

ŽELJEZNIČAR

BROJ 890 || SIJEČANJ 2020.

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.

EU FONDOVI

Ugovorena bespovratna sredstva za projekt Hrv. Leskovac – Karlovac

4

EU FONDOVI

Nova pruga donijela nove putnike

6

RADOVI

Odrađen velik dio remonta između Oštarija i Kukače

10



HŽ INFRASTRUKTURA



Varaždin
FOTO: Branimir Butković

IZDVOJENO

EU FONDOVI

Ugovorena bespovratna sredstva za projekt Hrv. Leskovac – Karlovac

4

EU FONDOVI

Nova pruga donijela nove putnike

6

EU FONDOVI

Riječanima predstavljen EU-ov projekt Škrljevo – Rijeka – Jurdani

8

RADOVI

Odrađen velik dio remonta između Oštarija i Kukače

10

HŽPP

Izvršni uvjeti za održavanje novih vlakova

14

HŽPP

HŽ Putnički prijevoz sustavno obnavlja vozni park

16

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: Branimir Butković

ADRESA UREDNIŠTVA:

Zagreb, Mihanovićeveva 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 prvome ovogodišnjem izdanju »Željezničara« donosimo i neke teme s kraja prošle godine. Naime, u samome *finišu* 2019. HŽ Infrastruktura, SAFU i MMPI potpisali su ugovor o dodjeli EU-ovih bespovratnih sredstava za projekt »Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka na dionici Hrvatski Leskovac – Karlovac«. Riječ je o projektu vrijednome dvije milijarde i 721 milijun kuna, od čega se 85 posto sredstava sufinancira iz Operativnog programa Konkurentnost i kohezija 2014. – 2020., iz Kohezijskog fonda. Novi je to veliki projekt i veliki izazov, ovaj put na modernizaciji hrvatskog dijela Mediteranskoga koridora, od Zagreba prema Rijeci, odnosno na tzv. nizinskoj pruzi.

S obzirom na složenost i dugotrajnost projekata koji se sufinanciraju EU-ovim sredstvima, dok ne dobijemo novu moderniziranu dvokolosiječnu prugu od Zagreba do Rijeke, realno, proći će još dosta vremena. Do tada neophodno je izvoditi remont postojeće pruge, koji se ponajviše izvodi u Gorskome kotaru. Završeni su gotovo svi radovi od Moravica do Ogulina, ranije je odrađen remont dvadeset kilometara pruge između Moravica i Skrada te na dionici od Ogulina do Oštarija, a sada su u tijeku radovi od Oštarija do Kukače. Provjerili smo u kojoj su fazi ti radovi i što je sve napravljeno.

U prosincu 2019. najviše smo se bavili otvorenjem prve nove pruge u Hrvatskoj nakon 52 godine, one od Gradeca do Svetog Ivana Žabna. Mjesec dana nakon što smo obilježili taj povijesni događaj odlučili smo provjeriti kako izgleda putovanje po novoj pruzi. Iako su zbog radova na pruzi između Dugog Sela i Križevaca uvedene lagane vožnje, prolazno vrijeme od Zagreba do Bjelovara sasvim je pristojno, nema presjedanja, dakle, putuje se brže i ugodnije, a i putnici su zadovoljniji.

U ovome broju donosimo i niz vijesti iz HŽ Putničkog prijevoza koji je potpisao nove ugovore s jedinicama lokalne i regionalne samouprave, što bi u konačnici na željeznicu trebalo privući nove putnike, osobito studente.

Što smo još zabilježili u siječnju i koje smo Vam ostale teme i zanimljivosti iz svijeta željeznice pripremili, otkrijte sami.

glavni urednik lista "Željezničar"
Ivan Kartelo



UGOVORENA BESPOVRATNA SREDSTVA ZA PROJEKT HRV. LESKOVAC – KARLOVAC



Europska unija
Zajedno do fondova EU

PIŠE: Alenka Ožbolt
FOTO: HŽI



Oleg Butković, Ivan Kršić i Tomislav Petric potpisuju ugovor

U Karlovcu su 27. prosinca 2019. ministar mora, prometa i infrastrukture Oleg Butković, predsjednik Uprave HŽ Infrastrukture Ivan Kršić te ravnatelj Središnje agencije za financiranje i ugovaranje programa i projekata EU-a Tomislav Petric potpisali ugovor o dodjeli EU-ovih bespovratnih sredstava za projekt »Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka na dionici Hrvatski Leskovac – Karlovac«.

Pružna dionica Hrvatski Leskovac – Karlovac duga je 44 kilometra i nalazi se na željezničkoj pruzi Zagreb Glavni kolodvor – Rijeka. Njena rekonstrukcija i nadogradnja drugog kolosijeka unaprijedit će ne samo prigradski promet grada Zagreba i

Karlovcu već će biti još jedan važan korak u izgradnji nizinske pruge koji će u konačnici doprinijeti konkurentnosti luke Rijeka poboljšanjem njezine povezanosti s tržištima srednje Europe.

Riječ je o projektu vrijednom dvije milijarde i 721 milijun kuna, od čega se 85 posto sredstava sufinancira putem Operativnog programa Konkurentnost i kohezija 2014.–2020. iz Kohezijskog fonda.

Njime se, osim već spomenute rekonstrukcije i obnove postojeće željezničke pruge i izgradnje drugoga kolosijeka, predviđa i rekonstrukcija kolodvora Hrvatski Leskovac, Jastrebarsko i Karlovac, dok će se kolodvori Horvati, Zdenčina i Draganići pre-

namijeniti u stajališta, a rekonstruirat će se i postojeća stajališta Mavračići, Desinec, Domagovići i Lazina. Rekonstrukcija željezničke pruge uključuje i obnovu i modernizaciju stabilnih postrojenja električne vuče, signalno-sigurnosnih i telekomunikacijskih uređaja, a najveća dopuštena brzina bit će 160 km/h.

Predsjednik Uprave HŽ Infrastrukture Ivan Kršić prilikom potpisivanja ugovora istaknuo je:

— Potpisom ovoga ugovora, osim što osiguravamo ukupno dvije milijarde i 721 milijun kuna za njegovu provedbu, od kojih je 85 posto sufinancirano sredstvima EU-ovih fondova, istovremeno označavamo i



Svečanost potpisivanja uveličao je i predsjednik Vlade RH Andrej Plenković te ministar regionalnoga razvoja i fondova Europske unije Marko Pavić i ministar hrvatskih branitelja Tomo Medved

početak izgradnje nizinske pruge na dijelu od Zagreba prema Rijeci. Dionica Hrvatski Leskovac – Karlovac, ukupne duljine 44 kilometra, prva je dionica na željezničkoj pruzi Zagreb – Rijeka koja ide u izgradnju, a rekonstrukcijom njenog postojećeg i izgradnjom drugog kolosijeka značajno ćemo povećati konkurentnost luke Rijeka poboljšanjem njezine povezanosti s tržištima srednje Europe. Za sljedeće dvije dionice na pravcu prema Rijeci, dionice Karlovac – Oštarije i Oštarije – Škrljevo u tijeku su natječaji za izradu studijske i projektne dokumentacije, dok je za četvrtu i posljednju na pruzi Zagreb – Rijeka, dionicu Škrljevo – Rijeka – Jurđani, ishođena lokacijska dozvola te se započelo s izradom glavnoga projekta.

Svečanost potpisivanja ugovora je uveličao i predsjednik Vlade Republike Hrvatske Andrej Plenković, koji je tom prilikom rekao:

„Dobro je da se ovaj ugovor potpisuje nekoliko dana prije nego li Hrvatska počinje

predsjedati Europskom unijom jer je to još jedan primjer koliko je članstvo Republike Hrvatske u Europskoj uniji važno, a između ostalog i za razvoj prometne infrastrukture. Nakon što smo izgradili ceste i uložili u pomorske i zračne luke, sada su na redu željeznice. Potpis ovog ugovora važan je i za Grad Karlovac i njegove građane koji će dobiti kvalitetniju i bržu željezničku vezu prema Zagrebu. Na početku mandata ove Vlade apsorpcija sredstava iz Europske unije za ovaj financijski okvir bila je devet posto, a danas smo na 83 posto što pokazuje koliko brinemo o ravnomjernom regionalnom razvoju zemlje.

Ministar mora, prometa i infrastrukture Oleg Butković istaknuo je:

„Potpisali smo jedan od najvećih infrastrukturnih projekata u Republici Hrvatskoj, drugi po vrijednosti nakon Pelješkog mosta. Tako je u mandatu ove Vlade započela izgradnja nizinske pruge prema Rijeci. Danas u prometnu infrastrukturu ulažemo 20 milijardi kuna u ukupno 85

projekata. Desetljeće željeznice je pred nama.

Ravnatelj Središnje agencije za financiranje i ugovaranje programa i projekata EU-a Tomislav Petric rekao je:

„Nema ljepšeg završetka godine od trenutka u kojem potpisujemo ugovor za izgradnju drugog najvećeg infrastrukturnog projekta u Hrvatskoj. Središnja agencija za financiranje i ugovaranje programa i projekata EU-a s HŽ Infrastrukturu trenutno radi na 10 projekata u vrijednosti od 6,68 milijardi kuna, a i dalje smo na raspolaganju za nove projekte.

Potpisivanju ugovora, koje se održalo u vestibulu karlovačkog željezničkog kolodvora, prisustvovali su i ministar regionalnoga razvoja i fondova Europske unije Marko Pavić, ministar hrvatskih branitelja Tomo Medved, državni tajnici, saborski zastupnici te predstavnici Zagrebačke i Karlovačke županije te gradonačelnici i načelnici gradova uz prugu.

NOVA PRUGA DONIJELA NOVE PUTNIKE



PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Otvaranje pruge Gradec – Sveti Ivan Žabno za promet približilo je Bjelovar Zagrebu na sat i jedanaest minuta putovanja brzim vlakom. Kada na čitavoj pružnoj trasi do Zagreba budu uvedene redovite vozne brzine vlakova, vrijeme putovanja još će se osjetnije skratiti.

Nastojanja da se gradnjom novoga dijela pruge skrate udaljenost i vrijeme putovanja između Bjelovara i Zagreba postoje dulje vrijeme. Pokušavalo se putovati brže i preko Križevaca pa su prije desetak godina vlakovi uspijevali stizati do Zagreba za 80 minuta. U konačnici, kada bude završena rekonstrukcija pruge između Dugog Sela i Križevaca, vlakovi do bi Zagreba trebali stizati za 50 minuta. Na taj bi način radnici koji rade u Zagrebu stizali na posao brže nego osobnim automobilima. Najviše se mislilo na učenike i studente koji će uz kvalitetne i brze željezničke veze moći putovati u školu u Zagreb i živjeti u Bjelovaru.

Radi promocije nove željezničke veze Bje-



Dražen Horvat



Vlak u kolodvoru Sveti Ivan Žabno

lovarsko-bilogorska županija i HŽ Putnički prijevoz su od sredine prosinca do kraja prošle godine organizirali besplatne vožnje na relaciji Bjelovar – Zagreb. U vrlo kratkome periodu podijeljeno je 5100 kupona za besplatne vožnje, a nakon toga su putnici dobivali besplatne ulaznice na blagajnama. U svakome slučaju, brojni Bjelovarčani su na poklon dobili vožnju na zagrebačka adventska događanja.

U namjeri da se i sami uvjerimo u to kakva je danas veza između tih dvaju gradova prema Bjelovaru smo krenuli vlakom u 10.40 sati. Prema voznome redu, svakodnevno iz Zagreba preko Svetog Ivana Žabna do Bjelovara vozi šest vlakova, a u suprotnome smjeru pet vlakova. Kako bi se ta veza poboljšala, uvedena su dva para vlakova, pri čemu najbrži vlak 86 kilometara dugu dionicu prelazi za sat i 11 minuta.

Na novoj pružnoj dionici od Svetog Ivana Žabna do Gradeca na vozno vrijeme utječe činjenica da se izvode radovi na gradnji drugog kolosijeka od Dugog Sela do Vrbovca.

Uoči polaska *makoze* prema Bjelovaru razgovarali smo sa strojovođom HŽ Putničkog prijevoza Draženom Horvatom. Njemu je ta relacija »domaći teren«:

„Očekivanja da će se vrijeme putovanja odmah skratiti na sat vremena nisu bila realna, premda je dio putnika tako mislio. Svakodnevno putujem uz radove koji se izvode na dijelu pruge od Dugog Sela do Vrbovca. Zbog toga su na nekim mjestima uvedene lagane vožnje, a zbog radova na nadvožnjaku pokraj Vrbovca ispred jednoga željezničko-cestovnog prijelaza vlakovi se moraju zaustaviti. Do Dugog Sela vozimo brzinama do 120 km/h, po novoj pruži do Gradeca brzinom do 80 km/h i potom ostaje dionica do Bjelovara na kojoj još uvijek ne možemo voziti 120 km/h. Kada radovi budu završeni, mislim da ćemo voziti kraće od sat vremena i to će biti jako dobro.“

Kondukterka HŽ Putničkog prijevoza Andrea Kuček je sa šest godina radnoga staža na željeznici relativno novo lice na željeznici. S obzirom na to da vrlo često putu-



Andrea Kukec

je između Zagreba i Bjelovara, zamolili smo je da nam opiše svoje dojmove s putovanja nakon što je pruga otvorena za promet te tijekom petnaestodnevnih besplatnih vožnji:

„Nova je pruga donijela i nove putnike. Putovanje je brže i ugodnije. Često spominjana kašnjenja vlakova su se skratila pa vlak rijetko kasni više od deset minuta. Do Zagreba se vozimo bez presjedanja u autobuse i to putnicima odgovara. Iako su presjedanja u autobuse dobro organizirana, ljudi to ne vole. Ima starijih ljudi, putnika s djecom, no jasno je da se drugačije

ne može. Putnika ima u svim vlakovima, putuje se cijeli dan i jednostavno nema pravila. Čini mi se da ih puno putuje jutarnjim vlakom koji u 5.59 sati kreće iz Bjelovara i onim u 15.08 sati iz Zagreba.

U vrijeme kada se moglo besplatno putovati, svi su vlakovi bili krcati. S obzirom na to da je bilo previše putnika za jedan vlak, spajale su se dvije garniture. Dio putnika htio se provozati novom prugom, a dio je želio na Advent u Zagrebu. U svakome slučaju, to je bila jako dobra akcija kojom se promovirala željeznica.

U vlaku smo razgovarali s Ivanom Dizdarevićem, umirovljenim djelatnikom Hrvatske pošte. Premda ne putuje često vlakom, na ovaj se put odlučio iz radoznalosti:

„Zanimalo me kako je putovati vlakom do Bjelovara. I lijepo je. Automobil je možda brži, možeš krenuti i zaustaviti se kada poželiš, ali ovo je udobnije i ležernije putovanje. Sa suprugom živim u Ostrni i vlakovi preko Dugog Sela do Zagreba voze kao tramvaji. To je odlično i volio bih da tako možemo putovati prema Rijeci ili Vinokvcima.

I na kraju, s obzirom na to da putovanje vlakom omogućuje razgledanje okoliša, svaki putnik može promatrati radove koji se izvode uz prugu. Najvidljiviji segment izvođenja radova na pruzi između Dugog Sela i Križevaca jest sedam nadvožnjaka raspoređenih duž dvadeset kilometara pruge. Na pet nadvožnjaka postavljeni su

stupovi, nosači i pruga je premošćena armiranobetonskim pločama. Na nekoliko kilometara pruge nakon kolodvora Dugo Selo uz postojeći kolosijek sagrađen je donji pružni ustroj, a radovi su vidljivi i na devijaciji ispred ulaza u kolodvor Vrbovec, gdje su sagrađena oba kolosijeka. Kada ponovno počnu zatvori pruge od 7.00 do 15.00 sati te kada putnike budu prevozili zamjenski autobusi, putnici iz Bjelovara koji će i dalje ranojutarnjim vlakom putovati prema Zagrebu putovat će isključivo vlakom, a slično će biti i s vlakom koji iz Zagreb Glavnog kolodvora kreće u 15.08 sati.



Ivan Dizdarević



Kolodvor Bjelovar

RIJEČANIMA PREDSTAVLJEN



Sufinancirano instrumentom Europske unije za povezivanje Europe

EU-ov PROJEKT ŠKRLJEVO – RIJEKA – JURDANI

PIŠE: Alenka Ožbolt
FOTO: Alenka Ožbolt

U Gradskoj vijećnici grada Rijeke 23. siječnja 2020. održana je prezentacija projekta »Izrada projektne dokumentacije za izgradnju drugog kolosijeka, modernizaciju i obnovu na dionici željezničke pruge Škrljevo – Rijeka – Jurdani« namijenjena široj javnosti.

Snežana Krznarić iz projektne tima HŽ Infrastrukture i Stjepan Kralj, glavni projektant iz Instituta IGH, koji zajedno s tvrtkom Granova izrađuje projektnu dokumentaciju, prikazali su cilj, obuhvat i status projekta te njegov tijek, istaknuvši da je izrađen idejni projekt i ishoda lokacijska dozvola te da je u tijeku izrada glavnoga projekta.

Riječ je o projektu vrijednoga 33,7 milijuna kuna, od čega se 85 posto sredstava sufinancira iz Instrumenta za povezivanje Europe (CEF). Također, njegovom provedbom osigurat će se sva dokumentacija potrebna za provođenje postupka javne nabave za radove i samo izvođenje radova koji su procijenjeni na 270 milijuna eura. Projekt obuhvaća rekonstrukciju i obnovu postojeće pruge dionice te izgradnju drugoga kolosijeka na dionici Škrljevo – Rijeka – Opatija-Matulji te rekonstrukciju postojećega kolosijeka na dionici Opatija-Matulji – Jurdani. Rekonstrukcija postojećega kolosijeka odnosno izgradnja novoga kolosijeka podrazumijeva rekonstrukciju/izgradnju svih željezničkih infrastrukturnih podsustava koji su sastavni dio željezničke infrastrukture.

Na pružnoj dionici rekonstruirat će se kolodvori Škrljevo, Sušak-Pećine, Rijeka, Opatija-Matulji, Jurdani i Šapjane te stajališta na trasi. Na temelju rezultata Studije izvodljivosti planirana je izgradnja sedam novih stajališta, i to stajališta Draga, Vežica, Školjić, Zagrad, Kantrida, Zamet i Martinkovac, a u svrhu uvođenja što kvalitetnijega gradskog i prigradskog prijevoza. Provedbom projekta profitirat će ne sa-



Snežana Krznarić na prezentaciji projekta

mo građani Rijeke i riječkoga područja nego i širega područja. Naime, takvim znatnim poboljšanjem kvalitete željezničkoga prigradskog prijevoza Rijeka će se svrstati uz bok razvijenih gradova u kojima se putovanje vlakom podrazumijeva kao najbrže i najugodnije. Također, projekt će do-

prinijeti i povećanju razine usluge i konkurentnosti željezničkog prometa na riječkome pravcu (od Rijeke do granice s Republikom Mađarskom) te omogućiti veće preusmjeravanje prijevozne potražnje s cestovnoga prometa na željeznički.

Glavni projektant Stjepan Kralj istaknuo je, među ostalim, to da se projektanti pri provedbi projekta susreću s brojnim izazovima jer se pružna trasa proteže kroz urbanu jezgru grada Rijeke te po vrlo zahtjevnome terenu, dodavši i to da će se radovi na drugome kolosijeku izvoditi bez prekida prometa, ali da će ponegdje doći i do zatvaranja pruge zbog izvođenja složenijih radova.

Građane je posebno zanimalo rješavanje imovinskopravnih pitanja koje tek slijedi i koje će uključivati iseljavanje određenoga broja stanovnika i rušenje objekata. Snežana Krznarić iz projektne tima HŽ Infrastrukture pojasnila je kako se do kraja godine očekuje izrada parcelacijskog elaborata, nakon čega će se krenuti s postupkom otkupa zemljišta.

Građanima je rečeno to da sva pitanja vezana uz projekt mogu slati na e-adresu infrastruktura.upiti@hzinfra.hr.



HŽI DOMAĆIN MEĐUNARODNOGA SASTANKA RADNE PODSKUPINE PRIME

PIŠE: Željka Mirčić
FOTO: Željka Mirčić

U Zagrebu je 21. i 22. siječnja održan 36. međunarodni sastanak radne podskupine PRIME KPI & Benchmarking. To je prvi put da su HŽ Infrastruktura i Zagreb domaćin platforme PRIME (*Platform of Rail Infrastructure Managers in Europe*) i stručne skupine Europske komisije osnovane 2013.

Ciljevi PRIME-a su uspostava jedinstvenog željezničkog područja, bolja implementacija europskoga sustava upravljanja željezničkim prometom, uspoređivanje učinaka i razmjena najboljih praksi među upraviteljima željezničke infrastrukture. Skupina trenutačno ima 34 člana, a HŽ Infrastruktura pridružila se 2018.

Podskupina PRIME KPI (*Key Performance Indicators*) & Benchmarking bavi se uspostavljanjem pokazatelja rada i poslovanja europskih željezničkih upravitelja infrastrukture. Njezin je cilj dogovaranje ključnih pokazatelja uspješnosti rada i poslovanja europskih željezničkih upravitelja infrastrukture i određivanje njihova standarda, a opći cilj razvijanje održivoga i konkurentnoga poslovanja. Krajnji je cilj poboljšanje rada upravitelja europskih željezničkih infrastrukture i razmjena najboljih praksi te time njihova bolja prihvatljivost među korisnicima.

Tijekom dvodnevna radnog sastanka razgovaralo se o detaljima statusa podataka, načinima njihova prikupljanja s vremenskim rokovima te pregledu njihova stanja. S obzirom na različitosti upravitelja željezničke infrastrukture u Europi, raspravljalo se o metodama prikupljanja podataka za potrebe različitih izvješća. HŽ Infrastruktura odnedavno je službeno počela slati izvješća statističkih obrada potrebnih podataka u radnu podskupinu. Podaci koji se dostavljaju unose se u bazu podataka te će od sljedeće godine postati dio finalnoga izvješća te PRIME-ove podskupine. Predstavnik HŽ Infrastrukture u



(S lijeva na desno) Marko.Z. Žubričić, Dragana Drobac i Janko Pribić

U RAZDOBLJU OD 2020. DO 2024. HŽ INFRASTRUKTURA PLANIRA POKRENUTI INVESTICIJE U IZNOSU OD ČAK 14,2 MILIJARDE KUNA. CILJ NAM JE MODERNIZACIJOM PRUGA DOPRINIJETI POVEĆANJU KAPACITETA PRUGE, VOZNE BRZINE I RAZINE SIGURNOSTI TE MODERNIJEM I, U SKLADU SA ZAKLJUČCIMA SA ZADNJEGA PLENARNOG SASTANKA PRIME-A U BRUXELLESU, ODRŽIVOME PRIJEVOZU. – REKAO JE ŽUBRINIĆ.

toj podskupini je Janko Pribić iz Odjela kontroline.

Specifičnost 36. međunarodnog sastanka PRIME KPI & Benchmarkinga jest prezentacija predstavnice Europske komisije, *European Green Deal*, a primarni cilj te inicijative jest planirano smanjenje emisija štetnih plinova u Europi do 2030. Na radnome sastanku iznesen je prijedlog da se u izvješća unesu novi pokazatelji vezani uz tu temu poput potrošnje električne energije i goriva za pogon vlakova ili emisija ugljikova dioksida tijekom investicijskih projekata.

U ime HŽ Infrastrukture kao domaćina Dragana Drobac, zamjenica direktora za EU fondove, upoznala je predsjednika Ruija Coutinha i članove radne podskupine s ciljevima modernizacije hrvatske željezničke infrastrukture, projektima prema željezničkim koridorima i načinima sufi-

nanciranja projekata iz europskih fondova.

U pozdravnome govoru član Uprave HŽ Infrastrukture Marko Z. Žubričić prisutne je upoznao s time da je HŽ Infrastruktura najveći korisnik europskih sredstava u prometnome sektoru u Republici Hrvatskoj.

U razdoblju od 2020. do 2024. HŽ Infrastruktura planira pokrenuti investicije u iznosu od čak 14,2 milijarde kuna. Cilj nam je modernizacijom pruga doprinijeti povećanju kapaciteta pruge, vozne brzine i razine sigurnosti te modernijem i, u skladu sa zaključcima sa zadnjega plenarnog sastanka PRIME-a u Bruxellesu, održivome prijevozu. – rekao je Žubričić.

Podskupina PRIME KPI & Benchmarking sastaje se četiri puta na godinu, ima usklađen plan rada te održava redovite sastanke. Sljedeći međunarodni radni sastanak održat će se u travnju u Dublinu.

ODRAĐEN VELIK DIO REMONTA IZMEĐU OŠTARIJA I KUKAČE

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković



S gradilišta u Oštarijama

Remont dijela riječke pruge između Oštarija i Kukače u duljini od pet kilometara rađen je 1988. i 1989. S obzirom na to da je od tada prošlo više od tri desetljeća te na opseg tereta koji se prevozi tom prugom, došlo je vrijeme kada je prugu neophodno obnoviti. Po završetku radova na toj dionici radnici Pružnih građevina nastavljaju prema Generalskom Stolu.

Prije otprilike pola godine, obilazeći nekoliko gradilišta na riječkoj pruzi u Gorskoj kotaru, sreo sam dobro poznatu ekipu iz Pružnih građevina. Radnici su bili raspoređeni u Gomirju i Vrbovskom. I nakon što su u kolodvoru Ogulin zamijenili 4., 5., 6., 7. i 8. kolosijek, očekivao sam da će kre-

nuti s radovima na prva tri kolosijeka. Iznenadilo me kada sam čuo da su nastavili s remontom pruge i da su do sredine siječnja ove godine odradili dobar dio posla na pruzi između Oštarija i Kukače. Istodobno počeli su radovi na demontaži prvoga kolosijeka u kolodvoru Ogulin.

Osim radova u kolodvoru Ogulin koji će se izvoditi tijekom ove godine i još nekih manjih zahvata u kolodvorima Vrbovsko i Gomirje, odrađeni su gotovo svi radovi predviđeni kapitalnim remontom 30 kilometara duge dionice od kolodvora Moravice do Ogulina. Kada se tomu pribroji ranije odrađenih dvadeset kilometara pruge između Moravica i Skrada, dobije se oko pedeset obnovljenih kilometra riječke pruge.

Remontirana je pružna dionica od Ogulina do Oštarija, a sada su nastavljani radovi od Oštarije do Kukače. Remontom je obuhvaćeno pet kilometara pruge, četiri kilometra i dvjesto metara otvorene pruge i osamsto metara prolaznoga kolosijeka kroz kolodvor Kukača. Nakon toga radovi će se nastaviti na šesnaest kilometara dugoj dionici prema Generalskom Stolu, pri čemu će se prva raditi poddionica do Gornjih Dubrava.

Radovi na remontu pruge od Oštarija do Kukače počeli su 1. listopada, a najviše posla odrađeno je tijekom velikih 36-satnih zatvora pruge tijekom vikenda. Ti se radovi izvode tijekom redovitoga održavanja pruga. Do sada je izvedeno 3900 metara remonta, postavljen je novi kolosiječ-



S gradilišta u Oštarijama

ni zastor, promijenjene su tračnice i odrađeno je strojno rešetanje kolosijeka. Lijepo vrijeme tijekom zime išlo je u prilog izvođačima radova. Ti se radovi izvode u sklopu redovitoga održavanja pruge. Naime, na tom je području remont posljednji put izveden tijekom 1988. i 1989. godine, dakle prije više od trideset godina. S obzirom na opseg tereta koji se njome prevozi, pruga je dovedena u loše stanje pa su vozne brzine vlakova ograničavane na 40 i 50 km/h. Po završetku remonta vozne brzine vlakova bit će 75 km/h. Tijekom obilaska gradilišta radnici su se na izdignutom platou pripremali za nastavak radova u blizini kolodvora Oštarije. Radnici Poslovnog područja Betonske i čelične konstrukcije u sljedećem će periodu

raditi na sanaciji odvodnje. Potom će se ugrađivati kanalice, a na pragovima u zavojima manjega radijusa ugrađivat će se sprave za pojačanje bočnoga otpora kolosijeka. Ti su radovi priprema za postavljanje dugoga tračničkog traka. U sklopu rekonstrukcije kolodvora Ogulin promijenjeno je pet kolosijeka i preostali su radovi na preostala tri. Radovi na tim kolosijecima izvodit će se tijekom ove godine i bit će zahtjevniji jer po njima teče putnički prijevoz. U ožujku u Ogulin će biti dopremljene 23 nove skretnice koje će zamijeniti stare. Okosnicu operativne ekipe Pružnih građevina čine radnici koji su na terenu niz godina. Voditelj toga tima Anto Dolibašić na ogulinskome i ličkome području je od

1998. Kada se izvodio kapitalni remont ličke pruge, radnici Pružnih građevina bili su smješteni u Perušiću, a ostalo su vrijeme u Ogulinu.

Dio radnika izmijenio se tijekom godina, a okosnica ekipe je cijelo vrijeme tu, na terenu. Kada smo radili na ličkoj pruzi, radili smo i dalje od Gračaca. Ipak, veći dio vremena smo u Ogulinu i to je jako dobra pozicija na raskrižju pruga. Odavde možemo raditi na riječkoj pruzi u Gorskome kotaru prema Rijeci ili prema Karlovcu. Također, od Oštarija, desetak kilometara od Ogulina, razdvaja se lička pruga. Mogu reći da smo jako dobro upoznali gotovo svaku stopu pruge tijekom radova na ovome terenu. – rekao je Dolibašić.

SA STROJOVOĐAMA PRUŽNIH GRAĐEVINA U GORSKOME KOTARU

PIŠE: Boris Šimundić
FOTO: Boris Šimundić

Kraj je siječnja, a vrijeme kao pojava poprimilo je odlike »zbunjenosti prirode«. Putujemo autocestom prema Ogulinu, magla i hladnoća u Zagrebu, a prve zrake svjetlosti iznad brda navješćuju da će vrijeme nekih stotinjak kilometara dalje od Zagreba biti sunčano. Cilj puta nam je razgovor s mladim vozačima-strojovođama na podbijačicama, koji su za taj posao osposobljeni po Pravilniku o ovlaštenju strojovođa (EU) i Zakonu o sigurnosti i interoperabilnosti željeznickog sustava.

Vrbovsko, Oštarije i Ogulin miruju u svojem ritmu dnevnih kretanja, daleko od automobilskih kolona, magle i gradskoga smoga. Život je u manjim mjestima kvalitetniji, ne bavi se čekanjima u redovima. Često se pitam što bi bilo potrebno da Hrvatska počne razmišljati o rasterećenju gradova i koje su to mjere koje bi trebalo primijeniti da preseljenje bilo gdje u RH ima smisla, no vratimo se na temu željeznice.

Željeznica je složeni mehanizam, a takva je i obuka za strojovođe, vozače željeznickih vozila. Nakon što mladi ljudi završe srednju školu tehničkoga smjera, počinje njihovo pravo osposobljavanje za vozače i strojovođe.

Razgovor o gradilištu započeli smo s Antom Dolibašićem, šefom gradilišta u Ogulinu, u žutom vagonu u kojemu je uređen ured. Kazao nam je da je i on »stanar vagona«, zajedno sa šezdesetak zaposlenika Pružnih građevina koji trenutačno rade na nizu gradilišta u blizini Oštarija, Vrbovskog i Ogulina i Moravica.

Najbolje je da s vozačima radnih strojeva razgovarate o njihovu iskustvu. Strojovođe su uvijek pohađale obuku za upravljanje radnim strojevima. Strojovođa je upravitelj stroja, ali i vozač stroja. Po ulasku Hrvatske u EU ponešto se promijenilo i



Ilija Marić, pred odlazak na teren

trebalo je iznova polagati ispit. Obavili smo i taj posao. – rekao je Dolibašić.

Nezamislive su aktivnosti na izgradnji ili održavanju pružnih građevina bez odgovarajuće mehanizacije. Ti žuti divovi, misleći pritom na radne strojeve koje koriste i koje u svom portfelju imaju Pružne građevine, mase su od nekoliko desetaka do stotinjak tona.

Nadomak servisnih radionica u Ogulinu razgovor nastavljamo s Nenadom Šikonjom, tehničarom koji upravlja podbijačicom Plasser & Theurer 08-16 SP, i to nakon što je završio obuku i praktično osposobljavanje za rad na stroju.

Stroj ima dvije kabine za posadu koju čine vozač – upravitelj stroja i građevinski tehničari. Iako je podbijačica punoljetna, izgleda kao da je stigla iz garaže. To svjedoči o načinu i brzi mehaničara i drugih stručnjaka o strojevima u Pružnim građevinama.

Nenad je specijalizaciju vozača-strojovođe završio u Zagrebu tijekom 2019., i to

u skladu s uskladbom Zakona s uredbom EU-a, po novome programu. Svoju budućnost vidi u radu na željeznici i poslovima za koje je osposobljen i školovan.

Strojno reguliranje kolosijeka izvodi se podbijačicama uz potrebnu asistenciju drugih strojeva. Da bismo se uvjerali u to kako funkcionira podbijačica, uputili smo se prema Oštarijama. Uočavamo imponantan stroj koji se lagano pomiče. Riječ je o modelu podbijačice Plasser & Theurer 08-275. Približavamo se pruzi i vidimo da je podbijačica stala. Strojovođa izlazi iz kabine, u kojoj je posada koju čine četiri čovjeka.

Što se dogodilo? – pitam strojovođu Iliju Marića.

– Stroj malo proklizuje. – odgovora Marić.

Ne razumijem!? Pa stroj se može kretati po tračnicama?! Motor bruji. Saznajemo da pri pojavi leda na tračnicama i visoke razine vlage stroj prilikom podbijanja klizi unazad.



S lijeva na desno: Filip Zečević, strojovođa Ilija Marić, Dejan Antić i voditelj strojnog reguliranja kolosijeka Goran Majstorović

Posadu podbijačice čine Ilija Marić iz Slavonskog Broda, koji u Pružnim građevinama radi 23 godine, stalno radi na podbijačicama te je specijalist u strojnome reguliranju kolosijeka, građevinski tehničari Filip Zečević i Dejan Antić te Goran Majstorović, voditelj strojnog reguliranja kolosijeka sa 16 godina radnog staža. Bez imalo sumnje riječ o spoju iskustva i mladosti. Nekima od njih specijalizacija je nastavak školovanja za rad na pružnim strojevima.

Pružne građevine provode program za osposobljavanje vozača željezničkih radnih strojeva, i to po hrvatskome zakonodavstvu i prihvaćenoj Direktivi Europske unije. Centar za osposobljavanje strojovođa, koji vodi inženjerka Zdenka Vužić, omogućio je lakše savladavanje materije svima onima koji svoju šansu vide u radu na željeznici.

Stručna i probрана literatura, kvalitetna predavanja i cjelokupna organizacija obrazovanja pozicionirale su Pružne građevi-

ne na put izvrsnosti. Centar za osposobljavanje strojovođa u Pružnim građev-

inama pokazao nam je svoju svrhu u najboljem svjetlu.



Nenad Šikonja, strojovođa na podbijačici

IZVRSNI UVJETI ZA ODRŽAVANJE NOVIH VLAKOVA

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković



Kruno Cavrić, Željko Ukić, Mladen Lugarić, Damir Rubčić i Goran Jurišić

U Varaždinu je na prigodnoj svečanosti održanoj 20. prosinca 2019. javnosti predstavljena u cijelosti obnovljena hala depoa Tehničkih servisa željezničkih vozila u kojoj će se održavati novi Končarevi dizel-motorni vlakovi.

Na toj prigodnoj svečanosti u »varaždinskoj ložionici« otvoren je obnovljeni depo za održavanje novih dizel-motornih vlakova. Tehnički servisi željezničkih vozila, tvrtka-kći HŽ Putničkog prijevoza, dobila je objekt koji je primjereno obnovljen u skladu sa svim uvjetima kvalitetnoga održavanja novih vozila.

Dotrajali prostor depoa obnovljen je u cijelosti. Sanirani su pod, radni kanal i zidne površine, a uređeni su strop i pomoćne prostorije. Između kolosijeka sagrađena je nova, tri metra visoka plat-

forma za pristup opremi, koja se kod dizel-motornih vlakova nalazi uglavnom na krovu. U hali je saniran sustav grijanja, instalirani su novi priključci, ugrađena je nova rasvjeta, a stara metalna vrata zamijenjena su novima, pomičnima. Tamo će jedanput na tjedan na redovito održavanje stizati novi Končarevi motorni vlakovi, a servisni i kontrolni pregledi izvodit će se za samo četiri sata.

Mario Šimić, voditelj projekta nabave novih vlakova, istaknuo je to kako je na području za koje je mjerodavan varaždinski depo angažirano 30 posto od ukupno 73 motorna vlaka HŽ Putničkog prijevoza. Između Zagreba, Varaždina, Čakovca i Kotoribe voze četiri nova Končareva vlaka, a do izlaska ovog broja »Željezničara« priključit će im se još jedan. Prema voznome redu, ti su vlakovi maksimalno angažirani

te ne voze jedino noću.

Željko Ukić, predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza, istaknuo je zadovoljstvo kvalitetnim uvjetima održavanja vozila u novouređenoj hali:

Iznimno mi je drago što ćemo u obnovljenome depou održavati vlakove koji voze od Zagreba preko Varaždina do Kotoribe, na relaciji kojom se preveze oko 2,4 milijuna putnika na godinu. U varaždinskom depou u suradnji s Končar – Električnim vozilima vlakove održava naše ovisno društvo Tehnički servisi željezničkih vozila. Svih pet novih vlakova vozit će prema Varaždinu, a servisni i kontrolni pregledi obavljat će se u ovome depou u izvrsnim uvjetima. Vlak je visokokvalitetan hrvatski proizvod, a održavat

će ga domaće tvrtke. Do kraja 2024. očekujemo da će našim prugama voziti još sedam ovakvih dizel-motornih vlakova. Kako bi dodatno podigli razinu usluge, HŽPP će nastaviti obnavljati svoj vozni park te u skladu sa Srednjoročnim planom 2020. – 2022. planira u cijelosti realizirati ugovor s Končar – Električnim vozilima, odnosno u promet pustiti još sedam dizel-električnih vlakova i 12 elektromotornih vlakova.

Ivan Bahun, predsjednik Uprave Končar – Električnih vozila, istaknuo je to kako je novi vlak visokotehnološki hrvatski proizvod:

Novi je vlak u cijelosti digitaliziran i pri njegovoj su proizvodnji ispunjeni svi svjetski standardi. U niz se mogu spojiti tri vlaka, a ovaj se vlak može spojiti i s elektromotornim vlakom, pri čemu se upravljati može iz bilo kojeg vozila. Takva vozila zahtijevaju kvalitetno održavanje, a to će nam omogućiti upravo ova hala.

Goran Jurišić, predsjednik Uprave Tehničkih servisa željezničkih vozila, istaknuo je ulaganje u tu radionicu kao hvalevrijedan potez Uprave HŽ Putničkog prijevoza:

Nakon deset godina ovo je prvo veliko

ulaganje u bolje uvjete održavanja vozila. Ono je bilo neophodno za učinkovito održavanje niskopodnih vlakova u Varaždinu, što je preduvjet za optimalnu organizaciju sustava, jer će se vlakovi održavati u kolodvoru u kojemu počinju vožnju i završavaju je. U prethodnome su periodu naši radnici educirani za održavanje novih vlakova. Uz 86 radnika na održavanju i čišćenju željezničkih vozila zaposlili smo još šest radnika koji će poznavanjem suvremenih tehnologija, uz prijenos iskustva starijih kolega, u budućnosti postati okosnicom ove radionice. U varaždinskim halama održavat će se ukupno 42 vlaka.



HŽ PUTNIČKI PRIJEVOZ SUSTAVNO OBNAVLJA VOZNI PARK

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Vrlo zahtjevan proces obnove voznog parka HŽ Putničkog prijevoza počeo je 2008. narudžbom triju prototipova vlakova. Do danas su isporučeni vlakovi preuzeli oko 20 posto ukupno ostvarenih vlak-kilometra na godinu, a kada do 2024. budu isporučena sva naručena i planirana vozila, ukupno 65 vlakova, polovicu godišnjega opsega rada ostvarivat će vozila nove generacije.

Svi koji makar površno prate događanja na željeznici mogu uočiti kako s vremena na vrijeme mediji objavljuju podatke o novim vozilima na hrvatskim prugama, no na temelju povremenih medijskih objava teško je steći dojam da je riječ o dugoročnome procesu čija je svrha u cijelosti osuvremeniti vozni park HŽ Putničkog prijevoza.

O provedenim i aktualnim nabavama vozila koja će u sljedećemu razdoblju upotrijebiti vozni park nacionalnoga prijevoznika razgovarali smo s Marijom Šimićem, voditeljem projekta nabave novih vlakova. Naš sugovornik, diplomirani inženjer strojarstva, zaposlio se u TŽV-u »Gredelj« 2001., a nakon tri godine počeo je raditi na Hrvatskim željeznicama.

Zadnja veća nabava vlakova prije ove koja je u tijeku bila je nabava nagibnih vlakova 2004. kada je poduzeće Bombardier isporučilo osam nagibnih vlakova.

Prilikom donošenja odluke o daljnjoj nabavi novih vlakova HŽ Putnički prijevoz nastavio je koncept nabave motornih vlakova.

To je koncepcija koja prevladava u Europi, a operativni troškovi motornih vlakova 50 posto su manji od troškova kompozicije s lokomotivom i klasičnim vagonima. Na primjer, kod lokomotive se s promjenom smjera mijenja i lokomotiva, a kod vlakova se samo prelazi u drugu up-



Mario Šimić

ravljačnicu. U dizel-lokomotivama imamo strojovođu i pomoćnika, a motornim vlakovima upravlja jedan strojovođa. U motornim vlakovima nema manevriranja. Kod motornih vlakova manji su troškovi održavanja i potrošnje pogonske energije. To je samo dio prednosti motornih vlakova.

U vrijeme Uprave HŽ-a na čijemu je na čelu bio Marijan Klarić, godine 2008. ugovorena je gradnja triju prototipova motornih vlakova:

— Tvrтка Končar – Električna vozila gradila je prototip elektromotornoga vlaka za regionalni prijevoz serije 6112 001. TŽV »Gredelj« i Končar dobili su zajednički ugovor za gradnju prototipa gradsko-prigradskoga elektromotornog vlaka 6112 101, a dizel-motorni vlak serije 7022 001 gradio je TŽV »Gredelj«.

Elektromotorni vlakovi krenuli su na probne vožnje tijekom 2011., a dizel-motorni vlak sljedeće, 2012. godine. Nakon što su provedena potrebna ispitivanja te dobive-

ne dozvole za javni prijevoz putnika na mreži Hrvatskih željeznica, uključeni su u redoviti željeznički prijevoz putnika. I premda je među stručnjacima vladala sumnja u to može li domaća industrija isporučiti kvalitetan elektromotorni vlak i nešto složeniji dizel-motorni vlak, na vožnjama se pokazalo da se radi o vrlo kvalitetnim vozilima. Početkom 2014. potpisan je ugovor o gradnji 44 motorna vlaka, i to 32 EMV-a i 12 DMV-ova:

— U prvoj fazi isporuke, zaključno s veljačom 2016., isporučeno je 20 EMV-ova i jedan DMV. Krajem prošle godine isporučena su još tri DMV-a, a do kraja siječnja 2020. bit će ispučen još jedan.

U drugoj fazi novi će se vlakovi nabavljati sredstvima iz dvaju izvora, i to kreditom Eurofime i zajmom Međunarodne banske za obnovu i razvoj. Na taj će način do 2024. u cijelosti biti realiziran ugovor potpisan 2014. te će vozni park HŽ Putničkog prijevoza činiti 44 nova vlaka. Uz to, s 85-postotnim financiranjem iz EU-ovih fon-



Regionalni EMV



Gradsko-prigradski EMV



Regionalni DMV

dova HŽ Putnički prijevoz kreće s nabavom još 21 EMV-a:

Izrađena je potrebna dokumentacija i tijekom prvoga kvartala ove godine krećemo s javnim natječajem za izbor proizvođača vozila. Vlakovi bi se na pruzi trebali pojaviti tijekom 2022. i 2023. i bit će sukladni Tehničkim specifikacijama za interoperabilnost sa suvremenim sigurnosnim sustavima kao što je ETCS razine 2. Do sada isporučena vozila preuzela su oko 20 posto ukupno ostvarenih vlak-kilometra na godinu, a kada nam budu isporučeni svi vlakovi, taj će postotak iznositi oko 50 posto.

Prema riječima Marija Šimića, ni tada se neće stati s obnovom voznoga parka HŽ Putničkog prijevoza jer preostalim motornim vlakovima, starima u prosjeku četiri desetljeća, istječe vijek trajanja:

HŽPP će i nakon isporuke svih navedenih vlakova morati nastaviti modernizirati vozni park. Naime, cilj nam je većinu klasičnih garnitura te starih dizel-motornih garnitura zamijeniti novim motornim vlakovima.

Europski trend ograničavanja korištenja dizela kao pogonskoga goriva i njegova utjecaja na okoliš morat će se ozbiljno razmotriti:

U Velikoj Britaniji već će od 2030. biti zabranjena upotreba dizelskoga goriva za pogon željezničkih vozila. I u Europi se uvode različita ograničenja i porezi na upotrebu dizela kao pogonskoga goriva u prometnoj industriji, a u skladu s ekološkim zahtjevima za smanjenjem onečišćenja okoliša. Trenutačno postoji više poznatih rješenja za taj problem, no tek treba odlučiti hoće li to biti vodik kao pogonsko

gorivo, baterijski pogon, gorive ćelije, kondenzatori velikoga kapaciteta ili kombinacija navedenoga.

Uvođenjem novih vlakova u promet HŽPP unaprjeđuje kvalitetu usluge. Vlakovi nove generacije voze u gradsko-prigradskome prijevozu Grada Zagreba te od Zagreba prema Koprivnici, Varaždinu, Sisku, Karlovcu, odnosno Moravicama, i Vinkovcima. Putnici su vrlo zadovoljni novim vlakovima koji su uz ostalo prilagođeni osobama smanjene pokretljivosti, imaju rampe za ulazak/izlazak osoba s invaliditetom, prostor za bicikle, a mogu koristiti i besplatan pristup internetu. Novi vlakovi sagrađeni su po najvišim standardima i EU-ovim normama te su tijekom dosadašnje upotrebe povećali zadovoljstvo korisnika usluge prijevoza putnika željeznicom i smanjili operativne troškove organizacije prometa u Republici Hrvatskoj.

STUDENTIMA PGŽ-a BESPLATAN PRIJEVOZ

PIŠE: HŽPP
FOTO: HŽPP



Predsjednik Uprave HŽPP-a Željko Ukić i primorsko-goranski župan Željko Komadina sa suradnicima

Od ove godine redoviti studenti s područja Primorsko-goranske županije (PGŽ) ostvaruju besplatna pojedinačna putovanja od mjesta prebivališta do mjesta studiranja u RH.

Ugovor o sufinanciranju troškova javnog prijevoza redovnih studenata s prebivalištem na području Primorsko-goranske županije kojim se redovitim studentima omogućuje neograničen broj besplatnih pojedinačnih putovanja u vlakovima do bilo kojeg mjesta studiranja u Republici Hrvatskoj potpisan je 16. siječnja 2020. Besplatan prijevoz studenata financiraju Primorsko-goranska županija i HŽ Putnički prijevoz u 50-postotnom iznosu.

Ugovor su potpisali župan Zlatko Komadina i Uprava HŽ Putničkog prijevoza predvođena predsjednikom Željkom Ukićem i članom Damirom Rubčićem. Potpisivanju Ugovora prisustvovali su i zamjenik župana Petar Mamula, pročelnica Upravnog odjela za pomorsko dobro, promet i veze Nada Milošević, voditelj Odsjeka za promet i veze Zdravko Lisac, direktorica Prodaje i marketinga Snježana Malinović i David Meštrović iz Regionalne jedinice Rijeka.

Župan Komadina izrazio je zadovoljstvo projektom te zahvalio HŽPP-u na inicijativi:

„Vjerujem da će koristeći besplatan prijevoz vlakom, osim što će imati dovoljno vremena za spremanje ispita tijekom vožnje, studenti steći naviku da vikendom stižu kući te da će onda tu i ostati i pronaći radno mjesto te da neće iseljavati iz Hrvatske, – rekao je Komadina, dodavši kako je PGŽ za sufinanciranje tog projekta osigurao sredstva u iznosu do 150.000,00 kuna s PDV-om.

Uoči potpisivanja Ugovora predsjednik Uprave HŽPP-a izjavio je:

„Potpisivanje ovog ugovora vrlo je važna stvar ne samo što se tiče besplatnoga putovanja od mjesta stanovanja do mjesta studiranja, već je tu i drugi niz učinaka kao što su sigurnije putovanje i češći povratak u svoj domicilni kraj.

Dodao je to da je 15. prosinca 2019. uveden studentski vlak koji iz Rijeke prema Zagrebu vozi nedjeljom u 17.30 sati. Ukić je napomenuo to da su uvedene i svakodnevne linije za Ljubljanu, koje se realizira-

ju u sklopu projekta EPK-a, te integrirani putnički prijevoz od Permana i Jurdana na zapadu do Škrbljeva na istoku, koji se može koristiti kupnjom autobusne karte Autotroleja.

Na temelju potvrde obrazovne ustanove o statusu redovitoga studenta i identifikacijskoga dokumenta iz kojega je vidljivo prebivalište na području PGŽ-a redoviti studenti trebaju izraditi pametnu karticu HŽPP-a (cijena izrade profila 50 kn + fotografija). S pametnom karticom studenti će pojedinačne karte kupovati na blagajnama kolodvora. Studentima koji posjeduju pametnu karticu profil će biti dodijeljen na postojeću karticu. Prijevoz studenata omogućen je u 2. razredu redovitih vlakova. U 2019. s područja PGŽ-a otpremljeno je oko 180 000 putnika, od čega su studenti ostvarili 11 162 putovanja.

Nakon što je na širem riječkom području uveden povoljniji integrirani prijevoz, ovo je još jedna od mjera kojom se nastoji olakšati život građanima PGŽ-a. Potpisivanjem toga ugovora PGŽ u suradnji s HŽ Putničkim prijevozom pridonosi revitalizaciji željezničkoga prometa i povećanju mobilnosti studentske populacije.

JEDINSTVENA KARTA I OVE GODINE

PIŠE: HŽPP
FOTO: HŽPP



S lijeva na desno: predstavnici jedinica lokalne i regionalne samouprave, HŽPP-a i Autotroleja

U sklopu projekta integriranoga putničkog prijevoza tijekom 2020. nastavlja se suradnja kojom korisnici željezničkoga i autobusnoga prijevoza u gradsko-prigradskome prijevozu Grada Rijeke mogu koristiti jedinstvenu kartu koja omogućuje vožnju autobusom i vlakom.

Nakon što je 1. rujna 2019. uvedena jedinstvena karta HŽ Putničkog prijevoza i KD-a Autotrolej na širem riječkom području, 8. siječnja 2020. potpisan je ugovor kojim se ta suradnja nastavlja i u 2020. Na temelju Sporazuma o dugogodišnjem partnerstvu u razvoju integriranog prijevoza putnika na području Grada Rijeke iz lipnja 2018. u sjedištu Grada Rijeke ugovor o nastavku poslovne suradnje potpisali su gradonačelnik Rijeke Vojko Obersnel, direktor Komunalnog društva Autotrolej d.o.o. Alberto Kontuš, zamjenik župana Primorsko-goranske županije Marko Boras Mandić, zamjenik gradonačelnika Bakra Tomislav Dundović, zamjenica načelnika Općine Matulji Eni Šebalj te predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza Željko Ukić i član Uprave Damir Rubčić. Uoči potpisivanja Ugovora gradonačelnik

Rijeke istaknuo je:

„Ovo je važan projekt koji doprinosi uključivanju željeznice u sustav javnoga gradskog prijevoza, kojim se putnicima omogućuje da se cijelu godinu voze s jedinstvenom kartom. Veći intenzitet ovoga projekta bit će moguć nakon izgradnje drugoga kolosijeka na relaciji Rijeka – Škrljevo, u sklopu koje će biti otvorena nova stajališta, čime će željeznički prijevoz koristiti još veći broj putnika.

Izrazivši zadovoljstvo nastavkom suradnje predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza kazao je:

„Ovime stvaramo preduvjete za iskorištavanje punoga kapaciteta javnoga prijevoza na području Grada Rijeke po dovršetku gradnje drugoga kolosijeka. Nadam se da će putnici nastaviti koristiti našu zajedničku ponudu i od veljače kada Rijeka postaje Europskom prijestolnicom kulture jer će se takvim oblikom prijevoza rasteretiti prometnice i izbjeći gužve, a putnici će brže stizati na odredišta.

Zahvalivši svim dionicima projekta, direk-

tor Autotroleja izjavio je:

„Ovom ponudom rasteretili smo gradski prijevoz i korisnicima s područja Rijeke, Bakra i Matulja pružili alternativu cestovnome prometu. Uz dodatno usklađivanje voznih redova nadam se da ćemo putnicima omogućiti da na jednostavan i brz način dođu na posao ili u školu kao i da se vrate svojim domovima.

Jedinstvenu kartu putnici mogu koristiti na relacijama Rijeka – Jurdani – Permani i obratno te Rijeka – Škrljevo – Rijeka na temelju kupljenih mjesečnih i pojedinačnih karata KD-a Autotrolej te godišnjih radničkih i 65+ karata te korisnici popularnih *cvikalica*. Tu mogućnost od 1. rujna 2019. do 5. siječnja 2020. koristilo je oko 8000 putnika.

Potpuna implementacija sustava integriranoga putničkog prijevoza očekuje se nakon izgradnje drugoga kolosijeka željezničke pruge od Škrljeva do Jurdana. U nastavku projekta planiraju se otvoriti dodatna željeznička stajališta te prilagoditi vozni red vlakova i autobusa u skladu s potrebama korisnika.

ANKETA O ZADOVOLJSTVU USLUGA KORISNIKA U PUTNIČKOME PRIJEVOZU

PIŠU: Ivica Škrtić, Ivan Šimunec

ILUSTRACIJE: HAKOM

FOTO: Branimir Butković

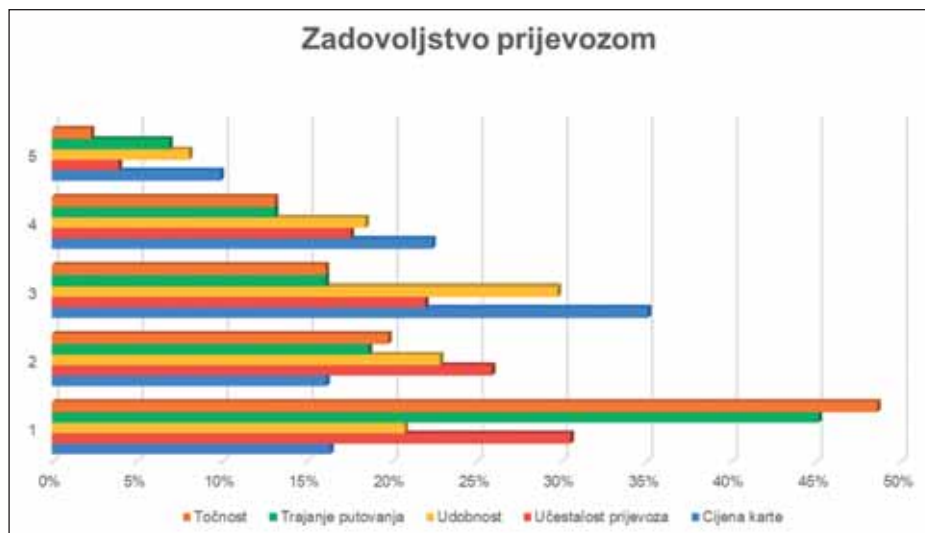
Hrvatska regulatorna agencija za mrežne djelatnosti (HAKOM) provela je redovito savjetovanje s predstavnicima korisnika željezničkih usluga.

Savjetovanje je provedeno anketiranjem korisnika željezničkoga prijevoza preko predefiniраних mrežnih anketnih upitnika koji su bili javno objavljeni i dostupni korisnicima željezničkoga prijevoza.

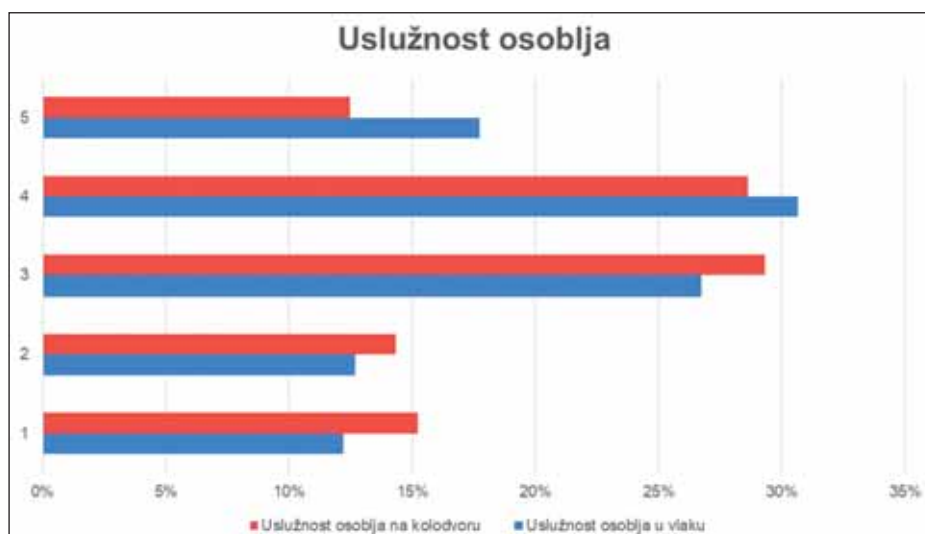
U prošleme broju našega lista prikazali smo zadovoljstvo korisnika teretnoga prijevoza, a u ovome donosimo anketu provedenu u putničkom prijevozu. Anketiranje je trajalo četiri mjeseca, a odazvao se 641 putnik.

Rezultati istraživanja tržišta korisnika usluga željezničkoga putničkoga prijevoza pokazali su to da prema dobnoj strukturi većinu anketiranih putnika, odnosno 93 posto, čini radno aktivno stanovništvo koje uglavnom koristi usluge željezničkoga prijevoza. Također ih većina koristi željeznički prijevoz svakodnevno za odlazak na posao i u slobodno vrijeme ili nekoliko puta na mjesec. Kao glavne kriterije zbog kojih odabiru željeznički prijevoz ispitanici su naveli povoljnu cijenu i dostupnost prijevoza. Zanimljivo je napomenuti to da

Na višu razinu kvalitete sustava putničkoga prijevoza podiže uslužnost osoblja pa je 58 posto anketiranih izrazilo zadovoljstvo osobljem u vlaku i kolodvoru (grafikon 7.).



Grafikon 6. Zadovoljstvo prijevoznom uslugom



Grafikon 7. Zadovoljstvo uslužnošću osoblja

iz perspektive održive mobilnosti 68 posto putnika do željezničkoga stajališta/kolodvora koristi održive načine kretanja (pješačenje, bicikl i javni prijevoz).

Zadovoljstvo cjelokupnom uslugom prijevoza putnici su ocjenjivali kroz ključne segmente usluge kao što su zadovoljstvo prijevozom, dostupnost službenih mjesta i informiranje putnika.

Zadovoljstvom prijevoznom uslugom obuhvaćen je niz parametara kao što su cijena prijevozne usluge, učestalost prijevoza, udobnost, točnost i trajanje putovanja.

Općenito se može zaključiti to kako putnici nemaju primjedbe na cijenu prijevozne usluge jer njih 35 posto nije ni zadovoljno ni nezadovoljno.

Oko 55 posto anketiranih izrazilo je isključivo nezadovoljstvo učestalosti prijevoza, što pokazuje to da putnici smatraju kako treba povećati frekvenciju prijevoza ili da je neophodno reorganizirati vremena polaska vlakova. Samo osam posto anketiranih izjavilo je da je jako zadovoljno udobnošću putovanja, koja željeznički prijevoz čini konkurentnim u odnosu na ostale vr-

ste prijevoza. Ono što modernu željeznicu razlikuje od klasične jest vrijeme putovanja, koje se u većini razvijenih zemalja Europske unije znatno skraćuje uvođenjem tržišno orijentirane usluge. Zato je razumljivo da je to važno i putnicima u Republici Hrvatskoj jer čak 58 posto anketiranih nije zadovoljno trajanjem putovanja, što je pokazatelj nekonkurentnoga prijevoznog vremena. Također, točnost je jedan od slabije ocjenjenih pokazatelja kvalitete željezničkoga prijevoza te je njome nezadovoljno više od 70 posto anketiranih (grafikon 6.).

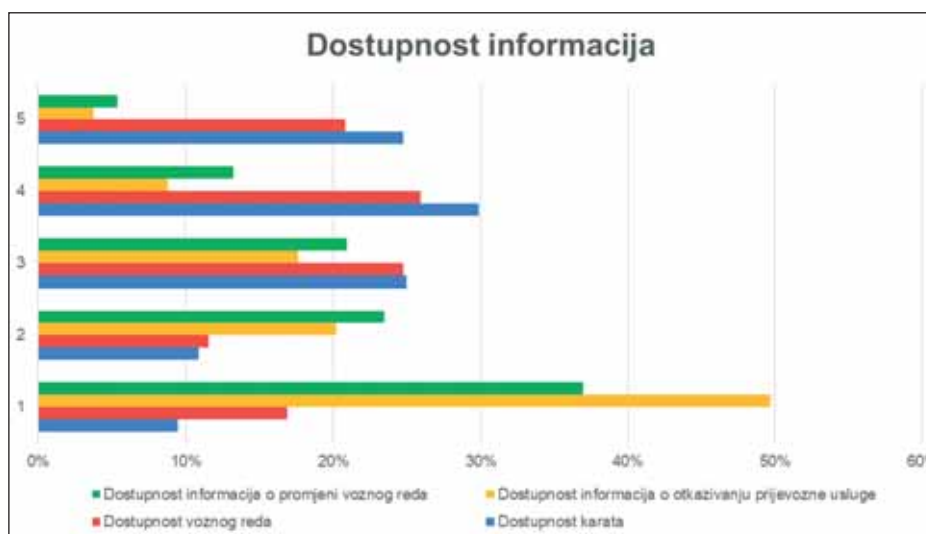
Na temelju svega navedenoga može se zaključiti to da su korisnici najzadovoljniji cijenom, dostupnošću i ugodnošću putovanja i uslužnošću osoblja u vlaku i na službenome mjestu.

Međutim, vremenom putovanja, točnošću i dostupnošću informacija o poremećajima anketirani su isključivo nezadovoljni. Zato rezultati provedenoga istraživanja trebaju biti smjerokaz pružatelju usluge putničkoga prijevoza i upravitelju infrastrukture da poboljšaju uslugu prema korisnicima, ponajprije od dostupnosti informacija do boravka u prijevoznim sredstvima i službenim mjestima.

Detaljna analiza provedenih istraživanja može se vidjeti na poveznici <https://www.hakom.hr/default.aspx?id=512>



Dostupnošću prijevoznih karata zadovoljno je 55 posto putnika, a voznih redova njih 45 posto. Međutim, isto tako važne su i informacije o poremećajima u prometu i promjenama voznoga reda, kojima putnici nisu zadovoljni jer nisu dostupne pravodobno i uvijek na potrebnome mjestu (grafikon 8.).



Grafikon 8. Zadovoljstvo dostupnošću informacija

VELIKE OBLJETNICE ŽELJEZNIČKIH PRUGA

PIŠE: Renata Veličan

FOTO: Renata Veličan, Iva Grgić Ozimec



Djelatnici kolodvora Dugo Selo s gradonačelnikom Nenadom Panianom

Infrastrukturna mreža željezničkih pruga u Republici Hrvatskoj počela se oblikovati prije 160 godina u okrilju Austro-Ugarske Monarhije. Prva željeznička pruga puštena u promet bila je pruga Kotoriba – Čakovec – Pragersko. Iako je to ove godine najvažnija obljetnica, godina 2020. u znaku je niza velikih i važnih obljetnica.

Ovu godinu otvorile su važne obljetnice dviju dionica željezničke pruge Bjelovar – Virovitica. Riječ je o 120. obljetnici dionice Mišulinovac – Virovitica. Naime, 2. siječnja 1900. za promet je otvorena pružna dionica Mišulinovac – Kloštar, a dva dana poslije otvorena je i dionica Kloštar – Virovitica. Promet na te dvije pružne dionice, kao i na cijeloj pruzi, bio je ukinut 25. svibnja 1968., a ponovno je uspostavljen 5. listopada 1995.

Početak 2020. bio je u znaku i velike 150. obljetnice željezničke pruge Zákány – Ko-

privnica – Križevci – Dugo Selo – Zagreb, koja je za promet otvorena 4. siječnja 1870. svečanim banketom u zagrebačkom hotelu »Palace«. Tom prigodom, na sam dan svečanoga otvorenja pruge, u subotu 4. siječnja 2020. željeznički kolodvor Dugo Selo posjetio je dr. Nenad Panian, gradonačelnik Dugo Selo. Tada je prvi put otkako Dugog Sela ima status grada jedan gradonačelnik u pratnji svojih najbližih suradnika Veljka Bertaka, pročelnika Upravnog odjela za društvene djelatnosti, Nenada Haleušu Malog, ravnatelja Pučkog otvorenog učilišta Dugo Selo, i Predraga Topića, ravnatelja Knjižnice Dugo Selo, posjetio kolodvor Dugo Selo. Gradonačelnik je tom prigodom svim zaposlenicima kolodvora Dugo Selo u ime Grada Dugo Selo uručio prigodne poklone, čestitao im na velikoj obljetnici i poželio uspjeh u daljnjemu radu. Uz Hrvatski željeznički muzej susretu su prisustvovali i Dragica Pjevac i Ivan Šutej, autori knjige

»Preci i potomci – Šaškovec«, koja je tom prigodom uručena Zdenku Pukecu, šefu kolodvora Dugo Selo. Budući da kratki posjet nije bio planiran te da nije imao protokolarni karakter, uz prvotno iznenađenje i nevjericu glavnoga prometnika Marka Lončarevića, vanjskoga prometnika Nikolaja Karpe, skretničara Božidara Habana, vježbenice prometnice Marijane Barišić, blagajnice Martine Ivčin te spremačice Sanje Lovrenčić, protekao je u neposrednome i ugodnome druženju.

Pruga državna granica – Koprivnica – Križevci – Dugo Selo nastavlja svoj slavljenički put. Naime, na istoj dionici u tijeku je provedba dvaju važnih EU-ovih projekta koji će rezultirati njezinom modernizacijom te izgradnjom drugoga kolosijeka.

Uz prugu Zákány – Koprivnica – Križevci – Dugo Selo – Zagreb iste 1870., ali gotovo na njezinome samom kraju, točnije 20. prosinca, otvorena je i pruga Sombor/



Gradonačelnik s prometnikom

Erdut – Dalj – Osijek. Svoj 130. rođendan slave i pruge Varaždin – Golubovec i Čakovec – Mursko Središće/Lendava, dok pruga Vinkovci – Gaboš – Osijek postoji 110 godina. U promet su 1910. puštene i pruge Beli Manastir – Baranjsko Petrovo Selo (promet na pruži ukinut 1966.) i Beli Manastir – Batina Skela (promet ukinut 1968.). Dionica Vrhovine – Gospić sagrađena je 1920. i u ovoj godini *okruglih* i velikih brojeva proslavlja svojih prvih stotinu godina. Status *stogodišnjaka* još nemaju pruge Krapina – Rogatec, puštena u promet 1930., ni Kumrovec – Stranje, puštena u promet 1960. Pruge su to koje obilježavaju 90 odnosno 60 godina postojanja. Na samome kraju 1900. u promet je puštena dionica Sušak – Sušak-Pećine, čime se 27. prosinca 2020. zatvara taj veličanstveni niz obljetnica željezničkih pruga u Republici Hrvatskoj. Uz pruge normalne širine kolosijeka 12. travnja 1890. u promet je bila puštena i uskotrač-

na željeznička pruga Belišće – Viljevo-Kapela, jednokolosiječna pruga širine kolosijeka 1000 mm, koja je za promet zatvorena 25. svibnja 1968. Danas cjelo-

kupnu građevinsku duljinu od 2617 km željezničkih pruga kojom upravlja HŽ Infrastruktura čine pruge normalne širine kolosijeka od 1435 mm.



Rođendanska torta

VINKOVAČKI ŽELJEZNIČARI TEMA KAZALIŠNE PREDSTAVE

PIŠE: Vlatka Škorić
FOTO: Kristijan Cimer

Gradsko kazalište »Joza Ivakić« Vinkovci u petak 24. siječnja premijerno je izvelo predstavu »Štajga«, teatarsku posvetu vinkovačkome kolodvoru i željezničarima, koju je prema tekstu Ivane Šojat postavio Jasmin Novljaković.

Vinkovačka gusta magla sakrila je malo provincijsko kazalište, na čijoj je fasadi bila projicirana fotografija staroga vinkovačkog kolodvora, a negdje iz parka čuli su se huk parnjače, kloparanje vagona i zvižduk lokomotive. U predstavi nema čvrste priče koja bi se dala ukratko prepričati. Jednostavno se može reći, kako je to na željeznici, tako je to i u životu. Dinamikom koju određuje udaranje kotača vagona po tračnicama redaju se sličice telefonskih razgovora vinkovačkoga prometnika s prometnicima susjednih kolodvora i pokušaja primanja vlakova koji svake minute stižu u kolodvor iz šest smjerova, tužnih monologa strojovođe pod čiji se vlak bacila mistična djevojka u bijeloj vjenčanici, pijančevanja u obližnjoj *birtiji* (*Štajga*), u kojoj se uz turbofolk i rakiju ubija razočaranje i troše plaće, razgovora supružnika koji jedan drugoga optužuju jer su im djeca otišla od kuće... Na željeznici sve je manje vlakova i putnika (blagajnica plete na blagajni), u Slavoniji sve je manje ljudi, a u životu sve je manje veselja.

Predstava »Štajga« budi sjećanja na vinkovački željeznički kolodvor i vrijeme kada je on bio jedno od najvećih željezničkih čvorišta. Zamišljena je kao posveta vinkovačkim željezničarima i pruža povijesni prikaz života kolodvora od osnutka do danas. Kroz sudbine i priče jedne obitelji »Štajga« prikazuje to koliki je bio utjecaj željeznice na živote ljudi. Uglavnom mladi glumački ansambl, koji čine Vladimir Andrić, Matea Marušić, Miroslav Čabraja, Ivica Lučić, Selena Andrić, Vedran Dakić, Matko Duvnjak Jović i Zorko Bagić, vrlo je strasno odigrao svoje uloge. Redatelj Jasmin Novljaković potpisuje i dra-



maturgiju, izvrsnu scenografiju s naznakama kolosijeka osmislio je Davor Molnar, kostime Jasminka Petek Krapljan, svjetlo je oblikovao Tomislav Kobia, a za glazbu je odgovoran Igor Valeri. U predstavi su korišteni tekstovi željezničkog umirovljenika Pave Božičevića i inserti iz filma »Čvor« Krste Papića.

Sa željezničarskoga gledišta dalo bi se prigovoriti koječemu, ali *licentia poetica* to ne dopušta pa ćemo to prepustiti kazališnim kritičarima. Autorica teksta Ivana Šojat velik dio teksta oblikovala je na primjerima iz života svojega djeda strojovođe, a glumci su sate i sate proveli u razgovoru s Pavom Božičevićem i dali su najbolje od sebe da bi ideja ravnatelja Zdenka Rečića, posveta vinkovačkim željezničarima, bila realizirana.

Jedan od partnera u stvaranju predstave bila je i HŽ Infrastruktura, i to na više razina, od pružanja financijske potpore do davanja savjeta glumcima i nabave rekvizita, u čemu su pomogli Ivan Medved iz HŽ Infrastrukture i Milan Maksimović iz HŽ Putničkog prijevoza. Tako su se na pozornici našli stara klupa iz Mikanovaca, stari vozni redovi, bakelitni telefonski apa-

rati, amblemi na odorama, stara kondukterska torba...

Bila je to vrlo emotivna večer, kakve već premijerne večeri jesu, a za željezničare, među kojima su bili i članovi Uprave HŽ Infrastrukture Nikola Ljuban i Krunoslav Papić, dodatno emotivna jer je riječ o prvoj predstavi u povijesti hrvatske književnosti i teatrologije posvećenoj jednome željezničkom čvorištu.



»KLIKOVCI« U GALERIJI »U PREDVORJU«

PIŠE: Branimir Butković

FOTO: Roman Avdagić, Ranka Masnjak, Jasminka Čavarušić

Broj posjetitelja okupljenih 18. siječnja na otvorenju godišnje izložbe »Jedan sasvim običan dan« članova Fotokluba »Klik« podsjetio je na najbolje dane galerije »U predvorju«.

U galeriji »U predvorju« u subotu 18. siječnja 2020. svečano je otvorena izložba fotografija članova Fotokluba »Klik«. Tema ovogodišnje izložbe bila je ulična fotografija, a pozivu se odazvalo 27 autora. S obzirom na to da izložba nije žirirana, autorima je u cijelosti ostavljen na volju odabir radova.

Nekada je ulična fotografija, barem mi se tako čini, bila puno zastupljenija autorska tema nego što je to slučaj danas. I s puno jednostavnijom opremom fotografi su motivima mogli prilaziti puno bliže. Danas je sve puno složenije, a djeca kao popularna tema ulične fotografije gotovo su zabranjena.

Izložba »Jedan sasvim običan dan« jako je lijepa prezentacija Fotokluba »Klik« i samih autora. Ako pak fotografije povežemo s temom, čini mi se da su fotografije Danijele Štefanac »Na trgu« i Davorke Tr-



S otvorenja izložbe

bojević »Vrijeme za kavu« najbliže pojmu »ulična fotografija«. Grafički je vrlo zanimljiva fotografija željezničke tematike Josipa Smoljića »Waiting for a train«, a po mojemu mišljenju, »najjača« fotografija na izložbi jest fotografija »Sarajevo« Romana Avdagića. Na izložbi je zastupljen i naš Sektor nabave fotografijom »Ritam grada« Ranke Masnjak.

Fotoklub »Klik«, čiji je domicil u Svetoj Nedjelji, a »radni prostor« u Maloj Gorici, sa svojih 56 članova jedan je od najbrojnijih u Hrvatskoj. Zanimljivo, uz »domaće članove« u Klubu su zastupljeni i fotografi iz Zagreba, Dugog Sela, Bjelovara, Čakovca, Slavonskog Broda, Samobora...

Za članove Kluba svaka dva tjedna organizira se natjecanje na zadanu temu na kojemu se biraju najbolje fotografije. Ove godine organizirat će se mjesečni natjecaji, a pobjedničke fotografije po mjesecima bit će predstavljene na kalendaru za 2021. Osim tečajeva fotografije za najmlađe, za one starije u Klubu se organiziraju brojne radionice koje vode poznati fotografi.

Klub je prepoznat po svojoj najvećoj manifestaciji »FOTOOKO«, koja se organizira jedanput na godinu. Svake godine radionice, predavanja i prezentacija opreme u

Svetu Nedjelju privuku oko 200 akreditiranih gostiju.

Fotoklub »Klik« prepoznat je i po izvrsno organiziranim i posjećenim fotografskim izletima. Za sve one koji vole prirodu i fotografirati to bi mogao biti dovoljan motiv da se uključe u rad Kluba.



Ranka Masnjak: Ritam grada



Jasminka Čavarušić: Prijatelj je kao svjetionik u oluji

ŠEZDESET I PET GODINA HRVATSKOG ŽELJEZNIČARSKOG ESPERANTSKOG DRUŠTVA

PIŠU: Roža Brletić-Višnjić, Vlatka Škorić
FOTO: arhiva HŽED-a, Vlatka Škorić

Hrvatsko željezničarsko esperantsko društvo (HŽED) osnovano je 23. prosinca 1954., a 17. prosinca 2019. na skromnoj svečanosti u Salonu Zagreb Glavnoga kolodvora njegovi članovi obilježili su 65. obljetnicu osnivanja i neprekinutog djelovanja.

Na svečanosti okupilo se oko 25 članova HŽED-a i prijatelja iz drugih društava i uz skromnu zakusku razgovaralo se o povijesti Društva i bogate izdavačke djelatnosti, spominjali su se znameniti članovi, a priređena je i prigodna izložba esperantskih knjiga i časopisa koji su kroz dugu povijest izlazili u nakladi Društva.

Povijest HŽED-a puno je duža jer je prvo Željezničko-esperantsko društvo osnovano još 30. travnja 1925. i djelovalo je u Zagrebu samo nekoliko godina. Pedesetih godina prošloga stoljeća u sklopu Esperantskog društva »Bude Borjan« u Zagrebu djelovala je i skupina željezničara, koja je potaknula ponovno osnivanje samostalnoga željezničarskog društva. Osnivačka skupština koju su organizirali Franjo Debić, Drago Šnajdar i Josip Cetina bila je održana 23. prosinca 1954. u Palmotićevoj ulici 57 pa se taj dan smatra danom početka neprekidnoga djelovanja HŽED-a. Osnivačkoj skupštini prisustvovala su 22 željezničara, a za godinu dana Društvo je imalo već 38 članova, počeli su esperantski tečajevi, osnovana je i biblioteka. Već sljedeće godine pomlađen je rukovodeći kadar, i to s Nikolom Kizemom i Dragom Gubijanom, a godinu dana poslije osnovan je forum željezničara-esperantista u Beogradu nazvan JAFE. Već 1957. zagrebački željezničari-esperantisti organizirali su u Rijeci međunarodni kongres željezničara-esperantista. U travnju 1956. u Zagrebu je počeo izlaziti i mjesečni bilten pod nazivom »Jugoslavia Fervojisto«, čije je izdavanje nakon četiri broja preseljeno u Beograd, a bilten je postao izdanje JAFE-a. Godine 1965. član ŽED-a



Časopis »Željezničar« na esperantu



Detalj s izložbe

Marinko Gjivoje, inače novinar lista »Željezničar«, izdao je prvi rječnik pod nazivom »Rječnik hrvatskosrpsko-esperantski« i »Rječnik esperantsko-hrvatskosrpski«, a 1979. izdano je i njegovo drugo izdanje. Brošura »Mala željeznička terminologija« s 3000 željezničkih termina prevedenih na esperanto autora Josipa Zupanića i Ljudevita Sekereša objavljena je 1971., a Velimir Lukež izradio je esperantsku gramatiku s primjerima, što je bila vrlo velika pomoć učenicima esperanta.

Nakon raspada SFRJ-a FES Zagreb istupio je iz JAFE-a te nastavio djelovati pod nazivom Kroata Fervojista Esperanto Societo (KFES-HŽED). Promjene u statusu dogodile su se na IFEF-ovu kongresu 1992. u Münsteru, kada je IFEF jednoglasno prihvatio HŽED za punopravnu državnu organizaciju, a veliku ulogu u tome imao je tadašnji predsjednik HŽED-a Franjo Šlabek, koji je pripremio statut i ostale dokumente potrebne za registraciju HŽED-a u Republici Hrvatskoj i za prihvaćanje u

IFEF-u. Predavanje Franje Šlabeka »Ratne štete na hrvatskim željeznicama« na kongresu pojasnilo je agresiju i ratne okolnosti u Republici Hrvatskoj.

Na prvome kongresu hrvatskih esperantista u organizaciji Hrvatskog saveza za esperanto 1997. tadašnja predsjednica Marica Brletić održala je predavanje »Doprinos željezničara pokretu hrvatskih esperantista«. U radu Hrvatskog saveza za esperanto sudjelovalo je više članova HŽED-a, i to od Marice Brletić do Zlatka Hinšta, Anke Špehar-Šantolić i Rože Brletić-Višnjić. Za IFEF-ova kongresa u češkom gradu Taboru 2001. Marica Brletić izabrana je za tajnicu IFEF-a, a za novoga delegata IFEF-a izabran je Zlatko Hinšt, koji je aktivno sudjelovao u izradi stručnih željezničkih termina na esperantu. U godinama koje su slijedile Zlatko Hinšt izabran je za glavnoga delegata IFEF-a, a Roža Brletić-Višnjić sudjelovala je u radu kao članica i predsjednica Nadzornog odbora Hrvatskog saveza za esperanto.

Veliko događanje u esperantskome pokretu u Hrvatskoj bio je 86. kongres Međunarodnog udruženja esperantista (UEA) u Zagrebu 2001. pod nazivom »Kultura dijaloga – dijalog među kulturama«. Za sudionike koji su na kongres stigli vlakom organiziran je prijam u zagrebačkome Glavnom kolodvoru te obilazak Hrvatskog željezničkog muzeja i TŽV-a »Gredelj«.

Od osnutka članovi HŽED-a sastaju se jednom na tjedan, a na sastancima se obrađuju razne teme iz esperantskoga svijeta, opće lingvističke teme, željezničke zanimljivosti, turističke teme i drugo. Tijekom godina Društvo je organiziralo brojne tečajeve esperanta, a većinu tečajeva vodila je Roža Brletić-Višnjić. Ana Medić, Marija Vukušić, Anka Špehar-Šantolić, Marija Babić, Elfrida Koren, Ivanka Glavina, Nevenka Pavković, Marta Dokić i druge bile su vrlo učinkovite u pripremi raznih članaka za časopise te u vođenju evidencija knjiga, zapisnika sastanaka i vođenja blagajne. Štefica Flegar objavila je nekoliko pjesama u kineskome esperantskom časopisu »El Popola Ĉinio«.

Na zadnjoj godišnjoj skupštini HŽED-a 12. ožujka 2019. dotadašnja dugogodišnja predsjednica Marica Brletić odustala je od nove kandidature te je za novu predsjednicu izabrana Roža Brletić-Višnjić. Izabrani su i nova Uprava koju čine Marta Dokić, Janica Pezelj, Milada Špoljarević, Vlatka Škorić i Roža Brletić-Višnjić te novo Nadzorno vijeće koje čine Marija Babić, Mirjana Zjačić i Milka Čatović. Članovi Društva zahvalni su Marici Brletić na dugogodišnjemu predanom radu i vođenju Društva.

Društvo je nekoliko puta mijenjalo sjedište, a trenutačno je smješteno u Trnjanskoj cesti 11f u Zagrebu, u prostorijama SIHŽ-a. Krajem 2018. Ministarstvo kulture esperanto je uvrstilo na popis zaštićene nematerijalne kulturne baštine, što daje novi poticaj i obavezu razvijanja i šticećenja esperanta kao međunarodnoga pomoćnog planskog jezika.

Inače, prvi esperantski udžbenik i gramatiku u vlastitoj nakladi 1887. objavio je tada mladi poljski liječnik Lazar Ludvig Zamenhof, koji je osobno doživljavao pro-



HŽED, Sofija, Bugarska

bleme u sporazumijevanju raznih govornika. Knjigu jednostavnoga leksika na bazi latinskog, grčkog, poljskog, ruskog, hebrejskog i jidiša potpisao je pseudonimom Dr. Esperanto. U vremenima kada nije bilo

interneta ni televizije, a rijetki su imali telefon, jezik jednostavne gramatike postao je vrlo popularan i brzo prihvaćen u intelektualnim krugovima, osobito u radničkim. Sve ostalo je povijest.



HŽED, Poznan, Poljska

ÖBB ŠIRI MREŽU NOĆNIH VLAKOVA

PIŠE: Toma Bačić
FOTO: Toma Bačić

Noćne vlakove Nightjet Austrijske savezne željeznice (ÖBB) pokrenule su u prosincu 2016., u vrijeme kada su gotovo sve europske željezničke tvrtke odustale od noćnih međunarodnih vlakova.

ÖBB je u opsežnoj i djelomično objavljenjnoj financijskoj analizi utvrdio to da su noćni vlakovi potencijalno isplativi, pogotovo ako se njihovo prometovanje racionalizira. Ta je odluka dočekana s određenim iznenađenjem jer je neposredno prije nje konzultantska tvrtka Steer Davies Gleave u suradnji sa Sveučilištem u Milanu objavila studiju u kojoj je jasno objavljeno da noćni vlakovi u Europi nemaju nikakvu budućnost.

Mrežu noćnih vlakova ÖBB Nightjet naslijedio je od Deutsche Bahna, koji je te vlakove brendirao nazivima *EuroNight* i *City Night Line* (CNL). Godine 2016. DB je izgubio zanimanje za vožnju tih vlakova i najavio njihovo ukidanje, a ÖBB ih je preuzeo. ÖBB je od DB-a kupio i niz vagona za noćne vlakove: 15 vagona s ležajima i 42 vagona za spavanje. Uz to ÖBB je stvorio mrežu partnerskih tvrtki koje su prijevoznici noćnih vlakova na određenim relacijama. Ti su partneri HŽPP (vlakovi Zagreb – Zürich i Zagreb/Rijeka – München), Mađarske državne željeznice (MAV), Poljske državne željeznice (PKP) i Češke željeznice (ČD). Broj putnika koji su koristili noćne vlakove Nightjet bio je od početka iznad očekivanja. U 2017. prevezeno je 1,4 milijuna putnika, a u 2018. 1,7 milijuna putnika. Do daljnjega povećanja došlo je u 2019. kada je prevezeno oko 20,5 milijuna putnika.

Noćni vlakovi Nightjet prometuju u unutarnjem prijevozu Austrije kao i na međunarodnim relacijama prema Njemačkoj, Švicarskoj, Italiji, Sloveniji, Hrvatskoj, Poljskoj, Češkoj i Slovačkoj. Dana 19. kolovoza 2019. švicarske želje-



Nightjet vlak Beč – Hamburg na glavnom kolodvoru u Beču

znice SBB objavile su da su zainteresirane ući u partnerstvo s ÖBB-om i dugoročno participirati u programu Nightjet. Zürich je trenutno drugo najveće središte zapadne Europe za noćne vlakove nakon Beča. Trenutačno SBB pruža ÖBB-ovim vlakovima Nightjet logističku i marketinšku podršku.

ÖBB je 19. siječnja pokrenuo novi noćni vlak Nightjet na relaciji Beč – Bruxelles, uz slogan »*Lying, not flying* (Spavaj, ne leti)!« Na velikoj ceremoniji održanoj u glavnome kolodvoru u Beču uoči odlaska prvoga redovitog noćnog vlaka prema Bruxellesu prisustvovala je austrijska ministrica za zaštitu klime, okoliš, mobilnost, inovacije i tehnologiju Leonore Gewessler i članovi Europskog parlamenta. Vlak kreće iz Beča u 20.38 sati, a vozi preko Nürnberga i Kölna te stiže u kolodvor Bruxelles-Midi sljedećega jutra u 10.55 sati. Putovanje traje 14 sati i sedam minuta. Vlak vozi dva puta na tjedan te iz Beča polazi nedjeljom i srijedom, a iz Bruxellesa ponedjeljkom i četvrtkom. Uvođenjem toga novog vlaka ÖBB je sa svojim partne-

rima broj relacija na kojima prometuje Nightjet povećao na 27!

Da bismo se borili protiv klimatske krize, moramo se prebaciti sa zrakoplovnog prometa u vlakove. – rekao je Alexander Egit, direktor Greenpeacea za srednju i istočnu Europu prilikom odlaska prvoga vlaka iz Beča za Bruxelles.

Vlak je iduće jutro u Bruxellesu dočekala Sophie Dutoir, generalna direktorica Belgijskih državnih željeznica (SNCB). Prema informacijama ÖBB-a, noćni vlakovi Nightjet godišnje prevezu 1,7 milijuna putnika koji bi inače koristili zrakoplove na 12 000 relacija unutar Europe. ÖBB procjenjuje da će vlak Nightjet Beč – Bruxelles ispustiti oko 40 kilograma ugljikova dioksida po prevezenome putniku, dok zrakoplovi na istoj relaciji ispuštaju oko 410 kilograma ugljikova dioksida po putniku. Andreas Matthä, generalni direktor ÖBB-a, nekoliko je puta istaknuo to da ÖBB čvrsto vjeruje u dugoročno velik uspjeh Nightjeta. Tvrtka je 2018. od Siemensa naručila niz novih vlakova za Nightjet.

HŽ INFRASTRUKTURA I SŽH ZA BOLJE RADNE UVJETE ZAPOSLENIKA

PIŠE: Alenka Ožbolt
FOTO: HŽI

HŽ Infrastruktura sklopila je sa Sindikatом željezničara Hrvatske Sporazum o partnerstvu na projektu »2014-2021 Social Dialogue Decent Work Programme«, koji se zalaže za poštene i dostojanstvene radne uvjete u hrvatskom željezničkom sektoru.

Riječ je o projektu pod nazivom DeWoTed za koji je nepovratni iznos od 91 000 eura odobren iz fonda Innovation Norway. Cilj projekta jest jačanje tripartitne suradnje između poslodavca, sindikata i javnih ustanova te promocija dostojanstvenog rada.

Nakon izrade ključnih pitanja vezanih uz dostojanstvene radne uvjete, HŽ Infrastruktura će u suradnji sa Sindikatом željezničara Hrvatske utvrditi kako ostvariti bolje radne uvjete svojih zaposlenika. Na regionalnoj i lokalnoj razini razradit će se i komentirati činjenice usuglašene kao naj-

važnije za poboljšanje spomenutih uvjeta, nakon čega će se preporučiti na koji način ih se može poboljšati u zakonodavstvu i u praksi. Osim toga, organizirat će se i niz okruglih stolova i edukacijskih radionica kako bi se, primjerice, kod zaposlenika povećala svjesnost o pitanjima dostojan-

stvenog rada.

Provođenjem projekta pružit će se podrška socijalnom dijalogu i uspostavi prakse dostojanstvenog rada u uskoj suradnji s norveškim partnerima.

Projekt je višegodišnji i traje do 31. 1. 2022. godine.



NOVI KRITERIJI UPISA NA FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI

IZVOR: FPZ

Prilikom upisa na Fakultet prometnih znanosti u akademskoj godini 2020./2021. vrijedit će novi kriteriji upisa na studijske programe Promet i Inteligentni transportni sustavi i logistika. S obzirom na to da je među čitateljima »Željezničara« veliki broj zainteresiranih, donosimo informacije o novim kriterijima upisa.

Od akademske godine 2020./2021. primjenjuju su novi kriteriji upisa na studijske programe Promet te Inteligentni transportni sustavi i logistika Fakulteta prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu.

Studij Promet sastoji se od smjerova Cestovni promet, Gradski promet, Informacijsko-komunikacijski promet, Poštanski promet, Vodni promet, Zračni promet i Željeznički promet, a studij Inteligentni transportni sustavi i logistika sastoji se od smjerova Inteligentni transportni sustavi i Logistika.

Novi upisni kriteriji na temelju kojih će se sastavljati rang-liste kandidata prijavljenih za upis na navedene studijske programe zasnivat će se na sljedećemu sustavu bodovanja:

- na temelju uspjeha u srednjoj školi: do

400 bodova

- na temelju položenih predmeta na državnoj maturi:

- Matematika (B razina): do 400 bodova

- Fizika*: do 200 bodova

* Nije uvjet za upis na studij, ali ako je predmet položen na državnoj maturi, donosi bodove.

Na temelju učenikovih postignuća:

- osvojeno jedno od prvih tri mjesta na državnim natjecanjima u Republici Hrvatskoj iz predmeta Matematika ili Fizika ili iz prometne struke – **izravan upis** (1000 bodova).

ŠEZDESET GODINA RAGBI KLUBA »LOKOMOTIVA«

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Engleska poslovice kaže da ragbi igraju gospoda, a nogomet huligani. U svakome slučaju entuzijasti koji vode i igraju za Ragbi klub »Lokomotiva« uspjeli su se održati punih šezdeset godina i na tome im treba čestitati.

Ove godine ragbijaši »Lokomotive« obilježavaju šestu obljetnicu postojanja. Najprije igrač, a potom tajnik kluba kroz posljednjih 47 godina, Milivoj Vrga dulje vrijeme sređuje arhivu sa željom da se nešto zabilježi u prigodnoj monografiji i tako ostane trajno zapisano. Ove će godine naš sugovornik, radnik na telefonskoj centrali HŽ Infrastrukture, napuniti 65 godina te nakon gotovo 45 godina rada u istoj sobi, u istome čošku i na istome broju telefona otići u mirovinu.

Prije dvije godine Ragbi klub »Lokomotivu« preuzela je nova Uprava na čelu s predsjednikom Gorazdom Pojom i dopredsjednikom Lukom Marićem:

„Zajedno s bivšim predsjednikom Zlatkom Mihaljevićem i ja sam se povukao i Klub smo predali mladim snagama, dečkima koji su odrasli u Klubu. – rekao je Vrga.

Za sve ono što je radio kroz gotovo pedeset godina Milivoj Vrga zaslužio je status počasnoga predsjednika:

„Pomažemo koliko možemo. Drago mi je kad vidim da se dobro radi, a mi stariji povremeno se nalazimo na kavi.

»Lokomotiva« igra u drugoj hrvatskoj ligi te austrijskoj ligi, a sigurno je zanimljiv podatak da momčad vode dvije trenerice, bivše reprezentativke Hrvatske Nicole Žic i Ružica Zidar.

Ponovo je pokrenut rad s mladima, ekipe se nastoje omasoviti tako što se organiziraju prezentacijski treninzi u novozagrebačkim školama te na Savici.



Počeci Ragbi kluba »Lokomotiva« vezani su uz današnju Građevinsku tehničku školu, gdje je skupina entuzijasta davne 1960. osnovala RK »Krešo Rakić«. Nakon četiri godine Klub je promijenio naziv u »Građevinar«. Uvidjevši da škola nema mogućnosti pratiti učenike kada napuste školske klupe, kompletan klub prešao je pod okrilje željeznice i dobio današnji naziv. U tome je veliku ulogu odigrao pokojni Zvonko Mihaljević, jedan od osnivača »Građevinara« i dugogodišnji direktora zagrebačkog ZOP-a.

„Upravljanje Klubom uglavnom je bilo prepušteno željezničarima, pa su predsjednici Kluba najčešće bili »naši ljudi« od kojih se očekivalo da nam pomognu. Među njima najdugovječniji je bio Božo Cvitanović, koji je sedamnaest godina bio predsjednik, a na željeznice su radili i Mijo Šinko, Ivica Matić, Vaš novinar Zdenko Hlubna, Mladen Joja, Krešimir Mihelčić te Zlatko Mihaljević. Od željeznice se očekivalo da pomogne koliko može. Do Peričičeve Uprave to je dobro funkcioniralo, a onda smo

pogubili sve veze sa željeznicom. – komentirao je Vrga.

Domicil ragbijaša dugo je bila Kajzerica koju su »dijelili« s nogometašima »Lokomotive«, u to vrijeme jednim od klubova okupljenih u SD-u »Željezničar«. Otkako je »Dinamo« preuzeo »Lokomotivu«, Kajzerica je postala pretijesna i ragbijaši su 2010. preselili na Sportski centar »Savica«.

„Sportski centar s vremenom je pod svoje uzeo gradski ured za upravljanje sportskim objektima, a mi smo tamo »pustili korijenje«. Imamo pokrivene troškove grijanja, rasvjete, tople vode i uređenja igrališta. Savica je planirana kao budući ragbijaški centar.

»Lokomotiva« je danas opet na početku. Okupila je mlade igrače i krenula iznova. Naime, »Lokomotiva« punih dvanaest godina nije igrala seniorske utakmice i 2010. je krenula ispočetka:

„U školi ragbija okupili smo puno mladih, angažirali trenera i postali vrlo jaki u mladim uzrasnim kategorijama. I kada smo uspjeli stvoriti kontinuitet rada. plasirati se u prvu hrvatsku ligu te kada smo počeli igrati austrijsku ligu, godine 2017. ekipa se razila. Dečki su bili nestrpljivi i otišli i tako zeznuli i nas, ali i sebe. No što je tu je, sada smo se opet dobro organizirali i krećemo ispočetka.

Ragbi je vrlo popularan u svijetu, no u Hrvatskoj taj sport koji igraju i muškarci i žene nije se uspio ukorijeniti:

„To je točno, no valja spomenuti da se 1954. na prvoj utakmici igranoj u Hrvatskoj u Maksimiru okupilo čak 14 000 ljudi. Tada je »Mladost« odigrala utakmicu protiv pripadnika britanske vojske stacioniranih u Austriji. U Hrvatskoj su splitska »Nada«, »Zagreb« i »Mladost« naši najjači klubovi.



Radnik Pružnih građevina na remontu pruge u Oštarijama
FOTO: Branimir Butković



Sveti Ivan Žabno
FOTO: Branimir Butković