

ŽELJEZNIČAR

BROJ 932 || SRPANJ 2023.

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.

AKTUALNOSTI

Potpisan I. aneks KU-a
HŽ Infrastrukture,
rastu prava radnika

4

EU FONDOVI

Počelo naguravanje željezničkog
mosta preko rijeke Drave
u Botovu

8

HŽPP

Pušten u promet prvi
elektromotorni vlak za
regionalni prijevoz

14



HŽ INFRASTRUKTURA



Koprivnica
FOTO: Ante Klečina

IZDVOJENO

AKTUALNOSTI

4

Potpisan I. aneks KU-a HŽ Infrastrukture, rastu prava radnika

EU FONDOVI

8

Počelo naguravanje željezničkog mosta preko rijeke Drave u Botovu

INTERVJU

10

Mehmet Yilmaz: »Projekt će u cijelosti biti završen tijekom proljeća 2025. godine«

RADOVI

12

Najintenzivniji radovi izvode se tijekom ljeta

HŽPP

14

Pušten u promet prvi elektromotorni vlak za regionalni prijevoz

HŽPP

16

Stanovnicima Sisačko-moslavačke županije omogućene izravne veze sa Splitom i Šibenikom

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: Zbelava, 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,

dobre vijesti za radnike HŽ Infrastrukture! Dana 20. srpnja 2023. sklopljen je I. aneks Kolektivnog ugovora HŽ Infrastrukture. Nakon završetka kolektivnih pregovora između poslodavca i triju reprezentativnih sindikata došlo je do pozitivnih promjena i rasta materijalnih prava radnika. Među najvažnijim ističemo rast svih satnica od 1. kolovoza 2023., povećanje božićnice, regresa i uskrsnice, no o svemu detaljnije na prvoj stranici našega lista.

Napreduju radovi na trenutačno najvećem infrastrukturnom projektu u Hrvatskoj sufinanciranom EU-ovim fondovima. U sklopu radova koji se izvode na projektu »Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka željezničke pruge na dionici Križevci – Koprivnica – državna granica« započelo je naguravanje novog mosta Drava, jednog od zahtjevnijih novih objekata na toj dionici. Most se nalazi istočno od mjesta Botovo, u blizini državne granice s Mađarskom. Početak tog zahtjevnog građevinskog događaja popratili smo i u »Željezničaru«, u kojem donosimo intervju s prvim čovjekom projekta kod turskog izvođača radova Mehmetom Yilmazom.

Intenzivni su radovi i u zagrebačkom prstenu. Ljeto, kada je u Zagrebu promet slabiji te je manje automobila, prilika je za izvođenje velikog dijela radova na projektu Modernizacije dionice Zagreb Kustošija – Zagreb Zapadni kolodvor – Zagreb Glavni kolodvor koji utječu na cestovni promet u Zagrebu. Radovi na terenu, koji su započeli ovoga proljeća, sada su u punome jeku.

Dobre vijesti i iz HŽ Putničkog prijevoza. Naime, 18. srpnja u promet je pušten prvi elektromotorni vlak za regionalni prijevoz proizveden u sklopu projekta »Obnova voznog parka HŽ Putničkog prijevoza novim elektromotornim vlakovima«. Vlak je vozio na relaciji Zagreb – Sisak – Zagreb. Projekt se u 85-postotnome udjelu sufinancira iz Operativnog programa Konkurentnost i kohezija 2014. – 2020. Ukupna procijenjena vrijednost projekta iznosi 171.725.103,72 eura, odnosno 1.293.862.793,99 kuna, a EU-ova potpora iznosi 116.840.464,13 eura, odnosno 880.334.477,00 kuna.

glavni urednik lista "Željezničar"
Ivan Kartelo



POTPISAN I. ANEKS KU-a HŽ INFRASTRUKTURE, RASTU PRAVA RADNIKA

PIŠU: Korporativne komunikacije
FOTO: SPVH

Dobre vijesti za radnike HŽ Infrastrukture! Dana 20. srpnja 2023. sklopljen je I. aneks Kolektivnog ugovora HŽ Infrastrukture.

Nakon završetka kolektivnih pregovora između poslodavca i triju reprezentativnih sindikata ističemo pozitivne promjene i rast materijalnih prava radnika koje donosi ovaj aneks, a to su:

- naknada troškova prijevoza na posao i s posla: trenutačni način obračuna troško-

va prijevoza ostaje kao trajno rješenje obračuna naknade troškova prijevoza

- uz rast od dva posto svih satnica do 49,98 kn (uključivo) koji se dogodio 1. srpnja 2023., od 1. kolovoza 2023. sve satnice rastu za dodatnih 0,55 eura

- jednokratni dodatak na plaću (regres) raste s postojećih 199,18 na 300,00 eura.

- božićnica raste s postojećih 119,45 na 220,00 eura

- uskrsnica raste s postojećih 79,63 na 143,00 eura

- dodatno nagrađivanje radnika: mjesečni dodatak od 55,21 eura povećava se na 82,90 eura (povećanje za 27,79 eura) uz primjenu od 1. siječnja 2024.

- dodatni rast od dva posto svih cijena sata rada od 1. srpnja 2024. ostaje na snazi uz napomenu da dodatno dobiva na težini jer se osnovica za rast dodatno povećala zbog rasta od 0,55 eura od 1. kolovoza.



Slavko Proleta, Ivan Kršić, Mario Grbešić i Zoran Maršić

GODIŠNJICA ŽELJEZNIČKE NESREĆE U RUDINAMA

PIŠE: Željka Mirčić
FOTO: Ante Jakelić

U ponedjeljak 24. srpnja obilježena je četrnaesta godišnjica tragične željezničke nesreće.

Kao i prethodnih godina i ove godine obilježena je obljetnica 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

vijenice 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 i šef kolodvora Kaštel Sućurac Tihomir Ercegovac, u ime HŽ Putničkog prijevoza šef Regionalne jedinice Split Jure Dželalija, šef vuče Regionalne jedinice Split Nikola Skelin i kondukter Stanko Barić, a iz Regionalnog

područja Jug HŽ Carga Joso Vukić i Dalibor Mrčela.

U ime lokalne zajednice komemoraciji je prisustvovao viši savjetnik gradonačelnika Grada Kaštela za gospodarstvo Grgica Benutić te djelatnici Područnog ureda civilne zaštite Split Marin Ivanković i Slaven Knez.

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



Izaslanstva HŽ Infrastrukture, HŽ Putničkog prijevoza, HŽ Carga i predstavnici lokalne zajednice

OLUJA POHARALA HRVATSKU, ŽELJEZNIČARI SE ODMAH STAVILI NA RASPOLAGANJE

PIŠE: Ivan Kartelo
FOTO: HŽI, Toma Bačić

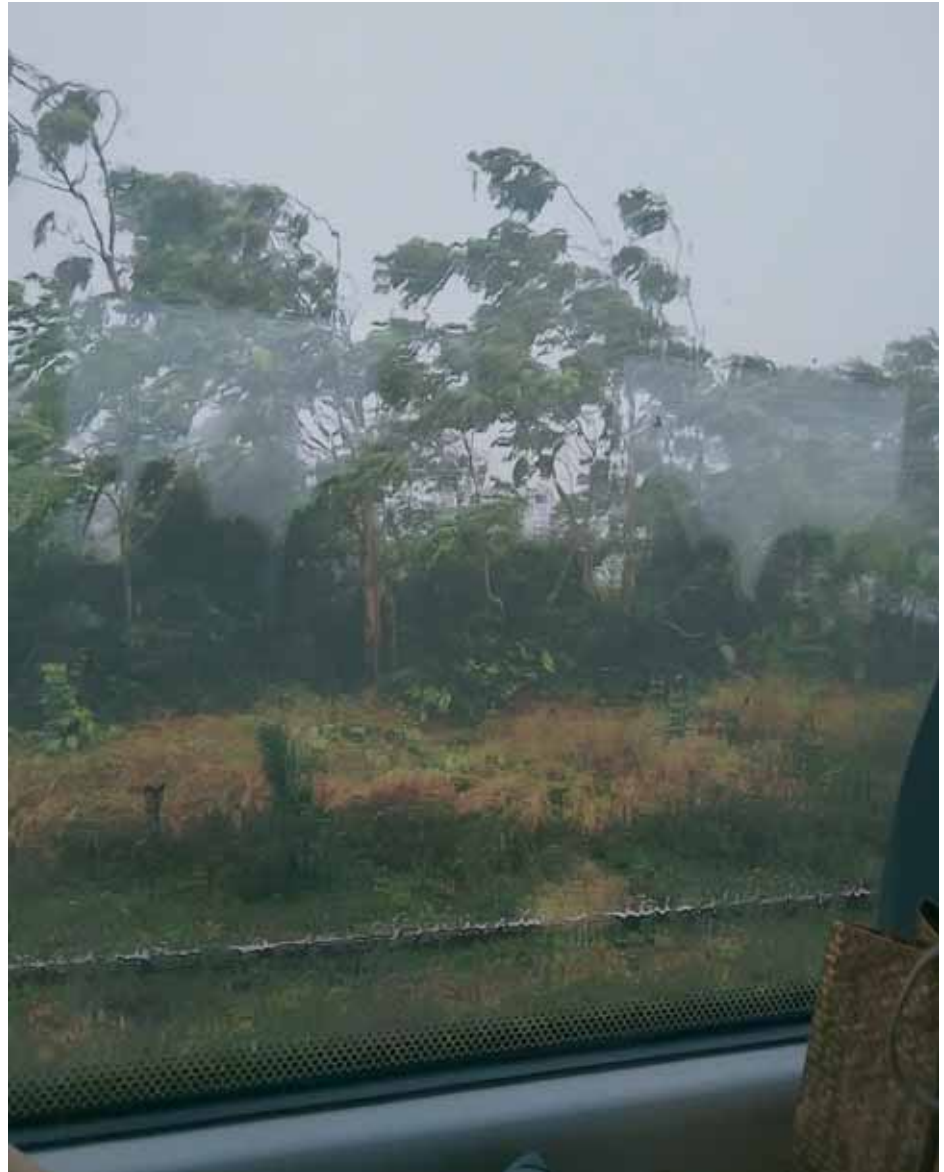
Olujno nevrijeme koje je sredinom srpnja zadesilo središnju i istočnu Hrvatsku i u kojem je smrtno stradalo četvero ljudi uzrokovalo je i brojne probleme u željezničkom prometu. Najgore je bilo u četvrtak 20. srpnja kada je zbog oluje došlo je do potpunog zatvaranja za promet zagrebačkog čvora, dionice od Hrvatskog Leskovca do Zagreb Glavnog kolodvora, a izrazito teška situacija bila je u Slavoniji, gdje je došlo do zatvaranja pruge na više dionica.

Pri tome je glavni prometni koridor, pruga M104 i M103, bila zatvorena za promet zbog kvarova kontaktne mreže te drveća i limenih krovova koji su završavali na pruzi. – otkrio nam je voditelj Odjela za izvršenje prometa Bariša Rašić te dodao kako je došlo i do prekida rada IST-a *Roman Anywhere* (sustava za praćenje hoda vlakova i dodjeljivanje trasa za kretanje vlakova), telefonskih linija i na pojedinim dionicima radiodispečerske veze.

Rašić je dodao kako je na otklanjanju nedostataka bilo angažirano više ekipa radnika Sektora za održavanje:



Pad krovne nadstrešnice na zagrebačkoj Trešnjevki



Pogled iz vlaka na dionici Zagreb Glavni kolodvor – Sisak, kod Svete Klare

Poseban angažman bio je na otklanjanju smetnji na Trešnjevki zbog prolaska agencijskog vlaka iz Hrvatskog Leskovca. Uz radnike koji su bili u redovitoj pripravnosti angažirani su i dodatni radnici koji nisu bili u pripravnosti kao što su voditelji operativa Istok, Centar i Sjever. Također, mnogo se ljudi angažiralo iako im je to bila privatna obveza.

Mnogo posla imali su i dispečeri, kojima je zadaća bila povlačenje vlakova u kolodvore te ostvarivanja kontakata i uspostavljanje regulacije hoda vlakova. Otklanjanje posljedica nevremena trajalo je i u tjednu poslije nevremena, ali vlakovi su vozili nesmetano. Oluju su osim građana koji su se zatekli na cesti osjetili i oni koji su se našli u vlakovima. Među njima



Radnici HŽI-a otklanjaju posljedice nevremena na pruzi između Glavnog i Zapadnog kolodvora u Zagrebu, između Crnatkove ulice i Studentskog centra

bila je i kolegica iz Odjela za korporativne komunikacije Ivana Međugorac Imamović, koja se vraćala s posla te je zbog nevremena vlak koji je vozio od Zagreba prema Velikoj Gorici i dalje prema Sisku stao kod Svete Klare:

Budući da nas je brzina i silina nevremena sve iznenadila, negdje pred Klarom vlak je jednostavno stao. Kontaktna mreža ostala je bez struje i kako se tama spustila nad cijeli grad, tako je bilo mračno i u vlaku. Odjednom je vjetar počeo »šibati« na sve strane i jako ljuljati vlak, toliko da sam mislila da će nas u jednom trenutku prevrnuti. To se, ipak, nije dogodilo te smo nakon 40-ak minuta nastavili put i tek tada vidjeli prave posljedice nevremena. Na putu do Velike Gorice bila su polegnuta žitna polja te iščupano drveće. Ono što pamtim kao pozitivno iz cijelog tog iskustva jest to što su putnici zadržali mir i nitko nije dizao paniku, jednostavno smo čekali da prođe.



Grane stabala na Glavnom kolodvoru u Zagrebu pale su pokraj spomen-lokomotive 125-052

Sve je, ipak, prošlo sretno i svi su putnici a putovanje koje inače traje 12 minuta potrajalo je više od sata.

POČELO NAGURAVANJE ŽELJEZNIČKOG MOSTA PREKO RIJEKE DRAVE U BOTOVU

 Sufinancirano instrumentom Europske unije za povezivanje Europe

PIŠE: Željka Miša
FOTO: HŽI



Naguravanje novog mosta Drava

U sklopu radova koji se izvode na jednome od najvećih infrastrukturnih željezničkih projekata u Hrvatskoj, »Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka željezničke pruge na dionici Križevci – Koprivnica – državna granica«, započelo je naguravanje novog mosta Drava, jednog od zahtjevnijih novih objekata na toj dionici. Most se nalazi istočno od mjesta Botovo, u blizini državne granice s Mađarskom. Metoda uzdužnog potiskivanja, kojom se most Drava »gura« s jedne na drugu stranu obale, do sada još nije bila primijenjena pri izgradnji željezničkih objekata u Hrvatskoj. Novi most čelične je rešetkaste konstrukcije i nalazi se pored starog mosta koji je izgrađen prije 61 godinu. Za razliku od starog jednokolosiječnog, novi će most imati dva kolosijeka, a bit će dug 300 metara te visok i širok 10 metara.

Sklapanje konstrukcije mosta varenjem, pjeskarenje i bojanje mosta izvode se na obali, dok su u koritu rijeke, na dubini od tridesetak metara ukopana 134 armiranobetonska pilota na kojima su izgrađena dva stupa i dva upornjaka preko kojih će se protezati novi most. Iako je prva procjena bila da će "naguravanje" prvih 100 metara mosta do prvoga stupa trajati sedam do 10 dana, čelična konstrukcija na njemu

se našla već za četiri dana. Nakon toga se na obali nastavlja izgradnja ostatka mosta. Na jesen se očekuje se da će cijeli most biti preguran na drugu stranu obale. Nakon toga trebali bi početi radovi na postavljanju dvaju kolosijeka. Na dan se u prosjeku „guralo“ 30 metara mosta.

Darko Barišić, član Uprave HŽ Infrastrukture, prilikom obilaska gradilišta izjavio je



Darko Barišić



Mehmet Yilmaz

da je ovo strateški važan projekt za Republiku Hrvatsku i čitavo gospodarstvo jer je njegova glavna uloga povećanje propusne moći pruge koja se nalazi na najvažnijem željezničkom koridoru u Hrvatskoj. Koridor RH2 povezuje luku Rijeka s Republikom Mađarskom, a najveći dio, odnosno 80 % opsega teretnog prijevoza prolazi upravo tim koridorom.

Ovo je jedan od zahtjevnijih projekata na kojemu radimo. Na njemu ukupno radi 550 radnika, a na mostu Drava angažirano ih je 50-ak. Izvršno su se snašli i dobro navikli na okolinu i ljude. – istaknuo je Mehmet Yilmaz, voditelj projekta u ime izvođača radova.

Metodu naguravanja mosta objasnio je voditelj nadzornog tima Branimir Bosanac:

Cijeli most pomiče se naguravanjem pomoću hidrauličnih potiskivača. Pritom konstrukcija mosta »klizi« preko teflonskih ploča koje se nalaze na ležajevima.

Postojeći stari most Drava projektiran je za jednokolosiječnu prugu te nije dovoljno nosiv da bi izdržao nova prometna opterećenja. Zbog toga će biti zamijenjen novim, dvokolosiječnim mostom.

Kako bi zaštitili sebe i konstrukciju od kiše, vjetrova, sunca i niskih temperatura, radnici su podigli veliki šator unutar kojega inače izvode sve poslove. On je i u funkciji zaštite okoliša od širenja boje i štetnih plinova, jer filtrira zrak pa u prirodu izlazi čist. Šator nije fiksno postavljen, već se kreće po tračnicama i kada završe radovi na jednome segmentu mosta, pogurne se naprijed te radnici nastavljaju raditi na novome dijelu mosta.

Čelične elemente do željene pozicije podi-



Branimir Bosanac



Naguravanje novog mosta Drava

DARKO BARIŠIĆ, ČLAN UPRAVE HŽ INFRASTRUKTURE, PRILIKOM OBILASKA GRADILIŠTA IZJAVIO JE DA JE OVO STRATEŠKI VAŽAN PROJEKT ZA REPUBLIKU HRVATSKU I ČITAVO GOSPODARSTVO JER JE NJEGOVA GLAVNA ULOGA POVEĆANJE PROPUSNE MOĆI PRUGE KOJA SE NALAZI NA NAJVAŽNIJEM ŽELJEZNIČKOM KORIDORU U HRVATSKOJ. KORIDOR RH2 POVEZUJE LUKU RIJEKA S REPUBLIKOM MAĐARSKOM, A NAJVEĆI DIO, ODNOSNO 80 % OPSEGA TERETNOG PRIJEVOZA PROLAZI UPRAVO TIM KORIDOROM.

že dizalica koja može podići dva puta po 25 tona, a po potrebi se koriste i autodizalice.

Ukupno je utrošeno oko šest tisuća m³ betona za temelje, potporne zidove, stupove i upornjake, oko 700 tona armature te četiri tisuće tona čelika za samu konstrukciju mosta. Dijelovi metalne konstrukcije od kojih se sastavlja most proizvedeni su u Turskoj te su na gradilište dovozeni u 184 kamiona. Zbog zaštite postojećeg puta i rukavca rijeke Drave, u kojemu se nalazi mrjestilište riba, izveden je i potporni zid. Stupovi su u koritu rijeke eliptičnog oblika zbog usklađenja s vodotokom rijeke Drave.

Projekt »Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka željezničke pru-

ge na dionici Križevci – Koprivnica – državna granica« vrijedan je 350 milijuna eura (bez PDV-a), koji se sufinanciraju iz Instrumenta za povezivanje Europe (CEF), te je uvršten na listu strateških projekata Republike Hrvatske. Vrijednost mosta je 23,6 milijuna eura. Izvođač radova na projektu je turska tvrtka Cengiz Insaat, a radovi se trenutno se izvode duž cijele dionice duge 42,6 km.

U sklopu projekta predviđene su rekonstrukcija i izgradnja novih kolodvora i stajališta, mostova, galerija, vijadukata, cestovnih nadvožnjaka, podvožnjaka, pothodnika i paralelnih cesta. Izvode se i radovi na kontaktnoj mreži i ostalim elektroenergetskim postrojenjima, signalno-sigurnosnom te prometno-upravljačkom i telekomunikacijskom sustavu.

MEHMET YILMAZ: »PROJEKT ĆE U CIJELOSTI BITI ZAVRŠEN TIJEKOM PROLJEĆA 2025. GODINE«

PIŠE: Ivan Kartelo
FOTO: Cengiz Isaat

Projekt rekonstrukcije postojećeg kolosijeka i izgradnje drugog kolosijeka na dionici Križevci – Koprivnica – državna granica često je u fokusu javnosti. O radovima duž 42,6 km dionice redovito pišemo i u »Željezničaru« te pratimo njihov napredak. U ovome broju popratili smo medijski vrlo atraktivno naguravanje mosta Drava, a kako bismo saznali još detalja, razgovarali smo i s Mehmetom Yilmazom, voditeljem projekta u ime turskog izvođača radova Cengiz Insaata. On nam je u razgovoru otkrio s kojim se sve izazovima izvođač susreće na terenu, kako je zadovoljan dosadašnjim napretkom radova te brojne druge zanimljivosti.

Radovi na projektu rekonstrukcije postojećeg i izgradnje drugog kolosijeka na dionici Križevca – Koprivnica – državna granica trenutno su najveći infrastrukturni radovi u Hrvatskoj sufinancirani EU-ovim sredstvima, skuplji čak i od izgradnje Pelješkog mosta. Koliki je to izazov za Vas i Vašu tvrtku i možete li ovaj projekt usporediti s nekim drugim projektima koje je izvodila Vaša tvrtka?

Kao što znate, projekt rekonstrukcije postojećeg i izgradnje novog kolosijeka na dionici Križevci – Koprivnica – državna granica trenutno je najveći infrastrukturni projekt u Hrvatskoj. Sam projekt od strateške je važnosti za Hrvatsku, a dionica Križevci – Koprivnica – državna granica (42,6 km) sastavni je dio glavne željezničke koridorske pruge za međunarodni promet M201 DG – Botovo – Dugo Selo na koridoru RH2 te ujedno dio dionice Rijeka – Zagreb – Budimpešta na Mediteranskome koridoru. Uspješan završetak radova na dionici Križevci – Koprivnica – državna granica svakako će doprinijeti boljoj prometnoj povezanosti Hrvatske i skratiti duljinu putovanja željeznicom na spomenutoj relaciji. Naša tvrtka postoji već dugi niz godina tijekom kojih je kao



Mehmet Yilmaz

izvođač sudjelovala na velikim infrastrukturnim projektima u Turskoj i diljem svijeta. Svakako treba spomenuti projekt izgradnje nove zračne luke u Istanbulu, koja je trenutno jedna od najvećih na svijetu. Riječ je o zahtjevnome projektu koji ima stratešku važnost za Istanbul i Tur-

sku. Vrijednost projekta iznosila je 10 milijardi eura. Na projektu je radilo 25 000 radnika, a sam projekt uspješno smo dovršili u šest godina.

Kako ste zadovoljni trenutnim radovima? Gradilište izgleda vrlo živo i dojam je

da se radi punom parom?

Rad na tako velikim i zahtjevnim infrastrukturnim projektima uvijek je izazov za izvođače, naručitelje i nadzorne službe. Baš kao i na svim ostalim projektima takvog opsega, prisutni su manje, ali više zadovoljavajući aspekti. Ukratko, možemo reći da smo zadovoljni dosad izvedenim radovima.

Što smatrate najvećim izazovima na projektu?

Najveći izazov s kojim se susrećemo tijekom izvođenja ovog projekta upravo je činjenica da predmetna dionica čitavo vrijeme trajanja projekta mora biti funkcionalna i otvorena za promet kako se ne bi narušila dinamika prometovanja i time ugrozila prometna povezanost.

Prema informacijama koje imamo, dovršenost svih radova je 40 posto. Koliko će vremena trebati da bi projekt bio završen do kraja?

Točno, stopa izvedenosti iznosi 40 posto, a projekt će u cijelosti biti završen tijekom prvoga kvartala 2025. godine.

Posljednje tri godine bile su iznimno turbulentne. Baš kad je potpisan ugovor za radove, uslijedila je pandemija koronavirusa, prošle godine počeo je rat u Ukrajini, uslijedila je inflacija, skočile su cijene materijala. Puno toga utjecalo je na dinamiku radova. Jeste li zadovoljni i je li možda više toga moglo biti napravljeno?

Da, upravo su ti faktori utjecali i dalje utječu na dinamiku provedbe projekta. Pandemija COVID-a i rat u Ukrajini utjecali su na nagli porast cijene građevnih materijala i radova kakav već dugo nije viđen. Unatoč tomu naša tvrtka nije ustuknula te je nastavila izvoditi radove, iako su izvođači diljem svijeta, suočeni s istim izazovima, odlučili obustaviti radove na projektima. Zbog spomenute se situacije javila potreba za utvrđivanjem metodologije za priznavanje razlike u cijeni zbog globalnog poremećaja cijena građevnih materijala i usluga. Vlada RH znala je prepoznati potrebu za definiranjem spomenute metodologije, a koja je utvrđena na teme-

NAJVEĆI IZAZOV S KOJIM SE SUSREĆEMO TIJEKOM IZVOĐENJA OVOG PROJEKTA UPRAVO JE ČINJENICA DA PREDMETNA DIONICA ČITAVO VRIJEME TRAJANJA PROJEKTA MORA BITI FUNKCIONALNA I OTVORENA ZA PROMET KAKO SE NE BI NARUŠILA DINAMIKA PROMETOVANJA I TIME UGROZILA PROMETNA POVEZANOST.

lju odluke Vlade. Mogli bismo reći da naš projekt služi kao model u kojemu je razvidno kako se spomenuti izazov uspješno rješava.

Na projektu usko surađujete s naručiteljem radova HŽ Infrastrukturuom. Kakva je suradnja s njezinim ljudima koji su najviše uključeni?

Da, naručitelj ovoga projekta je HŽ Infrastruktura. Našu suradnju s naručiteljem ocjenjujemo kao vrlo uspješnu, a sam naručitelj i njegovi predstavnici s kojima najviše surađujemo u sklopu ovog projekta svojim konstruktivnim pristupom uveliko nam pomažu u nošenju sa svim izazovima.

Za vrijeme potresa na Baniji Turska je donacijama znatno pomogla Hrvatskoj. Ove godine Tursku je također zadesio potres, ali s mnogo žrtava i razornim posljedicama. Dio radnika koji radi na projektu morao se vratiti u Tursku. Jesu li svi vratili i kakva je općenito situacija po tome pitanju? Koliko je radnika iz Turske trenutno na dionici?

U Turskoj su se početkom godine, u vrlo kratkome razdoblju dogodila dva razorna potresa, koja su nanijela veliku ljudsku i materijalnu štetu. Riječ je o tragediji koja nas je sve pogodila. Dio naših radnika koji dolaze iz potresom pogođenih dijelova Turske odmah se vratio u domovinu kako bi pomogao svojim bližnjima. Nažalost, neki od njih nisu se vratili. Naša tvrtka, kao jedna od najvećih građevinskih tvrtki u Turskoj, odmah je aktivirala svoje resurse kako bi pomogla našim sugrađanima te je u kratkome razdoblju izgradila više tisuća privremenih predgotovljenih objekata za smještaj onih koji su u potresu ostali bez svojih domova. Trenutačno 350 turskih radnika sudjeluju u izvođenju projekta rekonstrukcije postojećeg kolosije-

ka i izgradnje novog kolosijeka na dionici Križevci – Koprivnica – državna granica.

Budući da ste sada već duže vrijeme u Hrvatskoj, recite nam kako ste se priviknuli na život ovdje. I Vi, ali i brojni radnici iz Turske koji rade na projektu?

Hrvatska je naš drugi dom već gotovo tri godine. Naša tvrtka i osoblje udomačili su se u Hrvatskoj. Do sada nije bilo nikakvih problema, a naši domaćini pomogli su nam da se ovdje osjećamo kao kod kuće.

Turska je daleko od Hrvatske, ali povijesno su te dvije zemlje prilično povezane. Jeste li to na neki način osjetili ovdje?

Da, poveznice između dvije zemlje su i više nego očite. One se očituju kroz zajedničku prošlost, ali i sadašnjost, a nadamo se i budućnost. U suvremenome hrvatskom jeziku postoje stotine turcizama koji upućuju na to. Neka hrvatska prezimena gotovo su istovjetna prezimenima u Turskoj. Upravo to primjećujemo tijekom svakodnevnih komunikacija s našim naručiteljem, nadzornom službom, podizvođačima i ostalim tvrtkama s kojima surađujemo u sklopu ovog projekta.

Jeste li i koja ste sve mjesta upoznali u Hrvatskoj i što možete reći o njima?

Dinamika izvođenja radova na ovome projektu vrlo je zahtjevnost. Unatoč tomu imao sam priliku vidjeti i druge dijelove vaše lijepe zemlje. Ponajprije želim istaknuti obalni dio Hrvatske i gradove koje sam tamo posjetio kao što su Rijeka, Pula, Zadar, Šibenik i Dubrovnik, koji su me se posebno dojmili, ali i gradove u kontinentalnome djelu Hrvatske kao što su Zagreb, Varaždin, Koprivnica, Čakovec i Bjelovar, koji svojim ljepotom nimalo ne zaostaju za gradovima na obali.

NAJINTENZIVNIJI RADOVI IZVODE SE TIJEKOM LJETA

PIŠE: Ružica Stanić
FOTO: HŽI



Radovi na propustu »Kustošak«

U Zagrebu je ljeto glavno vrijeme za radove na prometnicama. Naime, koliko god bilo složeno organizirati alternativne pravce, ipak je tada najmanje ljudi u gradu pa je i promet rjeđi. Iskoristili smo tu priliku kako bismo izveli velik dio radova na projektu Modernizacije dionice Zagreb Kustošija – Zagreb Zapadni kolodvor – Zagreb Glavni kolodvor koji utječu na cestovni promet u Zagrebu.

Radovi na terenu, koji su započeli su ovoga proljeća, sada su u punome jeku. Ob-

nova dionice počela je od stajališta Kustošija, obnovljenog prošle godine, a radi se do ulaza u Zagreb Glavni kolodvor. Premda je obuhvaćena dionica duga »samo« 3,5 km, riječ je o jednoj od najprometnijih pružnih dionica u Hrvatskoj koja se nalazi na sjecištu koridora RH1 i RH2, a njome na dan prođe oko 150 vlakova te je iznimno važna za međunarodni teretni i gradsko-prigradski prijevoz.

U sklopu projekta u cijelosti će se obnoviti gornji i donji pružni ustroj, uključujući ob-

novu kolosijeka i zamjenu skretnica na području Zagreb Zapadnog kolodvora, sanirat će se mostovi, izgraditi propusti, uređene površine za pristup putnika, radit će se na signalno-sigurnosnim i telekomunikacijskim uređajima, obnoviti željezničko-cestovne prijelaze te obnoviti i zamijeniti dio sustava kontaktne mreže.

Tijekom ljetnih mjeseci zbog radova u sklopu projekta doći će do zatvaranja pojedinih cestovnih prometnica u gradu Zagrebu. U srpnju radovi se izvode na cestov-

nom i pješačkom podvožnjaku »Selska«, podvožnjaku »Adžijina«, pješačkom pothodniku »Runjaninova« te će biti zatvoren željezničko-cestovni prijelaz »Sokolska«. Tijekom kolovoza radovi se sele na podvožnjak »Savska«, cestovni podvožnjak »Zagrebačka« te tijekom kolovoza i rujna na željezničko-cestovni prijelaz »Republike Austrije – Jagićeva« i »Vodovodna«. Konkretnije, na čeličnim podvožnjacima »Savska« i »Adžijina« predviđeni su radovi na antikorozivnoj zaštiti čeličnih dijelova konstrukcije, hidroizolaciji, odvodnji, sanaciji pukotina i oštećenja te nanošenje zaštitnog premaza na betonske dijelove konstrukcije.

Na betonskim podvožnjacima »Selska« i »Zagrebačka« kao i na betonskim pothodnicima »Runjaninova« i »Selska« radovi obuhvaćaju zamjenu hidroizolacije, radove na odvodnji, sanaciji pukotina i oštećenja, nanošenje zaštitnog premaza na betonske površine te antikorozivnu zaštitu čeličnih greda.

U sklopu ovoga projekta izvodit će se i manji radovi na obnovi betonskog podvožnjaka »Miramarska«, koji u ovoj fazi neće zahtijevati zatvaranje cestovnog prometa.

Zagreb se svake godine u ljeto pretvara u veliko gradilište te smo svjesni toga da zbog zatvaranja pojedinih prometnica nastaju prometne gužve koje građanima nije lako podnijeti, osobito jer se radovi u Zagrebu ne izvode samo za HŽ Infrastrukturu kao investitora, već i za druge investitore. Međutim, ljeto je najbolja prilika za izvođenje radova na pružnim građevinama te se na njima planirani radovi ni ne mogu izvesti bez zatvaranja gradskih prometnica. Najveći intenzitet radova na ovom projektu očekuje se u kolovozu i rujnu. Najvažnije je da se u ovom trenutku svi radovi izvode prema planu i da očekujemo završetak radova na projektu sredinom sljedeće godine, a potom slijedi ishodenje potrebnih dozvola. – rekao je voditelj projekta Ivan Zovkić.

Procijenjena je vrijednost Modernizacije dionice Zagreb Kustošija – Zagreb Zapadni kolodvor – Zagreb Glavni kolodvor 29,2 milijuna eura, a sredstva su u cijelosti osigurana iz Nacionalnog plana oporavka i otpornosti. Radove izvodi tvrtka Swietelsky d.o.o.



Radovi na podvožnjaku »Adžijina«



Radovi na podvožnjaku »Savska«

Po završetku radova vlakovi će tom dionicom moći prometovati brzinom do 120 km/h, podignut će se razina sigurnosti, a

povećat će se propusna moć pruge i mogućnost prijevoza većeg broja putnika u dnevnome migracijskom prometu.

PUŠTEN U PROMET PRVI ELEKTROMOTORNI VLAK ZA REGIONALNI PRIJEVOZ

PIŠE: HŽPP
FOTO: HŽPP, Ivan Kartelo

Dana 18. srpnja u promet je pušten prvi elektromotorni vlak za regionalni prijevoz proizveden u sklopu projekta »Obnova voznog parka HŽ Putničkog prijevoza novim elektromotornim vlakovima«.

Vlak je vozio na relaciji Zagreb – Sisak – Zagreb, a na prvoj vožnji bili su ministar regionalnog razvoja i fondova Europske unije Šime Erlić, državni tajnik za željeznicu dr. sc. Alen Gospočić iz Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, predsjednik Uprave Končar-Elektroindustrije Gordan Kolak i predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza Željko Ukić.

Projekt se u 85-postotnome iznosu sufinancira iz Operativnog programa Konkurentnost i kohezija 2014. – 2020. Ukupna procijenjena vrijednost projekta 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.

Nakon vožnje ministar Erlić rekao je:

„Bilo je to jako ugodno i izvanredno iskustvo vožnje vlakom koji je ujedno hrvatski proizvod. Četrdesetak minuta vrlo udobne vožnje brzinom od oko 140 km/h. Ovo je jedna pozitivna priča koja je financirana iz europskih fondova kroz veliki strateški državni projekt nabave 21 elektromotornog vlaka, vlakova koji osim što su dobar i siguran vid prijevoza doprinose smanjenju onečišćenja okoliša. Trebamo ih nastaviti nabavljati sredstvima iz europskih fondova koja su nam na raspolaganju, a ona su u sljedećemu financijskom razdoblju najizdašnija do sada. Ulagat će se u pruge i vlakove. Ovo je hvalevrijedan primjer kvalitetne frekventne linije Zagreb – Sisak, koja osim što pospješuje i povećava broj korisnika željezničkog prijevoza omogućava daljnji razvoj Siska i Sisačkomoslavačke županije. Nama je bitno da



Elektromotorni vlak za regionalni prijevoz

sredstva iz EU-ovih fondova snažno usmjerimo na željeznicu i da sljedeće desetljeće obilježi ulaganje u željeznicu kao što je prethodno razdoblje obilježilo ulaganje u cestovni promet.

Tim projektom HŽPP modernizira svoj vozni park 21 novim elektromotornim vlakom. Isporučeno je svih 11 vlakova za gradsko-prigradski prijevoz. Nakon što je 18. srpnja u promet pušten prvi vlak za regionalni prijevoz, bit će isporučeno još devet regionalnih vlakova koji će voziti na elektrificiranim prugama u RH, odnosno na relacijama od Zagreba prema Sisku, Novskoj, Vinkovcima, Koprivnici, Zaboku, Karlovcu, Ogulinu i Rijeci te na relaciji Vinkovci – Vukovar. Svi vlakovi trebali bi biti isporučeni do travnja 2024. godine.

Spomenuvši ulaganja u željezničku infrastrukturu i vlakove, državni tajnik Gospočić istaknuo je:

„Trenutačno se provode veliki infrastrukturni projekti i nabava novih vlakova. Pro-

vode se projekti na pružnim dionicama po cijeloj Republici Hrvatskoj koji su u različitim fazama, a od sljedeće godine ide se u snažnu obnovu lokalnih i regionalnih pruga. Uz ulaganja u pruge ovakvi vlakovi najnovije generacije obilježit će razdoblje pred nama. Ovim vlakovima pružamo udobnost putovanja. HŽ Putničkom prijevozu bit će isporučeno još devet ovakvih vlakova te sedam novih niskopodnih dizel-električnih i dva baterijska vlaka do sredine 2025. godine. Tada će na prugama biti 70 novih vlakova, a do kraja ovoga strateškog razdoblja koje planiramo do 2032. obnovit ćemo gotovo kompletan HŽPP-ov vozni park, odnosno na prugama će biti oko 130 novih vlakova.

Vlak je proizveden u tvornici Končar-Električna vozila. O važnosti tog projekta govorio je i predsjednik Uprave Končar-Elektroindustrije Gordan Kolak:

„Uz zadovoljstvo zbog još jedne uspješne isporuke HŽPP-u u sklopu ovoga važnog projekta posebno me veseli što prvi novi

elektromotorni vlak za regionalni prijevoz iz ovog ugovora stiže upravo u Sisak. Zarednica koju čine Grad Sisak i okolna mjesta suočila se sa zaista brojnim izazovima, kako u prošlosti tako i u ovome recentnijem razdoblju, zbog čega doprinos stvaranju ugodnije svakodnevice i veće kvalitete života svih putnika iz ove županije, koji ponajviše putuju upravo vlakom, posebno raduje. Kao regionalni lider u proizvodnji tračničkih vozila i tvrtka koja svoje proizvode i rješenja temelji isključivo na vlastitim znanjima i domaćemu kadru uložili smo velik trud u to da ovaj visokotehnološki hrvatski proizvod dovedemo na zavidnu razinu, a vrijedno je istaknuti i kako u ovome složenom proizvodu participiraju i poduzeća iz Sisačko-moslavačke županije, konkretno, čelične konstrukcije proizvode se upravo u Sisku.

Predsjednik Uprave HŽPP-a Ukić istaknuo je prednosti novih vlakova:

Nabavom novih elektromotornih vlakova unaprjeđuju se kvaliteta prijevozne usluge, pouzdanost i raspoloživost vozila uz puno niže operativne troškove i mogućnost povećanja frekvencije vlakova i broja putnika. Ovim vlakovima postiže se konkurentniji željeznički putnički prijevoz. Ovo je 52. novi vlak u našem voznom parku. Danas smo ovim vlakom stigli do Siska pa bih htio istaknuti da HŽPP u suradnji s Vladom RH od prosinca 2020. osigurava besplatan prijevoz na svim relacijama za stanovništvo Sisačko-moslavačke županije pogodeno potresom. Zbog velikog interesa putnika uz postojeća 32 vlaka koja povezuju ova dva grada od prosinca ćemo uvesti i dodatne linije, čime će povezanost biti još bolja.

Vlak je u kolodvoru Sisak dočekaio sisačko-moslavački župan Ivan Celjak, koji je tom prigodom istaknuo:

Ovo je još jedan od projekata koji provodi Vlada RH preko Ministarstva mora, prometa i infrastrukture radi što kvalitetnije povezanosti Sisačko-moslavačke županije sa Zagrebačkom županijom. Prije petnaestak dana krenula je i sezonska linija od Vukovara, preko Novske, Sunje i Siska do Splita, što znači da stanovnici Sisačko-moslavačke županije svakoga dana mogu



Željko Ukić, Alen Gospočić, Gordan Kolak, Šime Erlić i Ivan Celjak



Marijan Čužić i Damir Lončarić



Strojovotkinja Suzana Karamatić

putovati do Splita i obratno. Od prosinca očekujemo dvije linije brzog vlaka za Zagreb, s time da će vlak u Zagreb stizati prije početka radnog vremena i da će se u Sisak vraćati po završetku radnog vremena. To je vrlo važno za moje sugrađane koji rade ili studiraju u Zagrebu. To znači da ćemo imati zaista sjajnu povezanost.

Cilj je projekta i poboljšanje lokalne i regionalne povezanosti i mobilnosti kao i osiguranje učinkovitijega i konkurentnijega željezničkog putničkog prijevoza koji će ujedno doprinijeti održivosti prometnog sustava u Republici Hrvatskoj.

Tehničke značajke elektromotornih vlakova za regionalni prijevoz

Vlakovi koje proizvodi Končar-Električna vozila postižu brzinu do 160 km/h. Vlakovi su četverodijelne niskopodne kompozicije

je opremljene rampama za ulazak i izlazak osoba u invalidskim kolicima i prostorom za bicikle, a kompletan putnički prostor je pod videonadzorom. Regionalni vlakovi imaju četvero vrata na svakoj strani vlaka, sjedala su izvedena većinom kao dvosjedi, a imaju kapacitet od 209 sjedećih i 222 stajaća 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 se osigurava 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.

STANOVNICIMA SISAČKO-MOSLAVAČKE ŽUPANIJE OMOGUĆENE IZRAVNE VEZE SA SPLITOM I ŠIBENIKOM

PIŠE: HŽPP

FOTO: Sisačko-moslavačka županija i HŽPP



Prvi sezonski vlak koji vozi na relaciji Vukovar/Vinkovci – Sisak – Zagreb – Šibenik/Split i obratno

Sisačko-moslavački župan Ivan Celjak, državni tajnik za željeznicu, poštu i elektroničke telekomunikacije Ministarstva mora, prometa i infrastrukture Alen Gospočić i predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza (HŽPP) Željko Ukić dočekali su 1. srpnja u 9.05 sati u kolodvoru Sisak prvi sezonski vlak koji vozi na relaciji Vukovar/Vinkovci – Sisak – Zagreb – Šibenik/Split i obratno. Vlakovi će svakodnevno prometovati od 1. srpnja do 3. rujna 2023.

Ponovno je u promet uveden sezonski vlak kojim povezujemo cijelu kontinentalnu Hrvatsku, posebno Sisačko-moslavačku županiju, s gradom Splitom. U suradnji s Vladom RH osigurali smo besplatan prijevoz za sve stanovnike pogođene potresom na području Sisačko-moslavačke županije i zato pozivam sve da koriste ovaj prijevoz što je više moguće. – rekao je

predsjednik Uprave HŽPP-a Ukić.

Stanovnicima pogođenima potresom na području Sisačko-moslavačke županije, odnosno stanovnicima s područja gradova Petrinje, Gline, Siska i Hrvatske Kostajnice te općina Lekenika, Sunje, Donjih Kuruzara, Majura, Dvora, Topuskog, Gvozda, Jasenovca, Hrvatske Dubice i Martinske Vesi, omogućen je besplatan prijevoz na svim relacijama unutar Hrvatske pa tako i za putovanja sezonskim vlakovima.

U povodu dolaska prvoga vlaka župan Celjak istaknuo je:

U Sisačko-moslavačkoj županiji osjećamo stalnu prisutnost Vlade Republike Hrvatske kroz brojne projekte, a jedan od njih je i ovaj koji se provodi preko HŽ Putničkog prijevoza. Nekoliko desetljeća čekali smo ovakav vlak i zadovoljstvo nam je

da vlak koji povezuje Vukovar i Split vozi preko Siska i da će svim stanovnicima s potresom pogođenog područja biti omogućeno putovanje izravnom linijom Sisak – Split.

Vlakovi u svojem sastavu imaju vagone za sjedenje, vagone s ležajima, vagone za spavanje i vagon-restoran, a putnicima je omogućen i prijevoz bicikala. Osim u Sisku unutar Sisačko-moslavačke županije vlak se zaustavlja u željezničkim kolodvorima Novska i Sunja.

Pravo na besplatan prijevoz također ostvaruju djeca i učenici u sklopu pilot-projekta besplatnoga javnog željezničkog prijevoza za djecu i učenika osnovnih i srednjih škola na području Republike Hrvatske, a redoviti studenti putuju po jedinstvenoj cijeni od 9,95 eura/74,97 kn.

Zadovoljstvo povezivanjem Slavonije, Si-



Alen Gospočić, Ivan Celjak i Željko Ukić



Alen Gospočić, Ivan Celjak i Željko Ukić



Polazak vlaka

sačko-moslavačke županije i Dalmacije izrazio je i državni tajnik Gospočić, najavivši nova ulaganja u razvoj željezničkog prometa:

„Posebna nam je intencija u idućem razdoblju povećati broj putnika i razinu sigurnosti na željezničkim prugama nabavom novih vlakova i izgradnjom infrastrukture.

Dobra vijest za stanovnike Sisačko-moslavačke županije koji svakodnevno putuju na relaciji Sisak – Zagreb je i uvođenje no-

vih linija. Naime, u važećemu voznom redu gradovi Sisak i Zagreb povezani su s 32 vlaka, odnosno s po 16 vlakova u svakome smjeru radnim danom, a od prosinca 2023. uvode se dvije nove linije.

„Novost koja nas očekuje od prosinca je da ćemo dobiti i brzi vlak na relaciji Sisak – Zagreb koji će imati samo jedno zaustavljanje. Vlak iz smjera Siska stizat će u Zagreb oko 7.30 sati, a iz Zagreba prema Sisku polaziti će oko 16.30 sati. – najavio je župan Celjak.

PONOVRNO JE U PROMET UVEDEN SEZONSKI VLAK KOJIM POVEZUJEMO CIJELU KONTINENTALNU HRVATSKU, POSEBNO SISAČKO-MOSLAVAČKU ŽUPANIJU, S GRADOM SPLITOM. U SURADNJI S VLADOM RH OSIGURALI SMO BESPLATAN PRIJEVOZ ZA SVE STANOVNIKE POGOĐENE POTRESOM NA PODRUČJU SISAČKO-MOSLAVAČKE ŽUPANIJE I ZATO POZIVAM SVE DA KORISTE OVAJ PRIJEVOZ ŠTO JE VIŠE MOGUĆE. – REKAO JE PREDSEDNIK UPRAVE HŽPP-a UKIĆ.

U SISAČKO-MOSLAVAČKOJ ŽUPANIJI OSJEĆAMO STALNU PRISUTNOST VLADE REPUBLIKE HRVATSKE KROZ BROJNE PROJEKTE, A JEDAN OD NJIH JE I OVAJ KOJI SE PROVODI PREKO HŽ PUTNIČKOG PRIJEVOZA. NEKOLIKO DESETLJEĆA ČEKALI SMO OVAKAV VLAK I ZADOVOLJSTVO NAM JE DA VLAK KOJI POVEZUJE VUKOVAR I SPLIT VOZI PREKO SISKI I DA ĆE SVIM STANOVNICIMA S POTRESOM POGOĐENOG PODRUČJA BITI OMOGUĆENO PUTOVANJE IZRAVNOM LINIJOM SISKI – SPLIT. – REKAO JE ŽUPAN CELJAK.

NASTAVLJA SE BESPLATAN PRIJEVOZ ZA UMIROVLJENIKE LIČKO-SENSJSKE ŽUPANIJE

PIŠE: HŽPP

FOTO: Ličko-senjska županija

Na temelju ugovora koji je potpisan 17. srpnja 2023. između Ličko-senjske županije i HŽ Putničkog prijevoza u sjedištu Ličko-senjske županije umirovljenici te županije i dalje imaju neograničen besplatan prijevoz željeznicom diljem Hrvatske. Ugovor o sufinanciranju troškova javnog prijevoza umirovljenika potpisali su župan Ličko-senjske županije Ernest Petry i član Uprave HŽ Putničkog prijevoza (HŽPP) Mario Zubak.

U povodu novoga ugovora župan Petry istaknuo je:

Besplatan željeznički prijevoz je u posljednjih godinu dana kao beneficiju koristilo više od 200 umirovljenika s područja naše županije, a prosjek duljine putovanja bio je oko 170 kilometara. Ova mjera pokazala se jako dobrom i raste zanimanje umirovljenika za besplatno korištenje prijevoza HŽPP-a. Mnogi su umirovljenici ovisni o prijevozu, posebice kada je riječ o liječničkim pregledima, a financijski nisu u mogućnosti podmiriti troškove prijevoza. Uz to umirovljenici si mogu priuštiti mnoge privatne posjete ili izlete.

Član Uprave HŽPP-a Mario Zubak zahvalio je Ličko-senjskoj županiji na suradnji i istaknuo:

Ovo je prva županija koja je s HŽPP-om



Ernest Petry



Potpisivanje ugovora

sklopila ugovor za besplatan prijevoz umirovljenika vlakom na području Republike Hrvatske pa me iznimno raduje što sve više umirovljenika koristi željeznički prijevoz. Od 1. kolovoza 2022. do kraja lipnja umirovljenici su ostvarili 599 putovanja. Uz besplatan prijevoz djece, učenika i umirovljenika te povoljan prijevoz studenata po cijeni od 9,95 eura na mjesec, koji također pokriva Županija pa je prijevoz za studente besplatan, Županija i HŽPP omogućili su besplatna putovanja za polovinu stanovništva ove županije.

Tim ugovorom nastavlja se suradnja Ličko-senjske županije i HŽ Putničkog prijevoza. Uz 50 posto popusta na pojedinačna putovanja koji osigurava HŽPP Ličko-senjska županija je u svojem proračunu za 2023. osigurala financijska sredstva u iznosu od 5600 eura za besplatan željeznički prijevoz umirovljenika s prebivalištem na području Ličko-senjske županije. Ugovor se primjenjuje od 1. kolovoza 2023. do 1. kolovoza 2024. godine.

Pravo na besplatan prijevoz vlakom umi-

rovljenici ostvaruju za neograničen broj putovanja prema svim odredištima u RH, pri čemu polazišni ili odredišni kolodvor treba biti na području Županije. Navedeno pravo umirovljenici ostvaruju na temelju važeće pametne kartice s potrebnim profilom koji umirovljenici kupuju po cijeni od 2,65 eura na temelju potvrde Županije.

Uz fotografiju umirovljenici zahtjeve predaju nadležnome županijskom uredu, a pametne kartice dostavljaju im se na kućnu adresu.



Mario Zubak

BRONCA VLAKOM STIGLA U GLAVNI KOLODVOR

PIŠE: Ivan Kartelo
FOTO: Ivan Kartelo

Iako je po dolasku kasnio nešto više od pola sata, najvažnije je to da je vlak iz Züricha s brončanim tereotom 26. srpnja sretno doputovao u Zagreb Glavni kolodvor, a po dolasku na pozitivno iznenađenje okupljenih iz putničkog se razglasa prolomilo: »Želimo dobrodošlicu hrvatskim reprezentativcima: Emi Novak, Kim Radešić, Viktoru Delaču i Tomu Kovačiću te mentorima prof. dr. sc. Branimiru Bertošu i prof. dr. sc. Branki Zorc, koji su predstavljali Hrvatsku na 55. Međunarodnoj kemijskoj olimpijadi (IChO) u Zürichu te im čestitamo na osvojenim brončanim medaljama.«

Bio je to zaista lijep prizor jer hrvatska delegacija otputovala je i vratila se vlakom i to s broncom oko vrata. Tu priliku iskoristili smo da za »Željezničar« kratko porazgovaramo s osvajačima medalje.

Bilo je jako teško. Praktični dio bio je vrlo izazovan, no ove godine bili smo bolji u teorijskom dijelu, ali i to je bilo dosta teško. Pisali smo stvarno dugo i napisali 93 stranice. Bilo je prilično stresno i da smo imali malo više vremena, bilo bi bolje, ali i ovako smo jako zadovoljni. – rekao nam je Tom Kovačić i dodao:

Konkurencija je bila jaka, Kinezi su osvojili zlato i srebro. Pripreme na PMF-u bile su izvrsne i standard je da se vratimo s medaljama, što je samo potvrda da se odlično radi.

Pitali smo Toma o njegovim daljnjim obrazovnim planovima.

Maturirao sam i upisao se na PMF i idem dalje na PMF.

Zanimalo nas je i kakvo mu je bilo putovanje vlakom.

Ha ha, bilo je zanimljivo! Ma, dobro smo se naspavali u vlaku nakon što smo se



Hrvatski reprezentativci: Viktor Delač, Kim Radešić, Ema Novak i Tom Kovačić



Doček brončanih u Zagreb Glavnom kolodvoru

dobro zabavili poslije osvojenih medalja. Malo smo kasnili u dolasku, ali ništa strašno. – zaključio je Kovačić.

Na kraju bismo i njemu, ali i svim našim

osvajačima medalja poželjeli sreću u nastavku obrazovanja te novo putovanje vlakom, ali s povratnom kartom, naravno. Jer zašto ne bi postala tradicija da lijepe stvari u Hrvatsku stižu željeznicom?

MEĐUNARODNA IZLOŽBA ŽELJEZNIČKIH MAKETA I MODELA EUROTRACK 2023. U VESZPRÉMU

PIŠE: Dragutin Staničić
FOTO: Dragutin Staničić



Međunarodna izložba željezničkih modelara i maketara

U sklopu brojnih događanja organiziranih u sklopu programa Europske prijestolnice kulture Veszprém-Balaton 2023. održana je međunarodna izložba željezničkih modelara i maketara 8. i 9. srpnja, a na njoj je sudjelovao i Klub željezničkih modelara Zagreb (KŽMZ).

U sportskoj dvorani postavljena je do sada najveća modularna maketa u Mađarskoj koja se sastojala od 132 jednokolosiječna modula i 77 dvokolosiječnih modula. Moduli su stigli iz Francuske, Engleske, Austrije, Hrvatske, Rumunjske i Mađarske. Posebnim testnim, mjernim vagonom kroz puni krug modeli vlakova prelazili su 31 893 cm.

Kompozicije modela vlakova u mjerilu 1 : 87 vozile su kroz brojne krajolike, po industrijskim i željezničkim objektima, kroz desetke kolodvora. Tom megamakatom upravljalo se po sustavu Eurotrack, koji više desetljeća koristi dio klubova u Europi.

Klub željezničkih modelara Zagreb sudje-

lovaio je sa šest modularnih elemenata od kojih su četiri činila maketu Zagreb Južnog kolodvora. Na maketi vozile su dvije kompozicije karakterističnih HŽ-ovih vlakova. Posebno zanimljivi bili su modeli lokomotiva 2062, 1142, 2061 i 661 koje su nastale u radionicama modelara jer ih veliki proizvođači ne proizvode. Zapažena je bila nova lokomotiva Eurodual te modeli

Rail&Seaovih lokomotiva koji su također nastali preradom modela u radionicama zagrebačkih modelara. Član Kluba Nikola Kolarek održao je radionicu postarivanja modela, a na ostalim radionicama sudionici su mogli sastavljati modele, upoznati se s izradom tračničkoga materijala ili sa samogradnjom modela.

U dvorani bile su izložene i modularne ma-



Sudionici međunarodne izložbe željezničkih modelara i maketara



kete u sistemu N, 1 : 160 te HO-e. Posebnost izloženih modela i maketa je ta da su sve inspirirane stvarnim mjestima ili objektima. Tako su se mogli vidjeti zanimljivi detalji uskotračnih pruga u Mađarskoj, ali i Paranzana koja je povezivala Italiju, Sloveniju i Hrvatsku.

Tvrтка Railway Model Center na svojem štandu imala solidnu ponudu modela i materijala za izradu modula i maketa, a tvrtka Wiesmann predstavila je svoj sustav upravljanja modelima cestovnih vozila koji se mogu ukomponirati na makete.

Eurotrackovi klubovi održali su u Veszpremu svoju godišnju skupštinu te su u sklopu skupštine pozvali predsjednika KŽMZ-a Davorina Orbana i uručili mu pozivnicu

da se Klub priključi toj međunarodnoj udruzi te da iduće godine sudjeluje na Eurotrackovoj izložbi u Francuskoj. S obzirom na to da Eurotrackovi klubovi često nakon izložbe organiziraju izlete, u ponedjeljak 10. srpnja organizirali su obilazak MÁV-ova depoa za održavanje lokomotiva i vlakova Székesfehérvár te novoga centra za upravljanje i nadzor nad željezničkim prometom kroz koji prođe oko 300 vlakova na dan.

Izložbu je posjetilo više od 4000 posjetitelja. Prisustvo KŽMZ-a doprinijelo je uspjehu izložbe, a članovi su proširili poznanstva, razmijenili iskustva i spoznaje. Na prigodnoj večeri bile su dodijeljene zahvalnice i prigodni pokloni.

Grad Veszprém jedan je od najstarijih gradova u Mađarskoj. Smješten je između šumovitih padina brda Bakonyja i sjeverne obale jezera Balatona. To je mjesto rijetkih i osebujnih prirodnih i ekoloških dobara te atraktivnoga gradskog pejzaža. Izdižući se iznad doline potoka Sédá, barokne građevine na brežuljku i dvorac najveće su znamenitosti grada. Nekoliko spomenopodručja, od kojih su mnoga crkvena, svjedoči o tisućljetnoj prošlosti i bogatoj povijesti grada.

Muzeji, galerije, brojna kulturna događanja, šetnice, zooški vrt, uređena gradska jezgra s bogatom ugostiteljskom ponudom žiteljima i posjetiteljima grada jamče ugodan i sadržajan boravak.

SPOMEN-VLAKOVI U JUGOZAPADNOJ BOSNI I HERCEGOVINI

PIŠE: Toma Bačić
FOTO: Toma Bačić



Šipadova Mallet parna lokomotiva broj 3 u Drvaru

Odrastao čovjek rijetko žali da je premlad i uglavnom u životu želi imati manje godina no što ima. Ipak, ja zbog jedne stvari žalim što nisam bar nešto stariji. Naime, moji nešto stariji kolege i prijatelji, zaljubljenici u željeznicu, sjećaju se razgranatog i fascinantnog sustava uskotračnih pruga u susjednoj Bosni i Hercegovini. Kako bih vidio ostatke te željezničke mreže i sačuvana vozila, ove sam godine nekoliko puta posjetio susjednu državu i pogledao relikte uskotračnog željezničkog sustava.

U jugozapadnoj Bosni i Hercegovini na tri- ma lokacijama nalaze se ostaci uskotračnog željezničkog sustava koji su pripadali



Kolodvorska zgrada u Drvaru

Steinbeisovim prugama. Steinbeisova željeznička mreža sastojala se od pruge sjever – jug, koja je preko Srnetice povezivala Prijedor i Drvar s Kninom, a koja je odmah poslije Drugoga svjetskog rata skraćena do Ličke Kaldreme. U Srnetici se odvajala pruga prema istoku, koja je preko Mliništa vodila do Jajca.

Nešto više od 220 kilometara od Zagreba, između Bosanskog Petrovca i Drvara nalazi se prijevoj Oštrej. Nekoliko desetaka metara istočno od ceste, na visini od 1040 metara nadmorske visine nalazio se kolodvor uskotračne pruge koji je s pružnom dionicom Prijedor – Drvar ukinut 1. lipnja 1975. Od kolodvora Oštrej s glavne se pruge odvajalo nekoliko šumskih pruga kojima se u kolodvor dovozila drvena građa.

Danas se na prijevoju, na suprotnoj strani ceste od nekadašnjeg kolodvora, u blizini tadašnje šumske pruge koja je vodila prema Javorovoj kosi i Osječnici nalazi takozvani Titov vlak. Naime, za vrijeme Drugoga svjetskog rata prugom na području Oštreja koristili su se partizani u nekoliko navrata, a u obližnjem se Bosanskom Petrovcu u drugoj polovini 1942. nalazio dio Vrhovnog štaba. Sačuvana kompozicija na Oštreju sastoji se od Mallet parne lokomotive Šipad 12, koju je minhenska tvornica Maffei proizvela 1904. pod tvorničkim brojem 2439, i nekoliko vagona. Iako je kompozicija natkrivena krovom i u relativno dobrom stanju, vozila su, nažalost, nekompletna. Na lokomotivi nedostaje niz dijelova, a s vagonске cisterne ukradena je cisterna! U izloženom poštanskom dvoosovinskom metalnom vagonu Dn 5202 u listopadu 1942. boravio je Tito.

Petnaestak kilometara južnije od Oštreja, u Drvaru nalazi se nekoliko željezničkih relikata. U parku podno Titove špilje nalaze se dva putnička vagona i ralica, no, nažalost, putnički su vagoni devastirani do neprepoznatljivosti. U istočnome dijelu Drvara nalazi se ruševna zgrada nekad velikog kolodvora, a nedaleko od nje, na sjevernoj obali rječice Unac parna lokomotiva Šipad 3. Ta Mallet parnjača, proizvedena u Maffei-u 1903. pod brojem 2315, najzapuštenije je vozilo koje sam vidio u Bosni i Hercegovini. Bez niza dijelova, potpuno uništena hrđom, stoji par metara od sačuvanog dvo-



Vlak na Mliništu



Lokomotiva Šipad 12, nazvana »Proleterka« na Oštreju

kolosiječnog željezničkog mosta na Uncu. Iznad Drvara nalazi se jedinstven infrastrukturni detalj na bosanskohercegovačkoj uskotračnoj mreži: Oštrica. Naime, na usponu konfiguracija terena nije dozvoljavala gradnju serpentine, pa je umjesto nje sagrađen malen kolodvor u koji je vlak ulazio sa zapada, promijenio smjer vožnje i izašao prema Oštreju opet na zapad. Time je savladana visinska razlika, a nije bilo potrebno izvesti serpentinu. Od Drvara moguće je djelomično neasfal-

tiranom cestom odvesti se u pravcu Glamoča, a od tamo na sjever do Mliništa, gdje se nalazi vlak s parnjačom UNRRA 25. Duga kompozicija vlaka nalazi se na uzvisini zapadno od ceste. Iako neusporedivo s parnom lokomotivom u Drvaru, i vlak u Mliništu u izuzetno je lošem stanju.

Lokomotivu tog vlaka, koja je prometovala na JŽ-u pod oznakom UNRRA 25, proizvela je američka tvornica Porter 1946. pod tvorničkim brojem 8071.

U KOLODVORU OBERWALD

PIŠE: Toma Bačić
FOTO: Toma Bačić



Pogled na kolodvor Oberwald iz smjera sjeveroistoka

Oberwald je selo u Obergomsu, na istočnome kraju švicarskoga kantona Valaisa, koje se nalazi na nadmorskoj visini od 1377 metara. Nalazi se na obroncima planina koje formiraju prijevoji Furka i Grimsel, a na istočnome kraju sela nalazi se seoce Gletsch, koje nije nastanjeno stalnim stanovnicima.

Pruga metarske širine kolosijeka Disentis-Mustér – Brig izvorno je pripadala tvrtki Furka Oberalp Bahn, no kad je ona 2003. fuzionirana s tvrtkom BVZ Zermatt-Bahn, nastala je nova tvrtka Matterhorn Gotthard Bahn.

Oberwald se nalazi 41 kilometar istočno od Briga i 56 kilometara zapadno od Di-

sentis-Mustéra. Kolodvor u Oberwaldu bio je i ostao važan iz niza razloga. Do 1982. u njemu je počinjala teška zupčanička dionica pruge preko prijevoja Furke, a danas ondje počinje 15,4 kilometra dug bazni tunel Furka. Otkad je bazni tunel otvoren, u Oberwaldu se nalazi zapadni terminal za ukrcaj automobila na vlakove koji prometuju do kolodvora Realp na istoku. Prijevoz automobila kroz Furku vrlo je popularan, a željezničkoj tvrtki Matterhorn Gotthard Bahn jedan od najvažnijih poslovnih segmenata. Portal baznog tunela nalazi se oko dva kilometra istočnije od kolodvora Oberwald, a između se na pruzi nalazi još jedan tunel – obilazni tunel Oberwald. Zanimljiva je činjenica da se u

jednokolosiječnome baznom tunelu Furka nalaze dva automatska kolodvora s dva kolosijeka na kojima se vlakovi mimoilaze da bi se povećao kapacitet tunela.

U Oberwald sam stigao iz smjera istoka, iz kolodvora Andermatt. Vlakovi tu relaciju dugu 27 kilometara prevaljuju za 32 minute. U vrijeme kada sam ga obišao u kolodvoru se izvodila modernizacija, pa neki sadržaji poput kafića nisu radili. Iako je na terminalu za ukrcaj automobila bila gužva, ostatak kolodvora bio je pust. Osim lokalnih vlakova koji kroz Oberwald prolaze svakoga sata u svakome smjeru kroz kolodvor prolazi i slavni turistički vlak »Glacier Express« koji povezuje St. Moritz sa Zermattom. Uz te vlakove sva-



Regionalni vlak u prolasku kroz kolodvor Oberwald

kih 30 minuta u oba smjera kroz bazni tunel Furka voze autovlakovi. Prijevoz automobila košta 27 franaka, no štedi 40 minuta dugu vožnju preko prijevoja. Također, s obzirom na to da je prijevoj Furka zimi zatvoren zbog snijega, u to doba godine vlak je jedini način za prelazak te relacije. Svakako vrijedi spomenuti i to da je od 2010. Oberwald i zapadni krajnji kolodvor muzejske pruge Dampfbahn Furka Bergstrecke (DFB). Naime, kad je 1982. otvoren bazni tunel Furka, ta zanimljiva i slikovita pruga preko prijevoja ukinuta je i prepuštena propadanju. Željeznički entuzijasti počeli su je obnavljati sredinom osamdesetih godina prošlog stoljeća, a pruga je potpuno obnovljena i osposobljena za muzejski promet 2010. Danas je DFB jedna od najpoznatijih muzejskih željeznica Europe po kojoj vozi niz savršeno obnovljenih parnjača. Pruga DFB otvorena je za promet isključivo ljeti, obično od četvrtka do nedjelje.



Pregrađeni panoramski vagon muzejske željeznice DFB u kolodvoru Oberwald

OSMO IZDANJE FOTOGRAFSKOG NATJEČAJA

ALINE BASTIN

PIŠE: Ivana Međugorac Imamović

FOTO: sve fotografije preuzete su sa službene stranice CER-a



Teretni vlak iz Brennera, Nikolay Kozarski, Austrija

Zajednica europskih željeznica i upravitelja infrastrukture (CER), čija je članica i HŽ Infrastruktura, pokrenula je osmo izdanje Fotografskog natječaja Aline Bastin.

Riječ je o fotografskome natječaju koji označava izvorno Europsko natjecanje željezničke fotografije te je dobio naziv po tragično preminuloj kolegici i prijateljici iz CER-a Alini Bastin. Aline je poginula na putu do posla u terorističkome napadu 22. ožujka 2016. na stanici podzemne željeznice Maelbeek u Bruxellesu. Aline je u CER-u radila kao komunikacijska menadžerica, voljela je putovati, a svoja je puto-

vanja fotografirala te je fotografije koje je snimala diljem svijeta objavljivala na društvenim mrežama. Nije imala ni 30 godina kada je izgubila život. Natječaj je pokrenut u znak sjećanja na nju.

Natjecanje se održava tijekom ove Europske godine vještina, a tema ovogodišnjeg natjecanja je predstavljanje vještina europskih željezničkih fotografa.

Cilj natječaja je poticanje kreativnosti i širenje održive i sigurne slike željeznica u Europi, prikazujući ih kao sastavni dio čišćeg, pametnijeg i povezanijeg prometnog sustava. Vlakovi povezuju mjesta, ali i ljude; kao takvi oduvijek su bili fascinantna i

inspirativna tema za umjetnike.

Dvanaest najboljih fotografija dobit će nagradu od po 200 eura i biti promovirano kroz CER-ove komunikacijske kanale. Natječaj je otvoren za sve fotografe, od amatera do profesionalaca, koji su stanovnici 27 država članica EU-a, Albanije, Bosne i Hercegovine, Gruzije, Makedonije, Moldavije, Crne Gore, Norveške, Srbije, Švicarske, Turske, Ujedinjenog Kraljevstva i Ukrajine. Mogu se poslati samo fotografije snimljene u tim zemljama.

Kako sudjelovati?

Do pet fotografija visoke razlučivosti (po



Na zavoju Rodik, Simon Rebula, Slovenija



Otkrivanje Europe noćnim vlakom, kolodvor Liege Guillemins, April Acosta, Belgija



Jednostavno najbolji način putovanja, Alp Grüm, Kristian Part, Švicarska

možnosti u vodoravnom formatu) treba poslati elektroničkim putem prije 1. listopada 2023. na mrežnu stranicu www.cer.be/contest. Na CER-ovim službenim stranicama također možete pronaći de-

taljna pravila natječaja. Za inspiraciju pobjedničke slike iz prethodnog izdanja natječaja, ali i prethodnih godina možete pogledati na stranici www.cer.be/aline-bastin-photo-contest.

U slučaju da imate bilo kakvih pitanja vezanih uz natječaj ili pravila sudjelovanja, upit možete poslati komunikacijskom službeniku iz CER-a Scottu Magalichu na e-adresu: scott.magalich@cer.be.

ŠVICARSKA ŽELJEZNICA PILATUS POČELA LJETNU SEZONU

PIŠE: Toma Bačić
FOTO: Toma Bačić

Švicarska brdska željeznica Pilatus je 5. lipnja, nakon duge zimske stanke, počela prometovati u ljetnoj sezoni. Pruga duga 4,62 kilometra vodi od kolodvora Alpnachstad do Pilatus Kulma, a riječ je o najstrmijoj zupčastoj željeznici na svijetu, s maksimalnim usponima od nevjerojatnih 48 %. Pruga je opremljena jedinstvenim zupčaničkim sustavom Locher, čiji zupci nisu s gornje strane zupčaste letve kako je to uobičajeno kod ostalih sustava, već su sa strane. Takvo je rješenje bolje za ekstremne uspone, no taj se sustav koristi jedino na Pilatusu. Visinska razlika između Alpnachstada i Pilatus Kulma iznosi 1635 metara. Kolosiječna širina pruge je 800 milimetara.

Uz Berninu, Jungfrau ili Gornergrat Bahn Pilatus Bahn spada među najvažnije brdske željeznice u Švicarskoj. Sve su vrlo popularne među turistima, no činjenica da Pilatus nije nikako dotiran pridonosi tomu da su prijevozne karte skupe. Cijena povratne karte od Alpnachstada do Pilatus Kulma iznosi 78 franaka.

Željeznica Pilatus otvorena je 1889., tri desetak godina nakon otvorenja prvih hotela na planini. Godine 1937. pruga je elektrificirana, a vlakovi nabavljeni za elektrificiranu prugu u upotrebi su bili do početka sezone prometovanja 2023. Izvrsno održavani stari vlakovi zamijenjeni su novima koje je proizveo Stadler. Od 10 starih vlakova dva su sačuvana za muzejske vožnje, a jedan je doniran velikome muzeju prometa u Luzernu. Željeznica Pilatus je u srpnju 2018. naručila devet jednodijelnih novih vlakova, od kojih je osam namijenjeno za prijevoz putnika, a jedan za prijevoz robe za hotele i restorane na vrhu Pilatusa. Vlakovi su bili isporučivani od lipnja 2021. do travnja 2023. Vrijednost kupnje novih vlakova i modernizacije kolodvora Alpnachstad iznosila je 55 milijuna franaka, a cjelokupan projekt financiran je vlastitim sredstvima tvrtke.



Dana 5. lipnja tvrtka Pilatus Bahn organizirala je vožnju novim vlakovima za uzvanike. U Zürich sam stigao noćnim vlakom

iz Zagreba, a nakon 15-minutnoga čekanja produžio sam InterRegionom do Luzerna. U Luzernu sam imao stanku od 17 mi-



Kolodvor Alpnachstad i novi jednodijelni električni vlakovi koje je proizveo Stadler



Pogled prema hotelu i željezničkome kolodvoru Pilatus Kulm, vrhu Eselu i jezeru Vierwaldstätterseeu

nuta, nakon koje sam do Alpnachstada stigao S-Bahn vlakom željeznice metarskoga kolosijeka Zentral Bahn. Savršen švicarski vozni red i točni vlakovi omogućili su mi da na odredištu budem točno minutu prije 11 sati, kad je počela prezentacija novih vlakova Pilatus. Nakon kratkog upoznavanja s tehnikom vlakova uzvanici su se ukrcali u dvodijelnu kompoziciju i zaputili se prema kolodvoru Pilatus Kulm na vrhu planine. Početni dio pruge vodi kroz šumu, no ubrzo trasa izbija na čistine i stjenoviti pejzaž. Na pružnoj trasi postoji nekoliko tunela. Nakon što je na vrhu završio službeni dio promocije vlakova, uputio sam se u šetnju do obližnjih vrhunaca. Esel, visok 2119 metara iznad mora, nalazi se odmah iznad kolodvora željeznice Pilatus, a nešto daljnji Tomlishorn visok je 2128 metara. S oba vrhunca kao i iz samoga kolodvora Pilatus Kulm pružaju se lijepi vidici na jezero Vierwaldstättersee, grad Luzern i vrhunce Bernskih Alpa.



Kolodvor Alpnachstad

TURSKA ZAVRŠAVA PRUGU VELIKE BRZINE

PIŠE: Ružica Stanić
FOTO: railway-technology.com



U srpnju je započela završna faza projekta izgradnje pruge za vlakove velike brzine između Turske i Bugarske, obilježena izgradnjom tunela od Halkalija do Ispartakula. Projekt Halkali Kapikule započet je 2019., a turska vlada opisala ga je kao prvi dio azijsko-europskog željezničkog koridora. Pružna dionica duga 229 km, koja je dio tog projekta, glavna je željeznička veza Turske i zapadne Europe, koja je spaja na Transeuropsku prometnu mrežu (TEN-T). Dionica Halkali – Ispartakule duga je devet kilometara, a najveći izazov na njoj jest izgradnja tunela dugog 6,2 km na dubini od 55 m, kroz jezero Küçükçekmece i budući Istanbulski kanal. Radovi na zadnjoj etapi vrijedni su oko 201 milijun eura. Na svečanosti polaganja kamena temeljca turski ministar prometa i infrastrukture Abdulkadir Uraloğlu izjavio je:

„Ova će željeznička pruga dodatno ojačati odnose između Turske i Europske unije te ojačati naše prijateljstvo. (...) Ovaj projekt predstavlja jednu od najvažnijih karika koje čine europsku vezu s dijelom željezničkog Novog puta svile koji prolazi kroz našu zemlju.“

Osim projekta Halkali Kapikule Turska ulaže u izgradnju pruge za vlakove velike brzine i na jugu zemlje, odnosno od Mersina i Gaziantepa.

USKOTRAČNI VLAKOVI NA VODIK

PIŠE: Ružica Stanić
ILUSTRACIJA: Stadler



Talijanski upravitelji infrastrukture Azienda Regionale Sarda Trasporti (ARST) i Ferrovie della Calabria (FdC) ugovorili su sa Stadlerom isporuku prvih uskotračnih vlakova na vodik na svijetu.

Vlakovi će biti konstruirani za kolosiječnu širinu od 950 mm. ARST je naručio deset takvih vlakova, koji će prometovati otokom Sardinijom. FdC je naručio 15 vlakova za pruge kojima upravlja u Kalabriji, regiji na vrhu »talijanske čizme«. Ugovori uključuju održavanje novih vlakova.

Vlakovi će biti dugi oko 50 m i sastojat će se od dvaju putničkih vagona izrađenih od lakog aluminija kojim se povećava energetska učinkovitost. Imat će 89 sjedećih mjesta te poseban prostor za kolica i bicikle.

„Stadler, ARST i FdC povezani su dugogodišnjim i inovativnim partnerstvom. Ponosni smo što zajedno radimo na unaprjeđenju dekarbonizacije željezničkog prometa u Italiji. Novi uskotračni vlakovi na vodik prvi su na svijetu i ukazuju na put održivom željezničkom prometu na uskotračnim prugama diljem svijeta. – izjavio je izvršni potpredsjednik marketinga i prodaje Stadlera Ansgar Brockmeyer.“

UMJETNA INTELIGENCIJA NA INNOTRANSU

PIŠE: Ružica Stanić
FOTO: innotrans.de



Najveći sajam željezničke tehnologije na svijetu InnoTrans sljedeće godine sadržavat će i dio posvećen umjetnoj inteligenciji *AI Mobility Lab*.

„Uključivanje *AI Mobility Laba* u segment javnog prijevoza izlagačima i posjetiteljima nudi pregled pojedinačnih tematskih područja, omogućujući im da se usredotoče na trenutačne izazove i mogućnosti umjetne inteligencije, kibernetičke sigurnosti, zaštite podataka i robotike. – rekla je direktorica InnoTransa Kerstin Schulz.“

Organizatori tvrde da uporaba umjetne inteligencije u prijevoznj industriji raste te da će kombiniranje prometne tehnologije i umjetne inteligencije (AI) doprinijeti učinkovitosti i održivosti prometnih usluga te bolje prilagoditi prometne usluge korisnicima.

InnoTrans se održava u Berlinu svake druge godine, a sastoji se od brojnih izložbi vezanih uz željezničku tehnologiju, željezničku infrastrukturu, javni prijevoz, interijere te izgradnju tunela.

Sljedeće izdanje InnoTransa održat će se od 24. do 27. rujna 2024.



Naguravanje novog mosta Drava
FOTO: HZI



Kolodvor Novo Drnje
FOTO: HŽI