

ŽELJEZNIČAR

BROJ 877 || PROSINAC 2018.

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.

Sretan Božić i nova 2019. godina



AKTUALNOSTI

Korak bliže »splitskome metrou«

6

EU FONDOVI

EU-ova sredstva za
modernizaciju dionice
Karlovac – Oštarije

11

HŽ PUTNIČKI PRIJEVOZ

Ponovno uveden pogranični
promet

16



FOTO: HŽPP

IZDVOJENO

PREGLED

2018. kratko

4

AKTUALNOSTI

Korak bliže »splitskome metrou«

6

AKTUALNOSTI

Sinergija politike i prijevoznika
za razvoj integriranog prijevoza

8

EU FONDOVI

EU-ova sredstva za modernizaciju dionice
Karlovac – Oštarije

11

HŽ PUTNIČKI PRIJEVOZ

Ponovno uveden pogranični promet

16

HŽ PUTNIČKI PRIJEVOZ

Održane humanitarne vožnje

19

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



Drage kolegice i kolege,

iza nas je jedna zaista intenzivna godina koju ćemo pamtili po brojnim izazovima, ali i ostvarenjima ponajprije vezanima uz realizaciju velikih infrastrukturnih projekata sufinanciranih sredstvima iz EU-ovih fondova. Na samome početku želim vam zahvaliti na svemu što ste uložili kako bi do tih ostvarenja i došli jer to možemo samo zajedničkim naporima i zalaganjima.

Budući da je jedan od naših primarnih ciljeva modernizacija željezničke infrastrukture, sa zadovoljstvom možemo istaknuti i pomake koje smo ostvarili u tome dijelu. U 2018. HŽ Infrastruktura potpisala je dva važna ugovora za radove na projektima koji su sufinancirani EU-ovim sredstvima. Riječ je o modernizaciji i elektrifikaciji pruge između Zaprešića i Zaboka te radovima na projektu Rijeka Brajdica koji provodimo u partnerstvu s Lučkom upravom Rijeka. Radovi na oba projekta u punom su jeku.

Uz ta dva projekta radi se i na pruzi između Dugog Sela i Križevaca te vjerujemo kako će se tijekom godine koja je pred nama ubrzati provedba tog projekta. U prvoj polovini 2019. očekujemo i završetak projekta izgradnje nove pruge između Gradeca i Svetog Ivana Žabnog te njezino puštanje u promet.

Nakon što bude završen pregled zaprimljenih ponuda, predstoji nam odabir izvođača radova za modernizaciju i elektrifikaciju pruge između Vinkovaca i Vukovara te izvođača radova na projektu Zagrebačko pristanište.

Krajem studenog ove godine pokrenut je i postupak javne nabave za radove na rekonstrukciji postojećeg i izgradnji drugog kolosijeka pruge na dionici od Križevaca do državne granice s Mađarskom. Intenzivno se radi i na izradi i pripremi projektne dokumentacije za rekonstrukciju i izgradnju drugog kolosijeka za dionicu Hrvatski Leskovac – Karlovac za koju je raspisivanje javnog natječaja za radove planirano u 2019. Uz sve navedeno radi se i na ubrzanju aktivnosti na brojnim drugim projektima koji će u konačnici podići razinu kvalitete željezničke usluge.

I na samome kraju, kolegice i kolege, dragi željezničari, u ovo blagdansko vrijeme vama i vašim bližnjima u ime Uprave HŽ Infrastrukture želim čestit Božić i ostvarenje svih želja u 2019. godini.

predsjednik Uprave HŽ Infrastrukture
Ivan Kršić

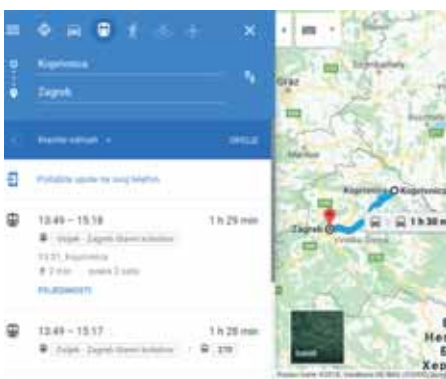
2018. UKRATKO

PIŠE: Ivan Kartelo
FOTO: arhiva HŽI-a

Željezničarska 2018. bila je iznimno bogata događanjima. U nastavku smo po mjesecima izdvojili događanja koja su obilježila godinu.

SIJEČANJ

Veliku medijsku pozornost privukla je informacija kako je Google u suradnji s HŽ Putničkim prijevozom svojim korisnicima omogućio besplatne informacije o mogućnostima putovanja vlakom u Hrvatskoj na Google kartama.



VELJAČA

Polarna zima i snježne padaline kakve se ne pamte donijele su probleme u prometu pa je do poremećaja dolazilo i u željezničkom prometu, osobito u Gorskome kotaru i Lici. Sve dežurne službe sa svom raspoloživom mehanizacijom svakodnevno su ulagale maksimalan napor kako bi se osigurao tijek željezničkog prometa u tim otežanim uvjetima.



OŽUJAK

HŽ Infrastruktura je u ožujku donijela odluku o odabiru izvođača radova za projekt modernizacije i elektrifikacije željezničke pruge Zaprešić – Zabok. Odbрана je ponuda ponuditelja SWIETELSKY d.o.o., Zagreb. Vrijednost projekta iznosi 614,4 milijuna kuna te se s 85 posto sufinancira sredstvima iz EU-ovih fondova. Bila je to najava novih aktivnosti u sklopu projekta koje su uslijedile vrlo brzo.



TRAVANJ

HŽ Infrastruktura potpisala je ugovor za izvođenje radova na projektu Rijeka Brajdica koji provodi u partnerstvu s Lučkom upravom Rijeka. Ukupna vrijednost projekta iznosi gotovo 270 milijuna kuna, a s 85 posto sredstava sufinancira se iz CEF-a. U travnju su počeli i veliki investicijski radovi HŽ Infrastrukture na remontu pružne dionice između Grede i Sunje.



SVIBANJ

U svibnju je potpisan Ugovor o dodjeli bespovratnih sredstava za projekt nadogradnje i elektrifikacije željezničke pruge Vinkovci – Vukovar. Projekt rekonstrukcije i elektrifikacije 18,71 km željezničke pruge od Vinkovaca do Vukovara te obnove kolodvora i stajališta uz rješavanje željezničko-cestovnih prijelaza vrijedan je gotovo 680 milijuna kuna.



LIPANJ

U Zaprešiću je potpisan 531 milijun kuna vrijedan ugovor za radove na projektu modernizacije i elektrifikacije željezničke pruge na dionici Zaprešić – Zabok. U tome mjesecu obilježen je Međunarodni dan svjesnosti o opasnostima na željezničkim prijelazima (ILCAD), a konferencija ILCAD održana je u Zagrebu u suorganizaciji HŽ Infrastrukture i Fakulteta prometnih znanosti. Dojmovi sudionika konferencije bili su odlični.



SRPANJ

U srpnju je sve bilo u znaku nogometa odnosno fantastičnog uspjeha hrvatske nogometne reprezentacije koja je izborila finale Svjetskog prvenstva u Rusiji. Za to vrijeme cijela Hrvatska bila je navijačka zona, a mnogobrojni navijači iz Hrvatske, neki čak iz Slovenije, vlakovima HŽPP-a doputovali su na velik doček Vatrenih u Zagreb.



KOLOVOZ

Počeli su radovi na projektu Rijeka Brajdica. Krajem mjeseca počeli su i pripremni radovi na još jednome važnom projektu HŽ Infrastrukture koji se sufinancira iz fondova EU-a – modernizaciji i elektrifikaciji željezničke pruge na dionici Zaprešić – Zabok.



RUJAN

Održan je Hrvatsko-austrijski gospodarski forum: Željeznička infrastruktura i logistika. Svi sudionici foruma, među kojima su bili hrvatska predsjednica Kolinda Grabar-Kitarović, austrijski predsjednik Alexander Van der Bellen te ministar mora, prometa i infrastrukture Oleg Butković, istaknuli su nužnost ulaganja u željezničku infrastrukturu.



LISTOPAD

Održano je javno otvaranje ponuda koje su pristigle u sklopu postupka javne nabave za izvođenje radova za projekt HŽ Infrastrukture Nadogradnja i elektrifikacija postojeće željezničke pruge Vinkovci – Vukovar. Pristiglo je deset ponuda i u tijeku je njihova evaluacija. HŽ Putnički prijevoz i lokalna samouprava potpisali su ugovor na temelju kojeg će se redoviti studenti i učenici srednjih škola s prebivalištem na području Požeško-slavonske županije besplatno prevoziti vlakovima na relaciji Požega – Zagreb – Požega.



STUDENI

Pokrenut je i postupak javne nabave za radove za projekt rekonstrukcije postojećeg i izgradnje novog kolosijeka pruge na dionici od Križevaca do državne granice s mađarskom granicom. Intenzivirali su se radovi na projektima sufinanciranim EU-ovim sredstvima, koji su započeli u kolovozu. Na projektu Zaprešić – Zabok radi se na cijeloj pružnoj trasi, a zahuktali su se i radovi na više lokacija u sklopu projekta Rijeka Brajdica.



PROSINAC

U Splitu je za iduće ljeto najavljeno otvaranje »splitskog metroa« te izmještanje autobusnog kolodvora u Split Predgrađe. Brzi vlak vozit će putnike od splitske gradske luke do Kopilice, gdje će putnici birati hoće li putovanje nastaviti vlakom ili autobusom. Potpisani su i ugovori koji su preduvjet za realizaciju budućih infrastrukturnih zahvata. U prosincu je potpisan Ugovor o dodjeli bespovratnih sredstava za projekt Izrade studijske i projektne dokumentacije za modernizaciju dionice pruge Karlovac – Oštarije.



KORAK BLIŽE

»SPLITSKOME METROU«

PIŠE: Vlatka Škorić
FOTO: arhiva Grada Splita

I dućega ljeta profunkcionirat će »splitski metro«, a autobusni će kolodvor biti izmješten u Split Predgrađe. Brzi vlak vozit će putnike od splitske gradske luke do Kopolice, gdje će putnici birati hoće li putovanje nastaviti vlakom ili autobusom, rečeno je to na promotivnoj vožnji vlakom iz kolodvora u Kaštelima prema Split Predgrađu, gdje je održana prezentacija budućega željeznikog i autobusnog kolodvora.

U posebnome vlaku putovali su ministar mora, prometa i infrastrukture Oleg Butković, župan splitsko-dalmatinski Blaženko Boban, gradonačelnik Splita Andro Krstulović Opara, potpredsjednica HGK-a i predsjednica Županijske komore Split Mirjana Čagalj, gradonačelnici Kaštela i Solina, predsjednik Uprave HŽ Infrastrukture Ivan Kršić, predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza Željko Ukić i predsjednik Uprave HŽ Carga Gordan Žurga. Tijekom putovanja Kršić i Žurga s gradonačelnikom Oparom potpisali su i ugovore koji su preduvjet za realizaciju budućih infrastrukturnih zahvata.

Dok se ne izgradi kolodvor, kao privremeno rješenje za kolodvorsku zgradu i prateće sadržaje dogovoreno je korištenje zgrade HŽ Carga u Split Predgrađu, o čemu su ugovor potpisali predsjednik Uprave HŽ Carga Gordan Žurga i gradonačelnik Opara. Drugim ugovorom o zakupu zemljišta, koji su potpisali predsjednik Uprave HŽ Infrastrukture Kršić i gradonačelnik Opara, HŽ Infrastruktura daje 25 917 kvadratnih metra zemljišta u zakup Gradu Splitu. Na temelju ranije potpisanog Sporazuma o poslovno-tehničkoj suradnji već je izrađeno idejno rješenje za lokaciju autobusnoga kolodvora, parkirališta za turističke autobuse i osobna vozila te autobusnog stajališta na području kolodvora Split Predgrađe.

Inače, sam projekt podijeljen je u tri faze. Nakon nulte faze, koja obuhvaća uređenje privremenoga autobusnog kolodvora u



Andro Krstulović Opara, Oleg Butković, Ivan Kršić i Blaženko Boban



Sudionici vožnje u posebnom vlaku

Kopilici, u prvoj će se fazi izgraditi nova stajališta Dujmovača, Solin, Širine, Sveti Kajo, Split – Hrvatske bratske zajednice i Rudine. U drugoj fazi planirani su rekonstrukcija kolodvora Split Predgrađe (Kopilica) i kolodvora Split (Istočna obala) te izgradnja nove željezničke pruge do Zračne luke Split. HŽ Infrastruktura ovaj projekt smatra važnim za stanovnike Splita, Kaštela i Solina, ali i za stanovnike cijele Splitsko-dalmatinske županije. On će posebno doprinijeti boljemu prometnom funkcioniranju Grada i Županije tijekom turističke sezone kada se u splitskoj luci stvaraju goleme prometne gužve. Gradonačelnik Andro Krstulović Opara i pročelnik gradske Službe za upravljanje razvojnim projektima Jurica Vojnović predstavili su projekt privremenoga autobusnog kolodvora s projekcijama kako bi trebao izgledati već iduće ljeto.

Autobusni i željeznički kolodvor nazivamo privremenima do izgradnje i provedbe velikog projekta koji je već zapisan u

GUP-u prije više od deset godina. Taj veliki projekt zahtjeva velike pripreme, ali do njegove provedbe, u cilju rasterećenja gužvi, odlučili smo se na ovaj korak preseljenja kolodvora koji će iduće ljeto izgledati puno bolje nego što je to bilo do sada. – najavio je Vojnović.

Ministar Butković zahvalio je gradonačelniku i županu na dobroj suradnji koja je preduvjet za provedbu velikih projekata te dodao:

Došli smo u Split jer smo odlučili svaki mjesec u Splitu održavati sastanke o provedbi velikih projekata. Jedan od takvih projekata jest željeznica, koja bi u konačnici trebala povezati središte sa zračnom lukom. Zbog toga su danas potpisani ugovori koji su preduvjet za to da rasteretimo središte grada do početka turističke sezone, a cijeli projekt podupire i Vlada RH, o čemu je zaključak donesen na sjednici Vlade u Splitu 4. svibnja ove godine.



Ivan Kršić



U kolodvoru Split Predgrađe

SINERGIJA POLITIKE I PRIJEVOZNIKA ZA RAZVOJ INTEGRIRANOG PRIJEVOZA

PIŠE: HŽ Putnički prijevoz

FOTO: Branimir Butković

U Hrvatskoj gospodarskoj komori 30. studenoga pod pokroviteljstvom Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, u organizaciji Hrvatske gospodarske komore, HŽ Putničkog prijevoza, Fakulteta prometnih znanosti, Saveza za željeznicu i Zajednice za intermodalni transport i logistiku HGK-a održan je okrugli stol »Integrirani prijevoz putnika u funkciji održive mobilnosti«.

Na okruglome stolu raspravljalo se o prednostima uvođenja integriranoga javnog prijevoza putnika (IJPP) na području RH, ulozi jedinica lokalne i regionalne samouprave u organizaciji javnoga prijevoza putnika, suradnji željezničkog prijevoznika i autobusnih prijevoznika te smjernicama razvoja IJPP-a.

Državna tajnica za promet dr. sc. Nikolina Brnjac istaknula je važnost cjelovitoga zakonodavnog okvira kojim će se potaknuti razvoj integriranog prijevoza:

— Sukladno Strategiji prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. – 2030. integrirani prijevoz prepoznat je kao bitan čimbenik u razvoju sustava održive mobilnosti. Vrata integraciji prijevoznika otvorio je novi Zakon o cestovnom prometu koji jedinicama lokalne i regionalne samouprave daje novu ulogu u organiziranju javnog prijevoza te ugovor o prijevozu putnika koji javnoj usluzi u županjskome prijevozu izravno omogućuje prijelaz u sustav integriranoga javnog prijevoza. Sinergijom političkih čimbenika na državnoj i lokalnoj razini te prijevoznika u svim vrstama prijevoza, uz potporu EU-ovih fondova, integrirani putnički prijevoz moguć je i ostvariv.

Uvođenjem IJPP-a poboljšava se prometna dostupnost i povećava privlačnost usluge javnog prijevoza kroz bolju prometnu povezanost željezničkog prijevoza i drugih vrsta prijevoza. Prednosti uvođe-



S lijeva na desno sjede Zoran Maršić, Mirjana Čagalj, Željko Ukić, Matija Posavec, Damir Pavlović i za govornicom Nikolina Brnjac

nja IJPP-a za putnike jesu učestaliji polasci, kraće vrijeme putovanja i brži nastavak putovanja nakon presjedanja u točki integracije, čime se povećava kvaliteta života građana.

— EU je odavno prepoznao važnost održive mobilnosti i sve više europskih gradova uvodi, modernizira i kontinuirano unaprjeđuje ovaj sustav putničkog prijevoza radi svih prednosti koje donosi. Samo dobro razvijen prometni sustav može omogućiti hrvatskim građanima povećanje kvalitete života i rada na određenome području, a gospodarstvu da se razvija i bude konkurentnije. Važno je istaknuti neizmjernu ulogu koju željeznica ima u razvoju svake zemlje jer ona predstavlja kralježnicu i razvoja gospodarstva i demografije kroz lakšu migraciju radne snage. – istaknula je potpredsjednica HGK-a za gospodarstvo, promet i veze Mirjana Čagalj.

Važnost integriranog prijevoza prepoznala je i akademska zajednica koja aktivno sudjeluje u znanstvenim i stručnim projektima koji promiču razvoj toga prometnog sustava.

— Uspostava funkcionalnoga integriranog prijevoza putnika znanstveni je izazov. Naime, samo kvalitetnim i kvantitativnim

metodama istraživanja moguće je uspostaviti svrsishodan sustav. Upravo zbog toga Fakultet prometnih znanosti aktivno sudjeluje u znanstvenim i stručnim projektima na temu integriranog prijevoza putnika, a u vremenu koje dolazi želimo biti potpora i u uspostavi takvih prometnih sustava širom Republike Hrvatske. – istaknuo je dekan Fakulteta prometnih znanosti Tomislav Josip Mlinarić.

Brojni su razlozi zbog kojih je neophodno razviti IJPP u Hrvatskoj. O tome je govorio i član Uprave HŽ Putničkog prijevoza Mladen Lugarić:

— Svjedoci smo zagušenosti prometnica, osobito u vršnim satima kada građani putuju na posao, u škole, na fakultete. Svakodnevna migracija stanovništva otežana je i građani u prometu gube puno vremena. Osim toga postoji ograničenje prostornog kapaciteta za širenje prometne cestovne mreže na gradskome i prigradskome području. Prijevoznici moraju postići sinergiju i ne mogu trošiti resurse na paralelne linije željezničkog i autobusnog prijevoza, što uzrokuje i visoke operative troškove. Svi zajedno moramo voditi računa o ekološkome onečišćenju. Sve to dovodi do lošije kvalitete života građana i to moramo promijeniti.

Pomoćnik ministrice znanosti i obrazovanja Stipe Mamić istaknuo je to kako je MZO zainteresiran za uvođenje integriranog prijevoza. Trenutačno u prijevozu učenika dominira autobusni prijevoz, dok željeznički prijevoz čini tek oko 12 posto. Cijena željezničkog prijevoza na pojedinim relacijama je od tri do četiri puta manja.

Uvođenje integriranog prijevoza trebalo bi dovesti do sinergije i kvalitetnije usluge. Na prvome nam je mjestu činjenica da prijevoz svugdje treba biti jednako zastupljen. MZO izdvaja više od 300 milijuna kuna na godinu za prijevoz većinom učenika te manjim dijelom za prijevoz studenata. Analizom smo utvrdili to da oko 44 posto učenika koristi prijevoz. S obzirom na to da broj učenika opada, i dio linija, nažalost, postaje nerentabilan, Vlada RH je ove godine povisila limite za 22 posto te je time otvoren prostor da se snažnije uključimo u sufinanciranje tog prijevoza, čime osiguravamo dostupnost prijevoza svim učenicima. – dodao je Mamić.

Integriranog prijevoz u Sloveniji uveden je upravo radi bolje dostupnosti javnog prijevoza učenika i studenata. IJPP u Sloveniji uveden je 2016. i u njemu sudjeluje 35 prijevoznika, a koristi ga više od 90 000 putnika. Slovenski sustav predstavio je Primož Kranjec s Prometnog instituta Ljubljana. S rezultatima su zadovoljni te razmatraju proširenje sustava i na ostale građane.

Predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza Željko Ukić istaknuo je:

Nakon što je integrirani prijevoz uveden u Zagrebu, Splitu, Osijeku i Rijeci, koji iz godine u godinu rezultira sve većim brojem putnika, HŽ Putnički prijevoz zalaže se za sustavan razvoj integriranog prijevoza u Hrvatskoj. Javni je prijevoz najsigurniji oblik prijevoza, a kod razvoja IJPP-a



trebamo se usredotočiti na funkcionalne regije. On i danas u ta četiri grada funkcionira do 50 km, odnosno do 60 minuta vožnje do grada. S obzirom na zagušenost prometnica i porast opsega individualnog prijevoza, suradnjom svih dionika možemo razviti održiv i energetski učinkovit prometni sustav, čime bismo uslugu javnog prijevoza učinili privlačnijom. Željeznica nije zamišljena tako da bude sustav sam za sebe, treba se integrirati s drugim oblicima prijevoza. – rekao je Ukić.

I privatni autobusni prijevoznici pokazuju velik interes za takav oblik prijevoza. Suradnja treba biti transparentna, a udjeli pravedno raspodijeljeni.

Direktor Čazmatrans Prometa Damir Pavlović dodao je:

Interes nas privatnika definitivno postoji. Kako bi se uveo integrirani prijevoz, potrebno je mnogo razgovora, dogovora i teorija, mnogo podataka da svi zajedno dođemo do zajedničkog interesa. Moramo voditi računa o tržišnome poslovanju, no za nas kao i za željeznicu putnici su na prvome mjestu. Nesporno je da bi za autobusne prijevoznike bilo lakše da ne ulazimo u središta gradova, već da se sa željeznicom povežemo u određenim toč-

kama integracije. Suradnjom putnicima možemo pružiti još bolju uslugu.

Savez za željeznicu jedan je od inicijatora uvođenja IJPP-a u Hrvatskoj. Predsjednik Saveza Zoran Maršić govorio je o primjerima dobre prakse i istraživanjima koja neophodno prethode razvoju IJPP-a.

Istraživanja u kojima smo sudjelovali u 2009. i 2010. u Varaždinskoj i Međimurskoj županiji bila su podloga za Masterplan integriranog prijevoza regije Sjeverna Hrvatska. Temelj uvođenju IJPP-a moraju biti interdisciplinarna istraživanja koje pokazuje potrebu naših korisnika. Naši građani rado će koristiti javni prijevoz za većinu putovanja ako je funkcionalan i učestao, ako su dostupne informacije, ako ima dovoljno polazaka, ako su vozni redovi usklađeni.

Na okruglome stolu govorio je i župan Međimurske županije Matija Posavec, koji je istaknuo i važnost infrastrukture koju je potrebno modernizirati i prilagoditi zahtjevima integriranoga javnog prijevoza (intermodalni terminali, parkirališta i drugo). Istaknuo je, među ostalim, kako uvođenje integriranog prijevoza nosi niz koristi za regionalnu i lokalnu samoupravu.

UIC U 2019.: DIGITALIZACIJA, ISTRAŽIVANJE I INOVACIJE

PIŠE: Vlatka Škorić
FOTO: arhiva UIC-a

Na 27. regionalnoj skupštini za Europu i 93. općoj skupštini UIC-a, koje su održane 6. i 7. prosinca 2018. u Parizu, razgovaralo se o smjernicama za 2019., među kojima su kao najvažnije teme istaknute digitalizacija i digitalne transformacije, istraživanja i inovacije, međunarodni željeznički koridori, standardizacija, održivi razvoj i studija o ekonomskome otisku. Kao predstavnici HŽ Infrastrukture, na sastancima su, uz ostale članice, sudjelovali član Uprave HŽ Infrastrukture Marko Z. Žubrinić i Elena Lalić iz Grupe za međunarodne poslove.

Na 27. regionalnoj skupštini UIC-a za Europu, koja okuplja 119 članova, dan je pregled stanja u 2018. u Europi, a kao glavni izazovi istaknuti su tehnički prioriteti, kontinuirano usmjerenje na kvalitetu i procese te uža interakcija među regijama. Od drugih tema Regionalna skupština podržala je predloženu virtualnu željezničku akademiju (VERA), koja je otvorena za sve članove UIC-a, CER-a i EIM-a. Također, predstavljen je festival EUROPALIA Arts Festival 2021., koji će se usredotočiti na utjecaj željeznice u umjetnosti u protekla dva stoljeća, a održat će se u Belgiji. UIC-ov koordinator za Europu Simon Fletcher predstavio je članovima ažuriranu verziju Željezničke tehničke strategije za Europu (RTSE), tehničkog stupa dobro usklađene europske strategije. Najviše pozornosti u strategiji daje se istraživanjima i inovacijama, osobito trendovima u konceptu digitalizacije. Novi RTSE bit će objavljen u siječnju 2019. i bit će daljnji poticaj ambicioznim projektima i inovativnome pristupu. Regionalna skupština izrazila je snažnu podršku radu Grupe za koordinaciju istraživanja i inovacija (RICG), a 12 objavljenih kompetencija trenutačno se detaljnije razrađuje. Razgovaralo se i o Željezničkoj viziji za 2050. koja je predstavljena tijekom 2018. i koja će se dalje razvijati i podijeliti na



podvizi za razdoblje od 10 godina. Željeznička vizija za 2050. bit će ujedno putokaz za planiranje projekata u sklopu fonda Obzor 2020. i alternativnog mehanizma financiranja kao što je CEF.

U nastavku Regionalne skupštine održana je 4. digitalna konferencija te su dodijeljene digitalne nagrade za inovativna rješenja na teme predvidivog održavanja, rješenja za slijepu i slabovidnu – GPS-a u zatvorenim prostorima, digitalnoga teretnog vlaka i aplikacija za snalaženje u kolodvoru.

Prvi dan Regionalne skupštine završio je okruglim stolom na visokoj razini pod naslovom »Za održivi, integrirani, povezani intermodalni lanac mobilnosti« na kojem su prezentacije održali predstavnici Talijanskih željeznica, ITF-a/OECD-a, Svjetske banke, CES Governmenta iz SAD-a, Kluba veleposlanika te tvrtke koja razvija tehnologiju Hyperloop. Kroz prezentacije mogle su se vidjeti raznolike i bogate prilike s ekonomskog, tehnološkog, sociopolitičkog i drugih aspekata koji pridonose vodećoj ulozi željeznice u održivoj mobilnosti.

Na 93. općoj skupštini UIC-a Gianluigi Castelli izabran je za predsjednika UIC-a kao nasljednik g. Mazzoncini. Sredinom

2019. dogodit će se i promjene na direktorskome mjestu UIC-a pa će dosadašnjeg direktora Loubinoux sljedeće četiri godine na tome mjestu naslijediti François Davenne. Kao smjernice za daljnje aktivnosti UIC-a dogovorene su teme digitalizacije i digitalne transformacije, istraživanja i inovacija, međunarodnih željezničkih koridora, standardizacije, održivog razvoja i studije o ekonomskome otisku. Budući direktor Davenne je kao svoj vlastiti cilj istaknuo važnost suradnje i smanjivanja razlika između regionalnih skupština UIC-a jer razvoj globalnih inicijativa može biti uspješan samo uz pažljivo osluškivanje regionalnih interesa. Potpredsjednik UIC-a Isa Apaydin istaknuo je daljnje usmjerenje na aktivnosti pružanja sigurnog, brzog i udobnog prometa željeznicom, u skladu s najnovijim tehnološkim razvojem, integriranje željezničke infrastrukture s drugim modalitetima prijevoza, jamčenje učinkovitog kapaciteta i sustava upravljanja prometom na međunarodnoj željezničkoj mreži, povećanje produktivnosti radne snage i tehnike putem učinkovitog održavanja i pruga i mobilnih kapaciteta.

Sljedeća Regionalna i Opća skupština UIC-a bit će održane u Budimpešti krajem lipnja 2019.

EU-ova SREDSTVA ZA MODERNIZACIJU DIONICE KARLOVAC – OŠTARIJE

PIŠE: Vlatka Škorić
ILUSTRACIJA: Oskar Pigac



U Karlovcu su 6. prosinca ministar mora, prometa i infrastrukture Oleg Butković i ravnatelj Središnje agencije za financiranje i ugovaranje programa i projekata Europske unije Tomislav Petric potpisali s HŽ Infrastrukturu, koju je zastupao predsjednik Uprave Ivan Kršić. Ugovor o dodjeli bespovratnih sredstava za projekt Izrade studijske i projektne dokumentacije za modernizaciju željezničke pruge M202 Zagreb GK – Rijeka, dionica Karlovac – Oštarije.

Cilj Projekta jest izrada studijske i projektne dokumentacije za modernizaciju i izgradnju prometnog pravca Zagreb – Rijeka na povezivanju šireg područja Karlovca i Oštarije, uz zadovoljavanje tehničko-tehnoloških uvjeta kojima moraju udovoljavati glavne koridorske željezničke pruge za međunarodni promet.

Ukupna vrijednost projekta iznosi 85,5 milijuna kuna, od čega je 69,5 milijuna kuna prihvatljivih troškova. Iz Kohezijskog fonda financirat će se 85 posto prihvatljivih troškova (59 milijuna kuna), dok će ostalih 15 posto (10,4 milijuna kuna) osigurati HŽ Infrastruktura. Provedba projekta trajat će do 31. prosinca 2023.

Sredstva se koriste u okviru Operativnog programa »Konkurentnost i kohezija«, Prioritetne osi 7. Povezanost i mobilnost, Investicijskog prioriteta 7iii – Razvoj i obnova sveobuhvatnih, visokokvalitetnih i interoperabilnih željezničkih sustava te promicanje mjera za smanjenje buke, Specifičnog cilja 7iii1 – Povećanje uporabe i važnosti željezničke mreže.

U sklopu ovog projekta izradit će se studijska dokumentacija (Studija izvodljivosti, Analize troškova i koristi (CBA), Studija o utjecaju zahvata na okoliš i Prijava velikog projekta na sufinanciranje EU sredstvima) te projektne dokumentacije (Idejni projekt s ishođenjem lokacijske dozvole, Glavni projekt s ishođenjem građevinskih



skih dozvola, Dokumentacija potrebna za rješavanje imovinsko-pravnih odnosa i osiguranje dokaza pravnog interesa i Najtečajna dokumentacija za radove i nadzor). Sredstvima osiguranim ovim ugovorom financira se i upravljanje projektom te aktivnosti vezane uz promidžbu i vidljivost.

Dionica Karlovac – Oštarije sastavni je dio glavne koridorske željezničke pruge za međunarodni promet M202 Zagreb GK – Karlovac – Rijeka, koja se nalazi na željezničkom prometnom koridoru RH2 i Mediteranskom transeuropskom željezničkom koridoru. Na predmetnom koridoru neki su projekti završeni (modernizacija signalno-sigurnosnih uređaja u Zagreb Glavnom kolodvoru), neke dionice su u fazi izvođenja radova (Dugo Selo – Križevci), dok su neki projekti u fazi javne nabave za izvođenje radova i nadzora (Križevci – Koprivnica – državna granica). Dionica Karlovac – Oštarije nastavlja se na dionici Hrvatski Leskovac – Karlovac, za koju

se trenutno izrađuje projektne dokumentacije i Prijava velikog projekta za sufinanciranje izvođenja radova EU sredstvima. Osim spomenutih dionica, na dionici Karlovac – Oštarije nastavlja se dionica Oštarije – Škrljevo, za koju je u tijeku javna nabava za izradu studijske dokumentacije, te dionica Škrljevo – Rijeka – Jurdani, za koju se izrađuje projektne dokumentacije.

Time se ispunjava u nekoliko navrata dano obećanje Vlade RH da željeznica postaje njezin prioritet.

Izrada predviđene tehničke dokumentacije preduvjet je za izvođenje radova na predmetnoj dionici, kojima će se osigurati veće brzine prometovanja vlakova, skratiti će se vrijeme putovanja, povećati kapacitet pružne dionice, povećati sigurnost tijekom željezničkog prometa te omogućiti zadovoljenje uvjeta interoperabilnosti na čitavom Mediteranskom transeuropskom željezničkom koridoru.

PREDSTAVNICI BUGARSKIH ŽELJEZNICA U POSJETU HŽ INFRASTRUKTURI



Sufinancirano instrumentom Europske
unije za povezivanje Europe



PIŠU: Natalija Grozina Dvorski, Svjetlana Marok
FOTO: Branimir Butković, arhiva HŽI-a

U sklopu bugarskog CEF-ova projekta tehničke pomoći »Better Railway Infrastructure Projects through Better Knowledge« HŽ Infrastruktura je 21. i 22. studenoga ugostila stručnjake Bugarskih željeznica (NRIC – *National Railway Infrastructure Company*).

Svrha toga studijskog putovanja bila je razmjena iskustava predstavnika Bugarskih željeznica koji sudjeluju u pripremi i provedbi CEF-ovih projekata s predstavnicima HŽ Infrastrukture (HŽI-a) radi stjecanja znanja i upoznavanja s primjerima dobre poslovne prakse u pripremi i provedbi CEF-ovih željezničkih infrastrukturnih projekata u cilju obostranog jačanja kapaciteta za pripremu i provedbu EU-ovih projekata. Sudionici studijskog posjeta Bugarskih željeznica bili su i predstavnici Ministarstva mora, prometa i infrastrukture.

Prvi dan studijskog posjeta bio je rezerviran za upoznavanje i predstavljanje tvrtki, organizacije i načina rada, za razmjenu iskustva u pripremi i provedbi CEF-ovih projekata te za upoznavanje postupaka javne nabave. Također, predstavljeni su pojedinačni CEF-ovi projekti NRIC-a i HŽI-a. Dobrodošlicu i uvodnu riječ u ime HŽI-a zaželjeli su direktor Sektora za razvoj, pripremu i provedbu investicija i EU fondova Mirko Franović i pomoćnica direktora Dragana Drobac, dok je je u ime bugarskih gostiju pozdravni govor održao Petar Delchev, voditelj sektora.

Prezentacijski dio sastanka započeo je razgovorom i općom prezentacijom HŽI-a koju je prezentirala Dragana Drobac, nakon čega je prezentaciju procedura javne nabave za EU-ove projekte održala Iva Mršo Nastić. Popodnevni dio programa bio je rezerviran za predstavljanje Bugarskih željeznica i pojedinih CEF-ovih projekata. Završni dio prvog dana bio je posvećen prezentacijama HŽI-ovih CEF-ovih



Prezentacijski dio studijskog posjeta



Tihomir Lažeta prezentira projekt Dugo Selo - Križevci

projekata »Razvoj multimodalne platforme u luci Rijeka i povezivanje s kontejnerskim terminalom Jadranska vrata«, »Unapređenje infrastrukture u luci Rijeka – kontejnerski terminal Zagrebačko pristanište«, »Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka na dionici Kri-

ževci – Koprivnica – državna granica«, »Izrada projektne i ostale dokumentacije za izgradnju drugog kolosijeka, modernizaciju i obnovu na dionici željezničke pruge Škrljevo – Rijeka – Jurdani«, »Izrada projektne dokumentacije za rekonstrukciju željezničke pruge Okučani –

Vinkovci» i »Izrada tehničke dokumentacije za modernizaciju željezničke dionice Oštarije – Škrljevo«.

Znatan dio zajedničkog rada tijekom posjeta odnosio se na razmjenu stečenog iskustva u svakome od navedenih područja. Kroz raspravu zaključeno je to da se priprema i provedba EU-ovih projekata bitno ne razlikuje odnosno da se svi susrećemo s istim izazovima, preprekama i dvojabama te se nastoje pronaći najbolji modaliteti i rješenja kako bi se navedeno prevladalo uspješno i u roku.

Drugi dan studijskog posjeta predstavnika Bugarskih željeznica bio je rezerviran za obilazak gradilišta u sklopu projekta »Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka željezničke pruge na dionici Dugo Selo – Križevci«, projekta sufinanciranog sredstvima iz Operativnog programa Konkurentnost i kohezija, te za obilazak postojećeg stanja CEF-ova projekta »Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka na dionici Križevci – Koprivnica – državna granica«. Prije obilaska gradilišta u sklopu projekta Dugo Selo – Križevci voditelj projekta Tihomir Lažeta zajedno sa svojim zamjenikom Alenom Križićem održao je zanimljivu prezentaciju spomenutog projekta. Nakon prezentacije s bugarskim predstavnicima razgovaralo se o svim područjima vezanima uz pripremu i provedbu EU-ovih projekata. Također, razmijenjena su stečena iskustva i primjeri iz područja rada vezanih uz pripremu i provedbu EU-ovih projekata. Potom je uslijedio obilazak pojedinih dijelova gradilišta u sklopu projekta Dugo Selo – Križevci, i to osmog nadvožnjaka kod Vrbovca, kolodvora Gradec te kolodvora Križevci. Tijekom obilaska svi su sudionici dobili dodatne informacije o projektu i napretku radova. Studijsko putovanje završilo je obilaskom postojećeg stanja kolodvora Koprivnica u sklopu projekta Križevci – Koprivnica – državna granica.



Obilazak gradilišta u kolodvoru Gradec



Obilazak gradilišta u kolodvoru Križevci



Sudionici studijskog posjeta Bugarskih željeznica

PRILIKA DA SE OBNOVI KOLODVORSKA ZGRADA

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Rijeka će 2020. biti europska prijestolnica kulture. To će pokrenuti obnovu brojnih spomenika kulture, a jedan od njih je i riječki željeznički kolodvor.

Riječki željeznički kolodvor monumentalna je građevina izgrađena u samome središtu grada potkraj 1890. godine. Radovi su započeli godinu dana prije, u ožujku, a prvi se vlak iz tog kolodvoru uputio prema Pivki 2. siječnja 1891. godine. Zgradu je projektirao glavni inženjer Mađarskih državnih željeznica Ferenc Pfaff.

I danas je riječki kolodvor imponantna građevina, no njezin je izgled daleko od nekadašnjeg sjaja. Toga je svjestan i Mijo Katić, šef kolodvora:

Na ovome sam radnome mjestu od 1. rujna 2000. Od tada je na kolodvoru uređeno krovništvo i postavljena nova nadstrešnica. Uoči mojeg imenovanja srušena je betonska nadstrešnica između drugog i trećeg perona i više nije obnovljena. U vestibulu još stoji napis »RO ŽP Rijeka«.



Mijo Katić



Čekaonica je oličena prije deset godina i to je sve od tada. Srećom, dio je prostora i dalje iznajmljen. Prije petnaestak godina restoran nekadašnjeg Željezničkog ugostiteljstva zamijenio je restoran Cres. Prostor je bio lijepo uređen, no zatvoren je prije nekoliko godina. Imali smo sreće i taj je prostor sada u najmu tvrtke Cammeo. Uz uredske prostore u planu je i otvaranje restorana brze prehrane.

Ideje i planovi da se obnovi zgrada postoje, ali činjenica da će 2020. Rijeka biti europska prijestolnica kulture najviše budi nadu da bi iz te činjenice i željeznica mogla imati koristi.

Zgrada je spomenik kulture i svaki zahvat na njoj je, s obzirom na pravila koja određuju konzervatori, vrlo zahtjevan. Najavljeno je u sklopu priprema Rijeke za kulturnu prijestolnicu Europe biti uređena fasada, stolarija i interijer. U našoj trenutnoj situaciji to bi nam puno značilo. –

rekao je Katić.

Kolodvor Rijeka jest ranžirno-rasporedni kolodvor i ima čak 24 kolosijeka sa 154 skretnice. Proteže se u duljini od oko dva kilometra od Žabice na jednoj do Torpeda na drugoj strani. Otkako su započeli radovi na rekonstrukciji kolodvora Rijeka Brajdica vlakovi su preusmjereni kroz središte grada u glavni riječki kolodvor:

Za nas je to složenija situacija jer moramo odraditi manevarski rad, promijeniti smjer vožnje i pripremiti nove papire da bi vlak mogao nastaviti putovanje. – komentirao je Katić.

Na drugoj strani u tijeku su radovi na izgradnji Zagrebačke obale, a u sklopu tog projekta bit će rekonstruiran i teretni dio kolodvora na Mlaci. Očekuje se da će radovi započeti na proljeće sljedeće godine. Područje kolodvora Rijeka obuhvaća i kolodvore Rijeka Brajdica i Sušak-Pećine.



Kolodvor Rijeka

Kolodvori su međusobno povezani oko 1800 metara dugačkim spiralnim tunelom.

— Ta su dva kolodvora gotovo jedan iznad drugoga. U vrijeme dok su vozile parne lokomotive izgrađeno je nekoliko dimnjaka. Ostaci jednog dimnjaka mogu se i danas vidjeti kod groblja na Trsatu. — rekao je šef kolodvora.

Naš sugovornik na željeznici je zaposlen od 5. srpnja 1977. godine. Počeo je raditi kao prometnik i nije se dugo zadržao »na pruzi«. Od 1982. je u Rijeci i radio je kao prometnik, dispečer, lučki prometnik, zamjenik šefa kolodvora i konačno kao šef kolodvora. Zanimljivim mi se učinilo radno mjesto lučkog prometnika kojeg više nema u željezničkoj nomenklaturi:

— Tako je to bilo nekada. Četiri prometnika bila su zadužena za koordinaciju rada s lukom. Sada taj posao obavljaju sami prijevoznici.

U vrijeme kada je željeznica bila jedinstven sustav u riječkome kolodvoru radilo je oko 300 željezničara. Nakon razdvajanja sustava danas u prometu radi 75 ljudi, ponajviše prometnika, skretničara i rukovatelja manevrom.

— Od sedamdesetih do osamdesetih godina prošlog stoljeća bilo je doista puno posla. Organizirali smo jedan ili dva tečaja za manevriste i skretničare na godinu. U kolodvoru je radilo šest manevarki u sastavu 1/3, a danas rade dvije. Rat je sve preokrenuo. No, s obzirom na to da se izvode veliki radovi na Brajdici i na Zagrebačkoj obali, vjerujem da će se situacija promijeniti. — rekao je Katić.

Prije rata vlakom je putovalo puno više putnika. Slovenske železnice vozile su litorine iz Pivke prema Rijeci. Putnici su mogli ostvariti vezu s Ljubljanom, a Riječanima je to bila prigradska željeznica. Otkako se vozni red prorijedio, izgubila se navika putovanja, a sada HŽ Putnički prijevoz ponovno pokreće prigradsku željeznicu. Izgubila se navika putovanja vlakom i trebat će dosta strpljenja da se to promijeni. Trenutačni vozni red prigradskih vlakova nije dobro prilagođen, no s

novim voznim redom uvest će se još jedan par vlakova pa će biti udovoljeno potrebama putnika.

— Mislim bi prigradski prijevoz putnika na riječkome području mogao zaživjeti. U gradu je gotovo nemoguće parkirati. Kartica za vlak vrijedi i u gradskim autobusima. Oko kolodvora Opatija-Matulji, Jusići i Jurdani postoji dosta parkirališnih mjesta, a planira se i gradnja novih. U sezoni u daljinskome putničkom prijevozu i nije loše. Česti remont i presjedanja u autobuse utjecali su na to da se ljudi manje voze vlakom.

Oni koji dulje prate »Željezničar« možda će se prisjetiti napisa Rudija Belovarija, našega nekadašnjeg dopisnika s riječkog područja, koji je u svojim tekstovima često spominjao šefa kolodvora Rijeka Tomu Katića. Zamišljao sam da je riječ o prijenosu posla s oca na sina, no osim prezimena Mijo i Tomo Katić nemaju ništa zajedničko:

— Susjedi smo iz sela Katići pokraj Generalskog Stola i to je sve. On je bio šef kolodvora deset godina. Jednu sam ga godinu mijenjao i kada se sve zbroji, devetnaest sam godina šef kolodvora Rijeka.



Na Zagrebačkoj obali

PONOVNO UVEDEN POGRANIČNI PROMET

PIŠE: HŽPP
FOTO: HŽPP

Promotivnom vožnjom koja je 2. prosinca u povodu Dana grada Osijeka organizirana na relaciji Osijek – Pečuh najavljena je ponovna uspostava prometa na toj relaciji.

Dan grada Osijeka obilježava se u znak sjećanja na 2. prosinca 1786. kada su tri dijela grada – Tvrđa, Gornji i Donji grad – postala jedna cjelina. Program ovogodišnjeg obilježavanja počeo je u četvrtak 29. studenoga, a Grad je pripremio niz prigodnih događanja za svoje građane do nedjelje 2. prosinca.

U povodu Dana grada Osijeka 2. prosinca iz Osijeka prema Pečuhu krenuo je poseban vlak kao najava redovitog prometovanja vlakova koji će od 9. prosinca povezivati ta dva prijateljska grada.

Prije 148 godina Osijek i Pečuh su prvi put povezani željeznicom preko Belog Manastira i Viljana. Bila je to ujedno prva željeznička pruga u Slavoniji i Baranji te druga u Hrvatskoj. Tijekom izbjegličke krize 2015. došlo je do obustave pograničnog prometa na graničnome prijelazu Mađarboj.

Ponovno uspostavljanje željezničke veze rezultat je suradnje dviju gradskih uprava: gradonačelnika Osijeka Ivana Vrkića i gradonačelnika Pečuha Páve Zsolta koji su se pridružili putnicima na promotivnoj vožnji. Dva su grada za to putovanje osigurala besplatne karte za 140 putnika.

„Dopustite mi da izrazim veliko zadovoljstvo što nakon 2015. ponovno uspostavljamo prometnu liniju i komunikaciju između dvaju prijateljskih gradova Osijeka i Pečuha odnosno između dviju država jer nema prijateljstva bez međusobnog komuniciranja. – rekao je novinarima Vrkić.

Uz čestitke u povodu Dana grada gradonačelnik Zsolt izjavio je:



Presjedanje putnika u mađarski vlak u Belom Manastiru



Polazak putnika iz Osijeka u Peču



Gradonačelnik Osijeka Ivica Vrkić u kolodvoru u Peču

Jako mi je drago da nakon niza godina opet kreće željeznička linija između naših gradova. Uvijek sam smatrao kako kvaliteta odnosa i komunikacije između Osijeka i Pečuha ovisi o tome koliko kvalitetno mogu komunicirati naši građani. Zato će uvođenje ovog vlaka našu povezanost svakako podignuti na novu razinu.

Posebnim vlakom u Peču je otputovalo više od 140 putnika, koji su tijekom vožnje izjavili da je uvođenje tog vlaka pun pogodak te da će ubuduće putovati vlakom u Peču.

Novim voznim redom, koji na snagu stupa 9. prosinca 2018., na graničnome prijelazu Madžarboj nakon tri godine ponovno se pokreće pogranični promet te će svakodnevno na relaciji Beli Manastir – Ma-

džarboj – Peču voziti osam vlakova, među kojima će njih šest ostvarivati veze s Osijekom.

Za putovanja u pograničnome prometu na relaciji od Osijeka do Pečuha putnici svih kategorija ostvarivat će pravo na popust od 70 posto na jednosmjerna i povratna putovanja. Pogranična karta primjenjivat će se tijekom voznog reda 2018./2019., odnosno od 9. prosinca 2018. do 14. prosinca 2019. godine. Cijena karte u 2. razredu vlaka na relaciji Osijek – Peču iznosit će 25 kuna za jednosmjernu kartu odnosno 50 kuna za povratnu kartu, a djeca od šest do 12 godina plaćaju pola snižene cijene karte za odrasle. Putovanje će s presjedanjem u Belom Manastiru trajati oko dva sata.



Božićni ugođaj u Peču

NOVI VOZNI RED OD 9. PROSINCA 2018.

PIŠE: HŽPP
FOTO: Branimir Butković

Uvoznome redu 2018./19. vozi 796 vlakova, od toga 60 u međunarodnome i 736 u unutarnjemu prijevozu. Većina izmjena odnosi se na uvedene dodatne vlakove u gradsko-prigradskome prijevozu Zagreba i Rijeke, a ponovno je uveden pogranični prijevoz na relaciji Beli Manastir – Pečuh – Beli Manastir.

U međunarodnome prijevozu Hrvatska je povezana sa Slovenijom, Austrijom, Njemačkom, Švicarskom, Mađarskom i Srbijom. U međunarodnome prijevozu vlakovi br. 200/205 na relaciji Budimpešta – Zagreb – Budimpešta i vlakovi br. 482/483 na relaciji Rijeka – Ljubljana – Rijeka vozit će tijekom ljetne sezone.

Tijekom ljetne sezone u sastavu vlakova br. 482/483 svakodnevno će voziti izravni vagon na relaciji Rijeka – Beč – Rijeka, a u sastav vlakova 480/481 tijekom ljetne sezone bit će uvršten vagon za spavanje na relaciji Rijeka – München – Rijeka te vagon za sjedenje, vagon s ležajima i vagon za spavanje na relaciji Rijeka – Budimpešta – Rijeka. U voznome redu ostalih međunarodnih vlakova nije došlo do znatnijih izmjena.

U pograničnome prijevozu ponovno je uspostavljena veza s Mađarskom te je uvedeno osam vlakova na relaciji Pečuh – Beli Manastir – Pečuh, od kojih šest osrtvaruje vezu s Osijekom.

U daljinskome prijevozu svakodnevno će na relaciji Zagreb – Split – Zagreb voziti vlakovi ICN 520/523 i noćni vlakovi 820/821 koji u svojem sastavu imaju vagon s ležajima, vagon za spavanje i vagon za prijevoz automobila, a vlakovi ICN 521/522 vozit će u ljetnoj sezoni od 14. lipnja do 1. rujna 2019. godine. Uz to, u ljetnoj sezoni na relaciji Zagreb GK – Split uveden je dodatni vlak 1821 koji će voziti petkom, a u njegov sastav bit će uvršteni izravni vagoni iz Vinkovaca i Osijeka. Na



relaciji Rijeka – Zagreb GK uveden je vlak 1701 koji će voziti nedjeljom izvan ljetne sezone. U voznome redu ostalih daljinskih vlakova nije došlo do znatnijih izmjena.

U lokalnome prijevozu uvedeni su vlakovi na relacijama Kloštar – Zagreb GK, Zagreb GK – Bjelovar, Bjelovar – Kloštar te Varaždin – Koprivnica, jedan vlak koji je vozio na relaciji Osijek – Koprivnica produljuje vožnju do Varaždina, a četiri vlaka na relacijama Križevci – Bjelovar, Kloštar – Križevci, Križevci – Kloštar i Koprivnica – Varaždin neće voziti. U voznome redu ostalih lokalnih vlakova nije došlo do znatnijih izmjena.

Većina izmjena u novome voznom redu 2018./2019. odnosi se na uvođenje vlakova u gradsko-prigradskome prijevozu. U cilju unaprjeđenja integriranoga prijevoza putnika na području većih gradova uvedeni su novi vlakovi. Na relaciji Zagreb GK – Hrvatski Leskovac – Zagreb GK uve-

deno je dodatnih šest vlakova te na toj relaciji ukupno prometuju 34 vlaka. S obzirom na planirano zatvaranje remetinečkog rotora, navedeni vlakovi trebali bi upotpuniti postojeću prijevoznou ponudu na toj relaciji i omogućiti putnicima učestalije polaske vlakova prema Zagreb GK i iz njega.

Također, nakon izmjena voznog reda od 3. rujna 2018. kojima je na relaciji Zagreb GK – Velika Gorica – Zagreb GK uvedeno osam vlakova, od novoga voznog reda vozit će još dva dodatna vlaka.

Uz to, na relaciji Rijeka – Jurdani (Škr-ljevo) – Rijeka uvedeno je osam dodatnih vlakova, a na relaciji Pula – Vodnjan (Čabruniči) – Pula dva dodatna vlaka.

Novi vozni red na snagu stupa 9. prosinca 2018. i vrijedi do 14. prosinca 2019., a možete ga pretraživati u mrežnome voznom redu ili preuzeti u elektroničkome obliku na www.hzpp.hr/vozni-red-2018-2019.

ODRŽANE HUMANITARNE VOŽNJE

PIŠE: HŽPP
FOTO: HŽPP

U povodu Međunarodnog dana osoba s invaliditetom 3. prosinca HŽ Putnički prijevoz djeci s invaliditetom i djeci iz domova i udruga za nezbrinutu i napuštenu djecu tradicionalno daruje humanitarnu vožnju. Humanitarni vlakovi vozili su u Zagrebu i Splitu.

Marko:

Ja sam najsretniji! Volim kad dođe sveti Nikola i donese poklone!

Iris:

Sviđa mi se tu u vlaku, baš je lijepo!

Tea:

Super mi je danas! Obožavam božićni vlak!

Tako djeca opisuju vožnju i druženje u božićnome vlaku. U humanitarnoj vožnji sudjelovala su djeca iz Udruge roditelja za djecu najteže tjelesne invalide i djecu s teškoćama u razvoju »Anđeli« iz Zagreba, Udruge osoba s invaliditetom »Sunčokret« iz Velike Gorice, Hrvatskog saveza za rijetke bolesti, Udruge roditelja djece s posebnim potrebama »Put u život« iz Zagreba, Dnevnog centra Dugo Selo, Udruge za sindrom Down iz Zagreba, zagrebačkoga Dječjeg vrtića »Potočnica« i Osnovne škole »Nad lipom«.

Na dugogodišnjoj organizaciji humanitarne vožnje zahvalna je predsjednica Udruge »Anđeli« Jasna Primorac:

Vlak je mjesto gdje se djeca susreću s drugim putnicima, možemo ih naučiti ponašanju u vlaku i ova ih vožnja zaista veseli. Neka djeca vole samo gledati kroz prozor, neka vole Djeda Božićnjaka, svetog Nikolu, vole pjesme, svatko je pronašao nešto za sebe. Ovo je jako dobro, trebamo našu djecu što više uključiti u svakodnevni život.

Božićni vlak vozio je 3. prosinca od Za-



Humanitarna vožnja u Zagrebu



Sudionici humanitarne vožnje u Splitu

greb Glavnog kolodvora do Savskog Marofa. U okićenome vlaku bilo je oko 200 djece s roditeljima i voditeljima, a za prigodni program bili su zaduženi sveti Nikola, Djed Božićnjak i pratiteljice s darovima. Partneri humanitarne vožnje u Zagrebu bili su McDonalds i Grad Zagreb, a darove za djecu osigurali su HŽPP, King ICT i Končar Inženjering za energetiku i transport. Splitski humanitarni vlak bio je jednako

rasplesan i pun sretnih dječjih lica. U suradnji s TZ-om grada Splita, HŽPP i ove je godine organizirao vožnju uoči blagdana sv. Nikole 5. prosinca na relaciji Split – Kaštel Stari. U vlaku se vozilo oko stotinu djece i njihovih pratitelja iz splitskih centara za odgoj i obrazovanje »Juraj Bonačić« i »Slava Raškaj«. Uz pjesmu i ples, djecu je osobito razveselio sv. Nikola koji im je predao vrećice s darovima koje je donirao Kraš.

MALI VLAKOVI NA VI. DELNIČKOJ ADVENTSKOJ BAJCI

PIŠE: Dragutin Staničić
FOTO: Dragutin Staničić

Na poziv Grada Delnica i Turističke zajednice ove godine u sklopu prvoga adventskog vikenda na manifestaciji Delnička adventska bajka ekipa »Malih vlakova« u Radničkom domu postavila je veliku modularnu maketu željeznice pod nazivom »Švicarska u srcu Gorskog kotara« te prigodnu izložbu.

Naziv izložbe nije slučajan. Naime, jedan od izlagača Siniša Abramović, Delničanin, više je desetaka puta boravio, putovao i uživao u ljepotama Švicarske, a svoje uspomene djelom je pretvorio u modularne makete koje je toga puta izložio i pokazao javnosti.

Najnoviji Sinišin modul tunela Simplon ukomponiran je u veliku maketu izrađenu na 14 x 2 metra površine kojom su prometovale stotine modela vlakova u tri dana izložbe.

Kroz živopisne minijaturne krajolike prolazile su i povijesne kompozicije »Simplon-expressa« koje su povezivale Pariz, Ženevu, Veneciju, Zagreb i Beograd u sastavi- ma vagona iz osamdesetih i devedesetih godina prošlog stoljeća te sastav vlaka iz 2000. kada je legendarni vlak nedugo prije ukidanja te linije vozio od Ženeve do Vinkovaca. Nije nedostajalo ni suvremenih putničkih i teretnih vlakova.

Na tračnicama uz brojne švicarske i njemačke modele bili su zastupljeni i promovirani aktualni modeli HŽ Putničkog prijevoza, HŽ Carga te prijevoznika koji danas prometuju prugama HŽ Infrastrukture.

Na izložbi uz dioramu Žingerlet izložen je bio dio novog projekta – kolodvor Delnice. Kompletan ručni rad s brojnim osobujnim detaljima privukao je veliku pozornost sugrađana.

Najmlađima je bila zanimljiva vrtna željeznica s kompozicijom Djeda Mraza te vagonima sa slatkišima.

U vitrinama bili su izloženi modeli kroz



povijest željeznica u Hrvatskoj te brojni antikviteti iz željezničarskih života. U dvorani bila je postavljena izložba fotografija vlakova svih prijevoznika koji prolaze Gorskim kotarom u razna godišnja doba.

Uz Sinišu Abramovića na izložbu su sudjelovali Siniša Dujmović, Goran Princ, Ante Radočaj, Dragutin Staničić iz Zagreba te prvi puta Boštjan Jarc, modelar iz susjedne Slovenije.

Lijepo vrijeme i dobra organizacija rezultirali su vrlo dobrom posjećenosti izložbe. Mnogobrojni roditelji s djecom, đaci i

nastavnici osnovnih škola, žitelji grada i okolice te putnici izletničkog vlaka »Tin-express« koji je stigao iz Rijeke nisu krili zadovoljstvo viđenim postavom.

Cijeli grad Delnice prigodno je uređen, odiše posebnom božićnom radošću. Brojna zabavna, sportska i kulinarska događanja kroz sve adventske vikende nude ugodnu zabavu za sve generacije na Adventskome sajmu.

Vožnja adventskim vlakom ili kočijom, interaktivne bajke u Čarobnoj šumi, kreativne radionice i predstave te druženje s vilenjacima, dobrim vilama i Bakom Mraz samo su dio programa za djecu!

OBILJEŽEN MEĐUNARODNI DAN SVJESNOSTI O OPEKLINAMA U DJEČJOJ DOBI

7. prosinca DAN SVJESNOSTI
O OPEKLINAMA
U DJECE www.ohbp.kdb.hr

PIŠE: Zdenka Dokaza
ILUSTRACIJA: Oskar Pigac

Dana 7. prosinca 2018. u sklopu adventskih događanja u Zagrebu je obilježen Međunarodni dan svjesnosti o opeklinama u dječjoj dobi.

Opekline djece velik su javnozdravstveni problem u Hrvatskoj. Djeca mogu biti teško opečena, i to najčešće u vlastitome domu vrelom vodom i predmetima, pirotehničkim sredstvima i otvorenim plamenom, a nisu rijetke ni smrtonosne ozljede koje su posljedica udara struje visokog napona od 25 000 volti na vlakovima i u ranžirnim kolodvorima.

Učestala stradanja djece i mladih pri penjanju na vagone važna su tema o kojoj se govori tijekom radionica u sklopu akcije »Vlak je uvijek brži«. Primijećeno je sve češće spajanje više nepoželjnih i opasnih ponašanja kao što su penjanje na vagone, zadržavanje i igranje u pružnome pojasu i sve prisutnije fotografiranje *selfija*. Takvo je ponašanje pravi prečac do nesreće.

Posljedice strujnog udara pri penjanju na vagone mogu biti i smrtonosne. U najmanju ruku nastaju vrlo teške opekline ozljede. Liječenje je u pravilu dugotrajno, traumatično, skupo i popraćeno većim brojem operativnih zahvata. Stradalo je djeteta izloženo dugotrajnim i brojnim posljedicama. I uz vrhunske tretmane i trud liječnika takva stradanja ostavljaju iza sebe teške i opsežne funkcionalne i estetske ožiljke koje treba nastaviti operativno liječiti, često je narušeno i mentalno zdravlje djeteta koje zahvaća i čitavu obitelj, a nije rijedak ni PTSP status.

Prim. Zoran Barčot, dr. med., iz Klinike za dječje bolesti i prof. dr. sc. Aida Mujkić, dr. med., iz ŠNZ »Andrija Štampar«, voditelji su tog projekta kao dijela zajedničkoga europskog i svjetskog projekta koji je prije dvadeset godina započela Udruga Paulinchen u Njemačkoj, koja je ujedno inicijator događanja te je pružila aktivnu podr-

STROGO JE ZABRANJENO I OSOBITO OPASNO

NEOVLAŠTENO KRETANJE PRUGOM I PRUŽNIM POJASOM, PENJANJE NA VAGONE I NOSIVE KONSTRUKCIJE KONTAKTNE MREŽE ZBOG OPASNOSTI OD STRUJNOG UDARA.

HŽ INFRASTRUKTURA

šku prvome predstavljanju projekta hrvatskoj javnosti.

U provođenje projekta aktivno se uključila i HŽ Infrastruktura, a projekt su podržali i Klinika za dječje bolesti Zagreb, Medicinski fakultet – Škola narodnog zdravlja »Andrija Štampar«, Grad Zagreb – Gradski ured za zdravstvo, Hrvatsko pedijatrijsko društvo HLZ-a, Hrvatsko društvo za dječju kirurgiju HLZ-a, Pedijatrijska sekcija Hrvatskog društva za anesteziologiju i inten-

zivno liječenje HLZ, Hrvatska udruga medicinskih sestara, Hrvatski zavod za hitnu medicinu, Nastavni zavod za hitnu medicinu Grada Zagreba, Javna vatrogasna postrojba Grada Zagreba te Udruga Paulinchen – Initiative für brandverletzte Kinder e.V. iz Norderstedta u Njemačkoj.

Radi proširenja edukativno-preventivnih aktivnosti u sklopu akcije »Vlak je uvijek brži« planira se aktivna suradnja s Klinikom za dječje bolesti iz Zagreba (Klaićeva).

SVE JE VIŠE »AMBASADORA SIGURNOSTI«

PIŠE: Vlatka Škorić
FOTO: Sanja Paić

Marta, učenica 3.b razreda iz jedne zagrebačke osnovne škole, na kraju školskoga sata u sklopu jedne od dvadesetak ovogodišnjih akcija »Vlak je uvijek brži« zapisala je: »Danas sam naučila da je jako opasno penjati se na vlak, bacati kamenje u vlak, slušati slušalice i provlačiti se ispod rampe«.

Ovo je bila 19. godina otkako se u osnovnim školama uz prugu, na željezničko-cestovnim prijelazima i raznim javnim događanjima provodi kampanja usmjerena na povećanje razine svjesnosti o opasnostima igranja uz prugu, penjanja po vagonima i stupovima kontaktne mreže te prelaženja preko pruge i željezničko-cestovnih prijelaza. Kampanja iz godine u godinu raste: od izložbi fotografija željezničkih nesreća poaulama osnovnih škola i promotivnih CD-a preko zajedničkih predavanja policijskih i željezničkih službenika te razgovora s vozačima cestovnih vozila na ŽCP-ima visokog rizika do prigodnih letaka, plakata, videospotova, knjige priča i improviziranih lutkarskih predstava. Već pet godina svakodnevno se ažurira *facebookova* stranica »Vlak je uvijek brži«, a ostvarena je i suradnja s Fakultetom prometnih znanosti te se dvije godine provodio zajednički projekt »Implementacija mjera za povećanje sigurnosti najranjivijih sudionika u prometu na željezničko-cestovnim prijelazima«.

»Sigurnost počinje s tobom«, »Sigurno s Andrijom« i »Slušaj krivu stvar« samo su neki od slogana akcije »Vlak je uvijek brži«, kojom je u zadnjih pet godina bilo obuhvaćeno 8618 djece. Djelatnici Odjela za korporativne komunikacije pri HŽ Infrastrukturi već su se kroz godine druženja s djecom toliko izvještali u tome poslu da nerijetko dobivaju pohvale učitelja i nastavnika za vrlo stručan pristup temi s kojom treba biti vrlo oprezan. Naime, ako se djeci samo nameću zabrane, ona će upravo to željeti i probati. Zato se uz pomoć pri-



godnih plakata, animiranih filmova, čitanja priča i gledanja televizijskih emisija u kojima ozlijeđeni dijele svoja iskustva iz djece »izvlače« njihovi vlastiti zaključci o tome zašto nije dobro igrati nogomet uz prugu, penjati se na vagon, stajati na rubu perona, dodirivati uređaje, koristiti slušalice ili mobitel u prometu, fotografirati *selfije* na vagonu. Za to postoji i vrlo dobar

razlog: zadnjih je godina sve veći broj stradanja djece koja se penju na vagon ili prelaze prugu sa slušalicama na ušima.

Kroz igru, čitanje priča i lutkarske predstave u kojima sudjeluju i djeca, u nižim razredima osnovnih škola djeca se uče sigurnome ponašanju uz prugu, u kolodvorima i u vlakovima, dok se s djecom viših razre-

da razgovara o opasnostima od strujnoga udara, ali ih se upozorava i na besmislenost uništavanja imovine kroz segment akcije nazvan »Stvaraj, ne uništavaj«. Trinaestogodišnjaci uče to da popravak uništene zajedničke imovine plaćamo svi, pa i oni sami kroz PDV u cijeni kupljene užine za školu. Potiče ih se na to da budu »ambasadori sigurnosti« i svoja saznanja dijele s prijateljima i roditeljima. Osobito je važno to da o tome govore djeca koja žive blizu željezničke pruge, koja svakodnevno pri dolasku u školu prelaze preko pruge i ona koji će uskoro krenuti u srednju školu te pritom koristiti vlak.

Želi se djelovati na buđenje njihove svijesti o opasnostima, želi im se usaditi pravilan stav o vlastitoj odgovornosti i potrebi da oprez i sigurnost budu najvažniji dio sudjelovanja u prometu. Ove godine malim »ambasadorima sigurnosti« postala su djeca u zagrebačkim osnovnim školama Lotrščak, Gustava Krkleca, Lovre pl. Matačića, Cvjetno naselje, Odra, Frana Galovića, Otona Ivekovića i Dragutina Domjanića te u osnovnim školama u Novom Marofu, Ogulinu, Markovcu Našičkom, Brdovcu, Šenkovcu, Horvatima i Slavonskom Brodu. Ove godine o sigurnome kretanju uz prugu i preko pruge kroz jedan školski sat slušao je 1891 učenik nižih razreda i 1170 učenika viših razreda. Kroz razmjenu iskustava sa školskim pedagogima sve su češća mišljenja da takav oblik prevencije treba ući u školske kurikulume i postati obavezan dio nastave, pogotovo u školama koje su smještene u blizini pruge.

Akcija »Vlak je uvijek brži« provodila se i na željezničko-cestovnim prijelazima u nazočnosti predstavnika lokalnih policijskih uprava. Ove godine akcije su održane na šest ŽCP-ova, i to u Orlovcu, Dugoj Resi, Zvečaju, Ogulinu te zagrebačkoj Trnavi i Čulincu.

Cilj je kod vozača probuditi svijest o vlastitoj odgovornosti i istaknuti potrebu pošti-

vanja prometnih znakova i propisa. Naime, vozači stjecanjem vozačke dozvole nauče i sva pravila sigurnog prelaženja preko pruge, ali unatoč tome na križanjima cesta i pruga događaju se nesreće, o čemu svjedoči i podatak da nesavjesni vozači više od 500 puta na godinu prođu između spuštenih polubranika, slome ih, izazovu materijalnu štetu i ugroze svoj i živote drugih sudionika u prometu. Jedan od velikih problema jest i korištenje mobitela, pa čak i pisanje SMS poruka tijekom vožnje. Vozačima se apeli upućuju i preko medija.

O kampanji umjerenoj na povećanje razine sigurnosti na pruzi i oko pruge ove godine govorilo se i na stručnome skupu »Prevencija stradavanja djece od strujnog udara« u Agenciji za osnovnoškolsko obrazovanje, a na kojem je bilo nazočno oko 150 školskih pedagoga. S promotivnim materijalom i radionicama HŽ Infrastruktura sudjelovala je i u akciji »Đak veseljak i prometni znak«, koju su ove jeseni u za-

grebačkome KD-u Vatroslava Lisinskog organizirali MUP i HAK, a početkom prosinca HŽ Infrastruktura prihvaćena je i kao partner Klinike za dječje bolesti u Klaićevoj ulici u Zagrebu u projektu prevencije opekline kod djece.

O tome da je dugogodišnji sustavni rad HŽ Infrastrukture i sljednika na edukaciji i prevenciji sigurnosti na ŽCP-ima prepoznat na međunarodnoj razini svjedoči i činjenica da je u lipnju ove godine HŽ Infrastruktura, u suradnji s UIC-om i FPZ-om, bila suorganizator 10. međunarodnog dana svjesnosti o opasnostima na željezničko-cestovnim prijelazima (ILCAD). Zadnjih desetak godina ILCAD se održava svaki put u drugoj zemlji, a 180 sudionika iz 29 zemalja i raznovrsni programi vezani uz ovogodišnje događanje u Zagrebu pridonijeli su promociji HŽ Infrastrukture u svjetskoj zajednici čiji je zajednički cilj smanjiti broj nesreća na željezničko-cestovnim prijelazima.



OTVORENA PRVA DIONICA MODERNIZIRANE PRUGE BEČ – BRATISLAVA

PIŠE: Toma Bačić
FOTO: Toma Bačić

Prva dionica modernizirane željezničke pruge Beč – Marchegg – Bratislava otvorena je 30. studenoga.

Iako je dionica koja počinje na stajalištu Erzherzog-Karl-Straße, a završava u novome stajalištu Wien Aspern Nord duga samo 3,7 km, iznimno je važna zbog velikog opsega putničkog prijevoza koji njome teče. S promjenom voznog reda 9. prosinca 2018. tu je dionicu prigradski S-Bahn prijevoz počeo koristiti puno češće. U vršnim razdobljima prigradski vlakovi grada Beča tom dionicom u svakome smjeru voze svakih 10 minuta, a u ostalim razdobljima svakih 15 minuta. Modernizacijom te dionice željezničke pruge Beč – Bratislava sjeveroistočni dio glavnoga grada Austrije puno je bolje i brže povezan sa središtem. U sklopu modernizacije taj je najzapadniji dio željezničke pruge Beč – Bratislava elektrificiran i dodan mu je drugi kolosijek. Modernizacija je trajala 24 mjeseca, a postojeći je kolodvor Hirschstetten u cijelosti rekonstruiran. Svi željezničko-cestovni prijelazi zamijenjeni su podvožnjacima, a na stajalištu Wien Aspern Nord izgrađeno je stajalište zajedničko koje željeznica dijeli s linijom metroa U2. Cjelokupna dionica opremljena je novim barijerama protiv buke. Modernizacija te dionice željezničke pruge Beč – Bratislava omogućuje produljenje prigradske željeznice grada Beča S70 do kolodvora Aspern Nord.

Projekt modernizacije pruge Beč – Bratislava Austrijske savezne željeznice (ÖBB) započele su prije desetak godina, želeći povećati kapacitete na toj, dotad neelektrificiranoj, jednokolosiječnoj pruzi dugoj 54,3 km. U Austriji nalazi se 37,9 km te pruge, dok je ostatak (od kolodvora Devínska Nová Ves do kolodvora Bratislava glavna stanica) u Slovačkoj. Najveći infrastrukturni objekti te pruge jesu pogranični most preko rijeke March, koju Slovaci zovu



Morava, i tunel Lamač na slovačkoj pružnoj dionici. Austrijski dio pruge djelomično je elektrificiran sustavom od 15 kV 16,7 Hz, a slovački sustavom od 25 kV 50 Hz. Minimalni radijusi zavoja na pruzi iznose 360 m, a maksimalni usponi tri promila. Pruga je otvorena 1870. godine. Modernizacija pruge Beč – Bratislava sufinancirana je sredstvima Europske unije.

Željeznička pruga Beč – Marchegg – Bratislava jest najvažnija željeznička poveznica tih dvaju gradova, iako većina teretnog prijevoza teče južnije, prugom Beč – Bruck an der Leitha – Bratislava. Tom prugom voze i neki railjet vlakovi prema Bratislavi koji su uvedeni s novim voznim

redom 2018./2019. Pretpostavlja se da će sa završetkom modernizacije pruge Beč – Marchegg – Bratislava dio teretnog i daljnog putničkog prijevoza biti prebačen na prometovanje tom prugom. Završetak elektrifikacije i modernizacije pruge Beč – Marchegg – Bratislava planiran je 2023. godine. Predviđa se to da će se modernizacijom vožno vrijeme između Beča i Bratislave skratiti sa sadašnjih 66 na 40 minuta.

Modernizacija iduće dionice pruge Beč – Bratislava počela je u kolovozu 2018. godine. Ona uključuje elektrifikaciju 33,4 km dugog djela pruge od kolodvora Aspern Nord do kolodvora Devínska Nová Ves i



Prigradski vlak linije S70



Novo stajalište Wien Aspern Nord na pruzi Beč - Bratislava i S-Bahn vlak

izgradnju drugog kolosijeka od kolodvora Siebenbrunn-Leopoldsdorf do kolodvora Schönfeld-Lasse. Ukupno će drugi kolosijek biti dug 7,6 km. Uz to bit će modernizirano sedam kolodvora i stajališta, a na većini njih izgradit će se i nova *park-and-ride* parkirališta.

U urbanome području Beča pruga Beč – Marchegg – Bratislava do sada je bila jedina neelektrificirana pruga. S obzirom na velik porast broja dnevnih migranata koji putuju iz okolice prema središtu Beča, elektrifikacija te pruge nametnula se kao imperativ poboljšanja prigradskoga željezničkog prijevoza austrijskoga glavnog grada.



Vlak serije 4746 u prolasku kroz novo stajalište Wien Aspern Nord

VIJETNAM

PIŠE: Ivana Bijelić

FOTO: Ivana Bijelić

Kada prepričavam svoje iskustvo iz Vijetnama, ljudi obično ostanu u šoku. Pitaju se zašto bi itko putovao onamo. Iako jedna od najljepših zemlja koju sam posjetila, putovati Vijetnamom ponekad je teško i iscrpljujuće.

Krenuvši od sjevera, započeli smo svoje putovanje u Hanoiu, glavnome gradu Vijetnama. Guste prašnjave ulice, prepune skutera i ljudi koji po cijele dane sjede po pločnicima gdje se druže, kuhaju i jedu. Stalna prometna gužva, neprekidan zvuk trubi koje kao da govore: »Bok, ja sam se uključio u promet«, i borba za život dok prelazite cestu. I tako kroz cijeli Vijetnam. Šetnja po ulicama Hanoia, ili općenito po Vijetnamu, često je iscrpljujuća zbog prometa i onečišćenog zraka. Naime, u Vijetnamu vlada enormna razina onečišćenosti te se uistinu osjeti težina prljavog zraka koji se udiše. Upravo zbog toga nikada nećete vidjeti Vijetnamce bez maske preko usta, kojima smo se na kraju i mi priključili.

U Hanoiu obišli smo ulicu kojom prolazi vlak. Ulica je široka oko pet metara, u sredini nalazi se tračnica kojom vlak prolazi svaki dan, a odmah uz tračnice nalaze se zgrade u kojima ljudi žive. Djeca se igraju na tračnicama, a odrasli piju kavu sjedeći na tračnicama.

Krećući se po Vijetnamu posjetili smo i Halong Bay, uvalu poznatu po visokim stijenama koje izvire iz mora. Dva smo dana boravili na brodu. Isprva se sve činilo super. Dan je bio obilježen raznim aktivnostima kao što je kajakarenje oko visokih stijena, dok oko vas plivaju ogromne meduze. Posjetili smo farmu školjaka te vidjeli kako se iz školjaka vade biseri. Navečer smo sjedili na palubi okruženi visokim stijenama i odjednom vidjeli ogromnog žohara. Odskočila sam s ležaljke. Znala sam da taj žohar nije jedini na brodu. Kada govorimo o vijetnamskim žoharima, oni su veliki i do osam centimetara! Više nisam



Ulica kojom prolazi vlak

primjećivala ni visoke stijene, ni more, ni zvijezde. Osjećala sam se kao da hodaju po meni. Jednog sam našla i u svojem ruksaku u sobi. Znala sam da su prisutni po cijelome brodu.

Nakon što sam se smirila i krenula na

spavanje, dogodila se najveća noćna mora – ispod kreveta počeli su cičati miševi. Tresla sam se kao šiba jer se jako bojim miševa. Pokušali smo spavati izvan sobe, ali to nije bilo moguće zbog žohara koji su hodali oko nas. Otišli smo u sobu kod pri-



Halong Bay



U vlaku

jatelja koji su imali dodatni krevet. Bili smo sretni što napokon možemo spavati u miru, no ubrzo smo čuli miševe i u njihovoj sobi. Bili smo osuđeni spavati na palubi, iako su žohari bili oko nas. No, to nije bio jedini put kada smo se susreli sa žoharima. Prilikom jednog putovanja Vijetnamom vozili smo se u autobusu koji je bio prepun žohara. Vožnja je trebala trajati cijelu noć i to nije bilo prihvatljivo. Nakon dva sata izišli smo iz autobusa i zamijenili ga drugim koji je, nasreću, krenuo nekoliko sati poslije.

Unatoč svemu Vijetnam je zemlja prekrasne prirode i jedna od ljepših zemalja koju sam posjetila. Sve što je potrebno za razgledanje Vijetnama jest skuter. Skuterom se može voziti pokraj rižinih polja na kojima rade vrijedni Vijetnamci koji na glavama nose slatke šešire od trske ili pokraj planina u kojima su izgrađeni brojni stari hramovi.

Posjetili smo crvenu i bijelu pustinju u malome ribarskom gradiću Mui Neu. Predivno pustinsko prostranstvo, predivan

pogled na zalazak sunca, a uz pustinju malo jezero. Većinu smo se vremena glupirali, trčali i bacali po pijesku.

U Vijetnamu najčešće smo putovali autobusom jer je to bilo jeftinije od putovanja vlakom, ali jedanput smo se, radi iskustva, odlučili za vlak. Prijevozna karta koštala je oko 40 dolara i to je bilo znatno skuplje od autobusne karte. Unutrašnjost vlaka je zastarjela, a pola puta vijetnamske su pjesme bile puštane toliko glasno da se nismo mogli čuti dok smo razgovarali. Slično kao u Indiji, i u Vijetnamu su u vlaku prodavači, koji najčešće prodaju voće. Prodaju ono što imaju i tako zarađuju za život.

Zanimljivi su bili neki ljudi koji su cijelim putem pljuvali u maramice ili u mali umivaonik koji se nalazio u blizini. Dizao nam se želudac od pogleda na njih. Nismo shvaćali zašto to rade i kako mogu biti toliko nepristojni.

U nastavku putovanja Vijetnamom shvatili smo zašto se većina Vijetnamaca ponaša »nepristojno«. Iako smo znali kako vo onečišćenje vlada u Vijetnamu, nismo bili svjesni toga koliko to utječe na ljude.

Upravo zbog toga ljudi imaju poteškoća s disanjem. Naime, ta im se prljavština od onečišćenog zraka nakuplja u plućima koju pokušavaju iskašljati. Kada shvatite s čime se ti ljudi bore, ne gledate više na to kao na nešto nepristojno, već jednostavno kao na nešto žalosno.

Vijetnam je i jako prljav. Ulice su pune smeća, čak i u nekim restoranima naćete smeće na podu. Vidjeli smo ljude kako ravnodušno bacaju smeće po ulici. Iako ne živim ondje, zaboli me kada vidim takve scene. Da ne govorimo o kantama za smeće! Pronaći ih u gradu, dobitak je na lutriji. Često smo hodali sa smećem u ruci i po sat vremena dok nismo naišli na neku kantu.

Putovanje Vijetnamom završili smo na otoku Phu Quock, uživajući na bijelim pješčanim plažama i u svijetloplavome moru. Putovanja nisu uvijek ugodna, susrećete se s raznim izazovima, ali baš to je ono što putovanje čini posebnim – upoznati drugačije načine življenja, ali i naučiti cijeniti i biti zahvalan na svemu što imaš i od kuda dolaziš.



Na vijetnamskim ulicama

SREBRNA MEDALJA NA OLIMPIJSKIM IGRAMA MLADIH

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Na Olimpijskim igrama mladih održanima u listopadu u Buenos Airesu hrvatske reprezentativke u rukometu na pijesku osvojile su srebrnu medalju. U tome iznimnom uspjehu uz izbornicu Ivu Kanjugović sudjelovale su i četiri igračice »Lokomotive«.

Rukomet na pijesku vrlo je mlad sport, a vjerujem da je atraktivnost i neuobičajena pravila uočio gotovo svatko tko makar povremeno šeta televizijskim programima. Dodatno zanimanje za taj sport mogla bi potaknuti činjenica kako su i u muškoj i ženskoj konkurenciji naši predstavnici jako dobri. Na Olimpijskim igrama mladih, koje su od 6. do 18. listopada, održane u Buenos Airesu rukometašice su osvojile srebrnu medalju, dok su rukometaši bili četvrti. U toj priči itekako je bio velik doprinos rukometašica »Lokomotive«.

Nekoliko riječi o pravilima

Rukomet na pijesku počeo se igrati potkraj prošlog stoljeće u Italiji. U Hrvatskoj na turnirima na pijesku uglavnom nastupaju igračice koje igraju dvoranski rukomet, a postoji i klub BHC koji igra samo rukomet na pijesku. Igra se dva puta po deset minuta na terenu dugačkome 20 m i širokome 12 m. Ekipa u napadu ima četiri igrača, a obrana se brani s tri igrača. Četvrti igrač, specijalist u napadu, igra umjesto vratara, a izmjene se mogu raditi duž cijele aut-linije. Pobjednik je ekipa koja osvoji dva boda, s time da se kod izjednačenog rezultata izvode tzv. *shoot outovi*, pri čemu vratar dodaje slobodnome igraču u kontri koji ostaje sam protiv vratara. Svaka ekipa ima pravo na pet udarača, no ako je rezultat i dalje neriješen, *shoot outovi* izvodi se dok se ne dobije pobjednik.

Zbog mogućnosti da se u jednome napadu postigne gol koji vrijedi dvostruko, pogreške se skupo plaćaju. Pirueta, okret u skoku za 360°, vrijedi dva gola, a taj se ele-



Hrvatska reprezentacija

ment odmah uočava kao specifičnost rukometa na pijesku. Dvostruko se računaju *zepelin*, gol s gola na gol, gol koji zabije *specijalist* i gol iz penala. Premda se radi o

izrazito dinamičnome sportu, nisu dopušteni nikakvi kontakti. Ekipu čini devet igračica.

Olimpijske igre mladih u dobroj mjeri



Iva Kanjugović



Nika Vojnović

služe za provjeru sportova uoči njihova uvrštavanja u kategoriju olimpijskih. Prema najavama, rukomet na pijesku prvi bi se put na Olimpijskim igrama mogao pojaviti 2024. godine.

Na Olimpijskim igrama mladih nastupili su natjecatelji u dobi od 15 do 18 godina iz čak 206 država. Naši rukometaši na pijesku osvojili su izvrsno četvrto mjesto, a rukometašice drugo mjesto i kući su se vratile sa srebrnom medaljom. Iz naše, željezničarske perspektive taj je uspjeh još veći jer su u ekipi nastupile četiri igračice »Lokomotive«, a naša sugovornica Iva Kanjugović, izbornica reprezentacije od 2015., također je »Lokomotivina« trenerica.

Na ovome turniru smo u šest dana odigrale deset utakmica. Cure su u badićima igrale po kiši, pri temperaturi od 12°C. Istina, nije bilo lako, no sve nam se lijepo posložilo od početka do kraja. Pravila rukometa na pijesku jednostavna su, sport nije previše taktički zahtjevan, a dinamika

igre i obrane vratara čine ga vrlo zanimljivim publici. Ova ekipa ima dosta utakmica iza sebe, a pri izboru puno sam pozornosti pridavala karakteru igračica. S obzirom na to da se turnir igrao u listopadu, imala sam mogućnost odabrati doista najbolje cure. Karakter i sportska inteligencija ove ekipe bili su prevaga, jer su se cure u svakom trenutku nadopunjavale i bile potpora jedna drugoj.

Pivot reprezentacije, osamnaestogodišnja Nika Vojnović uvijek je vjerovala kako će se ekipi konačno posrećiti. To se u pravome trenutku i dogodilo:

Igrale smo na tri europska prvenstva i na svjetskome prvenstvu. Bile smo osme pa devete, no uvijek smo vjerovali da ćemo nešto osvojiti. Kada sam to govorila, upitale bi mi kako to mislim da bismo mogle osvojiti medalju. Nisam znala kako, ali bila

sam sigurna da ćemo uspjeti. U polufinalu protiv izvrsne nizozemske reprezentacije sve nam se poklopilo. Odigrale smo najbolju utakmicu, a i sreća nas je pomazila. Finale protiv Argentine igrale smo istoga dana. Iva nam je samo rekla da igramo i uživamo. Uz podršku s krcatih tribina Argentina je ipak bila bolja i zaslužno osvojila zlato.

Uz četiri »Lokomotivine« igračice Sašu Sladić, Reu Banić, Vanju Perenčević i Niku Vojnović za hrvatsku reprezentaciju igrale su i Petra Lovrenčić, Mia Bošnjak i Mia Tuppek iz ŽRK-a Sesvete, Ana Malec iz ŽRK-a Ivanić te Anja Vida Lukšić iz »Trešnjevke«. Na kraju razgovora izbornica reprezentacije napomenula nam je to da u tekstu svakako spomenemo i trenera ekipe Sinišu Ostoića, inače direktora SEHA lige, pokretača i velikog promotora rukometa na pijesku u Hrvatskoj.



Nika Vojnović

U OSIJEKU SE SVE LIJEPO POSLOŽILO

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

O bilježavajući Dan grada Osijeka, HKUD »Željezničar« 2. prosinca 2018. održao je svoj tradicionalni koncert u Hrvatskom narodnom kazalištu u Osijeku. Premda je taj koncert uvijek rasprodan, ove godine karte su prodane u samo dva dana i na galeriji jedva da je bilo mjesta za stajanje. U nastupu je uživao i Petar Piližeta, zamjenik gradonačelnika Osijeka.

Umjetnički voditelj ansambla Nenad Sudar u kraćem nam je razgovoru istaknuo to kako je iznimno zadovoljan izvedbom te činjenicom da se tražila karta više:

— Karata više nije bilo, a ljudi su me i dalje nazivali. Da smo imali još jedan nastup, mogli bismo napuniti dvoranu. HNK je optimalna dvorana za ovakve koncerte.

Prostor je lijep, svečan, razglas izvrstan i zadovoljstvo je ovdje nastupati. Nastup je trajao dva i pol sata, i ako ga mogu usporediti s prošlogodišnjim koncertom, mislim da je izvedba bila do dvadeset posto kvalitetnija. Publika je to prepoznala i nama je iznimno zadovoljstvo da smo pripremili jedno lijepo kulturno događanje. Općenito, u posljednjih nekoliko godina sve nam se lijepo posložilo, i klima u društvu i klima u ansamblu, a prošlogodišnje gostovanje u Kini sve je itekako potaknulo i motiviralo. I neka samo tako ostane.

U programu nastupile su sve sekcije društva, a kao gosti nastupili su izvorni ansambl iz Rokovaca i Andrijaševaca.

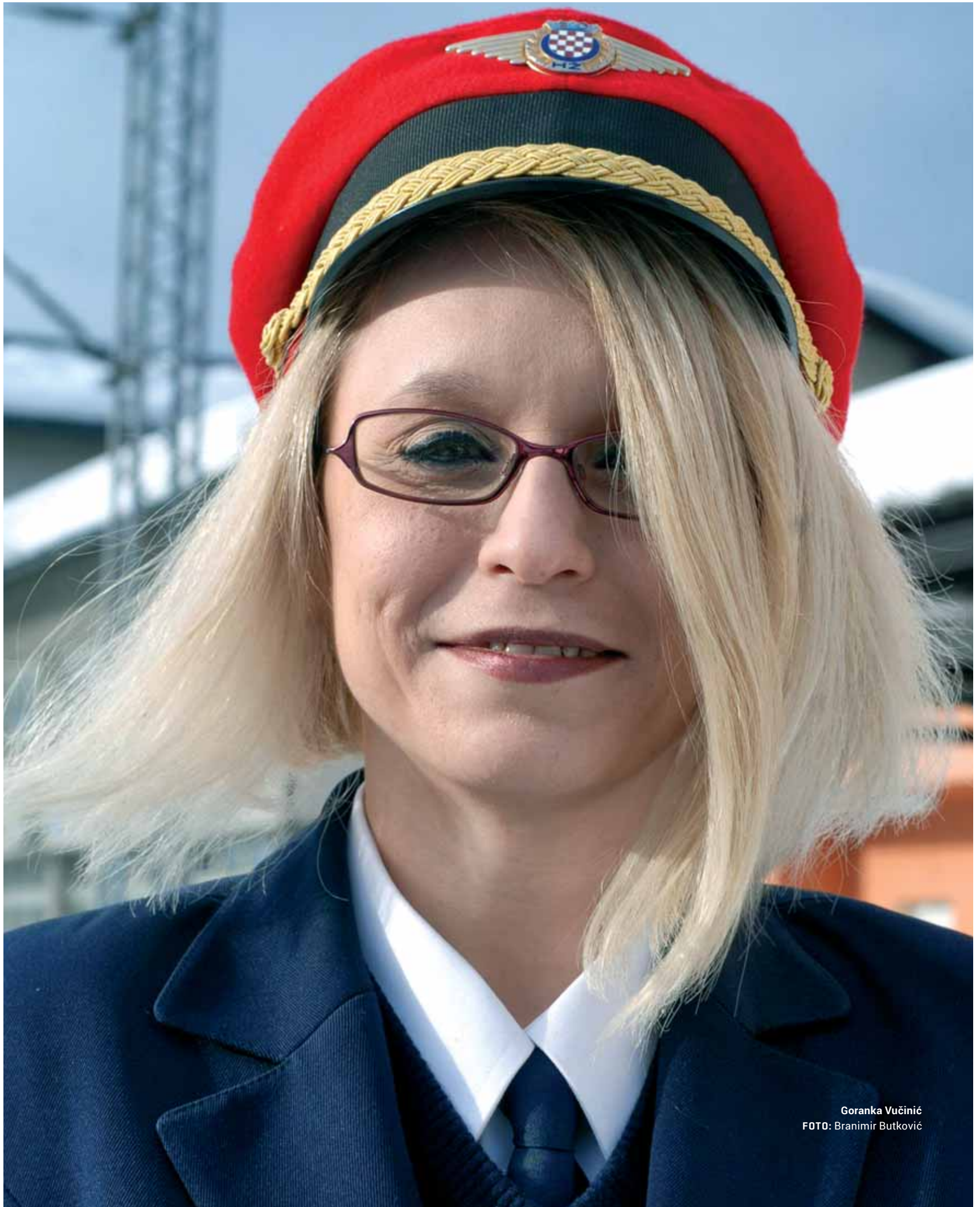
— Oni izvode izvorne običaje svojega kraja i nadam se da ćemo tijekom iduće godine

uvježbati i koreografije tih krajeva. Mi obrađujemo i izvodimo koreografije iz svih hrvatskih krajeva. Na ovome koncertu izveli smo pjesme i plesove Murtera, Hrvatskog zagorja, mađarske Podravine, linđo, hercegovačke poskočice... Izveli smo i točku vezane uz običaje građanskog Osijeka. — rekao je Sudar.

Premda tijekom ove godine HKUD »Željezničar« nije išao na veliku turneju, bilo je jako puno nastupa:

— Ove smo godine gostovali u Bosni i Hercegovini. Kina je bila iznimno gostovanje, ali nas je i ekonomski iscrpila. No, često smo nastupali, a tako ćemo nastaviti i sljedeće godine. Poziva ima dosta i drago nam je da su nas struka i publika prepoznali.





Goranka Vučinić
FOTO: Branimir Butković



Dravograd
FOTO: Dragutin Staničić