

ŽELJEZNIČAR

BROJ 931 || LIPANJ 2023.

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.

INTERVJU

Oleg Butković: »U idućih desetak godina stvaramo novu, bolju željeznicu«

4

KOLODVORI

Završena rekonstrukcija i obnova željezničkog kolodvora Osijek

8

SIGURNOST

Obilježili smo ILCAD: »Tračnice su za vlakove!«

10



HŽ INFRASTRUKTURA



Hrvatski Leskovac – Karlovac
FOTO: HZI

IZDVOJENO

INTERVJU

4

Oleg Butković: »U idućih desetak godina stvaramo novu, bolju željeznicu«

KOLODVORI

8

Završena rekonstrukcija i obnova željezničkog kolodvora Osijek

SIGURNOST

10

Obilježili smo ILCAD:
»Tračnice su za vlakove!«

HŽPP

14

U sklopu EU-ova projekta isporučen zadnji vlak za gradsko-prigradski prijevoz

HŽPP

16

Povoljnija putovanja za osobe s invaliditetom s područja Bjelovarsko-bilogorske županije

HŽM

20

Željeznička muzejska izložba prvi put na otvorenome – »Željeznica u Rijeci«

IMPRESUM

ŽELJEZNIČAR

list HŽ Infrastrukture d.o.o.

NAKLADNIK: HŽ Infrastruktura d.o.o.

ZA NAKLADNIKA: Ivan Kršić

GLAVNI UREDNIK: Ivan Kartelo

IZVRŠNI UREDNIK: Oskar Pigac

JEZIČNE UREDNICE: Nataša Bunijevac, Ružica Stanić

DIZAJN: Oskar Pigac

FOTOGRAFIJA NA NASLOVNICI: Nadvožnjak Danica, Cengiz Insaat

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,

u prvome ljetnom izdanju ovogodišnjeg »Željezničara« donosimo veliki intervju s ministrom mora, prometa i infrastrukture te potpredsjednikom Vlade RH Olegom Butkovićem. Budući da je željeznica trenutačno najveći korisnik EU-ovih fondova u Hrvatskoj te da se u željezničkome sektoru provode najveće investicije, resorni ministar otkrio je koliko su one opsežne i koliko će u desetljeću pred nama unaprijediti kvalitetu željezničke usluge. Prema svemu sudeći, očekuju nas znatno bolja vremena za željeznicu koja bi u desetljeću pred nama napokon trebala poprimiti oblike suvremene željeznice primjerene 21. stoljeću.

Upravo na tome tragu je i obnova brojnih kolodvora koja je u tijeku, a mi smo posjetili onaj osječki, gdje je kolodvorska zgrada nakon dvogodišnjih radova poprimila izvorne oblike iz 19. stoljeća. Potrebno je još srediti papirologiju i obaviti tehnički pregled, odnosno preuzimanje zgrade.

U lipnju smo edukativno-preventivnom akcijom »Vlak je uvijek brži« tradicionalno obilježili i Međunarodni dan svjesnosti o opasnostima na željezničko-cestovnim prijelazima (ILCAD – *International Level Crossing Awareness Day*). Akcija je provedena u suradnji s Policijskom upravom zagrebačkom na željezničko-cestovnome prijelazu Krčeni put u Sesevskom Kraljevcu. S obzirom na to da je željezničko-cestovni prijelaz Krčeni put jedan od prijelaza s najviše lomova polubranika u Hrvatskoj, težište je bilo na temi povećanja opreza i strpljenja prilikom prelaska preko željezničke pruge.

Riječki Korzo postao je galerija na otvorenome jer je 20. lipnja 2023. tamo otvorena izložba »Željeznica u Rijeci« Hrvatskoga željezničkog muzeja, koji je sastavni dio HŽ Infrastrukture. Povodom obilježavanja 150. obljetnice željeznice u Rijeci, odnosno otvaranja željezničkih pruga Rijeka – Pivka i Rijeka – Karlovac, na Korzu je postavljeno 20 panoa na kojima će posjetitelji i prolaznici moći vidjeti priču ispričanu kroz pojedine segmente željeznice koji u cjelini čine bogato povijesno nasljeđe i željezničku baštinu kako u Rijeci tako i na prostorima kroz koje su dvije pruge Rijeku povezale s ostatkom Hrvatske i Europe.

glavni urednik lista "Željezničar"
Ivan Kartelo



OLEG BUTKOVIĆ: »U IDUĆIH DESETAK GODINA STVARAMO NOVU, BOLJU ŽELJEZNICU«

PIŠE: Avenka Butković
FOTO: MMPI, HŽI



Potpredsjednik Vlade Republike Hrvatske i ministar mora, prometa i infrastrukture Oleg Butković

Hrvatska je danas u velikome investicijskom ciklusu u modernizaciju željezničke infrastrukture. Trenutačno HŽ Infrastruktura provodi 24 velika projekta, od kojih se 16 projekata sufinancira iz EU-ovih fondova, a ostalih osam iz ostalih izvora. Projekti su u različitim fazama provedbe (priprema dokumentacije, izvođenje radova, priprema i/ili provedba postupaka javne nabave). Procijenjena vrijednost radova u sklopu tih projekata iznosi oko 5,7 milijardi eura. O tome, ali i o ostalim temama vezanima uz željeznicu razgovarali smo s potpredsjednikom Vlade Republike Hrvatske i ministrom mora, prometa i infrastrukture Olegom Butkovićem.

U svojim medijskim istupima govorite o

velikim ulaganjima u željeznički sustav. Na koja se to konkretno ulaganja odnosi?

Danas u Hrvatskoj govorimo o ulaganjima u prometnu infrastrukturu u vrijednosti od oko tri milijarde eura, a veći dio odnosi se upravo na izgradnju i obnovu cestovne i željezničke infrastrukture. Činjenica je, kao što sam više puta rekao, da Hrvatska nije mogla istodobno graditi i ceste i željeznice. Godinama smo gradili infrastrukturu autocesta, ali sada slijede godine velikih ulaganja u željeznicu.

Zapravo, mi se već nalazimo u velikome investicijskom ciklusu. Trenutačno se u željeznicu ulaže više nego proteklih pola stoljeća, a radi se o projektima vrijednima oko milijardu i pol eura. Izvode se veliki in-

frastrukturni projekti na smjeru od Zagreba prema mađarskoj granici, na osnovnome koridoru TEN-T mreže. Počeli su i radovi na dijelu tzv. nizinske pruge od Zagreba prema Rijeci, dok se preostali dio te trase projektira. Radi se i na koridoru od Zagreba prema istočnome dijelu zemlje. Nastavljamo s poboljšanjem sigurnosti na prugama i s radovima na modernizaciji željezničko-cestovnih prijelaza. U tijeku su radovi i pripreme za izvođenje radova na osiguranju i modernizaciji dodatnih 145 željezničko-cestovnih prijelaza, a ukupna vrijednost projekta je 37,5 milijuna eura. Na području popularno nazvanome zagrebački prsten obnovljena je dionica željezničke pruge prema Sisku, završen projekt modernizacije i elektrifikacije pruge

od Zaprešića do Zaboka, obnovljena dionica Savski Marof – Zagreb, a trenutno se izvode radovi na dionici od Zagreb Glavnoga kolodvora do Zagreb Zapadnoga kolodvora. Dakle, u tome dijelu prigradskog prijevoza napravljeno je dosta.

Ono što bi još trebalo napraviti, a imajući u vidu da se na glavnim europskim koridorima koje sam prethodno spomenuo već događaju znatna ulaganja iz europskih izvora, jest osigurati obnovu regionalnih i lokalnih željezničkih pruga. U tome smislu s jednom međunarodnom institucijom priprema se zajam u vrijednosti oko milijardu i 300 milijuna eura kojim bismo krenuli u obnovu svih onih pruga u Hrvatskoj koje su potentne, a koje ne možemo financirati iz europskih fondova jer se ne nalaze na europskim koridorima.

Godina 2021. proglašena je Europskom godinom željeznice radi promicanja željeznice kao energetske održive, ekonomski isplative i ekološki prihvatljive vrste prijevoza, posebno u kriznim situacijama. Europski vlakovi velikih brzina su stvarnost. Nakon punih trideset godina i u Hrvatskoj su pokrenuta velika ulaganja u modernizaciju i izgradnju željezničke infrastrukture. Koji su veliki infrastrukturni projekti u tijeku?

Činjenica je da je željeznica jedan od ekotomničnijih i zelenijih vidova prometa. U tome smislu su i naša nastojanja da se na tragu europskih politika željeznica u Hrvatskoj podigne na odgovarajuću razinu, da se ljudi vrate putovanju željeznicom i da istodobno imamo dobar opseg teretnog prijevoza jer se znatna sredstva ulažu i u same luke koje su veliki hrvatski potencijal.

Spomenuo sam da se trenutno izvode veliki infrastrukturni projekti na relaciji od Zagreba prema državnoj granici s Mađarskom. Ulaganja se odnose na izgradnju željezničkih pruga na dionicama Križevci – Koprivnica – državna granica i Dugo Selo – Križevci u ukupnoj vrijednosti od oko 550 milijuna eura. U tijeku je izvedba projekta na dijelu tzv. nizinske pruge od Rijeke prema Zagrebu, točnije na dionici Hrvatski Leskovac – Karlovac, u vrijednosti od oko 366 milijuna eura. Obnavlja se najprometnija pružna dionica koja prolazi kroz Zagreb, a pred završetkom je i

nadogradnja pruge Vinkovci – Vukovar duge 18,7 kilometara. Treba spomenuti i obnovu regionalnih i lokalnih željezničkih pruga koju namjeravamo izvoditi tijekom sljedećih deset godina.

U tijeku je projekt obnove voznoga parka HŽ Putničkoga prijevoza u sklopu kojega su u prethodne tri godine nabavljena 22 nova vlaka, a od kojih je izgradnja 10 gradsko-prigradskih vlakova u tvrtki Končar sufinancirana europskim sredstvima. U tvrtki HŽ Putnički prijevoz trenutno prometuje 50 novih vlakova, a do kraja 2025. na hrvatskim će prugama voziti 70 novih vlakova, što je nešto više od polovine cijele flote. Kroz Nacionalni program oporavka i otpornosti osigurana su sredstva za nabavu dvaju baterijskih vlakova i šest stabilnih energetskih priključaka, odnosno punionica koje će se nalaziti u Splitu, Puli, Osijeku, Varaždinu, Virovitici i Bjelovaru.

Iz kojih se izvora financiraju ti projekti?

Većina projekata koje sam spomenuo financira se europskim sredstvima kroz različite programe. Najviše projekata sufinancira se iz Operativnog programa Konkurentnost i kohezija, manji dio iz Instrumenta za povezivanje Europe ili CEF-a, a ovi posljednji ugovoreni projekti poput obnove pruge kroz Zagreb ili nabave baterijskih vlakova koji će voziti na neelektrificiranim prugama iz Nacionalnog plana oporavka i otpornosti. Remonti na regionalnim i lokalnim željezničkim prugama i željezničko-cestovni prijelazi financiraju se iz europskih fondova, zajmovima i vlastitim sredstvima.

Kroz Hrvatsku prolaze dva velika koridora, Mediteranski koridor i Koridor Rajna – Dunav. Kako teku radovi na Mediteranskom koridoru?

Na Mediteranskome koridoru, koji kroz Hrvatsku prolazi od luke Rijeka, preko Zagreba do državne granice s Mađarskom, u tijeku su ulaganja vrijedna oko 912 milijuna eura na ukupno 125 kilometara pruga. To su projekti na dionicama državna granica – Koprivnica – Križevci, Križevci – Dugo Selo i na posljednjoj ugovorenoj dionici od Hrvatskog Leskovca do Karlovca. Nažalost, sve to ide sporije nego što bi

smo željeli, a nadamo se da će dio radova od Zagreba prema mađarskoj granici biti završen tijekom 2025., nakon čega bi vlakovi, ovisno o pojedinim dionicama, prometovali brzinom od 120 do 160 km/h.

Preostali dijelovi tzv. nizinske pruge, točnije pružne dionice Karlovac – Oštarije, Oštarije – Škrlevo te Škrlevo – Rijeka – Jurdani su u fazi projektiranja.

Istodobno su u partnerstvu HŽ Infrastruktura i Lučka uprava Rijeka, jer se luka Rijeka nalazi na Mediteranskome koridoru kao luka osnovne mreže ili core luka, završile dva projekta ukupne vrijednosti 60 milijuna eura. U prosincu 2020. završeni su novo željezničko sučelje i intermodalni terminal na kontejnerskome terminalu Jadranska vrata, a u rujnu 2022. novi intermodalni terminal i željezničko sučelje na kontejnerskome terminalu Zagrebačko pristanište.

Kontejnerski terminal Zagrebačko pristanište zajednički je projekt Lučke uprave Rijeka i HŽ Infrastrukture. O kakvom se projektu radi i koji je njegov krajnji cilj?

Kroz ta dva projekta, projekt rekonstrukcije teretnog dijela željezničkog kolodvora Rijeka i projekt izgradnje terminala za željeznički intermodalni prijevoz na kontejnerskome terminalu Zagrebačko pristanište, cilj je bio osigurati učinkovitost, održivost i multimodalnost teretnog prijevoza u riječkoj luci tako da se željeznička infrastruktura u kolodvoru Rijeka tomu prilagodi kako bi mogla odgovoriti na povećanu prijevoznju potražnju i uspješno funkcioniranje novoga kontejnerskog terminala na Zagrebačkome pristaništu.

Što će izgradnja moderne željezničke infrastrukture važno donijeti hrvatskim lukama, posebice riječkoj luci?

Rijeka je, uz to što je naša najveća pomorska luka, upisana u karte europskih prometnih koridora. Taj njezin položaj otvorio je mogućnost pokretanja brojnih projekata, pa riječku luku proteklih pet godina obilježava snažan investicijski ciklus i provedba velikih projekata. Ključni projekti koji će riječku luku pozicionirati kao prvu kontejnersku luku i snažno intermodalno središte na sjevernome Jadranu, zahvaljujući europskim sredstvima i kvalitet-



Vijadukt Carevdar

noj pripremi i provedbi projekata, uspješno su realizirani ili su u provedbi.

Željeznička infrastruktura neodvojiv je dio lučkoga područja. Već sam ranije spomenuo da su Lučka uprava Rijeka i HŽ Infrastruktura u partnerstvu uspješno završile projekte rekonstrukcije i dogradnje teretnih kolodvora Brajdica i Zagrebačko pristanište. Tim su projektima stvoreni preduvjeti za kontinuirano povećanje opsega teretnog prijevoza u Republici Hrvatskoj. S projektima na relaciji tzv. nizinske pruge, koja Rijeku povezuje s Budimpeštom, dodatno će se povećati konkurentnost luke i poboljšati veza s tržištima srednje Europe. Zato mi je drago da smo konačno, nakon brojnih žalbi u postupku javne nabave, krenuli u izvedbu prve dionice te

pruge od Zagreba prema Rijeci. Bez dobre i kvalitetne željezničke mreže nema ni razvoja luka ni povećanja opsega teretnog prijevoza. Kvalitetna povezanost neophodna je zbog pozicioniranja i daljnje konkurentnosti na europskim i svjetskim tržištima. U tome smislu sve naše aktivnosti i naponi usmjereni su prema tome da Republika Hrvatska razvojem željeznice, uz ostale vrste prometa, iskoristi svoj izniman prometni položaj.

Budući da je cijela željeznička infrastruktura desetljećima loše ili nikako održavana, redovito i pojačano održavanje pružnih dionica, obnova mostova i tunela te izmjena signalno-sigurnosnih i telekomunikacijskih uređaja radi povećanja razine

sigurnosti željezničkog prometa u punom je zamahu. Mogli bismo reći da je cijela Hrvatska jedno veliko željezničko gradilište. Koje su trenutno najzahtjevnije dionice međunarodnih pruga koje se obnavljaju?

Kada govorimo o obnovi dionica međunarodnih pruga, trenutno je jedan od najzahtjevnijih projekata obnova pružne dionice Zagreb Glavni kolodvor – Zagreb Zapadni kolodvor jer se radovi izvode u vrlo prometnoj zagrebačkoj gradskoj jezgri. To je najprometnija pružna dionica kojom prometuje oko 150 vlakova na dan. Što se tiče ugradnje signalno-sigurnosnih uređaja, u sklopu Nacionalnog plana oporavka i otpornosti na pruzi Oštarije – Knin

– Split planira se rekonstrukcija kolodvora i ugradnja elektroničkih signalno-sigurnosnih uređaja koji omogućuju uspostavu tzv. međukolodvorske ovisnosti i središnje upravljanje prometom, čime bi se vrijeme putovanja skratilo za 35 posto.

Kolodvorske zgrade u svim većim gradovima, na primjer, u Zagrebu, Rijeci, Splitu i Osijeku, sagrađene su još tijekom 19. i 20. stoljeća. Nalaze se u samoj gradskoj jezgri i imaju, osim prometnoga, povijesni, geografski, arhitektonski, gospodarski i kulturološki značaj. U kojem su stanju važne željezničke nekretnine i što se na njima trenutačno radi?

– Kolodvorska zgrada u Osijeku, koja je dio zaštićene kulturno-povijesne cjeline grada Osijeka, bila je u dosta lošem stanju. Trenutačno se privode kraju radovi na njezinoj obnovi te će Osijek uskoro dobiti uređenu i funkcionalnu zgradu. U sličnom je stanju bila i kolodvorska zgrada u Rijeci. Njezina je obnova počela u 2020. Međutim, kako su tijekom izvođenja radova u vestibulu pronađeni vrijedni povijesni ostaci na zidovima, radovi su bili privremeno obustavljeni dok nije postignut dogovor s konzervatorima. I taj se projekt privodi završetku. Rijeka će, kao i Osijek, imati primjeren i uređen kolodvor. Kolodvorske zgrade su prvi ulaz u grad ljudima koji koriste vlak kao prijevozno sredstvo i svojevrsno su ogledalo toga grada, pa je važno i da su i funkcionalne i reprezentativne, a kulturno-povijesna vrijednost sigurno im daje dodatni značaj i u turističkome smislu. U pripremi su obnove još nekih kolodvorskih zgrada kao što su zgrade zagrebačkih Glavnog i Zapadnog kolodvora te kolodvorske zgrade u Slavonskom Brodu, Jurdanima i druge.

Koji se sljedeći važni strateški projekti planiraju provesti do 2030.?

– U skladu sa Strategijom razvoja želje-



Kolodvor Zabok

zničkog sustava i nacionalnim planovima planiramo završiti projekt obnove voznog parka HŽ Putničkoga prijevoza, pokrenuti natječaje za radove na važnim projektima poput modernizacije i izgradnje drugog kolosijeka od Dugog Sela do Novske, završiti pripremu dokumentacije za preostale dijelove tzv. nizinske pruge te krenuti u raspisivanje natječaja i za preostale dionice. Također, potrebno je osigurati obnovu i modernizaciju regionalnih i lokanih željezničkih pruga kako bi njihov veći broj bio i obnovljen do 2030. Svakako ćemo i dalje raditi na poboljšanju sigurnosti cijeloga željezničkoga sustava.

Vaša percepcija željeznice danas i željeznice 2030. u Hrvatskoj?

– Danas željeznica u Hrvatskoj nije na za-

dovoljavajućoj razini, ali potencijala ima i vjerujem da ćemo uz prometni položaj i trenutačna ulaganja u željezničku infrastrukturu kao i ona planirana u iznosu od oko pet milijardi eura u idućih desetak godina imati željeznicu koju će ljudi rado koristiti za prijevoz i koja će služiti daljnjemu razvoju teretnog prijevoza i svih povezanih gospodarskih aktivnosti te, u konačnici, i daljnjemu gospodarskom razvoju. Donijeli smo Pismo sektorske politike, Strategiju razvoja željezničkog sustava do 2032. godine i nacionalne planove. Dakle, postavili smo strateški okvir. Krenuli smo s velikim ulaganjima, a u idućih desetak godina željeznica ostaje naš prioritet. Sva raspoloživa europska i nacionalna sredstva te svi naši napori bit će usmjereni prema modernizaciji i razvoju željezničkog sustava.

ZAVRŠENA REKONSTRUKCIJA I OBNOVA ZGRADE ŽELJEZNIČKOGA KOLODVORA OSIJEK

PIŠE: Zvonko Ćurak
FOTO: Zvonko Ćurak



Kolodvor Osijek

Dana 15. lipnja 2023. okončani su dvogodišnji radovi na rekonstrukciji i obnovi zgrade željezničkoga kolodvora Osijek, što je utvrđeno na zadnjoj koordinaciji svih sudionika u obnovi. Zgrada kolodvora Osijek svojim izgledom privlači pozornost prolaznika i putnika. Željezničari i ljubitelji željeznice zadovoljni su izgledom kolodvorske zgrade koja podsjeća na vrijeme izgradnje. Osječani očekuju povrat ugleda toga kulturnog mjesta i željeznice kao društveno najisplativijega masovnog prijevoznika putnika i roba. Obnova kolodvorske zgrade najava je boljih vremena za željeznicu. Potrebno je još srediti papirologiju i obaviti tehnički pregled, odnosno preuzimanje zgrade.

Prvi vlak u Osijek stigao je 20. prosinca 1870. iz Budima preko Subotice, Sombora, Bogojeva i Erduta te nastavio dalje prugom Darda – Beli Manastir – Viljan za

Budim. Do 1910. Osijek je postao željezničko čvorište od iznimne važnosti za taj dio Hrvatske te je postao povezan s okolnim regijama prugama normalnoga kolosijeka i jednom prugom uskotračnoga kolosijeka širine tisuću milimetara. Postojeća kolodvorska zgrada izgrađena je po nacrtima mađarskoga arhitekta Ferenc Pfaffa (Mohač, 1851. – Budimpešta, 1913.). Taj poznati arhitekt projektirao je niz željezničkih kolodvora ondašnje države: Zagreb Glavni kolodvor te kolodvor Rijeka, Karlovac, Subotica, Varaždin, Pečuh...

Današnja kolodvorska zgrada izgrađena je 1898., ožbukana 1918., a fasada je obnovljena 1947. i 1984. Zadnja je obnova započela u svibnju 2021., a završena u lipnju 2023., čime joj je vraćen izvorni vanjski izgled.

Rekonstrukciju i obnovu kolodvora izvelo je građevinsko poduzeće Projektgradnja

plus iz Slavenskog Broda sa svojim kooperantima za oko 580 radnih dana. U prosjeku je na dan bilo angažirano oko 30 radnika najrazličitijih struka. Naručitelj i investitor radova je HŽ Infrastruktura s iznosom oko 3,5 milijuna eura bez PDV-a. Tijekom obnove s vanjskih je zidova skidano oko 1850 m² žbuke te ožbukano oko 250 m² vanjske fasade i više od 3200 m² unutarnjih zidova. U zgradu je ugrađeno više od 250 m³ betona. Iskopano je više od 850 m³ zemlje za izolaciju temelja, kanalizaciju, podlogu perona. Utrošeno je više od 320 m³ pijeska, sipine, šljunka i tucanika. Ugrađeno je više od 4000 cigli, a krov je prekriven s više od 14 400 eternit-ploča. Ugrađeno je oko 3200 kg čelika i željeza te su izvedeni limarski radovi na oko 600 m². U stropove i krov ugrađeno je više od 30 m³ drvene građe, najviše greda. Ugrađeno je 110 m³ dasaka u stropove i krovove i više od 15 m³ letvi.



Vestibul

Utrošeno je 75 km kabela za elektroinstalaciju te više od 15 km kabela za telefoniju. Također je utrošeno oko 900 m cijevi za vodovodne instalacije i oko 300 m za kanalizaciju. Ugrađeno je oko 2000 m² običnih i oko 80 m² vodootpornih rigips-ploča. U temelje, podove i tavan ugrađeno je oko 2000 m² sustava izolacije *skytech*. Popločeno je više od 1500 m² perona, pristupnih staza i površina oko kolodvorske zgrade. Postavljeno je više od 600 m² parketa te više od 1300 m² keramičkih pločica. Uređeno je pet setova sanitarnih čvorova za potrebe putnika i zaposlenika u kolodvoru. Ugrađeno je 116 prozora i 69 unutarnjih (sobnih) vrata, 28 dvokrilnih vrata i druga obična ulazna vrata.

Nisu navedeni površina pregradnih zidova te količine materijala utrošene u montažu vjetrobrana, šaltera, videonadzora, infopultova, klimatizacijskih uređaja, postrojenja za ventilaciju i grijanje, rasvjete, piktograma, razglasa, klupa za putnike, koševa za smeće, stalaka za bicikle i drugo.

Građani Osijek, aktivni i umirovljeni željezničari te ljubitelji željeznice sa zadovoljstvom gledaju svoj kolodvor kao kulturno mjesto svojega grada. Osječani očekuju daljnja ulaganja u modernizaciju željeznice jer znaju da je vožnja vlakom



Klupe na peronu za putnike



Prostorije u kolodvorskoj zgradi



Mokri čvor za putnike

magično privlačan doživljaj. Rekonstrukcija i obnova osječkoga kolodvora zorna

je naznaka svjetlije budućnosti željeznice i željezničara.

OBILJEŽILI SMO ILCAD: »TRAČNICE SU ZA VLAKOVE!«

PIŠE: Ivana Međugorac Imamović
FOTO: Korporativne komunikacije



Sudionici ILCAD-a

HŽ Infrastruktura i ove se godine pridružila obilježavanju Međunarodnog dana svjesnosti o opasnostima na željezničko-cestovnim prijelazima (ILCAD – *International Level Crossing Awareness Day*) edukativno-preventivnom akcijom »Vlak je uvijek brži«.

Akcija je provedena 15. lipnja 2023. u suradnji s Policijskom upravom zagrebačkom na željezničko-cestovnome prijelazu Krčeni put u Sesevskom Kraljevcu. S obzirom na to da je željezničko-cestovni

prijelaz Krčeni put jedan od prijelaza s najviše lomova polubranika u Hrvatskoj, težište je bilo na temi povećanja opreza i strpljenja prilikom prelaska preko željezničke pruge. Na tome željezničko-cestovnom prijelazu u proteklih 12 godina (do kraja 2022.) dogodila su se 134 loma polubranika, odnosno toliko su puta vozači cestovnih vozila nasilno pokušali prijeći preko pruge dok su spuštene polubranice označavali da nailazi vlak.

U akciji su sudjelovali i članovi Uprave HŽ

Infrastrukture Subhi Tawfiq i Damir Lončarić. Tom prilikom Subhi Tawfiq rekao je:

»Svake godine, pa tako i ove, ILCAD-u se pridružujemo svojom kampanjom »Vlak je uvijek brži«. To je ujedno slogan koji je osmišljen prije 24 godine i od tada je postao prepoznatljiv svim sudionicima u prometu te se koristi i dandanas. Istoimenu akciju provodimo u osnovnim školama i na željezničko-cestovnim i pješačkim prijelazima kako bi se smanjile crne brojke stradavanja na pruzi. Osim što se ulaže u

modernizaciju prijelaza, ovakvim akcijama neophodno je educirati sudionike u prometu jer materijalna je šteta, iako znatna, nadoknadiva, a ljudski život neprocjenjiv.

Svake se godine kampanja ILCAD obraća određenoj ciljanoj publici, a ove godine posvećena je poljoprivrednim i industrijskim korisnicima željezničko-cestovnih prijelaza koje se želi upozoriti na opasnosti koje prijete prilikom neopreznoga prelaženja preko pruge ili neovlaštenog boravka uz prugu. Ove godine službeni slogan glasi: »Tračnice su za vlakove!«.

Međunarodna akcija održava se već 15 godina i u 57 zemalja diljem svijeta kako bi se podigla razina svjesnosti sudionika u prometu o opasnostima prilikom prelaženja preko željezničke pruge.

HŽ Infrastruktura već 24 godine provodi edukativno-preventivnu akciju »Vlak je uvijek brži« kako bi sve sudionike u prometu upozorila upravo na poštovanje prometnih propisa uz prugu. Akcija se inače provodi na željezničko-cestovnim prijelazima, ali i u osnovnim školama, gdje se najmlađe sudionike u prometu upoznaje s važnošću poštivanja prometnih propisa i sigurnog načina prelaženja i ponašanja na pruzi.

Podjelom promotivnih materijala djelatnici HŽ Infrastrukture i prometne policije PU zagrebačke upozoravali su vozače automobila, kamiona, poljoprivrednih vozila, motocikala i bicikala te pješake na pravilno ponašanje prilikom prelaženja preko željezničke pruge.

Najčešći uzroci nesreća na željezničko-cestovnim prijelazima su nepoštivanje prometnih pravila i prometne signalizacije, neprilagođena vozna brzina, prelazak automobila ispod spuštenih polubranika/branika, nepažnja vozača cestovnih vozila i pješaka. I svjetska statistika pokazuje da su u 98 posto slučajeva nesreće na željezničko-cestovnim prijelazima posljedica zanemarivanja i nepoštivanja prometnih znakova i prometne signalizacije od strane sudionika u cestovnome prometu.

Dosadašnja međunarodna praksa poka-



Subhi Tawfiq i novinarka HRT-a



Akcija Vlak je uvijek brži

zala je da je najučinkovitiji način promjene ponašanja sudionika u prometu edukacija, isticanje rizika i upozoravanje na

kobne opasnosti neopreznoga kretanja uz prugu ili prelaženja pruge na mjestima koja za to nisu prevedena.

HŽ INFRASTRUKTURA TREĆI PUT NA »HAKLU NA TAKSIJU«: ODRŽANE RADIONICE S NAJMLAĐIMA

PIŠE: Ivana Međugorac Imamović
FOTO: Korporativne komunikacije

Od 15. do 17. lipnja u zagrebačkim Gajnicama deveti put zaredom održan je međunarodni košarkaški turnir 3 x 3 »Hakl na taksiju«. Riječ je o košarkaškome turniru koji svake godine ima sve više sudionika. Kako organizatori turnira navode, to je kvartovska priča koja je krenula isključivo iz ljubavi prema sportu, košarci, sa željom da se zahvaljujući turniru što više djece potakne na zdrav način života te da se doprinese lokalnoj zajednici. Od 2021. održava se u Parku 101. brigade, središnjemu parku Gajnica.

Također, cilj »Hakla na taksiju« jest promicanje, razvitak i unaprjeđenje 3 x 3 košarke u Hrvatskoj koja je u inozemstvu puno popularnija. Na turniru su sudjelovale 52 ekipe iz Hrvatske, ali i iz Italije, Španjolske, Crne Gore, Srbije te Bosne i Hercegovine. Na terenu smo mogli gledati 200 profesionalnih, ali i amaterskih igrača. Ove je godine težište stavljeno na očuvanje okoliša pa je dan prije početka turnira, 14. lipnja, održana i akcija »Hakleri za čiste Ponikve«, u sklopu koje su očišćeni livada Ponikve i planinarski put koji vodi do doma »Glavica«.

HŽ Infrastruktura prepoznala je manifestaciju »Hakl na taksiju« kao priliku za održavanje radionica namijenjenih najmlađima, čija je svrha učenje kroz igru o sigurnosti na željezničko-cestovnim prijelazima te promicanje preventivno-edukativne akcije »Vlak je uvijek brži« (VJUB). Radionice su održane 15. i 16. lipnja te su okupile brojnu djecu koja su znatiželjno učila o Žapcu Andriji, o tome kako najsigurnije prelaziti preko željezničko-cestovnih prijelaza te o tome zašto u prometu tate i mame uvijek moraju upozoravati da ne smiju imati slušalice ili mobitele na ušima. Ovo je treća godina zaredom kako je HŽ Infrastruktura prisustvovala na »Haklu na taksiju« u Gajnicama. Gajnice su posebno vezane uz željezničku infrastrukturu te su jedan od zagrebačkih kvar-



Međunarodni košarkaški turnir 3 x 3 »Hakl na taksiju«

tova čiji stanovnici u svakodnevnome životu za putovanje najčešće koriste vlakove.

Najmlađi su tako nacrtali mnoštvo crteža te pritom naučili mjere opreza i sigurnosti pri prelaženju preko željezničko-cestov-

nih prijelaza, ali i o sudjelovanju u prometu koji obuhvaća željezničku infrastrukturu. Nerijetko su i odrasli ostajali sa svojom djecom kako bi se i oni upoznali s likom Žapca Andrije.

Za organizaciju se, kao i prethodnih go-



VJUB

dina, pobrinula ekipa iz Sportsko-rekreativne udruge »Hakl na taksiju«, Ivan Krizmanić, Ivan i Petar Mažar, Marko Ereš i Mihovil Merda.

Pobjedu na turnira odnijela je srpska ekipa »Hangzhou«, a sam je turnir bio posjećen više nego ikada prije. U tri dana turnir je posjetilo više od 5000 posjetitelja, a Ivan Krizmanić, jedan od organizatora turnira kojeg smo kontaktirali, rekao nam je da je to najuspješniji »Hakl na taksiju« do sada po broju sudionika i posjećenosti te da se svi skupa vesele jubilarnome, 10. turniru iduće godine.

Krizmanić, koji je, kako kaže, »dečko iz kvarta«, otkrio nam je i ulogu željeznikoga prometa tijekom njegova odrastanja u Gajnicama: »Da nije bilo vlaka, stalno bih kasnio u školu«. Objasnio je da je većini školaraca iz Gajnica vlak uobičajeno prijevozno sredstvo na putu do škole, što im skraćuje vrijeme putovanja. To je do-



datna potvrda da su radionice o sigurnosti na željezničko-cestovnim prijelazi-

ma »Vlak je uvijek brži« itekako dobrodošle.

U SKLOPU EU-ova PROJEKTA ISPORUČEN ZADNJI VLAK ZA GRADSKO-PRIGRADSKI PRIJEVOZ

PIŠE: HŽPP
FOTO: HŽPP



Novi elektromotorni vlak za gradsko-prigradski prijevoz

U sklopu projekta »Obnova voznog parka HŽ Putničkog prijevoza novim elektromotornim vlakovima«, koji se sufinancira iz Operativnog programa Konkurentnost i kohezija 2014. – 2020., u promet je pušteno svih 11 elektromotornih vlakova za gradsko-prigradski prijevoz. Prvi vlakovi za gradsko-prigradski prijevoz u promet su pušteni u prosincu 2022. godine.

Elektromotorni vlakovi za gradsko-prigradski prijevoz, koje je proizvela tvrtka Končar – Električna vozila, postižu brzinu do 160 km/h. Vlakovi su četverodijelne niskopodne kompozicije opremljene rampama za ulazak i izlazak osoba u invalidskim kolicima i prostorom za bicikle, a kompletan putnički prostor je pod videonadzorom. Gradsko-prigradski vlakovi imaju osam vrata na svakoj strani vlaka, sje-

dala su izvedena većinom kao jednosjedi, a imaju kapacitet od 130 sjedećih i 385 stajaćih mjesta. Uz vizualne i audionajave kolodvora i stajališta putnicima u vlaku omogućen je besplatan pristup internetu (Wi-Fi). Duljina vlaka iznosi 75 m, a u prometu je moguće spajanje dvaju do triju vlakova, čime je osiguran veći kapacitet. Pomoću sustava rekuperativnog kočenja omogućena je proizvodnja električne energije za napajanje vlaka, pri čemu se višak energije vraća u kontaktnu mrežu. Rekuperativnim kočenjem ostvaruje se povrat električne energije od oko 26 posto ukupno preuzete energije iz mreže, čime se postiže veća energetska učinkovitost.

Ukupna procijenjena vrijednost projekta »Obnova voznog parka HŽ Putničkog prijevoza novim elektromotornim vlakovima« iznosi 171.725.103,72 eura, odnosno 1.293.

862.793,99 kuna, a EU-ova potpora 116.840.464,13 eura, odnosno 880.334.477,00 kuna. S obzirom na to da je u sklopu projekta predviđena isporuka 11 vlakova za gradsko-prigradski i 10 vlakova za regionalni prijevoz, nastavlja se proizvodnja regionalnih vlakova koji će voziti na elektrificiranim prugama u RH, odnosno na relacijama Zagreb – Novska – Vinkovci – Tovarnik, Zagreb – Sisak – Novska, Zagreb – Koprivnica, Zagreb – Karlovac – Ogulin – Rijeka, Vinkovci – Vukovar i Zagreb – Zabok. U drugoj polovini srpnja u prometu će biti prvi vlak za regionalni prijevoz.

Projekt nabave novih vlakova u skladu je s ciljevima Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske 2017. – 2030. te Europskoga zelenog plana kojim Europska unija želi potaknuti građane na učestalije



korištenje željezničkog prijevoza kao ekološki najučinkovitijeg i cjenovno najpristupačnijeg oblika prijevoza.

Novi vozni park HŽPP-a znatno će unaprijediti kvalitetu usluge i doprinijeti smanjenju onečišćenja okoliša. Uz niže operativne troškove i mogućnost povećanja frekvencije vožnji građanima diljem Hrvatske bit će omogućen znatno pouzdaniji, udobniji i učinkovitiji željeznički prijevoz.

Nabavom novih vlakova unaprjeđuju se gradska i regionalna povezanost i mobilnost, čime se osigurava učinkovitiji i konkurentniji željeznički putnički prijevoz koji ujedno doprinosi održivosti prometnog sustava u Republici Hrvatskoj.



POVOLJNIJA PUTOVANJA ZA OSOBE S INVALIDITETOM S PODRUČJA BJELOVARSKO-BILOGORSKE ŽUPANIJE

PIŠE: HŽPP
FOTO: HŽPP



Željko Ukić, Marko Marušić i Tomislav Novosel

Osobe s invaliditetom s prebivalištem na području Bjelovarsko-bilogorske županije i njihovi pratitelji od 1. srpnja karte za željeznički prijevoz u Hrvatskoj plaćat će upola manje za neograničen broj povremenih putovanja u 2. razredu vlakova.

Ugovor kojim osobe s invaliditetom ostvaruju navedeno pravo 29. lipnja 2023. potpisali su župan Bjelovarsko-bilogorske županije Marko Marušić i predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza Željko Ukić, a

za tu namjenu osigurano je 20.000 eura iz županijskog proračuna.

U povodu potpisivanja toga ugovora župan Marušić istaknuo je:

„Nastavljamo pružati potporu osobama s invaliditetom i njihovim pratiteljima, a na ovaj način želimo im olakšati putovanja te omogućiti veću pokretljivost i neovisnost u svakodnevnim aktivnostima.

Predsjednik Uprave HŽ Putničkog prije-

voza Ukić istaknuo je da je iznimno zadovoljan suradnjom s Bjelovarsko-bilogorskom županijom te podsjetio na to kako su prethodno potpisana dva ugovora kojima se potiče prijevoz vlakom, a radi se o ugovorima o prijevozu studenata i umirovljenika.

„Smatram da je ovo pravi put, a to je vidljivo i iz povećanja broja putnika. U 2022. u odnosu na 2021. s područja ove županije prevezeno je više od 70 posto, odnosno oko 200 000 putnika, i sve je to rezultat



svih mjera za poticanje korištenje prijevoza vlakom. S obzirom na to da je HŽPP potpisao ugovor za nabavu sedam novih dizel-električnih vlakova, takva dva vlaka bit će usmjerena na područje Županije, a bit će prilagođeni ulasku osoba s invaliditetom jer su ti vlakovi niskopodni i imaju platformu za ulazak osoba s invaliditetom. Uz to iz Nacionalnog programa oporavka i otpornosti nabavljamo vlakove na zelene tehnologije, a u Bjelovaru se gradi i punionica za te vlakove. Prvi takvi vlakovi će krajem 2024. biti testirani na području, a i ti vlakovi bit će niskopodni i prilagođeni prijevozu osoba s invaliditetom. – kazao je Ukić.

Povoljniji prijevoz moći će koristiti i oko

150 članova Udruge tjelesnih invalida Bjelovar, čiji je predsjednik Tomislav Novosel kazao:

U ime osoba s invaliditetom zahvaljujem županu Marušiću i HŽ-u što su se upustili u ovakav projekt i pronašli rješenja koja su vidljiva, a mi možemo brzo uočiti njihovu korist. Kao osobe s invaliditetom razmišljali smo o tome kako putovati vlakom do Zagreba, ali nismo se usudili. Međutim, danas sam saznao za protokol kojim se osoba s invaliditetom koja želi putovati vlakom mora najaviti 24 sata prije i HŽ će to omogućiti. – pojasnio je Novosel te dodao kako je u tijeku nabava kombija za potrebe Udruge tjelesnih invalida, pri čemu će financijski pomoći i Bjelovarsko-bilogor-

ska županija.

Ugovor o sufinanciranju karata za putovanja osoba s invaliditetom i njihovih pratitelja primjenjuje se od 1. srpnja do 31. prosinca 2023., odnosno do utroška osiguranih sredstava. Sufinanciranje prijevoza osoba s invaliditetom primjenjuje se kada osobe s invaliditetom i njihovi pratitelji iskoriste pravo na temelju Zakona o povlasticama u unutarnjem putničkom prometu. Bjelovarsko-bilogorska županija sufinancirat će prijevoz osoba s invaliditetom u iznosu od 50 posto redovite cijene ili povlastice na koju putnik ostvaruje pravo. Za ostvarivanje navedenog prava osobe s invaliditetom i njihovi pratitelji trebaju imati potvrdu Bjelovarsko-bilogorske županije.

PREDSTAVNICI KOSOVSKIH ŽELJEZNICA U ZAGREBU

PIŠE: Željka Miša
FOTO: Željka Miša



Predstavnici HŽ Infrastrukture i INFRAKOS-a

Dana 2. lipnja 2023. u sjedištu HŽ Infrastrukture u Zagrebu održan je sastanak upravitelja infrastrukture Kosovskih željeznica INFRAKOS-a i njihovih hrvatskih kolega. Sastanak se održao na inicijativu INFRAKOS-a jer su pred njima planovi za obnovu željezničke infrastrukture, a Hrvatsku smatraju najboljim primjerom u regiji. Zato su željeli iz prve ruke upoznati procese kroz koje prolazi Hrvatska prilikom pokretanja i provedbe projekata obnove i modernizacije.

Na sastanku su uz predsjednika Uprave HŽ Infrastrukture Ivana Kršića bili i članovi Uprave Darko Barišić, Subhi Tawfiq, Marijan Čužić i Damir Lončarić, dok su INFRAKOS predstavljali predsjednica Up-

ravnog odbora Edona Nahi s izvršnim direktorom i članovima Uprave.

Teme razgovora bile su organizacija obiju tvrtki, održavanje željezničkih pruga i elektrotehničke opreme, a kolege s Kosova zanimalo su i prakse i izazovi s kojima se HŽ Infrastruktura susreće pri prelasku sa starih na nove tehnologije kao i svi željeznički projekti koji se provode u Hrvatskoj.

Direktori i članovi Uprave HŽ Infrastrukture povelili su kosovske kolege i u obilazak Zagreb Glavnog kolodvora i Centra za upravljanje željezničkim prometom.

Inače, INFRAKOS je tvrtka nastala 2011.

podjelom Kosovskih željeznica na upravitelja infrastrukture i jednog putničkog i teretnog prijevoznika TRAINKOS. Imaju 335 kilometara željezničke pruge. Prva pruga ondje je izgrađena 1874. između gradova Hanija i Elezita te Mitrovice. Godine 1963. izgrađena je cijela željeznička mreža na Kosovu.

Najveći projekt ulaganja u kosovsku željezničku infrastrukturu nakon 40 godina počeo je 2019., i to pruge koja preko Kosova spaja granice dviju država – Sjeverne Makedonije i Srbije. Polovina toga ulaganja financira se iz Europske banke za obnovu i razvoj, Europske investicijske banke i Investicijskog okvira za Zapadni Balkan, dok se druga polovina financira



Naser Krasniqi, izvršni direktor, Edona Nahi, predsjednica Uprave i Besarta Zuka, direktorica Uprave INFRAKOS-a



Posjet centru za upravljanje željezničkog prometa

kreditom Vlade Republike Kosova. Iz INFRAKOS-a poručili su da nastavljaju razvijati i projekte na drugim dionicama u zemlji te graditi nove pruge prema Albaniji

i Srbiji, a cilj im je u budućnosti spajanje na Paneuropsku prometnu mrežu, što bi uvelike bilo korisno za razvoj gospodarstva te zemlje.



Obilazak Zagreb Glavnog kolodvora

ŽELJEZNIČKA MUZEJSKA IZLOŽBA PRVI PUT NA OTVORENOME – »ŽELJEZNICA U RIJECI«

PIŠE: Željka Miša
FOTO: Grad Rijeka



Gradonačelnik Rijeke Marko Filipović i ravnateljica Hrvatskoga željezničkog muzeja Renata Veličan

Riječki Korzo postao je galerija na otvorenome jer je 20. lipnja 2023. tamo otvorena izložba »Željeznica u Rijeci« Hrvatskoga željezničkog muzeja, koji je sastavni dio HŽ Infrastrukture. Povodom obilježavanja 150. obljetnice željeznice u Rijeci, odnosno otvaranja željezničkih pruga Rijeka – Pivka i Rijeka – Karlovac, na Korzu je postavljeno 20 panoa na kojima će posjetitelji i prolaznici moći vidjeti priču ispričanu kroz pojedine segmente željeznice koji u cjelini čine bogato povijesno nasljeđe i željezničku baštinu kako u Rijeci tako i na prostora kroz koje su dvije pruge Rijeku povezale s ostatkom Hrvatske i Europe.

Izložbu su otvorili gradonačelnik Rijeke Marko Filipović i ravnateljica Hrvatskoga željezničkog muzeja Renata Veličan, dok je Maja Polić iz Zavoda za povijesne i društvene znanosti pri HAZU-u u Rijeci najavila znanstveno-stručni skup posvećen 150. obljetnici željeznice u Rijeci.

Ova izložba priča priču ne samo o bogatoj baštini Rijeke i našega kraja, već i o svemu onome što je izgradnja željezničke pruge donijela našem gradu. Naime, gradnja čak dviju pruga, čime je Rijeka postala prometno sjecište, potaknula je ubrzan razvoj grada. Kao što je gradnja željezničke infrastrukture bila važna prije 150

godina, važna je i danas kada se planira ne samo izgradnja dvokolosiječne pruge kroz Rijeku, već i nizinske pruge prema Zagrebu, što će doprinijeti boljemu i kvalitetnijemu povezivanju Rijeke s unutrašnjosti. – kazao je gradonačelnik Filipović.

Renata Veličan istaknula je da se Muzej prvi put predstavlja na otvorenome:

Ovom izložbenom pričom željeli smo skrenuti pozornost na velik graditeljski pothvat gradnje dviju željezničkih pruga, koji nije bio nimalo jednostavan, pogotovo ne gradnja pruge koja je Karlovac povezala s Rijekom. Na izložbi se mogu otkriti



različiti zanimljivi podaci o mostovima, usjecima, tunelima, odnosno o svemu onome na što, kad putujemo željeznicom, ne obraćamo pažnju, ali to je ono što čini ljepotu pruge i željeznice koja dovodi ljude i teret u grad te tako doprinosi njegovoj živosti.

Izložbu je Hrvatski željeznički muzej osmislio i organizirao na poziv Grada Rijeke. Njezin cilj jest upoznati širu javnost s bogatom poviješću i vrlo vrijednom povijesnom baštinom i nasljeđem željeznice.

Izložbeni plakati na Korzu obuhvaćaju mnoge zanimljive podatke o željeznici u Rijeci, pa će svi zainteresirani moći saznati više o prugama Rijeka – Pivka, otvorenoj 24. lipnja 1873., i Rijeka – Karlovac, otvorenoj 23. listopada 1873., o riječkome željezničkom kolodvoru te drugim kolodvorima i stajalištima na tim prugama. Izložba iznosi i podatak da se na pruzi do Pivke nalazi pet mostova, a do Karlovca

čak 32 mosta. Osim što je do Rijeke stigla prva elektrificirana željeznička pruga u Hrvatskoj, kroz povijest su na tome prostoru izgrađeni i brojni vrijedni objekti od kojih neki čine vrlo vrijednu baštinu. Među njima su kolodvor Opatija-Matulji te klasicistička kolodvorska zgrada u Rijeci, most Ličanka kod Fužina, kružna ložnica s 22 garaže za lokomotive te okretaljkom i tunel Brajdica koji je jedinstven u svijetu.

Na izložbi se mogu pročitati i podaci o putničkome i teretnome prijevozu te vremenima putovanja, na primjer, podatak da je prvim vlakovima od Zagreba do Rijeke trebalo devet i pol sati, a već 1930. vrijeme vožnje skraćeno je na pet sati i 20 minuta. Vrhunac putničkoga prijevoza bio je 1965. kada je u kolodvor u Rijeci stizalo čak 57 vlakova na dan.

Jedno od događanja u sklopu obilježavanja te obljetnice jest i znanstveno-stručni skup s međunarodnim sudjelovanjem.

Pod nazivom »Riječki identitet: gospodarski, povijesni, jezični i kulturni odjeci povodom 150. obljetnice izgradnje željezničkih pruga Rijeka – Karlovac i Rijeka – Pivka«, znanstveno-stručni skup održat će se 23. listopada u Rijeci. Cilj je skupa povezati znanstvenike i stručnjake iz različitih područja koji mogu doprinijeti razumijevanju društvene, ekonomske i tehničke važnosti pruga kao i mogućnosti razvoja povezanih s tom važnom infrastrukturom.

Izložba će krasiti riječki Korzo do 7. srpnja.



ODRŽANA DRUGA MEĐUNARODNA KONFERENCIJA »PRISTUPAČNA BUDUĆNOST«

PIŠE: Snježana Krznarić
FOTO: Ivan Kartelo

U partnerstvu Hrvatske regulatorne agencije za mrežne djelatnosti (HAKOM) i »Poslovnog dnevnika«, u Zagrebu je 14. lipnja 2023. održana druga međunarodna konferencija »Pristupačna budućnost«. Glavni cilj te konferencije bio je povezati stručnjake i medije s korisnicima – osobama s invaliditetom te podizanje svijesti u našem društvu. Također, tvrtkama i institucijama te studentima odabranima za obavljanje prakse u sklopu projekta »Poslovnog dnevnika« »Iskustvo zlata vrijedi« za 2023. dodijeljena su priznanja i potvrde. Na konferenciji su kao gosti u ime HŽ Infrastrukture sudjelovali član Uprave Subhi Tawfiq, pomoćnik direktora Sektora za promet Goran Horvat te Snježana Krznarić i Laura Mikulić iz Sektora za razvoj, pripremu i provedbu investicija i EU fondova.

U pozdravnome govoru predsjednik Vijeća HAKOM-a Tonko Obuljen istakao je kako HAKOM sljedeće godine predsjedava BE-REC-om (Tijelom europskih regulatora mrežnih djelatnosti), a snažno će se zaloziti za to da tema pristupačnosti u elektroničkim komunikacijama bude jedna od ključnih tema hrvatskoga predsjedanja. Istaknuo je kako je poboljšanje pristupačnosti proširena i na željezničke usluge te da se društvo treba pobrinuti za najranjivije. Dodao je: »Vlak pristupačnosti je krenuo i u njemu treba naći mjesta za sve«.

Glavni urednik »Poslovnoga dnevnika« Vladimir Nišević istaknuo je kako se »Poslovni dnevnik« prije 11 godina »ukrcao u vlak pristupačnosti« društveno odgovornim projektom »Iskustvo zlata vrijedi«, zahvaljujući kojemu povezuje studente s invaliditetom s poslodavcima kako bi im se omogućilo obavljanja praktičnoga rada u pristupačnijim radnim prostorima.

Darijo Jurišić, zamjenik Pravobraniteljice za osobe s invaliditetom, spomenuo je kako u Hrvatskoj ima više od 640 tisuća



Subhi Tawfiq, Goran Horvat i Snježana Krznarić

osoba s invaliditetom, odnosno 16 posto stanovništva, kojima je vrlo važna digitalna pristupačnost i život bez prepreka te da to pravo treba biti dostupna svima.

Državna tajnica u Ministarstvu rada, mi-

rovinskoga sustava, obitelji i socijalne politike Margareta Mađerić navela je kako je jako važno što je HAKOM prepoznao tu temu i zalaže se za osiguranje digitalne pristupačnosti, poboljšanje javnoga života te uključivanje u zajednicu. Ministar-



Goran Horvat, Laura Mikulić i Snježana Krznarić

stvo i Vlada RH usmjereni su na poboljšanje uvjeta i unaprjeđenje zakonskih propisa i drugih strateških dokumenata u suradnji s raznim udrugama koje pozivaju na daljnju poslovnu suradnju.

Prva sesija »Pristupačno okruženje i uloga regulatora« otvorena je predavanjem Gordane Kulišić, koja je govorila o obvezama operatora u RH, posebno o povećanju tehničkih mogućnosti za olakšavanje korištenja usluga osobama s invaliditetom te aktivnostima HAKOM-a u cilju zaštite svih korisnika. Spomenuta je informacija o osiguranju obvezne opreme za pristupe brojevima žurnih službi (osobito 112), o prilagodbi zvučne signalizacije te o posebno dizajniranoj tipkovnici za osobe s oštećenjima vida ili sluha.

Videopozivom javio se dr. Cosmas Luckyson Zavazava iz Ureda za razvoj telekomunikacija ITU-a, koji je istaknuo kako je za pristupačnost i zaštitu korisnika jako važno područje digitalne tehnologije, a ključ je koordinirano sinergijsko djelovanje u cilju poboljšanja digitalnih usluga.

Primjere iz regulatorne agencije za komunikacije Bosne i Hercegovine prezentirala je Amela Odošić, koja je tom prigodom istaknula tri ključna segmenta po pitanju pristupačnosti: infrastrukturnu pristupačnost (engl. *available*), financijsku pristupačnost (engl. *affordable*) i pristupačnost koja podrazumijeva jednak pristup svim uslugama koje su nam potrebne za normalan život (engl. *accessible*). Napomenula je da za unaprjeđenje postojećega stanja treba istražiti i saznati sve poteškoće.

Indrė Jurgelionienė predstavila je litavski pristup elektroničkim komunikacijama, regulatorno tijelo i uvjete pristupačnosti. U Litvi se provodi projekt *Transposition of European Accessibility Act in Lithuania*, u sklopu kojega se zajedničkim djelovanjem nadležnih ministarstava i raznih institucija donose zakoni i pravila za ugradnju opreme kako bi se omogućila pristupačnost, što uključuje i pristupačnost starijih osoba.

Tema druge sesije bila je međusektorska suradnja te se razgovaralo o iskustvima i planovima koji mogu poboljšati suradnju između istraživačkih centara, akademske



zajednice i industrije u području novih tehnologija za pristupačnost. Prof. dr. sc. Željka Čar sa zagrebačkoga Fakulteta elektronike i računarstva pokazala je primjere softverskih inovacija koje olakšavaju pristupačnost osobama s invaliditetom prilikom kupnje karata i vožnje vlakom. Istaknula je kako trenutačno provode istraživanja i razvijaju aplikaciju za djecu s poteškoćama u razvoju koja bi bila korisna u zajednici odnosno digitalno pristupačne sadržaje. Surađuju i s HŽ Putničkim prijevozom na razvoju rješenja digitalnoga sustava u cilju povećanja razine pristupačnosti željezničkoga prometa. Ideja je da se izradi aplikacija za mobilne telefone preko koje bi bile dostupne sve informacije o željezničkome prometu uz dodatne zahtjeve koji odgovaraju potrebama putnika-osoba s invaliditetom. Istraživanje je pokazalo da postoji potreba za SOS tipkom kojom bi se putnik povezo sa centrom za podršku, gdje je uz pozive potrebno implementirati vibraciju i tekstualne usluge.

S Fakulteta prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu izlaganje je održao izv. prof. dr. sc. Marko Periša, koji je prikazao ustroj Fakulteta i Katedre za informacijsko-komunikacijski promet te istaknuo njihov doprinos društvu u cilju povećanja pristupačnosti radnoga i prometnoga okružja, rušenja barijera u svakodnevnom aktivnostima i okružju. Istaknuo je i važnost ko-

munikacijskih sustava. Napomenuo je da su usmjereni na željeznicu jer se provode veliki projekti modernizacije postojeće željezničke mreže, što uključuje provođenje pristupačnosti svih korisnika. Istaknuo je važnost integriranoga putničkog prijevoza.

Na panel-raspravi bila su predstavljena iskustva osoba s invaliditetom prilikom korištenja željezničkoga prometa te iskustava članova njihovih udruga. Sudionici panel-rasprave predstavili su svoje idealno putovanje vlakom onako kako ga oni zamišljaju, a da pri tomu nisu ograničeni brojnim barijerama koje im stoje na putu te da neovisno o drugim ljudima mogu koristiti usluge željezničkoga prometa.

U sklopu konferencije prikazan je film »Skriveni pupoljci boljeg društva«, koji problematizira poteškoće s kojima se susreću osobe s invaliditetom prilikom zapošljavanja, te je održana završna svečanost društveno odgovornog projekta »Iskustvo zlata vrijedi«, koja je bila prigoda za upoznavanje studenata s poslodavcima, ali i za dodjelu priznanja onima koji su sudjelovali u projektu.

Na kraju istaknuto je da su digitalne tehnologije moćan alat i da se inovativnim rješenjima može povećati razina pristupačnosti u svim okružjima. Potrebno je raditi na edukaciji svih sudionika u radnome i prometnome okružju te nastaviti povećavati razinu svijesti društva.

KOLODVOR BOHINJSKA BISTRICA I AUTOVLAK

PIŠE: Toma Bačić
FOTO: Toma Bačić



Bohinjska Bistrica

Sedam kilometara istočno od Bohinjskoga jezera nalaze se gradić Bohinjska Bistrica i istoimeni kolodvor na pruzi Jesenice – Sežana. Neposredno iza kolodvora, prema jugu, počinje Bohinjski tunel, koji povezuje slovenske regije Gorenjsku i Primorsku.

Tunel je, kao i čitava Bohinjska pruga, bio dio druge željezničke veze unutrašnjosti Austro-Ugarske Monarhije s Trstom, koja je bila građena od 1900. do 1906. Najvažniji objekt na pruzi spomenuti je Bohinjski tunel, dug 6336 metara. Izgradio ga je Ceconi, poznata tvrtka s prijelaza stoljeća, i najdulji je u Sloveniji. Tunel Karavanke je dulji, ali s obzirom na to da se on nalazi na granici s Austrijom, djelo-

mično pripada austrijskoj željezničkoj infrastrukturi i ne računa se kao najdulji u Sloveniji. Karavanke su, kao i Bohinjski tunel, izgrađene u sklopu gradnje Bohinjske pruge.

Bohinjsku je prugu svečano otvorio prestolonasljednik Franjo Ferdinand 19. srpnja 1906. Nova željeznička pruga omogućila je dotada teško dostupnome Bohinju razvoj drvne industrije, prodaju poljoprivrednih proizvoda i znatno povećanje broja turista, ponajviše iz Trsta i Gorice. U Prvome svjetskom ratu, nakon talijanske objave rata, Bohinjska pruga postala je glavni opskrbeni put za sjeverni dio fronte. Zbog opskrbe fronta, u jesen 1915. izgrađena je vojna uskotračna želje-

znica od kolodvora Bohinjska Bistrica do Ukanca na zapadnome kraju Bohinjskoga jezera, duga 13 kilometara. Na toj željezničkoj pruzi su u početku vagone vukli konji, no 1917. pruga je elektrificirana. Danas joj nema ni traga jer je ukinuta krajem 1919.

Kolodvor Bohinjska Bistrica jest krajnji kolodvor poznatoga autovlaka koji vozi iz Podbrda, prevozeći automobile. Autovlak na relaciji Bohinjska Bistrica – Podbrdo u promet je uveden prije više od 50 godina, a do danas je opstao zahvaljujući činjenici da vozačima nudi puno bržu varijantu prelaska Soriške planine. Autovlakom je s jedne na drugu stranu potrebno desetak minuta, dok vožnja cestom preko brda



traje dulje od 40 minuta. Prema važećemu voznom redu, autovlak vozi pet puta na dan.

Iako taj autovlak Slovenskih željeznica nije jedini autovlak u Alpama, jer u Švicarskoj takvi vlakovi prometuju na četiri relacije, a u Austriji na jednoj, on je specifičan. Ponajprije je slovenski autovlak jedini koji ne vozi elektrificiranom prugom, već ga vuče dizelske lokomotive. Uz to, u slovenskome autovlaku moguće je tijekom vožnje kroz tunel sjediti u vlastitu automobilu, dok u svima ostalima vozač putnik obvezno mora putovati u putničkoj vagonu vlaka.

Gradić Bohinjska Bistrica nalazi se zapad-



no od kolodvora, a do njega je iz Hrvatske najjednostavnije stići automobilom. Sje-

verno od gradića, u selu Bitnju, nalazi se lijepa i slikovita crkva Uznesenja Marijina.

JEDNO POPODNE UZ VIJADUKT KANDER

PIŠE: Toma Bačić
FOTO: Toma Bačić



Frutigen je maleni gradić na visini od 800 metara iznad mora u južnome djelu kantona Berna. U Frutigenu nalazi se kolodvor pruge Lötschberg, koja je za promet otvorena 1913. godine. U ljeto 2007. kolodvor Frutigen postao je odvojni i u njemu počinje novi bazni tunel. Ipak, Frutigen je među željezničkim entuzijastima poznat po vijaduktu Kander, koji se nalazi nešto manje od dva kilometra južno od kolodvora.

Dana 14. lipnja čitav sam dan bio slobo-

dan u Švicarskoj pa sam odlučio popodne, kada je osvjetljenost najbolja, provesti kod vijadukta Kander. Od kolodvora u Frutigenu do ruševine dvorca Tellenburg potrebno je oko 20 minuta hoda. Pješački put vodi istočno od pruge, a zadnji dio puta čini oštar uspon. Neposredno iza ruševina dvorca nalazi se točka s koje se može razgledati vijadukt.

Vijadukt Kander sagrađen je 1911., a dug je 274 metra. Ima 11 lučnih otvora i visok je 28 metara. Vijadukt je jednokolosiječan

i premošćuje rječicu Kander, istoimenu dolinu i cestu. Uz izvorni vijadukt 1982. sagrađen je novi, na kojemu se nalazi drugi kolosijek pruge. Novi vijadukt, poznat pod nazivom Neuer Kanderviadukt, potpuno je drugačija armiranobetonska struktura, a nalazi se sa sjeverne strane starog i ne zaklanja pogled na njega.

Na internetu se često može pročitati podatak da je stari vijadukt Kander najviše fotografiran objekt čitave pruge Lötschberg. To je moguće jer je riječ o vrlo atrak-



Vijadukt Kander s planinskim vrhovima Dreispitz i Drättehörn u pozadini

tivnome, lako dostupnome i lijepo osvjetljenome objektu. BLS, vlasnik pruge Lötschberg, je uz dvorac Tellenburg odlučio postaviti klupu i infočoku s koje se pruža najbolji pogled na vijadukt.

Do otvorenja baznoga tunela Lötschberg čitav promet od Berna prema Brigu i dalje prema Italiji prolazio je preko vijadukta Kander. Danas većina vlakova vozi baznim tunelom, a starom prugom voze lokalni vlakovi svakoga sata. Njih voze Stadlerove elektromotorne garniture MIKA u atraktivnoj BLS fluorescentno zelenoj boji.



Kolodvor Frutigen

PREZENTACIJA NOVIH VLAKOVA ORION

PIŠE: Toma Bačić
FOTO: Toma Bačić



Vlak Orion u kolodvoru Oberalppass

Dana 15. lipnja, na visini od 2033 metra iznad mora, željeznička tvrtka Matterhorn-Gotthard-Bahn predstavila je svoje nove vlakove nazvane Orion. Prvi vlak prezentiran je novinarima i javnosti u kolodvoru Oberalppass, koji se nalazi na istoimenome prijevoju.

Prijevoj, koji se na retoromanskome jeziku zove Cuolm d'Ursera, jest granica kantona Urija i Graubündena, a nalazi se iznad poznatog turističkoga središta, gradića Andermatta. S prijevoja na obližnje vrhunce vodi niz žičara. Oberalppass se nalazi na rubu masiva Sankt Gottharda, a neposredno uz prijevoj jezero Oberalpsee.

Prijevoj se nalazi u geografskome središtu Švicarske i poznato je da je okružen nizom baza švicarske vojske.

Željeznička tvrtka Matterhorn-Gotthard-Bahn nastala je 2003. spajanjem nekoliko tvrtki, a vlakove vozi na mreži metarskoga kolosijeka dugoj 144 kilometra. U kolodvoru Disentis/Mustér mreža tvrtke Matterhorn-Gotthard-Bahn spojena je s mrežom RhB-a. Iz Disentis/Mustéra MGB-ova pruga vodi prema zapadu, penjući se na Oberalppass i spuštajući se prema Andermattu. U nastavku pruga vodi u Brig, gdje je povezana s mrežom normalnoga kolosijeka tvrtki SBB i BLS, nastavlajući pre-

ma jugu i poznatome turističkom mjestu Zermattu. Visinske razlike koje savladavaju MGB-ove pruge su velike: početni kolodvor Disentis/Mustér nalazi se na visini od 1130 metara iznad mora, Oberalppass na više od 2000 metara, Andermatt na 1436, a Brig na 672 metra. Pruga se od Briga ponovno penje i Zermatt je na 1605 metara. Da bi se takve visinske razlike savladale velikim usponima, pruga je opremljena zupčaničkim sustavom Abt. Željeznička mreža tvrtke Matterhorn-Gotthard-Bahn s mrežom tvrtke Rhätische Bahn (RhB) čini cjelinu kojom prometuju neki poznati turistički vlakovi poput slavnoga »Glacier Expressa«. To je najspriji



Unutrašnjost 1. razreda



Unutrašnjost 2. razreda

ekspresni vlak na svijetu, koji turisti obožavaju i koji je stalno fantastično popunjen. Vozi od slavnoga turističkog središta St. Moritza do Zermatta, a prolazi kroz prelijepu predjelu središnje Švicarske.

U jesen 2020. MGB je od Stadlera naručio 37 vlakova Orion, a prvi je isporučen u jesen 2022. u depo Brig Glisergrund. Do danas je isporučeno šest vlakova kojima MGB želi zamijeniti starije električne vlakove serije Deh 4/4. Vlakovi Orion su trodijelni, a kapacitet svakoga je nešto manji od 150 putnika. Tim vlakovima tvrtka MGB nastavlja veliku modernizaciju voznoga parka.



Prezentacija novog vlaka

U PRVOME TROMJESEČJU ŽELJEZNICOM PREVEZENO VIŠE PUTNIKA I MANJE ROBE

PIŠE: HAKOM
FOTO: arhiva HŽI-a

HŽ Putnički prijevoz d.o.o. povećao je broj prevezenih putnika za 44 posto, a broj putničkih kilometara za 118 posto u odnosu na isto razdoblje prethodne godine.

Prihodi HŽ Putničkog prijevoza d.o.o. od prodaje prijevoznih karata veći su za 10,5 posto. Rastu broja putnika i putničkih kilometara najviše je pridonio pilot-projekt Vlade RH za povoljniji javni željeznički prijevoz redovitih studenata, kojim se po jedinstvenoj cijeni mjesečne karte od 9,95 EUR (74,97 HRK) omogućava neograničeno korištenje željezničkog prijevoza za oko 113 tisuća redovitih studenata na području Republike Hrvatske. Pilot-projekt obuhvaća svakodnevna putovanja vlakom u drugom razredu od mjesta stanovanja do mjesta studiranja i povremena putovanja kao što su jednodnevni izleti, odlasci liječniku, na ljetovanje i druga putovanja. Pilot-projekt provodi se od 1. listopada 2022. do 30. rujna 2023. godine.

Što se tiče pokazatelja teretnoga željezničkog prijevoza, nakon prvih znakova pada u četvrtome tromjesečju 2022. taj trend nastavljen je i u prvome tromjesečju ove godine, ponajprije zbog utjecaja međunarodnih prometnih tokova. Tako je teretnim željezničkim prijevozom prevezeno 11,1 posto manje robe uz sedam posto manje ostvarenih tonskih kilometara u odnosu na isto razdoblje prethodne godine. HŽ Cargo d.o.o. preveo je 4,8 posto manje robe i ostvario 3,7 posto manje tonskih kilometara, a istodobno su ostali teretni željeznički prijevoznici prevezli 15 posto manje robe i ostvarili 10,7 posto manje tonskih kilometara. Ostali teretni prijevoznici na kraju prvoga tromjesečja imali su udio od 59 posto ukupno prevezene robe i 45,9 posto ostvarenih tonskih kilometara. Od ukupno 18 teretnih željezničkih prijevoznika 11 ih je bilo poslovno aktivno, dok sedam ostalih željezničkih teretnih prijevoznika nije prevezlo robu u



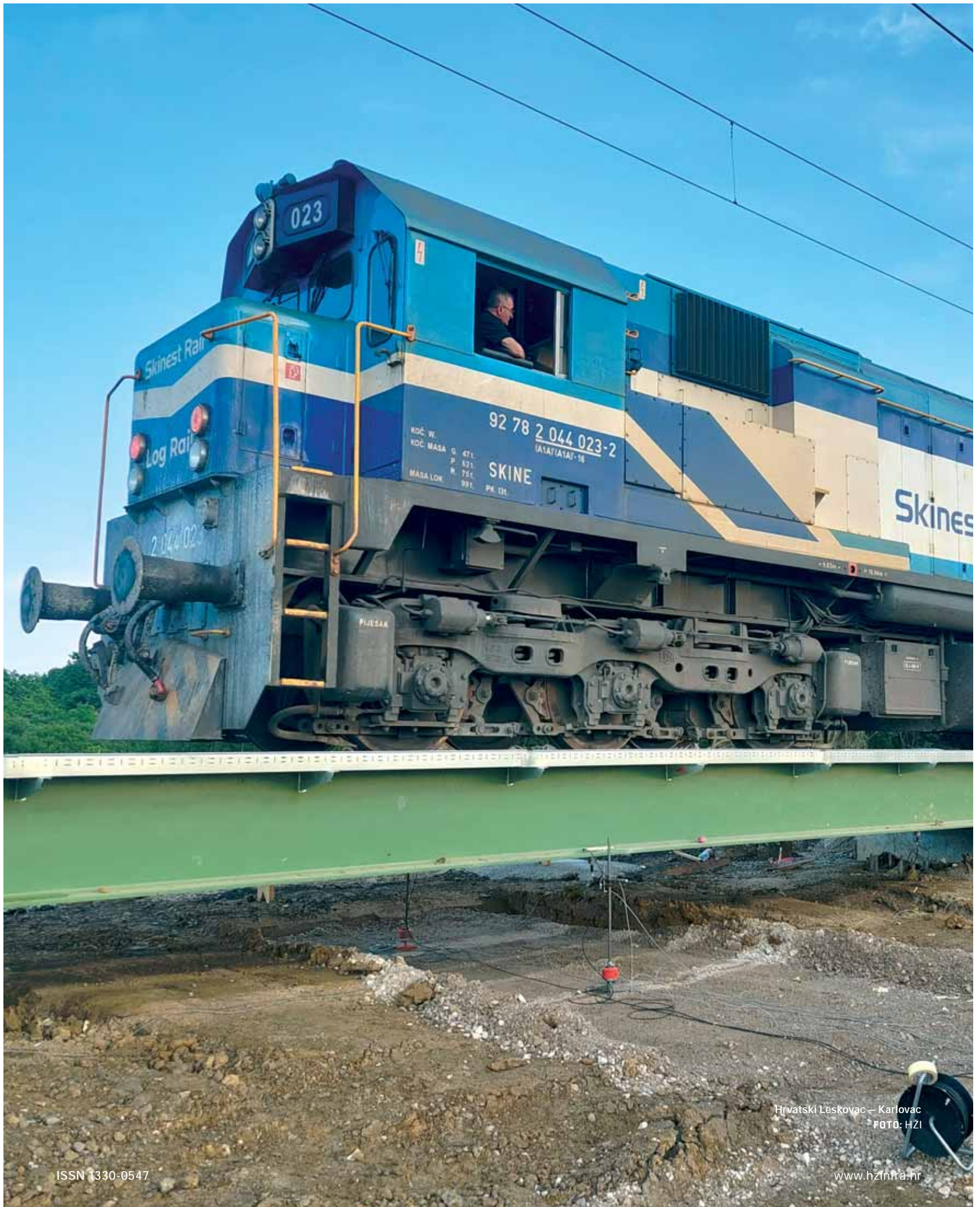
prvome tromjesečju 2023.

Bez obzira na smanjen opseg prijevoza robe, prihodi teretnih željezničkih prijevoznika od prijevoza robe rasli su za 9,8 posto u odnosu na isto razdoblje prethod-

ne godine.

Pokazatelji tržišta željezničkih usluga dostupni su na mrežnim stranicama Hrvatske regulatorne agencije za mrežne djelatnosti (HAKOM).





Hrvatski Leskovac – Karlovac
FOTO: HZI