

# ŽELJEZNIČAR

BROJ 908 || SRPANJ 2021.

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.



## AKTUALNOSTI

Novi vlak na riječkom području

4

## AKTUALNOSTI

Modernizacija i restrukturiranje  
željezničkog sektora

6

## EU FONDOVI

Intenziviraju se radovi  
na mostu Drava

12



HŽ INFRASTRUKTURA





Novi vlak u kolodvoru Permani  
Foto: HŽPP



## IZDVOJENO

### AKTUALNOSTI

Novi vlak na riječkom području

4

### AKTUALNOSTI

Modernizacija i restrukturiranje  
željezničkog sektora

6

### AKTUALNOSTI

Europska godina željeznice i 161 godina  
željeznice u Hrvatskoj

8

### EU FONDOVI

Intenziviraju se radovi na mostu Drava

12

### EU FONDOVI

Napredak radova na pruzi  
Vinkovci – Vukovar

14

### VIJESTI IZ SVIJETA

Na vrhu Europe

25

## 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:** Toma Bačić

**ADRESA UREDNIŠTVA:**

Zagreb, Branimirova 27  
telefon: +385 (0) 1 4534 288  
telefaks: +385 (0) 1 4572 131  
www.hzinfra.hr

**NAKLADA:** 1500 primjeraka

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

## RIJEČ UREDNIKA

Drage kolegice i kolege,

i u srpnju je bilo intenzivno na željeznici pa krenimo redom. Vlada RH usvojila je na sjednici 1. srpnja dokument »Modernizacija i restrukturiranje željezničkog sektora« u kojem je predstavljen plan mjera i reformi. Hrvatska je ulagala znatno manje u željezničku infrastrukturu u odnosu na druge države članice EU-a, a posljedice su poznate: sporost i nepouzdanost izvršenja prijevoznih usluga, dok je udio korištenja željezničkog putničkog prijevoza manji od polovine uobičajene razine u zapadnoeuropskim državama. Stoga se Vlada obvezala povećati konkurentnost i učinkovitost željezničkog sektora, a sve u cilju podizanja gospodarske konkurentnosti Hrvatske. Dakle, prihvaćanjem tog dokumenta, izrađenog u suradnji sa Svjetskom bankom, stvara se podloga za sveobuhvatnu reformu željezničkog sektora kao i platforma za korištenje dostupnih EU-ovih sredstava.

Unatoč svemu navedenom i izazovima koji nam predstoje, a koji su neophodni, u željezničkom sektoru bilježimo i pozitivne aktivnosti. Tako je na relaciji Rijeka – Permani – Rijeka 23. srpnja održana prva vožnja novoga niskopodnog vlaka HŽ Putničkog prijevoza. Radi se o prvom od 33 Končareva vlaka čija bi isporuka trebala završiti do kraja 2023. godine. Ukupna vrijednost nabave nova 33 vlaka jest oko 1,3 milijarde kuna, a 21 vlak financira se iz europskih sredstava.

Kad govorimo o EU-ovim fondovima, najviše su u fokusu veliki projekti HŽ Infrastrukture pa smo provjerili kakva je situacija na gradilištima dvaju projekata. Na onom trenutačno najvećem, rekonstrukciji postojećeg i izgradnji drugog kolosijeka na dionici Križevci – Koprivnica – državna granica, intenziviraju se radovi na mostu Drava. Ukupno je na terenu diljem dionice dvjestotinjak radnika turskog izvođača radova, a očekuje ih se još. Na istoku Hrvatske radovi na elektrifikaciji i modernizaciji pruge Vinkovci – Vukovar teku prema planu i od posljednjeg obilaska u ožujku primjetan je napredak.

Što smo sve ostalo zabilježili i donijeli vam u ovome broju »Željezničara«, provjerite sami.

glavni urednik lista "Željezničar"  
Ivan Kartelo



# NOVI VLAK NA RIJEČKOM PODRUČJU

PIŠE: HŽPP  
FOTO: HŽPP

**N**a relaciji Rijeka – Permani – Rijeka 23. srpnja 2021. održana je prva vožnja novoga niskopodnog vlaka.

Na vožnji su bili ministar mora, prometa i infrastrukture Oleg Butković, župan primorsko-goranski Zlatko Komadina, zamjenik gradonačelnika Rijeke Goran Palčevski, gradonačelnik Bakra Tomislav Klarić, načelnik Općine Matulji Vedran Kinkela, predsjednik Uprave Končar – Električnih vozila Josip Ninić, Uprava HŽ Putničkog prijevoza, predvođena predsjednikom Uprave Željkom Ukićem, predsjednik Uprave HŽ Infrastrukture Ivan Kršić te Uprava - direktor HŽ Carga Dragan Marčinko.

U povodu puštanja novoga vlaka u promet ministar Butković istaknuo je:

„Izuzetno mi je drago da smo danas pustili prvi od 33 vlaka čija bi isporuka trebala završiti do kraja 2023. godine. Ukupna vrijednost nabave nova 33 vlaka jest oko 1,3 milijarde kuna. Dvadeset jedan vlak financira se iz europskih sredstava, iz Operativnog programa Konkurentnost i kohezija, a ostatak uz pomoć EUROFIMA-e i IBRD-a. Dobro je što koristimo europska sredstva i sredstva međunarodnih kreditnih institucija za vlakove koje proizvode hrvatske tvrtke. Tako da je, zaista, ovo jedan lijep događaj. Pokrenuli smo i investicije u željezničku infrastrukturu, ovo će biti desetljeće željeznice.“

Uz vlak koji je danas pušten u promet, HŽ Putnički prijevoz u svom voznom parku ima još 28 novih niskopodnih vlakova.

„Drago mi je da novi vlak puštamo u promet u Rijeci. Time ćemo unaprijediti kvalitetu prijevoza željeznicom. Važno je istaknuti suradnju HŽPP-a i lokalne i regionalne samouprave koja intenzivno traje od 2018., kad smo zaključili sporazum o razvoju i unaprjeđenju integriranog prijevoza putnika. Nastavak te suradnje jest i puštanje visokokomfortnog klimatiziranog vlaka



Novi vlak u riječkome kolodvoru

u skladu s najvišim standardima za prijevoz putnika. Nadam se da ćemo na ovaj način potaknuti još veće korištenje putova-

nja vlakom i nastaviti razvijati uslugu. Usmjeravajući građane na putovanje vlakom promičemo čišću i zelenu tehnologiju kako



Oleg Butković i Željko Ukić u novom vlaku

bi se što više izbjeglo korištenje osobnih automobila i smanjila emisija CO<sub>2</sub>. To je jedan od ciljeva upravo u 2021., koja je Europska godina željeznice. – izjavio je predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza Ukić.

U 2020. osigurana su financijska sredstva za nabavu 12 elektromotornih vlakova iz zajmova IBRD-a i EUROFIMA-e i 21 elektromotornog vlaka koji se u 85-postotnom iznosu sufinancira iz EU-ovih fondova.

— Ovi su vlakovi domaći proizvod, većina komponenti proizvedena je ili u društvima Grupe Končar ili u poduzećima u RH. Jako smo ponosni na ove naše proizvode. Pritom treba istaknuti da mi, zapravo, ne mirujemo, nego kontinuirano radimo na razvoju novih proizvoda. U ovome trenutku radimo na razvoju hibridnih, dakle elektrobaterijskih i baterijskih vlakova. Riječ je o ekološki prihvatljivim *zelenim* vozilima. – izjavio je predsjednik Uprave Končar – Električnih vozila Ninić.

Predstavnici lokalne i regionalne samouprave izrazili su zadovoljstvo zbog pružanja kvalitetnije usluge.

— Drago mi je da je prvi niskopodni elektromotorni vlak od ova 33 vlaka isporučen upravo u Rijeci za prigradsku željeznicu. Istina je da se radi prvo pruga pa stajališta pa vlak. Kod nas ide prvo vlak pa stajalište pa pruga, ali bolje ikako nego nikako. Vlak je moderan, klimatiziran, ima pristup osobama s invaliditetom i prvi je korak u uspostavi prigradske željeznice. – izjavio je župan Komadina.

— Definitivno je ovo početak integracije željeznice u sustav javnog prijevoza grada Rijeke. Međutim to će biti potpuno dovršeno tek kada se izgradi drugi kolosijek kroz sam grad Rijeku. U sklopu cijelog tog projekta planira se izgraditi 15 stajališta od Kantride pa do Sv. Kuzma i planira se uz ta



Oleg Butković, predstavnici lokalne zajednice, MMPI-a, HŽPP-a i HŽI-a u riječkome kolodvoru

stajališta, koja će se dijelom rekonstruirati, a dijelom izgraditi nova, izgraditi i nova parkirališta kamo bi ljudi dolazili autom, gdje bi parkirali i nakon čega bi nastavili put vlakom. Činjenica je da je promet u gradu Rijeci preopterećen i intencija nam je da se preorijentiramo na željeznicu, čime bi se rasteretio promet u centru grada Rijeke. – izjavio je zamjenik gradonačelnika Palčevski.

— Ovo je jedan iskorak koji je značajan, ali dok se ne riješi cijela pruga i cijela infrastruktura neće biti značajnijih pomaka. Međutim već se na tome radi i sada. Uz novi zamašnjak uz radnu zonu Miklavije vjerujem da će se presložiti prioriteta tako da se ide u daljnje širenje infrastrukture i mreže željeznice i da će ovo biti jedna linija koja će postati jako aktualna što se tiče putničkog terminala, znači odlaska ljudi na posao ili druge obaveze u Rijeku, ali

isto tako još i više što se tiče samog tereta. – istaknuo je načelnik Kinkela.

Vlak koji su proizvela Končar – Električna vozila postiže brzinu od 160 km/h, a ima kapacitet od 133 sjedeća mjesta. Opremljen je rampama za ulazak i izlazak osoba u invalidskim kolicima i prostorom za bicikle, a kompletan je putnički prostor pod videonadzorom. Uz vizualne i audionajave kolodvora i stajališta, putnicima u vlaku omogućen je besplatan pristup internetu (WiFi). Duljina vlaka iznosi 75 m. Uz unaprjeđenje kvalitete usluge, uvođenje u promet novoga elektromotornog vlaka rezultira nižim operativnim troškovima i mogućnošću povećanja frekvencije vlakova i broja putnika te smanjenjem onečišćenja okoliša.

Novi vlak vozit će u gradsko-prigradskom prometu na riječkom području.



# MODERNIZACIJA I RESTRUKTURIRANJE ŽELJEZNIČKOG SEKTORA

PIŠE: Vlada RH/HŽI  
FOTO: HŽI

**V**lada RH usvojila je na sjednici 1. srpnja dokument »Modernizacija i restrukturiranje željezničkog sektora« u kojem je predstavljen plan mjera i reformi. Naime, kako stoji u dokumentu, Vlada je svjesna toga da željeznička mreža i željeznički vozni park uvelike zaostaju za drugim prometnim modalitetima.

Cestovni promet te izgradnja suvremenih autocesta u proteklom razdoblju uvelike je podigla standard u svakom smislu te omogućila bolju povezanost svih dijelova Republike Hrvatske sa zemljama Europske unije i državama regije. Nerazmjernost između hrvatske cestovne i željezničke mreže odražava se i u neuravnoteženosti ulaganja u cestovni i željeznički sektor. Republika Hrvatska je ulagala značajno manje u željezničku infrastrukturu u odnosu na druge države članice EU. – ističe se u dokumentu.

Posljedice su zastarjele željezničke infrastrukture, ističe se dalje, sporost i nepouzdanost izvršenja prijevoznih usluga, a udio korištenja željezničkog putničkog prijevoza manji je od polovine uobičajene razine u zapadnoeuropskim državama. Stoga se Vlada obvezala povećati konkurentnost i učinkovitost željezničkog sektora radi pružanja boljih usluga korisnicima u putničkom i teretnom prijevozu, a sve u cilju podizanja gospodarske konkurentnosti Hrvatske.

Modernizacija željezničke infrastrukture i restrukturiranje željezničkog sektora jedan je od strateških ciljeva Vlade. – rekao je ministar mora, prometa i infrastrukture Oleg Butković, dodavši kako se prihvatanjem ovog dokumenta, izrađenog u suradnji sa Svjetskom bankom, stvara podloga za sveobuhvatnu reformu tog sektora kao i platforma za korištenje dostupnih EU-ovih sredstava.

Osnovni elementi reforme su upravljanje



sektorom, što podrazumijeva donošenje sektorske strategije i nacionalnih planova za razvoj željezničke infrastrukture, upravljanje infrastrukturom i uslužnim objektima i razvoj usluga željezničkog prijevoza. Isto tako, podrazumijeva jačanje uloga ministarstava odgovornih za sektorsko planiranje i koordinaciju željezničkih društava u državnom vlasništvu. – dodao je ministar, istaknuvši kako upravljanje željezničkim društvima i njihovim poslovanjem uključuje financijske i operativne učinkovito-

sti društava u državnom vlasništvu.

Tako će se, nastavio je, u HŽ Infrastrukturi provesti reorganizacija u području održavanja, upravljanja prometom i vođenja investicijskih i infrastrukturnih projekata. Također, planirano je i odvajanje Pružnih građevina kao i smanjenje operativnih troškova.

U HŽ Putničkom prijevozu će se, pak, revidirati organizacija i poslovanje radi optimiziranja troškova i usluga putničkog pri-



jevoza unaprjeđenjem voznoga parka. Investirat će se i u postojeće kapacitete, a nabavit će se i novi vlakovi, uključujući one za neelektrificirane pruge.

Što se tiče HŽ Carga, u tijeku je izrada novoga plana modernizacije i povećanja učinkovitosti s mjerama financijskog i poslovnog restrukturiranja društva te se za njega traži strateški partner, naveo je ministar. Dokument sadrži i planiranje sektorskih

ulaganja i financiranja, što podrazumijeva definiranje programa modernizacije i obnove željezničkih pruga te određivanje prioriteta za modernizaciju i obnovu.

Cjelokupnu strategiju financiranja, istaknuo je Butković, odobrit će Ministarstvo financija kroz višegodišnje kapitalne planove. Planirani su izvori financiranja sredstva EU-a iz trenutnog i sljedećeg programskog razdoblja te sredstva iz Fonda

za oporavak i otpornost.

— Za prioritetne projekte od nacionalne važnosti, koji nisu uključeni u program financiranja EU-ovim sredstvima, Vlada će iznaći druge izvore. — najavio je ministar.

Planira se i razvoj tehnologija, znanja i vještina željezničkog sektora poticanjem sinergije između sveučilišta i obrazovanja te stvaranjem centara kompetentnosti.



# EUROPSKA GODINA ŽELJEZNICE I 161 GODINA ŽELJEZNICE U HRVATSKOJ

PIŠE: Vlatka Škorić  
FOTO: Vlatka Škorić

**U** organizaciji Saveza za željeznicu i Međimurske županije, u Čakovcu je 1. srpnja 2021., na osmu obljetnicu ulaska Hrvatske u Europsku uniju, održana panel-diskusija na temu »2021. – Europska godina željeznice i 161 godina željeznice u Hrvatskoj« u kojoj su sudjelovali međimurski župan Matija Posavec, načelnik sektora za željezničku infrastrukturu pri Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture Milan Vuković, predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza Željko Ukić, član Uprave HŽ Infrastrukture Darko Barišić, dekan Međimorskog veleučilišta u Čakovcu doc. dr. sc. Igor Klopotan i predsjednik Saveza za željeznicu Zoran Maršić. Uvodno izlaganje o najnovijim trendovima u europskome željezničkom sektoru održao je član Predsjedništva Saveza za željeznicu Ante Klečina.

Europska unija proglasila je 2021. Europskom godinom željeznice kao dio europskih napora u sklopu provedbe ciljeva Europskoga zelenog plana, plana koji je EU izradio radi razvoja održivoga gospodarstva i postizanja klimatske neutralnosti do 2050. Jedan od ključnih elemenata Plana jest pokrenuti čišće i zdravije vrste prijevoza jer je prijevozni sektor trenutčno odgovoran za 25 posto europske emisije stakleničkih plinova. Europski zeleni plan zahtijeva smanjenje štetnih emisija za 90 posto u prijevoznome sektoru do 2050. Panel je održan na osmu obljetnicu ulaska Hrvatske u Europsku uniju, a u kontekst Europske godine željeznice stavljena je i 161. obljetnica prve hrvatske pruge Kotoriba – Čakovec – Macinec, kojom je, spletom političkih okolnosti, Čakovec dobio željeznicu dvije godine prije Zagreba i 26 godina prije Varaždina! S obzirom na to da je obilježavanje prošlogodišnje »okrugle«, 160. obljetnice omela pandemija koronavirusa, organizatori su je stavili na dnevni red panela kako bi kroz raspravu problematizirali trenutno loše stanje te pruge i planove njezine obnove.



Sudionici Panela

Župan Matija Posavec istaknuo je to da je Međimurcima od željeznice ostao samo ponos na tradiciju jer je prva hrvatska pruga gotovo zaboravljena i »danas nam još uvijek trebaju tri sata vlakom do Zagreba«.

Ipak, treba reći to kako je HŽ Infrastruktura pokrenula investiciju obnove pruge

kojom se u prvoj fazi obnavlja pruga od Čakovca do Male Subotice, u drugoj fazi do Donjega Kraljevca i u trećoj fazi do Kotoribe, a obnovom će se brzina vlakova moći razviti do 100 km/h. Saniran je željezničko-cestovni prijelaz Buzovec, no kompletna investicija dobit će smisla kada se sagradi brza pruga do Zagreba kojom će-



Željko Ukić za govornicom



mo za manje od sat vremena stizati do glavnoga grada. – kazao je Posavec te dodao da će Međimurska županije i dalje financirati prijevoz učenika vlakom kako bi i na taj način pridonijela motivaciji za korištenje željezničkoga prometa.

Načelnik sektora za željezničku infrastrukturu pri Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture Milan Vuković priznao je to da je željeznica do sada bila zanemariavana, ali je došao prijelomni trenutak. Upravo je istoga dana kada se održavao panel Vlada RH donijela Pismo sektorske politike koje će dati okvir za budući razvoj i restrukturiranje željezničkoga sektora. Također je najavio to da u rujnu počinje izrada strategije razvoja željezničkoga sektora, čije su podloge već naznačene u Prometnoj strategiji RH, a u sljedećih deset godina u željeznicu se planiraju uložiti 4,4 milijarde eura.

Predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza Željko Ukić izjavio je to da oni razumiju velika očekivanja od HŽ Putničkog prijevoza, ali sami ne mogu puno napraviti.

– Mi u skladu s financijskim mogućnostima pokušavamo i poduzimamo cijeli niz aktivnosti kako bi sav željeznički prijevoz popularizirali i stavili ga u fokus događanja. Svjedoci smo dolaska cijeloga niza turističkih vlakova u RH. U subotu stiže prvi vlak iz Budimpešte... U tome dijelu nastavit ćemo s intenzivnim djelovanjem jer želimo pokazati kako željeznica može biti važna grana, znatna podrška turističkoj sezoni i drugim gospodarskim granama. Ona ima veliku ulogu za radnike koji je koriste kao i za učenike, što znači da treba izraditi odgovarajući vozni red uz odgovarajuću infrastrukturu i vozila. – rekao je Ukić i najavio da će do kraja ove godine HŽ Putničkom prijevozu biti isporučeno sedam novih elektromotornih vlakova, što će uvelike dignuti kvalitetu usluge.

Član Uprave HŽ Infrastrukture Darko Ba-

rišić izrazio je zadovoljstvo time što je željeznica konačno došla na red za ulaganja.

– Imamo nove autoceste, nove zračne luke, nove morske luke i od željeznice se ne može očekivati to da im u ovome stanju bude konkurentna. Današnje stanje na željeznici odraz je neulaganja u željeznicu u zadnjih 30 godina. Što se tiče pruge u Međimurju, želimo da se u budućnosti poveže granični prostor između Slovenije, Hrvatske i Mađarske, da se uspostavi bolja međugranična suradnja sa susjednim državama i da se, u konačnici, ta pruga elektrificira. Na taj način postići ćemo veću učinkovitost pruge i zaštititi ovaj vaš ljepi okoliš. – rekao je Barišić.

Zadovoljstvo organizacijom panela izrazio je dekan Međimorskog veleučilišta dr. sc. Igor Klopotan, koji je rekao to da su na panelu otvorena mnoga pitanja na koja znanost može odgovoriti. Pozvao je na bolju suradnju sa željezničkim tvrtkama u mentoriranju studenata kako bi ih se bolje pripremilo za tržište rada.

Predsjednik Saveza za željeznicu Zoran Maršić zahvalio je pokroviteljima i sponzorima na potpori i rekao to da Savez za že-

ljeznicu već 13 godina živi godinu željeznice te će tako i nastaviti kako bi okupljao sve dionike koji mogu pridonijeti njezinu napretku.

– Nastavit ćemo poticati dobre prakse, lobirati za projekte i inovacije i pomagati svima kojima je boljitak željeznice u interesu. – zaključio je Maršić.

Iako su panelisti došli iz različitih područja djelovanja, svi su jednoglasno zaključili to da samo sinergijom tvrtki iz željezničkoga sektora, industrije, sveučilišta, obrazovanja i znanosti, lokalne samouprave i politike možemo očekivati pomake. Istaknuto je to da je najvažnije donošenje političke odluke o tome kakvu željeznicu želi Vlada. Pritom bi Vlada trebala imati na umu to da svaki građanin Hrvatske, kao i svaki drugi Europljanin, ima pravo na kvalitetnu prijevoznu uslugu.

Pokrovitelji panela bili su Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije te Ministarstvo gospodarstva i održivog razvoja, a brončani sponzori Međimurska županija, Varaždinska županija i ALTPRO.



Darko Barišić za govornicom

## REGIONALNA I OPĆA SKUPŠTINA UIC-a

PIŠU: Korporativne komunikacije  
FOTO: HŽI

**P**utem videokonferencije 6. srpnja 2021. održana je 32. UIC-ova regionalna skupština za regiju Europa, a 8. srpnja Opća skupština UIC-a. Na obje je kao predstavnik HŽ Infrastrukture sudjelovao član Uprave HŽI-a Marko Z. Žubričić.

Trideset i druga Regionalna skupština za regiju Europa protekla je u znaku najave oporavka poslovanja nakon pandemije, važnosti razvoja međuregionalnih projekata i aktivnosti u cilju razvijanja dosljednoga i hrabroga narativa za željeznice, potreba za preuzimanjem odgovornosti kao i jamstva da se unutar UIC-a obrađuju prave teme s obzirom na određena tehnička područja i u skladu s poslovnim ciljevima željezničke operativne zajednice.

Predstavljen je pregled programa rada s projektima za 2021. i za sljedeću godinu, o čemu se još trebaju izjasniti članovi. Uz to započeta je studija u kojoj će se razmatrati okvir koji je potreban za početak hitnih ili izvanrednih projekata.

Također ažurirane su informacije o Europskoj godini željeznice. Cilj Europske komisije, koja 2021. obilježava kao godinu željeznice, jest podržati postizanje ciljeva Europskoga zelenog plana u području prometa uključivanjem željeznica i promicanjem željezničkog prometa kao okosnice buduće održive mobilnosti. Također se želi doprijeti do sadašnjih i budućih korisnika, potaknuti ljude na to da se nakon pandemije vrate u vlakove, posebno u interakciji s mlađim generacijama.

Kada je riječ o istraživanju i inovacijama, spomenuto je potpisivanje memoranduma o razumijevanju sa Shift2Railom te o razvoju novoga zajedničkog poduhvata EU-Rail koji bi naslijedio Shift2Rail. Znatna razlika između Shift2Raila i EU-Raila jest ta što će organizacije poput UIC-a moći igrati puno važniju ulogu u tome novom zajedničkom poduzeću.



Marko Z. Žubričić

Što se tiče dokumenta o normizaciji, koji je prošle godine objavljen pripremljen je s namjerom da uspostavi viziju europske željezničke zajednice o europskim i međunarodnim standardizacijskim sustavima. U dokumentu, koji je zagovarala i uglavnom izradila zajednica željezničkih dobavljača, utvrđen je niz preporuka za jačanje upotrebe tih sustava standardizacije kao ključnih pokretača potencijala europskoga željezničkog sektora i kontinuirane konkurentnosti na globalnoj pozornici, sa snažnim naglaskom na poslovnim interesima dobavljača. ESMG (Europska grupa za upravljanje standardizacijom) neće podržati taj dokument jer ne ispunjava poslovne interese željezničke operativne zajednice. ESMG želi zajamčiti da će sljedeći koraci pokrenuti rasprave o standardizaciji u željezničkome sektoru i utriti put uzajamnome razumijevanju uloga i odgovornosti uključenih dionika, s čim se složila i Regionalna skupština.

Kada je riječ o razvoju suradnje s drugim regijama, koncept razvoja projekata na multiregionalnoj osnovi razmotren je na

sastanku regionalnih predsjedatelja u prosincu 2020. te na sastanku u ožujku 2021. Europski upravni odbor (EMC) i predsjedavajući raznih regija prihvatili su tu strategiju i izradili smjernice za način upravljanja tim projektima osiguravanjem raspodjele sredstava i rezultata tamo gdje je to potrebno. To uključuje mogućnost korištenja sredstava koja su dostupna iz javnih izvora kao što je EU-Rail.

Raspravljalo se također o pitanjima održivosti. UIC će koordinirati globalni glas željeznica na Konferenciji Ujedinjenih naroda o klimatskim promjenama (COP26) u Glasgowu u studenome ove godine. Osobito će se uključiti u poznate željezničke aktivnosti koje su u različitim fazama planiranja kao što su klimatski vlak, koji se provodi na temelju partnerstva Proraila, Eurostara i Avanti West Coasta, i događanja Network Raila.

### Opća skupština UIC-a

Na početku Opće skupštine UIC-a održana je virtualna ceremonija potpisivanja Me-





## INTERNATIONAL UNION OF RAILWAYS

moranduma o razumijevanju s Shift2-Railom između C. Borghinija, izvršnog direktora Shift2Raila, i F. Davennea, generalnog direktora UIC-a.

Zajedničko poduzeće Shift2Rail (S2R JU) europsko je tijelo javno-privatnog partnerstva koje provodi glavni program istraživanja i inovacija u željezničkom sektoru. Ono traži tržišna rješenja ubrzanjem integracije novih i naprednih tehnologija u inovativna rješenja željezničkih proizvođača. S2R JU promiče konkurentnost europske željezničke industrije i udovoljava promjenjivim transportnim potrebama EU-a. Istraživanje i inovacije provedene u sklopu toga programa razvijaju tehnologiju potrebnu za dovršetak Jedinstvenoga europskog željezničkog područja.

Svrha Memoranduma o razumijevanju jest promicanje suradnje između UIC-a i S2R JU, odnosno podržati strukturiranu provedbu inovativnih rješenja S2R JU-a te omogućiti pristup funkcionalnome sustavu koji odgovara operativnim potrebama sektora, posebno krajnjih korisnika. Pred-

viđena područja suradnje mogu obuhvaćati suradnju u područjima pronalazanja rješenja o održivosti i niskim emisijama ugljika, dosljednosti IP2-a i budućega željezničkog mobilnog komunikacijskog sustava (FRMCS), modeliranja podataka, funkcionalne arhitekture sustava, posebno definiranja sučelja, sistemske veze između UIC-a i S2R JU-a.

Glavni govor održala je Maimunah Mohd Sharif, izvršna direktorica programa Ujedinjenih naroda za gradove i ljudska naselja, pri čemu je istaknula ulogu željeznice u povezivanju gradova i pokretanju održivog rasta.

Opća skupština odobrila je projektne zadatke UIC-ovih platformi za statistiku i sigurnost. Također je bilo riječi o rezultatima revizije funkcija podrške i unutarnje reorganizacije. Revizija je zatražena nakon snažnog utjecaja pandemije koronavirusa na poslovanje, a također je bila obveza UIC-ova programa rada. Zaključci revizije pokazuju to da se radi poboljšanja pružene usluge i učinkovitosti udruženja mo-

ra proći kroz prilagođavanje i formalizaciju ključnih procesa, prilagođavanje sučelja između poslovnih odjela i funkcija podrške, prilagodbu vještina, prilagođavanje resursa i osoblja u određenim područjima te prilagodbu alata za upravljanje.

Razgovaralo se o poboljšanju suradnje s drugim regijama. Koncept razvoja projekata na multiregionalnoj osnovi razmotren je na regionalnome sastanku predsjedatelja u prosincu 2020., a pokrenuo ga je Cardoso dos Reis, predsjedavajući Europske regionalne skupštine. Predloženo je uspostavljanje strukture uz pomoću koje bi se ti projekti mogli razvijati, istodobno osiguravajući izdvajanje sredstava i isporučivina tamo gdje je to potrebno, posebno kada dio tih sredstva dolazi iz javnih izvora. Što se tiče globalnih aktivnosti, pandemija je jako pogodila željeznički sektor 2020., utjecala je i na putnički i teretni sektor, a i dalje ima ogroman utjecaj. Također je komplicirala srednjoročnu i dugoročnu viziju s obzirom na neizvjestan završetak jer se svijet sada suočava s različitim varijantama virusa, a kampanje cijepljenja još uvijek nisu gotove. UIC i konzultanti Roland Berger sastavili su studiju o novom normalnom i obnavljanju poslovanja.

Govorilo se i o UIC-ovim akcijama u povodu stote obljetnice. Dana 30. studenoga i 1. prosinca 2021. UIC organizira simpozij o izazovima koji čekaju za željeznicu za pet, 10 i 15 godina. To će događanje također biti dio Europske godine željeznice i uvelike će odjeknuti u Strategiji održive i pametne mobilnosti EU-a. On će omogućiti Europi, ali i ostalim regijama UIC-a, da istaknu različita pitanja na koja treba hitno i koordinirano odgovoriti. Za svaku predstavljenu temu bit će određeni vrijeme za razvoj rješenja i vrijeme za njegovu primjenu. Rezultat Simpozija bit će manifest, jasno povezan s programom UIC-ova rada. Stogodišnjica UIC-a obilježavat će se i tijekom 2022.

# INTENZIVIRAJU SE RADOVIMA NA MOSTU DRAVA

PIŠE: Alenka Ožbolt  
FOTO: arhiva HŽI-a



Sufinancirano instrumentom Europske unije za povezivanje Europe

**U** sklopu projekta »Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka na dionici Križevci – Koprivnica – državna granica« trenutno se izvode radovi na izgradnji željezničkog mosta preko rijeke Drave u Botovu.

Most Drava, duljine 338 metara, bit će sagrađen za potrebe dvokolosiječne pruge. Donja konstrukcija mosta, koja se sastoji od dvaju upornjaka i dvaju stupova, bit će sagrađena od armiranoga betona, dok će gornja konstrukcija mosta oblikom biti slična postojećoj i sagrađena od čelika.

Dosad su za spomenuti most izrađeni izvedbeni projekti, a u tijeku su radovi na donjoj mosnoj konstrukciji (uređeni su pristupi do upornjaka U1 i U2, izvedeni su radovi na potpornome zidu kod upornjaka U1, sagrađeni su piloti i temelj upornjaka U1 te piloti potpornoga zida kod upornjaka U2).

Gornja konstrukcija mosta izrađivat će se u tvornici u manjim segmentima pogodnima za transport. Nakon što segmenti budu dopremljeni na gradilište, spajat će ih se zavarivanjem ispred mosta na desnoj obali Drave. Nakon što dio gornje konstrukcije bude okrupnjen, čelična konstrukcija mosta naguravat će se preko sagrađenih upornjaka i stupova. Takvim načinom izgradnje gornje konstrukcije mosta izbjegava se ulazak u korito rijeke, čime se smanjuje negativan utjecaj na okoliš.

Osim na mostu Drava radovi se izvode i na trasi ispred budućega kolodvora Novo Drnje i iza njega te na kolodvoru Novo Drnje, na trasi između Križevaca i nadvožnjaka Vuk, na nadvožnjacima Vuk i Križevci te na vijaduktu Carevdar. Izvode se i iskopi za okvirnu armiranobetonsku konstrukciju Lepavina 2, čisti se teren duž cijele trase te se premještaju instalacije.

Izvođač radova, turska tvrtka Cengiz Insaat Sanayi ve Ticaret A. S., trenutno na terenu ima 200 radnika, no stiže ih još.



Radovi na donjoj konstrukciji mosta Drava

Zasad rade u jednoj smjeni, no očekuje se da se na većim objektima na kojima radovi neće ometati postojeći promet započne i s radom noću te nedjeljama. Ukupna vrijednost projekta »Rekonstruk-

cija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka na dionici Križevci – Koprivnica – državna granica« iznosi 350 milijuna eura, a prihvatljivi troškovi sufinanciraju se iz Instrumenta za povezivanje Europe (CEF).





Radovi na donjoj konstrukciji mosta Drava



Radovi na donjoj konstrukciji mosta Drava



Radovi na nadvožnjaku Križevci



Radovi na vijaduktu Carevdar



Prikaz trase od nadvožnjaka Križevci prema nadvožnjaku Vuk

# NAPREDAK RADOVA NA PRUZI VINKOVCI – VUKOVAR

PIŠE: Željka Mirčić  
FOTO: projektni tim HŽI-a



Europska unija  
Zajedno do fondova EU



Operativni program  
KONKURENTNOST  
I KOHEZIJA

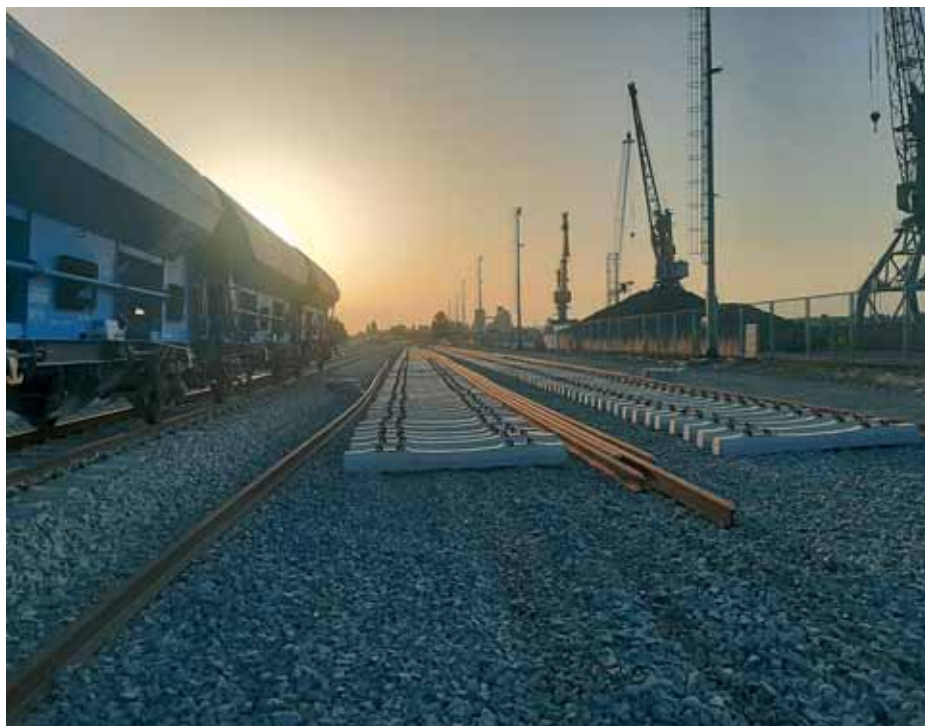
**N**apredak radova na projektu modernizacije, obnove i elektrifikacije pruge Vinkovci – Vukovar vidljiv je na dnevnoj bazi. Tijekom izvođenja radova nailazi se i na nepredviđene okolnosti, ali sve takve probleme izvođač radova i projektni voditeljski tim sukcesivno rješavaju kako bi vremenski utjecaj na provedbu ugovora bio najmanji mogući.

Zbog nepredviđenih okolnosti na koje je izvođač naišao tijekom radova, ponajprije na ulazu u kolodvor Vukovar, u zoni Vupikovih silosa, organiziran je dulji zatvor pruge u sklopu kojega su zatrpane podzemne prostorije i usipni koševi. Također, uklonjen je podzemni potporni zid, izmješten plinovod koji se nalazio ispod svih kolosijeka u toj zoni, a uklonjena je i ruševna konstrukcija koja se nalazila u neposrednoj blizini novoga kolosijeka.

Tijekom zatvora pruge radilo se na više kritičnih lokacija i izvan Vupikove zone kako bi se maksimalno učinkovito iskoristilo vrijeme odnosno kako bi se smanjio broj budućih zatvora pruge. Prema vremenskim planovima sagrađeno je svih pet novih propusta, a vlakovi već prometuju preko novoga mosta Bobotski kanal.

Na izgradnji pješačkoga pothodnika u kolodvoru Vukovar-Borovo Naselje grubi građevinski radovi su u visokoj fazi gotovosti, a radovi na području stajališta Nuštar, na biciklističko-pješačkome pothodniku napreduju planiranim tempom te su u tijeku radovi na temeljenju ploča. Uskoro će početi i radovi na izgradnji trećega pothodnika, onoga na području stajališta Bršadin-Lipovača.

Napredak kolosiječnih radova također se može smatrati zadovoljavajućim. U ovome trenutku položeno je oko 5,5 km kolosijeka otvorene pruge, što uključuje i prolazne kolodvorske kolosijeke, te po dva sporedna kolodvorska kolosijeka u kolodvorima Vukovar i Vukovar-Borovo Nase-



Radovi na polaganju kolosijeka u kolodvoru Vukovar



Novi kolosijek u zoni Vupikovih silosa



lje. Od polovine srpnja, u sklopu 36-satnih zatvora pruge, počeli su kolosiječni radovi koji bi trebali trajati sljedećih šest mjeseci. Predviđena duljina novoga kolosijeka uvjetovana je duljinom tračnica od 120 m, a za sada je predviđena dinamika od 240 m po pojedinome zatvoru pruge od 36 sati, s mogućim povećanjem duljine kolosijeka, ako se to pokaže izvedivim.

Položeno je 20-ak skretnica koje su trenutačno u različitim fazama gotovosti, a preko njih 10 teče promet vlakova. U skladu s predviđenom dinamikom veća razina gotovosti u postavljanju skretnica može se primijetiti u kolodvoru Vukovar-Borovo Naselje.

Dobar napredak radova primjetan je i na zgradama postrojenja za sekcioniranje u Vinkovcima te na zgradi za smještaj električnih signalno-sigurnosnih uređaja u Đergaju i Vukovaru.

Svim radovima prethode, ili ih prate, radovi na izmještanju postojećih željezničkih instalacija ili instalacija drugih korisnika, a zbog većeg broja nepredviđenih izmještanja postoji potreba za prilagodbom planiranoj dinamici radova.

U travnju su počeli intenzivniji radovi na kontaktnoj mreži, i to najprije na izradi temelja stupova i portala kontaktne mreže, a zatim i na samoj ugradnji greda portala. Kao i u svim ostalim fazama, izvođenju radova prethodi odobrenje, odnosno dodjela odgovarajuće kategorije izvedbenih projekata, koji kao i samo gradilište podliježu primjeni odgovarajućih mjera vidljivosti. Utjecaj pandemije koronavirusa i dalje je vidljiv kroz veće ili manje ometanje radova, ali i provedbu projekta u cjelini. Znatno, negativan utjecaj pandemija ima na aktivnosti promidžbe i vidljivosti projekta jer su već u nekoliko navrata iz epidemioloških razloga morali biti odgođeni obilasci medija i planirani informativni dani namijenjeni lokalnoj zajednici i gospodarstvenicima.



Radovi na otvorenoj pruzi Vinkovci – Vukovar



Polaganje kolosijeka u kolodvoru Vukovar-Borovo Naselje

# STIGAO VLAK IZ BUDIMPEŠTE

PIŠE: HŽPP  
FOTO: HŽPP

**U** suradnji Mađarskih državnih željeznica (MÁV-Start) i HŽ Putničkog prijevoza u subotu 3. srpnja, u 8.46 sati u splitski željeznički kolodvor stigao je prvi sezonski vlak koji vozi na relaciji Budimpešta – Split – Budimpešta.

Uz 120 turista iz Mađarske vlakom su putovali i generalni direktor MÁV-a József Kerékgyártó i zamjenik generalnoga direktora MÁV-a László Kormányos. Generalni direktor MÁV-Starta, koji je prvi put stigao u Dalmaciju, istaknuo je:

„Zaista sam sretan što sam tu, a hrvatske kolege sve su izvrsno organizirale. Vlak će prometovati tri puta na tjedan, a kako sam se sam uvjerio, putovanje je prilično ugodno. Imate na raspolaganju vagona za spavanje, restoran, ljubazno osoblje. Među putnicima najviše je obitelji koje žele ljetovati u Dalmaciji, a ovakav način putovanja pruža im potrebnu udobnost. Uostalom, da želite stići u Split iz Budimpešte, trebalo bi vam više od osam sati, uz puno stresa i umora, a ovako izbjegavate gužve na cestama, naspavate se, razgovarate i uživate u pogledu. To je moć željeznica!“

Vlak su dočekali predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza Željko Ukić i voditeljica Odjela za globalni PR Hrvatske turističke zajednice Lucijana Natalija Jerković. Predsjednik Uprave HŽPP-a izjavio je da je ove godine fokus stavljen na grad Split i na izravne turističke željezničke linije:

„Uz ovu iz Budimpešte postoje izravne linije iz Praga, Bratislave i Beča, a za iduću sezonu priprema se linija iz Poljske koja bi mogla povezivati Poljsku sa Splitom, ali i s Rijekom. Sljedeće sezone planiramo izravno povezivanje Splita sa Slavonijom. Čini mi se da je zadnji vlak izravno iz Osijeka za Split vozio prije čak 30-ak godina.“

Voditeljica Odjela za globalni PR HTZ-a istaknula je da je u prvih šest mjeseci ove



Prvi sezonski vlak koji vozi na relaciji Budimpešta – Split – Budimpešta

godine zabilježeno više od 260 000 noćenja mađarskih gostiju, od čega u lipnju 220 000 gostiju.

„Mađari su prije gravitirali prema Zadarskoj županiji, a u ovoj godini više dolazaka zabilježeno je u Splitsko-dalmatinskoj županiji. U državu se ulazi u skladu s aktualnim mjerama, najčešće preko covid-propusnice, a dio ljudi samostalno se testira. – kazala je Jerković.“

Sezonski vlakovi prometovat će od 2. srpnja do 11. rujna na relaciji Budimpešta –

Split – Budimpešta. Vlakovi će iz Budimpešte polaziti utorkom, petkom i nedjeljom, a iz Splita ponedjeljkom, srijedom i subotom. Vlak iz Budimpešte polazi u 18.45 sati, a u Split stiže u 8.46 sati sljedećega dana. Iz Splita vlak polazi u 18.28 sati te u Budimpeštu stiže u 9.35 sati sljedećega dana.

U sastav vlaka uvršteni su vagoni s ležajima i vagoni za spavanje. Jednosmjerna karta u vagonu s ležajima može se kupiti po cijeni od 48 eura, a u vagonu za spavanje po cijeni od 61 euro. Karte se kupuju na međunarodnim blagajnama.



László Kormányos, generalni direktor MÁV-Starta



Željko Ukić



# GODINA DANA NOĆNIH VLAKOVA

PIŠE: HŽPP  
FOTO: Ante Klečina

**Z**avršena je pilot-aktivnost uvođenja noćnih vlakova koji su godinu dana vozili na relaciji Zagreb Glavni kolodvor – Dugo Selo – Ivanić-Grad – Zagreb Glavni kolodvor.

Noćni vlakovi na relaciji Zagreb GK – Ivanić-Grad i obratno uvedeni su 11. srpnja 2020., a dio njihovih troškova sufinanciran je iz Programa transnacionalne suradnje Središnja Europa. Vlakovi su vozili svakoga vikenda do 11. srpnja 2021.

Ponajprije su vlakovi bili namijenjeni prijevozu mladih koji petkom i subotom imaju potrebu ostati u Zagrebu do kasnih večernjih sati, odnosno mladima koji se u ranim jutarnjim satima subotom i nedjeljom

žele vratiti iz Ivanić-Grada i Dugog Sela u Zagreb. Osnovna ideja bila je ne samo zaustaviti iseljavanje mladih iz manjih sredina, već ih privući na korištenje javnog prijevoza kao održivog oblika prijevoza i ponuditi im uslugu prilagođenu njihovim potrebama.

U voznom redu za 2019./2020. subotom i nedjeljom vlak na relaciji Zagreb GK – Dugo Selo – Ivanić-Grad polazio je iz Zagreba u 0.30 sati, uz zaustavljanja u Dugom Selu u 0.56 i Ivanić-Gradu u 1.17 sati. U obrnutom smjeru vlak je iz Ivanić-Grada polazio u 1.31 sat, odnosno iz Dugog Sela u 1.53 sata te u Zagreb GK dolazio u 2.19 sati.

U voznom redu za 2020./2021. subotom i nedjeljom vlak na relaciji Zagreb GK – Dugo Selo – Ivanić-Grad polazio je iz Zagreba u 0.28 sati, uz zaustavljanja u Dugom Selu u 0.53 sata i u Ivanić-Gradu u 1.16 sati. U obrnutom smjeru vlak je iz Ivanić-Grada polazio u 1.26 sati, odnosno Dugog Sela u 1.50 sati te u Zagreb GK dolazio u 2.16 sati.

Noćni vlakovi planirani su prije pandemije koronavirusa i potresa u Zagrebu, no unatoč svemu bili su vrlo dobro prihvaćeni. Mladi koji su sudjelovali u anketi o zadovoljstvu uslugom koja je provedena početkom srpnja 2021. iskazali su interes za produljenjem i proširenjem te usluge.



# ČITAONICA NA OTVORENOM

PIŠE: Božena Babić  
FOTO: Božena Babić



**V**lada Republike Hrvatske je na sjednici održanoj 30. prosinca 2020. podržala prijedlog Ministarstva kulture i medija da se 2021. godina proglasi Godinom čitanja.

Realizacija je to mjere Akcijskog plana Nacionalne strategije poticanja čitanja, koju je Vlada usvojila 2017. godine, a koja pridonosi razvoju kulture čitanja i omogućava što većem dijelu društva čitanje sa zadovoljstvom i razumijevanjem. Knjižnica HŽ Infrastrukture je na poziv Ministarstva kulture RH 2013. godine prikupila i dostavi-

la podatke potrebne radi objedinjavanja projekata/programa koji potiču čitanje, a sve u cilju izrade Nacionalne strategije poticanja čitanja. Knjižnica je pozvana na sudjelovanje jer je po tipu specijalna i poluotvorena pa u skladu s time treba osigurati dostupnost fonda široj društvenoj zajednici.

Uslijed pandemije i smanjene mogućnosti organizacije i sudjelovanja u kulturnim događanjima na dosada uobičajene načine, jedna od kulturnih djelatnosti koja bi u

ovoj situaciji mogla priskrbiti više pozornosti i vremena jest upravo čitanje. Budući da je čitanje jedan od preduvjeta sudjelovanja u kulturi, ono izravno i neizravno utječe na poboljšanje ukupne kvalitete života pojedinca i društva, što nam je u ovim iznimnim okolnostima prijeko potrebno. Jednako kao što čitanje doprinosi razvoju društva, tako i društvo treba omogućiti usvajanje i razvijanje čitateljskih navika i oblikovanje kompetentnih čitatelja. U tom smislu Nacionalna strategija poticanja čitanja Vlade Republike Hrvatske pro-





miče čitanje kao osobitu društvenu vrijednost.

Tijekom Godine čitanja mnoge kulturne organizacije osmislit će i provoditi nove aktivnosti pa je tako i Knjižnica HŽ Infrastrukture uz već postojeću akciju besplatne razmjene knjiga *BookCrossing* i dalje živi osmislila *Čitaonicu na otvorenom*. U skladu s preporukama stručnjaka da je u cilju povećanja produktivnosti, prevencije stresa, očuvanja zdravlja i povećanja zadovoljstva tijekom radnog vremena organizmu potrebno dati priliku za odmor i osveženje, Knjižnica HŽ Infrastrukture predlaže da se nakratko odmaknete od računala i prošetate do novopostavljenih klupica u dvorištu Mihanovićeve 12. Za vrijeme sunčanih i suhih dana u hladovini vas čeka košara sa starijim brojevima stručnih časopisa koje možete koristiti isključivo u *Čitaonici na otvorenom*. Ako ih želite

čitati tijekom duljega razdoblja, slobodno dođite u Knjižnicu, gdje ćemo evidentirati posudbu. Novije brojeve časopisa kao i drugu građu također možete posuditi u Knjižnici HŽ Infrastrukture. Popis naslova periodike pogledajte na portalu Knjižnice, u rubrici *Časopisi*: <http://portal/knjiznica/Pages/casopisi.aspx>.

Čitanje povećava emotivnu inteligenciju i toleranciju. Puno je različitih emocionalno-spoznajnih, stručnih i korisnih razloga za poticanje čitanja, ali jednako tako je važno čitanje koje razvija samosvijest, samopouzdanje i vrijednosti koje nisu uvijek mjerljive, vidljive, ali su dugoročno važne za kvalitetu života pojedinca i opće dobro zajednice. Upravo zato je 2021. godina pravi trenutak za proglašavanje Godine čitanja u kojoj će cijela Hrvatska čitati zajedno. Pridružite se! Čitajmo da ne

ostanemo bez riječi!

Za više informacija o Nacionalnoj strategiji poticanja čitanja posjetite stranicu Ministarstva kulture i medija: <https://min-kulture.gov.hr/vijesti-8/2021-godina-proglasena-godinom-citanja-u-hrvatskoj/20395>.

Knjižnica HŽ Infrastrukture d.o.o.  
Mihanovićeve 12 (ulaz iz Gajeve 48),  
dvorišna zgrada - soba 21  
Knjižničarka: Božena Babić  
ŽAT: 1 32 38; VPN 72008/ 099 3806383  
tel/faks: 01/378 32 38  
e-mail: bozena.babic@hzinfra.hr

**RADNO VRIJEME S KORISNICIMA**  
od ponedjeljka do petka  
11.00 – 15.00 sati  
(posudba, vraćanje/razduživanje stručne literature i korištenje čitaonice)

# PLAVI VLAK – *BLUE TRAIN*: OD GORNJE STUBICE DO AFRIKE

PIŠE: Renata Veličan  
FOTO: Renata Veličan

**S**tiglo je toliko očekivano ljeto. Počele su vrućine. Prvi toplotni val koji je svoj vrhunac imao u prvim danima ljeta uz vrućinu, sparinu i visoke temperature obilježio je vjetar koji je nosio pješčanu prašinu iz Afrike. Pandemije kao da nema, Europsko nogometno prvenstvo je prošlo, ljeto mami svojim čarima i počinju godišnji odmori pa opustimo se i putujmo. Stvarno. Virtualno. Dajmo mašti i želji na volju. Odaberimo odredište. Zašto na putovanje ne bismo krenuli vlakom? Vlakom u Zagorje, u stubički kraj, do Gornje Stubice?

Iz Zagreba mali plavi vlak kreće u 7.32 sata i prije samog ulaska u vlak konduker mi je rekao da uđem u zadnji dio vlaka, u drugu garnituru jer ona vozi izravno do Gornje Stubice i neću trebati presjedati u Zaboku, gdje se ostvaruje predah od 16 minuta. U vlaku nije bilo puno ljudi. Bilo je ugodno. Mjesto u vlaku moglo se birati. Krenuli smo na vrijeme i putovanje do Zaprešića bilo je uobičajeno. Nešto novo na pruzi i uz prugu primijetila sam tek kada smo iz Zaprešića krenuli prema Zaboku. Nova, lijepo uređena stajališta: Novi Dvori, Pojatno, Kupljenovo, Luka, Žeinci, Veliko Trgovišće s obnovljenom kolodvorskom zgradom i na kraju Zabok. Blistaju uređeni peroni i novi uređaji koji iščekuju dan kada će biti pušteni u promet. Pruga u duljini od 23,85 km elektrificira se i modernizira sredstvima iz europskih strukturnih i investicijskih fondova, 85 posto iz Kohezijskog fonda. Dionica Zaprešić – Zabok dio je željezničke pružne trase Zaprešić – Zabok – Varaždin, koja s opremom i postrojenjima ima status evidentiranoga kulturnog dobra. Promjena je vidljiva u odnosu na 2016. kada sam tom prugom putovala zadnji put.

U Zaboku sam imala dovoljno vremena za šetnju kolodvorskim prostorom. Strojovođa je vješto odvojio dva mala plava vlaka i u 8.47 sati bili smo spremni za nastavak



Kolodvor Gornja Stubica

vožnje »cugom vu Stubake«. Počelo je »Kruženje u malom svijetu« na koje me poveo Ivo Braut i njegova »Nedjelja u Toplicama«, gdje je naveden podatak da se već 1209. spominju »topla ljekovita vreoca u Donjoj Stubici« i »da su stubičke vode *neka vrst indiferentnih radioaktivnih akroterma, s karakterom slabo zemno-alkalne sulfatne vode*, sadržajem srodne onima u Bad-Gasteinu, a temperaturom – 36 do 63 stupnja – ravne Karlovyom Varima. Ne treba, dakle, putovati ni u Gastein ni u Češku, sve nam je tu pod nosom!« Ponavljala sam da nam je sve tu pred nosom i da ne treba daleko putovati i biti zbog toga nesretan.

Pruga koja je u promet puštena 1916. otkrivala je svoje godine i bez ustručavanja pokazivala tragove koje je na njoj ostavilo vrijeme. Prošlo je već 105 godina. Nakon Zaboka slijede Hum-Lug (rasputnica) i Oroslavje, u kojemu je 1927. osnovana prva tekstilna škola u Hrvatskoj. U Stubičkim Toplicama sjetila sam se muzejskoga vlaka koji je na prvu vožnju prema *Stubakima* krenuo na Dan državnosti 30. svibnja

1992. Parna lokomotiva, šest vagona i vagonski restoran su sve do sredine rujna vozili izletnike na kupanje u Stubičke toplice. Samo te godine i nikada više. Kupališni i zdravstveni kompleks u neposrednoj su blizini pruge. Kraj je lijep, živopisan i mogla sam samo zamišljati kako je bila zanimljiva i posebna ta vožnja muzejskim vlakom i parnom lokomotivom. Danas se vozim u dizel-motornoj garnituri po normalnome kolosijeku neelektrificirane željezničke pruge. Parna vuča odavno više nije u funkciji i više nikada neće biti. Pred nama je još bila Donja Stubica, koja danas ima status grada i u kojoj je 1901. Eugen Viktor Feller pokrenuo proizvodnju lijeka »Elsa fluid« za sve bolesti koji se izvezio u Japan, Kinu, Egipat i Ameriku. Nakon 17 minuta vožnje od Zaboka, točno u 9.04 sati, stigli smo u Gornju Stubicu. Pamtimmo je po Seljačkoj buni, Matiji Gupcu i monumentalnome spomeniku Antuna Augustinčića iz 1973., koji je 2007. obnovljen sredstvima Ministarstva kulture u iznosu od oko 1,7 milijuna kuna, po Gupčevoj lipi, koja je zaštićeni spomenik kulture i »jedini



živi svjedok seljačke bune iz 1573. godine«, baroknome dvorcu obitelji Oršić iz 1756. u kojemu je od 1973. smješten Muzej seljačkih buna, parku i malome ružičnjaku uz dvorac. Iako je željeznički kolodvor Gornja Stubica zadnji kolodvor na pruzi, po silasku iz vlaka vidljivo je da pruga nastavlja dalje. Radi se o industrijskim kolosijecima koji vode do »Done«, koju pamtim po sokovima, marmeladama, pekmezima. U vrijeme Olimpijade u Moskvi 1980. »Dona« je bila službeni dobavljač sokova. Nakon pretvorbe počela je stagnirati i od 2014. ne radi. Sjećanja o živosti kolodvora još uvijek su prisutna i s radošću, ali i sjetom prisjetio ih se prometnik Darko Kučak. U središtu mjesta nalaze se Spomenpark Rudolfu Perešinu, bista i zrakoplov MIG 21 kao spomen na Perišinov prelet 25. listopada 1991. iz Bihaća u Klagenfurt gdje je izgovorio: »Ja sam Hrvat, ne mogu i neću pucati na Hrvate«. Mjesto je prepuno simbolike, mira i ljepote koja ispunjava dušu.

Natrag sam se vratila istim putem, istim malim plavim vlakom i s knjigom »Iza Mjesečevih planina« koja me odvela u Af-

riku. Afrika! Tako egzotično! U mislima mi se odmah pojavio *Blue Train*, odnosno luksuzni Plavi vlak, koji obalu južne Afrike spaja s afričkim rudnicima zlata i dijamanata. Žirafe, zebre, lavovi, slonovi, antilope, Sunce i slatki mango, a ja s knjigom u rukama u stvarnome svijetu, u malome, plavom vlakom na relaciji Gornja Stubica – Zagreb.

Putopis Hrvoja Ivančića iz Afrike koji sam čitala nije me odveo u taj luksuz. Otkrio mi je Afriku koju mi ne može otkriti ni jedno turističko putovanje jer ona su uvijek lijepa, posebna i ne otkrivaju stvarnost života. Hrvoje je otkrio upravo to – stvarnost života u Africi. Sve poteškoće, jad i nemoć koju mnogi ne žele i ne mogu razumjeti. Moćni svijet koji jednostavno ne želi drugu i drugačiju Afriku. Nema ni snagu ni volju da je mijenja. Dobra mu je takva kakva je. »Iza Mjesečevih planina« knjiga je koja čitatelja ne ostavlja bez riječi, ravnodušnim. Potpuno nov pogled na život u Africi. Ivančić Afriku otvara na dlanu. Prikazuje ono što nikada nećemo doživjeti niti vidjeti. Okuse, mirise, život Afrike. Težina prolaznoga života i prošlosti koji su u Af-

rici ostavili neizbrisiv trag boje života koje nas dijele. Putopis se čita bez daha. »Iz vrelag centra Kampale put vodi preko nadvožnjaka ispod kojeg se proteže željeznička pruga koju su Britanci konstruirali povezujući Keniju i Ugandu, svoje dvije najvažnije kolonije na istoku Afrike«. U dijelu putopisa Ivančić piše: »Sve me podsjetilo na priče o Zagorju prije Drugog svjetskog rata. Samo brda i močvare, a gradovi mali i nikakvi. Moraš hodati satima da bi došao do neke tržnice i prodao mlijeko i jaja. Tad opet povratak kroz blato u malu drvenu kuću pokrivenu slamom.«

Mali plavi vlak iz Gornje Stubice, Zaboka i Zaprešića lagano i ponosno u Zagreb Glavni kolodvor stigao je bez kašnjenja. Zbog pandemije koronavirusa tijekom putovanja morali smo nositi zaštitne maske za lice, no ja sam se istodobno pitala muče li Afriku uz koronavirus i ebola i glad te sam zaključila kako je lijepo tu gdje sam sada. U Godini čitanja koja teče pod sloganom »Čitajmo da ne ostanemo bez riječi« »Iza Mjesečevih planina« knjiga je koja definitivno ne ostavlja bez riječi.



Dvorac Oršić



RV mali plavi vlak

# DALJNI RAD NA ODRŽIVOM RAZVOJU U HRVATSKOJ

PIŠE: Ružica Stanić  
FOTO: HRPSOR

**H**Ž Infrastruktura i ove je godine sudjelovala na godišnjoj skupštini Hrvatskog poslovnog savjeta za održivi razvoj. Sudionicima je predstavljen rad HRPSOR-a tijekom izazovne 2020. godine te su predstavljeni planovi za sljedeću godinu u cilju promicanja društveno odgovornog poslovanja.

Skupština je održana u Zagrebu 30. lipnja 2021., a glavno je pitanje bilo, zapravo, tehničke prirode. Riječ je o tome da su članovi donijeli odluku da HRPSOR iz ustanove postane udruga. Iako to na prvi pogled ne čini veliku razliku, moglo bi značiti više prilika HRPSOR-u za sudjelovanje u projektima koji su namijenjeni udrugama, osiguranje dosad nedostupnih financijskih sredstava i drugo što će udruzi olakšati promicanje održivog razvoja u RH. Naime, ciljevi su HRPSOR-a zastupanje gospodarskih interesa u održivom razvoju, podupiranje usmjerenja prema održivom razvoju u gospodarskom, političkom, pravnom i društvenom životu te poticanje promjena koje će pospješiti prijelaz na održivi razvoj u Hrvatskoj.

U skladu s time HRPSOR je krajem 2020. godine na portalu dop.hr i društvenim mrežama objavio osvrt na Nacionalnu razvojnu strategiju u kojem su upozorili na nedovoljnu zastupljenost održivog razvoja u razvojnoj strategiji.

Na skupštini smo se podsjetili i prošlogodišnje, 12. konferencije o društveno odgovornom poslovanju, koja je zbog strogih epidemioloških mjera održana u suženijem obliku te je privremeno vraćena u jednodnevni format. U plenarnom dijelu konferencije održan je okrugli stol *Europski zeleni plan: Spremnost Hrvatske na ostvarenje ciljeva*. Nakon okruglog stola uslijedila je dodjela nagrada Indeks DOP-a, a nakon pauze održane su stručno-znanstvene sesije u kojima je predstavljeno ukupno 17 radova.

Upitnik Indeks DOP-a prošle je godine prvi put ispunila i HŽ Infrastruktura i tako se pridružila organizacijama koje su dobile uvid u svoju razinu primjene društveno odgovornih praksi i mogućnost za uočavanje područja u kojima mogu unaprijediti svoje prakse. Rezultat HŽ Infrastrukture ukupno je bio viši od prosjeka u kategoriji javnih poduzeća, s time da je u četiri od šest područja društveno odgovornih prak-

si HŽ Infrastruktura ostvarila iznadprosječan rezultat.

Ove će se godine konferencija o društveno odgovornom poslovanju vratiti u dvodnevni format te održati 9. i 10. studenoga u Zagrebu. Iz godine u godinu na skupštini HRPSOR-a predstavljaju se novi članovi, a ovaj put ostalim su se članovima predstavili Erste&Steiermärkische Bank d.d., OTP banka d.d. i Sato d.o.o.



Skupština Hrvatskog poslovnog savjeta za održivi razvoj



## KINESKI MAGLEV VOZI 600 km/h

PIŠE: Ružica Stanić  
FOTO: cnsphoto/globaltimes.cn



**K**ineski proizvođač CRRC Qingdao Sifang predstavio je 20. srpnja dosad najbrži kineski vlak na magnetsku levitaciju (maglev), koji može voziti brzinom do 600 km/h. Sada će uslijediti godine testiranja vlaka prije njegova puštanja u promet. U Kini još nije ni izgrađena potrebna infrastruktura za magleve tako velike brzine. Naime, nekoliko je pruga u izgradnji i došle su do faze istraživanja i procjene. To uključuje pruge Shanghai – Hangzhou i Chengdu – Chongqing. Iz CRRC-a tvrde da bi putovanje između Bejinga i Shanghaija, koje sada traje skoro pet sati, uporabom ovih magleva moglo biti svedeno na dva i pol sata.

Za testiranje ovoga magleva izgrađena je pet kilometara duga pruga u Qingdaou, u blizini tvornice u kojoj je vlak proizveden. Međutim, ta pruga nije dovoljna za ispitivanja pri velikoj brzini te slijedi izgradnja adekvatne pruge.

Kineska vlada navodno razmatra izgradnju do devet pruga za magleve, koje bi tvorile mrežu dugu više od tisuću kilometara.

## PRVA LOKOMOTIVA IZ KAZAHSTANA

PIŠE: Ružica Stanić  
FOTO: Alstom



**P**rvi je put jedna putnička lokomotiva proizvedena u Kazahstanu. Naime, Kazahstanske željeznice (KTZ) naručile su od Alstoma ukupno 302 teretne lokomotive Prima T8 KZ8A i 119 putničkih lokomotiva M4 KZ4AT. Prvih 20 putničkih lokomotiva iz te narudžbe proizvedeno je u Francuskoj između 2014. i 2016., a zatim se proizvodnja preselila u glavni grad Kazahstana Nur-Sultan, gdje Alstom i Tansmasholding imaju zajednički pogon. Lokomotiva proizvedena u Kazahstanu javnosti je predstavljena 21. srpnja 2021. Direktor Alstoma za zapadnu i središnju Aziju Guillaume Tritter nazvao je to danom za pamćenje i dodao:

Zahvaljujući našem snažnom partnerstvu s KTZ-om i našim ambicioznim planovima lokalizacije, ova po mjeri izrađena lokomotiva prometovat će diljem zemlje brzinom do 200 km/h. Ovaj novi proizvod rezultat je dodatnog prijenosa tehnologije, postignutog zahvaljujući podršci iz naših europskih proizvodnih postrojenja.

Tritter je izjavio da je to jedna od najprilagodljivijih lokomotiva na svijetu, razvijena prema KTZ-ovim tehničkim zahtjevima i u skladu sa standardima GOST za pruge kolosiječne širine 1520 mm te može prometovati na temperaturama od -50 do +50 °C.

## RADOVI NA TUNELU ZA HS2

PIŠE: Ružica Stanić  
FOTO: HS2



**U**jugoistočnoj Engleskoj započelo je iskapanje prvog od pet okna za ventilaciju tunela ispod krednog pobrđa Chiltern Hills, kojim će prolaziti pruga za vlakove velike brzine HS2. Okna će osim ventilacije služiti kao pristup u hitnim slučajevima tunelu koji će biti dugačak 16 km.

Prvo okno kopa se u blizini sela Chalfont St Peter i duboko je 78 m. Na njegovu vrhu bit će izgrađen objekt izgledom nadahnut okolnim stajama i drugim poljoprivrednim zgradama kako bi se bolje uklopio u okolinu. Ispod razine tla okno će se spojiti s dvostrukom cijevi tunela.

Za bušenje okna korišten je stroj težak 120 tona na čijoj se glavi nalazi poseban rezač kojim su se iskopali zidovi okna. Potom je izliven beton za zidne panele okna. Sada se iskapa kreda iz unutrašnjosti okna kako bi se postigla konačna dubina strukture. Iskopana kreda planira se iskoristiti za uređenje okoliša po završetku građevinskih radova. Tunel za novu prugu iskopaju dva stroja za bušenje tunela, prozvana Florence i Cecilia. Očekuje se da će do prvog okna stići 2022. godine, a da će cijeli tunel biti probijen u tri godine.

# POVIJESNI VLAKOVI RETSKE ŽELJEZNICE

PIŠE: Toma Bačić  
FOTO: Toma Bačić

**R**etska željeznica (RhB) željeznički je prijevoznik u najistočnijemu švicarskom kantonu Graubündenu, u kojemu nacionalni željeznički prijevoznik SBB vozi samo po pruzi normalnoga kolosijeka Sargans – Chur. RhB pruža usluge prijevoza na gotovo 400 kilometara dužoj željezničkoj mreži kolosiječne širine 1000 mm.

Od 8. svibnja do 31. listopada 2021. putnici u kantonu Graubündenu imaju, kao i prošle godine, jedinstvenu priliku svakoga dana putovati od Davosa do Filisura i natrag povijesnom željezničkom kompozicijom iz dvadesetih godina prošloga stoljeća.

Nostalgija i avantura kombiniraju se u lijep način putovanja. Za nepunih 40 minuta povijesni vlak putnike prevozi kroz grubo romantičan kanjon Zügen, preko poznatoga vijadukta Wiesen do Filisura. U neposrednoj blizini Filisura nalazi se i svjetski poznati vijadukt Landwasser, koji je zaštitni znak tvrtke RhB i nalazi se, kao i pruge Albula i Bernina, na popisu UNESCO-



Lokomotiva RhB Ge 6/6 Krokodil



Vijadukt Wiesen

ove svjetske baštine. Muzejske vagone između Davosa i Filisura vuče legendarna lokomotiva RhB Ge 6/6 414 Krokodil ili Ge 4/4 I.

Vožnja tom muzejskom kompozicijom dostupna je bez ikakve doplate, uz uobičajenu prijevoznu kartu, što je izvrstan marketinški potez jer su vlakovi puni znatizeljnih putnika.

Pruga Davos – Filisur počinje u kolodvoru Davos Platz i prolazi južnim dijelom gradića Davosa. Prvi put prelazi rijeku Landwasser na mostu nedaleko od kolodvora Davos Platz. Nakon kolodvora Glaris dolina postaje uža i pruga ulazi u kanjon Zügen. Kolodvor Wiesen nalazi se daleko od istoimenoga sela, a odmah nakon kolodvora pruga prelazi preko 210 metara dugog i 89 metara visokog vijadukta Wiesen, koji je RhB-ov najveći kameni most. Između Davos Platza i Filisura pruga pro-

lazi kroz ukupno 14 tunela dužine 4200 metara i preko 28 mostova.

## Lokomotive RhB Ge 6/6 Krokodil

Nakon elektrifikacije željezničke pruge Albule 1919. Retska željeznica hitno je trebala nove električne lokomotive. Kupljeno je šest lokomotiva nove serije Ge 6/6, (401 – 406), čiji su proizvođači bili SLM, Brown, Boveri & Cie (BBC) i Maschinenfabrik Oerlikon (MFO). Dodatne lokomotive te serije isporučene su 1922. (407 – 410), 1925. (411 – 412) i 1929. (413 – 415). S 15 novih lokomotiva serije Ge 6/6 Retska željeznica uspjela je u cijelosti povući parne lokomotive iz upotrebe na svojoj mreži glavnih pruga. Lokomotive serije Ge 6/6 duge su 13,3 metra i teške 66 tona. Trajna snaga im je 940 kilovata, a najveća brzina 55 km/h. Sačuvano je šest lokomotiva serije Ge 6/6 I, a dvije su i danas u voznome stanju te se koriste za vuču muzejskih vlakova.



# NA VRHU EUROPE

PIŠE: Toma Bačić  
FOTO: Toma Bačić

**S**redinom srpnja ukazala mi se prilika putovati na Jungfrauoch, najviši željeznički kolodvor u Europi. Željeznica Jungfrau sastoji se od nekoliko odvojenih sustava, međusobno povezanih u mrežu pruga koje putnika vode od regionalnog središta, grada Interlakena, do najvišeg željezničkog kolodvora u Europi, Jungfrauoch, koji se nalazi na 3454 metra nadmorske visine. Jungfrau je za Švicarce planina mitskog značenja, kao što je Triglav za Slovence ili Velebit za Hrvate. Zbog toga željeznica koja vodi na Jungfrau također nosi osobitu nacionalnu važnost za tu alpsku državu.

Put na Jungfrauoch, posljednji i najviši kolodvor brdske zupčaničke željeznice Jungfrau, fantastično je, no istodobno i vrlo skupo iskustvo. Cijena povratne karte od Interlakena iznosi preko 230 švicarskih franaka, iako postoje opcije za kupnju nešto jeftinijih karata. Razlog takvim cijenama jest u činjenici da željeznica Jungfrau ne dobiva subvenciju za prometovanje i financira se isključivo od prodanih karata. Od Interlakena put počinje željeznicom Berner Oberland-Bahn metarskog kolosijeka koja vodi do kolodvora Zweilütschinen, gdje se grana na dvije pruge: prugu Zweilütschinen – Lauterbrunnen i Zweilütschinen – Grindelwald. Pruge Berner Oberland-Bahn djelomično su opremljene zupčanikom sustava Riggenbach koji im omogućava uspone do 120 promila. Objke pruge BOB-a otvorene su 1890., a njihova ukupna duljina iznosi 23,7 kilometara. Dijelovi su mreže dvokolosiječni. U Lauterbrunnenu i Grindelwaldu presjeda se na vlakove tvrtke Wengernalpbahn, čije pruge vode do kolodvora Kleine Scheidegg i čija duljina iznosi ukupno 19,1 kilometar. Pruge te tvrtke kolosiječne su širine 800 milimetara i čitavom su duljinom opremljene zupčaničkim sustavom Strub / Von Roll. Najveći usponi na mreži Wengernalpbahna iznose 250 promila! Kolodvor Lauterbrunnen nalazi se na nadmorskoj vi-



Vlak Jungfrau željeznice ulazi u postaju Eigergletscher

sini od 796 metara, kolodvor Grindelwald na visini od 1034 metra, a Kleine Scheidegg na 2061 metru nadmorske visine.

Posljednja dionica putovanja na Jungfrauoch prolazi se željeznicom Jungfraubahn (iako se cijela mreža željeznica od Interlakena kolokvijalno naziva tim imenom) koja od kolovoza 1912. vodi od kolodvora Kleine Scheidegg do Jungfrauoch. Ta dionica duga je 9,34 kilometra, a nešto više od sedam kilometara pruge nalazi se u tunelu. U tunelu postoji razgledno stajalište u kojem putnici izlaze i uživaju u pogledu na stijene Eigera. Od kolodvora Jungfrauoch do opservatorija Sphinx dolazi se 108 metara dugim dizalom. Najveći usponi Jungfraubahna iznose 250 promila.

Danas je moguće od Interlakena do Jungfrauoch stići željeznicom za dva sata i šest minuta, iako se dio putnika odlučuje za kraći put, koji podrazumijeva putovanje novom žičarom od Terminala Grindelwald do Eigergletschera. Ako se vozi žičarom, što je nešto manje atraktivno, čitav put od Interlakena iznosi sat i 36 minuta. Glavnina željezničkog prometa

danas teče elektromotornim garniturama, no u floti postoje i električne lokomotive koje vuku teretne vlakove. Naime, na Jungfrauoch, odnosno opservatorij, centar za posjetitelje i restoran, potrebno je sve dovesti, uključujući i vodu.



Postaja Wilderswil BOB-a nedaleko Interlakena



Opservatorij Sphinx na Jungfrauochu

# VLAK TRENO GOTTARDO ŠVICARSKOGA SÜDOSTBAHNA

PIŠE: Toma Bačić  
FOTO: Toma Bačić



Treno Gottardo

**S** promjenom voznoga reda u prosincu 2020. švicarska tvrtka Südostbahn (SOB) uvela je izravne vlakove koji svakoga sata voze iz Basela, Lucerna i Züricha prema Locarnu preko brdske pruge Gotthard. Vlakove brendirane kao Treno Gottardo voze Stadlerovim FLIRT električnim garniturama. Tvrtka Südostbahn u suvlasništvu je Švicarske Konfederacije (36 posto), kantona St. Gallen (19 posto) te ostalih dioničara (manje od šest posto).

Od promjene voznoga reda u prosincu 2020. SOB je u suradnji sa Švicarskim savezним željeznicama (SBB) u promet uveo vlako-

ve Treno Gottardo. Suradnja između SOB-a i SBB-a temelji se na ugovoru koji SBB-u omogućuje da zadrži licencu za prometovanje (ali ima i rizik financijskoga gubitka), a SOB-u financijsku kompenzaciju paušalnim subvencijama. Godine 2014. Südostbahn je neuspješno podnio zahtjev za koncesiju za daljinski promet na brdskoj pruzi Gotthard s konceptom usluge koji je poslije prerastao u brend Treno Gottardo. Do 5. travnja 2021. Treno Gottardo vozio je samo do Bellinzona zbog radova na pruzi prema Locarnu, a nakon toga datuma svi vlakovi produljili su vožnju do Locarna. Vlakovi Treno Gottardo voze svakoga sata, naizmjenično iz Basela i Züricha.

Većina je prometa s brdske pruge Gotthard preseljena u bazni tunel nakon što je otvoren 2016. Bazni tunel omogućuje neusporedivo veću brzinu prometovanja pa u skladu s time vlak na relaciji Arth-Goldau – Belinzona kroz bazni tunel vozi 53 minute, a brdskom prugom dva sata i šest minuta. Ipak, izravni vlakovi koji voze kroz bazni tunel ne omogućavaju vezu s vrlo važnim turističkim centrima na Gotthardu koji generiraju velik broj putnika. Zbog toga je uvođenje Treno Gottarda bio imperativ za SBB i za Konfederaciju. Cjelokupna brdska pruga Gotthard je od početne točke u Immensee do Chiassa duga 206 kilometra, dok je pruga kroz bazni tunel





znatno kraća i prema parametrima neusporedivo lakša – njezina duljina iznosi 173 kilometra. Na brdskoj pruzi kontinuirani usponi od 28 promila dugi su desetke kilometara, dok usponi prema baznome tunelu iznose samo desetak promila.

Vlakovi Treno Gottardo omogućavaju izvorsne veze prema jugu Švicarske za međunarodne putnike. Kada sam sredinom lipnja putovao na Gotthard, međunarod-

nim vlakom br. 414, koji iz Zagreba vozi u Zürich, vozio sam se do Sargansa, gdje sam presjeo u IR vlak kojim sam putovao do kolodvora Pfäffikon na južnoj obali Ciriškoga jezera. Od Pfäffikona sam prugom kojom upravlja Südostbahn putovao do kolodvora Arth-Goldau, gdje sam presjeo u Treno Gottardo iz Züricha. Taj se dio putovanja mogao realizirati i jednostavnije – presjedanjem u Zürichu, no zanimala me pruga Pfäffikon – Arth-Gol-

dau. Naime, riječ je o jednoj od najstrijmijih adhezijskih pruga normalnoga kolosijeka uopće, s maksimalnim usponima od prilično nevjerojatnih 50 promila! Od Arth-Goldaua putovao sam izravno do Locarna vlakom Traverso SOB-a, odnosno Stadlerovim elektromotornim vlakom FLIRT s interijerom za daljinska putovanja.

U povratku na sjever Švicarske putovao sam kroz bazni tunel Gotthard.



# RASTOKE I SLUNJ - OAZA VODE I ZELENILA

PIŠE: Boris Šimundić  
FOTO: Boris Šimundić



Središte Rastoka

**R**astoke se nalaze stotinjak kilometara od glavnoga grada Hrvatske, Zagreba i na glavnoj prometnici u smjeru odavna poznatih Plitvičkih jezera. Oaza ljepote gdje se valovi Slunjčice prelijevaju u Koranu na njezinome putu prema Karlovcu. Rastoke su oduvijek bile mjesto na kojemu bi se putnici zaustavili, odmorili i nastavili putovanje.

Nije uvijek bilo lako, osobito u prognanstvu tijekom rata u Hrvatskoj. Vrijeme nakon Domovinskoga rata učinilo je svoje. Po svojoj prirodi Kordunaši su prpošni i smjeli pa su po povratku iz prognanstva počeli obnavljati svoje domove.

Sjećam se riječi iz prvih poslijeratnih go-

dina iz jednog od brojnih razgovora s poznatim Slunjaninom, prof. Nikolom Živčićem, koji je kazao:

„Ja i moja obitelj razmišljali smo o tome da ako prilike budu takve da se nećemo moći vratiti u Slunj, koji je bio okupiran, kupimo neku kuću koja je blizu Slunja.

Srećom, snaga volje i ljubav prema vlastitome domu učinile su svoje. Slunjani su se vratili, Slunj i Rastoke su tih poslijeratnih godina poprimile neku novu svježinu uraslu u život vrijednih povratnika. Domo- vi su obnovljeni jer nigdje nije ljepše nego na vlastitome pragu.

Duž Plitvičke ceste niknuli su mali restora-

ni koji svojom raznolikom ponudom ma-me sve one koji onuda prolaze i zaustave se. Usluge organizacije izleta s različitim sadržajima kao i mogućnosti raftinga na Korani godinama su dio ponude pojedinih tvrtki s područja Slunja i Rastoka. Grad Slunj i Rastoke obnovljeni su, a da pritom nije narušen sklad minulih vremena i prepoznatljive tradicije. Slunjski kraj prepun je manje-više poznatih izletišta. Rastoke su samo jedno i najčešće odredište onih koji dođu i upute se s noge na nogu u oazu boja i šuma vode. Bljeskanje vode i šum slapova unose mir u svakog posjetitelja, a pogled na mjesto gdje se Slunjčica preko sedara prelijeva u Koranu mami na povrat- tak. Stotine malih slapova koje tvori Slunj- čica prije svojega utoka u Koranu prostiru





Najveći vodopad na Rastokama, Veliki Buk

se između autohtonih vodenica koje imaju povijesnu i kulturološku vrijednost. U poneku od tih vodenica moguće je proviriti, a u nekima se i danas na tradicionalan način melju žitarice.

Očuvan je spoj povijesti i tradicije te mnogi izletnici mogu vidjeti što su sve u davni radili Slunjani i Rastočani. Jedan od dragulja jest i i šetnica uz rijeku Slunjčicu, koja se prostire od mrjestilišta do Močanova mosta nadomak staroga Frankopanskoga grada koji svojom bjelinom dominira desnom obalom Slunjčice. Posljednjih je godina Grad Slunj uz šetnicu uredio stazu, postavio klupe za sjedenje i nekoliko nadstrešnica ispod kojih se šetači mogu skloniti od vrućine i žege.

Pandemija koronavirusa zaustavila je rije-

ke turista koje su obilazile Slunj, Rastoke i bližu okolicu. Vjerujemo da će nestati i ovi događaji koji nisu ostavili svijet bez posljedica, a život se vratiti u normalu kroz optimizam kakvome manje-više svi naginjemo. Kako bi ga se očuvalo za neka druga vremena, Stari grad obnavlja se godinama, u skladu s financijskim mogućnostima.

U kratkome razgovoru nova gradonačelnica Slunja Mirjana Puškarić rekla nam je da će trenutno nedovršeni mostovi koji nadsvođuju Slunjčicu i Koranu biti završeni do polovine 2022. Cjelokupni projekt financira se europskim sredstvima i naziva se »Vodne tajne«. Projekt obuhvaća i šetnicu koja će se s druge strane Korane spuštati u Rastoke preko novoga mosta kada on bude završen. Drugi most sv. Ivana nadsvođuje Slunjčicu prije no što se

rijeka razlije diljem Rastoka i preko vodenica i sedri na većemu broju mjesta ulije u Koranu.

Cilj gradske uprave jest naći sve mogućnosti koje su komplementarne turizmu i ekološkoj poljoprivredi kojom se bavi dio stanovništva grada Slunja. S obzirom na zemljopisni položaj Slunja i prirodne datosti kojima obiluje područje Slunja i Rastoka, turizam se morao dogoditi na tome području. Gradonačelnica Slunja Puškarić kazala nam je to da politika snažno obuhvaća mladi naraštaj koji treba i mora opstati u tome dijelu Hrvatske. Bez podrške nacionalne politike teško je samostalno smoći snage, bez obzira na volju i ljubav prema kraju i izvorištu života.

U sumrak smo Slunj i Rastoke ostavili iza sebe te prepuni izvrsnih dojmova na put za Zagreb krenuli iznimno raspoloženi.

# DVANAESTA GODIŠNJICA ŽELJEZNIČKE NESREĆE U RUDINAMA

PIŠE: Željka Mirčić  
FOTO: Ante Jakelić

**K**ao i prethodnih godina i ove godine obilježena je tužna obljetnica tragične željezničke nesreće u Rudinama u kojoj je život izgubilo šest putnika, a 55 ih je ozlijeđeno.

U subotu 24. srpnja obilježena je dvanaesta godišnjica najteže željezničke nesreće u hrvatskoj povijesti. Izaslanstva HŽ Infrastrukture, HŽ Putničkog prijevoza i HŽ

Carga tom prigodom položila su vijence i zapalila svijeće na spomen-obilježju u Rudinama u sjećanje na nesretno stradale putnike.

Komemoraciji su u ime HŽ Infrastrukture prisustvovali voditelj Područne radne jedinice prometa Jug Ante Jakelić, šefica kolodvora Kaštel Sućurac Ivana Abramo-

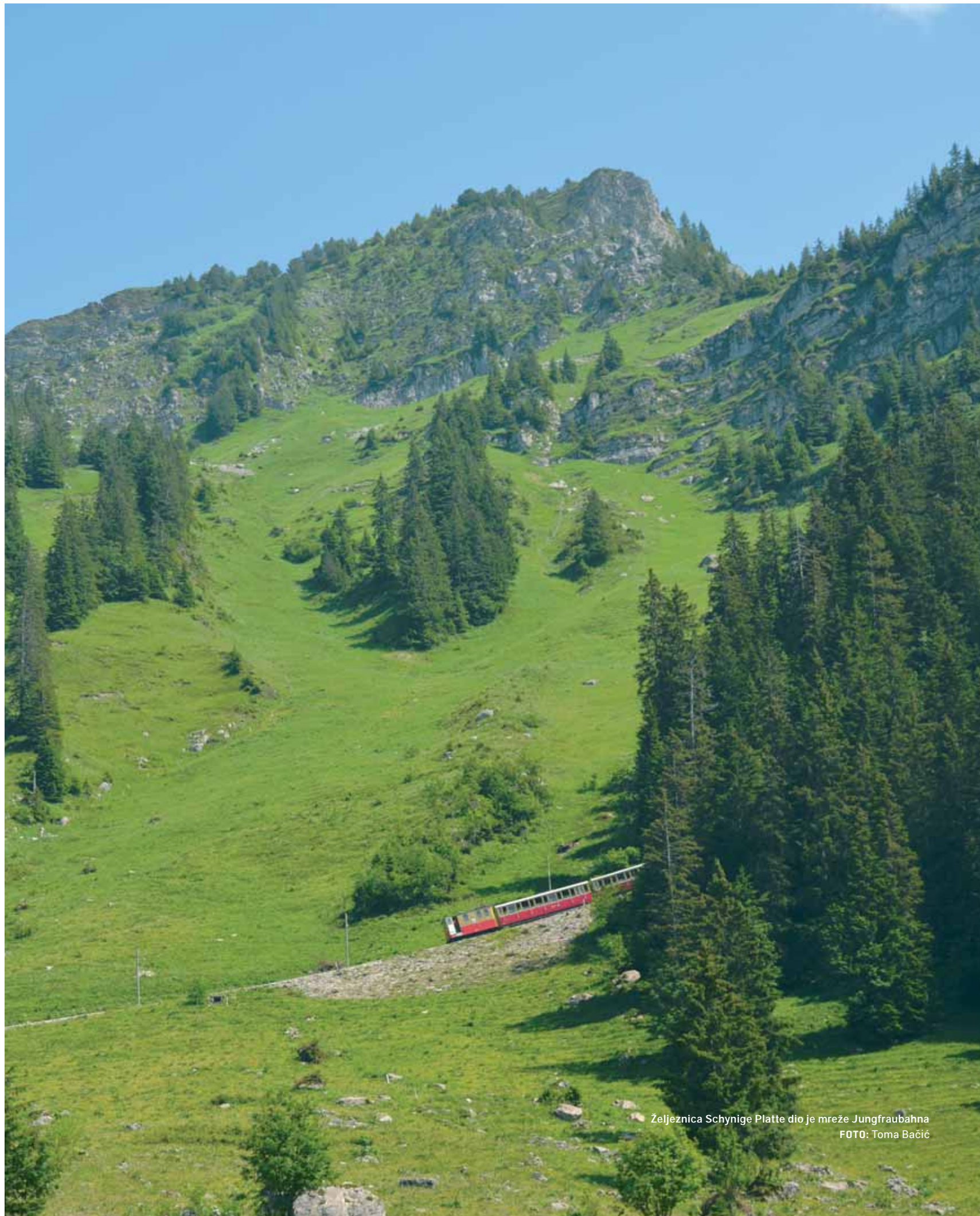
vić i prometnik vlakova kolodvora Kaštel Stari Tihomir Ercegovac, u ime HŽ Putničkog prijevoza šef Regionalne jedinice Split Ivan Liović, a u ime HŽ Carga šef Regionalnog područja Jug Ivan Čičmir.

U ime lokalne zajednice komemoraciji je prisustvovao zamjenik gradonačelnika Grada Kaštela Grgica Benutić.



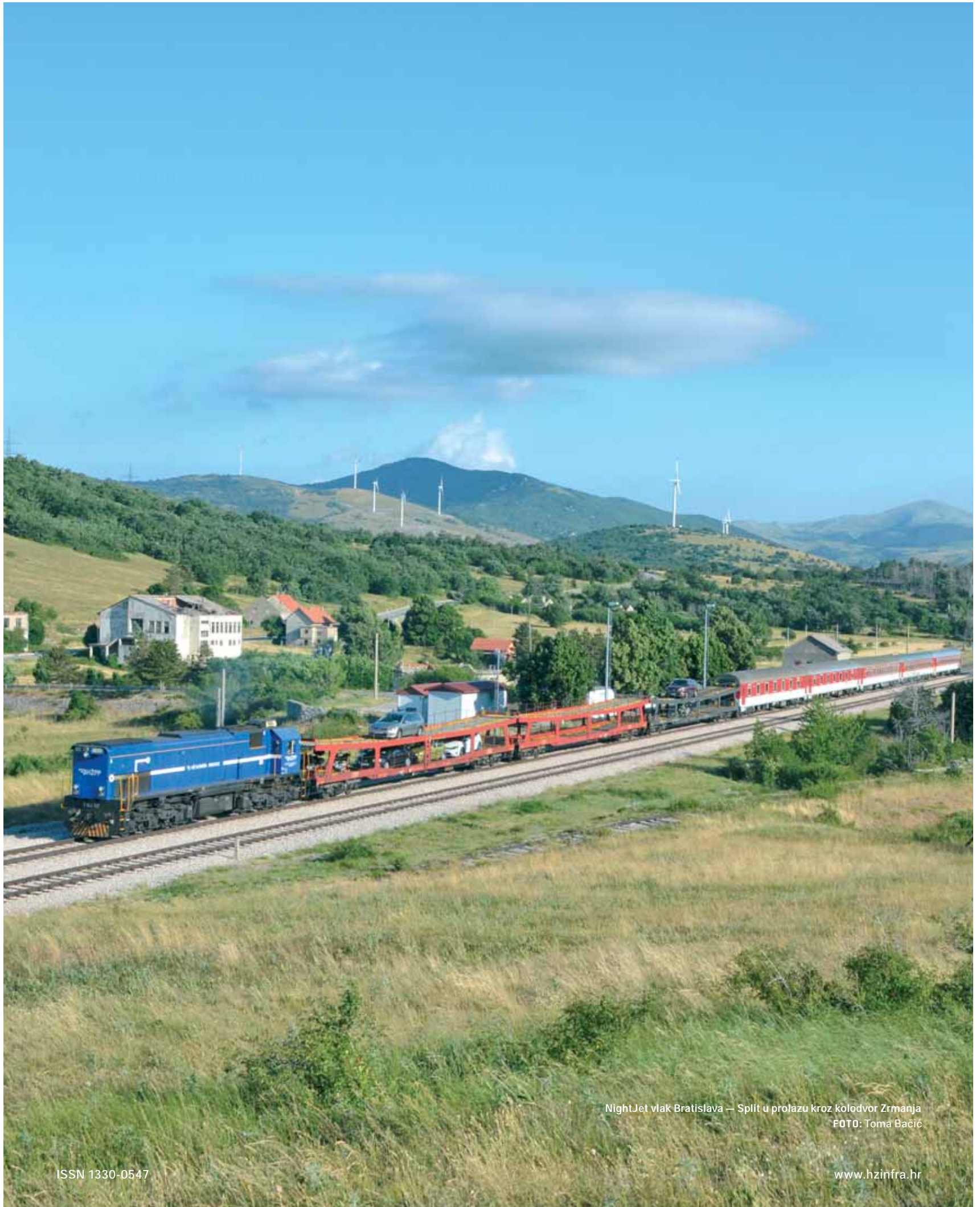
Sudionici komemoracije u Rudinama





Željeznica Schynige Platte dio je mreže Jungfraubahna  
FOTO: Toma Bačić





NightJet vlak Bratislava – Split u prolazu kroz kolodvor Zrmanja  
FOTO: Toma Bačić