

ŽELJEZNIČAR

BROJ 904 || OŽUJAK 2021.

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.

Sretan Uskrs!

AKTUALNOSTI

Počinju radovi na obnovi prijamne zgrade željezničkog kolodvora Osijek

4

AKTUALNOSTI

Potpisan Kolektivni ugovor

6

RADOVI

Intenzivni radovi na obnovi pruge između Zaprešića i Podsuseda

10



HŽ INFRASTRUKTURA



Zaprešić – Podšused
FOTO: Ivan Zovkić

IZDVOJENO

AKTUALNOSTI | 4

Počinju radovi na obnovi prijamne zgrade željezničkog kolodvora Osijek

AKTUALNOSTI | 6

Potpisan Kolektivni ugovor

EU FONDOVI | 8

Svakodnevno vidljiv napredak radova na pruzi Vinkovci – Vukovar

RADOVI | 10

Intenzivni radovi na obnovi pruge između Zaprešića i Podsuseda

RADOVI | 12

Saniranje oštećenja na području grada Siska

KOLODVORI | 16

Radovi u kolodvoru Ogulin u završnoj fazi

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

DIZAJN: Oskar Pigac

FOTOGRAFIJA NA NASLOVNICI: Ivan Zovkić

ADRESA UREDNIŠTVA:

Zagreb, Branimirova 27
 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 ožujku su se na željeznici provodile brojne aktivnosti. U HŽ Infrastrukturi, nakon dugog pregovaranja između Uprave i reprezentativnih sindikata, napokon je potpisan novi Kolektivni ugovor kojim su poboljšana prava radnika, što je svakako dobra vijest.

Nije novost kada kažemo da je HŽ Infrastruktura nositelj brojnih projekata obnove i modernizacije željeznice diljem Hrvatske. Najviše volimo čuti da dinamika radova teče u skladu s vremenskim planom, a osim toga vesele nas i najave novih radova koji će željeznicu učiniti boljom i funkcionalnijom. Jedna od tih najava jest i potpisivanje ugovora za radove na obnovi prijamne zgrade željezničkog kolodvora Osijek. Najveći slavonski grad to je zaslužio i za otprilike dvije godine, koliko će trebati za obnovu, vizura ne samo željeznice nego i grada Osijeka bit će definitivno uljepšana.

Iz Slavonije, ali malo istočnije, donosimo i novosti o projektu modernizacije, obnove i elektrifikacije pruge Vinkovci – Vukovar, koji je sufinanciran EU-ovim sredstvima. Radovi vidljivo napreduju, a to potvrđuju i slike s terena, gdje je sve više radnih strojeva i ljudi, što je uvijek ugodno za vidjeti.

U središnjoj Hrvatskoj, nakon što su radovi na dionici između Zaprešića i Savskog Marofa završeni, obnova pruge Savski Marof – Zagreb Zapadni kolodvor nastavljen je na dionici Zaprešić – Podsused Tvornica. Radovi su intenzivni, a sve što se radi zabilježili smo i fotografirali.

Na taj projekt praktično se nastavlja onaj o kojemu često pišemo, modernizacija i elektrifikacija pruge Zaprešić – Zabok, koji ide k svom kraju prema planu. U ožujku su u kolodvoru Zabok završeni radovi na prvome kolosijeku i bočnome peronu te na popločavanju kolodvora pa je putnicima omogućen znatno lakši i sigurniji pristup vlakovima.

Na kraju svim kolegicama i kolegama te našim vjernim čitateljima Uredništvo »Željezničara« želi sretan Uskrs!

glavni urednik lista "Željezničar"
 Ivan Kartelo



POČINJU RADOVI NA OBNOVI PRIJAMNE ZGRADE ŽELJEZNIČKOG KOLODVORA OSIJEK

PIŠE: Alenka Ožbolt

FOTO: Korporativne komunikacije HŽI-a

HŽ Infrastruktura d.o.o. je s tvrtkom Projektgradnja plus d.o.o. potpisala ugovor o izvođenju radova na projektu obnove prijamne zgrade željezničkog kolodvora Osijek vrijedan 25,6 milijuna kuna (bez PDV-a).

Obnova zgrade željezničkog kolodvora obuhvaća obnovu pročelja zgrade, reorganizaciju i uređenje interijera zgrade, sanaciju peronske nadstrešnice i uređene površine ispod nadstrešnice, rekonstrukciju i poboljšanje postojećih tehničkih sustava (grijanje i hlađenje, vodovod i odvodnja, elektrotehničke instalacije i rasvjeta) te ugradnju novih tehničkih sustava (vatrodajava, postrojenje za automatsko upravljanje, regulaciju i daljinsko praćenje potrošnje energije).

Kolodvorska zgrada Osijek nalazi se u sklopu zaštićene kulturno-povijesne cjeline grada Osijeka upisane u Registar kulturnih dobara RH te se na njezinu obnovu primjenjuju odredbe Zakona o zaštiti i očuvanju kulturnih dobara i svi propisi koji se odnose na zaštićena kulturna dobra.

Radovima koji se planiraju izvesti u roku od 24 mjeseca zgrada će biti sanirana od kapilarne vlage, što je preduvjet za daljnju obnovu. Pročelju kolodvorske zgrade vratit će se izvorno vanjsko oblikovanje, a bit će zamijenjeni i svi prozori te vrata, čime će se poboljšati toplinska svojstva zgrade. Svi prostori zgrade bit će reorganizirani i uređeni prema trenutačnim i budućim potrebama korisnika, a prostori za prijam i otpremu putnika bit će prilagođeni osobama s invaliditetom i osobama smanjene pokretljivosti. Postojeći tehnički sustavi (grijanje i hlađenje, vodovod i odvodnja, elektrotehničke instalacije i rasvjeta) rekonstruirat će se i prilagoditi trenutačno važećim tehničkim propisima. Zgrada će biti opremljena novim tehničkim sustavima (vatrodajava, praćenje potrošnje energije) koji će pridonijeti sigurnijemu kori-



Potpisivanje ugovora za radove na obnovi kolodvorske zgrade Osijek

štenju zgrade i racionalnijoj potrošnji energije.

Potpisivanje ugovora uvećao je i ministar mora, prometa i infrastrukture Oleg Butković:

Čestitam svim potpisnicima ovog važnog ugovora za Osječko-baranjsku županiju i grad Osijek. Riječ je o projektu koji je dio velikog ciklusa ulaganja u željezničku infrastrukturu koji se, osim na obnovu pruga, odnosi i na obnovu kolodvora i stajališta. Jedan od kolodvora koji već godinama zahtjeva temeljitu obnovu je i kolodvor u Osijeku koji će za dvije godine vratiti stari sjaj uz novi interijer i poboljšanu energetsku učinkovitost. Važno je reći kako na području Osijeka, ali i cijele županije, provodimo cijeli niz važnih infrastrukturnih projekata poput dovršetka izgradnje V. c koridora, obilaznice Belog Manastira, ali i cijelog niza drugih projekata poput modernizacije tramvajske infrastrukture i nabave novih autobusa za javni gradski prijevoz. Svi ovi projekti dokaz su kako ulaga-

nja u prometnu infrastrukturu utječu na gospodarski razvoj, a to je itekako važno, kako za Osijek, tako i za cijelu županiju.

U obraćanju prisutnima Ivan Anušić, os-



Ivan Kršić



Vizualizacija kolodvorske zgrade Osijek

ječko-baranjski župan, rekao je:

S ministrom Olegom Butkovićem prije četiri godine održali smo prve sastanke ovdje, u zgradi županije i krenuli planirati projekte na našem području. Danas možemo istaknuti brojne projekte na području Osječko-baranjske županije koji su trenutno u realizaciji poput Koridora V. c, luke rasutih tereta, putničkog pristaništa, obilaznice, a među njima je i obnova željezničkog kolodvora Osijek. Čestitam Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture i HŽ Infrastrukturi, kao i izvođačima radova koji su također s područja Slavonije.

U ime HŽ Infrastrukture ugovor je potpisao predsjednik Uprave Ivan Kršić, koji je tom prigodom istaknuo:

Osijek kao najveći slavonski grad mora imati željeznički kolodvor primjeren potrebama putnika 21. stoljeća i zato mi je iznimno drago što smo danas potpisali ovaj vrlo važan ugovor kojim simbolično započinje njegova obnova. Rekonstrukcijom zgrade željezničkoga kolodvora administrativno središte Osječko-baranjske županije dobit će zdanje kakvo zaslužuje, a u skladu s konzervatorskim uvjetima kako

bi se zadržao njegov izvorni izgled. Uz to današnje događanje nastavak je ulaganja HŽ Infrastrukture na području čitave Slavonije. Naime, radimo i na izgradnji kolodvora Laslovo-Korođ, čime ćemo stvoriti uvjete za intenzivniji i kvalitetniji prijevoz željeznicom prema Vinkovcima, koji su polazišna točka još većeg projekta HŽ Infrastrukture – Nadogradnje i elektrifikacije pruge od Vinkovaca do Vukovara, vrijednog 542 milijuna kuna, koji se sufinancira sredstvima iz EU-ovih fondova. Tako-

đer, znatna sredstva ulažu se u podizanje razine sigurnosti u željezničkome prometu kroz projekte modernizacije željezničko-cestovnih prijelaza najsuvremenijom opremom. Sve te i brojne druge investicije koje se provode znatno će unaprijediti željeznicu na ovome području, a ljudima u ovome kraju, kada projekti budu realizirani, podići kvalitetu života. Osijek i Slavonija to su definitivno zaslužili.

Predstavnici izvođača radova prilikom potpisivanja ugovora rekli su:

Projektgradnja plus d.o.o. kao izvođač radova odabran u sklopu otvorenog postupka javne nabave na projektu obnove prijamne zgrade osječkoga željezničkoga kolodvora dijeli zadovoljstvo i radost sa svim sugrađanima grada Osijeka i svim putnicima namjernicima koji u Osijek rado stižu željeznicom što će po završetku cjelokupnoga projekta obnove kolodvorska zgrada kao prepoznatljiva vizura Osijeka, sagrađena daleke 1870., zablistati u punome sjaju koji je nekada imala, a Osijek napokon dobiti željeznički kolodvor kakav zavređuje metropola istočne Slavonije i Baranje te primjeren potrebama svih putnika u 21. stoljeću.



Vizualizacija kolodvorske zgrade Osijek

POTPISAN KOLEKTIVNI UGOVOR

PIŠU: Korporativne komunikacije HŽI
FOTO: HŽI

Krajem ožujka 2021. završeni su kolektivni pregovori između HŽ Infrastrukture d.o.o. s jedne strane i triju reprezentativna sindikata, Sindikata prometnika vlakova Hrvatske, Sindikata infrastrukture HŽ i Sindikata željezničara Hrvatske, s druge strane.

Iako se u jednome trenutku činilo kako dogovora neće biti, a sindikati su najavili i štrajk, dogovor je postignut na obostrano

zadovoljstvo te je 24. ožujka potpisan novi Kolektivni ugovor. Najviše mogu biti zadovoljni radnici HŽ Infrastrukture kojima su ovim gospodarski izazovnim vremenima povećana prava. Dakle, u novi Kolektivni ugovor s trajanjem od 1. travnja 2021. do 30. lipnja 2022. (15 mjeseci), uz produljenu primjenu od šest mjeseci, ugradit će se sljedeća materijalna prava:

- odmah (od 1. travnja 2021.) primjenjuju se sljedeća prava:

- uskrsnica u iznosu od 500,00 kn
- regres u iznosu od 1300,00 kn
- božićnica u iznosu od 1200,00 kn
- neoporezivi dodatak na plaću u iznosu od 416,00 kn (mjesečno)
- od 1. siječnja 2022. primjenjivat će se i pravo na dodatak za topli obrok u iznosu od 1,30 kn po efektivnom satu rada.

Ostale odredbe Kolektivnog ugovora ostaju nepromijenjene.



Slijeva nadesno: Zoran Maršić (SŽH), Ivan Kršić (HŽI), Slavko Proleta (SIHŽ), Mario Grbešić (SPVH)

IZGRADNJOM BOČNIH PERONA PUTNICIMA OLAKŠAN PRISTUP

PIŠE: Ivan Kartelo
FOTO: Boris Tisanić



U prošlom broju »Željezničara« pisali smo o radovima na projektu elektrifikacije i modernizacije pruge Zaprtešć – Zabok, koji su s 85 posto sredstava sufinancirani iz Kohezijskog fonda. Nije novost da se radovi izvode prema planu pa se tako svako malo na toj dionici bilježe pomaci koji stvaraju novu vizuru europske i moderne željezničke infrastrukture.

Tako je 19. ožujka 2021. u kolodvoru Za-

bok povjerenstvo naručitelja HŽ Infrastrukture d.o.o. održalo interni tehnički pregled kolosijeka 1.a, 1.b i 1.c, skretnica br. 14 i 20 te bočnih perona uz prvi kolosijek kako bi dio građevine počeo upotrebljavati te kako bi se uspostavio željeznički promet. Pregledani su radovi izvedeni na građevinskom i elektroenergetskom infrastrukturnom podsustavu uz 1. kolosijek jer pri internome tehničkom pregledu 31. listopada 2019. navedeni kolosijek nije bio sagrađen, odnosno nisu bili

sagrađeni bočni peroni i pristup bočnim peronima kako bi putnici na siguran način mogli pristupati vlakovima. Sada je napravljeno i to.

Uz radove na ugradnji i uređenju samoga kolosijeka sagrađena su dva bočna perona s rampama za pristup osobama smanjene pokretljivosti, nove nadstrešnice te zaštitne ograde i rukohvati. Također su izvedeni radovi na uređenju platoa oko postojeće kolodvorske zgrade i pristupa bočnim peronima.



SVAKODNEVNO VIDLJIV NAPREDAK RADOVA NA PRUZI VINKOVCI – VUKOVAR

PIŠU: Marko Žganec, Ivan Kartelo
FOTO: Projektni tim HŽI-a



Iako utjecaj pandemije koronavirusa nije zaobišao ni projekt modernizacije, obnove i elektrifikacije pruge Vinkovci – Vukovar, koji je s 85 posto prihvatljivih troškova sufinanciran iz Kohezijskog fonda, značajnijih kašnjenja za sada nije bilo. Pojedine aktivnosti kao što je preuzimanje pojedinih materijala i sklopova moraju se prilagođavati trenutačnoj situaciji, ali za sada se provode pravodobno.

U proteklih nekoliko mjeseci završena je gradnja triju novih propusta, a očekuje se da će u prvoj polovini 2021. vlakovi početi voziti preko novoga mosta Bobotski kanal. Počelo se s polaganjem kolosijeka na novome dijelu trase i u kolodvorima. U kolodvoru Vukovar-Borovo Naselje polažu se 4., 5. i 6. kolosijek, a položene su skretnice broj 2, 5, 7, 8, 9 i 10, dok su u kolodvoru Vukovar položene skretnice broj 2, 3, 4 i 5. Od većih radova na području kolodvora Vukovar pri kraju je uklanjanje skeletnoga objekta čiji su temelji bili u koliziji s radovima predviđenima na sedmome kolosijeku, a što je utvrđeno na početku radova u kolodvoru. Tijekom radova izvođač je naišao na još nekoliko nepredviđenih situacija, osobito na novome dijelu trase. Pritom se ističu podzemni temelji te naslage pijeska i ugljena koje je trebalo ukloniti da bi se nastavilo s radovima. Također treba premjestiti pjeskovod. Najviše nepredviđenih aktivnosti bit će potrebno u zoni Vupik, gdje je izvođač naišao na skup podzemnih prostorija i potporni zid znatne duljine te na plinovod koji treba izmjestiti.

Upravo zbog tih nepredviđenih okolnosti i povezanosti potrebnih radova u toj zoni treba omogućiti relativno dug zatvor pruge. Poduzete su potrebne aktivnosti pa se zatvaranje pruge očekuje početkom travnja 2021. Taj zatvor pruge bit će iskorišten za veće radove na više lokacija, što će rezultirati manjim ometanjem prometa u nastavku radova. Zbog toga ali i zbog radova na otvorenoj pruzi koji će uslijediti



Polaganje kolosijeka u kolodvoru Vukovar-Borovo naselje

nakon spomenutoga zatvora pruge izvođač je ojačao svoje resurse dopremanjem odgovarajuće pružne mehanizacije. Izvođenju radova na trasi kolosijeka prethodi odobrenje izvedbenih projekata, koje uz inženjera pregledavaju i nadležni čla-

novi projektne tima. Do sada je pregledano više od stotinu knjiga izvedbenih projekata za sva tri željeznička infrastrukturna podsustava. Treba istaknuti to da se prilikom izrade projektne dokumentacije vodi računa o primjeni odgovarajućih mje-



Istovar tračnica



Radovi na izgradnji kolosiječne konstrukcije



Zgrada postrojenja za sekcioniranje Vinkovci

ra vidljivosti, jednako kao i na samom gradilištu.

Također, prije radova ili istodobno s pojedinim radovima radi se na premještanju postojećih instalacija HŽ Infrastrukture i drugih korisnika.

U veljači 2021. na mjestu željezničko-cestovnog prijelaza počeli su radovi na izgradnji pješačko-biciklističkog pothodnika u stajalištu Nuštar. Trenutačno su u tijeku radovi na iskopu do pune dubine, no tom prigodom naišlo se na podzemne vode koje će trebati redovito crpiti.

Osim kolosiječnih radova treba istaknuti dobar napredak radova na zgradi postrojenja za sekcioniranje u Vinkovcima i na zgradi za smještaj elektroničkih signalno-sigurnosnih uređaja u Đergaju.

Materijali stižu planiranom dinamikom pa su istovarene sve tračnice za potrebe projekta, isporučen je i znatan dio skretnica, a na prethodno uređene deponije u Bršadinu i Đergaju stižu i ostali materijali.

U siječnju ove godine predstavnici Središnje agencije za financiranje i ugovaranje (SAFU) kao Posredničkog tijela 2 na licu mjesta obavili su odgovarajuće administrativne, računovodstvene i terenske kontrole, o čemu je HŽ Infrastrukturi kao korisniku bespovratnih sredstava dostavljen pripadajući izvještaj. Na zadovoljstvo svih sudionika zaključci izvještaja pokazuju to da prilikom provjere nisu utvrđene nepravilnosti u provedbi projekta.



Nuštar II., provizorij



Nuštar I., propust



Izgradnja pothodnika u kolodvoru Vukovar-Borovo naselje

INTENZIVNI RADOVI NA OBNOVI PRUGE IZMEĐU ZAPREŠIĆA I PODSUSEDA

PIŠE: Ružica Stanić
FOTO: Ivan Zovkić



Radovi na ugradnji zaštitnog sloja na dionici Zaprešić - Podsused Tvornica

Nakon što su radovi na pružnoj dionici između Zaprešića i Savskog Marofa uspješno završeni, obnova pruge Savski Marof (uključivo) – Zagreb Zapadni kolodvor (isključivo) nastavljena je na dionici Zaprešić – Podsused Tvornica.

Trenutačno se na toj dionici izvode radovi na ugradnji zaštitnog sloja pružnim postrojenjem i izrađuju se temelji stupova kontaktne mreže. Izvode se i radovi na proputima te izmještanju pružnih kabela. U kolodvoru Zaprešić radi se antikorozivna

zaštita portala kontaktne mreže. Obnavlja se i stajalište Podsused, u kojem se uklanjaju stari peroni i uređene površine, a u kojem će u sklopu ovoga projekta biti izgrađena i nadstrešnice. Zbog intenzivnih radova između Podsuseda i Zaprešića 1. ožujka 2021. uvedena je posebna regulacija željezničkog prometa.

Obnova pruge do rujna će se izvoditi između Zaprešića i Podsuseda, a potom će se »preseliti« na treću poddionicu, između Podsuseda i Zapadnog kolodvora te u kolodvore.

U kolodvoru Savski Marof još se izvode manji radovi. Oko kolodvorske zgrade popločuju se okoliš i rampe. Mijenjaju se skretnice i elektropostavne sprave na skretnicama. Uz prvi kolosijek gradi se uređena površina.

HŽ Infrastruktura u obnovu 17,8 km duge dionice Savski Marof – Zagreb Zapadni kolodvor ulaže ukupno 370 milijuna kuna, od čega se veći dio financira iz kredita Svjetske banke za obnovu i razvoj. Radovi su započeli u svibnju prošle godine, a izvodi ih tvrtka Swietelsky. Na cijeloj dio-



Radovi uz most Krapina



Asfaltiranje ŽCP-a u stajalištu Brdovec



Kolodvorska zgrada Savski Marof



Stajalište Zaprešić-Savska

nici izvest će se radovi na pružnom gornjem i donjem ustroju, obnova sustava kontaktne mreže i zamjena dotrajalih dijelova signalno-sigurnosnog i prometno-upravljačkog infrastrukturnog podsustava. Po završetku obnove vlakovi će cijelom dionicom prometovati brzinom od 120 km/h.

Radovi na obnovi pruge Savski Marof – Zagreb Zapadni kolodvor teku predviđenom dinamikom. Na dionici od Zaprešića do Savskog Marofa već je uspostavljena brzina prometovanja vlakova od 120 km/h, a obnovljena željeznička stajališta Za-

prešić-Savska i Brdovec puštena su u funkciju. Dakako, svjesni smo poteškoća s kojima se putnici susreću zbog posebne regulacije prometa, no molimo ih za razumijevanje s obzirom na to da će se obnovom pruge podići razina sigurnosti, omogućiti veća brzina vlakova i veća nosivost pruge, što znači da će gradsko-prigradski prijevoz putnicima postati kvalitetniji i privlačniji. – rekao je voditelj projekta Ivan Zovkić.

Planirani je završetak cjelokupne obnove pruge Savski Marof – Zagreb Zapadni kolodvor na ljeto sljedeće godine.



Radovi u stajalištu Podsused

SANIRANJE OŠTEĆENJA NA PODRUČJU GRADA SISKA

PIŠE: Ivan Kartelo
FOTO: Željko Rakarić, HŽI



Izrada privremenog pješačkog prijelaza

Razorni potres koji je krajem prošle godine zadesio Petrinju te šire područje Banovine znatno je ošteti kolodvorsku zgradu u Sisku, no zabilježena su i druga oštećenja željezničke infrastrukture na širem sisačkome području. Stoga su se tijekom veljače i ožujka izvodili radovi sanacije oštećenja.

U kolodvoru Sisak potresom urušeni zabatni zid zgrade sa sjeverne strane pješačkog prijelaza ošteti je mimoilaznu ogradu te je urušeni materijal onemogućio korištenje prijelaza. Također, zbog stanja oštećenih zgrada sa sjeverne i južne strane koje prijete daljnjim urušavanjem (uslijed naknadnih potresa, vjetrovnog opterećenja itd.) postojeći, inače vrlo frekventan,

pješački prijelaz postao je opasan za korištenje te su radi osiguranja sigurnosti pješačka zaposlenici Nadzornog središta Zagreb predložili da se prijelaz privremeno izmjesti oko 25 metara zapadnije. Za taj zahvat ishođena je suglasnost Agencije za sigurnost željezničkog prometa. Radove izmještanja prijelaza izvodili su tvrtka Pružne građevine te djelatnici HŽ Infrastrukture, Područne radne jedinice za održavanje građevinskog infrastrukturnog podsustava Centar, Logistika održavanja Zagreb Zapadni kolodvor. Izvedeni su radovi izrade i montaže mimoilaznih ograda, ugradnje betonskih rubnjaka kao i ugradnje sintetičkog popođenja prijelaza, a postaviti će se i zaštitna ograda s južne strane te se asfaltiraju prilazne staze kao i

dijelovi prijelaza između kolosijeka. Radi osiguranja trokuta preglednosti potrebno je ukloniti pojedine objekte, što je djelomično i učinjeno.

Pružne građevine izvode i sanaciju oštećenja nastalih zbog potresa na podvožnjaku »Kukuljevićeva«, nedaleko od samog kolodvorskog područja. Naime, u potresu



Izrada zaštitne mimoilazne ograde



Podvožnjak »Kukuljevićeva«

su bili oštećeni ležajni »kvaderi« te ležajna greda upornjaka U2. Za potrebe hitnih sanacijskih radova IGH je izradio izvedbeni projekt te su radovi izvedeni tijekom veljače. Projektom sanacije obuhvaćeni su i radovi redovitog održavanja: obnova anti-korozivne zaštite čeličnih stupova i ograde podvožnjaka kao i sanacija odvodnje ploče na spoju slivnika i vertikale odvoda. Na fotografijama je zabilježeno čišćenje korozije sa stupova pjeskarenjem, za što je bilo potrebno zatvoriti gradsku prometnicu. Postavljene su radna skela i zaštitna pregrada koja sprječava raspršivanje pijeska. Ograda podvožnjaka čistila se ručno, a nakon čišćenja nanosio se zaštitni temeljni epoksidni te završni poliuretanski premaz.



Čišćenje korozije i premazivanje



Izrada zaštitne mimoilazne ograde s južne strane

PRUŽNE GRAĐEVINE IZVODE RADOVE U KOLODVORU SUNJA

PIŠE: Boris Šimundić
FOTO: Toma Bačić



Polaganje betonskih pragova u ležište pružnog pravca

U skladu s višegodišnjim investicijskim ugovorom između HŽ Infrastrukture i Pružnih građevina, tvrtke kćeri HŽ Infrastrukture, od 2018. do 2021. Pružne građevine završavaju predviđene projekte na dijelu pruge koja povezuje Zagreb i Novsku.

Važnost pružne dionice koja povezuje Sisač s ostalim dijelovima Hrvatske oduvijek je bila velika, no još je veća zbog revitalizacije pružne relacije od Dugog Sela do Novske. Da bi ti radovi mogli početi u skorijoj budućnosti, neophodno je urediti i osposobiti za kvalitetan tijek prometa upravo prugu od Siska do Novske.

Trenutačno u kolodvoru Sunja traju radovi na zamjeni kolosiječne rešetke 3. i 4. kolo-

sijeka.

Razgovarali smo s inženjerom gradilišta Vedranom Špoljarevićem iz Poslovnog područja Remont pruga, sastavnice Pružnih građevina, koji nam je detaljnije pojasnio o kakvim je radovima riječ:

Obiman je to posao. Treći kolosijek dug je 760 m, a četvrti 735 m. Izvodi se rešetanje tucanika. To je strojni postupak kojim se ispod kolosiječne rešetke rešetalom uklanja tucanik, koji se poslije deponira u kolodvoru Sunja. Nakon što stari tucanik bude uklonjen, na red će doći demontaža tračnica i pragova i naposljetku zamjena novim materijalom, novim tucanikom i novim betonskim pragovima i tračnicama. Nakon što kolosiječna rešetka bude zamijenjena, prugu će trebati dovesti u

niveletu radi sigurnog tijeka prometa. Tračnice koje se ugrađuju na nove betonske pragove duge su 180 m (dugi tračnički trak). Pružne građevine tračnice spajaju u dugi trak u svojoj radionici u Zaprešiću. Riječ je o specijalnome stroju za elektrozavarivanje koji uz pomoć inducirane struje zagrijava i kontrolirano spaja tračnice na tu duljinu. Na mjesto ugradnje prevoze se specijalnom kompozicijom koja tračnice može prevesti do potrebne lokacije. To smo napravili i ovaj put. Na spomenutim kolosijecima ugrađen je potpuno nov materijal. Oba su kolosijeka prolazna. Četvrti kolosijek povezuje Sunju s Majurom i Volinjom, a treći kolosijek Zagreb sa Sunjom i Novskom. Kraj radova bit će obilježen završetkom novoga pješačkog prijelaza koji će biti popođen sintetikom i gumom.



Istovar novih betonskih pragova u kolodvoru Sunja



RADOVI U KOLODVORU OGULIN U ZAVRŠNOJ FAZI

PIŠE: Toma Bačić
FOTO: Toma Bačić

Kolodvore Ogulin, Oštarije i Josipdol posjetio sam u četvrtak 18. ožujka. U Ogulinu razgovarao sam sa šefom kolodvora Vedrankom Brozovićem.

Kolodvor Ogulin nalazi se na riječkoj pruzi, 109 kilometara jugozapadno od zagrebačkoga Glavnog kolodvora. Šest kilometara istočno od kolodvora Ogulin nalaze se Oštarije, a šest i pol kilometara zapadno Ogulinski Hreljin. U kolodvoru Ogulin dopušteno je ranžiranje vlakova i u njemu se nalaze postrojenja za snabdijevanje putničkih vlakova vodom i objekt za opskrbu gorivom. Maksimalna brzina kretanja vlakova kroz ogulinski kolodvor je 20 km/h, iz smjera Oštarija 140 km/h, a iz smjera Ogulinskog Hreljina 80 km/h. U Ogulinu nalaze se PRJ za održavanje građevinskog infrastrukturnog podsustava Zapad, Nadzorno središte Ogulin te PRJ za održavanje SS i TK sustava, EEP i KM Zapad. Također, kolodvor Ogulin jest odvojni kolodvor za ličku prugu, a 10,484 km jugoistočno nalazi se kolodvor Josipdol. Maksimalna brzina od Ogulina do Josipdola je 80 km/h. Maksimalna korisna duljina kolosijeka u Ogulinu je 664 m odnosno 673 metra, ovisno o smjeru.

Nakon što je u kolodvoru Ogulin obnovljeno pet kolosijeka za prijam i otpremu teretnih vlakova, Pružne građevine rekonstruirale su prva tri kolosijeka s peronima namijenjenima za putnički prijevoz. U skladu s time kolodvor danas ima osam rekonstruiranih kolosijeka na kojima su ugrađeni betonski i drveni pragovi. Trenutačno se zamjenjuje posljednjih osam od ukupno 23 skretnice, što bi trebalo biti gotovo u prvoj polovini travnja. Tijekom rekonstrukcije kolodvora produljen je prvi peron. Prema riječima Vedranka Brozovića, dana 10. travnja 2021. trebao bi početi završni ciklus zamjene skretnica na strani B kolodvora i u nekoliko radnih dana završiti remont kolosijeka, skretnica i izgradnja novih perona. Time bi trebali biti završeni glavni radovi u kolodvoru, no nastavlja se



Vedranko Brozović

ugradnja skretničkih grijača i završni radovi na uređenju površina. Sve to trebalo bi završiti do jeseni ove godine.

Šef kolodvora rekao je da se teretni prijevoz u kolodvoru Ogulin temelji na dolasku, odlasku, djelomičnoj preradi i prolasku kroz kolodvor:

U kolodvor na dan stiže pet vlakova za djelomičnu preradu i pet vlakova koji imaju bavljenje zbog izmjene vuče. Nakon prerade iz kolodvora prema Zagrebu odlaze dva brza teretna vlaka i jedan izravni vlak, što je u prosjeku oko 70 vagona. Prema Rijeci odlazi jedan brzi teretni vlak s oko 25 vagona, a prema Splitu jedan brzi teretni vlak s oko 25 vagona. Nakon izmjene vuče vožnju nastavlja osam teretnih vlakova koji voze na relaciji Zagreb – Split i obratno. Kroz kolodvor Ogulin u 24 sata prođe oko 20 teretnih vlakova. Svakako treba spomenuti i kolodvor Oštarije, čija je zadaća potpuna i djelomična prerada vlakova za teretnog prijevoznika Rail & Sea (R&S). Prijevoznik prevozi kalcit u tekućem stanju iz kolodvora Gospić prema gra-

ničnim kolodvorima Dobova (Slovenija) i Gyékényes (Mađarska) te prazne vagone u suprotnome smjeru. U tim smjerovima kolodvor otprema do 10 vlakova na tjedan.

U putničkome je prijevozu stanje sljedeće:

Po voznome redu u putničkome prijevozu u kolodvor Ogulin stiže sedam vlakova kod kojih se zbog sustava vuče obavlja zamjena lokomotiva. Vožnju u kolodvoru završava 16 vlakova, a vožnju iz kolodvora počinje 14 vlakova. Zadaća kolodvora Ogulin, koja se temelji na obvezi provedbe planiranoga voznog reda, zamjena je sustava vuče kod svih brzih vlakova koji voze na relaciji Zagreb – Split – Zagreb. Uz to, ovdje se obavljaju radnje vezane uz raspuštanje vlakova zbog čišćenja i garžiranja garnitura te ostale radnje potrebne za pokretanje vlakova. Nažalost, činjenica je da je opseg putničkoga prijevoza iz kolodvora Ogulin iz niza razloga smanjen u odnosu na neka bolja vremena. Uzroci su razni: od stalnih remonta pruga preko ukidanja vlakova do neprilagođenih voz-



Mladen Stipetić i Goran Crnković

nih redova za potrebe prijevoza putnika. Prijevoz vlakovima lokalno koriste učenici prema Zagrebu i Rijeci, nešto putnika putuje rano ujutro, no u ostalim vremenima putnika je vrlo malo. Pandemija koronavirusa nije bitno utjecala na broj prevezenih putnika, osim u periodu u kojemu učenici nisu pohađali nastavu u školama. – rekao je Brozović.

Na kraju razgovora Brozović je rekao i nekoliko riječi o svojem profesionalnom životnom putu na željeznici:

Svoj put na željeznici počeo sam 1. listopada 1980. na poslovima održavanja željezničkih vozila u Moravicama. Znanja koja sam tamo stekao pomogla su mi u rješavanju brojnih izvanrednih događaja na kojima sam radio. U prometnome sektoru zaposlio sam se kao pripravnik prometnika vlakova i poslije kao prometnik u kolodvoru Fužine. U Fužinama i u susjednome kolodvoru Drivenik radio sam dvije godine, a potom sam prešao u kolodvor Škrlevo, koji je jedan od najzahtjevnijih

kolodvora u tehnološko-prometnome radu. Dana 1. studenoga 1988. prešao sam u kolodvor Rijeka na poslove prometnika vlakova. Na početku Domovinskoga rata kao dragovoljac priključio sam se odredima narodne zaštite i prešao u 143. ogulinsku brigadu. U obrani suvereniteta Republike Hrvatske kao zapovjednik i časnik HV-a obnašao sam specijalne i visoke vojne zadaće. Posebno sam ponosan na sudjelovanje u »Olujki«, u kojoj sam sudjelovao kao operativni časnik inženjerije i koordinator u stožeru 99. brigade. Po završetku Domovinskoga rata završio sam zapovjednu časničku školu na vojnome učilištu. Iako sam trebao nastaviti raditi u Ministarstvu obrane RH, ljubav prema željeznici prevladala je i 1996. nastavio sam raditi u prometnoj sekciji Rijeka na poslovima dispečera, pomoćnika šefa kolodvora Rijeka i instruktora prome-

ta. Godine 1998. postao sam šef kolodvora Moravice, a dana 1. ožujka 2001. prešao sam u kolodvor Ogulin kao šef kolodvora. Zahvalan sam dragome Bogu na tome što je željeznica pomogla u odgoju moje troje djece i pridonijela mojemu braku. U svojem radnome vijeku imao uspona i padova, lijepih i, nažalost, ne tako lijepih trenutaka, no to je sastavni dio života koji trebamo prihvatiti. Ja sam za hrvatske željeznice dao puno, često i više no što sam trebao. Nastojao sam biti pravedan i korektan prema svojem radnicima i na kraju će oni, moji prijatelji i kolege s kojima sam proživio radni vijek, suditi o meni na putu u skorbu mirovinu.

Nakon Ogulina obišao sam kolodvor Oštarije, gdje se kolosijek koji vodi prema nekadašnjoj vojarni preuređuje u izvlačni kolosijek.



Kolodvor Ogulin

NOĆ S POSADOM NA PODBIJAČICI

PIŠE: Boris Šimundić
FOTO: Boris Šimundić

Tijekom jedne noći obišli smo podbijačicu u željezničkome kolodvoru Dugo Selo i posadu koja se spremala raditi na dijelovima trase željezničke pruge od Dugog Sela do Sesveta.

Tu kasnu večer rezervirali smo za razgovor s posadom podbijačice i obilazak trase, a zadaća posade bila je da uz pomoć stroja dovede parametre pojedinih dijelova kolosijeka prema Sesvetama u potrebno izravnanje.

Dugo Selo udaljeno je oko 23 km od Zagreba. Posada nas je čekala jer su polazili oko pola sata nakon ponoći, odnosno u trenutku kada je dan signal da je kolosijek slobodan za uključivanje u promet. Sve je bilo u pripravnosti. Došli smo do stroja mase gotovo stotinjak tona i počeli razgovarati s brigadirom teške pružne mehanizacije, strojovođom Jurom Vidakom. Jure nam je objasnio što će se događati te noći. Imali smo dovoljno vremena za razgovor i za poneku fotografiju šefa i njegove posade. Nakon što je obišla i provjerila stroj, posada je pokrenula motor, a snažni agregati počeli su tresti okolno tlo. Bio je to pomalo nelagodan osjećaj s obzirom na razdoblje u kojemu se Zagreb tresao od potresa. Kako i ne bi pored 30 metara čelika i uređaja koji su bili pokrenuti.

— Nije to ništa. Vidjet ćete kada se stroj pokrene i počne raditi. — rekao nam je brigadir Vidak.

Tijekom pripreme za pisanje članka pomagao nam je Filip Šimić, šef strojnog održavanja pruga u RJ-u Održavanje pruga. Svi nalozi za izlazak specijalnih strojeva iz segmenta PP-a Održavanje idu upravo preko njegova ureda. Spominjući svoj radni put od šefa gradilišta do danas, Šimić je rekao to da je danas situacija složenija:

— Nekada, dok sam ja bio šef radilišta, mogućnost koordinacije bila je puno veća



Brigadir Jure Vidak ujedno je strojovođa na podbijačici

ne- go danas. Radilišta su radila za jedno nad- zorno središte jedan do dva mjeseca, od- nosno dok u cijelosti ne odradi strojno odr- žavanje za tu godinu. Danas zbog finan- cijske ograničenosti nadzorna središta češ- će rade interventno strojno

održavanje ne- go ono redovito.

Nastavili smo razgovor s Jurom Vidakom, brigadirom teške pružne mehanizacije:

— Dužim stroj i koordiniram poslove veza-



Brigadir i strojovođa Jure Vidak te rukovatelj strojem Mario Duh za kontrolnim pultom podbijačice

ne uz građevinski i strojarski dio, i to s cjelokupnom posadom. Ovdje sve mora odgovarati potrebama posla i cjelokupna posada funkcionira kao jedan jer pogrešaka ne smije biti. Podbijačica 09-3X jest specijalan stroj koji regulira kolosijeke po uzdužnoj i poprečnoj niveleti u tolerancijama od jednoga milimetra te je najprecizniji stroj u portfelju Pružnih građevina. Njegova je osnovna zadaća dizanje i ručkanje kolosijeka.

Alen Galić upravlja hidraulikom i elektronikom te zračnim sustavima ugrađenima na podbijačici. Rekao nam je to da se kvarovi događaju vrlo rijetko, a ako se i dogode, manje kvarove može otkloniti u suradnji s drugim članovima posade, ne produljujući znatno rok predviđen za rad stroja na pruži.

Stipe Rašić jest voditelj strojnoga reguliranja, a s Ivanom Cesarcom radi na unosu parametara u ALC računalo po kojemu stroj automatski obavlja predviđene radnje.

Mario Duh jest rukovatelj strojem, i to mehaničkim i hidrauličkim sustavima. Rekao nam je to da je lakše raditi po danu, jer noćni rad i upravljanje strojem brže iscrpljuju čovjeka, a strojem se isključivo upravlja preko nadzornih monitora i drugih kontrolnih uređaja u zatvorenome prostoru.

Ivica Cesarec jest građevinski tehničar koji brine o građevinskome dijelu posla. Odgovaran je za stanje kolosijeka nakon strojne regulacije.

Radim već 30 godina. I prije sam radio poslove remonta. Zadnje dvije i pol godine radim na strojnomo reguliranju kolosijeka.

Stroj ima dvije kabine opremljene raznim instrumentima koji upućuju na trenutačno stanje svih radnih dijelova, ali i na parametre kolosijeka koji se podbija.

Jure Vidak nam je u nastavku razgovora rekao to da je kabina 1 namijenjena za unos i praćenje podataka preko računalnoga sustava. Posao odrađuju građevinski tehničari i oslanjaju se na podatke iz projektne dokumentacije i snimki dobivenih preko mjernoga vlaka.

Opisani izlazak na pružnu dionicu od Dugog Sela prema Sesvetama bio je definiran potrebnim korekcijama na kolosijeku koje su utvrđene prethodnim snimanjima.



Posada podbijačice (slijeva nadesno): Ivica Cesarec, Jure Vidak, Alen Galić, Stipe Rašić i Mario Duh



Stipe Rašić i Ivica Cesarec, građevinski tehničari, unose potrebne parametre u računalni sustav

Posada podbijačice je prije izlaska stroja na prugu unijela potrebne podatke u računalni sustav te su sve pripremljene radnje izvedene na vrijeme.

Očekujemo da ćemo noćas raditi na tri kilometra pruge koju treba nivelirati, a do Sesveta nešto je više od deset kilometara. Niveliraju se određene kolosiječne zone i tamo se stroj kreće brzinom oko 1,6 km/h, naravno bez zaustavljanja. Dio pruge koju podbijamo predviđen je za promet do 140 km/h pa su i tolerancije podbijanja zasnovane na osnovnome projektu. Noćas radimo na relativnoj bazi. S obzirom na to da je riječ o manjim zahvatima na kvalitetno sagrađenoj pruži, podbijanje je moguće izvesti na 1500 ili 1600 metara na sat.

Prednost podbijačice 09 – 3X jest velika preciznost. Stroj podbija tucanik frekvencijom od 35 Hz, čime se postiže očuvanje granulacije tucanika i uz jednoliki hidraulični tlak tucanik se odgovarajuće podbija pod pružne pragove.

S obzirom na to da ovako velikim mehaničkim sustavima upravlja hidraulika i, naravno, drugi sustavi, rezervoar s hidrauličnim uljem sadržava 2400 litara hidrauličnog ulja zagrijanoga na 50 °C. – rekao je Vidak.

Te noći lijevi kolosijek željezničke pruge između Dugog Sela i Borongaja bio je zatvoren od 0.30 do 3.30 sati, kada se posada podbijačice morala vratiti na isto mjestu s kojeg je krenula iz Dugog Sela.

POZITIVNI TRENDOWI U TERETNOME ŽELJEZNIČKOM PRIJEVOZU

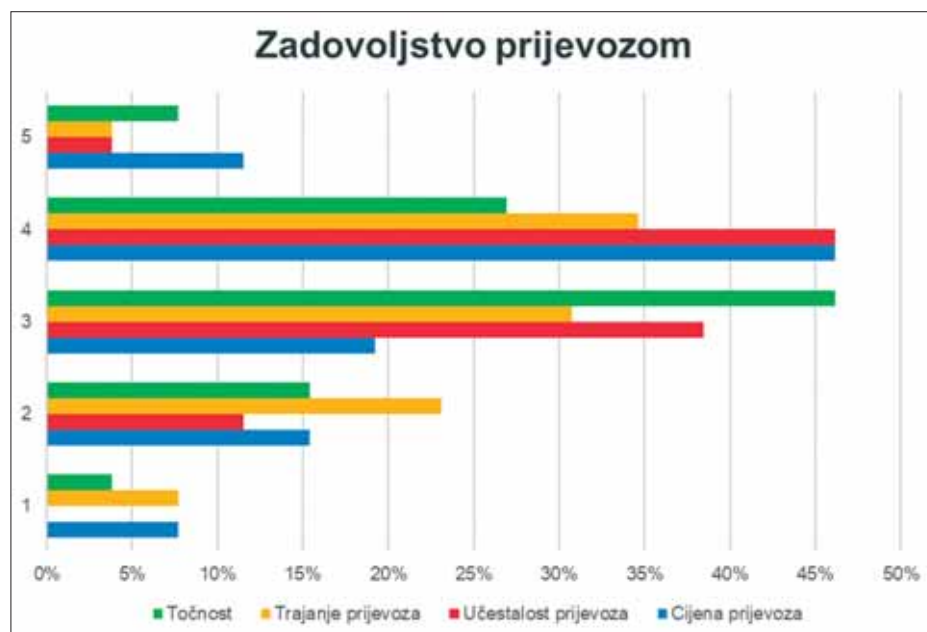
PIŠE: Ivica Škrtić (HAKOM)
ILUSTRACIJE: HAKOM

U skladu sa Zakonom o regulaciji tržišta željezničkih usluga i zaštiti prava putnika u željezničkom prijevozu Hrvatska regulatorna agencija za mrežne djelatnosti (HAKOM) provela je redovito savjetovanje s predstavnicima korisnika usluga željezničkoga teretnog i putničkog prijevoza. Anketiranje je trajalo dva mjeseca (mjesec studeni i prosinac 2020.). Odazvalo se 1635 putnika i 26 korisnika željezničkoga teretnog prijevoza. Korisnici usluga ocjenjivali su kvalitetu usluge prijevoza te uslužnost prijevoznika, operatora uslužnih objekata i upravitelja infrastrukture. Također, zbog pojave virusa SARS – CoV-2 u Republici Hrvatskoj anketni upitnik prilagođen je novonastaloj situaciji te su neka pitanja formirana za procjenu njegova utjecaja na provedbu usluge željezničkoga teretnog i putničkog prijevoza.

Nakon liberalizacije tržišta željezničkoga teretnog prijevoza u Republici Hrvatskoj, na kraju 2020. poslovalo je 11 prijevoznika, od kojih je 10 bilo aktivno. Što se tiče željezničkoga putničkog prijevoza, u Republici Hrvatskoj djeluje samo jedan željeznički prijevoznik.

U ovom izdanju »Željezničara« donosimo rezultate istraživanja vezane uz teretni prijevoz. Izdvojili smo rezultate ankete na pitanja koja su nam se činila najzanimljivija. Na primjer, najveći broj anketiranih tvrtki, odnosno njih 38 posto, željeznički teretni prijevoz koristi svaki dan, 23 posto nekoliko puta na mjesec, 19 posto nekoliko puta na tjedan, 12 posto jedanput na tjedan te osam posto nekoliko puta na godinu.

Najveći broj tvrtki, njih 36 posto, kao razlog korištenja željezničkoga teretnog prijevoza naveo je povoljnu cijenu, s time da su neke istodobno navele i više različitih razloga. Sedamnaest posto tvrtki kao razlog je naveo dostupnost prijevoza, 15 po-



Zadovoljstvo prijevozom

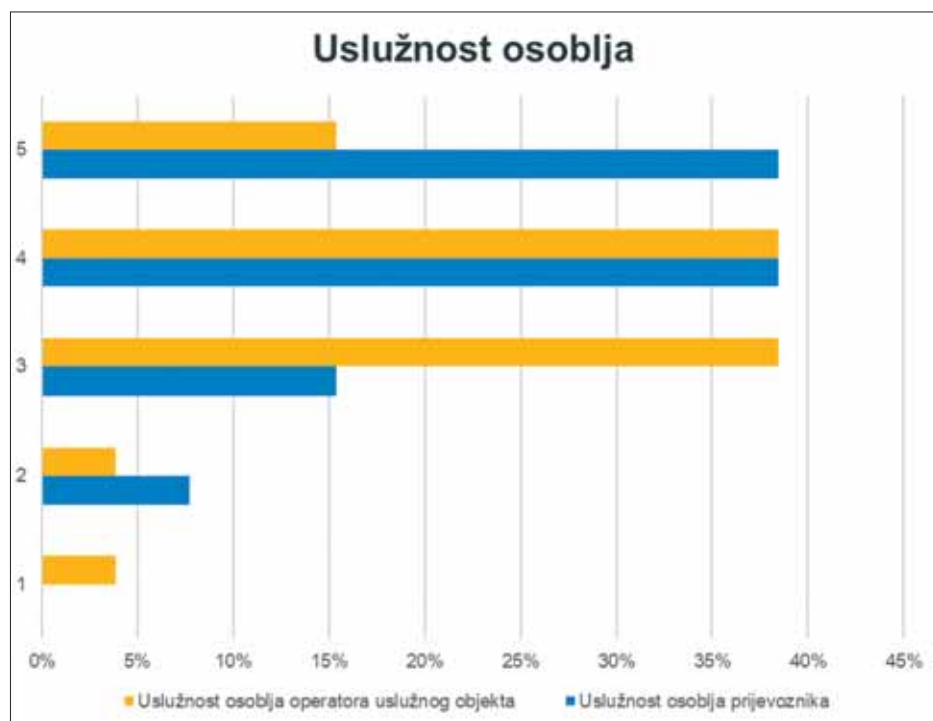
sto učestalost usluge, 13 posto pouzdanost, šest posto brzinu prijevoza, a 13 posto ih ima ostale razloge za korištenje željezničkoga teretnog prijevoza.

Čak 58 posto korisnika prijevoza navelo je to kako je cijena željezničkoga teretnog prijevoza u odnosu na druge vrste prijevoza niža, dok 11 posto njih smatra da je viša. To da je cijena željezničkoga teretnog prijevoza u odnosu na druge vrste prijevoza podjednaka smatra 31 posto korisnika prijevoza.

Zadovoljstvo korisnika uslugom željezničkoga teretnog prijevoza ocjenjivano je kroz kriterije točnosti, trajanja prijevoza, učestalosti prijevoza i cijene prijevoza. Svaki od tih kriterija korisnik je ocijenio ocjenom od 1 do 5 (1 – jako nezadovoljan, 2 – nezadovoljan, 3 – niti zadovoljan niti nezadovoljan, 4 – zadovoljan, 5 – jako zadovoljan). Na temelju tih ocjena 46 posto korisnika niti je zadovoljno niti nezadovoljno točnošću, 35 posto ih je zadovoljno ili jako zadovoljno točnošću, a 19 posto je ne-

zadovoljno ili jako nezadovoljno. Što se tiče trajanja prijevoza, 39 posto korisnika je zadovoljno ili jako zadovoljno, 31 posto niti je zadovoljan niti nezadovoljan, a isti je postotak i onih nezadovoljnih ili jako nezadovoljnih. Učestalošću prijevoza zadovoljno je ili jako zadovoljno 50 posto korisnika, 38 posto niti je zadovoljno niti nezadovoljno, a 12 posto ih je nezadovoljno, dok nitko nije jako nezadovoljan. Cijenom prijevoza zadovoljno je ili jako zadovoljno čak 58 posto korisnika, 23 posto ih je nezadovoljno ili jako nezadovoljno, a 19 posto niti zadovoljno niti nezadovoljno.

Fleksibilnost je ocjenjivana kroz kriterije fleksibilnosti operatora uslužnih objekata i fleksibilnosti prijevoznika. Fleksibilnošću operatora uslužnih objekata niti je zadovoljno niti nezadovoljno 62 posto korisnika, 27 posto ih je zadovoljno, a 12 posto ih je nezadovoljno ili jako nezadovoljno. Ni jedan korisnik nije jako zadovoljan. Fleksibilnost prijevoznika je čak 65 posto korisnika ocijenilo ocjenom zadovoljan ili jako zadovoljan, 23 posto korisnika niti je



Uslužnost osoblja

zadovoljno niti nezadovoljno, a 12 posto ih je nezadovoljno ili jako nezadovoljno.

Korisnici prijevoza su uslužnost osoblja ocjenjivali kroz uslužnost osoblja operatora uslužnoga objekta i uslužnost osoblja prijevoznika. Uslužnost osoblja operatora uslužnoga objekta je 54 posto korisnika ocijenilo ocjenom zadovoljan ili jako zadovoljan, 38 posto ocjenom niti zadovoljan niti nezadovoljan, a osam posto ocjenom nezadovoljan ili jako nezadovoljan. Uslužnost osoblja prijevoznika je visokih 77 posto korisnika ocijenilo ocjenom zadovoljan ili jako zadovoljan, dok 15 posto korisnika niti je zadovoljno niti nezadovoljno, a osam posto je nezadovoljno. Ni jedan korisnik nije dao ocjenu jako nezadovoljan.

Jedan od važnih pokazatelja zadovoljstva uslugom jest i dostupnost informacija. Dostupnost informacija korisnici prijevoza ocjenjivali su kao dostupnost informacija o cijenama prijevoza, o stanju u prometu, o otkazivanju prijevozne usluge, o promjenama na prijevoznome putu te o uslužnim objektima i uslugama u njima. Dostupnost informacija o cijenama prijevoza je 62 posto korisnika ocijenilo ocjenom zadovoljan ili jako zadovoljan, dok ih je 19 posto niti zadovoljno niti nezadovoljno, a 12 posto ih je nezadovoljno ili jako nezadovoljno.

no, a isti ih je postotak nezadovoljno ili jako nezadovoljno. Dostupnost informacija o stanju u prometu je 46 posto korisnika ocijenilo ocjenom zadovoljan ili jako zadovoljan, 38 posto ih je niti zadovoljno niti nezadovoljno, a 16 posto korisnika je nezadovoljno ili jako nezadovoljno. Dostupnošću informacija o otkazivanju prijevozne usluge zadovoljno je ili jako zadovoljno 46 posto korisnika, 38 posto ih je niti zadovoljno niti nezadovoljno, a 16 posto ih je nezadovoljno ili jako nezadovoljno. Dostupnost informacija o promjenama

na prijevoznom putu 54 posto korisnika ocijenilo je ocjenom zadovoljan ili jako zadovoljan, dok je 31 posto korisnika niti zadovoljan niti nezadovoljan, a 16 posto je nezadovoljno ili jako nezadovoljno. Dostupnost informacija o uslužnim objektima i uslugama u njima 42 posto korisnika ocijenilo je ocjenom zadovoljan ili jako zadovoljan, isti postotak ih je niti zadovoljno niti nezadovoljno, a 16 posto ih je nezadovoljno ili jako nezadovoljno.

Na pitanje o tome kako se po njima razvija željeznički teretni prijevoz, čak 50 posto korisnika smatra da se razvija u dobrome smjeru, ali presporo, dok 19 posto korisnika smatra da se razvija u dobrome smjeru. Ujedno 19 posto njih smatra da željeznički teretni prijevoz nazaduje, a 12 posto da stagnira.

Na pitanje jesu li u zadnjih godinu dana mijenjali željezničkog prijevoznika, po 50 posto korisnika dalo je potvrđan i negativan odgovor.

Na pitanje kako je koronakriza utjecala na njihovu potrebu za korištenjem željezničkoga teretnog prijevoza, čak 58 posto korisnika odgovorilo je da utjecaja nije bilo, ali ih je isto tako 38 posto odgovorilo kako je došlo do smanjenja potrebe za prijevozom. Kod samo četiri posto korisnika došlo je do povećanja potrebe za prijevozom.

Ni jedan korisnik zbog koronakrize nije prestao koristiti željeznički prijevoz niti je tek počeo koristiti željeznički prijevoz.



Kako se po Vama razvija željeznički teretni prijevoz?

TRIDESETA OBLJETNICA HRVATSKOG ŽELJEZNIČKOG MUZEJA

PIŠE: Janka Fučić
FOTO: HŽM

Uvođenjem željezničkoga prometa i izgradnjom željezničkih pruga u drugoj polovini 19. stoljeća počeli su se stvarati osnovni preduvjeti za razvoj i blagostanje nekoga kraja. Potom se pojavila želja i potreba za očuvanjem predmeta i sjećanja vezanih upravo uz željeznički promet.

Željeznički muzej Hrvatske (poslije Hrvatski željeznički muzej) osnovalo je na temelju Odluke Upravnog odbora 19. ožujka 1991. Hrvatsko željezničko poduzeće Zagreb, i to u sklopu Grupe za muzejsku djelatnost, koja je bila dio Službe za marketing. Predsjednik Uprave bio je prof. dr. Tomislav Mlinarić.

Želja za očuvanjem željezničke baštine i osnivanjem muzeja u sklopu Željezničkog transportnog poduzeća Zagreb spominjala se puno ranije, no to nije uspjelo čak ni Društvu kolekcionara ŽTP-a, koje je muzej željelo otvoriti tijekom 1987. i Univerzijade u Zagrebu. Ipak, nakon sveobuhvatnih priprema iz muzeološkoga, kulturološkoga i graditeljskoga aspekta, početkom 1991. osnovan je Željeznički muzej Hrvatske, koji je smješten u južnome dijelu kompleksa TŽV-a »Gredelj«. Snažni poticaj tomu dao je Inicijativni odbor koji su činili stručnjaci raznih struka poput kipara Emila Bohutinskog i arhitekta doc. dr. Mladen Bošnjaka, a predvodio ih je konzervator i muzeolog, također zaljubljenik u željeznicu, prof. dr. Antun Bauer.

Temeljni fondus pri osnivanju Muzeja bili su predmeti koje su prikupili aktivni i umirovljeni željezničari te parne lokomotive postavljene u željezničkim kolodvorima u Hrvatskoj. U Vukovarskoj ulici u Zagrebu postavljeni su muzejski kolosijeci te je uređen okoliš zgrade. Smatralo se da je taj smještaj na otvorenome privremen te da će barem dio vučne i vozne građe biti smješten u hale TŽV-a »Gredelj«, koje su bile sagrađene krajem 19. stoljeća, no mu-



Lokomotiva serije 125-052, najstarija lokomotiva u fundusu HŽM-a iz 1891.; Zagreb Glavni kolodvor

zejska vozila do danas nisu smještena u zatvoreni prostor.

Hrvatski željeznički muzej vodili su Ivan Matić (1991. – 2007.), Helena Bunijevac (2007. – 2012.) i Tamara Štefanac (2013. – 2019.), koji su svojom stručnošću i marom ostavili svoj pečat.

Danas je Hrvatski željeznički muzej dio HŽ Infrastrukture, Odjela za korporativne komunikacije pri Sektoru za podršku Upravi, komunikacije, sigurnost i zaštitu. Uvršten je u Registar muzeja Republike Hrvatske, koji vodi Muzejski dokumentacijski centar u Zagrebu. Zbirke prikupljene građe (Zbirka željezničkih vozila i dijelova, Zbirka voznih redova, Zbirka strojeva, aparata, alata i opreme, Zbirka tehničke dokumentacije, Zbirka odora, uredske opreme i pribora, Zbirka fotografija, Zbirka maketa i ostale) uvrštene su u Registar kulturnih dobara pri Ministarstvu kulture Republike Hrvatske te uživaju zaštitu i podliježu zakonski zadanim pravilima postupanja. Volumenom najveća jest Zbirka željeznič-

kih vozila i dijelova. Pohranjena je na muzejskim kolosijecima u Vukovarskoj ulici u Zagrebu i u depoima u Čakovcu, Novskoj i Sisku. Dio zbirke su i parne lokomotive (16 komada), koje su postavljene u željezničkim kolodvorima diljem Hrvatske, te kompozicija parne lokomotive s četiri vagona koja se nalazi u Kulturnom centru Mate Lovraka u Velikome Grđevcu. Kompozicija oklopnoga vlaka iz razdoblja Domovinskog rata nalazi se na kolosijeku željezničkoga kolodvora Split Predgrađe. Najveće zanimanje pobuđuju parne lokomotive, među kojima je najstarija ona iz 1891., sagrađena u tvornici MAVAG u Budimpešti, a najmlađa ona iz 1948., sagrađena u tvornici »Đuro Đaković« u Slavonskome Brodu.

U Muzeju su pohranjene zbirke sekundarne dokumentacije kao što su hemeroteka, odnosno zbirka novinskih objava na temu povijesti željeznice, fototeka i medijateka. Vinkovačka željeznička zbirka Hrvatskog željezničkog muzeja osnovana je 16. rujna 2011., sadržava 386 predmeta, a otvorio ju



Radionica »130 godina pruge Vinkovci – Gunja«, Janka Fučić u OŠ Ivana Lovretića, Otok, 2016.

je tadašnji predsjednik Uprave HŽ Infrastrukture Branimir Jerneić. Većim dijelom smještena je u prostoriji nekadašnje čekalonice 2. razreda u željezničkome kolodvoru u Vinkovcima. Izloženu građu prikupio je Klub željezničkih umirovljenika HŽ-a iz Vinkovaca i darovao Muzeju. Moguće ju je vidjeti i na digitalnoj platformi Topoteka. U cilju popularizacije željezničke baštine tijekom ljeta 1992. na relaciji Zagreb – Stubičke Toplice vozio je muzejsko-turistički vlak »Cug v Stubake«. Vlak su vukle parne lokomotive serije 22, sagrađene u mađarskoj tvornici MAVAG u Budimpešti. Budući da status toga vlaka nije bio detaljno definiran kao ni komercijalni uvjeti pojedinih vožnji, akcija više nije bila ponovljena. Od 1991. do 2021. održano je 45 izložaba, a pripremljeno je tridesetak većih i manjih publikacija. Većina publikacija vezana je uz razne izložbe ili obljetnice pruga ili kolodvora te uz promociju zaštite i revitalizacije željezničke industrijske baštine.

U cilju razvoja tehničke kulture i znanja mladih održan je niz edukativno-kreativnih radionica za učenike osnovnih i srednjih škola te za djecu vrtićke dobi. Dio njih bio je održan u muzejsko-galerijskome poštanskom vagonu, koji je na početku bio postavljen u Zagreb Glavnom kolodvoru, a poslije je premješten na muzejski kolosi-

jek u Vukovarskoj ulici.

Muzej sudjeluje na stručnim skupovima, okruglim stolovima i ostalim manifestacijama na temu zaštite kulturne baštine. Sudjeluje i u Noći muzeja, popularnoj manifestaciji Hrvatskoga muzejskog društva, te u međunarodnim muzejskim manifestacijama kao što su Međunarodni dan muzeja i Dani europske baštine. Natječe se za potporu Grada Zagreba i Ministarstva kulture za provedbu projekata prezentacije

građe na izložbama ili radionicama. Kroz projekt »Ruksak pun kulture« učenici udaljenijih škola u Hrvatskoj bili su kroz igru upućeni u osnovna znanja o željeznici. Javnost je najviše prepoznala Muzej kroz njegovo sudjelovanje u manifestaciji Turističke zajednice Grada Zagreba »Advent u Zagrebu« 2017. Tada je do izražaja došla i vrtna željeznica, koja je bila postavljena u suradnji s Hrvatskom udrugom ljubitelja uskotračnih željeznice.

Ostvarena je i dobra stručna suradnja s drugim muzejsko-galerijskim institucijama u RH, pogotovo s Tehničkim muzejom »Nikola Tesla« kao matičnim muzejom. Muzej je član Međunarodne organizacije turističkih i povijesnih vlakova (Fedecrail) i Međunarodne udruge prijatelja vagona za spavanje (Amis des Wagons-Lits), koja se bavi poviješću i obnovom vagona luksuznih vlakova.

Posjetitelji Muzeja i korisnici pohranjene građe uglavnom su domaći i strani ljubitelji i poznavatelji vlakova i željezničke tematike te studenti i stručnjaci za željeznicu. Često u obilazak dolaze skupine učenika, pogotovo onih razreda u čiji se kurikulum uklapa upoznavanje željezničke baštine. Najveći broj posjetitelja, njih više od 8000, bio je zabilježen u 2018.

Iako je Muzej trenutačno zatvoren za posjetitelje, ostaje otvoren za pitanja svojega rasta i razvoja u cilju što bolje zaštite i očuvanja željezničke baštine.



Kompozicija »Vlak u snijegu« u Velikom Grđevcu iz fundusa HŽM-a; Željko Malčić (Pero iz filma »Vlak u snijegu«) i Renata Veličan, 2016.

PROMICATI ULOGU ŽENA NA ŽELJEZNICI



PIŠU: CER; Ružica Stanić
FOTO: Branimir Butković

Povodom Međunarodnog dana žena 8. ožujka Zajednica europskih željezničkih i infrastrukturnih poduzeća (CER), čiji je član i HŽ Infrastruktura, obratila se javnosti radi promicanja uloge žena na željeznici. Prenosimo CER-ovo priopćenje:

Osmi ožujka dan je kada se žene hvali, slave njihova postignuća i govori o njihovim pravima kako bi se pomoglo u stvaranju rodno ravnopravnoga svijeta. Borba protiv nejednakosti temeljna je u svim sferama našega društva, a tijekom 2021. g., Europske godine željeznice, Zajednica europskih željezničkih i infrastrukturnih poduzeća (CER) radi na promicanju žena na željeznici.

Radnu snagu u željezničkom sektoru iz povijesnih razloga uglavnom čine muškarci. Prema najnovijim statistikama¹, prosječni udio žena iznosi 21,41 posto i iako se taj udio neprestano povećava, taj je rast potrebno ubrzati. Članice CER-a snažno su predane razvoju zapošljavanja žena u europskom željezničkom sektoru i ulažu sredstva kako bi to omogućile.

Europskoj uniji potrebno je solidarno, demokratsko i angažirano društvo kako bismo zajedno surađivali i oblikovali uspješnu budućnost. Cilj je postići uravnoteženiji omjer spolova i uključiv prometni sektor. Studije doista pokazuju da su tvrtke s uravnoteženom radnom snagom i uključivom kulturom šest puta inovativnije te da imaju znatno veću sposobnost rješavanja problema². U željezničkom sektoru sve veća automatizacija i digitalizacija vode do novih prilika za poslove koji su ženama privlačni. U budućnosti je važno osigurati jamstvo različitosti tako da se uklone prepreke koje ometaju konkurentne jednake mogućnosti.

Preduvjet za postizanje tih ciljeva jest predanost na svim razinama. Da bi se uspjelo



u poslovanju te izbjeglo nedostatak radne snage u budućnosti, mora se zaposliti talent, a mlade žene treba privući i zadržati. Među različitim mjerama koje članovi CER-a poduzimaju kako bi to postigli, neke od najpopularnijih uključuju na primjer fleksibilnije radno vrijeme i sustave socijalne skrbi koji pomažu ravnoteži između poslovnog i privatnog života, mjere za poticanje zapošljavanja i razvoja karijere žena, mentorstvo kako bi se privuklo mlade žene te poticanje STEM područja (znanost, tehnologija, inženjerstvo i matematika).

U okviru sektorskog socijalnog dijaloga koji je uspostavila Europska komisija, CER i Europska federacija radnika u prometu (ETF) aktivni su na tom polju od početka 2000-tih s raznim zajedničkim preporukama za bolju zastupljenost i integraciju žena u željezničkom sektoru. U srpnju 2019. socijalni su se partneri dogovorili da započnu pregovore o zajedničkom europskom obvezujućem sporazumu u skladu s člankom 155. UFEU-a. Radujemo se što ćemo nastaviti pregovore s Europskom

zakladom za osposobljavanje (ETF-om) radi postizanja sporazuma o socijalnom dijalogu o ženama u željeznici, zahvaljujući pomoći Europske komisije.

Izvršna direktorica SNCB-a (Belgijske državne željeznice, op. prir.) i članica Upravnog odbora CER-a Sophie Dutordoir izjavila je sljedeće:

U SNCB-u se otvorenost prema ženama svake godine sve više odražava na brojkama. Međutim, pitanje različitosti ne odnosi se samo na spolnu raspodjelu. Jedna tvrtka odraz je društva u kojem se razvija, sa svojim širokim rasponom različitosti u pogledu dobi, sposobnosti, spola, izbora načina života, socijalnog statusa, kulture itd. Raznolikost je prirodna: svaki talent ima svoje mjesto u SNCB-u. To je stanje uma koje mora prožimati cijelu tvrtku.

Izvršna direktorica NS-a (Nizozemske željeznice, op. prir.) i članica Upravnog odbora CER-a Marjan Rintel dala je svoju perspektivu:

¹ https://www.cer.be/sites/default/files/20200402_Sixth%20Women%20in%20Rail%20report_FINAL.pdf

² Juliet Bourke i Bernadette Dillon, »Revolucija raznolikosti i uključivanja, osam snažnih istina«, Deloitte Review, siječanj 2018.



„Budim li se svaki dan s mišlju da sam žena? Ne, samo se probudim i odem na posao. Ali razumijem da je važno ponekad razmisliti o činjenici da sam žena koja vodi veliku tvrtku. Pokazati svakoj djevojčici koja gleda igračku vlakića: nema granice za tvoje ambicije. Žene svijeta, budite svoje!“

Predsjednik CER-a Andreas Matthä (izvršni direktor ÖBB Holding AG-a; Austrijskih saveznih željeznica, op. pri.) dodao je:

„Da bismo bili uspješni kao tvrtka, ali i

kao sektor, moramo regrutirati talente i sve više dopirati do žena. Raznolika radna snaga na svim razinama stvara uspješno radno mjesto. Kao predsjedniku CER-a i izvršnom direktoru ÖBB-a cilj mi je postići veću raznolikost i uravnoteženiji omjer spolova u našem sektoru. Radi toga trenutno radimo s našim socijalnim partnerima na obvezujućem europskom sporazumu kako bismo potaknuli veći broj žena da odaberu zanimanja na željeznici.

Izvršni direktor CER-a Alberto Mazzola izjavio je sljedeće:

„Na svom prethodnom položaju bio sam veleposlanik žena u prometu i kao novi izvršni direktor CER-a u potpunosti sam predan tome da se ovo pitanje zadrži na vrhu dnevnog reda politika. Moja je želja za Europsku godinu željeznice uspjeti povećati prisutnost i odgovornosti žena za spolno uravnoteženiji željeznički sektor.“

Više o zapošljavanju i ulozi žena u europskom željezničkom sektoru možete saznati u CER-ovu Šestom godišnjem izvješću, koje je dostupno na mrežnim stranicama CER-a, u rubrici Publikacije.

NAŠI MALI RAZGOVORI S HRVATSKIM PISCEM RATKOM CVETNIĆEM

PIŠE: Boris Šimundić
FOTO: Boris Šimundić

»**V**olim za sebe reć' da sam rekreativni pisac, da se ni književnošću ni publicistikom, koja mi je vrlo draga, ne bavim profesionalno«, rekao nam je Ratko Cvetnić, koji je već svojim literarnim prvencima osvojio zahtjevnu čitateljsku publiku.

Ratka sam upoznao ranih devedesetih godina prošloga stoljeća kada smo zajednički osnivali Hrvatski badmintonski savez, međutim Ratka kao pripovjedača i romanopisca vidio sam u punome izdanju tijekom predstavljanja njegova romana »Kratki izlet: Zapisi iz Domovinskog rata« u prepunoj dvorani Muzeja za umjetnost i obrt. Od tog vremena pisac Ratko Cvetnić plijeni pozornost publike lakoćom govorenja i riječi zaustavljenih na tiskarskom papiru.

Živim manje-više u Mraclinu, Turopolju, iz kojega potječe moja obitelj. Dio sam te plemenitaške Općine turopoljske, drevne zajednice koja čuva mnoga sjećanja na povijest našega naroda i na tom se terenu bavim kulturnim aktivizmom.

Moj prvi roman, odnosno prvo prozno djelo, »Kratki izlet: Zapisi iz Domovinskog rata«, sadržava uspomene i zapise iz vremena boravka na ratištu Slavonije i Dubrovnika 1992. i 1993. To je kombinacija dnevničkih zapisa i političke esejistike, uz nešto fikcionalnih dijelova, i kada sam ga objavio, zatekla me reakcija čitateljstva i medija, pogotovo nakon što je objavljen u časopisu »Globus«.

O nagradama koje je dobio naš sugovornik rekao je:

Ubrzo nakon pozitivnog odjeka javnosti dobio sam nagradu »Ksaver Šandor Gjalski«, jednu od naših najuglednijih književnih nagrada, što mi je na neki način bila legitimacija kao debitanta i kao pisca. Nagradu »Gjalski« dobio sam i za roman »Polusan«, drugi roman, objavljen 2009., a za četvrti roman »Blato u dvorištu« dobio



Ratko Cvetnić

sam nagradu HAZU-a za 2018. Ta nagrada nesumnjivo je pridonijela tomu da budem izabran u članstvo Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti kao član suradnik u Razredu za književnost.

Nagradu sam primio i za svoju kratku priču objavljenu lani u »Večernjem listu« u sklopu natječaja za kratku priču »Ranko Marinković«, što me je osokolilo da se više bavim tom privlačnom kratkom formom. Neki moji romani su u cjelini ili u dijelovima prevedeni na njemački, slovenski, poljski, finski, francuski, arapski i nizozemski. Neki prijevodi objavljeni su kao samostalna izdanja, a neki u sklopu antologija koje su vezane uz hrvatsku ratnu prozu ili suvremenu književnost.

Posljednji roman koji sam objavio jest »Blato u dvorištu«, autentična priča u čijem je središtu zagrebačka obitelj Kamenar, stara i konstitutivna obitelj za onaj tanki sloj građanske klase koji se u Hrvatskoj počeo uspostavljati nakon Jelačićevih vremena. U povijesti te obitelji zanimljivo je to da su, nakon što su iz svojih redova dali sabornike, profesore, kotarske

suce..., u jednome trenutku, u drugoj polovini 1945., ostali bez svega. Izbačeni su iz svojega dotadašnjeg načina života u središtu Zagreba i deportirani u svoju klet u mjestu Greberancu pored Križevaca. Malo sam promijenio imena i okolnosti te njihovu priču sve do današnjih dana nastavio u Turopolju, koje u lokalnome smislu bolje poznajem.

Mislim da sam uspio objasniti dio poslijeratne povijesti i sudbinu onoga sloja koji nije imao nikakvu povijesnu odgovornost za događaje Drugog svjetskog rata u Hrvatskoj, a opet je u obračunu ideologija platio visoku cijenu. Kroz sudbinu te obitelji nastojao sam pokazati da je jedan od važnih razloga našeg zaostajanja u tome što nikad nismo uspjeli uspostaviti odgovornu društvenu elitu, onu koju narodi sa sretnijom povijesti imaju.

Na kraju razgovora sugovornik nam je govorio o doživljaju svojega opusa i povezanosti sa željeznicom:

»Za sebe više volim reći da sam pisac ne-

go književnik jer to opravdava moj »rekreativni« pristup. Biti književnik podrazumijeva i određenu vrstu odgovornosti prema korpusu nacionalne književnosti. Ja tu odgovornost, s pravom ili ne, ne osjećam, nego se kao pisac javljam onda kad imam dovoljno potrebe i vremena da nešto stavim na papir.

Što se tiče povezanosti mene i hrvatskih željeznica, moja je majka svoj gotovo čitav radni vijek radila kao liječnica u Domu zdravlja »Željezničar« na zagrebačkome Glavnom kolodvoru. Zato se čitava obitelj koristila režijskim kartama za prijevoz vlakom. To mi je omogućilo da vrlo mlad upoznam Europu i da shvatim da mi nigdje nije ljepše nego ovdje u Hrvatskoj. Danas se gotovo svaki dan vozim vlakom iz Mraclina u Zagreb. To je oko 20 minuta udobne vožnje koje provedem uz računalo ili novine.

Moj Mraclin je također vezan uz povijest naše željeznice. Spomenuo sam tu anegdodu i u priči koju prilažem. Naime, prilikom gradnje pruge Zagreb – Sisak 1860. Mraclinci su se pobunili. Bila je to nasilna buna, porazbijali su instrumente, rastjerali mjernike jer su smatrali da im je zemlja uzeta za premalo novca. Međutim, kada je pruga bila završena, Mraclin je imao velike koristi od nje. Danas svakoga dana kroz Mraclin prometuje četrnaest vlakova koji ga povezuju sa Zagrebom pa mnogi Mraclinci dnevno migriraju u Zagreb i vraćaju se nakon obavljenoga posla.

Konduktar od brze pomoći

(Ratko Cvetnić)

critica iz vlakaškog života

Dan je sparan, od onih koji dođu s lošom biometeorološkom prognozom, a putnički vlak iz Siska, *mađarac* zašaran nebrojenim grafitima, vozi prepun prema Zagrebu. Putnici stoje natiskani između sjedala, nervozni su i žuri im se, ne zato što negdje kašne nego zato da se što prije iskobeljaju iz

uznojenog limenog kaveza. I onda, nadomak Velike Gorice, nakon nekoliko uzastopnih znakova sirenom, najprije dugih, a onda kraćih i paničnijih, sve ponese cvilež i škripa teške mehanike: inercija vlaka koji naglo koči baca ljude jedne na druge.

Vlak se zaustavlja na otvorenoj pruži uz trzaj i psovke sa svih strana. Iz svoje kabine, vidno uzrujan, izlazi mladi strojovođa.

- De mi zovi konduktera! - poručuje kolektivnome subjektu koji nastoji povratiti zrak i ravnotežu.

Poziv putuje u dubinu vlaka, i evo ga: koji časak poslije stiže masna i mrka figura u službenoj odori. Na ovoj trasi to je već stoljeće i pol simbol Države, još tamo od vremena mraclinske pobune protiv Südbahn-Gesellschafta: države se doduše mijenjaju, neke pritom djeluju sasvim vicinalno, ali autoritet ostaje. K tome, brčine odaju pravog banijskog Vlaju, glava za turski kolac, kako bi rekli oni koji historijsko pamćenje još mogu pretočiti u literarne slike toga tipa. Ali pred tom glavom, pred kapom na njoj, špalir se, bez obzira na gužvu, formira sam od sebe.

- Šta j' bilo? - zareži konduktar.

- Daj, bogati, vidi budalu, stoji mi na kolesijaku, mal ga nisam...

- Aj, otvori vrata.

Strojovođa na čas nestaje u kabini. Pssss, javlja se pneumatika, vrata se otvaraju, a teška tjelesina u teget uniformi i službenim cipelama spušta se na tucanik uz prugu.

Putnici se s obje strane radoznalo naginju kroz vrata i prozore, ali konduktar nestaje u mrtvom kutu ispred motornog vagona. Tek oni koji su se progurali do strojovođina kokpita na čas vide prepreku: filmofili u toj figuri prepoznali tipičnog pacijenta iz opusa Miloša Formana: štrkljast, rahitičan, s kosom nakostriješenom nekim za-

umnim elektricitetom i s debelim naočalama iza kojih dvije sive špekule oštro fiksiraju znak Hrvatskih željeznica. Strojovođa tjera radoznale van i zatvara vrata kabine.

- Tako j' lani neka budala iskočila kod Sunje. - klima penzionirani skretničar iz Volinje. - Sve mu se crijeva namotala oko bandaže.

Odjednom živnu putnici s desne strane vlaka: oni lijepo vide kako je žgoljava figura naglavačke izletjela iz mrtvog kuta, zakotrljala se niz pružni nasip i zaustavila tek u šipražju na dnu škrape. Tu će se osoviti na mršave ikserice i ponovo zauzeti prkosni stav s rukama demonstrativno prekriženim na prsima. Naočale su nestale negdje putem.

U vlaku radoznalost raste. Konduktar se uspinje, samo crni čuperak koji je provirio ispod kape svjedoči da su iza njega dramatični trenutci.

- Kaje bilo, kaje bilo? - čuje se sa svih strana. Pssss, zatvaraju se vrata.

- Šta je bilo? - pita strojovođa nagnuvši se iz kabine.

- Štab bilo - obrecne se konduktar. - Kažem ja njemu: Mič se otale. A on meni: Neću, kaže, imam problema. Imaš problema, jel? A ko jih nema, krvi ti Issove? Zviznem mu jednu preko njuške, pa nogom u guzicu: Marš dole, pa čekaj teretni.

Olakšanje nastupa po cijeloj dubini kompozicije, putnici povlađuju kimajući si međusobno glavama: čim službeno lice shvati problem, rješenje je već na vidiku. Čak i kad su u pitanju ovakvi koji misle da sve mora stati zbog njih i njihovih afektacija. Stari vlakaši tapšu konduktera koji odlazi među školarce i nastavlja s provjerom putnih isprava. Mladi strojovođa, i sam sasvim rasterećen, vraća se za svoj komandni pult, *mađarac*, uz snažni signal sirenom, bodro nastavlja prema Zagrebu.

NOVI KONCEPT S-BAHNA U ZÜRICHU

PIŠE: Toma Bačić
FOTO: Toma Bačić



Zürich S-Bahn

Prema trenutačnim trendovima te prema službenim prognozama, u Zürichu će se potražnja u javnome prijevozu povećati za 20 posto do 2025. zbog porasta broja stanovnika i zaposlenih u kantonu.

Godine 2015. u kantonu Zürich zastupljenost određenih vrsta prijevoza bila je sljedeća: 41 posto javni prijevoz, 25 posto individualni automobilski prijevoz, osam posto prijevoz biciklima i 26 posto pješaćenje.

Prema dugoročnim planovima, kanton Zürich namjerava znatno smanjiti broj

individualnih automobilskih putovanja, a povećati opseg korištenja javnoga i biciklističkoga prijevoza. Taj se cilj namjerava postići cjelokupnom reorganizacijom S-Bahna te znatnim ulaganjima u željezničku infrastrukturu.

S-Bahn Zürich najveći je sustav gradskih i prigradskih željeznica u Švicarskoj, koji je u 2019. koristilo više od 215 milijuna putnika. Od 1990., kada je S-Bahn Zürich počeo voziti, broj putnika porastao je za 204 posto, a mrežu danas pokrivaju 33 dnevne linije i 11 noćnih linija. Za razliku od velikih ulaganja u infrastrukturu u posljednjemu desetljeću, u idućemu će raz-

doblju ulaganja biti manja. Glavni projekt koji će S-Bahn Zürich implementirati u idućemu razdoblju jest S-Bahn 2G (S-Bahn 2. generacije) usmjeren na velike promjene u vođenju S-Bahnovih linija i voznih redova. Projektom S-Bahn 2G ZVV i SBB žele udvostručiti kapacitet mreže gradskih i prigradskih željeznica u Zürichu. Unutar projekta S-Bahn 2G današnje linije bit će razdvojene na dvije vrste: unutarnje i vanjske. Unutarnje bi vozile i zaustavljale se češće, dok bi vanjske vozile nešto rjeđe, bile bi brže i rjeđe se zaustavljale. Iako detaljni planovi još nisu objavljeni, poznato je to da će unutarnje linije S-Bahn 2G povezivati središte grada s prvim prste-



Zürich S-Bahn

nom predgrađa i da će voziti najmanje svakih 15 minuta, zaustavljajući se u svim stajalištima. Vanjske linije S-Bahn 2G zaustavljat će se u svim stajalištima izvan unutarnjega prstena i samo u glavnim kolodvorima u središtu grada. Još nije donesena konačna odluka o tome gdje će različita područja S-Bahnovih linija počinjati i završavati. Također se razmatra kupnja novih vozila za S-Bahn 2G. Na S-Bahnovim vanjskim linijama koristili bi se postojeći dvokatni vlakovi, a na unutarnjima novi vlakovi s jednom razinom. Ti novi vlakovi bili bi dizajnirani tako da se omogući što brži ukrcaj i iskrcaj putnika, što je vrlo važno za točnost i pridržavanje voznoga reda.

Za projekt S-Bahn 2G planira se nekoliko

znatnih intervencija na infrastrukturi: tunel Brüttener, četvrti kolosijek u kolodvoru Stadelhofen, dva dodatna kolosijeka u željezničkome kolodvoru Oerlikon i modernizacija kolodvora Pfäffikon. Projekt izgradnje tunela Brüttener prvi je put predložen osamdesetih godina prošloga stoljeća, a znatno bi povećao kapacitet pruge Zürich – Winterthur. Budući će tunel također skratiti vrijeme putovanja između Züricha i Winterthura za tri do četiri minute. Danas između Züricha i Winterthura putuje 120 000 putnika i vozi 670 vlakova na dan. Švicarski parlament je u 2019. odobrio izgradnju tunela Brüttener dugog devet kilometara u sklopu programa razvoja infrastrukture STEP 2035. Vrijednost tunela procijenjena je na iznos od 1,4

do 2,1 milijardu švicarskih franaka. Tunel će se sastojati od dviju cijevi promjera 10 metara (s 20 spojnih prolaza) i proširit će kapacitet linije Zürich – Winterthur na 900 vlakova na dan. Kolodvor Dietlikon će u sklopu projekta izgradnje tunela biti u cijelosti moderniziran. Prema SBB-u, gradnja tunela Brüttener početak će najranije 2026. Jugoistočno od Züricha, na pruzi Zürich – Zug planira se izgradnja tunela Zimmerberg II. Djelomično jednokolosiječnu prugu Zürich – Zug danas koristi 210 vlakova i 40 000 putnika na dan. Tunel Zimmerberg II. bit će produžetak postojećega tunela Zimmerberg, koji je dug 9,4 kilometara. Kada tunel Zimmerberg II. bude otvoren, vrijeme putovanja između Züricha i Zuga skratit će se za šest minuta.

MODERNIZACIJA ALBANSKE ŽELJEZNICE

PIŠE: Ružica Stanić
FOTO: Albinfo/Wikimedia Commons



Albanske željeznice (HSH) 3. veljače sklopile su s talijanskom tvrtkom INC ugovor za modernizaciju 37 km glavne pruge između Tirane i Durrësa te izgradnju 5,7 km sporedne pruge do međunarodne zračne luke »Majka Terezija«. Projekt je ukupno vrijedan 92 milijuna eura, a za njegovo financiranje bio je potreban zajam Europske banke za obnovu i razvoj (EBRD) od 36,9 milijuna eura, 35,5 milijuna eura iz EU-ove Agende povezivanja za zapadni Balkan te 2,75 milijuna eura osiguranih putem Investicijskog okvira za zapadni Balkan. Ostatak se financira iz albanskog državnog proračuna.

Ovaj strateški infrastrukturni projekt učinit će osjetnu razliku za ljude i poslove u Albaniji i diljem regije. - rekao je čelnik EBRD-a u Albaniji Matteo Colangeli povodom potpisivanja ugovora s INC-om.

Albanske željeznice također planiraju obnoviti prugu između Albanije i Crne Gore te izgraditi pruge prema Kosovu, Sjevernoj Makedoniji i Grčkoj.

NOVI VLAKOVI VRLO VELIKE BRZINE

PIŠE: Ružica Stanić
FOTO: RailUK



Španjolski proizvođač Talgo počeo je ispitivanje svog vlaka za vrlo velike brzine nazvanog Avril. Ispitivanja se provode na pružnoj dionici Madrid – Galicija. Ispitivanja su usmjerena na provjeravanje dinamičkog ponašanja svih elemenata vlaka, osobito sustava voznog postroja i to u postupno složenijim uvjetima rada i do brzine od 360 km/h, potrebne za utvrđivanje tehničke sukladnosti vlakova. Svaki od novih vlakova moći će prevesti 581 putnika, a prometovat će brzinom do 330 km/h.

Španjolski željeznički putnički prijevoznik Renfe naručio je 30 vlakova Avril. Svaki vlak bit će dug 200 metara i sastojat će se od 12 putničkih vagona. Vlak će biti prilagođen osobama smanjene pokretljivosti.

Talgo tvrdi da je Avril najlakši vlak visokog kapaciteta na tržištu. Zbog toga će otpuštati manje ugljikova monoksida i trošiti manje energije.

Novi vlakovi moći će prometovati na prugama standardne kolosiječne širine kao i na prugama iberijskog kolosijeka (1668 mm), te će moći voziti unutar i izvan Španjolske.

VLAKOVI ZA MODERNIZIRANU PRUGU

PIŠE: Ružica Stanić
FOTO: srbvoz.rs



Ministarstvo graditeljstva, prometa i infrastrukture Republike Srbije raspisalo je natječaj za nabavu triju vlakova vozne brzine do 200 km/h za prometovanje na pruzi Beograd – Novi Sad – Subotica. Vlakovi će biti dugi oko stotinu metara te imati najmanje tristo sjedećih mjesta u dva razreda. Prvi vlak trebao bi biti isporučen najkasnije 31. listopada ove godine, a ostala dva do kraja 2021.

Sporazum o razumijevanju za potencijalnu nabavu električnih garnitura brzine 200 km/h potpisali su 6. siječnja srbijanska vlada, nacionalni prijevoznik Srbija Voz, kineski proizvođač željezničkih vozila CRRC i China Railway International.

U tijeku je opsežna modernizacija i udvostručenje pruge Beograd – Novi Sad – Subotica. Kineske tvrtke CRI i CCC izvode radove na dionicama Beograd – Stara Pazova (34,5 km) i Novi Sad – Subotica – DG (108,1 km), dok ruski RDZ International izvodi radove na 40,4 km dugoj dionici između Stare Pazove i Novoga Sada.

Navedeni radovi dio su nadogradnje 350,7 km pruge između Beograda i Budimpešte u sklopu sporazuma o razumijevanju koji su Kina, Mađarska i Srbija sklopile u prosincu 2014.



Prometnik Vladimir Radočaj
FOTO: Toma Bačić



Zaprešić – Podsused
FOTO: Ivan Zovkić