

# ŽELJEZNIČAR

BROJ 914 || SIJEČANJ 2022.

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.

## EU FONDOVI

Donesena odluka o odabiru izvođača radova na projektu H. Leskovac – Karlovac

4

## EU FONDOVI

Sve vidljiviji napredak radova na pruzi od Križevaca do Botova

6

## RADOVI

Od Zaprešića do Zagreb Zapadnog kolodvora brzina podignuta na 100 – 120 km/h

10



HŽ INFRASTRUKTURA



Vijadukt Carevdar (Križevci – Koprivnica – državna granica)

FOTO: HŽI

## IZDVOJENO

### EU FONDOVI

4

Donesena odluka o odabiru izvođača radova na projektu Hrvatski Leskovac – Karlovac

### EU FONDOVI

6

Sve vidljiviji napredak radova na pruzi od Križevaca do Botova

### RADOVI

10

Od Zaprešića do Zagreb Zapadnog kolodvora brzina podignuta na 100 – 120 km/h

### AKTUALNOSTI

16

Nazire se novi sjaj riječkoga kolodvora

### RADOVI

12

Platforma politike za bolje radne uvjete u Hrvatskome željezničkom sektoru

### HŽPP

20

Nastavlja se sufinanciranje u Bjelovarsko-bilogorskoj županiji

## IMPRESUM

### ŽELJEZNIČAR

list HŽ Infrastrukture d.o.o.

**NAKLADNIK:** HŽ Infrastruktura d.o.o.

**ZA NAKLADNIKA:** Ivan Kršić

**GLAVNI UREDNIK:** Ivan Kartelo

**IZVRŠNI UREDNICI:** Branimir Butković, Oskar Pigac

**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  
www.hzinfra.hr

**NAKLADA:** 1500 primjeraka

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

## RIJEČ UREDNIKA

Drage kolegice i kolege,

godina 2022., barem što se željeznice tiče, počela je obećavajuće. Nakon određene stanke stigle su dobre vijesti vezane uz jedan od ključnih projekata za našu željeznicu. Dana 25. siječnja 2022. HŽ Infrastruktura donijela je odluku o odabiru izvođača radova na građevinskome i elektroenergetskome željezničkom infrastrukturnom podsustavu projekta »Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka na dionici Hrvatski Leskovac – Karlovac«. Kao valjana ponuda koja je ostvarila najveći broj bodova u skladu s kriterijem ekonomski najpovoljnije ponude odabrana je ponuda zajednice ponuditelja STRABAG AG, STRABAG d.o.o. i STRABAG Rail a.s. u vrijednosti 1.713.193.222,13 kuna (bez PDV-a). Nakon što odluka postane izvršna, očekuje se potpisivanje ugovora.

Na istome koridoru RH2, ali od mađarske granice do Križevaca, na 42,6 km dugoj dionici u sklopu projekta »Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka na dionici Križevci – Koprivnica – državna granica« radovi su sve intenzivniji i sve je vidljiviji njihov napredak. Na gradilištima je 430 radnika koji paralelno rade na otvorenoj pruzi, na nadvožnjacima Križevci, Vuk, Lepavina 2, Danica i Šoderica, vijaduktima Carevdar, Komari i Vojakovački Kloštar, na kolodvorskoj zgradi u Novom Drnju te na izgradnji željezničkoga mosta preko rijeke Drave u Botovu. U ožujku bi trebalo stići još 90 radnika, što s proljepšanjem vremena znači i dodatno intenziviranje aktivnosti na toj dionici. U ovome broju donosimo atraktivne fotografije gradilišta, ali i vizualizaciju buduće nove pruge i prateće infrastrukture.

Iako je u siječnju temperatura zraka bila i niža od 0°C, nije bilo padalina i zato mnoga gradilišta nisu mirovala. Tako smo obišli i radove na remontu pruge od Zaprešića do Zagreb Zapadnog kolodvora te vidjeli kako riječki kolodvor unatoč zahtjevnim konzervatorskim radovima polako, ali sigurno dobiva novi sjaj. Pripremili smo i brojne druge zanimljivosti i vijesti iz Hrvatske i svijeta te vjerujemo da ćete sa zanimanjem prelistati prvi ovogodišnji »Željezničar«.

glavni urednik lista "Željezničar"  
Ivan Kartelo



# DONESENA ODLUKA O ODABIRU IZVOĐAČA RADOVA NA PROJEKTU HRVATSKI LESKOVAC – KARLOVAC

PIŠU: Korporativne komunikacije HŽI  
ILUSTRACIJE: Oskar Pigac



**D**ana 25. siječnja 2022. HŽ Infrastruktura donijela je odluku o odabiru izvođača radova na građevinskoj i elektroenergetskoj željezničkoj infrastrukturalnoj podstrukturi projekta »Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka na dionici Hrvatski Leskovac – Karlovac«.

Kao valjana ponuda koja je ostvarila najveći broj bodova u skladu s kriterijem ekonomski najpovoljnije ponude odabrana je ponuda zajednice ponuditelja STRABAG AG, STRABAG d.o.o. i STRABAG Rail a.s. u vrijednosti 1.713.193.222,13 kuna (bez PDV-a).

Nakon što odluka postane izvršna, očekuje se potpisivanje ugovora.

Procijenjena vrijednost spomenutih radova, koji se sufinanciraju iz Operativnog programa Konkurentnost i kohezija 2014. – 2020., iznosila je 2.042.900.000,00 kn.

Projekt uključuje rekonstrukciju postojeće željezničke pruge i izgradnju drugoga kolosijeka uz postojeći u duljini 44 km, rekonstrukciju kolodvora i stajališta te izgradnju podvožnjaka i nadvožnjaka s pripadajućim cestovnim prometnicama umjesto željezničko-cestovnih prijelaza. U sklopu elektroenergetskoga infrastrukturnog podsustava bit će izvedeni radovi na izgradnji i obnovi sustava kontaktne mreže, a u sklopu prometno-upravljačkog i signalno-sigurnosnog podsustava modernizacija signalno-sigurnosnih i telekomunikacijskih uređaja. Po završetku projekta putnički će vlakovi tom dionicom prometovati brzinom do 160 km/h.

**Projekt rekonstrukcije postojećeg i izgradnje drugog kolosijeka na dionici Hrvatski Leskovac – Karlovac obuhvaća:**

- rekonstrukciju triju kolodvora: Hrvatski

Leskovac, Jastrebarsko i Karlovac

- prenamjenu triju kolodvora u stajališta: Horvati, Zdenčina (stajalište/otpremištvu) i Draganići
- rekonstrukciju četiriju postojećih stajališta Mavračići, Desinec, Domagovići i Lazine
- produljenje korisne duljine kolosijeka u kolodvorima na 750 m
- ugradnju novoga elektroničkog signalno-sigurnosnog uređaja ETCS razine 1 te novoga prometno-upravljačkoga infrastrukturnog podsustava s daljinskom kontrolom vanjskih elemenata, elektrifikaciju sustavom 25 kV/50 Hz, rekonstrukciju elektroenergetskih podstanica Mrzlo Polje i Zdenčina
- izgradnju triju novih podvožnjaka i četiriju novih nadvožnjaka s pripadajućim cestovnim prometnicama umjesto željezničko-cestovnih prijelaza
- izgradnju novih svodnih cesta zbog uki-



danja postojećih željezničko-cestovnih prijelaza  
 • rekonstrukciju pojedinih postojećih želje-

zničko-cestovnih prijelaza  
 • izgradnju zidova za zaštitu od buke  
 • izgradnju zatvorenog sustava odvodnje

• rekonstrukciju svih postojećih mostova, vijadukata i drugih objekata na trasi dionice.

# SVE VIDLJIVIJI NAPREDAK RADOVA NA PRUZI OD KRIŽEVACA DO BOTOVA



Sufinancirano instrumentom Europske unije za povezivanje Europe

PIŠE: Alenka Ožbolt  
FOTO: HŽI



Nadvožnjak Lepavina 2

**U** sklopu projekta »Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka na dionici Križevci – Koprivnica – državna granica« trenutno se izvode radovi duž cijele dionice duge 42,6 km.

Paralelno se radi na otvorenoj pruzi, na nadvožnjacima Križevci, Vuk, Lepavina 2, Danica i Šoderica, vijaduktima Carevdar, Komari i Vojakovački Kloštar, na kolodvorskoj zgradi u Novome Drnju te na izgradnji željezničkoga mosta preko rijeke Drave u Botovu.

Na otvorenoj pruzi izvode se zemljani radovi te radovi na donjemu ustroju i izmještanju instalacija, i to na dionici od kolodvo-

ra Križevci do kolodvora Lepavina te na dionici od kolodvora Koprivnica do kolodvora Novo Drnje. Na dionici od kolodvora Novo Drnje do državne granice s Mađarskom zasad se izvode samo radovi na izmještanju instalacija.

Što se tiče objekata, završeni su radovi na velikome broju propusta, a na nadvožnjaku Križevci izvedena je armiranobetonska konstrukcija. Na vijaduktima Carevdar i Komari izvedeni su armiranobetonski piloti i većina temelja, dok je na vijaduktu Carevdar završen i dio stupova. Na nadvožnjaku Lepavina 2 izveden je velik dio iskopa zemljanoga materijala, dio donje armiranobetonske ploče i dio sustava odvodnje. U kolodvoru Novo Drnje u većoj mjeri izve-

deni su nasipi.

Izvođač radova, turska tvrtka Cengiz Insaat Sanayi ve Ticaret A. S, koja trenutno na projektu ima angažiranih 430 radnika, počela je i radove na temeljenju nadvožnjaka Danica i nadvožnjaka Šoderica.

Također, na kolodvorskoj zgradi Novo Drnje izvode se radovi na sustavu odvodnje te radovi na temeljima kontaktne mreže.

Napreduju i radovi na donjemu ustroju mosta Drava, koji će biti dug 338 metara i izgrađen za dvokolosiječnu prugu. Donja konstrukcija mosta, koja će se sastojati od dvaju upornjaka i dvaju stupova, bit će izgrađena od armiranoga betona, dok će



Nadvožnjak Križevci



Most Drava



Vijadukt Vojakovački Kloštar

gornja konstrukcija mosta oblikom biti slična postojećoj i izgrađena od čelika. Čelična mosna konstrukcija trebala bi iz tvornice početi stizati početkom ožujka 2022. kada se na gradilištu očekuje i dodatnih 90 radnika.

Do sada su na mostu Drava izvedeni svi armiranobetonski piloti, jedan od ukupno dvaju upornjaka, dio dubokoga temeljenja jednoga od dvaju stupova kao i potporni

zidovi ispred mosta i iza njega. Do kraja veljače plan je nastaviti sa svim aktivnostima na navedenim lokacijama kao i započeti radove na pothodnicima i peronima stajališta Majurec i Peteranec. Zbog radova na pothodnicima na navedenim lokacijama bit će montirani provizori-ji. Ukupna vrijednost projekta »Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka na dionici Križevci – Koprivnica – dr-

žavna granica« jest 350 milijuna eura, a prihvatljivi troškovi sufinanciraju se iz Instrumenta za povezivanje Europe (CEF). Tijekom prošle godine, u sklopu Ugovora za promidžbu i vidljivost projekta, izrađena je mrežna stranica projekta te 3D vizualizacija/animacija projektirane trase s prikazom svih objekata (nadvožnjaka, podvožnjaka, mostova, usjeka, nasipa), stajališta i kolodvora s glazbenom podlogom i naracijom.

# VIZUALIZACIJA NAJVEĆEG ŽELJEZNIČKOG PROJEKTA U HRVATSKOJ



Sufinancirano instrumentom Europske unije za povezivanje Europe

PIŠE: HŽI  
FOTO: HŽI

**R**ekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka na dionici Križevci – Koprivnica – državna granica trenutno je najveći željeznički projekt u Hrvatskoj.

Njime HŽ Infrastruktura nastavlja s modernizacijom Mediteranskoga koridora ko-

ji preko luke Rijeka, Zagreba i Budimpešte povezuje Pirenejski poluotok s mađarsko-ukrajinskom granicom, a time i s jedinstvenom Transeuropskom prometnom mrežom (Trans-European Transport Network – TEN-T).

Dio je to projekta uspostave dvokolosiječne željezničke pruge visoke učinkovi-

tosti za mješoviti prijevoz od mađarske granice do luke Rijeka.

Radovi vrijedni 322,4 milijuna eura izvode se na brojnim lokacijama duž čitave dionice, a u nastavku donosimo galeriju fotografija/vizualizacija budućeg izgleda 42,6 km nove pruge i prateće infrastrukture.



Kolodvor Koprivnica



Stajalište Carevdar



Kolodvor Lepavina





Most Drava



Stajalište Majurec



Stajalište Peteranec



Kolodvor Novo Drnje



Stajalište Mučna Reka

# OD ZAPREŠIĆA DO ZAGREB ZAPADNOG KOLODVOVA BRZINA PODIGNUTA NA 100 – 120 km/h

PIŠU: Ivan Zovkić, Ivan Kartelo  
FOTO: Ivan Zovkić

**S** novim voznim redom u prosincu 2021. brzina prometovanja vlakova na dionicama Zaprešić – Podsused Tvornica i Podsused Tvornica – Zagreb Zapadni kolodvor podignuta je s 55 na 100 – 120 km/h.

Rezultat je to radova na obnovi spomenutih pružnih dionica, a koji su obuhvatili obnovu gornjega i donjega pružnog ustroja, sanaciju pružnih građevina, usklađivanje signalno-sigurnosnih i telekomunikacijskih uređaja te obnovu kontaktne mreže.

Prema riječima voditelja projekta obnove Ivana Zovkića iz Sektora za razvoj, pripremu i provedbu investicija i EU fondova pri HŽ Infrastrukturi, u sklopu radova dotrajali kolosijeci zamijenjeni su novima s tračnicama tipa 60E1 te novim prednapetim betonskim pragovima s elastičnim pričvrstnim priborom u zastoru od tučenca. Na cijeloj pružnoj dionici ugrađen je tamponski sloj. Također se obnavljaju pružni jarci te su sanirani mostovi i propusti. U sklopu elektroenergetskoga infrastrukturnog podsustava izvedeni su radovi na zamjeni ovjesne opreme te su zamijenjeni dotrajali dijelovi signalno-sigurnosnoga i prometno-upravljačkoga infrastrukturnog podsustava.

Krajem 2021. završena je većina radova na dionicama dvokolosiječne pruge Zaprešić – Podsused Tvornica te Podsused Tvornica – Zagreb Zapadni kolodvor. Ranije su završeni radovi na uređenju stajališta Podsused kao i na sjevernoj strani stajališta Kustošija te na uređenju kolodvora Savski Marof i pružne dionice Savski Marof – Zaprešić.

U siječnju 2022. počeli su radovi na obnovi kolosijeka i skretnica u kolodvorima Zaprešić i Podsused Tvornica. Dakle, preostali su radovi na zamjeni glavnih prolaznih kolosijeka u kolodvorima Zaprešić i Podsused Tvornica i njima pripadajućih



Radovi u stajalištu Kustošija

skretnica te na izgradnji novoga perona uz lijevi kolosijek u stajalištu Kustošija te na izgradnji novih uređenih površina u kolodvoru Zaprešić. Zbog radova na izgradnji uređenih površina u kolodvoru Zapre-

šić i zamjene glavnih prolaznih kolosijeka izvođač je izgradio privremenu uređenu površinu između 4. i 5. kolosijeka u kolodvoru Zaprešić. Završetak svih radova očekuje se tijekom ovog ljeta.



Podsused stajalište



Kolodvor Savski Marof

#### Više o projektu

Pruga se nalazi na glavnome ogranku koridora RH1 i sastavni je dio buduće trans-europske željezničke mreže, a preko nje se željeznička mreža Republike Hrvatske neposredno povezuje sa željezničkom mrežom Europske unije. Istodobno to je vrlo važna pruga za prigradski željeznički prijevoz kojim se Zagrebačka županija povezuje s Gradom Zagrebom kao i za gradski željeznički promet u Zagrebu. Prugom teče mješoviti prijevoz.

Radovi na njezinoj obnovi vrijedni su 365,7 milijuna kuna (bez PDV-a), od čega se veći dio financira iz kredita Svjetske banke.

Obnovom te pružne dionice povećat će se razina ukupne sigurnosti i interoperabilnosti željezničkoga prometa, brzina kretanja vlakova, kapaciteta i propusne moći pruge, omogućit će se prijevoz većeg broja putnika u dnevnome migracijskom prometu, smanjit će se troškovi održavanja, povećat će se pozitivan utjecaj na zaštitu okoliša, razina udobnosti i brzina putovanja te smanjiti razina buke.



Radovi na mostu Krapina kod Zaprešića

# NAZIRE SE NOVI SJAJ RIJEČKOGA KOLODVORA

PIŠE: Ivan Kartelo  
FOTO: Goran Jurkić



**S**vakim danom sve je ljepša slika riječkoga kolodvora čija je obnova u punome jeku. Iza skela koje su postavljene na pročelju zgrade jasno se već nazire njezina nova vizura, a da sve nisu usporili zahtjevni konzervatorski radovi, Riječani, ali i svi putnici koji se zateknu u kolodvoru, još i ranije bi mogli primijetiti da je velik dio posla obavljen.

Kako smo doznali od voditelja projekta obnove Tome Dubovečaka iz Sektora za razvoj, pripremu i provedbu investicija i EU fondova HŽ Infrastrukture, ugrađena

je sva vanjska stolarija i obojen je veći dio fasade na zgradi. Restaurirano je oko 95 posto elemenata na pročelju, dok su na preostalome dijelu restauratorski radovi u tijeku. Završetak spomenutih radova, vrijednih oko 20 milijuna kuna, očekuje se u ožujku 2022. Također, završeni su radovi na uređenju službenih prostora prometnog osoblja te radovi na uređenju unutrašnjeg dijela sanitarnog čvora za putnike. Radovi vezani uz klimatizaciju zgrade u završnoj su fazi.

Za sanaciju tijekom ove, ali i iduće godine

ostat će prostor za prijam i otpremu putnika u vestibulu. Naime, tijekom izvođenja radova na sanaciji toga dijela pronađeni su izvorna zidna plastika i oslici na zidovima pa su daljnji radovi u tome dijelu kolodvorske zgrade zaustavljeni dok se ne izradi projekt unutrašnjeg uređenja prema zahtjevu konzervatora. Trenutačno je u izradi konzervatorski elaborat koji će biti podloga za daljnje projektiranje. Procijenjena vrijednost preostalih radova na uređenju vestibula, čekaonice i vezanih prostora namijenjenih putnicima iznosi pet milijuna kuna.



Inače, kolodvorska zgrada u Rijeci izgrađena je davne 1891., za što je velikim dijelom zaslužan i glavni arhitekt Mađarskih državnih željeznica Ferenc Pfaff. Riječki je kolodvor bila prva željeznička zgrada koju je projektirao, a brojne se njegove zgrade nalaze širom ugarskoga dijela bivše Austro-Ugarske Monarhije.

Kako bi se zgrada vratila u izvorno izdanje, stručni tim od dvadesetak restauratora i diplomiranih kipara tvrtke Terracotta, specijalizirane za restauratorske radove, više od godinu dana do savršenstva i prvobitnog stanja dovodilo je povijesne elemente pročelja zgrade. Njihov je rad obuhvatio cjelokupno čišćenje i retuš fasade i ukrasnih elemenata te obnovu ukrasa i zamjenjivanje propalih dijelova replikama, koje su pritom sami izrađivali. Cilj je bio zgradi vratiti nekadašnji izgled, što su, čini se, i uspjeli jer se već sada ispod postavljenih skela može vidjeti dobro obavljen posao.

Još kada prema zahtjevima konzervatora bude obnovljen i vestibul, zgrada riječkoga kolodvora će, ne sumnjamo, biti objekt na ponos željeznice. U »Željezničaru« ćemo sa zadovoljstvom pratiti dinamiku preostalih radova i redovito izvještavati o njihovom napretku koliko god oni trajali, jer za dobre se stvari isplati i malo pričekati.



Radovi u vestibulu

## U KOLODVORU MORAVICE

PIŠE: Toma Bačić  
FOTO: Toma Bačić

**U** posljednjemu tjednu mjeseca siječnja posjetio sam kolodvor Moravice, gdje sam se susreo sa šefom kolodvora Ivicom Turkovićem. Tom prigodom upoznao sam se s kolodvorom Moravice, njegovom poviješću te s nekim poteškoćama s kojima se radnici susreću u svakodnevnome radu.

Kolodvor Moravice nalazi se na nadmorskoj visini od 419 metara, 139 kilometara jugozapadno od Glavnog kolodvora u Zagrebu, na pruzi M202. Kolodvor je pod nazivom Komorske Moravice za promet otvoren 6. rujna 1873., a istosmjernim sustavom od 3 kV elektrificiran je 25. svibnja 1960. Od početka eksploatacije pruge Moravice su bile važan kolodvor jer od nje prema Rijeci počinje brdska pruga nepovoljnih karakteristika te su se u Moravicama oduvijek ranžirali vlakovi.

Kolodvor Moravice smješten je u dolini rijeke Dobre, južno od stare ceste D3 Zagreb – Rijeka. Danas je u njemu u skladu s člankom 64. Prometnog pravilnika dopušteno ranžiranje. Najveća dopuštena iskoristiva duljina kolosijeka u kolodvoru Moravice iznosi 830 metara. Zbog manje duljine kolodvora u smjeru Rijeke iz Moravica se otpremaju kraći vlakovi ili vlakovi koji se zbog veće duljine ne zaustavljaju u usputnim kolodvorima. Ukupna duljina kolodvora Moravice između granica manevarskih vožnji iznosi oko 1500 metara.

Iako je sredina meteorološke zime, u Moravicama krajem siječnja nije bilo snijega. Turković se u razgovoru prisjetio zima tijekom kojih je palo toliko snijega da je njegova visina dosegala signale te onih tijekom kojih je ogulinska *rolba* redovito stizala čistiti kolosijeka u Moravicama.

Ivica Turković karijeru na željeznici započeo je sredinom osamdesetih godina prošloga stoljeća u kolodvorima Fužine i Škriljevo, a 1989. došao je u Moravice. U to su



Prometnik vlakova Marinko Sertić i šef kolodvora Moravice Ivica Turković

vrijeme Moravice bile kolodvor izmjene vuče jer je dionica riječke pruge od Zagreba do Moravica bila elektrificirana izmjeničnim sustavom od 25 kV 50 Hz, a dionica od Moravica prema Rijeci sustavom od 3

kV istosmjerne struje. Turković se s nostalgijom prisjetio Ansaldovih električnih zglobnih lokomotiva koje su vukle vlakove od Moravica prema Rijeci. Kada je u prosincu 2012. izmijenjen sustav električnog



Vlak prijevoznika Rail Cargo Carrier-Croatia s dvije Siemensove električne lokomotive Vectron u kolodvoru Moravice



Vlak HŽ Carga između kolodvora Moravice i Brod Moravice

napajanja, prestala je potreba za zamjenom lokomotiva u Moravicama. Nažalost, zbog malog broja vlakova za prijevoz putnika i neodgovarajućeg voznog reda u Moravicama je vrlo malo putnika. Iz kolodvora radnim danom u smjeru Ogulina vozi devet putničkih vlakova, a u smjeru Broda Moravica i Skrada pet vlakova. U smjeru zapada, od kolodvora Moravice počinje uspon koji do susjednoga kolodvora u Brod Moravicama iznosi između devet i 17 promila. Prema Vrbovskome pad iznosi osam promila. Tijekom dvanaestosatne smjene kroz kolodvor Moravice prolazi ili u njemu ima bavljenje oko 15 vlakova.

U kolodvoru Moravice rade 34 radnika. Danas u kolodvoru Moravice privatni željeznički prijevoznici ostavljaju lokomotive, dok drugi vlakovi čekaju smjene strojnoga osoblja. U prijepodnevnim satima, kada sam bio u kolodvoru Moravice, tri su teretna vlaka čekala polazak prema Rijeci, i to

vlak HŽ Carga (s lokomotivom 1141), RC-CC-a (s dva Vectrona) i ENNA-e (s TRA-XX-om).

U Moravicama se, neposredno uz sam ko-

lodvor, nalaze i Željeznička tehnička škola Moravice te radionica tvrtke Održavanja vagona. Pogon radionice smješten je na zapadnoj strani kolodvora.



Kontejnerski vlakovi ENNA-e i HŽ Carga stoje u kolodvoru Moravice

# PLATFORMA POLITIKE ZA BOLJE RADNE UVJETE U HRVATSKOME ŽELJEZNIČKOM SEKTORU

PIŠU: SŽH/Korporativne komunikacije  
FOTO: SŽH



Sudionici sastanka

**U** Zagrebu je 19. siječnja 2022. održan sastanak projektnih timova Sindikata željezničara Hrvatske (SŽH) i HŽ Infrastrukture s predstavnicima tvrtke partnera (Uprava HŽ Infrastrukture d.o.o.) na kojem je napravljen presjek svih dosadašnjih projektnih aktivnosti te je prigodno potpisana Platforma politike za poštene i dostojanstvene radne uvjete u hrvatskome željezničkom sektoru.

Platforma sadržava procjenu stanja te preporuke odnosno mjere za otklanjanje rizika/nedostataka po regijama.

Prije potpisivanja zajedničkoga dokumenta predstavljeni su elementi Platforme politike za poštene i dostojanstvene radne uvjete u hrvatskome željezničkom sektoru. Zajednički sastanak iskorišten je za upoznavanje predstavnika tvrtke partnera s cjelokupnim radom na tome projektu te za prikaz zaključaka koji su usmjereni prema postizanju dostojanstvenih radnih uvjeta.

Svi članovi tima, predstavnici Sindikata željezničara Hrvatske i HŽ Infrastrukture, izrazili su zadovoljstvo rezultatima dosa-

dašnjih aktivnosti te želju za poboljšanjem radnih uvjeta i jačanjem socijalnoga dijaloga kroz buduće zajedničke projekte.

Sve dosadašnje, projektom DeWoTed predviđene aktivnosti održane su unatoč uvjetima otežanima protuepidemijskim mjerama. S obzirom na to da je riječ o projektu u kojemu su prvi put u željezničkom sektoru partneri sindikat kao predstavnik radnika i predstavnik poslodavca, na sastanku je iskorištena prilika za detaljnu analizu svakog projektnog zadatka koji je održan kako bi se predstavnicima HŽ Infra-



strukture dao što bolji uvid u korisnost zajedničkoga rada.

Prilikom provedbe projekta primijenjen je pristup »odozdo prema gore« preko regionalnih konferencija na kojima su se okupljali predstavnici radnika i poslodavca te stručnjaci iz pojedinih područja te su korišteni primjeri dobre prakse iz Norveške. Na pripremnome sastanku Odbora za upravljanje utvrđene su najrelevantnije teme, definiran je način njihove provedbe te su podijeljeni zadaci.

Na četiri regionalne rasprave, koje su održane u Zagrebu, Osijeku, Rijeci i Splitu, s regionalnim i lokalnim zaposlenicima te regionalnim odborima analizirano je postojeće stanje te se raspravljalo o najvažnijim pitanjima i preporukama kako bi se otklonili nedostaci, a time poboljšali radni uvjeti.

Sve četiri dvodnevne edukacijske radionice osposobljavanja socijalnih partnera i stručnjaka održane su u Zagrebu. Na njima su sudionicima preneseni primjeri dobre prakse, a norveški stručnjak prenio je informacije o načinu rješavanju sličnih problema u Norveškoj. Edukacijske su radionice poslužile kao osnova za jačanje vještina i kompetencija po svim pitanjima dostojanstvenog rada.

Na četiri regionalne radionice održane u Zagrebu, Splitu, Rijeci i Osijeku koje su bile namijenjene predstavnicima i članovima partnerskih organizacija prezentirana je analiza utvrđenih i otklonjenih nedostataka te su kroz rad u grupi predložena rješenja.

U svim dosadašnjim aktivnostima sudjelovalo je oko 300 radnika HŽ Infrastrukture d.o.o. iz različitih sektora, odjela i grupa. Cilj tih aktivnosti bio je jačanje vještina i kompetencija u socijalnome dijalogu za pitanja iz područja dostojanstvenog rada



Predsjednik SŽH-a Zoran Maršić i član Uprave HŽI-a Krunoslav Papić

te procjena trenutnog stanja u području radnih uvjeta.

Kroz projekt DeWoTed uz projektni tim SŽH-a i HŽ Infrastrukture predstavnici poslodavca, povjerenici radnika i radnici Odjela zaštite na radu zajednički su definirali radnje i mjere koje je potrebno provesti kako bi se radnicima osigurali dostojanstveni uvjeti na njihovim radnim mjestima.

U veljači će biti održana završna konferencija na kojoj će uz 40 predstavnika iz Hrvatske sudjelovati predstavnici iz Norveške. Na konferenciji će, među ostalim, biti

predstavljene mjere koje je potrebno zajednički provesti kako bi se unaprijedili radni uvjeti.

Zaključak projekta DeWoTed jest taj da su dostojanstveniji radni uvjeti u željezničkom sektoru Hrvatske mogući kroz poboljšanje prava radnika unutar kolektivnog ugovora, provedbu zakonskih i podzakonskih propisa vezanih uz prava radnika, osiguravanje sredstava dostatnih za ulaganje u radne uvjete, raspodjelu sredstava za ulaganje u radne prostore po sektorima te kroz omogućavanje sudjelovanja predstavnika radnika u donošenju odluka koje su važne za položaj radnika.

# JEDINA RADIONICA ZA PROIZVODNJU SKRETNICA I SKRETNIČKIH DIJELOVA U HRVATSKOJ

PIŠE: Boris Šimundić  
FOTO: Boris Šimundić

**N**akon nedavnog boravka u željezničkom kolodvoru Grosuplje u Sloveniji upoznati smo s time da su sve skretnice koje se ugrađuju u sklopu rekonstrukcije toga kolodvora proizvedene u Hrvatskoj, i to u Poslovnoj jedinici PROREG pri Pružnim građevinama.

Isporučiti 15 skretnica svakako je zanimljiv zadatak kada se zna to da skretnice treba proizvesti prema zadanim standardima i držati se usuglašanih rokova isporuke.

U razgovoru s radnicima PROREG-a osjeća se zadovoljstvo što su Pružne građevine iz Zagreba dobile dio posla u rekonstrukciji kolodvora u Grosuplju. Priznanje je to za iskusne majstore koji ulažu svoj rad i znanje u konstruiranje skretnica i proizvodnju toga vitalnog dijela svih željezničkih pruga, ali i za ostale dijelove tvrtke Pružnih građevina, ponajprije za PP Remont. U tome poslu ogleda se i sposobnost da hrvatska poduzeća i u međunarodnoj konkurenciji mogu proizvoditi i prodavati robu i usluge.

PROREG je nekada bio zasebna tvrtka u sastavu Hrvatskih željeznica, a danas je smještena u zagrebačkoj Trnavi, uz samu željezničku prugu koja vodi prema Slavoniji. Stjecajem okolnosti tvrtka je završila u stečaju koji i danas traje, a dio tvrtke izdvojio se i priključio Pružnim građevinama. Skretnice i skretnički dijelovi proizvode se u Trnavi, a u poslovnoj jedinici u Zaprešiću izvode se zavarivanje, utovar i prijevoz tračnica na specijalnim vagonima te proizvode AT porcije 49 i 60 (materijal namijenjeni zavarivanju tračnica na terenu).

Tračnice koja iziđu iz radionice u kojoj se zavaruju duge su 180 m pa ih je moguće prevesti jedino posebnim vagonima. Što to znači „tračnica u dugi trak“ najbolje znaju monter i na terenu koji ugrađuju te duge i vijugave niti. Naime, puno je lakše raditi



Denis Čevizović, Tomislav Ječmenica i Vladimir Parad obavljaju završnu montažu skretnica

sa spojenim tračnicama većih duljina, ako to projekt i situacija dopuštaju, nego s tračnicama standardnih duljina.

Voditelj Radne jedinice PROREG-a u zagrebačkoj Trnavi jest Zdravko Srbljinović,

koji radi već 38 punih godina, a po vitalnosti mogao bi stati uz rame mnogo mlađim ljudima.

Specijalist sam za proizvodnju dijelova



Zdravko Srbljinović

za skretnice te samih skretnica. Nekada je u radionici u kojoj koordiniram radilo 115 ljudi, a danas samo njih 15. Na poslu smo samo dvanaestorica, ali i taj broj radnika uz znatan napor u stanju je proizvesti jednu skretnicu na tjedan.

Naši majstori koji rade na strojevima upravljaju gotovo svime što se nalazi u radionici. To je jedna strana uspjeha, ali bi svakako trebalo voditi brigu o zamjeni radnika koji su gotovo pred mirovinom mlađim ljudima i uz novije strojeve. Ne znam gdje bi nam u tome slučaju bio kraj. Na godinu smo u stanju proizvesti do 30 skretnica, što nije malo, ali uz to radimo i skretničke dijelove. – rekao nam je Srbljinović.

Pružne građevine sustavno vode brigu o tome da su proizvodi i usluge utemeljene na politici standarda. Ispitivanje materijala raznim metodama te ispitivanja tehničke ispravnosti sastavni su dio posla koji je PROREG obavezan obavljati. To zahtijevaju rad s metalima te sigurnost korištenja gotovih proizvoda u prometovanju vlakova. Bez udovoljavanja tim principima svaki je posao nevažan. Srećom, majstori i inženjeri PROREG-a to dobro znaju.

Inženjer strojarstva Josip Grdešić rukovoditelj je poslovne jedinice koja objedinjuje proizvodnju i regeneraciju skretnica s radionicama u Trnavi i u poslovnoj jedinici u Zaprešiću (PJ regeneracija i zavarivanje tračnica s lokacijom u Zaprešiću). Iza njega je sedamnaest godina staža, i to od rada u uredu tehničke pripreme preko rada na konstrukcijama skretničke opreme i modeliraju u *AutoCadu* do provedbe kvalitete i nadzora cjelokupnih procesa. Na željeznici je proveo gotovo cijeli radni vijek, od 2004., dok je prethodni period proveo u »Đuri Đakoviću«.

Proizvodimo skretnice za magistralu (magistralne pruge), što uključuje magistralne kolodvore. Te skretnice najčešće su oznaka 49 i 60 te radijusa 200, 300 i 500 m. Specifične su skretnice za industrijske kolosijeke i skretnice u betonu. Jedan od projekata koje su radile Pružne građevine bio je na dionici Plaški – Zrmanja, a ugrađivale su se skretnice tipa 60/300.

Poslovna jedinica PROREG može proizvoditi gotovo sve tipove skretnica koje se

po smjeru razlikuju na desne ili lijeve, koje mogu biti lučne, simetrične ili križne skretnice, tzv. englezeri, koje su vrlo komplicirane. Skretnice su najsloženiji dio gornjega ustroja željezničke pruge i zato njihova proizvodnja zahtijeva posebne procese i postupke kakve, srećom, u Pružnim građevinama provodimo.

Uvijek su postojale određene norme i standardi, a danas je usklađivanje uglavnom vezano uz EU-ove standarde, pa skretnice prije isporuke podvrgavamo testiranjima kako bi norme primijenjene u proizvodnji bile opravdane, a kvaliteta stalno prisutna.

Proizvodimo jednu skretnicu na tjedan, što je dobar rezultat, a za opseg znatnije proizvodnje bilo bi neophodno opremiti radionicu novijim strojevima, ali i zaposliti veći broj mladih ljudi.

Radionica PROREG-a izgrađena je krajem šezdesetih godina prošloga stoljeća pa više ne dvojimo da su potrebne promjene, ali u kontinuitetu, uz očuvanje proizvodnje skretnica kao vitalnoga i isplativoga proizvoda.

Od većih poslova prisjećam se proizvodnje skretnica za riječnu luku u Slavonskoj Brodu jer je to bio vrlo složen posao. Trenutačno je posao proizvodnje skretnica usmjeren na izvršavanje ugovornih obveza vezanih uz isporuku skretnica u Re-

publiku Sloveniju, u kolodvor Grosuplje. Na početku je bilo manjih poteškoća oko nabave reprodukcijeskoga materijala zbog poteškoća na tržištu i privremenih preki-da trgovačkih pravaca uzrokovanih pandemijom koronavirusa. Srećom, sve je to iza nas i nastavljamo raditi u dobrome smjeru.

Svi naši dobavljači reprodukcijeskoga materijala pokazali su otpornost kada je u pitanju organizacija proizvodnje i redovitost isporuke. Što mogu poželjeti više od toga. Kvaliteta materijala koji ugrađujemo u gotov proizvod vrlo je zadovoljavajuća, što nam potvrđuju i provjere nadzora slovenske tvrtke Bureau Veritas d.o.o., koja je vrlo referentna u poslu kojim se bavi. – rekao nam je Grdešić.

U Hrvatskoj ne postoji druga radionica ili tvornica koja proizvodi gotove skretnice. Slične radionice nema u Sloveniji, BiH, Crnoj Gori, Republici Sjevernoj Makedoniji ni u Kosovu, dok se u Bugarskoj, Rumunjskoj i Srbiji skretnice proizvode.

S obzirom na to da je tijekom održavanja željezničke mreže potrebno povremeno ili prema potrebi obavljati popravke i zamjenu pojedinih elemenata, pa i onih skretničkih, proizvodnja skretnica i skretničke opreme isplativ je posao.



Josip Grdešić

# NASTAVLJA SE SUFINANCIRANJE U BJELOVARSKO-BILOGORSKOJ ŽUPANIJI

PIŠE: HŽPP

FOTO: Bjelovarsko-bilogorska županija

**U** sjedištu Bjelovarsko-bilogorske županije 11. siječnja 2022. potpisan je ugovor kojim studenti, umirovljenici i osobe starije od 60 godina s područja Bjelovarsko-bilogorske županije čije je polazište ili odredište na relaciji Banova Jaruga – Daruvar – Virovitica ostvaruju pravo na besplatan prijevoz vlakom u 2022. godini.

Ugovor o sufinanciranju troškova javnog željezničkog prijevoza redovitih studenata, umirovljenika i osoba starijih od 60 godina potpisali su župan Bjelovarsko-bilogorske županije Marko Marušić i Uprava-direktor HŽ Putničkog prijevoza Željko Ukić.

Tom prigodom župan Marušić istaknuo je:

„Županija je za ovu namjenu osigurala 200 tisuća kuna. Podsjećam kako je studentima osiguran besplatan prijevoz od mjesta stanovanja do mjesta školovanja, a pravo na toj dionici imaju i umirovljenici i osobe starije od 60 godina. Prema podacima iz prošle godine tom dionicom mjesečno je putovalo 180 studenata i 120 umirovljenika i osoba starijih od 60 godina, tako da mi je iznimno drago što nastavljamo suradnju.

Uz besplatan prijevoz djece i učenika na području RH nastavkom ove suradnje također se želi što je više moguće revitalizirati putovanja na toj dionici, što je potvrdio i Uprava-direktor Ukić istaknuvši kako je svjestan u kakvom je stanju ta pruga, kojom se prometuje relativno malim brzinama, što zahtijeva kompleksnu organizaciju prometa i organiziranje dvostruko više kapaciteta nego u normalnim uvjetima. S obzirom na to da su u tijeku radovi na pruzi, prijevoz putnika osiguran je zamjenskim autobusima, izuzev dviju linija studentskoga vlaka na relaciji Virovitica – Daruvar – Zagreb i obratno.



Željko Ukić i Marko Marušić

Ukić je potvrdio kako HŽ Putnički prijevoz trenutačno nije u mogućnosti povećati broj linija od Daruvara do Virovitice, na što su peticijom nedavno ukazali studenti s tog područja.

„Na pruzi od Daruvara do Banove Jaruge trenutačno se izvode građevinski radovi kako bi se poboljšalo stanje infrastrukture. Nažalost, prosječna komercijalna brzina od Virovitice do Banove Jaruge jest svega 30 km/h. HŽ Putnički prijevoz raspolaže jednim vlakom, a tek kad bi brzine bile veće, jednim vlakom mogli bismo pokriti više linija. – istaknuo je Ukić.

Studentima, umirovljenicima i osobama starijima od 60 godina prijevoz se osigurava u drugom razredu vlakova, a studenti ga ostvaruju od mjesta prebivališta do

mjesta školovanja, dok ga umirovljenici i osobe starije od 60 godina ostvaruju od mjesta prebivališta do odredišta.

Pravo na besplatan prijevoz redoviti studenti ostvaruju na temelju potvrde obrazovne ustanove o statusu redovitoga studenta i identifikacijskoga dokumenta iz kojega je vidljivo prebivalište na području Bjelovarsko-bilogorske županije, a umirovljenici na temelju identifikacijskog dokumenta.

U slučaju da ju ne posjeduju, studenti i umirovljenici trebaju izraditi pametnu karticu HŽ Putničkog prijevoza kojom će pojedinačne karte preuzimati na blagajnama ili u vlaku, a uz zahtjev za izradu pametne kartice trebaju priložiti fotografiju. Izrada studentskog i umirovljeničkog profila naplaćuje se 50 kuna.

# NOVI VLAKOVI U SLOVENIJI

PIŠE: Toma Bačić  
FOTO: Toma Bačić

**I**sporuka Stadlerovih vlakova Slovenskim željeznicama napreduje i danas ti vlakovi voze čitavom željezničkom mrežom u Sloveniji.

Slovenske željeznice (SŽ) su 2018. sa švicarskim proizvođačem željezničkih vozila Stadlerom potpisale ugovor o kupnji novih vlakova. Tada je naručeno 11 električnih vlakova FLIRT, 10 katnih električnih vlakova KISS i pet dizelskih vlakova FLIRT, a vrijednost narudžbe bila je 170 milijuna eura. Dana 27. svibnja 2019. uslijedilo je popisivanje dodatnoga ugovora vrijednog 151 milijun eura za još 10 električnih i 16 dizelskih vlakova FLIRT.

Električni vlakovi KISS i FLIRT mogu prometovati maksimalnom brzinom od 160 km/h, a dizelski FLIRT maksimalnom brzinom od 140 km/h. Kupnjom 52 nova vlaka Slovenske željeznice u cijelosti su obnovile vozni park i omogućile povlačenje iz prometa starih električnih vlakova Gomulka. Novi su vlakovi obojeni u skladu s novim vizualnim identitetom SŽ-a, u bijeloj i plavoj boji. Vlakovi FLIRT i KISS za Slovenske željeznice proizvedeni su u Stadlerovim pogonima u Poljskoj.

Stadlerovi vlakovi FLIRT razvijeni su i ušli u promet 2004. i danas voze na prugama više od 40 željezničkih uprava. Slovenski su FLIRT-ovi četvrta generacija tih vlakova, a opremljeni su za prometovanje sustavima električnog napajanja od 3 kV DC, 15 kV 16,7 Hz i 25 kV 50 Hz, što im omogućuje da voze i željezničkim mrežama Austrije, Hrvatske i Mađarske. Prvi električni FLIRT isporučen je SŽ-u u rujnu 2020., a nakon ispitivanja prva redovita vožnja vlaka bila je organizirana u srpnju 2021. Danas električni FLIRT-ovi serije SŽ 510 voze na svim elektrificiranim prugama u Sloveniji.

Zbog činjenice da niz kolodvora ili stajališta u Sloveniji ima kratke perone, SŽ je



Električni vlak FLIRT Slovenskih željeznica

odlučio kupiti i katne vlakove KISS. Kapacitet tih 80 metara dugih vlakova je 578 putnika, od kojih 312 može sjediti na sjedalima prvoga i drugoga razreda. Prvi vlak te serije stigao je u Sloveniju u svibnju 2021., a do danas je isporučeno svih 10 vlakova. Prvi dizelski vlak FLIRT serije SŽ 510/515 isporučen je u ožujku 2020., no probne su se vožnje oduljile zbog krize izazvane pandemijom koronavirusa. U međuvremenu je SŽ-u isporučeno još sedam vlakova, koji voze na dolenskoj (Ljubljana – Grosuplje – Novo Mesto – Metlika), kočev-

skoj (Ljubljana – Grosuplje – Kočevje) i kamniškoj (Ljubljana – Kamnik) pruzi. Dizelski FLIRT istovjetan je električnoj inačici, no ima dodan dizelski pogonski sklop, koji se u budućnost može zamijeniti nekim alternativnim ili električnim pogonskim sklopom.

Prije kupnje tih vlakova SŽ je posljednji put obnovio svoj putnički vozni park 2002. kada su kupljeni Siemensovi električni vlakovi, a posljednji dizelski vlakovi kupljeni su davne 1986.

# VLAK UKRAŠEN UMJETNIČKIM RADOVIMA

PIŠE: HŽPP  
FOTO: HŽPP



Učenici Grafičkog i Slikarskog odjela Škole primijenjene umjetnosti i dizajna iz Zagreba sa svojim mentorima

**U** sklopu EU-ova projekta YOU MOBIL učenici Škole primijenjene umjetnosti i dizajna izradili su vizuale kojima je ukrašena unutrašnjost elektromotornoga vlaka.

S obzirom na to da projekt YOU MOBIL ponajprije adresira mobilnost mladih u ruralnim područjima i korištenje javnoga prijevoza kao održivoga oblika prijevoza, u sklopu projekta HŽPP je od 11. srpnja 2020. do 11. srpnja 2021. petkom i subotom uveo noćne vlakove na relaciji Zagreb GK – Ivanić-Grad – Zagreb. Vlakovi su bili namijenjeni mladima iz prigradskih sredina istočno od Zagreba koji do kasnijih sati ostaju u Zagrebu zbog posla, zabave ili

kulturnih potreba.

Unatoč pandemiji vlakovi su bili izvrsno prihvaćeni, a aktivnosti u sklopu projekta nastavljene su ukrašavanjem unutrašnjosti elektromotornoga vlaka serije 6111. U skladu s temama za koje su mladi izrazili interes tijekom radionica, u suradnji sa svojim mentorima učenici Grafičkog i Slikarskog odjela Škole primijenjene umjetnosti i dizajna iz Zagreba izradili su vizuale. Umjetničke radove izradili su učenici Emma Lorena Alapić i Ema Pešice pod vodstvom mentora Andre Grdinića; Leonardo Bartulac, Doroteja Korinčić, Tonka Lepen, Leonarda Matijević i Jana Pahel pod vodstvom mentorice Monike Meglič; Sara Brlić, Maša Međurečan, Klaudia Mi-

lić, Petar Mitrović, Jura Momčilović, Lucija Sabolić i Majda Vukalović pod vodstvom mentorice Vinke Mortigijja Anušić te Ida Blažinović, Ana Pogačić, Hana Pour, Maja Štefanko Jarčević i Virna Vrdoljak pod vodstvom mentora Duje Šuvara.

U pratnji ravnatelja Filipa Pintarića i profesora mentora učenici su obišli oslikan vlak prije njegova puštanja u promet. Tako se u vlaku koji vozi na relacijama od Zagreba do Koprivnice, Moravica, Siska, Vinokovaca i Zaboka održava izložba učeničkih radova, a nastavak projekta YOU MOBIL potiče suradnju mladih s javnim sektorom, daje im mogućnost slobode izražavanja i poziva mlade na vožnju vlakom.



# ŽELJEZNICA MARIAZELL

PIŠE: Toma Bačić  
FOTO: Toma Bačić



Električni vlak Himmelstreppe u kolodvoru Mariazell

**O**ko 150 kilometara sjeverno od Graza nalazi se gradić i hodočasničko mjesto Mariazell. Mariazell leži na 870 metara nadmorske visine, a u središtu gradića nalazi se velika bazilika rođenja Djevice Marije.

Iako je Mariazell u Štajerskoj, smješten je samo pet kilometara južno od granice s Donjom Austrijom, s čijim je glavnim gradom St. Pöltenom povezan uskotračnom željezničkom prugom. Pruga kolosiječne širine 760 mm vrlo je popularna među turistima i zaljubljenicima u željeznicu, a modernizirana je u posljednjemu desetljeću.

Mariazeller Bahn dug je 84,2 kilometra, a

uspinje se s 273 metra nadmorske visine u St. Pöltenu do 891 metar u kolodvoru Gösing. Pruga je za promet bila otvarana u fazama između 1898. i 1907., a elektrificirana je između 1907. i 1911. Mariazeller Bahn prometovao je u gotovo nepromijenjenome obliku do 2010. kada su Austrijske savezne željeznice izgubile interes za prugu i predale je lokalnome koncesionaru NÖVOG, koji je u vlasništvu savezne države Donja Austrija. Novi koncesionar uložio je znatna sredstva u prugu i nova vozila. U infrastrukturu je uloženo 32 milijuna eura, u izgradnju novoga depoa 20 milijuna eura, a u nove vlakove 65 milijuna eura. Novi vlakove nazvane Himmelstreppe isporučio je švicarski proizvođač Stadler. Uz to NÖVOG je zadržao određeni broj

starih vozila i formirao dobru muzejsku željezničku flotu, koja vozi vikendima ili u posebnim prilikama. Nju čini nekoliko parnih i starih električnih lokomotiva.

U prosincu u regiji oko Mariazella obično ima nešto snijega, a prosječne temperature zraka su oko -2 °C. Uz to u predbožićno vrijeme Mariazeller Bahn redovito organizira vlakove koje vuče parna lokomotiva serije Mh6. Osim vlakove s parnom lokomotivom NÖVOG vozi vlakove vučene muzejskim električnim lokomotivama. Između kolodvora St. Pölten i Laubenbachmühle redovito prometuje 17 pari vlakova na dan, dok do Mariazella vozi devet pari vlakova na dan. Iako je u Mariazell lakše stići javnim prijevozom iz smjera





Muzejski vlak s parnom lokomotivom u prolazu kroz kolodvor Winterbach

Beča, put iz Zagreba vodi preko Maribora, Graza i Kapfenberga. Dug je nešto manje od 300 kilometara, a automobilom se do Mariazella može stići za četiri sata.

Vožnja željeznicom Mariazell vrlo je moderno i udobno iskustvo ako se vozite novim vlakom ili vrlo nostalgичno ako se vozite nekom od muzejskih kompozicija. Pejzaži kroz koje vlak prolazi vrlo su lijepi, a pogled se pruža prema alpskome vrhu Ötscheru, visokome 1893 metra. Prema tome vrhu je tvrtka NÖVOG nazvala svoje muzejske vlakove Ötscherbär.

U Mariazell sam putovao krajem prosinca, usred pandemijske krize. Opsegom znatno smanjeno adventsko događanje u Mariazelli bilo je prilagođeno pandemijskome vremenu i provodilo se uz striktno pridržavanje mjera. Iako je Mariazell za kriterije današnjih skijališta u Alpama na vrlo maloj nadmorskoj visini, u okolici gradića postoji niz skijaških kapaciteta. Nedaleko se nalaze i vrlo slikovito jezero Erlaufsee te planine Mariazeller Bürgeralpe i Gemeindealpe. Zanimljivo je to da između

kolodvora Mariazell i jezera vodi muzejska tramvajska pruga normalnoga kolosijeka koja je izgrađena kao muzejska pruga po-

četkom osamdesetih godina 20. stoljeća. Po toj pruzi vozi niz muzejskih tramvajskih vozila, uključujući tramvaje iz Beča.



Muzejski vlak s parnom lokomotivom u prolazu kroz kolodvor Wienerbruck-Josefsberg

# FASCINACIJA VLAKOVIMA

PIŠE: Janka Fučić  
FOTO: Francesco Bochicchio



Vagon Pullman korišten u luksuznom vlaku WPS 4159 zvan »Zlatna strijela« (Fleche d'or)

**U**druga ljubitelja povijesnih vlakova sustava Orient-Express »Ami des Wagons Lits« u novogodišnjemu elektroničkom glasilu br. 13/2021. navela je nekoliko projekata planiranih za sljedeće godine koji su odnose na obnavljanje vagona iz prijašnjih sastava vlakova Orient-Expressa odnosno na uvođenje novih vlakova na području Europe, pri čemu se prednost daje udobnosti i noćnoj vožnji.

Francuski *startup* Midnight Trains razvija svojevrsni hotel na tračnicama koji bi na prvo putovanje trebao krenuti 2024. i omogućiti svojim korisnicima da u udobnosti i u skladu s ciljevima održivoga razvoja putuju uglavnom noću između deset odredišta kao što su Berlin, Edinburgh, Madrid, Rim i, dakako, Pariz, u kojemu je i sjedište *startupa*.

U noći 13./14. prosinca 2021. na relaciji Beč – Pariz preko Münchena počeo je voziti noćni vlak u suradnji austrijskih, njemačkih i francuskih željezničkih poduzeća.

Španjolske državne željeznice spremaju se u promet uvesti vlak na trasi Eurostara između Pariza i Londona, a razmišlja se i o tome da bi ti vlakovi imali jedinstveni prvi razred kao što je bio slučaj kod nekadašnjeg Trans-Europe Expressa, pri čemu bi neki od tih vlakova bili i noćni. Takav projekt bio bi ostvaren u suradnji Njemačke, Francuske, Španjolske i Poljske.

U Italiji se pak planira provesti veliki projekt uvođenja u promet novoga vlaka Orient Express La Dolce Vita, koji bi trebao početi voziti u 2023. Radi se o projektu luksuznoga željezničkog turizma koji se pro-

vodi u suradnji investitora Arsenale SpA, Talijanskih državnih željeznica i hotelske Accor grupe.

Tijekom lipnja i srpnja 2021. u Italiji su iz voznoga parka Pullman Orient Expressa stigli vagoni proizvedeni dvadesetih i tridesetih godina dvadesetoga stoljeća koji su bili u sastavu luksuznih vlakova. Službeno je projekt predstavljen 9. prosinca 2021. Većina je vagona u međuvremenu pregrađena u odnosu na izvornu koncepciju, a za potrebe toga projekta u Milanu će im interijer biti uređen u stilu talijanskih dizajnera šezdesetih i sedamdesetih godina prošloga stoljeća. Svaki od šest vlakova La Dolce Vita imat će 12 *de luxe* kabina, 18 apartmana, jedan tzv. predsjednički apartman i vagonski restoran, u kojemu će se posluživati vrhunsku specijali-



Vagon WR 2979, nazvan Riviera

teti talijanske kuhinje te najbolja talijanska vina.

Putovanja će uključivati od jedne do triju noći. Gosti će ulaziti u kolodvoru Rome Termini, a vlak će prolaziti kroz 14 talijanskih regija. U ponudi će biti šest itinerera, a vlakovi će se zaustavljati u čak 131 gradu. Bit će dostupna i tri međunarodna vozna reda pa će voziti od Rima do Pariza, Istanbula ili Splita. Putovanja će se nadopunjavati hotelskim sadržajima Accor grupe u različitim odredištima vlaka. Tako će u Rimu 2024. biti otvoren i prvi hotel Orient Express Minerva.

Trasa Rim – Venecija – Split uključuje putovanje uz obalu, od Venecije do Trsta te uz dalmatinsku obalu do Splita, tako da vlak slijedi dio povijesne rute Orient-Expressa.

Valja dodati to da će u Splitu goste doče-

kivati dva Accorova hotela, i to već otvoreni Fermai Herital Hotel te prvi Mövenpick hotel u zemlji, koji bi trebao imati oko

150 soba te bi trebao biti otvoren na proljeće 2023. kako bi bio spreman za goste luksuznoga vlaka La Dolce Vita.



Vlak je 12. lipnja 2021. stigao u Ventimigliu s lokomotivom SNCF BB 22294

# RAZMJENA DOJMOVA O EUROPSKOJ GODINI ŽELJEZNICE

PIŠU: CER, Eelena Lalić  
FOTO: CER, Sanja Vučić, HŽPP



Vlak *Connecting Europe Express* u Zagrebu

**T**ijekom plenarne sjednice Europskog parlamenta, 15. prosinca 2021., održana je rasprava između zastupnika u Europskom parlamentu i Europske komisije kako bi se razmotrili rezultati Europske godine željeznice.

Sve u svemu, rasprava je bila pozitivna, a Komisija je zajedno sa zastupnicima Europskog parlamenta izrazila potporu povećanju usluga putničkog i teretnog prijevoza u cijelom EU-u i važnu ulogu željezničkog sektora u dekarbonizaciji prometnog sektora. Govornici su istaknuli i znatne izazove s kojima se trebalo uhvatiti ukoštac te pouke naučene iz inicijative Europske godine željeznice, vlaka *Connecting Europe Express*.

U svojoj izjavi povjerenica za promet Adina-Ioana Vălean rekla je kako je Europska

godina željeznice bila uspješna unatoč pandemiji COVID-19, a vlak *Connecting Europe Express* opisala je kao neviđenu pan-europsku željezničku uslugu koja jasno pokazuje da je Europa zajedno jača. Povjerenica je također istaknula mnoge prepreke s kojima se željeznica još uvijek suočava, kao što je nedostatak interoperabilnosti. Naposljetku povjerenica je iskoristila priliku da predstavi Akcijski plan za prekogranične željezničke usluge, reviziju TEN-T-a i Paket mjera za zeleni teretni prijevoz, koji se očekuje 2022., kao područja na koja se treba usredotočiti sljedeće godine. Zastupnici Europskog parlamenta općenito su rekli da je Europska godina željeznice bila uspješna te da je vlak *Connecting Europe Express* bio vrlo pozitivan. Barbara Thaler (EPP, Austrija) rekla je kako je važno proslaviti postignuto i pozvala sve političke skupine da rade zajedno ka-

ko bi se odmaknule od nacionalnih pravila koja sprječavaju željeznički sektor da u potpunosti iskoristi svoj potencijal. Isabel García Muñoz (S&D, Španjolska) predložila je korištenje NextGenerationEU i drugih fondova kao što su Instrument za povezivanje Europe i Europski fond za regionalni razvoj kako bi se zajamčila prekogranična suradnja i dovršili željeznički projekti. Izaskun Bilbao Barandica (Renew, Španjolska) istaknula je potrebu napretka u implementaciji ERTMS-a i osiguravanju potpune implementacije Četvrtog željezničkog paketa kako bi se zaustavila rascjepkanost europskog tržišta. Nadalje istaknula je važnost pomaganja željezničkom sektoru jednako kao što je pružena podrška i zračnom sektoru, s obzirom na to da je željeznički sektor zbog pandemije u dvije godine izgubio 50 milijardi eura. Karima Delli (Zeleni/EFA, Francuska) is-



taknula je potrebu za stvarnom industrijskom politikom za povećanje dostupnosti željezničkih vozila.

Povjerenica za promet Adina-Ioana Vălean zaključila je raspravu isticanjem niza konkretnih akcija i nadolazećeg zakonodavstva za 2022., kao što je revizija Direktiva o strojovođama, prijedlog o upravljanju kapacitetima, smjernice o pristojbama za pristup infrastrukturi, nova uredba o uslugama multimodalne digitalne mobilnosti i elektroničkoj prodaji karata te procjena potrebe da se cijeli EU oslobodi PDV-a vezanog uz međunarodne željezničke usluge. Usto najavila je da će Komisija raditi na evaluaciji Europske godine željeznice i o tome izvijestiti Parlament i Vijeće kako bi se razmotrile povratne informacije dobivene nakon organizacije raznih događanja i aktivnosti tijekom godine.



## HS2 BIT ĆE KLIMATSKI NEUTRALAN

PIŠE: Ružica Stanić  
FOTO: HS2 Ltd



**H**S2 Ltd., javno tijelo osnovano radi razvoja i izgradnje druge pruge za vlakove velike brzine u Ujedinjenoj Kraljevini, objavilo je 11. siječnja svoj plan ugljične neutralnosti. U dokumentu je opisano kako će HS2 postići nove ciljeve smanjenja emisije ugljikova dioksida (CO<sub>2</sub>), pridonijeti smanjenju CO<sub>2</sub> u britanskom građevinskom sektoru te smanjiti ugljični otisak svojeg programa.

Navodno će od prvoga dana na HS2 energija za vlakove dolaziti iz izvora bez emisija CO<sub>2</sub>, čime će biti »čista« alternativa cestovnom prometu i domaćim letovima. Također, već ove godine planiraju otvoriti prva gradilišta »bez dizela« i prestati koristiti dizel na gradilištima do 2029. Resorni ministar Andrew Stephenson komentirao je:

„Znamo da klimatska kriza zahtijeva žurno djelovanje i ove obveze u vezi s HS2 ključni su koraci u cilju čistijeg putovanja u Ujedinjenoj Kraljevini. HS2 je investicija koja se čini jednom u životu i želimo zajamčiti da najveći infrastrukturni projekt u zemlji, koji podržava tisuće radnih mjesta i poduzeća, bude poduprt vladinim ambicijama za zeleniju budućnost prometa i izgradnje.

## POVEZIVANJE TANZANIJE I BURUNDIJA

PIŠE: Ružica Stanić  
FOTO: www.gtreview.com



**A**fričke države Tanzanija i Burundi potpisale su 16. siječnja Sporazum o razumijevanju vezan uz planove za izgradnju željezničke veze. Te dvije države još nisu povezane željeznicom, a rasprave o izgradnji pruge traju od 2008.

Planirana pruga bila bi duga 282 km i odvajala se od pruge standardne kolosiječne širine Tabora – Kigoma na tanzanijskoj željezničkoj mreži kod Uvinze te nastavljala sjeverno, do Gitege, novoga glavnog grada Burundija. Pruga bi omogućila Burundiju izlaz na Indijski ocean u luci Dar es Salaam u Tanzaniji.

Zasad je procijenjena vrijednost pruge 900 milijuna američkih dolara. Nakon sastanka ministara financija i ministara prometa Tanzanije i Burundija tanzanijski ministar financija Mwigulu Nchemba izjavio je da će dvije države surađivati na prikupljanju sredstava za izgradnju pruge. Međutim ministar Nchemba nije naveo nijedan potencijalni izvor financiranja.

Željeznička mreža Tanzanije duga je 2600 km i kolosiječne širine 1000 mm, a u izgradnji je pruga standardne kolosiječne širine. Burundi još nema nikakvu željezničku infrastrukturu.

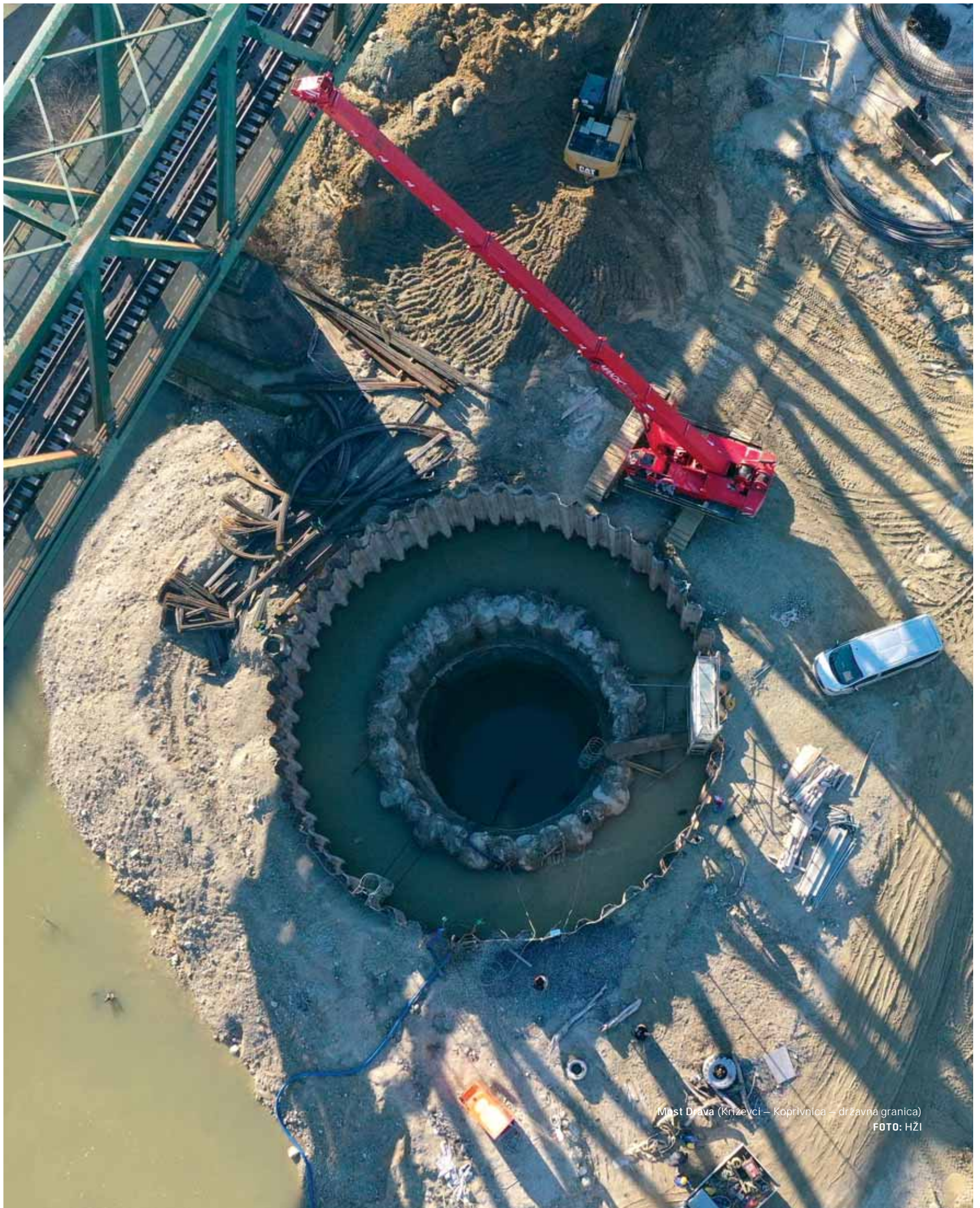
## NA PRUZI BEOGRAD – NIŠ 200 KM/H

PIŠE: Ružica Stanić  
FOTO: infrazs.rs



**I**nfrastruktura željeznica Srbije objavila je 22. siječnja da je vlak za ispitivanje nove, brze pruge Beograd – Niš prvi put dostigao brzinu od 200 km/h. Ispitivanje je navodno prošlo bez poteškoća, a maksimalna brzina od 201,5 km/h postignuta je na dionici između Stare Pazove i Nove Pazove. Dinamička ispitivanja na pruzi za vlakove velike brzine Beograd – Novi Sad počela su 17. siječnja, a sljedećeg dana na novu je prugu stigao mjerni vlak tvrtke Deutsche Bahn Systemtechnik, koja je angažirana za taj posao.

Radi praćenja funkcioniranja prometa i ispitivanja na navedenoj pruzi, u kolodvoru Beograd Centar osnovan je Centar za daljinsko upravljanje prometa vlakova velikih brzina, odnosno Dispečerski upravljački centar, gdje surađuju stručnjaci Infrastruktura željeznice Srbije i izvođača radova. U ovoj fazi ispitivanja se provode svakodnevno od 7.00 do 17.00, kada je u potpunosti obustavljen željeznički promet na pruzi Beograd – Stara Pazova – Novi Sad. Ova faza traje do 4. veljače, a zatim se ispitivanje nastavlja na drugim dionicama nove pruge.



Most Drava (Križevci – Koprivnica – državna granica)  
FOTO: HŽI



Vijadukt Komari (Križevci – Koprivnica – državna granica)  
FOTO: HŽI