom prigodom s predstavnicima Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, Ministarstva regionalnoga razvoja i fondova EU, HŽ Infrastrukture i HŽ Putničkog prijevoza obišli radove na lokaciji velikog projekta rekonstrukcije postojećeg i izgradnje drugog kolosijeka željezničke pruge na dionici Dugo Selo – Križevci te dionicu Križevci – Koprivnica – državna granica.

Osim o razvoju i unapređenju hrvatske željezničke mreže prilikom posjeta razgovaralo se i o kupnji novih vlakova za HŽ Putnički prijevoz, što se također sufinancira sredstvima Europske unije.

Hrvatsku su posjetili predstavnici Glavne uprave za regionalnu i urbanu politiku Europske komisije Strahil Christov, Nevena Biševac, Katja Pozdrec i Elizbieta Gajeska. U ime Ministarstva mora, prometa i infrastrukture sastanku su prisustvovali načelnik sektora u Upravi za EU fondove i strateško planiranje Damir Šošćarić, načelnica sektora u Upravi za EU fondove i strateško planiranje Jelena Tomić Jović te Ivana Jerković iz Uprave za EU fondove i strateško planiranje.

Iz Ministarstva regionalnoga razvoja i fondova EU sudjelovao je Vedran Slaver. U ime HŽ Infrastrukture u sastanku su sudjelovali Mirko Franović, direktor Sektora za razvoj, pripremu i provedbu investicija i EU projekata, te njegova pomoćnica Dragana Drobac. Također, u delegaciji HŽ Infrastrukture bili su i voditelj projekta Dugo Selo – Križevci Tihomir Lažeta, član projektnog tima Alen Križić i član projektnog tima Rekonstrukcije postojećeg i izgradnje drugog kolosijeka na dionici Križevci – Koprivnica – državna granica Martin Capar. U ime HŽ Putničkog prijevoza sudjelovao je član Uprave Damir Rubčić, koordinator za EU fondove Renato Humić i koordinatorica za međunarodne odnose Sonja Cvetković.



Mirko Franović i Tihomir Lažeta



Obnovljeni i novi kolosijek na ulazu u kolodvor Vrbovec



Predstavnice Europske komisije u vlaku za Vrbovec



Predstavnici Europske komisije s predstavnicima MMPI-a, MRRFEU-a, HŽI-a i HŽPP-a u kolodvoru Vrbovec

# SIBINJ – ZANIMLJIV MALI KOLODVOR

PIŠE: Branimir Butković  
FOTO: Branimir Butković



Kolodvor Sibinj

**V**elik broj željezničkih kolodvora su vrlo lijepe građevine. Manje kolodvorske zgrade najbolje se mogu vidjeti tijekom putovanja vlakom. Oriovac, Ludbreg te istarski kolodvori zgrade su koje mi pritom prve padaju na pamet. S druge strane neke zgrade ni po čemu nisu posebne, a pamte se unatoč tome. Jedna od njih jest kolodvor Sibinj. Ta se zgrada iz nekog razloga urezuje u pamćenje već na prvi pogled. Specifičnosti te nevelike zgrade jesu neobična nadstrešnica ovalnog oblika, žardinijere i drvene klupe.

Sve to svojedobno su uredili željezničari koji su tamo radili. Pritom su tadašnji šef kolodvora Zdravko Alilović i prometnik Miro Čuljak, danas umirovljenici, dali poseban doprinos. Naknadno su na stražnjoj strani kolodvorske zgrade dograđeni putnička čekaonica i sanitarni čvor. Dio radnih prostora i čajnu kuhinju u vlastitoj su režiji uredili prometnici koji tamo rade. Prometnici u kolodvoru Sibinj najmlađi su kolektiv na brodske području. Najstariji među njima, Ilija Alilović, star je 42 godine:

— Mislim da smo stvarno dobar kolektiv.

Najmlađi prometnik ima 32 godine, a ostali su nešto stariji. Puno toga uspjeli smo urediti sami i oko toga se uvijek dogovorimo jer svima nam je na kraju ugodnije raditi. Treba reći to da nam, kada to zatreba, u pomoć priskoči i načelnik općine Josip Pavić. Najčešće nam općinske službe pomognu oko uređenja okoliša.

U kolodvoru Sibinj sistematizirano je pet radnih mjesta prometnika, a trenutačno rade četiri, i to Ilija Arambašić, Tomislav Roso, Dejan Kotrljanović i Danijel Vidaković. Uz uobičajeni posao prometnika oni prodaju karte za HŽ Putnički prijevoz. Na »stažiranju« u kolodvoru je i pripravnik Josip Mujan.

U Sibinju živi oko 3000 stanovnika. Do Slavenskog Broda deset je kilometara prugom i dvanaest kilometara cestom. Većina mještana do Broda najčešće putuje automobilima. Na željeznicu su orijentirani učenici, studenti i umirovljenici. U jutarnjim je satima vozni red dobro usklađen s potrebama putnika, a nešto lošija situacija je poslijepodne, pogotovo vikendom.

Otkako je kolodvor Slavonski Brod određen kao kargo-centar, njegovi su kolosijeci često pretrpani pa se dio vlakova za-



Prometnik Ilija Arambašić

država u Sibinju. U kolodvoru je šest kolosijeka pa ima dovoljno prostora za vlakove. Ipak, u situacijama kada nema dovoljno mjesta na kolosijecima, putnički se vlakovi preusmjeravaju na drugi kolosijek ispred kojeg nema odgovarajućeg perona i to putnicima stvara poteškoće pri ulasku u vlak i izlasku iz njega.

Na dijelu magistrale od Sibinja do Garčina vozne brzine vlakova ograničene su na brzine od 80 do 100 km/h.

# VRAĆANJE NOĆNOG VLAKA - PUN POGODAK

PIŠE: Branimir Butković  
FOTO: Branimir Butković

**Ž**eljeznički kolodvor u Drnišu i danas je zadržao izvorni izgled. Tipična kamena zgrada primjernih dimenzija i s drvenom stolarijom u zelenoj boji može se vidjeti u više kolodvora na ličkoj pruzi na relaciji od Drniša do Splita. Nakon »Oluje«, kada je ponovno pokrenut željeznički promet, na taj dio pruge došli su domaći ljudi koji su u to vrijeme bili raspoređeni u kolodvorima bliže Splitu.

U prometnome uredu zatekli smo Josipa Mihaljevića, koji je upravo primio jubilarnu nagradu i tako obilježio četrdesetu obljetnicu rada na željeznici:

— Iz Drniša sam putovao u Split Predgrađe. Ma prije rata nisam mogao ni zamisliti da bih mogao dobiti posao ovdje. Do Perkovića je sva mjesta zauzimao kninski kadar, a mi domaći putovali smo prema Splitu.

Šef kolodvora Mile Mujan na željeznici je od 1982. Kao prometnik radio je u više kolodvora, a 7. svibnja 1991. dobio je ponudu da dođe raditi kao prometnik u Drniš. U to vrijeme situacija je bila vrlo napeta, a trebalo je popuniti radna mjesta jer su se željezničari srpske nacionalnosti »razboljeli« i masovno otišli na bolovanje. Dva dana poslije, zajedno s tadašnjom djevojkom, a današnjom suprugom Željkom, dolazi na radno mjesto prometnika u Drniš:

— Kako smo došli, tako smo i ostali.

Tijekom rata Mile Mujan bio je tri i pol godine pripadnik 113./142. brigade HV-a, a nakon »Oluje« imenovan je za šefa kolodvora Drniš. Danas je to Područje kolodvora Drniš koje obuhvaća i kolodvore Žitnić i Kosovo. Većina današnjih željezničara došla je na današnja radna mjesta nakon »Olujek« i u prosjeku su stari oko pedeset godina.



Uz šefa kolodvora u Drnišu radi još pet prometnika. Križanjem vlakova upravlja se blok-uređajem iz prometnog ureda. U Žitniću radi sedam prometnika i tri skretničara. I taj je kolodvor prije rata imao blok-uređaj, no on je uništen, a novi nije postavljan. U Kosovu rade četiri prometnika i dva skretničara. Tijekom 2002. izveden je remont tog dijela ličke pruge pa danas vlakovi tu dionicu prolaze brzinama do 80 km/h. Teretni prijevoz vezan je uz dvije građevinske tvrtke – GIRK Kalun iz Drniša i KNAUF iz Kosova. S drniškom tvrtkom željeznica je povezana industrijskim kolosijekom dugim čak 5387 m. Vlakom se prevoze vapno, kamen i drugi tereti. Tvrtka KNAUF nalazi se uz prugu i sa željeznicom je povezana industrijskim kolosijecima. Nekada se željeznicom prevozilo dosta tereta, a danas su većinu posla preuzeli cestovni prijevoznici.

U sezoni prema Splitu voze dva para nagibnih vlakova, a od kraja rujna, s krajem turističke sezone, vozit će par vlakova. Putnicima je posebno zanimljiva veza noćnim vlakom. Taj je vlak prije nekoliko godina bio ukinut, no ponovno je uveden u promet na zahtjev putnika i lokalne zajednice.

U lokalnome prijevozu motorni vlakovi ostvaruju izravne veze sa Šibenikom, a na putu za Split presjeda se u Perkoviću. S obzirom na to da je željeznička veza osjetno dulja u odnosu na cestovnu udaljenost, većina ljudi u Šibenik putuje osobnim automobilima.

Šef kolodvora Mile Mujan prisjeća se vremena kada je na željeznici bilo puno više posla. Svjestan je kako njegov naraštaj željezničara odlazi:

— Svi smo podjednako stari, oko pedeset



Kolodvor Drniš

godina. Dio kolega razmišlja o odlasku, pitaju se hoće li biti kakve otpremnine... To je tako po prirodi stvari. Doći će mlađi, a mi možemo poželjeti da se poveća opseg prijevoza željeznicom.



Josip Mihaljević, prometnik



Mile Mujan, šef kolodvora Drniš

# POVEĆANA SREDSTVA ZA SUFINANCIRANI PRIJEVOZ

PIŠE: HŽPP  
FOTO: HŽPP



Potpisivanje ugovora (s lijeva na desno: Damir Rubčić, Damir Bajs, Željko Ukić, Alojz Tomašević i Mladen Lugarić)

**U** kolodvoru Daruvar 29. kolovoza potpisan je dodatak Sporazumu o sufinanciranju troškova javnog prijevoza redovnih studenata i učenika srednjih škola, kojim su Bjelovarsko-bilogorska i Požeško-slavonska županija udvostručile sredstva za sufinanciranje besplatnog prijevoza učenika i studenata.

Dodatak Sporazumu o sufinanciranju troškova javnog prijevoza redovnih studenata i učenika srednjih škola na području Bjelovarsko-bilogorske, Sisačko-moslavačke, Virovitičko-podravске i Požeško-slavonske županije potpisali su župan bjelovarsko-bilogorski Damir Bajs, župan požeško-slavonski Alojz Tomašević i Uprava HŽ Putničkog prijevoza predvođena Željkom Ukićem.

Prilikom potpisivanja dodatka Sporazumu župan bjelovarsko-bilogorski Damir Bajs rekao je:

„Želim istaknuti činjenicu da od veljače 2018., otkada se željeznica vratila u Da-

ruvar, opseg prometa raste, a građani su zainteresirani za prijevoz vlakom u Bjelovarsko-bilogorskoj i susjednim županijama. Karte smo sufinancirali s 50 000 kuna, što je bio plan za cijelu godinu, no interes je veći od očekivanja. Zato smo za ovu godinu osigurali 100 000 kuna, što mi je osobito drago jer to znači da postoji interes putnika, posebno studenata i đaka, da se linije koriste te da se postupno povećava broj onih koji se koriste tim načinom prijevoza. Kroz vozni red vraćena je i izravna linija Daruvar – Zagreb, a mi kao Županija napraviti ćemo sve što je u našoj moći da se sufinancirani prijevoz održi.

Predsjednik Uprave HŽPP-a Željko Ukić istaknuo je:

„Nakon što smo 5. veljače ove godine potpisali osnovni sporazum, iznimno sam zadovoljan time što smo ponovnim uvođenjem željezničkog prijevoza i većeg broja linija povećali broj putnika na ovome području. Tako je broj putnika iz kolo-

dvora Daruvar u prvih šest mjeseci 2018. porastao za oko 15 posto, a u kolodvoru Pakrac Grad prodano je 40 posto više karata. Osobito me veseli činjenica da smo nakon 18 godina ponovnim uvođenjem izravnih vlakova potaknuli veći broj studenata s područja Bjelovarsko-bilogorske i Slavonsko-požeške županije na korištenje željezničkog prijevoza na relaciji Daruvar – Zagreb i obratno, a u prosjeku se studentskim vlakom preveze od 60 do 95 studenata. U suradnji sa županijama učenicima i studentima osigurali smo besplatan prijevoz, a nadam se da smo revitalizacijom željezničkog prijevoza pridonijeli i zadržavanju mladih na ovome području.

Župan požeško-slavonski Alojz Tomašević istaknuo je važnost promicanja sufinanciranog prijevoza te dodao:

„Ovo je važan projekt koji se pokazao kao izvrsna priča. Ponosan sam na to što Požeško-slavonska županija ostvaruje pozi-

tivne rezultate koji se vide kroz porast broja putnika, što je ujedno dokaz uspješne suradnje lokalne i državne samouprave. Ovakve projekte podržavat ćemo i ubuduće. Važno je istaknuti to da na ovaj način povezujemo Pakrac i Lipik koji su donedavno bili izolirani. Projekt treba nastaviti širiti te dati potporu mladim ljudima. Uz to, u suradnji s HŽPP-om organizirali smo i turističke vlakove koji voze u Lipik i koji su se pokazali kao izvrsna potpora razvoju turizma naše županije.

Nakon revitalizacije željezničkog prijevoza na pruzi Virovitica – Daruvar – Pakrac Grad – Banova Jaruga u prvih šest mjeseci 2018. ukupni broj putnika prevezenih iz kolodvora Daruvar porastao je za oko 15 posto, a iz kolodvora Pakrac Grad za 40 posto u odnosu na isto razdoblje 2017. godine. Najveći postotak povećanja broja putnika i prodanih karata odnosi se na prijevoz studenata zbog izravnih vlakova koji petkom i nedjeljom prevoze studente na relaciji Daruvar – Zagreb – Daruvar. S obzirom na veći broj studenata s područja BBŽ-a i PSŽ-a koji su u prvih šest mjeseci od uvođenja željezničkog prijevoza koristili vlak, te su dvije županije donijele odluku o povećanju sredstava namijenjenih besplatnome prijevozu učenika i studenata. Besplatan prijevoz učenika i studenata financiraju navedene županije i HŽ Putnički prijevoz u 50-postotnom iznosu.

Potpisivanjem Sporazuma o sufinanciranju troškova javnog prijevoza redovnih studenata i učenika srednjih škola s prebivalištem na području Bjelovarsko-bilogorske, Požeško-slavonske, Sisačkomoslavačke i Virovitičko-podravne županije od 5. veljače 2018. u promet su uvedena dva vlaka na relaciji Virovitica – Banova Jaruga – Virovitica, devet vlakova na relaciji Daruvar – Banova Jaruga – Daruvar, a dva vlaka namijenjena ponajprije prijevozu studenata voze petkom na rela-



Ispred daruvarskog kolodvora

ciji Zagreb GK – Daruvar – Virovitica i nedjeljom na relaciji Virovitica – Daruvar – Zagreb GK. Uz navedenih 13 vlakova putnici se prevoze i autobusima na relacijama Virovitica – Daruvar – Virovitica i Virovitica – Banova Jaruga – Virovitica

(devet autobusnih linija). Na temelju Sporazuma učenici i redoviti studenti koji imaju prebivalište u navedenim županijama, a čije je polazište ili odredište na pruzi Banova Jaruga – Daruvar – Virovitica, prevoze se besplatno.

# JESEN U ZNAKU POSEBNIH VLAKOVA

PIŠE: HŽPP  
FOTO: HŽPP

**U** rujnu je HŽ Putnički prijevoz organizirao vožnje posebnih vlakova na Tjedan kajkavske kulture u Krapini, vožnje RUMOBIL-ovih vlakova u ozaljski kraj, Ajvarfest i Fišijadu u Lipik, sisački Festival piva, vožnje navijačkih vlakova na utakmice KHL-a Medveščak u Sisak i ostale manifestacije. Posebnim vlakovima u rujnu prevezeno je oko 3400 putnika.

Ovogodišnji Tjedan kajkavske kulture, manifestacije čiji je cilj njegovanje kulture i tradicije kajkavskog govornog područja, održavao se u Krapini od 2. do 9. rujna. Tijekom održavanja Tjedna kajkavske kulture posjetitelji su mogli uživati u prezentacijama vinara i bogatoj gastronomskoj ponudi te besplatno razgledati galerije i izložbe. Uz to bili su predstavljeni puhački orkestri te tradicijski i umjetnički obrti, a okosnica programa bio je 53. Festival kajkavskih popevki. Od 6. do 8. rujna na Tjedan kajkavske kulture vozili su izletnički vlakovi po simboličnoj cijeni od deset kuna.

Nastavkom suradnje na uvođenju RUMOBIL-ovih vlakova u ozaljski kraj 2. rujna u Jaškovu bio je organiziran »Run of Heart«, inkluzivan međunarodni sportski događaj koji uključuje elementarne igre za djecu i utrke različitih duljina. Ta utrka potiče uključivanje djece s teškoćama i osoba s invaliditetom u zajednicu, a ima i humanitarni karakter jer će se prikupljenim sredstvima nabaviti oprema za pružanje usluge rane intervencije za djecu s teškoćama u razvoju. Nakon toga, 15. i 16. rujna bile su organizirane vožnje RUMOBIL-ova vlaka na ŠtrudlaFest u Jaškovu. Uz slavljenje jaškofske štrudle, koja je 2015. upisana u »Guinnessovu knjigu rekorda« kao najdulja štrudla na svijetu od 1479,38 m, posjetitelji su se mogli okušati u amaterskom ili profesionalnom natjecanju i osvojiti vrijedne nagrade, kušati više od 30 različitih štrudla, sudjelovati u kulinar-



Dolazak putnika posebnim vlakom u Lipik



Dolazak navijača Medveščaka u Sisak

skim radionicama, opustiti se u netaknutoj prirodi ozaljskoga kraja, istražiti štandove lokalnih OPG-ova i gastronomsku ponudu te sudjelovati u izradi višemetarske slamnate skulpture.

Uspješnim nastavkom suradnje s Gradom Lipikom na organizaciji vožnji izletničkih vlakova HŽ Putnički prijevoz organizirao je vožnju izletničkih vlakova na Ajvarfest na koji je prevezeno oko stotinu putnika.



Treći Festival domaćeg ajvara održavao se u parku u središtu Lipika, a s obzirom na to da je bio natjecateljskog karaktera, posjetitelji su mogli sudjelovati ekipno ili samostalno te degustirati nove proizvode, uz prigodan glazbeni program te vožnju kočijom i turističkim vlakićem. Nakon što im je Grad Lipik osigurao paprike i patlidžan, u konkurenciji od 22 ekipe prvo mjesto osvojila je ekipa Mirisi jeseni iz Lipika i Brezina, drugo mjesto ekipa Dvije mame iz Lipika, a treće mjesto ekipa Signum Tatoo iz Lipika. Čestitke svim sudionicima uputio je gradonačelnik Lipika Vinco Kasana, koji je najboljim ekipama uručio nagrade.

Nakon toga, 29. rujna u Lipiku bila je organizirana Fišijada, koja okuplja sve više zaljubljenika u kuhanje fišpaprikaša. Posjetitelji su mogli uživati u bogatoj ugostiteljskoj ponudi, nastupima lokalnih glazbenih sastava, vožnji fijakerom s lipicancima ili u vlakiću za djecu. Uz to mogli su se zabaviti u lunaparku ili zaigrati igru »Mutnolov«, lov šarana golim rukama u improviziranu bazenu. Cijene povratnih karata do Lipika iznosile su 20 kn, a djeca do četiri godine putovala su besplatno.

S obzirom na dugogodišnju suradnju s glazbenim festivalima, HŽPP organizirao je i vožnju Siscia-expressa na Festival piva u Sisku. Četvrti sisački Festival piva bio je održan 15. rujna, a posjetitelji su mogli kušati i kupiti vrhunska piva proizvedena u malim domaćim zanatskim pivovarama. Festival piva bio je dio 6. dana industrijske baštine, u sklopu kojih su posjetitelji mogli upoznati povijest sisačke industrije. Na Ruti sisačkih pivovara bila je predstavljena tradicija proizvodnje piva u gradu Sisku od 1855. godine, od koje su danas sačuvani podrumi. U glazbenom dijelu programa nastupali su bendovi Pick-siebner te Bajaga i instruktori.

Budući da se zagrebačka Ledena dvorana Doma sportova preuređuje, KHL Medveščak otvorio je novu domaću EBEL-sezonu u Ledenoj dvorani Zibel u Sisku. Hokejaši



I hokejaši Medveščaka stigli su vlakom u Sisak

Medveščaka 20. rujna prevezli su se redovitim vlakom do Siska. Vlak je iz Zagreb Glavnog kolodvora krenuo u 9.04 sati, a u sisačkom kolodvoru članove momčadi dočekali su juniori iz KHL-a Sisak s predsjednikom Kluba Manuelom Bukovec, koji su Medvjedima otpjevali prigodne navijačke pjesme, te štíćenici Udruge osoba s intelektualnim teškoćama Grada Siska – Kuća Žabica. Prvu utakmicu hokejaši Medveščaka odigrali su 22. rujna s EC Dornbirn Bulldogs, drugu 23. rujna s Vienna Capitals, a treću 30. rujna s Graz 99ers. Za sve navijače zagrebačkih Medvjeda HŽPP je organizirao vožnje navijačkih vlakova, za koje su ulaznice za utakmice vrijedile kao karte za povratno putovanje. Uz navijačke vlakove, navijači su se iz Siska mogli vratiti i redovitim vlakovima. Navijačkim vlakovima u Sisak je na prve dvije utakmice prevezeno oko 900 putnika.

HŽPP je u rujnu organizirao i vožnje posebnih vlakova na hodočašća branitelja u Bapsku i tisuću mladih Zagrebačke nadbiskupije u Mariju Bistricu, kao i tranzitni prijevoz za oko 650 mađarskih hodoča-

snika u Međugorje. Uz to 8. rujna organiziran je navijački vlak na relaciji Ljubljana – Rijeka, koji je navijače vozio na utakmicu NK-a Rijeka i NK-a Maribor, kojim je prevezeno 580 navijača, a u suradnji s turističkom agencijom Fun Factory u sastavu redovitog vlaka bio je organiziran i prijevoz mladih do Beograda.



Navijački vlak uoči polaska u Sisak

# UVEDEN BESPLATAN PRIJEVOZ STUDENATA

PIŠE: HŽPP  
FOTO: HŽPP

**U** sjedištu Splitsko-dalmatinske županije 14. rujna 2018. potpisan je Ugovor o besplatnom željezničkom prijevozu redovnih studenata s prebivalištem na području Splitsko-dalmatinske županije (SDŽ).

Ugovor su potpisali župan Blaženko Boban i Uprava HŽ Putničkog prijevoza na čelu s predsjednikom Uprave Željkom Ukićem i članovima Uprave Mladenom Lugačićem i Damirom Rubčićem. Na potpisivanju Ugovora bio je nazočan i šef Regionalne jedinice Split Srećko Gluić. Nakon potpisivanja Ugovora župan Boban izjavio je:

Uoči početka nove studentske godine, a na temelju sporazuma koji je u HGK-u potpisan 30. travnja između HŽPP-a, naše županije i većine gradova s ovog područja, nastavljamo suradnju na temelju koje svi redoviti studenti s područja SDŽ-a ostvaruju pravo na besplatan prijevoz do bilo kojeg mjesta školovanja u Hrvatskoj. Svi se moramo potruditi i napraviti određene pomake kako bismo revitalizirali promet vlakom, čime bismo i gužve na našim prometnicama dodatno smanjili. S druge strane želimo da se studenti, osim što odlaze u mjesto studiranja, vraćaju u svoju županiju. Nadam se da ćemo na taj način potaknuti studente na to da putuju vlakom.

Predsjednik Uprave HŽPP-a Željko Ukić istaknuo je:

Ponajprije želim zahvaliti Splitsko-dalmatinskoj županiji koja je prepoznala ovaj projekt koji HŽPP provodi i na području četiriju hrvatskih županija koje sufinanciraju prijevoz na dijelu pruga. Izuzetno mi je drago što smo danas potpisali Ugovor jer možemo zajedno raditi na unaprjeđenju željezničkog prometa i integriranoga putničkog prijevoza na području Grada Splita i SDŽ-a. SDŽ će potpisivanjem ovog



Na slici s lijeva na desno: Damir Rubčić, Mladen Lugačić, Željko Ukić, Blaženko Boban i Ante Šošić



Željko Ukić i Blaženko Boban potpisuju Ugovor

ugovora biti prva županija u Hrvatskoj koja će studentima na području cijele županije u cijelosti omogućiti besplatan prijevoz. To je mjera koja se prakticira i u drugim europskim zemljama, a doprinijet će revitalizaciji željeznice, poboljšati mobilnost stanovništva i utjecati na bolje povezivanje sjevera i juga zemlje. Nadam se da će i ostale županije u Hrvatskoj prihvatiti ovaj model kako bismo osigurali besplatan prijevoz studentima na području RH.

Potpisivanjem Ugovora osigurava se besplatan prijevoz redovitih studenata iz Splitsko-dalmatinske županije na studij u bilo kojem određenoj na području Republike Hrvatske. Besplatan prijevoz osiguravaju Županija i HŽ Putnički prijevoz u jednakim omjerima od 50 posto. Na temelju potvrde/popisa Županije o

prebivalištu i redovitom upisu studija studenti trebaju izraditi pametnu karticu HŽPP-a sa studentskim profilom SDŽ (cijena izrade profila 50 kn + fotografija), a prijevoz studenata osiguran je u 2. redu redovitih vlakova.

Ugovor se temelji na Sporazumu o dugogodišnjem partnerstvu u razvoju željezničkog prometa i unaprjeđenju integriranog prijevoza putnika na području Grada Splita i SDŽ-a sklopljenom 30. travnja u Splitu, a koji su, među ostalima, potpisali i predstavnici SDŽ-a i HŽ Putničkog prijevoza. Sporazumom je definirano uspostavljanje suradnje i razvoj integracije HŽPP-a s ostalim vrstama prijevoza u sustav integriranog prijevoza. U suradnji sa SDŽ-om HŽ Putnički prijevoz želi povećati mobilnost stanovništva u cilju poboljšanja kvalitete života građana.

# ISKUSNI MAJSTORI RJEŠAVAJU SVE PROBLEME

PIŠE: Branimir Butković  
FOTO: Branimir Butković

**P**ogon Tehničkih servisa željezničkih vozila u Vinkovcima jedan je od najvećih pogona za održavanje željezničkih vozila u Hrvatskoj. Tamo se, u dvije velike hale, održavaju električna i dizelska vučna vozila (lokomotive i motorni vlakovi). Dizelski depo izgrađen je 1965., a 1982. izgrađen je depo za održavanje električnih vučnih vozila.

Radni prostori lijepo su uređeni i održavani. Dijelom su postavljeni novi podovi, a inače uobičajenih tragova ulja po podovima tamo nema. Uredi su primjereno uređeni, a to je zasluga i radnika koji su ih dijelom sami uređivali.

Šef pogona je Dario Mičić. Na željeznici je od 2009. i za sebe će reći da svojom dobi pomlađuje starosnu strukturu zaposlenih. U Pogonu Vinkovci zaposlena su 32 radnika. Najviše je dizelskih mehaničara i elektromehaničara, tehničara, a prosječna je dob 56 godina.

Imamo vrlo kvalitetnu ekipu i uz još nekoliko radnika elektrostruke mogli bismo preuzeti i složenije poslove održavanja. Ovdje popravljamo hladnjake za sva vozila, a naša kemijska tehničarka vodi brigu o kvaliteti ulja. – rekao je Mičić.

U Vinkovcima se obavljaju servisni i kontrolni pregledi, a po potrebi otklanjaju se neispravnosti na vozilima HŽ Carga i HŽ Putničkog prijevoza. Zanimanje nam je pobudila velika dizelska lokomotiva Rail Carga Carriera serije 2016 koja je garažirana uz motorni vlak HŽ Putničkog prijevoza. One se tamo garažiraju i priključuju na elektroormare.

Lokomotive se kod nas parkiraju i priključuju na napon kako bi u svakome trenutku bile spremne izići na prugu. – pojasnio je Mičić.

Za HŽ Cargo tamo se održavaju velike dizelske lokomotive serije 2062 i mane-



Dario Mičić

varske lokomotive serije 2132, podserije 300. Od električnih lokomotiva HŽ Carga i HŽ putničkog prijevoza tamo su lokomotive serija 1141 i 1142. Uz servise na njima se obavljaju kontrolni pregledi i izvanredni

popravci. HŽ Putnički prijevoz tamo održava i dvije modernizirane »jenbachove« manevarske lokomotive.

Od motornih vlakova tamo se održavaju dizel-motorni švedski serije 7122 i elektromotorni mađarski serije 6111:

Mi poznajemo kvalitete i boljke tih vozila. Poznato je da mađarski u Hrvatskoj voze u lokalnome prijevozu. Zimi imaju poteškoća s vlagom, koja se nakuplja u pogonskim sklopovima, ali mi to uspješno rješavamo. – rekao je Mičić.

Kada smo obilazili pogon, radnici su izvodili dva složena zahvata. Na manevarki su mijenjali lisnatu oprugu, dio koji se koristi na brojnim amblemima i značkama kao simbol željeznice, a na švedu su tri radnika na A strani mijenjali glavu motora:

Lisnata je opruga napukla i radnici su je demontirali i zamijenili ispravnom. To je inače dosta zahtjevan popravak. Tri radnika u »grabi« potrebna su da se zamijeni glava motora. I to je vrlo zahtjevan posao u kojemu je preciznost posebno važna.



# MALO SPAVAM I SVE STIŽEM

PIŠE: Branimir Butković

FOTO: Branimir Butković, arhiva Antona Božičevića

**S**va zanimanja šefa kolodvora Gornje Dubrave Antona Božičevića teško je navesti na nekoliko kartica teksta, no zajednički im je nazivnik opće dobro, u koje dugi niz godina ulaže svu svoju energiju.

Šef kolodvora Gornje Dubrave Anton Božičević osoba je koja se bavi s tolikim brojem aktivnosti da se samo po sebi nameće pitanje kako sve to stiže. Uz strpljivu suprugu Višnju, njegova je tajna u tome da spava samo nekoliko sati na dan:

Tako sam jednostavno podešen. Mamuran sam kada odspavam osam sati.

Kada ga se, pojednostavljajući, svrsta među Ogulince, Anton Božičević reći će kako je iz desetak kilometara udaljenih Oštarija, što ipak nije isto:

Blizu jesmo, poštujemo se, ali to nije isto.

Nakon što je četiri godine boravio u učeničkome domu u Trnjanskoj ulici u Zagrebu i završio Tehničku školu, godine 1983. Anton Božičević zaposlio se na željeznici. Od tada se situacija uvelike promijenila. Kada je počeo raditi, u Generalškome Stolu bilo je osam prometnika. Dosta je radio na zamjenama, a to u ono vrijeme i nije bilo loše:

Na zamjenama sam radio od Horvata preko Ozlja i Plaškog do Josipdola, a radio sam i u Vojniću, na danas ukinutoj pruzi od Karlovca do Petrinje. Bilo je naporno, ali dok je čovjek mlad, može se, a i isplatio se. Sredinom osamdesetih godina prošlog stoljeća kuću sam gradio od dnevnic. Nije bilo automobila, prespavali bismo u čekaonici i čekali vlak. U Vojniću smo službu predavali u 19 sati, a doma smo putovali nakon ponoći. Tamo je bilo prenočište s četiri kreveta, ali za konduktore. Za ostale nije bilo ničega.



Anton Božičević

U gotovo četrdeset godina radnog staža Anton Božičević stekao je diplomu Fakul-

teta prometnih znanosti i danas je šef područja kolodvora Gornje Dubrave, Ge-



Božičević na svojem motoru

neralski Stol, Kukača i Zvečaj. Kolodvor Gornji Zvečaj slabije je prepoznat u javnosti, ali u njemu se obavlja velik posao s obzirom na rad kamenoloma tvrtke Rudar.

—Danas imamo jedan ili dva vlaka na dan, a sjećam se da nam je jedne godine malo nedostajalo da postignemo opseg od milijun tona tereta.- rekao je Božičević.

Još u srednjoj školi naš sugovornik zainteresirao se za računala i radioamaterizam. U ondašnjoj JNA završio je izobrazbu za prvu klasu radiotelegrafista i teleprinterista i sve te vještine su mu poslije, pogotovo u vrijeme rata, bile od velike koristi.

—Bili smo razred u kojemu smo se svi zainteresirali za računala, a radioamaterizam vodio nas je na brojna natjecanja. Sjećam se kako smo prije rata radili u operativnome sustavu DOS, bez slike. — prisjetio se Božičević.

Točno četiri godine, od 13. prosinca 1991.

do 13. prosinca 1995., uz kraći prekid, Anton Božičević bio je pripadnik Hrvatske vojske. No taj je staž i dulji ako mu se pribroji i vrijeme od travnja 1991. kada je još uvijek bio pod radnom obvezom na željeznici i kada je sa skupinom prijatelja osnovao Krizni štab za Oštarije te lokalne seoske straže. Najveći dio tog vremena bio je pripadnik 143. ogulinske brigade, a jedno je vrijeme radio na poslovima električnog izviđanja u Velikoj Buni:

—Trebalo znati da u ratno vrijeme nije bilo mobitela i elektronike koja je danas prevladala. Radioveze bile su najbolje veze između raseljenih i razdvojenih obitelji ili za dostavu lijekova po cijeloj Europi. Naša su znanja dobro došla, pogotovo 1992. kada smo radiovezama povezivali obitelji iz Bosne i Hercegovine.

Od 1992. Anton Božičević tajnik je Dobrovoljnog vatrogasnog društva Oštarije, a od 2011. njegov je predsjednik. Budući da je stariji od pedeset godina, više ne djeluje operativno na terenu, već se bavi organizacijom.

Motor Pretis iz 1963. i sudjelovanje na revijama *oldtimera* nešto je što posebno veseli Antona Božičevića. Taj je motor proizveden u Vogošći, pokraj Sarajeva, a u stvari se radi o njemačkom motoru Max:

—Pretis je plave boje, a njemački je motor crne boje. Sam sam složio taj motor, održavam ga i stalno ga vozim. Na bliže se revije dovezem, a kada se dalje putuje, vozim ga na prikolici. Motor je *krampast*, ali vozi »ko zmaj« i može dogurati do 120 km/h.

Također Anton Božičević uglavnom prijateljima uređuje mrežne stranice, član je kluba radioamatera, a član je i dvaju lovačkih društava. Trenutačno mu je glavna preokupacija priprema projekata za sufinanciranje iz EU-ovih fondova u području unapređenja ruralnih krajeva.

Zasigurno u ovome tekstu i nismo naveli sve ono čime se naš sugovornik bavi ili se bavio, ali jasno je da je osnova njegova djelovanja pomaganje drugima na volonterskoj osnovi, bez očekivanja koristi za sebe.



Božičević u Domovinskoj ratu na Plitvicama (na slici stoji prvi slijeva)

# MALI I VELIKI MODELI U HRVATSKOM ŽELJEZNIČKOM MUZEJU

PIŠE: Tamara Štefanac

FOTO: Janka Fučić, Goran Arbanas

**U** Hrvatskom željezničkom muzeju u subotu 15. rujna 2018. održan je zabavno-edukativni program pod nazivom »Mali i veliki modeli«. Nastavak je to suradnje Muzeja i udruge Hrvatski klub ljubitelja uskotračnih željeznica u popularizaciji tehničke kulture i željezničkog modelarstva te u promociji željezničke kulturne baštine.

Na vanjskome postavu HŽM-a organizirana je vožnja vrtnom željeznicom i izložba modularne makete pruge Dubrava – Slanovec. Po vrtnoj željeznici posjetitelji su prevozili modeli dizel-hidraulične lokomotive DHL 300, dvoosovinski i četveroosovinski modeli vagona i umanjena replika dubrovačkog tramvaja. Te su kompozicije primjer hobističkog bavljenja željezničkom tematikom i posebnom vrstom željezničkog modelarstva. Modularna maketa uskotračne željeznice Dubrava – Slanovec (u mjerilu 1 : 45/Oe) izrađuje se od 2009. u Hrvatskom klubu ljubitelja uskotračnih željeznica. Maketa je trenutačno duga 15 m, a kada bude dovršena, u svom punom profilu bit će duga 50 m. Izrađuje se od dijelova koji se spajaju i boje ručno. Vagoni, lokomotive i prateći objekti na maketi također su ručno izrađeni po izvornim nacrtima i fotografijama. Maketom je predmetno dokumentirana jedinstvena uskotračna željeznica zagrebačkog istoka, koja je posjetiteljima bila manje poznata od nekadašnje zapadne zagrebačke uskotračne pruge. Pojedini najmlađi posjetitelji upravo su maketu smatrali najzanimljivijom te su izrazili želju da i sami nauče izrađivati takve makete i modele s kojima bi se kasnije mogli igrati.

»Male i velike modele« posjetilo je više od 200 posjetitelja, a najveće oduševljenje modeli su izazvali kod djece u dobnoj skupini od 3 do 10 godina. To je samo potvrda već ranije prikupljenih podataka prema kojima su su obitelji s djecom predškolske i niže školske dobi aktivna



Modularna maketa najviše je zanimala najmlađe posjetitelje

skupina posjetitelja koja se redovito vraća i na druge muzejske programske aktivnosti. Takvim događanjima u Muzeju promoviraju se željeznička kulturna baština i tehnička kultura, ali i promiče društveno odgovorno poslovanje kroz podupiranje javne muzejske djelatnosti i programa namijenjenih široj javnosti, ukazuje se na kulturno-edukativni i zabavni potencijal

željezničke tehničke baštine, a ujedno se ostvaruje suradnja s ciljnim skupinama prijatelja Muzeja organiziranim u razna željezničarska hobistička udruženja odnosno interesne udruge.

Atraktivnost željezničkog maketarstva odavno je poznata, a vrtna željeznica kao još uvijek novina u Hrvatskoj pokazala se atrakcijom koja unosi interaktivnost u



Modularnu maketu izradili su članovi Hrvatskog kluba ljubitelja uskotračnih željeznica



Sreten Šarić



Vožnja vrtnom željeznicom

inače statičan vanjski postav Muzeja. Potencijal vrtne željeznice kao zabavno-turističke ali i kulturno-edukativne atrakcije očituje se i u tome što su se počeli javljati pojedinci koji su samo-

stalno, u kućnoj radinosti i neovisno o hobističkim udruženjima, počeli izrađivati svoja vozila, računajući da će imati mogućnost njihova testiranja i vožnje upravo u HŽM-u. Zato je u redovito muzej-



Modularnu maketu izradili su članovi Hrvatskog kluba ljubitelja uskotračnih željeznica

sko poslovanje uključena i mogućnost korištenja pruge vrtne željeznice u svrhu testiranja modela vozila za koja se nadamo da će jednom također sudjelovati u događanjima namijenjenima javnosti.

# BURNA PROŠLOST KRAUSSOVE LOKOMOTIVE

PIŠE: Branimir Butković  
FOTO: Alfred Luft



Lokomotiva Papuk Dragović 1964. godine



Blizu Orahovice 1964. godine

**G**utmannove pruge ostavile su dubok trag u Slavoniji i Podravini. Sjećanje na njih i danas čuva osječka udruga željezničkih umirovljenika, a jedinstvena parna lokomotiva krasí park u Orahovici.

Iza brojnih događanja u Osijeku, Orahovici i Belom Manastiru stoji Udruga željezničkih umirovljenika kolodvora Osijek. Izložbe koje Udruga organizira vezane su uz povijest željeznice. Glavni pokretač aktivnosti Udruge jest umirovljeni željezničar Zvonko Čurak:

Izložbe koje organiziramo jako su dobro posjećene. Za njih se zanimaju ljudi svih uzrasta te se ne obraćamo samo umirovljenicima, kako bi netko možda pomislio. Trenutačno u osječkom kolodvoru pripremamo izložbu muzejske zbirke. Tijekom jeseni Osječani će moći vidjeti stare vozne redove, ternione, odnosno uređaje za prodaju karata, induktorske telefone, zidne satove, odore...

Posebna sjećanja stanovnika Slavonije vezana su uz 182 km dugu mrežu uskotračnih Gutmannovih pruga. Zato je Udruga tijekom ovog proljeća u Orahovici

organizirala izložbu povijesnih fotografija, a održava i mrežnu i facebookovu stranicu »Gutmannove pruge«:

Na facebooku imamo 220 članova, a prati nas oko 1000 ljudi. Posebno smo popularni u Orahovici. Zbog toga smo tamo i postavili izložbu.

U Orahovici je izložena i jedinstvena parnjača njemačke tvrtke Krauss iz 1939. godine. Lokomotiva sa šest osovinu, prilagođena brdskim prugama, prevozila je kamen iz kamenoloma na Papuku do Orahovice i dalje do Čačinaca, gdje se kamen pretovarivao u vlakove koji su vozili normalnim kolosijekom.

Ovakvih parnjača više nema i prije petnaestak godina iz tvornice Krauss stigla je ponuda da je otkupe. Srećom to nije provedeno i ona je danas atrakcija u Orahovici. – rekao je Čurak.

Zanimljivo je to da je lokomotiva ostala u Orahovici spletom okolnosti. Kada je pruga zatvorena za promet, vagone i lokomotive trebalo je otpremiti u Osijek na kasaciju. Prije toga tamošnji su željezničari lokomotivu postavili u park, a s

obzirom na to da je kolosijek u međuvremenu »dignut«, lokomotiva je i ostala tamo.

Još je jedna zanimljivost vezana uz tu lokomotivu. Događaj iz 1942. strojovođu Pavu Grgića »koštao« je presude na deset godina zatvora. Naime, te godine partizani su lokomotivu napunili eksplozivom i pustili je niz padinu prema Orahovici. Pavo Grgić se, vidjevši da lokomotiva nekontrolirano vozi niz brdo, uspio popeti i zaustaviti je. Nakon rata kao »suradnik okupatora« Grgić je osuđen na deset godina zatvora, od kojih je pet odslužio.

Promet na Gutmannovim prugama konačno je ukinut 1968. godine. Krajevi kroz koje je pruga prolazila do osamdesetih godina prošlog stoljeća zamrli su i dosta je stanovnika iselilo. Nakon toga izgrađene su ceste i tako je supstituiran prijevoz željeznicom.

Cijela Slavonija bila je isprepletana mrežom industrijskih kolosijeka. Vlakovi su po gazdinstvima, a kasnije kombinatima, doslovno kupili radnike s polja. U Donjem Miholjcu susretale su se četiri širine kolosijeka, a danas tamo uopće nema pruge. – zaključio je Čurak.



## DALJNJA AUTOMATIZACIJA

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



**F**rancuske državne željeznice (SNCF) najavile su skoro uvođenje sve veće automatizacije. Tako već do 2021. planiraju uvesti poluautomatske vlakove, koje neće voziti strojovođe, nego kojima će radnici nazvani *téléconducteurs* upravljati daljinski. U suradnji s više tvrtki SNCF razvija i potpuno automatske vlakove, koji će voziti na linijama prigradske linije Pariza (RER), a njihovo puštanje u promet najavljeno je za 2023. Do 2025. trebali bi biti automatizirani TGV-ovi vlakovi velike brzine.

Ukupna vrijednost projekta procijenjena je na 57 milijuna eura, od čega 30 posto financira SNCF, 30 posto država i 40 posto industrijski partneri. SNCF tvrdi da će taj projekt postaviti Francusku »u prvi plan inovacija u željezničkom sektoru«. Ispitivanja automatske vožnje lokomotiva s eksperimentalnom opremom provode se na testnom čvorištu na sjeveru Francuske, pod kontrolom »strojovođe« koji se nalazi u kontrolnom središtu u Lyonu.

Vlakovi bez strojovođa već su u prometu u podzemnoj željeznici u više francuskih gradova te na željeznicama Australije, Kine i Japana.

## VLAKOVI NA VODIK

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



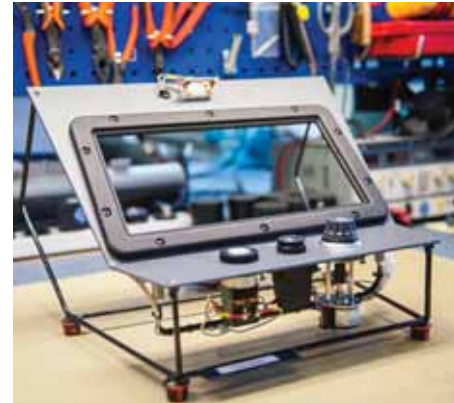
**D**va vlaka na vodik Coradia iLint puštena su u redoviti promet u Njemačkoj 17. rujna. Ti prototipni vlakovi vozit će na 100 km dugoj dionici Cuxhaven – Bremerhaven – Bremervörde – Buxtehude u Donjoj Saskoj. Budući da vlakovi na vodik mogu voziti i neelektrificiranim prugama, na toj će dionici zamijeniti dizelske vlakove. Nove vlakove pokreće struja koja nastaje oksidacijom vodika u gorivnim člancima, a voze brzinom do 140 km/h.

Na krovu vlaka na vodik nalazi se spremnik s količinom vodika dovoljnom za 1000 km vožnje, odnosno jedan dan prometovanja. Zasad se vlakovi pune u prijenosnoj punionici u kolodvoru Bremervörde. Trajna punionica trebala bi biti izgrađena do 2021. godine, do kada bi Alstom prema ugovoru morao isporučiti još 14 vlakova na vodik.

Zbog njihovih ekoloških prednosti te činjenice da mogu voziti i neelektrificiranim prugama i u Ujedinjenom Kraljevstvu započelo je planiranje uvođenja vlakova na vodik. Prva demonstracijska vožnja u UK-u trebala bi se održati sredinom sljedeće godine.

## 3D-ISPIS DIJELOVA

PIŠE: Ružica Stanić  
IZVOR: www.3dprintingmedia.network  
FOTO: www.oceanz.eu



**N**izozemske željeznice (NS) počele su za održavanje upotrebljavati dijelove proizvedene 3D-pisačima. Zasad 3D-ispisuju 20 različitih dijelova za vlakove, a planiraju do kraja godine proizvesti još 50 različitih dijelova.

3D-pisačima proizvode se dijelovi malih dimenzija, a ta je tehnologija osobito korisna za proizvodnju dijelova koji su postali rijetkost, odnosno koji se više ne proizvode u tvornicama (poput okvira za radio na gornjoj slici). Velika je prednost 3D-ispisa i u tome što rezervni dijelovi postaju dostupni brže nego kad prolaze cijeli postupak nabave i dostave. Tako se skraćuje vrijeme popravljivanja i manja je vjerojatnost da će doći do nedostatka vlakova u prometu.

Tehnologiju 3D-ispisa željezničkih dijelova već upotrebljavaju Njemačke željeznice u svojim projektima proizvodnje i održavanja.

Nizozemske željeznice pozvale su proizvođače dijelova i organizacije koje imaju veće iskustvo s 3D-ispisom da predlože željezničke dijelove koje smatraju da bi bilo isplativo 3D-ispisivati.

# TUNEL CENERI, NOVA ETAPA ŠVICARSKOG NEAT-a

PIŠE: Toma Bačić  
FOTO: Toma Bačić

**T**vrka kći Švicarskih saveznih željeznica (SBB) Alptransit Gotthard AG će u prosincu 2020. otvoriti novi alpski bazni tunel Ceneri dug 15,4 km.

Tunel se nalazi u južnošvicarskome kantonu Ticino, između kolodvora Camorino i Vezia, ispod planine i prijevoja Monte Ceneri. Postojeća željeznička pruga Immensee – Chiasso prijevoj savladava kroz kraći željeznički tunel Monte Ceneri dug 1,6 km i sagrađen 1882. godine. Otvorenje baznog tunela Ceneri izvorno je predviđeno u prosincu 2019., no u ranoj fazi izgradnje objavljeno je to da će zbog složenih geoloških uvjeta izgradnje otvorenje biti pomaknuto za godinu dana.

Bazni tunel Ceneri nalazi se istočno od postojeće željezničke pruge, a počinje južno od grada Bellinzona. Južni portal tunela nalazi se kod grada Lugano. Maksimalni usponi unutar tunela iznosit će 6,8 promila. Najmanji radijusi zavoja unutar tunela iznose 5000 metara. Tunel Ceneri najvažniji je infrastrukturni objekt na željezničkoj pruzi Gotthard, južno od baznog tunela Gotthard otvorenog 2016. koji će znatno olakšati eksploataciju njezina južnog dijela. Naime, postojeća željeznička pruga koja vodi prema prijevoju Monte Ceneri i kroz postojeći, stari željeznički tunel Monte Ceneri ne omogućava brzi putnički željeznički prijevoz ni vuču težih teretnih vlakova.

Tunel Ceneri nalazi se na području kantona Ticino koji je jedini švicarski kanton u kojemu dominiraju govornici talijanskog jezika. Kanton naseljava nešto više od 350 000 stanovnika, a njegova površina iznosi 2812 km. Glavni grad kantona jest grad Bellinzona, a najveći je grad Lugano. Unutar područja kantona Ticino nalazi se malena talijanska eksklava Campione d'Italia. U Ticinu nalaze se i dva velika jezera: Maggiore, koje je poznato i pod



Portal tunela Ceneri 2016. prije nego što se u tunelu počeo graditi željeznički kolosijek.



Unutrašnjost tunela Ceneri tijekom izgradnje 2016.

nazivom Verbano, i Lugano (Ceresio). Bazni tunel Ceneri jest dvocijevni željeznički tunel čija je izgradnja počela 2006. godine. Tunelske cijevi probijene su 2016.,

a od tada traje njihovo opremanje. Tunelske cijevi međusobno su udaljene 40 m i spojene su evakuacijskim prolazima na svakih 325 m. Kada bude otvoren, baznim

tunelom Ceneri moći će prometovati više od 300 vlakova na dan. Maksimalna brzina u tunelu iznosit će 250 km/h, a tunnelska pruga bit će opremljena signalno-sigurnosnim sustavom ETCS druge razine. Osim brzoga putničkog prijevoza između Švicarske i Italije te međunarodnoga teretnog prijevoza bazni tunel Ceneri znatno će unaprijediti i lokalni željeznički tunel u južnoj Švicarskoj i kantonu Ticino. Vozno vrijeme vlakom između gradova Locarno i Lugano past će sa sadašnjih 50 na 22 minute. Izgradnju tunela Ceneri odobrila je švi-

carska konfederalna vlada u srpnju 2001., a švicarski parlament 2003. Financiranje projekta odobreno je 2005. kada su potpisani i prvi ugovori za izgradnju tunela. Ukupni troškovi njegove izgradnje iznose 2,4 milijarde švicarskih franaka.

U dalekoj perspektivi predviđeno je produljenje baznog tunela Ceneri prema jugu, do grada Chiassa.

Osnovna ideja programa NEAT jest izgradnja novih željezničkih tunela koji će željezničku magistralu Gotthard koja po-

vezuje Njemačku s Italijom voditi maksimalnom nadmorskom visinom od 550 m. Idući objekti tog programa južno od baznog tunela Gotthard, koji će se prema današnjim planovima graditi tek nakon 2030., jesu obilazna pruga grada i kolodvora Biasca, tunel Della Riviera i obilazna pruga Bellinzone. Na sjeveru to su četiri duga tunela: bazni tunel Zimmerberg, čiji je sjeverni dio u uporabi, te tuneli Hirzel, Urmiberg i Axentunnel. Ti će tuneli omogućiti jednostavniji i eksploatacijski lakši pristup baznome tunelu Gotthard sa sjeverne strane.



Švicarske željeznice SBB obojile su jednu lokomotivu serije Re460 031 kao posvetu budućem tunelu Ceneri.

# PONOS TORONTA IZGRADILA ŽELJEZNICA

PIŠE: Ivana Čepulić  
FOTO: Ivana Čepulić

**U** Montréalu sam stigla u rano jutro, nakon cjelonoćne vožnje autobusom iz New Yorka. Zanimljivo je kako me više ljudi pokušavalo odgovoriti od ideje putovanja autobusom. Čini se da ga Amerikanci smatraju prijevoznim sredstvom koje koriste samo oni koji nemaju drugog izbora. Moram priznati da sam stoga bila pomalo zabrinuta i pitala sam se kakvo me to zastrašujuće, novo iskustvo čeka iza vrata autobusnog kolodvora. Međutim autobus je bio vrlo običan i vožnja je protekla u najboljem redu.

Québec je jedna od 13 kanadskih pokrajina i teritorija te druga po naseljenosti nakon Ontarija. Iako je na referendumu 1995. godine neovisnost Québeca odbijena s 50,6 posto glasova, desetak godina poslije Kvibečanima je priznat status naroda. Najveći kvibečki grad Montréal svoj je današnji naziv dobio je po brdu Mont Royal, koje se nalazi u njegovu središtu. Grad se smjestio na jednom većem i nekolicini manjih otoka između rijeke Saint-Laurent i Prairies te jezera Saint-Louis i Jezera dviju planina.

Prvo mjesto koje sam u Montréalu posjetila bila je obala rijeke Saint-Laurent i njezina stara luka, koja se koristila već početkom 17. stoljeća. Ušavši potom u staru gradsku jezgru shvatila sam zašto Montréal često uspoređuju s Europom. Naime, pojedine ulice i trgovine zaista pomalo podsjećaju na Pariz.

Najsnažniji dojam na mene je ostavila bogato ukrašena unutrašnjost neogotičke bazilike Naše Gospe: tamnoplave svodove krasi zlatne zvijezde, dok je ostatak svetišta u prekrasnim tonovima različitih boja. Na vitrajima su prikazi scena iz vjerske povijesti Montréala. Još jedno nezaobilazno djelo sakralne arhitekture historičistička je katedrala s kraja 19. stoljeća izgrađena u renesansnom i baroknom stilu. Popela sam se i na Mont Royal, prekriven lijepo uređenim zelenim parkom,



Kolodvor u Torontu

djelom Fredericka Olmsteda, koji je dizajnirao i njujorški Central Park. Na jednom od dvaju vidikovaca tog vrlo posjećenog izletišta stajao je pijanino, kojega su se rado prihvatili svi koji su željeli pokazati svoje umijeće i doprinijeti posebnoj atmosferi toga mjesta.

Nakon Montréala na red je došla Ottawa, glavni grad Kanade, koji se nalazi u pokrajini Ontariju. Ottawa je relativno nov grad. Osnovana je 1826., a s vremenom se razvila u političko središte Kanade. Arhitektura joj je većinom suvremena i funkcionalna, ali nađe se i historičističkih građevina.

Najznamenitije mjesto u gradu nedvojbeno je Brežuljak parlamenta (engl. *Parliament Hill*) na južnoj obali rijeke Ottawa, na kojem se smjestila impozantna neogotička palača kanadskog parlamenta. Izvorno se tu nalazila vojna baza, no nakon što je britanska kraljica Viktorija 1859. godine izabrala Ottawu za glavni

grad Provincije Kanade, to je mjesto određeno za sjedište parlamenta. Nakon velikog požara 1916. godine uslijedila je obnova i dograđivanje zgrade te je 1927. godine izgrađen njezin devedesetak metara visok Toranj mira, čime je zgrada primila svoj današnji oblik. Važnost tog mjesta vidljiva je i iz činjenice da postoji zabrana gradnje viših zgrada koje bi zaklanjale pogled prema Brežuljku parlamenta.

U Ottawi sam se zadržala samo jedan dan jer sam željela što više vremena ostaviti za Toronto, moje zadnje odredište u Kanadi prije povratka u Sjedinjene Američke Države. Stoga sam već idućeg jutra sjedila u autobusu za Toronto. U kolodvoru me dočekaao moj novi zanimljivi domaćin, sedamdesetogodišnji Rus Alex, usamljen razveden muškarac kojemu je jedino društvo bio ostarjeli buldog. Bio je to jedan od onih *couchsurfera* koji primaju putnike gotovo iz nužde, kako bi se osjećali manje usamljeno.



Toronto - Toranj CN i Financijska četvrt

Iako je Alex već više desetljeća živio u Torontu, nije me baš znao uputiti u znamenitosti i zanimljivosti toga grada, nego me samo otpravio na tramvaj prema središtu grada. U tramvaju sam jednu gospođu upitala koliko postaja preostaje do glavnog željezničkog kolodvora, gdje sam naumila potražiti turističke informacije. Srdačna gospođa Silvia dala mi je sve potrebne upute, a potom me stala ispitivati o meni i mojem putovanju. Kad je čula da sam iz Hrvatske, osobito se razveselila te mi je ispričala da je njezin otac Hrvat, a majka Slovenka. Na izlazu iz tramvaja pružila mi je svoju posjetnicu i zamolila me da joj se svakako javim prije odlaska iz Toronta kako bismo se još jedanput vidjele.

U kolodvoru sam dobila plan grada i zaista iscrpne informacije o Torontu. Na trgu ispred kolodvora u tijeku je bio festival hrane pa je bilo moguće kušati specijalitete s raznih strana svijeta. To mi je u sljedećih nekoliko dana postalo omi-

ljeno mjesto za okrjepu s pogledom na 553 metra visok toranj CN, simbol Toronta. Taj je toranj 1976. godine dala izgraditi kanadska nacionalna željeznička tvrtka, a svojevrmeno je bio najviši na svijetu.

Prvo mjesto na koje sam se uputila bio je stari grad s gradskom vijećnicom iz 1899. godine. Nastavila sam potom u četvrt zvanu Distillery Historic District, simpatični pješački »gradić« formiran oko kompleksa od crvene cigle iz viktorijanskog razdoblja. U zgradama nekadašnje destilerije »Gooderham i Worts« danas se kriju primamljivi restorančići, trgovine i galerije.

Međutim najdraža mi je bila živopisna četvrt Kensington Market, jedna od starijih četvrti Toronta, kao stvorena za opuštenu šetnju. Poseban šarm daju joj niske kućice u kojima se nerijetko nalaze zanimljive i originalne trgovine, a ulice i dvorišta većinom su pretvorena u otvorenu tržnicu na kojoj se trguje svim i svačim.

Najljepši pogled na Toronto pruža se s trajekta koji vozi na otočiće u jezeru Ontariju, što je zgodno mjesto za izlet. A malo ozbiljniji izlet bio mi je onaj na Niagarine slapove, kamo sam stigla poslije duge vožnje vlakom i autobusom. Vlak je nekoliko puta nepredviđeno stajao, pa je uvelike kasnio, a autobus me iskrcao daleko od samih slapova te mi je još valjalo do njih pješaćiti. U povratku, pak, jako dugo nije bilo autobusa, stoga se putovanje također odužilo. Sve u svemu, zbog vrlo loše organizirana prijevoza izlet se razvukao na čitav dan, iako se na određitu nisam dugo zadržala. U blizini vidikovca s kojeg se promatra slapove niknuo je kičast grad zabave, koji me baš i nije privlačio. No prilično me zaintrigirala skupina Amiša, koje sam prvi put vidjela uživo.

Mjesto kojemu sam se u Torontu uvijek iznova vraćala bio je glavni željeznički kolodvor. U njegovu glavnom prostoru uz jedan je zid stajao šareno obojan glasovir na kojem je pisalo: »Sviraj me, tvoj sam.« Jedne sam večeri sjela kako bih poslušala spontani koncert slučajnog prolaznika te sam ga komentirala s mladićem Michaelom koji je sjedio pokraj mene. Uspostavilo se da je on kolodvorski radnik pa sam mu se odmah požalila na lošu povezanost s Niagarinim slapovima. Rekao mi je da je i sâm već predlagao uvođenje izravne linije do slapova, ali za to nije bilo sluha. Michael se nakratko morao vratiti u ured na gornjem katu pa mi je ponudio razgled inače nedostupnih dijelova zgrade, odakle se pruža zanimljiv pogled na središnji prostor kolodvorske zgrade. Za uspomenu sam dobila model vlaka načinjen od kartona.

Od triju kanadskih gradova koje sam posjetila na svojem putovanju najviše mi se svidio Toronto. Taj me grad u potpunosti osvojio zbog svoje opuštene atmosfere i lakoće s kojom njegovi stanovnici uspostavljaju kontakt s neznancima.

# OTAC I KĆI PILJEK OSTVARILI ODLIČNE REZULTATE NA PLIVAČKOME MARATONU

PIŠE: Ivan Kartelo  
FOTO: arhiva Vedrana Piljeka

**O** sportskim aktivnostima voditelja Odjela sigurnosti, obrambenog planiranja i zaštite HŽ Infrastrukture Vedrana Piljeka već smo pisali u »Željezničaru«. Ovaj put Piljek je zajedno sa svojom desetogodišnjom kćeri Leom 1. rujna nastupio na 19. izdanju plivačkog maratona »Porečki delfin«, koji slovi za najveći hrvatski rekreativni događaj u plivanju, te pritom postigao zapažene rezultate u čemu ga je slijedila i kći.

U konkurenciji 837 plivača rekreativaca u utrci na 1500 m Vedran je bio osmi u pojedinačnome poretku s vremenom 22:50. Vedran je ujedno bio najbolji hrvatski plivač u toj kategoriji te je posebno nagrađen. Lea je bila 16. u ukupnome poretku, šesta u ženskoj konkurenciji i druga među hrvatskim plivačicama. Dionicu od 1500 m preplivala je u vremenu 24:37. U muškoj konkurenciji slavio je Talijan Matteo Tomaz s vremenom 20:35, dok je u ženskoj konkurenciji slavila Mađarica Gabriella Ficze, koja je 1500 m prošla u vremenu 21:40. Zbog loših vremenskih uvjeta registrirani natjecatelji plivali su samo na 1500 m umjesto na 3000 i 5000 m.



Piljek i plivačka legenda László Cseh



Vedran Piljek i kći Lea

Znao sam da mogu postići to vrijeme jer ga redovito ostvarujem u bazenu u Tuheljskim toplicama, gdje svakodnevno trenira moja Lea, kojoj najviše mogu zahvaliti i na svojoj kondiciji. Naime, dok djeca treniraju, većina roditelja vrijeme provodi uz šank, a ja spojim ugodno s korisnim te to vrijeme koristim za plivanje. Od tuda i rezultat odnosno vrijeme koje je očekivano, iako sam se nadao malo jačoj konkurenciji. U svakome slučaju jako sam zadovoljan sudjelovanjem i nastupom, pogotovo kćerinim, koja je ozbiljno zagrizla

za plivanje te šest puta na tjedan trenira u plivačkome klubu »Olimp« iz Zaboka. – rekao nam je ponosni tata Piljek.

Inače, u utrci su nastupili natjecatelji i natjecateljice iz Hrvatske, Mađarske, Španjolske, Slovenije, Austrije, Srbije, Češke, Danske, Italije, Slovačke i SAD-a, a poseban gost »Porečkog delfina« ove godine bila je svjetska plivačka legenda i višestruki osvajač olimpijskih odličja Mađar László Cseh, koji je u istoj utrci nastupio revijalno.



Lara Štrlić  
FOTO: Branimir Butković



Labin Dalmatinski  
FOTO: Bernhard Strohmayer