

ŽELJEZNIČAR

BROJ 920 || SRPANJ 2022.

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.



EU FONDOVI

Potpisan ugovor za radove na projektu Hrvatski Leskovac – Karlovac

4

AKTUALNOSTI

Potpisan novi Kolektivni ugovor HŽ Infrastrukture

6

HŽPP

Prvi noćni sezonski vlak

12



HŽ INFRASTRUKTURA



KARLOVAC

IZDVOJENO

EU FONDOVI

Potpisan ugovor za radove na projektu
Hrvatski Leskovac – Karlovac

4

AKTUALNOSTI

Potpisan novi Kolektivni ugovor
HŽ Infrastrukture

6

AKTUALNOSTI

Podvožnjak Škorpikova ponovno
otvoren za promet

7

RADOVI

Ljetni radovi na 30 Celzijevih stupnjeva
u hladu

8

HŽPP

Prvi noćni sezonski vlak

12

RADOVI

Na *Summitu* izvršnih direktora željeznica
o digitalizaciji i Ukrajini

18

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: Ante Klečina

ADRESA UREDNIŠTVA:

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

NAKLADA: 750 primjeraka

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

RIJEČ UREDNIKA

Drage kolegice i kolege,

kraj srpnja obilježen je izrazito važnim događajem za željezničku infrastrukturu, ali i željeznicu općenito. HŽ Infrastruktura je 28. srpnja s konzorcijem STRABAG AG, STRABAG d.o.o., STRABAG Rail a.s. te s tvrtkom AŽD Praha s.r.o. potpisala ugovore za izvođenje radova na projektu »Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka na dionici Hrvatski Leskovac – Karlovac na željezničkoj pruzi M202 Zagreb GK – Rijeka«.

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

Pružna dionica Hrvatski Leskovac – Karlovac duga je 44 kilometra i nalazi se na željezničkoj pruzi Zagreb Glavni kolodvor – Rijeka. Njezina rekonstrukcija i nadogradnja drugog kolosijeka unaprijedit će ne samo prigradski prijevoz gradova Zagreba i Karlovca već će biti još jedan važan korak u izgradnji nizinske pruge, koji će u konačnici doprinijeti konkurentnosti luke Rijeka poboljšanjem njezine povezanosti s tržištima srednje Europe. Izvođačima radova želimo sreću, a mi ćemo s posebnim zanimanjem pratiti radove koji bi trebali završiti 2025. i o njima redovito izvještavati u našem listu.

U srpnju je potpisan i novi kolektivni ugovor HŽ Infrastrukture koji će biti u primjeni od 1. srpnja 2022. do 30. lipnja 2025., uz produljenu primjenu od šest mjeseci. U njemu je, između ostalog, ugovoreno: povećanje cijene sata rada za veliku većinu radnika našeg Društva, isplata jednokratnog dodatka na plaću (regresa) u iznosu od 1.500,00 kn najkasnije do kraja kolovoza, isplata božićnice u iznosu od 900,00 kuna u mjesecu prosincu, isplata uskrsnice u iznosu od 600,00 kuna s plaćom koja prethodi blagdanu Uskrsa ili u tjednu koji prethodi blagdanu Uskrsa te mnoge druge stavke.

U srpanjskom »Željezničaru« također donosimo izvještaje s gradilišta na našim prugama, ali i vijesti iz putničkog prijevoza te brojne druge zanimljivosti iz Hrvatske i svijeta koje su vezane uz željeznicu.

glavni urednik lista "Željezničar"
Ivan Kartelo



POTPISANI UGOVORI ZA RADOVE NA PROJEKTU HRVATSKI LESKOVAC – KARLOVAC

PIŠE: Alenka Ožbolt
FOTO: HŽI



HŽ Infrastruktura je 28. srpnja 2022. s konzorcijem STRABAG AG, STRABAG d.o.o., STRABAG Rail a.s. te s tvrtkom AŽD Praha s.r.o. potpisala ugovore za izvođenje radova na projektu »Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka na dionici Hrvatski Leskovac – Karlovac na željezničkoj pruzi M202 Zagreb GK – Rijeka«.

Pružna dionica Hrvatski Leskovac – Karlovac duga je 44 kilometra i nalazi se na željezničkoj pruzi Zagreb Glavni kolodvor – Rijeka. Njezina rekonstrukcija i nadogradnja drugog kolosijeka unaprijedit će ne samo prigradski promet grada Zagreba i Karlovca već će biti još jedan važan korak u izgradnji nizinske pruge, koji će u konačnici doprinijeti konkurentnosti luke Rijeka poboljšanjem njezine povezanosti s tržištima srednje Europe.

Riječ je o projektu vrijednom dvije milijarde i 721 milijun kuna, od čega se 85 posto sredstava sufinancira putem Operativnog programa Konkurentnost i kohezija 2014. – 2020. Njime se, osim već spomenute rekonstrukcije i obnove postojeće željezničke pruge te izgradnje drugoga kolosijeka, predviđa rekonstrukcija kolodvora Hrvatski Leskovac, Jastrebarsko i Karlovac, dok će se kolodvori Horvati, Zdenčina i Draganići prenamijeniti u stajališta, a rekonstruirat će se i postojeća stajališta Mavračići, Desinec, Domagovići i Lazina. Osim toga, rekonstruirat će se svi postojeći mostovi, vijadukti i drugi objekti na trasi dionice. Izgradit će se tri nova podvožnjaka i četiri nadvožnjaka umjesto željezničko-cestovnih prijelaza, dok će se preostali postojeći prijelazi rekonstruirati. Rekonstrukcija željezničke pruge uključuje i obnovu i modernizaciju stabilnih postrojenja električne vuče, signalno-sigurnosnih i telekomunikacijskih uređaja, a najveća dopuštena brzina po završetku projekta bit će 160 km/h. U ime HŽ Infrastrukture ugovor je potpi-



Potpisivanje Ugovora

sao predsjednik Uprave Ivan Kršić koji je tom prigodom istaknuo:

„Današnjim potpisom ugovora svjedočimo još jednom od velikih dana koji nadilazi važnost same željeznice s obzirom na to da osnažuje ne samo lokalnu zajednicu

već i Hrvatsku kao članicu Europske unije. Ugovori za radove na projektu rekonstrukcije postojećeg i izgradnje drugog kolosijeka na dionici Hrvatski Leskovac – Karlovac u vrijednosti gotovo dvije milijarde kuna označavaju nastavak naših aktivnosti na nizinskoj pruzi, čija je izgradnja jedan



Ivan Kršić



Andrej Plenković

od strateških ciljeva kako HŽ Infrastrukture tako i resornog ministarstva te Vlade Republike Hrvatske. Ovim projektom nastavljamo zacrtane planove modernizacije željezničke mreže na hrvatskom dijelu Mediteranskog koridora i započinjemo s modernizacijom željezničke infrastrukture od Zagreba prema Rijeci.

Predsjednik Vlade Republike Hrvatske Andrej Plenković rekao je:

„Kao država smo proteklih godina izrazito puno uložili u prometnu infrastrukturu, a desetljeće koje je pred nama bit će vrijeme ulaganja u željezničku infrastrukturu. Činjenica da se ovaj projekt većim dijelom sufinancira iz europskih sredstava govori koliko je važno biti dio Europske unije. Željeznički promet je diljem svijeta jedan od najsigurnijih i najbržih prometnih modaliteta i važno je da budemo u sklopu europskih željezničkih mreža. Potpisom današnjih ugovora dajemo iznimno doprinos izgradnji pruge od Zagreba do Rijeke, vrlo važne dionice za Hrvatsku kao prometno čvorište s posebnim naglaskom na luku Rijeke. Što nam je bolja i kvalitetnija prometna infrastruktura, to će naš gospodarski razvoj i pulsiranje hrvatske ekonomije biti još bolji. Potpredsjednik Vlade i ministar mora, prometa i infrastrukture Oleg Butković istaknuo je:



Oleg Butković

„Aktivna ulaganja na Mediteranskom koridoru, s danas potpisanim ugovorima, iznose oko 800 milijuna eura i, ono što je važno, današnjim potpisivanjem krećemo prema Rijeci. Ove godine otvorit ćemo i moderniziranu i elektrificiranu dionicu Zaprešić – Zabok i obnovljenu dionicu Savi Marof – Zagreb Zapadni kolodvor te raspisati natječaj za radove na dionici željezničke pruge Dugo Selo – Novska na bivšem X. koridoru, prema istoku zemlje. Ulaganja će biti i u druge vidove prometa, ali će u sljedećih desetak godina najviše ulaganja biti u željeznicu. To je desetljeće željeznice. Želimo da Hrvatska, kao što ima moderno izgrađene autoceste, ima i željeznički sustav i infrastrukturu na zavidnoj razini. Planirana ulaganja do 2030. godine iznose 3,5 milijarde eura, a uglavnom će biti usmjerena na koridore RH1 i RH2.

Predstavnici konzorcija STRABAG AG, STRABAG d.o.o. i STRABAG Rail a.s. rekli su:

„Ovo je naš prvi ugovor o radovima na izgradnji odnosno osuvremenjivanju željezničke infrastrukture u Republici Hrvatskoj, čime proširujemo područje našega rada na hrvatskom tržištu i potvrđujemo se kao tržišni lider građevinske industrije. Strabag je europska tehnološka grupa za građevinske radove i usluge, lider u inovacijama s oko 75.000 zaposlenika i zaposlenika u 500 sjedišta u više od 80 država

diljem svijeta i oko 15.000 projekata godišnje. Na hrvatskom tržištu Strabag je prisutan 27 godina i danas kod nas radi oko 1500 zaposlenih. Sudjelovali smo na brojnim velikim projektima kao što su izgradnja cesta i autocesta, mostova, objekata visokogradnje, pomorskih objekata i objekata vodne tehnologije, a osobito smo ponosni na nedavno završen projekt povezivanja juga Hrvatske – izgradnju Peleškog mosta s pristupnim cestama. Radujemo se suradnji s novim klijentom i očekujemo da ćemo i na ovom projektu dokazati izvrsnost i pouzdanost, kakva se od nas i očekuje.

Predstavnik tvrtke AŽD Praha izjavio je:

„Tvrtka AŽD Praha jedan je od vodećih europskih proizvođača i dobavljača signalnih, telekomunikacijskih, informacijskih i automatiziranih tehnologija usmjerenih na područje željezničkog i cestovnog prometa.

Tvrtka osigurava istraživanje, razvoj, projektiranje, proizvodnju, montažu, rekonstrukciju i održavanje uređaja i sustava pritom koristeći najbolju tehnologiju i znanje svojih djelatnika. Naše dugogodišnje iskustvo, od preko 60 godina, rezultiralo je brojnim uspješno izvršenim projektima modernizacije signalno-sigurnosnih i telekomunikacijskih uređaja na brojnim prugama diljem Europe te se nadamo kako ćemo i ovaj put opravdati iskazano povjerenje.



POTPISAN NOVI KOLEKTIVNI UGOVOR HŽ INFRASTRUKTURE

PIŠE: HŽI
FOTO: HŽI

Dana 19. srpnja 2022. HŽ Infrastruktura d.o.o. i tri reprezentativna sindikata (Sindikat prometnika vlakova Hrvatske, Sindikat infrastrukture HŽ i Sindikat željezničara Hrvatske) potpisali su novi Kolektivni ugovor HŽ Infrastrukture d.o.o. koji će biti u primjeni od 1. srpnja 2022. do 30. lipnja 2025., uz produženu primjenu od šest mjeseci.

Novim Kolektivnim ugovorom, između ostalog, ugovoreno je:

- povećanje cijene sata rada za veliku većinu radnika našeg Društva
- isplata jednokratnog dodatka na plaću (regresa) u iznosu od 1.500,00 kn najkasnije do kraja kolovoza
- isplata božićnice u iznosu od 900,00 kuna u mjesecu prosincu
- isplata uskrsnice u iznosu od 600,00 kuna s plaćom koja prethodi blagdanu Uskrsa ili u tjednu koji prethodi blagdanu Uskrsa
- isplata troškova prehrane radnika u iznosu od 1,30 kn po satu za efektivne sate rada – do 31. prosinca 2022. Od 1. siječnja 2023. paušalna naknada za podmirivanje troškova prehrane radnika isplaćivat će se u iznosu od 1,70 kn po satu za efektivne sate rada, od 1. siječnja 2024. isplaćivat će se u iznosu od 2,00 kn po satu za efektivne sate rada, a od 1. siječnja 2025. isplaćivat će se u iznosu od 2,60 kn po satu za efektivne sate rada
- isplata, uz mjesečnu plaću, neoporezivog dodatka u iznosu od 416,00 kn
- otvaranje kolektivnih pregovora u slučaju promjene poreznih propisa koji definiraju kunske iznose predviđene za isplatu jednokratnog dodatka na plaću (regresa), božićnice, uskrsnice, troškova prehrane i neoporezivog mjesečnog dodatka od 416,00 kn
- isplata dara za svako dijete koje do 31. prosinca tekuće godine navršava 15 godina života, u visini neoporezivog dijela utvrđenog propisima o porezu na dohodak



Slavko Proleta, Zoran Maršić, Ivan Kršić i Mario Grbešić

- drugačije reguliranje troškova prijevoza od 1. rujna 2022.
- od 1. srpnja 2023. cijene sata rada utvrđene Prilogom 2 Kolektivnog ugovora ko-

je iznose do 49,98 kn (uključivo) povećaju se za dva posto, a od 1. srpnja 2024. sve važeće cijene sata rada povećaju se za dva posto.

PODVOŽNJAK ŠKORPIKOVA PONOVRNO OTVOREN ZA PROMET

PIŠE: Ivan Kartelo

FOTO: Ivan Zovkić

Kao što je bilo i predviđeno, nakon otprilike mjesec dana radova, 26. srpnja za promet je otvoren podvožnjak u Škorpikovoj ulici. Tako je ponovno uspostavljen promet koji teče prometnicom ispod podvožnjaka, što će znatno rasteretiti alternativne pravce u zapadnom dijelu Zagreba.

Radovi na podvožnjaku obuhvatili su sanaciju konstruktivnih elemenata željezničkog dijela podvožnjaka Škorpikova, sanaciju i zamjenu dotrajalih dijelova te zamjenu dotrajalih elemenata kolosijeka.

Radovi koji su se izvodili na podvožnjaku dio su projekta obnove pruge na dionici Zagreb Zapadni kolodvor – Savski Marof, a vrijednost radova na projektu iznosi 365,7 milijuna kuna (bez PDV-a).

Kad govorimo o završetku radova na cijelom projektu, odnosno dionici od Savskog Marofa do Zapadnog kolodvora, oni su pri samom kraju. Ostalo je još završiti radove u kolodvorima Zaprešić i Podsused tvornica, nakon čega će cijeli projekt i službeno biti završen.



Podvožnjak u Škorpikovoj ulici

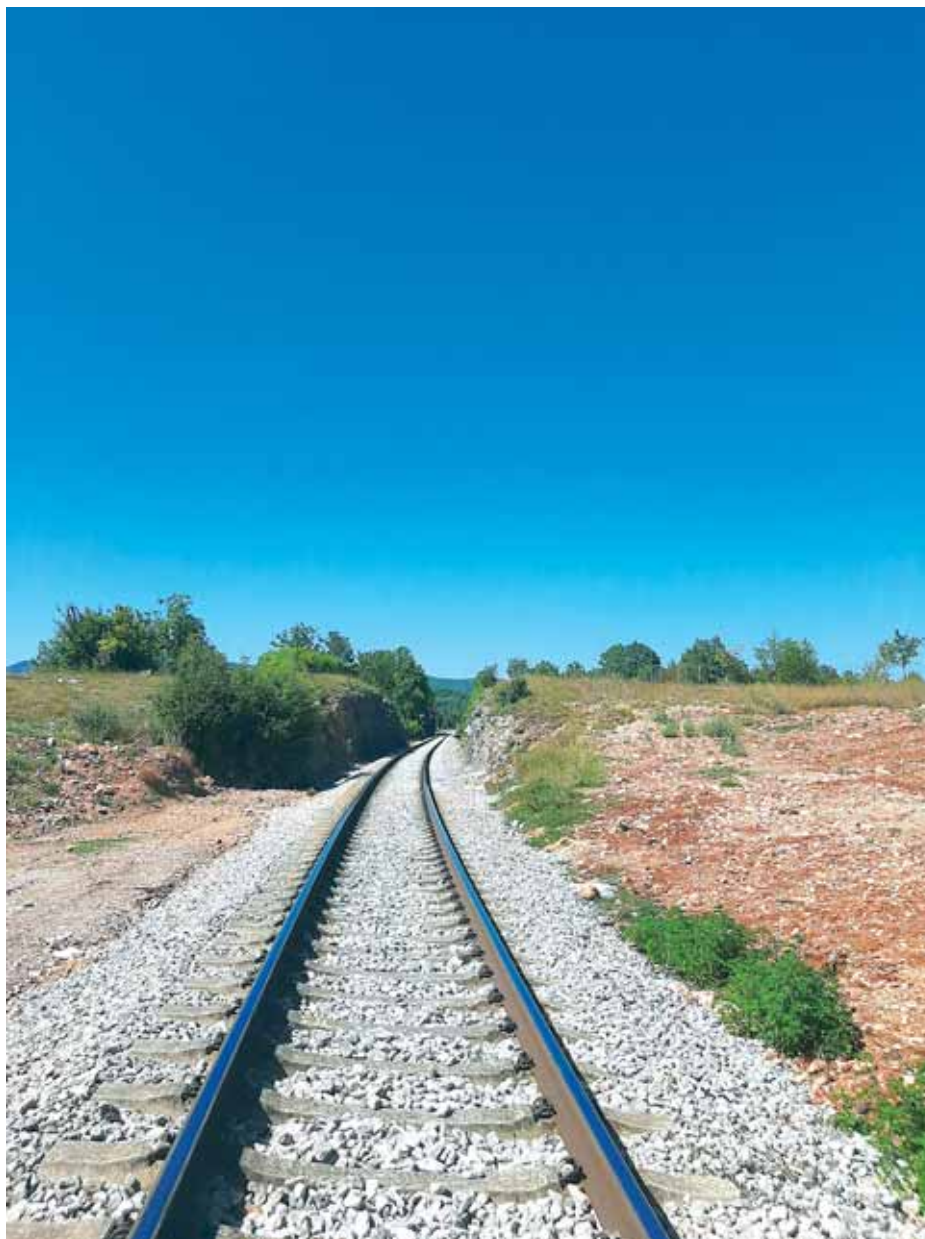
LJETNI RADOVI NA 30 CELZIJEVIH STUPNJEVA U HLADU

PIŠE: Avenka Butković
FOTO: Avenka Butković

Emil Paral, voditelj Nadzorne grupe Perušić, koja pripada Nadzornom središtu Ogulin, obavlja poslove nadzora nad redovitim održavanjem dionice željezničke pruge Oštarije – Knin – Split, kolokvijalno ličke pruge, na potezu od kolodvora Lička Jesenica do kolodvora Gračac u duljini od 110 kilometara. Poslove održavanja otvorene pruge, željezničko-cestovnih prijelaza, tunela, mostova i krivina u Nadzornoj grupi obavljaju pomoćnik voditelja Marijo Turković, tehničar specijalist Pero Tonković i trojica čuvara-ophodara: Dane Vuić, Milan Matasić i Mate Jergović. Uz redovito održavanje otvorene pruge obavljaju i poslove održavanja skretnica u kolodvorima Rudopolje, Vrhovine, Ličko Lešće, Perušić, Gospić, Medak i Lovinac.

Nadzorna grupa Perušić mala je ekipa, ali vrlo učinkovita s obzirom na to da redovito obavlja poslove održavanja važnijih objekata na željezničkoj pruzi, primjerice 36 željezničko-cestovnih prijelaza, 13 mostova, četiriju tunela i 175 krivina. Trenutačno su trojica radnika na bolovanju, a jedan je radnik izgubio zdravstvenu sposobnost, što nam dodatno otežava obavljanje poslova. Da bismo mogli obavljati naše redovite poslove, radnici Radne grupe Gospić preuzeli su dio poslova te sve teče na uobičajeni način.

Radovi koji su upravo završeni odnose se na strojno rešetanje tunela Rudopolje, Votnjak i Ramljani radi spuštavanja nivelete zbog nedovoljnog slobodnog profila za prolaz izvanrednih pošiljki. Tijekom mjeseca travnja i svibnja zamijenjeno je oko 1600 metara novih tračnica tipa 49. Izvedbu radova na antikorozivnoj zaštiti na mostu Štikada obavila je zagrebačka tvrtka Pružne građevine d.o.o. u skladu s Planom redovnog održavanja Nadzornog središta Ogulin. Radovi su izvedeni u razdoblju od 25. travnja do 22. srpnja 2022. Budući da su ljetne temperature vrlo visoke, nastojimo izvoditi samo radove oko pruž-



Detalj s ličke pruge

nog pojasa, dok su radovi na gornjem usTROJU na određeno vrijeme u stanju mirovanja. Moram napomenuti da su završeni radovi na izgradnji novoga nadvožnjaka iznad željezničke pruge Oštarije – Knin – Split kod stajališta Studenci, čiji je naručitelj Hrvatska elektroprivreda d.d., u sklo-

pu nove pristupne ceste za buduću hidroelektranu Kosinj 2. Izvedba radova na izgradnji nadvožnjaka povjerena je splitskoj tvrtki ST Gramit d.o.o., a radovi su se izvodili od svibnja 2021. do svibnja 2022. Nadzorno središte Ogulin imenovalo je u ime HŽ Infrastrukture d.o.o. koordinатора Pet-



Emil Paral



Nadvožnjak u Studencima



Kolodvor Perušić

ra Butkovića radi usklađivanja aktivnosti oko radova na izgradnji nadvožnjaka u zaštitnom pojasu i tijekom prometa na tom dijelu željezničke pruge. – rekao je voditelj Emil Paral u razgovoru koji smo vodili u njegovu uredu.

Velike teškoće u obavljanju poslova redovitog održavanja željezničke pruge i objekata proizlaze iz činjenice da su naši radnici blizu mirovine, često na bolovanjima zbog profesionalnih bolesti, a novi potencijalni radnici koji se moraju stručno educirati nisu zainteresirani zbog niskih primanja i teških uvjeta rada. Jako je važno da se na vrijeme počne raditi na programu zapošljavanja i educiranja novih radnika, s obzirom na to da sigurnost i tijek prometa mogu postati upitni. – istaknuo je voditelj Paral.

Tunel Rudopolje, koji se nalazi na potezu između kolodvora Rudopolje i Vrhovine, sagrađen je 1918. Prošao je nekoliko obnova i rekonstrukcija. Primjerice 1953. obnovljen je svod s 11 prstena, 1973. svod je na tri prstena torkretiran i injektiran, 1987. torkretirani su ulazi i izlaz iz tunela te jedan dio u unutrašnjosti tunela, a 2003. izvedeno je djelomično torkretiranje tunelske cijevi. Tehnička dokumentacija ne postoji, osim za radove torkretiranja svoda iz 1973.

Tunel je dug 351 metar, a najviša kota gornjeg ruba tračnice iznosi 868 metara. Izgrađen je iz klesanog kamena, betona i ar-

miranobetonskog torkreta. U tunelu postoji samo jedan kolosijek namijenjen dizelskoj vuči, dok je za električnu vuču predviđeno spuštanje kolosijeka. Dopuštena brzina vožnje vlakom kroz tunel jest 70 kilometara na sat. U tunelu se s obje strane nalaze po četiri niše izvedene u razmacima od 60 metara, dok je u sredini tunela izgrađen sustav odvodnje.

Tuneli Votnjak i Ramljani, koji su sagrađeni 1920., nalaze se na željezničkoj pruzi između kolodvora Vrhovine i Ličko Lešće. Tunel Votnjak dug je 118 metara, a najviša kota gornjeg ruba tračnice u tunelu iznosi 754 metra. Izgrađen je iz klesanog kamena i armiranobetonskog torkreta. Nema sačuvanu tehničku dokumentaciju, osim za izvedbu radova iz 1972. na torkretiranju i injektiranju svoda. Kameni blokovi u tunelu obnovljeni su 2010. Tunel ima samo jedan kolosijek, a na sredini tunela izveden je sustav odvodnje. Slobodan profil u tunelu predviđen je za dizelsku vuču, dok se za električnu vuču kolosijek mora spustiti. Dopuštena brzina vožnje vlaka kroz tunel iznosi 70 kilometara na sat.

Tunel Ramljani dug je 311 metara, a najviša kota gornjeg ruba tračnice u tunelu iznosi 651 metar. Izgrađen je iz klesanog kamena i betona. Prvi veći zahvati na tunelu napravljeni su 1977. injektiranjem i torkretiranjem ulaznog prstena, 2004. izvedeno je torkretiranje tunelske cijevi, a 2007. obnova ulaznog portala. Tehnička dokumentacija na cijeloj tadašnjoj ličkoj pruzi nije sačuvana jer je uništena 1918.,

po završetku Prvoga svjetskog rata, tijekom preuzimanja radova. U sredini tunela nalazi se sustav odvodnje. U tunelu se s obje strane nalazi po pet niša u razmacima od 62 metra. Slobodni profil predviđen je za dizelsku vuču, a za električnu vuču kolosijek se mora spustiti. Dopuštena brzina u tunelu jest 70 kilometara na sat.

Most Štikada sagrađen je 1919. Nalazi se na dijelu željezničke pruge Oštarije – Knin – Split iznad rijeke Ričice. Most je dug 48,20 metara, širok 4,65 metara i visok sedam metara, a konstrukcija mu je u cijelosti čelična. Tehnička dokumentacija djelomično je sačuvana. Most ima jedan kolosijek, a dopuštena brzina vožnje preko mosta iznosi 50 kilometara na sat.



Drezina

U MALOJ SUBOTICA I KOTORIBI NI VISOKE TEMPERATURE NE ZAUSTAVLJAJU RADOVE

PIŠE: Boris Šimundić
FOTO: Boris Šimundić

Kapitalni remont pruge od Čakovca prema Maloj Subotici i Donjem Kraljevcu već dulje vrijeme izvode Pružne građevine. Tehnički pregled dionice od Male Subotice do Donjeg Kraljevca bit će proveden u listopadu 2022.

Po završetku radova na pruzi od Čakovca do državne granice vlakovi će moći voziti brzinom od 100 km/h.

Bolji poznavatelji znaju da je riječ o prilično opterećenoj pruzi namijenjenoj uglavnom za prijevoz tereta, a manje putnika. Veliki nedostatak pruge jest to što nije elektrificirana pa kompozicije vuku dizel-električne lokomotive.

Radovi u koje su uključene Pružne građevine teku po predviđenome planu. Pojava koronavirusa otežala je kretanje roba, što se osjetilo i u tijeku radova na željeznici. Naime, radovi nisu stali, ali su djelomično bili usporeni.

Na području Međimurja, među ostalim, uz generalni remont pruge koja se proteže prema državnoj granici s Republikom Mađarskom uređuju se pojedini kolodvori. Riječ je o kapitalnome remontu kolosijeka koji je uvijek zahtjevan jer uključuje znanje i rad specijalnih strojeva, a rokovi su relativno kratki.

Proteklih dana bili smo pozvani na početak radova u željezničkom kolodvoru Donji Kraljevec, gdje su 20. srpnja 2022. počeli radovi na uređenju prvoga kolosijeka. Dionica Mala Subotica – Donji Kraljevec odavno je zaslužila novo ruho i drugačiji izgled, ali i sadržaj koji omogućuje neometan prolazak vlakova ili njihovo zadržavanje. Pruga i drveni pragovi na tome dijelu odavno su potonuli u tlo. Kako i ne bi kada je pruga izgrađena 1966.

Ugovor koji je potpisan između HŽ Infrastrukture i Pružnih građevina odnosi se na održavanja kolosijeka na području kolodvora i potrebne intervencije u kolodvorima. Tim ugovorom obuhvaćen je kapitalni remont pruga u kolodvorima Donji Kraljevec i Kotoriba.



Bruno Bilić i Krunoslav Keser

Vremenski uvjeti zahtijevaju od radnika da se pridržavaju mjera prilikom izvođenja radova na otvorenom. Ljudi, strojevi i alati doslovno se griju do usijanja na podnevnome suncu od kojega ni hlad ne štiti.

Poduzeli smo sve korake kako bi ljudima bilo lakše raditi na otvorenome. – rekao nam je Ivo Mamuzić, šef gradilišta na dijelu pruge od Čakovca do državne granice.

Posao počinje u 6.00 i traje do 14.00 sati uz obvezne prekide. U kolodvoru Donji Kraljevec radi se na uklanjanju kolosijeka, nakon čega slijedi strojni iskop u duljini kolosijeka do dubine od 30 cm od donje osi pragova. Duljina kolosijeka iznosi 440 m, što ne predstavlja velik posao, ali je svaka ko zahtjevan.

Meni kao šefu gradilišta rad pruža zadovoljstvo, osobito kada se vidi završeni posao. Volim ovaj posao željezničara, kako se svi mi koji radimo i živimo od željeznice zovemo. Na željeznici mogu raditi samo čvrsti ljudi koji kroz neko vrijeme zavole

taj posao i rijetko ga mijenjaju. Naravno da je iza mene cijela ekipa bez koje se ne može. Inženjeri, pomoćnici šefa gradilišta za mehanizaciju i za promet, zamjenik šefa gradilišta za pojedino gradilište. Sve su to vrlo stručni ljudi koji svoj posao rade predano i odgovorno. Osobno vozilom prijeđem do 1800 km na mjesec, od gradilišta do gradilišta i ureda koji je smješten u Varaždinu, nadomak Glavnoga kolodvora. – rekao je Mamuzić.

Razgovor smo nastavili s pomoćnikom šefa gradilišta Zlatkom Opačkom, željezničarom koji se punih 39 godina ne odvajava od pruga. Pomno prati što mu rade zaposlenici, komunicira s njima i pomaže im u rješavanju posla, ali i vodi brigu o sigurnosti i tijeku posla.

Pakleno je vruće, a ne usudim se ni pomisliti kolika bi bila očitana temperatura na otvorenome suncu ili u kabini dvoputnoga bagera. Radimo koliko možemo. Ujutro, dok je hladnije, više, a oko podneva manje, jer drugačije se ne može. Posao na prvo-



Prebacivanje betonskih pragova na vagon u kolodvoru Kotoriba

me kolosijeku ide po planu. Odvojili smo više od 100 m pričvrsnoga pribora, a već smo na pojedinim mjestima i prerezali tračnice u duljini od po 20 m. Očekujemo da će početkom rujna doći do zamaha u radovima i tome se radujemo, ali se i pripremamo. Ovaj dio kolosijeka uredit ćemo prema projektu, prije nego što dođe, nadamo se, blaga jesen. – rekao je Opačak.

Veliki dvoputni bager pomiče tračnice dalje od pruge, krećući se uz pomoć čeličnih kotača i guma koje mu omogućuju pomicanje prema naprijed i prema nazad. Tijekom obilaska radova Josip Matić upravljao je tom grdosijom od stroja i provirivao iz skućene kabine prateći kretanje.

„Vruće je i nepodnošljivo, ali što se može, dobro je da možemo raditi. – rekao nam je u kratkom razgovoru taj mladi Slavonac.

Na nagovor šefa gradilišta Ive Mamuzića uputili smo se prema Kotoribi, i to u smjeru željezničkoga kolodvora gdje manji broj radnika Pružnih građevina u žute vagone

utovaruje betonske pragove, koji će biti ugrađeni u prvi kolosijek u Donjem Kraljevcu.

U kolodvoru Kotoriba u tijeku je obnova jednog od kolosijeka. Potrebno je još popuniti kolosijek tucanikom i izvesti radove koji su neophodni nakon planiranja tucanika. Tračnice su položene u iskop, uskoro

se očekuje istovar tucanika i nakon rada planirke slijedi strojno reguliranje kolosijeka.

Ostavljamo Međimurje baš kao iz one poznate pjesme »Lepe i zelene«. Krasno je vidjeti međimurske pejzaže, zelena polja, suncokrete pred berbu i željezničku prugu koja će uskoro otkriti novi ruho.



Šef gradilišta Ivo Mamuzić i pomoćnik šefa Zlatko Opačak

PRVI NOĆNI SEZONSKI VLAK

PIŠE: HŽPP
FOTO: HŽPP

Iz osječkoga kolodvora 1. srpnja u 20.00 sati krenuo je prvi noćni vlak prema Splitu. Putnike iz Osijeka ispratili su zamjenik župana Osječko-baranjske županije Mato Lukić i zamjenik gradonačelnika Osijeka Dragan Vulin.

Još jedna lijepa vijest iz Osijeka i Osječko-baranjske županije jest ta da će u ovim ljetnim mjesecima istok Hrvatske biti vlakom povezan s Dalmacijom. Putnici mogu odabrati vagon za spavanje ili ležaj za večernji polazak iz Osijeka. Tu je i vagon-restoran. Put je nešto dulji, ali u svakome slučaju može biti ugodan. – istaknuo je Mato Lukić.

Cijena povratne karte od Osijeka do Splita je 320 kuna, što smatramo dobrim, a uz to je karta besplatna za djecu i učenike. To je svakako dobar poticaj za promjenu sredine, za odlazak na more. I nama bi bilo draže da to putovanje traje kraće, no jedna od pogodnosti kada govorimo o putovanju vlakom svakako je udobnost. Ljudi u vlaku mogu i prošetati, tu je i vagon-restoran i vjerujem da je ugodnije nego putovanje automobilom. – dodao je Dragan Vulin.

Vlak iz Osijeka prolazi preko Bjelovara. Prvih petnaestak putnika iz Bjelovara također je krenulo prema Splitu i Šibeniku. U ponoć ih je iz željezničkoga kolodvora ispratio bjelovarsko-bilogorski župan Marko Marušić.

Veseli me da je odaziv ljudi već za prvi vlak bolji nego što su bile najave jer smo dan prije polaska vlaka imali podatak o šest putnika koji su trebali ući u Bjelovar. Razgovarao sam s nekima od njih i svi mi kažu da su pronašli računicu u prijevozu vlakom jer bi ih gorivo i cestarina do Splita stajali puno skuplje, a privuklo ih je i to što je prijevoz za djecu i učenike osnovnih i srednjih škola besplatan. – kazao je župan Marušić.



Polazak iz Osijeka



Marko Marušić i Željko Ukić

Osječki vlak u Zagrebu se spojio s vinkovačkim koji je iz kolodvora Vinkovci krenuo u 20.49 sati. Uz brojne putnike koji su

ušli u zagrebačkome Glavnom kolodvoru, vlak sastavljen od devet vagona nastavio je put prema Dalmaciji.



Dragan Vulin, Željko Ukić i Mato Lukić



Dolazak vlaka u Split

U splitskome kolodvoru vlak je dočekaio zamjenik pročelnika za gospodarstvo Tomislav Opačak.

Pozdravljam organizaciju ovih sezonskih vlakova. Radi se o projektu povezivanja istočne i sjeverne Hrvatske odnosno kontinentalne Hrvatske s Dalmacijom. Veseli me pun prvi vlak i vjerujem da će tako puni stizati cijelo ljeto. – istaknuo je Tomislav Opačak.

U vlaku na relaciji Osijek/Vinkovci – Bjelovar – Zagreb – Split putovalo je oko 300 putnika.

Ovim projektom povezujemo cijelu kontinentalnu Hrvatsku s Dalmacijom jer uz ovaj vlak koji kreće iz Slavonije imamo i dnevni sezonski vlak koji kreće iz Čakovca preko Varaždina i Zaboka do Splita. Time

smo građanima omogućili povoljnije putovanje vlakom. Cilj nam je poticati što češće korištenje željezničkoga prijevoza. Do sada je za sezonske unutarnje vlakove pro-

dano više od 2500 karata. – istaknuo je predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza Željko Ukić, koji je iz Osijeka vlakom doputovao u Split.



Unutrašnjost vagonkog restorana



U Splitu

DO PLOČA PONOVO VOZE VLAKOVI

PIŠE: HŽPP
FOTO: HŽPP

Dana 1. srpnja u Ploče je stigao vlak iz Sarajeva.

U povodu vožnje sezonskoga vlaka na relaciji Sarajevo – Ploče u sarajevskome glavnom kolodvoru bila je organizirana konferencija za novinare, a vlak je došao ispratiti i premijer Federacije BiH Fadil Novalić. Vlak je u 7.15 krenuo iz Sarajeva prema Pločama.

Uz predstavnike Federacije BiH i Željeznica Federacije BiH (ŽFBiH) te izaslanstva grada Mostara u Ploče je u 11.25 sati stiglo oko 80 putnika. Vlak su u kolodvoru Ploče dočekali zamjenik župana Dubrovačko-neretvanske županije Joško Cebalo, zamjenik gradonačelnika Ploča Ivan Marević, članovi Uprave HŽ Putničkog prijevoza (HŽPP) Mario Zubak i Damir Rubčić te šef kolodvora Ploče Dragan Mrvelj.

Po dolasku vlaka u Ploče predsjednik Uprave ŽFBiH Enis Džafić istaknuo je:

„Mislim da je ovo danas jako važan dan za Bosnu i Hercegovinu i Hrvatsku, dvije susjedne države, kao i za Željeznice Federacije Bosne i Hercegovine i HŽ Putnički prijevoz. Nadam se da će naši korisnici usluga biti zadovoljni uslugom i da će što više koristiti tu vrstu prijevoza do mora. Mogu potvrditi da je na sastanku u Zagrebu dogovoreno da se od novoga voznog reda, odnosno od prosinca 2022., uspostavlja linija Sarajevo – Zagreb – Sarajevo i cilj nam je u budućnosti uspostaviti što bolju suradnju na obostrano zadovoljstvo objiju tvrtki i država.

Nakon što je istaknuo važnost te linije za turističku ponudu, zamjenik župana Dubrovačko-neretvanske županije Cebalo izjavio je:

„Za početak bih u ime Dubrovačko-neretvanske županije želio istaknuti zadovoljstvo ponovnom uspostavom linije Sarajevo – Ploče. Uvjereni smo da će ova linija dati dodatan zamah razvoju gospodar-



Doček uzvanika u kolodvoru Ploče

stva, osobito turizma, ponajprije u neretvanskome kraju. Nadam se da će ovu liniju koristiti veći broj putnika kako bi linija možda postala cjelogodišnja.

Zamjenik gradonačelnika Ploča Marević

istaknuo je prednosti javnoga prijevoza te dodao:

„S obzirom na to da tendencija prelaska na javni prijevoz koji je ekološki prihvatljiviji postoji već godinama, a taj je prije-



Prigodnom svečanošću obilježen je dolazak vlaka iz Sarajeva



Dolazak putnika u kolodvor Ploče

voz i znatno jeftiniji, iskoristit ću priliku i zahvaliti svima koji su na bilo koji način doprinijeli uvođenju ove linije koja je za sada turističkoga karaktera, a želio bih da prometuje tijekom cijele godine.

Nakon što je hrvatske građane pozvao da putuju u Mostar i BiH, predsjednik Gradskog vijeća Mostara Salem Marić izjavio je:

„Zaista mi je bilo zadovoljstvo provozati se od Mostara do Ploča i ovom prilikom želim poručiti svim građanima iz Bosne i Hercegovine te Hrvatske da maksimalno koriste ovaj vid prijevoza jer je najsigurniji i najjeftiniji. Mislim da će ovo biti nov poticaj turizmu u gradu Mostaru i cijeloj Bosni i Hercegovini. Pozivam hrvatske građane i

turiste koji dolaze u Hrvatsku da dođu i običu Mostar i posjete naše turističke destinacije.

Član Uprave HŽPP-a Zubak zahvalio je predstavnicima ŽFBiH i dodao:

„U suradnji sa Željeznicama Federacije Bosne i Hercegovine nakon osam i pol godina ponovno uvodimo liniju Sarajevo – Mostar – Ploče i očekujemo velik broj putnika i iznimne rezultate. S obzirom na to da se sada pojavio interes putnika, uspjeli smo se dogovoriti te smo napokon počeli voziti ovu liniju na zadovoljstvo svih putnika.

„Nakon osam godina konačno smo ovo dočekali. Mislim da nema osobe u gradu

Pločama koja radi na željeznici, a da nije oduševljena ovime što se napravilo zadnjih nekoliko dana. Mislim da će cijeli grad prosperirati od ove turističke ponude i drago nam je da je ova linija krenula. – izjavio je šef kolodvora Ploče Mrvelj u povodu dolaska vlaka.

Vlakovi između Sarajeva i Ploče voze po sljedećemu voznom redu:

- Sarajevo (7.15) – Čapljina (9.52) – Metković (10.18) – Ploče (10.36)
- Ploče (18.26) – Metković (19.04) – Čapljina (19.29) – Sarajevo (21.51).

Voze petkom, subotom i nedjeljom od 1. srpnja do 11. rujna 2022., a putnici iz Hrvatske kartu kupuju u vlaku.

OD 1. KOLOVOZA UMIROVLJENICI LIČKO-SENJSKE ŽUPANIJE PREVOZE SE BESPLATNO

PIŠE: HŽPP
FOTO: www.gspress.net

Na temelju ugovora koji su 20. srpnja 2022. u sjedištu Ličko-senjske županije u Gospiću potpisali župan Ernest Petry i član Uprave HŽ Putničkog prijevoza (HŽPP) Mario Zubak umirovljenici s područja Ličko-senjske županije od 1. kolovoza moći će besplatno koristiti željeznički prijevoz.

Izrazivši zadovoljstvo nastavkom suradnje s HŽ Putničkim prijevozom, župan Petry istaknuo je:

Bit ovog ugovora jest činjenica da na našem području živi veći broj umirovljenika koji nemaju financijskih mogućnosti da bi putovali vlakom. Ovo je postignuto zahvaljujući inicijativi Hrvatske stranke umirovljenika i Ličko-senjske županije u suradnji s HŽ Putničkim prijevozom. Ponosni smo što smo od svibnja isto već učinili za studente u našeg područja, a na ovaj će način i umirovljenici imati besplatan željeznički prijevoz u svim smjerovima, uz uvjet da imaju prijavljeno prebivalište u našoj županiji.

S obzirom na to da je Ličko-senjska županija prva u Hrvatskoj potpisala takav ugovor, član Uprave HŽPP-a Zubak izjavio je:

Ovo je prvi ugovor u Hrvatskoj kojim umirovljenici imaju mogućnost besplatnog prijevoza vlakom. Na ovaj će način polovina stanovništva Ličko-senjske županije, odnosno djeca, učenici, studenti i umirovljenici, imati mogućnost besplatnog prijevoza željeznicom.

S obzirom na to da HŽPP umirovljenicima daje 50 posto popusta, Ličko-senjska županija financira ostalih 50 posto pa je prijevoz za navedene kategorije putnika besplatan. Pravo na besplatan prijevoz vlakom umirovljenici ostvaruju za neograničeni broj putovanja prema svim odredištima u RH, pri čemu polazišni ili odredišni kolodvor treba biti na području Županije. Na-



Sudionici potpisivanja Ugovora

vedeno pravo umirovljenici ostvaruju na temelju važeće pametne kartice s potrebnim profilom koji umirovljenici kupuju po cijeni od 20 kn na temelju potvrde Župa-

nije. Uz fotografiju umirovljenici će zahtjeve predavati nadležnome županijskom uredu, a pametne kartice bit će im dostavljene na kućnu adresu.

GODIŠNJICA ŽELJEZNIČKE NESREĆE U RUDINAMA

PIŠE: Željka Mirčić
FOTO: Ante Jakelić



Polaganje vijenaca i svijeća na spomen-obilježju za poginule u željezničkoj nesreći u Rudinama

U nedjelju 24. srpnja obilježena je trinaesta godišnjica najteže željezničke nesreće u hrvatskoj povijesti.

Kao 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.

Izaslanstva HŽ Infrastrukture, HŽ Putničkog prijevoza, HŽ Carga i predstavnici lokalne zajednice 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, šef kolodvora Kaštel Sućurac Tihomir Ercegovac, u ime HŽ Putničkog prijevoza zamjenik šefa Regionalne jedinice Split Jure Dželalića, a u ime HŽ Carga šef Regionalnog područja Jug Ivan Čičmir.

U ime lokalne zajednice komemoraciji je prisustvovao savjetnik gradonačelnika Grada Kaštela za gospodarstvo Grgica Benučić te predstavnik Hrvatske gorske službe spašavanja.

Nakon polaganja vijenaca i svijeća na spomen-obilježju za poginule u željezničkoj nesreći održana je misa zadušnica u crkvi sv. Leopolda Mandića u Rudinama.



NA *SUMMITU* IZVRŠNIH DIREKTORA ŽELJEZNICA O DIGITALIZACIJI I UKRAJINI

PIŠU: ÖBB/CER
FOTO: ÖBB

Oko 30 europskih željezničkih menadžera, a među njima i član Uprave HŽ Infrastrukture Darko Barišić, prihvatilo je poziv Andreasa Matthäa, izvršnog direktora Austrijskih saveznih željeznica (ÖBB) i predsjednika Zajednice europskih željezničkih i infrastrukturnih poduzeća (CER), na *Summit* izvršnih direktora željeznica u Beču, na kojemu su razmijenili mišljenja o aktualnim temama u industriji. Na *Summitu* održanome 9. srpnja 2022. fokus je bio na ratu u Ukrajini i na digitalizaciji željezničkoga sektora.

U zajedničkoj izjavi, koja je bila unaprijed predstavljena, približno 30 izvršnih direktora željeznica obećalo je svoju solidarnost i podršku Ukrajini, posebno Ukrajinskim željeznicama.

Andreas Matthä iznio je svoj sažetak:

Naš sastanak izvršnih direktora bio je intenzivan, produktivan i obogaćujući. Uz međunarodnu razmjenu, kao domaćinu bilo mi je posebno važno da se založimo za zajedničke stavove i projekte za budućnost. Uspjeli smo. Dvjesto deklarativama šefovi europskih željeznica šalju snažne i zajedničke signale donositeljima odluka u EU-u.

Deklaracija o digitalizaciji oslanja se na sektor pametne željeznice

Izvršni direktori europskih željeznica slažu se s time da je digitalizacija ključni čimbenik budućega uspjeha željezničkoga sustava te su razmijenili mišljenja o očekivanjima te o prioritetima i strategijama europskih željeznica u području digitalizacije. Rezultati tih rasprava uključeni su u konačnu zajedničku deklaraciju o digitalizaciji željezničkoga sektora.

U njoj se navodi da digitalizacija doprinosi daljnjemu razvoju europskoga željezničkoga sustava i čini željeznički sustav konkurentnijim i otpornijim. Time se znatno doprinosi postizanju ciljeva Europskoga



Summit izvršnih direktora željeznica u Beču

zelenog plana. Zato deklaracija sadržava pet područja mjera za zajedničku europsku željezničku budućnost.

Pod nazivom »pametne tehničke operacije« europske željeznice žele surađivati na tehničkoj razini kako bi zajednički optimizirale željezničke kapacitete, a time i povećale razinu konkurentnosti u odnosu na cestovni promet. Zajednički je projekt, na primjer, digitalna automatska spojnica (DAC).

Uz pametnu tehnologiju šefovi željeznica računaju i na pametnu infrastrukturu. Željezničku infrastrukturu treba projektirati tako da prekogranični željeznički promet kroz Europu bude pojednostavljen i da ima više kapaciteta za putnički i teretni prijevoz na tračnicama. Sam prijevoz putnika i tereta također bi trebao postati pametan i usklađen.

Pod sloganom »Smart Ticketing« europske željeznice izražavaju predanost zajedničkome CER-ovu planu za naplatu karata, koji, među ostalim, putnicima želi olak-

šati rezervaciju međunarodnih karata za vlakove.

Naravno, promjene vezane uz digitalizaciju željezničkoga sektora utječu i na zaposlenike. Zato se šefovi željeznica oslanjaju na pametne ljudske resurse kako bi na putu u digitalnu budućnost u ranoj fazi poveli i svoje zaposlenike. I socijalni se partneri pozivaju na aktivnu suradnju.

Izvršni direktori zaključno su istaknuli to da će sve te mjere za digitalizaciju željezničkoga sektora zahtijevati potporu i predanost Europske unije kako bi se postigli ciljevi Europskog zelenog plana.

Na *Summitu* izvršni direktori željeznica potpisali su i zajedničku deklaraciju u kojoj obećavaju solidarnost i potporu Ukrajini, posebno Ukrajinskim željeznicama. Europske željeznice već su se aktivno uključile u prijevoz izbjeglica te u njihovu opskrbu, a također je uspješno provedeno nekoliko zajedničkih inicijativa za dostavu pomoći. Zbog restrukturiranja prometnih tokova željeznice Ukrajinske željezni-



Zajednička fotografija sudionika *Summita*

ce suočavaju se i s posebnim izazovima u teretnome prijevozu, osobito u prijevozu sirovina i žitarica, te se oslanjaju na suradnju u tome području.

Zajednička deklaracija ističe solidarnost partnerskih željeznica u Europi kao i zajedničke europske vrijednosti. Povrh toga izvršni direktori željeznica žele jasno istaknuti važnost ukrajinske željezničke infrastrukture kao okosnice humanitarnoga koridora za izbjeglice i dostavu pomoći kao što su hrana i medicinski proizvodi. To je samo jedan od razloga zašto europske željeznice žele nastaviti pružati podršku Ukrajinskim željeznicama.

U deklaraciji se napominje i to da europske željeznice zajedno moraju raditi na obnovi željeznica i njihove infrastrukture nakon završetka rata u Ukrajini. Željeznice tome žele pridonijeti hitno potrebnim materijalima, ali i tehničkim znanjem.

Osim toga europske željeznice jedinstveno apeliraju na EU da osnuje fond »Obnova Ukrajine«. Sredstva iz toga fonda trebala bi biti dostupna brzo i bez birokracije,

posebno za željeznice i željezničku infrastrukturu u Ukrajini. Uostalom, funkcional-

na europska željeznička mreža ključna je za funkcionalno europsko gospodarstvo.



Sjedište ÖBB-a

19. PRIME PLENARNI SASTANAK EUROPSKE KOMISIJE I ŽELJEZNIČKOGA SEKTORA

PIŠE: CER
FOTO: en.wikipedia.org

Devetnaesti plenarni sastanak PRIME-a održan je u Bruxellesu 23. lipnja. Sastankom su supredsjedali Kristian Schmidt, direktor kopnenoga prometa pri Glavnoj upravi MOVE-a, i supredsjedatelj branše Alain Quinet, izvršni direktor za strategiju i korporativne poslove pri SNCF Réseau. Sastanku su prisustvovali sudionici iz DG MOVE-a i upravitelji željezničke infrastrukture (UI), a među njima preko videolinka i član Uprave HŽ Infrastrukture Marijan Čužić.

Nakon pozdravnih riječi te nakon što je usvojen dnevni red i odobren sažetak 18. sastanka, Kristian Schmidt predstavio je nadolazeće inicijative Komisije te govorio o krizi vezanoj uz žitarice te potpori koju željeznice mogu pružiti. Također je naveo da će uredba kojom se dopušta smanjenje naknada za pristup željezničkim prugama posljednji put biti produljena do kraja 2022. zbog velikog utjecaja koji je COVID imao na poslovanje željeznica.

Vera Fiorani, izvršna direktorica Rete Ferroviaria Italiana (RFI), govorila je o važnosti Instrumenta za oporavak i otpornost (RRF) za razvoj željezničke infrastrukture. Dala je uvid u nacionalni talijanski RRF plan vrijedan 191,5 milijardi eura, od čega je 25,4 posto dodijeljeno infrastrukturi za održivu mobilnost. Taj se novac, među ostalim, troši na brze željezničke veze, na poboljšanje povezanosti željezničke infrastrukture s lukama i terminalima te na uvođenje ERTMS-a. Također, osvrnula se na glavne izazove, uključujući angažman dionika, ispunjavanje zahtjeva održivosti za infrastrukturne projekte, potrebu za brzim ulaganjima i nedostatak dostupnih resursa.

Alain Quinet predstavio je temu financiranja i naplate. Istaknuo je to da Europski zeleni plan dolazi s financijskim izazovom za UI-ove. Za provedbu TEN-T-a potrebno je bilijun i 500 milijardi eura u razdoblju 2020. – 2050. Financiranje europskih UI-



Palača Berlaymont

ova uglavnom se temelji na mješavini javnih subvencija i prihoda od naknada za pristup pruži (TAC). Europski doprinosi upotpunjuju taj okvir.

Istaknuo je europske zahtjeve za UI-ove: višegodišnji ugovor između UI-ova i države, financijsku bilancu UI-ova, TAC (naknada za pristup mreži) izračunan za pokrivanje nastalih troškova i mogućnost povećanja.

U nastavku predstavljeni su nalazi PRIME dubinske analize o naplati i državnome financiranju europske infrastrukture. Nalazi pokazuju veliku raznolikost sustava financiranja, razina financiranja i posljedičnih razina naplate pristupa za članove PRIME-a koji sudjeluju. Oni također ističu potrebu za odgovarajućim financiranjem kako bi se izbjegli zaostaci u održavanju. Nakon toga uslijedila je strateška rasprava o financiranju i naplati tijekom koje su članovi podijelili informacije o svojim izvorima financiranja.

Herald Ruijters, direktor za ulaganja, inovativni i održivi promet pri DG MOVE-u, go-

vorio je o financiranju infrastrukture iz europske perspektive. Europske institucije predani su investitoru u željeznički sektor, što je vidljivo po prioritetima CEF-a II.: 70 posto opće otnosti i 84 posto kohezijske otnosti se na željeznicu. Bit će potrebni strogi kriteriji TEN-T infrastrukture kako bi se postigli ciljevi strategije pametne i održive mobilnosti (SSMS).

TEN-T prijedlog Komisije ambiciozan je, ali potreban za provedbu Europskoga zelenog plana. Bit će ažuriran prijedlog Europske komisije za TEN-T u vezi s kolosijekom UIC-a i kartom proširenja TEN-T-a na Ukrajinu.

Ruijters je istaknuo i to da postoji ambiciozan proračun za željeznicu. To se odnosi na različite izvore koji pokrivaju CEF, kohezijske fondove i RRF. Priznao je da je unatoč tome novac rijedak resurs te da nisu obrađeni inflacija i održavanje. Europska sredstva ulagat će se u područja gdje su najpotrebnija: ERTMS i prekogranične dionice. Potreban je plan raspodjele svih ulaganja u rokovima do 2030., 2040. i 2050.



kako bi se stvorila dugoročna stabilnost i predvidljivost. Također je istaknuo poziv na vojnu mobilnost CEF-a koji je u tijeku.

U nastavku bili su predstavljeni nalazi dubinske analize naplate noćnih vlakova i izgledi za nadolazeću dubinsku analizu naplate međugradskih prekograničnih putničkih usluga. Rezultati dubinske analize naplate noćnih vlakova pokazuju to da bi moglo biti izvedivo stvoriti zaseban TAC segment za noćne vlakove koji bi u obzir uzimao vrijeme vožnje vlaka i dostupnost određenoga broja vagona za spavanje. Takav odvojeni tržišni segment također bi omogućio subvencije prema zakonu EU-a. Također, bit će provedena dubinska ana-

liza prekograničnoga putničkog prometa na velikim udaljenostima koja će razmotriti tržišne segmente za prekogranične usluge.

Predstavljeno je i najnovije vanjsko izvješće o KPI-ovima (ključni pokazatelji uspješnosti). To sveobuhvatno izvješće o usporedbi sadržava ključne brojke i daje uvid u sigurnost, učinak, prihode i rashode upravitelja europske željezničke infrastrukture. S obzirom na to da su njemu prikazani podaci za 2020., to je prvo izvješće koje sadržava podatke nastale tijekom pandemije. Izvješće sadržava podatke od 2016., s mogućnosti procjene za 2020. u kontekstu dugoročnih trendova. Nekoliko razvoja događaja koji su bili zabilježeni u 2020.

odstupa od trendova prethodnih godina. Najvažniji je onaj nagli pad iskorištenosti putničkih (-11 %) i teretnih (-7 %) vlakova. U budućnosti će snažan fokus biti na stjecanju uvida na temelju postojećih podataka i kroz kombiniranje različitih KPI-ova. Osim toga stručnjacima će biti upućen poziv na razvoj ključnih pokazatelja uspješnosti održivosti. Program rada PRIME-a za 2023. uključuje, među ostalim, temu kako na vrijeme isporučiti investicijske projekte.

Odluke s plenarnog sastanka PRIME-a, vanjsko izvješće o KPI-ovima i sažetak dubinske analize o naplati i financiranju objavljeni su na mrežnim stranicama PRIME-a.

CONNECTING EUROPE DAYS

ODRŽANI U LYONU

PIŠE: Toma Bačić
FOTO: Toma Bačić



Summit EU-a o prometu pod nazivom *Connecting Europe Days* održan u Lyonu

Glavni godišnji summit EU-a o prometu pod nazivom *Connecting Europe Days* održan je u Lyonu od 28. do 30. lipnja, tijekom posljednjih dana francuskoga predsjedanja Europskom unijom.

Ranije poznat kao *TEN-T Days*, *Connecting Europe Days* okupio je političare, predstavnike industrije i predstavnike različitih tijela Europske unije kako bi raspravljali o razvoju prometa u državama članicama i njegovoj ulozi u postizanju ciljeva održivosti postavljenih u Europskom zelenom planu i u Strategiji održive i pametne mobilnosti. Osim glavnih rasprava na *Connecting Europe Daysu* održan je i niz izložbi i

demonstracija kojima su prikazani veliki infrastrukturni projekti koje financira EU.

Također, održan je niz prezentacija napretka u dizajnu autonomnih vozila. Uz održivu mobilnost važnost prometne infrastrukture u vojnome i geopolitičkome kontekstu bila je ključna tema tijekom cijelog summita.

Tijekom *Connecting Europe Daysa* EU je različite prekogranične projekte podržao dodjelom bespovratnih sredstava u vrijednosti 5,4 milijarde eura. Ta je vijest službeno objavljena 29. lipnja, a podržano je ukupno 135 projekata. Na poziv za dodje-

lu tih sredstava bilo je prijavljeno 399 projekata, a rok za njihovo podnošenje bio je 19. siječnja 2022. Prema EU-u, to će financiranje podržati postpandemijski gospodarski oporavak u svih 27 država članica, pridonoseći izgradnji nedostajućih prometnih veza diljem kontinenta, podupirući održivi promet, povećavajući razinu sigurnosti i interoperabilnosti te stvarajući nova radna mjesta. Svi projekti odabrani za financiranje bespovratnim sredstvima nalaze se na koridorima TEN-T mreže. Među odabranim projektima su i neki veliki europski prekogranični infrastrukturni projekti: tunel Fehmarn Belt, koji povezuje Dansku i Njemačku, i Rail



Baltica, koji će povezivati Poljsku, Litvu, Estoniju i Latviju.

Tijekom *Connecting Europe Days* u Lyonu Europska komisija ponovila je svoj cilj o dovršetku temeljne mreže TEN-T do 2030. i cjelokupne TEN-T mreže do 2050.

Potpisano je i nekoliko sporazuma o poboljšanju prometne povezanosti između EU-a, Ukrajine i Moldavije među kojima je i memorandum o razumijevanju za razvoj željezničkih veza. EU, Ukrajina i Moldavija obvezali su se ponovno otvoriti 23 km duđu prekograničnu željezničku prugu između

đu Berezynea (Ukrajina) i Basarabeasca (Moldavija), koja je bila izvan uporabe 25 godina.

Delegacije iz niza europskih gradova na *summit* su stigle električnim automobilima, promovirajući zelenu mobilnost.

SLOVENSKI AVTOVLAK

PIŠE: Toma Bačić
FOTO: Toma Bačić

Kroz Alpe vozi niz takozvanih autovlakova, vlakova koji automobile s putnicima obično prevoze kroz duge željezničke tunele. U Švicarskoj autovlakovi voze na četiri relacije (Lötschberg, Furka, Oberalp i Vereina), između Švicarske i Italije na jednoj (Simplon), u Austriji na jednoj (Tauern) i u Sloveniji na bohinjskoj pruzi. Autovlakove su počeli voziti Švicarci 1924. kada su ih u promet uveli na relaciji kroz tunel Gotthard, no taj je vlak ukinut 1980. kada je otvoren cestovni tunel. Autovlak kroz tunel Simplon uveden je također 1924., a kroz Lötschberg 1926.

Slovenski *avtovlak* automobile i putnike prevozi kroz 6327 metara dug Bohinjski tunel na istoimenoj pruzi. Jedini je u Alpama koji vuku dizelske lokomotive. Autovlak povezuje Bohinjsko jezero s dolinom rijeke Bače i posljedično regiju Gorenjsku s Posošjem. Posošje je dosta izoliran dio Slovenije do kojega se osim autovlakom može stići i preko prijevoja Vršič visokog 1611 metara ili obilazno preko Idrije. Nakon ulaska Slovenije u šengensku prostor često se koristi i cesta preko prijevoja Predel u Italiji.

Sa sjeverne strane autovlak kreće iz kolodvora Bohinjska Bistrica (509 metara iznad mora) i nakon deset minuta vožnje stiže u kolodvor Podbrdo. Cesta koja obilazi Bohinjski tunel duga je 26 km, no s obzirom na to da je riječ o zahtjevnoj brdskoj cesti, vožnja traje oko 45 minuta. Povremeni prijevoz automobila kroz Bohinjski tunel pokrenut je sedamdesetih godina prošloga stoljeća, kada je jedan teretni plato-vagon bio prikopčan za putnički vlak pokretan parnom lokomotivom. Krajem devedesetih godina prošloga stoljeća kao poseban vlak uveden je autovlak koji od tada vozi redovito. Vlak je danas sastavljen od dizelske lokomotive serije 644 ili 664.1, putničkog vagona drugog razreda koji je namijenjen putnicima koji putuju bez automobila, biciklistima ili motoristima i ne-



SŽ-ov avtovlak u kolodvoru Podbrdo



SŽ-ova dizelska lokomotiva 664 113 u Mostu na Soči

koliko teretnih plato-vagona serije Sds-z. Putnici koji na vlak stignu automobilom ostaju u automobilu tijekom vožnje kroz tunel. Nekoliko autovlakova na dan vozi isključivo od Bohinjske Bistrice i Podbrda, neki voze do Mosta na Soči, a dva na dan

voze do Nove Gorice. Autovlakom sam se, nakon pandemijske stanke, ponovno vozio sredinom mjeseca lipnja i moram reći da je uistinu riječ o lijepom i jedinstvenom iskustvu vožnje vlakom.

INTERMODALNO PARTNERSTVO

PIŠE: Ružica Stanić
FOTO: www.railwaygazette.com



Njemačka željeznica (DB) postat će 1. kolovoza 2022. prvi željeznički partner zajednice zrakoplovnih tvrtki Star Alliance, čiji je član i Croatia Airlines. U zajedničkoj izjavi kažu da njihov potez šalje »snažan signal za ekološki prihvatljivu evoluciju industrije putovanja«.

Cilj je intermodalnog partnerstva (partnerstva tvrtki različitih vrsta prijevoza) »inteligentno« kombinirati zračni promet sa željezničkim, cestovnim, trajektnim i drugim prometnim sustavima, povezati programe vjernosti koje putnici imaju i doprinijeti tranzitu bez problema. Star Alliance planira u budućnosti proširiti intermodalna partnerstva.

Zrakoplovne tvrtke članice Star Alliancea moći će uključiti DB-ove vlakove ICE kao brojeve letova u svoje sustave za rezervaciju, a putnici će moći kombinirati prijevozne karte za putovanja avionom i vlakom, bodove ili milje iz kombiniranih rezervacija te će imati prednost pri rukovanju prtljagom u zračnoj luci Frankfurt. Iz DB-a su izjavili:

«Ovako ćemo »izvući« više ljudi iz aviona na ekološki prihvatljivu željeznicu.

MODERNIZACIJA ŽELJEZNICE U BUGARSKOJ

PIŠE: Ružica Stanić
FOTO: www.bdz.bg



Europska komisija odobrila je dodjelu više od 110 milijuna eura iz Kohezijskog fonda za prvu fazu projekta modernizacije željezničkog koridora u zapadnoj Bugarskoj, dijela TEN-T mreže od Sofije do granice sa Srbijom. Planira se modernizirati 33,34 km dugu pružnu dionicu od Volujaka do Dragomana. U prvoj fazi modernizirat će se postojeći kolosijek i izgraditi drugi. Također, nadogradit će se sustav za nadzor i kontrolu željezničkog prometa.

Povjerenica za koheziju i reforme Elisa Ferreira izjavila je:

«Ovo novo ulaganje donosi dodanu vrijednost kohezijske politike na lokalnu razinu: u službu građana Bugarske, osiguravajući povezanost pograničnih regija i održive prometne infrastrukture kao dio šire europske mreže. Takva su ulaganja važna za gospodarsku aktivnost u regiji i promiču socijalnu i teritorijalnu koheziju. Projekt ima koristi za okoliš, potičući prebacivanje tokova tereta s cestovnog na željeznički promet i rezultat će manjom bukom i onečišćenjem zraka, čime će se poboljšati kvaliteta života stanovnika.

IRSKA DOBIVA PODZEMNU ŽELJEZNICU

PIŠE: Ružica Stanić
FOTO: www.gov.ie



Irska vlada odobrila je planove za prvu podzemnu željeznicu u toj zemlji. Pruga duga 19,4 km protezat će se od grada Swords, sjeverno od Dublina, do Charlemonta na jugu. Podzemna željeznica nazvana je MetroLink i na njoj će se nalaziti 16 kolodvora.

Većina pruge nalazit će se ispod zemlje, a putovanje cijelom trasom trajat će 25 minuta. Vlakovi će tijekom razdoblja najintenzivnijeg prometa polaziti svake tri minute, omogućavajući prijevoz 20 000 putnika u svakom smjeru svakoga sata.

Procijenjena je vrijednost projekta 9,5 milijardi eura. Od toga su tri četvrtine predviđene iz državnog proračuna, a jedna četvrtina iz javno-privatnog partnerstva. Predviđa se da će u 60 godina MetroLink donijeti irskom gospodarstvu oko 13,7 milijardi eura.

MetroLink će biti povezan s dablinskim tramvajskim sustavom i sustavom lake željeznice kao i sa željezničkom rutom brzog tranzita dablinskog područja. Predviđa se da će MetroLink biti pušten u promet sredinom 2030-ih.

»DALMACIJA« POPULARNIJA OD »ORIENT EXPRESSA«

PIŠE: Zvonko Ćurak
FOTO: Zvonko Ćurak

Ovih dana na bespućima interneta vodi se živa rasprava o jednome sezonskom vlaku koji povezuje desetak županija, tri velika grada, desetak srednjih i dvadesetak manjih naselja. Vlak vozi tijekom srpnja i kolovoza na relaciji Osijek – Kloštar – Bjelovar – Zagreb – Karlovac – Knin – Split. Vlak tu relaciju od nepunih 600 kilometara prijeđe za nešto manje od 13 sati, što nije pohvalno, ali treba prihvatiti realno stanje naše željeznice koja je proteklih desetljeća društveno zanemarena. Vlakovi na toj relaciji oduvijek su bili meta putnika svih naraštaja, posebno tijekom godišnjih odmora i ljetovanja na moru.

Putovanja vlakovima do mora za nas kontinentalce bila su prava avantura koja se pamtila cijeloga života. U tim je vlakovima vladala gužva, stajalo se, sjedilo pa i ležalo po hodnicima, družilo uz prikladna pića i jedući pohane piliće, pjevalo, zadirkivalo, migom i osmjehom slale poruke simpatijama. Bila je to noć mladih koji ionako nisu tražili sjedalo jer san nikome nije padao na pamet. Putovalo se satima noću, uz otvorene prozore kroz koje je ulazio svjež lički zrak. Većina je bila budna zahvaljujući društvu i očekivanju jutra i glasnim objavama onih koji bi prvi ugledali more. Pri kraju putovanja svi su bili zadovoljni, nitko nije gledao na sat niti provjeravao koliko je vlak kasnio, valjda po onoj: »Važno je sigurno stići, a ne kada i kako«.

Danas željeznica doživljava svoju renesansu i društvenu podršku kako bi nadoknadila propušteno. Obnavljaju se pruge i kolodvori, nabavljaju suvremeni vlakovi, grade osiguranja kako bi se podigla kvaliteta prijevoza. Upravo ovih dana, zahvaljujući jednoj objavi anonimne putnice, razvila se masovna histerija komentara o našim željeznicama. Objava o putovanju vlakom Osijek – Split napisana je spontano, onako kako je to putnica vidjela i doživjela, objavivši uz tekst i nekoliko popratnih



Unutrašnjost vagonkog restorana

fotografija, ne znajući da će njezina objava izazvati lavinu komentara po bespućima interneta.

Sve je krenulo od prve objave dana 5. srpnja na *Facebooku* koju je objavila gospođa pod pseudonimom Kea Kea. Potražio sam gospođu koja mi je rado odgovorila na nekoliko pitanja o komentarima njezina priloga o putovanju vlakom od Osijeka do Splita.

Kako vidite brojne komentare podrške, ali i velik broj kritika koje je inicirao Vaš prilog na Facebooku o putovanju vlakom iz Osijeka do Splita?

— Komentare o mojemu prilogu na *Facebooku* o putovanju vlakom Osijek – Split nisam puno pratila, no zanimljivo je da su negativne komentare davali upravo oni koji vlaka nisu ni vidjeli, a kamoli putovali njime, što dosta govori o negativnoj propagandi novinara i pojedinih blogera.

Jeste li ljubitelj željeznice ili taj prijevoz

koristite stjecajem okolnosti ?

— Da, ljubitelj sam željeznice. Putovanje vlakom opušta me i volim putovati sama, bez društva. Dugo to nisam bila u mogućnosti, pa je ovaj sezonski vlak unio, po meni, dosta pozitivne promjene, bez obzira na neke negativnosti, no to je razumljivo s obzirom na stanje naše željeznice.

Hoćete li uskoro putovati vlakom?

— Naravno da ću putovati još barem jedanput dok traje sezona vožnje ovoga vlaka (do kraja mjeseca kolovoza), i to sama vlakom. Ako ću na godišnji ići u društvu, putovat ću automobilom.

Je li Vaša navika putovanja vlakom iz djetinjstva ili ste je stekli kasnije?

— Imala sam prilike putovati vlakom u ranoj mladosti i ta su mi putovanja ostala u lijepome sjećanju. Ovaj put obnovila sam svoje uspomene.



Kea Kea



Unutrašnjost vagonskog restorana

Što Vas privlači putovanjima vlakom, a što smatrate lošim?

Volim putovati vlakom jer je udobnost znatno veća nego tijekom putovanja, na primjer, autobusom, bez obzira na sitne zamjerke koje prate takav put. Svjesna sam situacije u kojoj se danas nalazi naša željeznica. Nadam se da će i to u dogledno vrijeme krenuti nabolje.

I na kraju što reći osim da društvene mreže kao sredstva komunikacije čine čuda među širokim spektrom korisnika. I ova priča o jednome vlaku koji je trenutno najpopularniji vlak HŽ Putničkog prijevoza dobio je svoju publiku koja je većim dijelom pozitivno ocijenila njegovo prometovanje, ali i niz pokuda koje bi željezničarima trebale biti putokaz na putu ka daljnjem podizanju kvalitete prijevozne usluge. Putovanje vlakom ipak je najprihvatljiviji prijevoz koji pored nekih nedostataka čini putovanje nezaboravnom, lijepom uspomenom.



Unutrašnjost vagona za spavanje

SŽ-ov STADLER NA PROBNIM VOŽNJAMA U HRVATSKOJ

PIŠE: Toma Bačić
FOTO: Toma Bačić

U lipnju je elektromotorni vlak Slovenskih železnica (SŽ) FLIRT proizvođača Stadlera bio na probnim vožnjama u Hrvatskoj, na dionici Novska – Okučani pruge Zagreb – Vinkovci.

Elektromotorni vlak SŽ 510 opremljen za vožnju prugama sa sustavim napajanja 3 kV DC, 25 kV 50 Hz i 15 kV 16,7 Hz dopremljen je u Novsku 10. lipnja, a probne vožnje počele su 14. lipnja. Svrha tih testiranja jest dobivanje dozvole za prome-

tovanje u Hrvatskoj jer SŽ planira uvesti izravne vlakove između Ljubljane i Zagreba koje bi vozio FLIRT. Zbog toga su se i HŽPP-ovi strojovođe školovali za upravljanje tim tipom vlaka.

SŽ je u travnju testirao dizelski vlak SŽ 610, koji je također isporučio Stadler u Hrvatskoj, koji je dobio dozvolu za prometovanje.

Dana 17. travnja 2018. SŽ je od Stadlera naručio 11 četverodijelnih vlakova FLIRT

maksimalne brzine 160 km/h, pet dizelmotornih vlakova FLIRT maksimalne brzine 140 km/h i 10 trodijelnih katnih vlakova KISS. Ukupna vrijednost te narudžbe bila je 170 milijuna eura. Dana 27. svibnja 2019. potpisan je dodatni ugovor vrijednosti 151 milijun eura za daljnjih 26 vlakova FLIRT, i to 10 elektromotornih i 16 dizelmotornih. Do danas su SŽ-u isporučeni svi katni vlakovi kao i veći dio vlakova FLIRT (17 elektromotornih i 15 dizelmotornih).



SŽ-ov elektromotorni vlak FLIRT u Novskoj

POZIV NA NOMINACIJE ZA EUROPSKU ŽELJEZNIČKU NAGRADU 2023.

PIŠE: CER, UNIFE
FOTO: CER, ERA, UNIFE

CER i UNIFE otvorili su nominacije za 16. izdanje Europske željezničke nagrade.

Od 2007. Europska željeznička nagrada prikazuje impresivne mogućnosti željeznice, a trenutačno traje potraga za sljedećim dobitnikom nagrade »Željeznički predvodnik«.

Jedan od najvažnijih izazova s kojima se željeznički sektor suočava svakako je područje koje će oblikovati sliku prometa sljedećih desetljeća – LJUDI.

Žene i djevojke čine više od 50 posto putnika u željezničkom prometu, ali čine samo približno 20 posto radne snage. Kako se ističe u pozivu, povećanjem atraktivnosti sektora ženama može se dobiti mješovitija radna snaga za dokazano povećanje sposobnosti rješavanja problema i inovativne snage.

Stoga su organizatori odlučili za 2023. dodijeliti nagradu »Žene željeznički predvodnici«.

Primaju se nominacije kandidata koji ispunjavaju sljedeće kriterije prihvatljivosti:

- nominacije se mogu odnositi na bilo kojeg pojedinca, projekt ili inicijativu koji su dali značajan doprinos promicanju žena u europskom željezničkom sektoru u bilo kojem od sljedećih područja: sigurnost, radno okruženje, obrazovanje i obuka, prilike za karijeru, ustanove za skrb, društvena odgovornost itd.
- kandidat mora biti smješten u Europi
- nominacije moraju biti za relevantna postignuća s dokazanim rezultatima koji pokazuju inovativno misaono vodstvo, nadahnjujući aktivizam ili pionirske strategije i tehnike koje podupiru rodnu ravnotežu i donose stvarnu dodanu vrijednost za željeznički sektor
- nominacije moraju sadržavati jasan opis



postignuća za koje se kandidat nominira i moraju biti popraćene odgovarajućim skupom popratnih dokumenata (npr. životopis, članci, fotografije, prezentacije, video zapisi itd.).

Nominacije se trebaju predati do 30. rujna

2022. Kandidati koji ispunjavaju uvjete bit će uvršteni u uži izbor i o njima će glasovati žiri.

Nominirati je moguće na ovoj poveznici: <https://www.europeanrailwayaward.eu/call-for-entries.html>

»VLAK JE UVIJEK BRŽI« U SKLOPU ZVJEZDANOG LJETA U KARLOVCU

PIŠE: Alenka Ožbolt

FOTO: Alenka Ožbolt, Ivan Kartelo

Uz brojne aktivnosti koje se u sklopu manifestacije »Zvezdano ljeto« provode u Karlovcu povodom proslave njegova rođendana, u subotu 9. srpnja 2022. održana je i preventivno-edukativna akcija »Vlak je uvijek brži«.

VJUB-ov tim je u suradnji s Društvom Na-

ša djeca Karlovac u Glazbenome paviljonu vrtićku i osnovnoškolsku djecu, ali i njihove roditelje, čitanjem edukativne bojanke, igrom i likovnim radionicama upoznao s osnovnim željezničkim pojmovima, prometnim znakovima te upozorio na opasnosti koje prijete prilikom nepropisnog prelaženja preko pruge, nedopuštene dje-

čje igre na pruzi te pri nošenju slušalica ili razgovaranja na mobitel tijekom kretanja uz prugu i u prometu.

Djeci se podijelio i promotivni materijal akcije »Vlak je uvijek brži«, a druženje je završilo fotografiranjem uz kartonsku lokomotivu i vagon koje su djeca sama oslikala.





Radovi na nadvoznjaku kod stajališta Studenci
FOTO: Avenka Butković

