

ŽELJEZNIČAR

BRŪJ 937 || PROSINAC 2023.

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.

Sretan Božić i nova 2024. godina



INTERVJU

Heroj iz Dugog Sela: »Ne daj Bože više ovakvog razloga za popularnost!«

6

AKTUALNOSTI

U tijeku radovi na obnovi željezničke pruge Zabok – Krapina

8

AKTUALNOSTI

Nesreća između Meje i Škrljeva sanirana u rekordnome roku

10



HŽ INFRASTRUKTURA



Izgrađena nova trasa pruge na ulazu u kolodvor Vukovar
FOTO: projektni tim HZ Infrastrukture

IZDVOJENO

INTERVJU

Heroj iz Dugog Sela: »Ne daj Bože više ovakvog razloga za

6

AKTUALNOSTI

U tijeku radovi na obnovi željezničke pruge Zabok – Krapina

8

AKTUALNOSTI

Nesreća između Meje i Škrljeva sanirana u rekordnome roku

10

EU FONDOVI

Završni radovi na modernizaciji pruge Vinkovci – Vukovar

12

HŽPP

U prometu pogranični vlakovi

22

HŽPP

Pregršt smijeha i radosti u božićnim vlakovima

24

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: Kolodvor Drivenik,

Davorin Jurković

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,

na kraju godine pod božićno drveće stigla nam je izvrsna vijest. Hrvatska je nakon dogovora Europskog parlamenta i Europskog vijeća o Transeuropskoj prometnoj mreži (TEN-T) pozicionirana na dva dodatna koridora: Baltičko more – Jadransko more i Zapadni Balkan – Istočni Mediteran. Dana 18. prosinca Parlament i Vijeće postigli su dogovor o Uredbi o TENT-u kako bi potaknuli provedbu najvažnijih projekata vezanih uz željezničku mrežu, ceste, kopnene plovne puteve i luke do 2030. Time se Hrvatsku u cijelosti integrira u prometni sustav Europske unije. Prema tome, Hrvatska se izborila da Uredbom budu obuhvaćene željeznička i cestovna infrastruktura do Splita kao i u Slavoniji, a luke Ploče i Split postat će luke Osnovne mreže, dok će se Rijeka nalaziti na trima koridorima. Uvršteno je, među ostalim, novih 450 km željezničkih pruga, čime se stvaraju preduvjeti za daljnja ulaganja i razvoj infrastrukture.

U blagdanskome broju »Željezničara« donosimo brojne vijesti sa željeznice na kojoj je u prosincu bilo vrlo dinamično. U nekim slučajevima voljeli bismo i da nije bilo tako jer je u dva navrata željeznica punila medijske stupce zbog izvanrednih događaja u kojima su se iskazali zaposlenici HŽ Infrastrukture. Prvi je heroj prometnik u Dugome Selu Marko Lončarević koji je skakanjem na kompoziciju vagona koji su iskliznuli iz tračnica, ali su se istodobno kretali uspio zakočiti vlak i spriječiti veću štetu u kolodvoru. Drugi su pak prometnici vlakova na riječkome području. Između kolodvora Meja i Škrljevo 11. prosinca teretni se vlak nije zaustavio u kolodvoru Meja te je naletio na pružno vozilo TMD HŽ Infrastrukture. Zahvaljujući prisebnosti prometnog osoblja ozlijeđenih, nasreću, nije bilo, no nastala je velika materijalna šteta, čija je sanacija završavala u trenutku zaključenja ovoga broja našega lista.

»Advent na željeznici« obilježen je i intenziviranjem radova na dionici od Zaboka do Krapine te brojnim drugim temama i zanimljivostima koje ćete, vjerujemo, popratiti sa zanimanjem.

Na kraju Uredništvo »Željezničara« u ovo blagdansko vrijeme želi vama i vašim najmilijima obilje mira i ljubavi te sretan Božić i novu 2024.!

glavni urednik lista "Željezničar"
Ivan Kartelo



GODINA VAŽNIH DOGAĐAJA

PIŠE: Ivan Kartelo
FOTO: arhiva HŽI-a

U 2023. svjedočili smo nizu događaja važnih za željeznicu. U nastavku smo po mjesecima izdvojili one najvažnije.

SIJEČANJ

HŽ Infrastruktura pokrenula je projekt obnove kolodvorske zgrade Zagreb Glavnog kolodvora koji se sastoji od triju faza, a u siječnju je pri kraju bila prva faza – izrada elaborata ocjene postojećeg stanja građevinske konstrukcije. Ti detaljni tekstualni i grafički podaci služe za daljnju izradu tehničke dokumentacije potrebne za konstrukcijsku i energetska obnovu zgrade. Prva faza financirana je bespovratnim novcem iz Fonda solidarnosti Europske unije (vrijednost ugovora za izradu elaborata je oko 57 tisuća eura).



VELJAČA

Zbog snježnoga nevremena Dalmacija i jug bili su odsječeni od ostatka Hrvatske. Zatvorene i zametene ceste i autoceste, ljudi po prihvatilištima, brojni su zapeli i u vozilima, no Hrvatska je ipak bila povezana jer je radila jedna prometna žila kućavica – željeznica.



OŽUJAK

Počeli su radovi na obnovi pruge između Zagreb Zapadnog i Zagreb Glavnog kolodvora, za što je iz Nacionalnog plana oporavka i otpornosti izdvojeno 29,2 milijuna eura. Radovi se izvode na kratkoj, ali vrlo frekventnoj dionici koja se nalazi na sjecištu koridora RH1 i RH2. Ta 3,4 km pruge najprometnija su dionica u državi kojom na dan prođe oko 180 putničkih i teretnih vlakova.



TRAVANJ

Sredinom travnja koordinatorica Europske komisije za Mediteranski koridor Iveta Radicova je u sklopu svojega posjeta Hrvatskoj zajedno s predstavnicima Ministarstva mora, prometa i infrastrukture (MMPI) posjetila gradilišni kamp EU-ova projekta rekonstrukcije postojećeg i izgradnje drugog kolosijeka na dionici Hrvatski Leskovac – Karlovac.



SVIBANJ

U svibnju smo obišli dva važna gradilišta projekata HŽ Infrastrukture sufinancirana EU-ovim sredstvima. Provjerili smo kako se izvode radovi na projektu u sklopu kojega se rekonstruira postojeći i gradi drugi kolosijek na dionici Križevci – Koprivnica – državna granica s Mađarskom.



LIPANJ

U lipnju obilježen je Međunarodni dan svjesnosti o opasnostima na željezničko-cestovnim prijelazima. Kao i svake godine obilježila ga je i HŽ Infrastruktura akcijom »Vlak je uvijek brži«. Akcija je provedena na željezničko-cestovnome prijelazu Krčeni put u Sesevskom Kraljevcu.

U istome mjesecu u »Željezničaru« objavili smo i veliki intervju s ministrom mora, prometa i infrastrukture Olegom Butkovićem, koji je najavio velike planove modernizacije naše željeznice.



SRPANJ

Sklopljen je I. aneks Kolektivnom ugovoru HŽ Infrastrukture kojim su poboljšana materijalna prava svih radnika.

Središnju i sjevernu Hrvatsku zadesilo je veliko olujno nevrijeme, što je uzrokovalo brojne probleme i u željezničkome prometu.

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



RUJAN

Otvorena je obnovljena zgrada željezničkoga kolodvora u Osijeku koja je zasjala u svom izvornom obliku, onakva kakva je bila prije više od 120 godina. Napredak radova na zgradi redovito smo pratili pa nas je posebno razveselila činjenica da su radovi nakon dvije i pol godine završeni te da je kolodvor otvoren na zadovoljstvo ta mošnjih željezničara i putnika.



STUDENI

U sklopu radova koji se izvode na projektu »Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka željezničke pruge na dionici Križevci – Koprivnica – državna granica« novi željeznički most Drava naguran je nadomak druge obale rijeke Drave.

Pri samome su kraju radovi na projektu »Nadogradnja i elektrifikacija postojeće željezničke pruge od značaja za međunarodni promet M601 Vinkovci – Vukovar«, i to na cijeloj pružnoj trasi.



KOLOVOZ

Počeli su najzahtjevniji radovi na obnovi pružne dionice između Zagreb Zapadnog i Zagreb Glavnoga kolodvora. Na pruzi je bilo i impozantan stroj, odnosno postrojenje AHM-800 tvrtke Swietelsky koje služi za iskop i ugradnju zaštitnoga tampon-skog sloja.

Nakon oluje u srpnju, u kolovozu su poplave poharale sjever Hrvatske i pritom nanijele znatnu štetu i željeznici, osobito u kolodvoru Botovo.



LISTOPAD

Potpredsjednik Vlade i ministar mora, prometa i infrastrukture Oleg Butković 25. listopada 2023. posjetio je trenutno najveće željezničko gradilište u zemlji, projekt HŽ Infrastrukture »Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka željezničke pruge na dionici Križevci – Koprivnica – državna granica«. Pritom je najavio i dodatna ulaganja u željezničku infrastrukturu diljem zemlje koja bi se realizirala uz pomoć kredita Europske investicijske banke u iznosu od 900 milijuna eura.



PROSINAC

Na pruzi Rijeka – Zagreb, između kolodvora Meja i Škrljevo 11. prosinca teretni vlak, u čijemu je sastavu bilo 19 vagona kukuruza, nije se zaustavio u kolodvoru Meja te je naletio na pružno vozilo TMD HŽ Infrastrukture. Zahvaljujući prisebnosti prometnog osoblja ozlijeđenih, nesreću, nije bilo, no nastala je velika materijalna šteta, čija je sanacija krenula po završetku očevida. Danonoćno se radilo na raščišćavanju posljedica nesreće.



HEROJ IZ DUGOG SELA: »NE DAJ BOŽE VIŠE OVAKVOG RAZLOGA ZA POPULARNOST!«

PIŠE: Ivan Kartelo
FOTO: Ivan Kartelo

Kad smo sredinom prosinca posjetili kolodvor Dugo Selo, već su prošla više od dva tjedna od izvanrednog događaja u kolodvoru u kojemu se iskazao glavni lik ove naše priče, prometnik vlakova Marko Lončarević. I na kišoviti blagdan sv. Lucije željezničari su odradili svoj uobičajeni posao, a među njima i kolega Lončarević, koji nam je u razgovoru za »Željezničar« otkrio sve o nemilome događaju koji ga je promovirao u heroja i u kojemu je zaradio status medijske zvijezde. Naravno, razgovarali smo i o drugim temama vezanim uz posao i željeznicu.

Na samome početku zamolili smo ga baš kao u kvizu, na primjer, u popularnoj »Potjeri«, da se ukratko predstavi.

Trideset i pet mi je godina, a na željeznici sam od 2008., kada sam se zaposlio na manevri na Ranžirnome kolodvoru, gdje sam proveo devet godina. Kratko sam bio na Glavnome, a nakon toga vježbao sam i polagao za prometnika u Savskome Marofu kod izvrsnog prometnika Gorana Topića koji mi je bio mentor. I onda od 2017. sam tu, u Dugome Selu, na mjestu prometnika vlakova.

Kolodvor Dugo Selo jedan je od najprometnijih u Hrvatskoj.

U smjeni rade dva prometnika, skretničar, a sad imamo i vježbenicu. U 24 sata kroz kolodvor prođe 230 vlakova, što teretnih što putničkih. Tu se pruga odvaja za Koprivnicu, Prečec, Sesevski Kraljevac pa prema Zagrebu. Ogroman je broj putnika. Posla je preko glave, svakog je dana puno križanja, jako složen kolodvor. – rekao nam je vrlo elokventni kolega koji se u razgovoru prisjetio događaja s kraja studenog u kojemu se istaknuo i spriječio veliku materijalnu štetu.

Kolega i ja smo radili. Dočekivao sam vlak. Pazili smo vani radi putnika. Teretni



Marko Lončarević u prometnom uredu

je vlak stizao iz Koprivnice i imao je prolaz po drugome kolosijeku. I u tome trenutku, kako je bio mrak, primijetio sam iskre na zadnjemu vagonu. Prvo sam pomislio da je vagon zakočen, ali kad sam prišao bliže, imao sam što vidjeti. Zadnja osovina vagona bila je iskočila iz tračnica. Odmah

sam mahao lampom i fućkao da se zaustavi vlak, ali bilo je kasno jer je već prošao izlazni signal. U tome trenutku razmišljao sam što napraviti i u sekundi sam odlučio. Zatrčao sam se na peron i skočio na predzadnji vagon i ispuštao zrak iz kočnica te tako zaustavio 24 vagona.



Hrabrog prometnika primila je Uprava HŽ Infrastrukture te je financijski nagrađen za herojski čin

Da nije tako reagirao, moguće je da bi došlo do ogromne štete:

Možda bi vlak iskočio iz tračnica i srušio portal kontaktne mreže ili bi otišao prema skretnicama i sve to potrgao. I to bi onda bilo to za Dugo Selo na neko vrijeme. Bili bi dugoročno uskraćeni za tri kolosijeka.

Na kraju je sve ispalo super, a nakon toga herojskog čina Lončarević je postao i medijska zvijezda. Televizije, tiskovine, portali... Svi su tražili razgovor s junakom iz Dugog Sela. I moramo priznati da se pred kamerama i u javnim istupima hrabri prometnik iskazao te na najbolji mogući način prezentirao HŽ Infrastrukturu.

Ha, ha... Ma puno pričam i znaju svi da me teško ugasiti. Nisam ništa od toga očekivao. Bio sam kod kuće i spavao nakon smjene kad je počeo zvoniti telefon. Na kraju sam to sve odradio iako nisam ništa od toga želio. Ne daj Bože više da bude

ovakvog povoda za medijski *hajp*. Bolje da se ništa ne dogodi, nego da se povlačim po medijima.

Međutim, popularnost je tu i primjećuje ju svaki dan:

Pa primjećuju me ljudi, pogotovo djeca koja mi znaju tu, u kolodvoru dobaciti: »Evo heroja!«. »Ma kakav heroj«, mislim si ja.

A vjerojatno ga prepoznaju po bradi koja je, izgleda, njegov zaštitni znak:

Da, sada je vrijeme da se obrijem, ha, ha...

Pitali smo ga i kako se s popularnošću nose njegove kolege, na što ih je on sam pohvalio:

Ma, super smo ekipa, atmosfera na poslu je odlična. Tu su prometnik Hrvoje Drozd, skretničar Antun Barunović, jedna



Zdenko Pukec

od boljih vježbenica Marija Jokić i šef kolodvora Zdenko Pukec.

Marko nam je otkrio još ponešto iz svojega privatnog života:

Oženjen sam, živim u Kutini i otac sam dvoje 12-godišnjih blizanaca (djevojčice i dječaka). Od hobija najviše volim igrati videoigrice, pogledati neki film ili seriju i to je uglavnom to. Djeca su već dosta velika tako da je, što se toga tiče, manje posla.

Na samome kraju poželio je svim kolegicama i kolegama sretan Božić, koji će on provesti radno u kolodvoru. No, kako kaže, bit će to i prilika da od nagrade koju je dobio od HŽ Infrastrukture počasti kolege i malo se proveseli. Naravno, onoliko koliko to bude moguće jer posao je ipak na prvome mjestu, zaključio je taj zanimljivi i nadasve britki te blagoglagoljivi kolega.



Lončarević u kolodvoru Dugo Selo



Marko Lončarević i vježbenica Marija Jokić



S kolegama Hrvojem i Antunom

U TIJEKU RADOVI NA OBNOVI ŽELJEZNIČKE PRUGE ZABOK – KRAPINA

PIŠE: Željka Miša
FOTO: Željka Miša

U tijeku su intenzivni radovi na obnovi željezničke pruge na dionici Zabok – Krapina dugoj 16 kilometara. Radovi vrijedni 13,5 milijuna eura (+ PDV), koji se financiraju iz državnoga proračuna Republike Hrvatske, obuhvaćaju kompletnu zamjenu dotrajalih tračnica i pragova, ugradnju novih pružnih oznaka i prateće radove na elektroinstalacijama, a na 22 željezničko-cestovna prijelaza bit će zamijenjena nova kolnička konstrukcija preko pruge (popođenje).

Postrojenje za izmjenu gornjega pružnog ustroja u dva je tjedna zamijenilo stare pragove i tračnice novima duž cijele dionice. Tim su povodom predsjednik Uprave HŽ Infrastrukture Ivan Kršić, gradonačelnik grada Krapine Zoran Gregurović i predstavnik izvođača tvrtke Swietelsky Zvonko Dundović uz pratnju medija obišli radove u mjestu Štruceljcu. Trenutačno putnike tom dionicom prevoze zamjenski autobusi, a po završetku radova ponovno će voziti 27 putničkih vlakova na dan.

Brzina će iznositi 80 km/h, što je dvostru-



Postrojenje za izmjenu kolosiječne rešetke

ko više nego prije kada je iznosila 40 km/h, pa će i putovanje biti dvostruko kraće, odnosno brzi vlak između Zaboka i Krapine vozit će oko 15 minuta odnosno 20 minuta uz zaustavljanja. – istaknuo je Ivan Kršić. Dodao je da je ta lokalna pruga jednako važna kao međunarodni koridori jer povezuje stanovnike Zagorja s glavnim

gradom.

Rok za završetak svih radova jest svibanj sljedeće godine kada bi željeznički promet ponovno trebao biti uspostavljen. Zoran Gregurović prilikom obilaska izjavio je:

Ovo je stvarno lijep poklon za Dan grada



Ivan Kršić



Zoran Gregurović



Zvonko Dundović



Novi pragovi i tračnice

koji smo nedavno proslavili. Prijevoz autobusima predstavlja problem za lokalno stanovništvo koje gravitira prema Zagrebu, ali i za brojne učenike koji su vlakom stizali u školu u Krapinu. Očekuje se da bi pruga na proljeće trebala biti u funkciji. Ovo je velika stvar za sve građane.

HŽ Infrastruktura je u srpnju 2023. s tvrtkom Swietelsky sklopila ugovor za izvođenje radova. Pripremni radovi započeli su u listopadu, a postrojenje za zamjenu pragova i tračnica započelo je s radom početkom prosinca.

Postavljamo nove pragove, tračnice i tucanik. Ovaj stroj koji mijenja kolosiječnu rešetku (u isto vrijeme miče stari i postavlja novi materijal) obradi 300 metara pruge na sat, što je relativno brzo. Ovo je najkompliciraniji i najskuplji dio posla, nakon kojeg slijedi zamjena kamena tucanika. Sam stroj dugačak je 700 metara i radi bez zaustavljanja. – opisao je Zvonko Dundović proces rada na izmjeni pruge.

U posljednjih 10 godina u Krapinsko-zagorskoj županiji je u željezničku infrastrukturu uloženo 38 milijuna eura, od čega su

24 milijuna eura iz EU-ovih fondova (dotatih 85 milijuna eura uloženo je u modernizaciju i elektrifikaciju pruge Zaprešić – Zabok koja dijelom prolazi kroz Krapinsko-zagorsku županiju, a dijelom kroz

Zagrebačku županiju).

U idućih pet godina HŽ Infrastruktura u Krapinsko-zagorsku županiju planira uložiti još 25 milijuna eura.



Obilazak radova

NESREĆA IZMEĐU MEJE I ŠKRLJEVA SANIRANA U REKORDNOME ROKU

PIŠE: Ivan Kartelo
FOTO: HŽI, Stipo Barišić

Na pruzi Rijeka – Zagreb, između kolodvora Meja i Škrljevo 11. prosinca teretni vlak, u čijemu je sastavu bilo 19 vagona kukuruza, nije se zaustavio u kolodvoru Meja te je naletio na pružno vozilo TMD HŽ Infrastrukture. Zahvaljujući prisebnosti prometnog osoblja ozlijeđenih, nasreću, nije bilo, no nastala je velika materijalna šteta, čija je sanacija krenula po završetku očevida. Danonoćno se radilo na raščišćavanju posljedica nesreće.

Unatoč tomu što su prvih dana vladali loši vremenski uvjeti, radovi su se izvodili prema planu. Zadnji vagon teretnoga vlaka podignut je na oštećeni kolosijek i prebačen u kolodvor Meja. Ispod toga jedinog vagona koji je bio u voznome stanju rekonstruirana je pruga kako bi on mogao biti odvučen. Tako je otvoren put za rezanje i odvoz preostalih uništenih vagona. Iz Slovenije je stigao i pomoćni vlak koji je do mjesta nesreće stigao iz smjera Rijeke te pomogao u izvlačenju pružnog vozila i dviju lokomotiva teretnoga vlaka koje su odvučene u Škrljevo. Nakon toga pristupilo se rezanju preostalih vagona i s prednje strane.

Uklonjeni ostaci uništenoga vlaka tovarili su se na poseban vlak, a drugi dio odvezen je kamionima na privremeni deponij. Trebalo je također dopremiti pragove i tračnice za sanaciju oštećenoga kolosijeka te popraviti oštećenu kontaktnu mrežu. Paralelno je uklanjano (usisavano) i 1100 tona rasutoga kukuruza.

Putnički prijevoz nastavljen je zamjenskim autobusima koji su vozili na relacijama Plase – Rijeka te Vrbovsko – Rijeka u oba smjera, dok su teretni vlakovi iz luke Rijeke i prema njoj bili preusmjeravani na zaobilazni smjer preko Slovenije, odnosno kolodvora Ilirska Bistrica.

Tijekom sanacije na terenu su svakodnev-



no bili glavni operativci Područne jedinice Zapad vođitelji Stipo Barišić, Robert Trošelj i Nenad Novkovski. Za potrebe ovog teksta razgovarali smo s Barišićem koji je ponajprije pohvalio prometno osoblje koje je tijekom same nesreće pravodobno reagiralo te je najzaslužnije za to što je sve

prošlo samo s materijalnom štetom:

„Pohvalio bih ponajprije kolege prometnike vlakova Nikolinu Sabljak, Davora i Josipa Brozovića te Dražena Cindrića koji su pravodobno obavijestili vozača TMD-a da na njega nailazi teretni vlak, nakon če-



Ivan Kršić na mjestu nesreće



S lijeva na desno: Nenad Novkovski, Robert Trošelj i Stipo Barišić



ga je vozač iskočio iz TMD-a i spasio si život. Velik doprinos prilikom sanacije mjesta izvanrednog događaja dali su kolege Trošelj i Novkovski koji su nakon nesreće svakodnevno koordinirali akcijom saniranja nesreće, svaki iz svojega djelokruga nadležnosti (građevinski i elektrotehnički poslovi).

Nakon nesreće trebalo je brzo reagirati i pristupiti sanaciji pruge jer je šteta bila ogromna, a sanacija zahtjevna.

Bila je to zapravo utrka s vremenom. Angažirane su privatne tvrtke kako bismo prugu zbog njezine važnosti što prije os-

posobili za promet. Na kraju smo i uspjeli u tome u rekordnome roku. Treba istaknuti kako se radilo u izrazito teškim uvjetima. TMD i lokomotiva visjeli su na visokome usjeku, teško pristupačnome terenu, a olupina vlaka nalazila se u usjeku pa je za potrebe otklanjanja posljedica nesreće probijena pristupna prometnica te uređeno privremeno odlagalište za teret i izrezane vagonne. Osim toga angažirani su svi resursi kako bi materijal potreban za obnovu pruge i kontaktne mreže što prije bio dopremljen na teren. Bilo je još puno situacija koje smo operativno odrađivali na terenu. Ne ponovilo se!

Istodobno sa sanacijom na terenu su se pojavili mnogobrojni građani koji su došli skupljati rasuti kukuruz.

O tome koliko je to otežavalo situaciju Barišić je rekao:

Ljudi su počeli stizati traktorima, kombijima i kamionima te počeli grabiti kukuruz. To nam je dodatno stvaralo probleme, no uz pomoć zaštitara i policije uspjeli smo ih odvratiti.

Sa zaključenjem ovoga broja našega lista sanacija je bila pred završetkom i očekivalo se puštanje pruge u promet.

ZAVRŠNI RADOVI NA MODERNIZACIJI PRUGE VINKOVCI – VUKOVAR

PIŠE: Željka Mirčić
FOTO: projektni tim HŽ Infrastrukture



Europska unija
Zajedno do fondova EU

Na cijeloj pružnoj trasi radovi na projektu »Nadogradnja i elektrifikacija postojeće željezničke pruge od značaja za međunarodni promet M601 Vinkovci – Vukovar« pri samom su kraju. Pruga bi nakon provedbe svih potrebnih procedura i u skladu sa svim projektiranim parametrima, uključujući maksimalnu brzinu do 120 km/h, trebala biti puštena u promet u prvj polovini sljedeće godine.

Krajem studenoga voditelj projekta Marko Žganec, članovi Uprave HŽ Infrastrukture Marijan Čužić i Subhi Tawfiq te predstavnici izvođača radova i nadzora obišli su s predstavnicima medija završne radove na gradilištu u kolodvoru Vukovar-Borovo naselje. Preostali su završni radovi poput uređenja pristupnih puteva te kolodvora i stajališta kao i kompletnoga pružnog pojasa. Jedan od koraka koji prethodi završetku projekta je i puštanje kontaktne mreže pod napon od 25 kV, 50 Hz.

Projekt obuhvaća rekonstrukciju i obnovu jednokolosiječne željezničke pruge dužine 18,7 km, rekonstrukciju kolodvora i stajališta, obnovu mosta te osiguranje/uređenje željezničko-cestovnih prijelaza. U sklopu elektroenergetskoga infrastrukturnog podsustava projekt obuhvaća, među ostalim, izgradnju kontaktne mreže, a u sklopu prometno-upravljačkog i signalno-sigurnosnog podsustava ugradnju modernih signalno-sigurnosnih i telekomunikacijskih uređaja.

Završeni su radovi na zgradama za smještaj elektroničkih signalno-sigurnosnih uređaja u Đergaju i Vukovaru. Također su završeni radovi na izgradnji i regulaciji kontaktne mreže te je proveden interni tehnički pregled postrojenja za sekcioniranje kontaktne mreže Vinkovci. U tijeku su i ispitivanja kontaktne mreže, uključujući dovršetak radova na uzemljenju u cijelome pružnom pojasu, te je održan interni tehnički pregled kontaktne mreže. Slijedi tehnički pregled radova izvedenih na svodnoj



Obilazak kolodvora Vukovar-Borovo naselje s predstavnicima medija

cesti u Bršadinu te na elektrovučnome postrojenju u Jankovcima jer su to etape radova koje imaju zasebnu uporabnu dozvolu.

U sklopu prometno-upravljačkog i signalno-sigurnosnog podsustava u tijeku je ispitivanje opreme s obzirom na to da su ugrađeni vanjski i unutarnji elementi uređaja u kolodvorima i na otvorenoj pruzi. Ugrađeni su i novi uređaji za osiguranje željezničko-cestovnih prijelaza. Proveden je i

dio školovanja radnika HŽ Infrastrukture vezan uz korištenje i održavanje novougrađene opreme.

Izgrađen je potporni zid u Vukovaru, u zoni izvlačnoga kolosijeka kolodvora Vukovar te su pri kraju i radovi na samome izvlačnom kolosijeku, čime će polaganje svih kolosijeka i ugradnja skretnica na pruzi biti u cijelosti dovršeni.

Prilikom obilaska kolodvora Vukovar-Borovo naselje s predstavnicima medija član



Završni radovi na kontaktnoj mreži u kolodvoru Vukovar-Borovo naselje

Uprave HŽ Infrastrukture Marijan Čužić izrazio je zadovoljstvo time što su radovi na elektrifikaciji i modernizaciji pruge Vinkovci – Vukovar pri samome kraju.



Potporni zid i izvlačni kolosijek u kolodvoru Vukovar

Završetkom ovoga projekta omogućena je bolja povezanost željezničkoga teretnog prijevoza s lukom Vukovar. Omogućit će se povećanje opsega teretnog prijevoza i prekrcaja robe u luci te bolja povezanost stanovnika Vukovarsko-srijemske županije s glavnim prometnim koridorima. Stanovnicima Vukovara, Vinkovaca, okolnih općina i naselja omogućit će se brže, udobnije i sigurnije putovanje vlakom te će biti kvalitetnije povezani s drugim županijama. Ovo je jedan od ukupno 27 velikih projekata koje HŽ Infrastruktura trenutno provodi, a koji se sufinanciraju iz fondova EU-a. Plan nam je u sljedećih deset godina u željezničku infrastrukturu uložiti više od šest milijardi eura. – rekao je medijima član Uprave Čužić.

Marko Žganec pojasnio je predstavnicima medija probleme s kojima se kao voditelj projekta susretao od samoga početka radova:

Kao što je vidljivo i u kolodvoru Vukovar-Borovo naselje, a tako i na cijeloj trasi, radovi doista jesu pri samome kraju. Svaki projekt ovakvog opsega dodatno usporava rješavanje uobičajenih problema. Radovi na projektu od samog su početka bili izazovni jer se početak radova poklopio s pojavom pandemije, što je dovelo do manjka radne snage i poremećaja na tržištu materijala. Uz velike fluktuacije u cijeni materijala određeni materijali neko vrijeme nisu ni bili dobavljivi na tržištu, a situacija se nastavila i nakon početka rata u Ukrajini. Osim toga tijekom izvođenja ra-

dova naišli smo na velik broj nepredviđenih okolnosti, što je zahtijevalo izmjenu projektne dokumentacije i dozvola, ali unatoč svemu projekt se privodi kraju.

Svoje zadovoljstvo skorim završetkom radova te tehničkim karakteristikama pruge koja će omogućiti ekonomski i energetske isplativiji te ekološki održiviji prijevoz u istočnoj Slavoniji izrazili su i predstavnici izvođača radova Tomislav Hannich te glavni nadzorni inženjer Lachezar Ignatov. Izrazili su zadovoljstvo i time što su ugrađeni moderni željezničko-cestovni prijelazi, izgrađeni novi pješački pothodnici, što je olakšan pristup osobama smanjene pokretljivosti, što su izgrađena parkirališta za osobna vozila i bicikle, što je ugrađena zaštita od buke kako bi se zaštitila naselja uz prugu i drugim pogodnostima koje doprinose važnosti projekta za lokal-

nu zajednicu.

S projektom modernizacije i elektrifikacije pruge, vremenskim tijekom projekta, tehničkim karakteristikama i svim pojedinostima projekta, načinima financiranja tako velikog projekta predstavnici HŽ Infrastrukture upoznali su građane Vinkovaca tijekom Infodana koji je u popodnevnim satima održan uz prigodan program u samome kolodvoru Vinkovci.

Vrijednost projekta »Nadogradnja i elektrifikacija postojeće željezničke pruge od značaja za međunarodni promet M601 Vinkovci – Vukovar« iznosi 72,02 milijuna eura, od čega je 85 posto bespovratnih sredstava sufinancirano iz fondova Europske unije, odnosno iz Kohezijskog fonda – Operativni program Konkurentnost i kohezija 2014. – 2020. Preostalih 15 posto financira se iz državnog proračuna.



Novi most Bobotski kanal te zidovi za zaštitu od buke



Infodan u kolodvoru Vinkovci

TREĆA ETAPA OBNOVE DIONICE GENERALSKI STOL – OŠTARIJE

PIŠE: Avenka Butković

FOTO: Ivana Ulovec, Avenka Butković



Strojno reguliranje kolosijeka

Obnova dionice **Generalski Stol – Oštarije na željezničkoj pruzi Zagreb Glavni kolodvor – Rijeka** izvodi se u tri etape.

Prva etapa, koja je počela 2019., odnosi se na dionicu Kukača – Oštarije dugu pet kilometara i ona je u cijelosti završena. Druga etapa, koja je započela u listopadu 2020., odnosi se na dionicu Gornje Dubrave – Kukača dugu šest kilometara. Na gornjemu pružnom ustroju radovi su završeni, a potrebno je još izvesti dio radova na donjemu pružnom ustroju. Treća eta-

pa, koja je započela u proljeće 2023., odnosi se na dionicu Generalski Stol – Gornje Dubrave dugu 10,5 kilometara.

Manji radovi izvode se pod dnevnim zatvorima pruge, a zamjena kolosiječne rešetke pod višesatnim vikend-zatvorima pruge. Voditelj projekta obnove jest Robert Trošelj, voditelj Područne radne jedinice za održavanje građevinskog infrastrukturnog podsustava Zapad, a članovi tima su inženjeri građevinske i elektrotehničke struke te inženjerka geodezije iz Nadzornih središta Rijeka i Ogulin. Struč-

ni nadzor nad građenjem povjeren je inženjerima Sektora za održavanje Zagreb. Izvođač radova jest tvrtka Pružne građevine, koja primjenjuje istovjetnu tehnologiju na svim dionicama.

Na gornjemu pružnom ustroju radovi započinju strojnim rešetanjem zastorne prizme i dopunom kamenom tucanikom. Za zamjenu kolosiječne rešetke koriste se portalni kranovi. Potom se ugrađuju novi drveni pragovi, nove tračnice 60 E1 i novi elastični pričvrtni pribor s podložnim pločama nagiba 1 : 40.



Podbijačica u radu

Na donjemu pružnom ustroju planirana je ugradnja armiranobetonskih kanalica za odvodnju s izradom uljernih i izljevnih glava. Na pojedinim mjestima uređuju se i nadograđuju postojeće bankine te grade nadozidi. Drveno popođenje na postojećim željezničko-cestovnim prijelazima zamjenjuju se sintetičkim popođenjem na kolosiječnome području te asfaltom na cestovnome području.

Elektrotehnički radovi obuhvaćaju usklađivanje kontaktne mreže te signalno-sigurnosne i telekomunikacijske uređaje. Trenutačno su aktivnosti usmjerene na montažu elastičnoga pričvrstnog pribora na nove drvene pragove te na nabavu preostalog potrebnog materijala. Nastavak radova tijekom neprekidnih zatvora pruge vikendom očekuje se u rano proljeće.

Zamjenica voditelja projekta Ivana Ulovec ispričala nam je da je na pruzi Zagreb Glavni kolodvor – Rijeka posebno otežana organizacija većih radova za koje su potreb-

ni neprekidni zatvori pruge od petka do nedjelje. Od proljeća do jeseni, odnosno u periodu godine koji bi trebao biti najaktivniji i najproduktivniji za građevinske radove, prometuju agencijski turistički vlakovi te zato iz prometno-tehnoloških razloga nije moguće organizirati višesatne zatvore pruge. Intenzitet radova oscilira, a radovi na zamjeni kolosiječne rešetke portalnim kranovima izvode u proljeće i u kasnu jesen.

Tijekom posljednjega permanentnog zatvora pruge od 10. do 12. prosinca 2023. na gradilištu na pružnoj dionici Generalski Stol – Gornje Dubrave radilo je šezdesetak radnika raznih profila koji su došli na ispomoć s drugih gradilišta, na primjer pružni radnici, rukovatelji pružnom mehanizacijom i opremom, poslovođe raznih profila i inženjeri. Na gradilištu je bio i veći broj strojeva i mehanizacije svih vrsta. Od početka radova do prosinca 2023. na dionici Generalski Stol – Gornje Dubrave zamijenjena su ukupno 2,3 kilometra kolo-

siječne rešetke. – rekla je Ulovec pri redovitome obilasku radova na gradilištu u Donjim Dubravama.



Zamjena kolosiječne rešetke portalnim kranovima

VAŽAN KOLODVOR U GORSKOME KOTARU

PIŠE: Toma Bačić
FOTO: Toma Bačić



Kolodvor Moravice

Jedno jutro sredinom prosinca proveo sam u kolodvoru Moravice, koji se nalazi u istoimenome mjestu u Primorsko-goranskoj županiji. Moravice se nalaze južno od stare ceste Zagreb – Rijeka, na visini od 442 metra iznad mora. U kolodvoru sam se zadržao u razgovoru sa šefom kolodvora Ivicom Turkovićem.

U kolodvoru sam bio u tjednu u kojemu su se raščičavale posljedice sudara i iskliznuća teretnog vlaka između Meje i Škrljeva, zbog čega na riječkoj pruzi uopće nije bilo teretnog prijevoza. Zato je i kolodvor Moravice bio tih i gotovo bez rada. Vrijeme u dolini u kojoj je kolodvor smješten bilo je znatno ljepše nego u Zagrebu – sunčano, no istodobno dosta hladno.

Moravice se nalaze u kilometarskome položaju 563+200, 139 kilometara od zagrebačkoga Glavnoga kolodvora i 90 kilometara od Rijeke. Od susjednoga kolodvora Vrbovsko udaljen je 8,8 km, a od Brod Moravica 7,2 km. Na trećemu i četvrtomu kolosijeku dopuštene su duljine vlakova od 830 metara. Riječka pruga u Moravicama poprima karakteristike brdske pruge – do Moravica iz smjera Zagreba najveći usponi iznose do osam promila, a od Moravica prema Delnicama i Driveniku do 18 promila.

Tom prilikom Turković mi je rekao:

U Moravicama ima puno posla. Ovdje teretni operateri razdvajaju vlakove jer iz

Mađarske ili iz Zagreba do Moravica voze vlakove od 2000 tona. Odavde prema Rijeci te vlakove voze u dva dijela. Ovaj nesretni vlak koji je iskočio imao je u sastavu dvije lokomotive i 1500 tona.

Jedan Vectron vuče 1100 tona prema Rijeci, a HŽ Cargove 1141 vuku 650 tona. Svakoga jutra u otpremi imamo desetak vlakova. U smjeni rade skretničar, manevrist i dva prometnika, od kojih je jedan na postavnici. Manevarskih lokomotiva u Moravicama nema od promjene sustava vuče 2012. pa se manevarski rad obavlja voznim lokomotivama. Najviše tereta prevozi se prema Rijeci Brajdici, zatim prema Šoćima na bakarskoj pruzi i prema Bakru.

Na pitanje koliko u kolodvoru Moravice



S lijeva na desno: Mihajlo Milanović, Milana Ivanišević i Ivica Turković

ima putnika, Ivica Turković rekao je da đaka ima ujutro, no problem je manjkav voznik red.

Sada se pripremamo za snjegoborbu. U čišćenju snijega pomažu nadzorna središta Pružnih građevina. Dvije Rolbe su na Brajdici, a četiri u Ogulinu. – dodao je.

Na željeznicu sam došao 1985. Prvo radno mjesto imao sam u kolodvoru Fužine, gdje sam se i autorizirao kao prometnik. Nakon vojnog roka tri sam godine bio u Škrljevu kao prometnik, nakon čega sam 1988. došao u Moravice. Od 1991. do 1995. bio sam u Domovinske ratu, a vratio sam se raditi u Ogulinski Hreljin. U to sam vrijeme pohađao i višu školu, a 1999. vratio sam se u Moravice, gdje sam 2001. postao šef kolodvora. – opisao je Turković svoju karijeru.

Nakon nešto više od sat vremena otišao

sam iz ureda šefa kolodvora. Na moravačkim kolosijecima bilo je vlakova, ali ni-

šta se nije micalo – svi su čekali da se pruga prema Rijeci otvori i da promet krene.



PANEL O ZELENOJ ŽELJEZNICI NA KONFERENCIJI »NOVOG LISTA« - KVARNER 2030.

PIŠE: Željka Miša
FOTO: Novi list



Sudionici panel-rasprave

Godišnja konferencija »Novog lista« pod nazivom Kvarner 2030. održana je 29. studenoga 2023. u Opatiji. Na njoj su se okupili ključni dionici projekata koji bi u narednim godinama kvarnersku regiju te Rijeku kao njezino središte trebali pretvoriti u moderno europsko središte.

O brojnim infrastrukturnim projektima te ulaganjima u znanost i nove tehnologije, ali i u održivi turizam visoke kvalitete sudionici konferencije raspravljali su na tri panela. Na jednome od njih sudjelovao je i predsjednik Uprave HŽ Infrastruktura Ivan Kršić.

Konferenciju su otvorili potpredsjednik Vlade i ministar mora, prometa i infrastrukture Oleg Butković te ministar gospodarstva i održivog razvoja Davor Filipović,

koji su pohvalili i naveli važnost pokrenutih i budućih infrastrukturnih projekata u Rijeci koja su takoreći vrata Europe.

U panel-raspravi na temu Europskoga zelenog plana Ivan Kršić istaknuo je kako će projekti rekonstrukcije i izgradnje željezničke mreže sami po sebi pridonijeti zaštiti okoliša i smanjenju onečišćenja iz prometa:

Ulaganja u željeznicu nisu samo najave jer trenutno imamo 27 velikih projekata u raznim fazama realizacije vrijednih milijardu i pol eura. Do kraja ovog desetljeća, u narednih desetak godina uz sufinanciranje iz EU-a planiramo uložiti još šest milijardi eura u naša dva glavna prometna pravca, u onaj od granice sa Slovenijom do granice sa Srbijom te u onaj od Rijeke do granice s Mađarskom.

Spomenuo je i kako su na željeznici najveći onečišćivači dizelske lokomotive, a prijevoznici u teretnome prijevozu koriste i koriste će električne lokomotive jer to je i povoljnije po pitanju troškova – gotovo upola jeftinije od vuče dizelskim lokomotivama te ekološki prihvatljivije.

Elektrifikacija pruga jedna je od opcija ozelenjavanja željeznice. Međutim, tamo gdje pruge nisu elektrificirane u putničkome prijevozu koristit ćemo baterijske vlakove koje već razvija Končar, a bit će izgrađene i punionice za njih tako da ćemo tim projektima ispuniti sve zahtjeve Europskoga zelenog plana. – rekao je Kršić.

Europskim zelenim planom planirano je da se do 2050. godine 70 posto kopnenog tereta mora prevoziti željeznicom. Na pitanje je li to izvedivo predsjednik Uprave



Sudionici panel-rasprave

ULAGANJA U ŽELJEZNICU NISU SAMO NAJAVE JER TRENUTAČNO IMAMO 27 VELIKIH PROJEKATA U RAZNIM FAZAMA REALIZACIJE VRIJEDNIH MILIJARDU I POL EURA. DO KRAJA OVOG DESETLJEĆA, U NAREDNIH DESETAK GODINA UZ SUFINANCIRANJE IZ EU-a PLANIRAMO ULOŽITI JOŠ ŠEST MILIJARDI EURA U NAŠA DVA GLAVNA PROMETNA PRAVCA, U ONAJ OD GRANICE SA SLOVENIJOM DO GRANICE SA SRBIJOM TE U ONAJ OD RIJEKE DO GRANICE S MAĐARSKOM.



Ivan Kršić

HŽ Infrastrukture odgovorio je da je uvjeren da je u Hrvatskoj to izvedivo jer navedenim dvama glavnim pravcima prolazi 85 posto tereta. Na njima će se kapaciteti znatno povećati izgradnjom drugoga ko-

losijeka kako bi se što veća količina tereta prebacila na prijevoz željeznicom.

„To će sve skupa trajati desetak godina jer imamo poteškoća s projektiranjem. Izazo-

ve stvara i spora procedura, a na dionici od Karlovca do Rijeke izazov je i velik broj tunela, vijadukata, usjeka i mostova, ali Rijeku i Mađarsku planiramo povezati novom prugom do 2035. – zaključio je Kršić.

BESPLATNO I STUDENTI BRODSKO-POSAVSKE ŽUPANIJE

PIŠE: HŽPP

FOTO: Brodsko-posavska županija



S lijeva na desno: Anica Vukašinović, Danijel Marušić, Željko Ukić i Snježana Malinović

Ugovor vrijedan 95.679,87 eura o sufinanciranju troškova javnog prijevoza redovitih studenata s prebivalištem na području Brodsko-posavske županije potpisan je 13. prosinca 2023. u Velikoj vijećnici županijske uprave. Ugovor su potpisali predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza Željko Ukić i brodsko-posavski župan Danijel Marušić. Time Županija u cijelosti sufinancira troškove prijevoza za 800 redovitih studenata s područja te županije koji na taj način ostvaruju pravo na neograničena svakodnevna putovanja od mjesta stanovanja do mjesta studiranja i povremena putovanja.

Sufinanciranje željezničkog prijevoza nastavlja se u sklopu pilot-projekta na te-

melju Zaključka Vlade RH od 27. rujna 2023. prema kojemu se redovitim studentima omogućava povoljniji prijevoz po cijeni od 9,95 eura na mjesec, odnosno neograničeno korištenje željezničkog prijevoza na području cijele Republike Hrvatske. Tako će Brodsko-posavska županija u cijelome iznosu sufinancirati prijevoz redovitih studenata s prebivalištem na području Županije koji su to pravo stekli prijavom na Javni poziv za iskaz interesa za sufinanciranje prijevoza koji raspisuje nadležni Upravni odjel za obrazovanje, šport i kulturu.

Župan Marušić zahvalio je HŽ Putničkom prijevozu na suradnji i dodao:

— Vjerujem kako će ova mjera olakšati stu-

dentima i njihovim roditeljima. Zabilježeno je stopostotno povećanje opsega prijevoza željeznicom u sklopu projekta, što znači da su ga studenti prepoznali kao kvalitetnog i isplativog, a Brodsko-posavska županija će, u sklopu svojih mogućnosti, i dalje pružati slične potpore mladim ljudima. Želimo da naši mladi u svakome smislu budu vezani za Brodsko-posavsku županiju. Da tu stvaraju temelje za budući život nakon studiranja te da se uvijek, i privatno i poslovno, vraćaju u svoj kraj.

Župan Marušić osvrnuo se i na pitanja postavljena na sjednici Županijske skupštine vezana uz novi vozni red koji se odražava na putovanje učenika i zaposlenika koji koriste željeznički prijevoz te je naj-



Potpisivanje Ugovora

bio radni sastanak koji će uslijediti nakon potpisivanja ugovora i na kojemu će se, uvažavajući sve okolnosti, pokušati pronaći najbolje opcije.

Predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza izrazio je zadovoljstvo time što se projekt nastavlja te dodao kako je Vlada RH do 31. prosinca 2024. donijela mjeru koja i djeci i učenicima omogućuje neograničeno i besplatno putovanje vlakom, a studentima povoljniji prijevoz.

„To je samo dio programa revitalizacije željezničkog sustava koji uključuje i obnovu pruga i nabavu novih vlakova i kojim se mlade generacije nastoje potaknuti da se voze vlakom. Trenutačno imamo obnovljeno oko 55 posto voznog parka i u prometu je 60-ak novih vlakova, a ugovoreno je još 12 vlakova koji će biti isporučeni do sredine 2025. U usporedbi s prethodnom godinom, putovanja željeznicom na području ove županije bilježe porast od 25 posto i nedostaje još oko 50 000 putovanja kako bi se ostvarila brojka od milijun putovanja. – istaknuo je Ukić.



Danijel Marušić i Željko Ukić

U PROMETU POGRANIČNI VLAKOVI

PIŠE: HŽPP
FOTO: HŽPP

Nakon što je tijekom pandemije bolesti Covid-19 bio prekinut pogranični željeznički promet preko graničnog prijelaza Lendava između Hrvatske i Slovenije, od 11. prosinca 2023. ponovno voze četiri pogranična vlaka. Pogranični vlakovi voze na relaciji Varaždin – Čakovec – Mursko Središće – Lendava i obratno.

Ponovno uvođenje pograničnih vlakova u promet obilježeno je svečanom vožnjom vlaka na relaciji Mursko Središće – Lendava i natrag. Vlak je iz Središća krenuo u 11.22 sati, a u Lendavi su hrvatsku delegaciju dočekali predstavnici Općine Lendava i SŽ Potniškog prometa koji su se vlakom odvezli u Mursko Središće.

Po povratku u kolodvor gradonačelnik Murskog Središća Dražen Srpak izjavio je:

„Mislim da je najveći značaj to što nas je u Lendavi pjesmom i veseljem dočekalo više od 100 ljudi jer kada imaš kolodvor koji ne služi ničemu, to je tužno. Od danas to više nije tužno. Znači, vlak ponovno vozi dva puta na dan. Imamo i određene ideje za modifikacije, no najvažnije je da je Lendava ponovno prugom povezana s ostatkom svijeta.“

Vrlo zadovoljan bio je i župan Općine Lendava Janez Magyar koji je zahvalio na suradnji gradonačelniku Srpaku i HŽ Putničkome prijevozu te je istaknuo da po uzoru na željeznički putnički prijevoz te dvije općine imaju potencijal za suradnju i u teretnome prijevozu.

U povodu ponovnog povezivanja predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza Željko Ukić izjavio je:

„Nažalost, tri godine nije bilo ovoga prijevoza zbog objektivnih razloga. Sada vidimo da ima velikog interesa i potencijala kao i velike želje lokalnih sredina za ponov-



U kolodvoru Mursko Središće

nom uspostavom prometa. U tome cilju resorno ministarstvo planira velike investicije u obnovu željezničkih pruga i nabavu

vlakova pa vjerujem da će dio tih sredstava biti usmjeren na ovu dionicu. Trenutačno se rade dinamički planovi pa se nada-



U kolodvoru Lendava



Darja Kocjan i Željko Ukić

mo da će to biti što prije.

Predsjednica Uprave SŽ Potniškog prometa Darja Kocjan izjavila je:

„Drago mi je da je što je ovime još više naših gradova vezano uz željezničke pruge. Pruge nemaju granicu, što znači da je Lendava, koja je vezana uz željezničku mrežu, na taj način povezana s cijelim svijetom. Kolege iz Hrvatske voze iz Murskog Središća do Lendave, a mi vozimo iz Ormoža do Čakovca, što znači da smo jako dobro povezani i to nam je jako drago.“

Vozni red pograničnih vlakova:

- 7350 Varaždin (10.45) – Čakovec (10.56/11.01) – Mursko Središće (11.22/11.23) – Lendava (11.33) – ne vozi subotom, nedjeljom i blagdanom
- 7351 Lendava (11.45) – Mursko Središće

- (11.55/11.56) – Čakovec (12.17/12.19) – Varaždin (12.30) – ne vozi subotom, nedjeljom i blagdanom
- 7352 Čakovec (16.01) – Mursko Središće (16.22/16.23) – Lendava (16.33) – ne vozi

- nedjeljom i blagdanom
 - 7353 Lendava (16.41) – Mursko Središće (16.51/16.52) – Čakovec (17.13) – ne vozi nedjeljom i blagdanom.
- Tekst HŽPP



PREGRŠT DJEČJEG SMIJEHA I RADOSTI U BOŽIĆNIM VLAKOVIMA

PIŠE: HŽPP
FOTO: HŽPP

U povodu Međunarodnog dana osoba s invaliditetom 3. prosinca HŽ Putnički prijevoz (HŽPP) organizirao je humanitarne vožnje dječjega božićnog vlaka »Tin-express« za djecu s invaliditetom i djecu bez roditeljske skrbi. Humanitarne vožnje održane su u Zagrebu, Splitu, Rijeci, Slavonskome Brodu i Varaždinu. Pokrovitelj humanitarne vožnje bio je King ICT.

Na humanitarnoj vožnji u Zagrebu sudjelovalo je stotinjak djece s roditeljima i voditeljima iz Dnevnog centra Stančić Dugo Selo i udruga »Sve pod jednim krovom«, »Suncokret« i »Rubikon« te Dječjeg vrtića »Potočnica« koji skrbe o djeci s invaliditetom. Mnogima od njih to je bila prva vožnja vlakom u kojemu smijeha i zabave nije nedostajalo.

Tijekom vožnje Marko (8) izjavio je:

Super mi je u ovome vlaku. Najbolje mi je bilo kad smo prelazili most. S prijateljima pjevam i čekam Djedica da mi donese poklon. Sv. Nikola je prošao i malo plesao s nama pa nam je rekao da će Djedica uskoro doći.

U vlaku je bila i Tea (6) koja je glasno pjevala »Sretan Božić svakome«, a na pitanje kako joj je u vlaku odgovorila je:

Prvi put se vozim u vlaku i jako mi je lijepo. Vidjela sam Djeda Božićnjaka, a došao je i sv. Nikola sa svojim štapom. Djed Božićnjak ima naočale bez stakla i jako je smiješan. Čekaj, idem plesati! Baš volim ovu pjesmu!

Na humanitarnoj vožnji na relaciji Rijeka – Delnice – Rijeka sudjelovala su djeca iz Udruge za skrb autističnih osoba Rijeka, Udruge »Srce Rijeka«, Dnevnog centra za rehabilitaciju Rijeka i Udruge za sindrom Down »Rijeka 21«. U okićenome vlaku bilo je oko 70 djece s roditeljima i voditeljima. Uz pregršt zabave mališanima su se u vla-



Na humanitarnoj vožnji u Zagrebu

ku pridružili Djed Božićnjak i njegovi pomoćnici vilenjaci koji su im dijelili darove. Božićna bajka nastavila se u Delnicama uz doček Bake Mráz i njezinih pomoćnika te niz zabavnih aktivnosti.

U Slavonskome Brodu humanitarna vožnja održana je na relaciji Slavonski Brod – Nova Kapela-Batrina – Slavonski Brod, a u okićenome vlaku bilo je oko 130 djece iz Udruge »Plavi cvijet« koja okuplja roditelje

djece i osobe s poteškoćama širega autističnog spektra.

U Splitu su se humanitarnoj vožnji pridružila djeca iz Udruge »Anđeli« i Udruge za sindrom »Down - 21 Split«, a sponzor vožnje bila je Splitsko-dalmatinska županija. Na vožnji je bio i splitsko-dalmatinski župan Blaženko Boban, a vlak su u kolodvoru Kaštel Stari dočekale »Kaštelanske mažoretkinje«.



Na humanitarnoj vožnji u Zagrebu

Mi u Splitsko-dalmatinskoj županiji odlučili smo se u ovo adventsko vrijeme posvetiti onima kojima smo iznimno potrebni, kojima su potrebne sve institucije kako bi i oni osjetili čari Božića. Zahvaljujem HŽPP-u što su pokrenuli ovu humanitarnu akciju. Prekrasno je biti s djecom u vožnji do Kaštela i natrag; čovjek se uistinu osjeća sretno i zadovoljno. Danas su ova djeca iznimno razdragana i čovjek jednostavno sebi olakša dušu kada vidi koliko njima malo treba za sreću – samo topla riječ i vožnja do Kaštel Starog o kojoj pričaju već dva dana. Oni žive za ovaj trenutak pa zašto im onda ne pružiti tu sreću i zadovoljstvo jer tako i sebe činimo sretnima. – izjavio je župan Boban.

Oduševljen vožnjom vlakom Gabriel (9) izjavio je:



Na humanitarnoj vožnji u Varaždinu

zaspati jer sam stalno mislio o vlaku i poklonima pa se mama malo ljutila. Djed Mraz mi je dao poklon i odmah sam ga otvorio. Volim sve čokolade, bombone i smokije.

Na varaždinskome području humanitarna vožnja održana je u poslijepodnevnom satima na relaciji Varaždin – Novi Marof – Varaždin. U veseloj vožnji uživala su djeca iz Društva distrofičara, invalida cerebralne i dječje paralize i ostalih tjelesnih invalida Grada Varaždina, Udruge savjetova lišta »Uz tebe sam«, Udruge gluhoslijepih

osoba Varaždinske županije, Udruge gluhih i nagluhih Grada Varaždina i Varaždinske županije, Udruge za autizam »Pogled« i »Zipka« - udruga udomitelja za djecu i mlade Varaždinske županije. Na Facebook stranici udruge »Zipka« objavljena je i zahvala HŽPP-u:

Hvala od srca HŽ Putničkom prijevozu i svima koji su omogućili veselo putovanje božićnim vlakom našoj djeci i mladima. Veselim vlakom odzvanjale su svima nama drage i poznate melodije, dječji smijeh i radost. Hvala na predivnom putovanju.



Na humanitarnoj vožnji u Rijeci



Na humanitarnoj vožnji u Varaždinu



Na humanitarnoj vožnji u Slavonskom Brodu

ŽELJEZNICA U SAN MARINU – NEKAD NAJKRAĆA USKOTRAČNA ŽELJEZNIČKA MREŽA U EUROPI

PIŠE: Josip Kajinić
FOTO: Josip Kajinić

San Marino jedinstvena je država u svijetu, kako po svojem osnutku davne 301., bogatoj povijesti i baštini tako i po društveno-političkome uređenju. Sve do suvremenoga razdoblja San Marino očuvao je svoju posebnost i samostalnost, koju može zahvaliti vrlo mudroj politici koju je kroz povijest vodio, a koja se po mnogočemu može usporediti s onom nekadašnje Dubrovačke Republike.

Jedna od posebnosti San Marina jest željeznička baština, naslijeđe sustava koji dugo nije bio u funkciji, točnije od 1932. do 1944., ali je po svojim objektima izniman i jedinstven u svjetskim razmjerima. I u vremenu dok je bio u uporabi znatno je doprinio razvoju San Marina.

Nakon dugo planiranja želja stanovnika San Marina za željezničkim povezivanjem sa susjednom Italijom počela se ostvarivati nakon potpisivanja međudržavnoga sporazuma između Italije i San Marina 26. ožujka 1927. Radove na izgradnji pruge izvelo je društvo Società Veneto-Emiliana di Ferrovie e Tramvie. Radovi su počeli 3. prosinca 1928., a završili 12. lipnja 1932. Zbog vrlo zahtjevnoga terena i velike visinske razlike izgradnja je trajala četiri godine. Na kraju je izgrađena uskotračna pruga dužine 32 kilometra, čija je širina kolosijeka bila 950 mm, a koja je svojstvena upravo za Apeninski poluotok. Slične mreže postojale su i u Toskani, Umbriji, Laziju, Apuliji, Basilicatu i Kalabriji, dok su i danas u funkciji Circumvesuvina u Kampaniji, Circumetnea na Siciliji, mreža ARST-a na Sardiniji te prigradska željeznica ATAC-a koja povezuje Rim i Giardinetti. U novije vrijeme to su tramvajska mreža u Sassariju te laka željeznica u Cagliariju na Sardiniji.

Pruga u San Marinu povezala je grad San Marino s gradom Riminijem na jadranskoj obali, u talijanskoj pokrajini Emiliji-Romagni. Značajka te pruge, osim njezine širine



Elektromotorna garnitura željeznice u San Marinu

kolosijeka, bila je elektrifikacija s kontaktnom mrežom pod naponom od 3000 V istosmjerne struje. Glavna posebnost pruge do San Marina bila je njezina graditeljska izvedba kojom su savladane vrlo velike visinske razlike. Naime, na početnoj točki u Riminiju pruga je kretala s 3,87 metara nadmorske visine, dok je na njezinoj

krajnjoj točki, na 32. kilometru smještenom u San Marinu ona iznosila 642,8 metara nadmorske visine. Zbog toga je prosječni nagib pruge gotovo 20 promila. Iznimnost njezine izvedbe najviše dolazi do izražaja na 19,81 km pruge koja prolazi kroz samo područje države San Marina. Na navedenoj pružnoj dionici visinska raz-



Kolodvor u San Marinu nekad

lika iznosi 575,64 m, iz čega je razvidno kako nagib pruge na tome dijelu iznosi čak 29 primila.

Na toj željezničkoj pruzi izgrađeno je ukupno 12 tunela te šest mostova i vijadukata. Najduži tunel jest Piagge dug 515 m, dok su dva najduža vijadukta bila duga po 30 m. Najbolje očuvani jest spiralni tunel Montale dug 503 m, koji je obnovljen i rekonstruiran 2012. u sklopu revitalizacije pružne dionice na njezinu krajnjem dijelu u gradu San Marinu. Naime, promet je na pruzi prestao teći 1944. tijekom Drugoga svjetskog rata i zbog oštećenja koja su tada nastala. Po završetku rata, pedesetih i šezdesetih godina prošloga stoljeća postojale su inicijative za njezinu obnovu, koja zbog društveno-političkih okolnosti ipak nije bila izvedena. S vremenom je cestovni prijevoz u cijelosti zamijenio željeznički, ali baština i njezino nasljeđe ostali su, a dijelom su i obnovljeni kao muzejski te ih je moguće razgledati.

Za potrebe putničkoga prijevoza na željeznici do San Marina koristile su se četiri elektromotorne garniture serije La AB, proizvedene u milanskim pogonima tvornice Carminati & Toselli, te još pet vagona. Iste garniture koristile su se i na prugama čija je širina kolosijeka također iznosila 950 mm, a koje su povezivale Pescaru i Penne u talijanskoj pokrajini Abruzzu, Oru i Predezzo u pokrajini Trento-Alto Adigeu, Spoleto i Norciju u pokrajini Umbriji te Domodossolu u pokrajini Pijemontu s Locarnom u švicarskome kantonu Ticinu. Elektromotorna garnitura imala je kapacitet za 51 putnika te je bila namijenjena putnicima I. razreda. Jedna takva garnitura serije La AB 03 obnovljena je 2012. te postavljena kao muzejski primjerak kod gornjega ulaza u tunel Montale, na prilazu nekadašnjemu kolodvoru u San Marinu.

Osim navedenih garnitura u uporabi je bila i jedna posebna serije AS 81, namijenjena prijevozu kapetana San Marina, koji su u tadašnjemu društveno-političkome uređenju države imali naizmjeničnu šestomjesečnu izvršnu vlast, a kapetani i danas tako upravljaju. Željeznički putnički prijevoz u II. i III. razredu tekao je uz pomoć dviju garnitura vagona serija B 61 i B 62 te B 71 i B 72.

Teretni i poštanski prijevoz obavljale su mješovite kompozicije vlakova s dvoosovinskim vagonima. Od ukupno 18 teretnih vagona njih osam bilo je zatvorenih serija Fc 21-28 proizvedenih u tvornici Carminati & Toselli, od kojih je jedan Fc 22 obnovljen 2012. te kao muzejski primjerak postavljen na stajalištu kod tunela Montale. Pet teretnih vagona bilo je s visokim stranicama serije Lc 41-45, tri su bila plato-vagoni s niskim stranicama serije Pc 61-64, dok su dva vagona bila tipa *carri bilico* serije Pcb 62-63 koji su se koristili za pri-

jevoz drvenih trupaca.

Željeznička pruga do San Marina imala je ukupno devet kolodvora i stajališta, od čega su se tri nalazila na području Italije, dok ih je šest bilo na području San Marina. U Italiji su to bili početni kolodvor u Riminiju, smješten istočno od kolodvora talijanskog FS-a, željeznice standardnoga kolosijeka širine 1435 mm, te stajališta Rimini Marina i Coriano-Cerasolo. Na području San Marina, od granice s Italijom, to su bili stajalište Dogana, kolodvor Seralvalle, stajalište Domagnano-Montelupo, stajalište Valdragone, kolodvor Borgo Maggiore te završni kolodvor San Marino Città. Uz njih bilo je izgrađeno i jedno manje stajalište neposredno prije tunela Montale, koje od 2012. služi u muzejske svrhe kao sastavni dio obnovljene pruge duge 800 m, koja se od nje proteže kroz tunel Montale do nekadašnjeg kolodvora u San Marinu, čime je na kvalitetan način prezentirana željeznička baština San Marina.



Prostor bivšega kolodvora u San Marinu



Željeznička baština u San Marinu



Teretni vagon željeznice u San Marinu



Tunel Montale

U KOLODVORU BARCELONA-SANTS

PIŠE: Toma Bačić
FOTO: Toma Bačić



Prigradski vlak tvrtke RENFE u blizini stajališta Santa Eulàlia, u blizini kolodvora Barcelona-Sants

Barcelona u studenome svakako je mjesto za uživanje u ljepšem vremenu, a meni je bila usputna postaja na putu prema Madridu. Naime, zrakoplovom sam iz Trsta, preko Frankfurta stigao do Barcelone, a idućeg jutra nastavio sam vlakom velikih brzina prema glavnome gradu Španjolske. U Madrid sam putovao iz glavnoga željezničkog kolodvora u Barceloni – Sants vlakom koji je kretao oko podneva. To mi je ostavilo nešto slobodnog vremena za obilazak djela grada oko kolodvora. Udaljenosti u gradu velikome poput Barcelone su znatne – od četvrti Barri Gòtic u središtu do Santsa potrebno je 45 minuta hoda, a od Sagrade Famílie oko sat vremena.

Sants, glavni željeznički kolodvor u Barceloni, nalazi se jugozapadno od središta grada, u četvrti Sants-Montjuïc. Kolodvor je otvoren 1881., no tada se formalno nije nalazio u Barceloni, već u gradiću Santsu koji je tek 1897. postao dio Barcelone. Kolodvor je nazivan katalonski Sants i kastiljski Sans. Proširenje kolodvora planirano je od 1944., no plan modernizacije usvojen je tek 1967. Kolodvor Sants ponovno je otvoren s potpuno moderniziranim tunelskim prilaznim prugama 1979. Kolodvor Barcelona-Sants ima prizemni dio gdje su smještene sve uslužne djelatnosti i podzemni dio na kojemu je 14 kolosijeka na sedam perona. Od 14 kolosijeka osam ih je pirinejske, a šest europske kolosiječ-

ne širine. U 19. stoljeću su područja oko kolodvora Sants bila središta industrijskih aktivnosti Katalonije. Danas kolodvorom upravlja španjolski nacionalni upravitelj željezničkom infrastrukturom ADIF, a kolodvor je uvjerljivo drugi najprometniji u Španjolskoj, i to nakon kolodvora Madrid-Atocha. S Atochom je Sants svakodnevno povezan brojnim vlakovima velikih brzina, a vožnja dionicom dugom 621 kilometar traje dva sata i 30 minuta.

Zgrada kolodvora Barcelona-Sants nalazi se na trgu Plaça dels Països Catalans, sjeverno od parka Parc de l'Espanya Industrial, koji je podignut sredinom osamdesetih godina prošlog stoljeća.



SNCF-ov vlak velikih brzina TGV u kolodvoru Barcelona-Sants

Španjolci putnike vlakovima velikih brzina tretiraju slično kao u zrakoplovnome prometu. Na ulazu u kolodvor nalaze se skeneri prtljage, gdje radnici prvi put provjeravaju identitet putnika i ispravnost karte. Nakon toga je ulazak na perone dopušten samo neposredno prije dolaska vlaka. Na perone se spušta pokretnim stubama, nakon čega se izravno ulazi u vlak koji stoji uz peron. Čitava procedura zahtijeva da putnici u kolodvor dođu oko pola sata prije dolaska vlaka.

Danas je Barcelona-Sants kolodvor s vrlo velikim brojem vlakova koji grad povezuju kako s drugim dijelovima Španjolske tako i s Francuskom. Na primjer, niz TGV vlakova svakoga dana vozi prema Marseilleu i Lyonu. Barcelona-Sants je i vrlo važan za regionalni i gradski prijevoz zbog niza prigradskih linija i linija metroa.

Prije no što sam se ukrcao u vlak za Madrid, pješice sam od kolodvora Barcelona-Sants otišao do maloga stajališta Santa Eulàlia u blizini kojeg se nalazi pješački

most preko pruge Pont d'en Jordà. S mosta se pruža lijep pogled na prugu i ondje sam u nešto više od pola sata fotografirao

niz prigradskih vlakova koji su vozili od kolodvora Barcelona-Sants prema južnim i zapadnim odredištima.



RENFE-ov brzi vlak iz Madrida u kolodvoru Barcelona-Sants

ŠPANJOLSKA ULAŽE U VELIKE BRZINE

PIŠE: Ružica Stanić
FOTO: www.fccco.com



Krajem studenog u promet je puštena obilaznica Pajares, odnosno 50 km duga dionica La Robla – Pola de Lena, koja je dio pruge za vlakove velike brzine Madrid – Asturias. Time će se vrijeme putovanja između Madrida i Asturiasa skratiti za više od jednog sata.

Čak 80 posto obilaznice Pajares prolazi kroz tunel vrijedan 3,7 milijardi eura. Ovom prugom Kantabrijsko gorje (planinski niz u sjevernoj i sjeverozapadnoj Španjolskoj, zapadni nastavak Pireneja koji se proteže sve do Galicije) prijeći će se za manje od 15 minuta. Na novoj pruži teći će putnički i teretni prijevoz.

Španjolska vlada tvrdi da je projekt Pajares jedan od najsloženijih građevinskih poduhvata u Europi i svijetu. Predsjednik Pedro Sánchez najavo je ulaganja u razvoj pruga za vlakove velike brzine vrijedna više od devet milijardi eura u Kantabriji, Baskiji, Navari i Extremaduri. Također, Španjolska će nastaviti razvoj na Mediteranskom i Atlantskom koridoru.

NAJDULJI ŽELJEZNIČKI TUNEL U NJEMAČKOJ

PIŠE: Ružica Stanić
FOTO: Deutsche Bahn AG / Daniel Saarbourg



Njemačka željeznica (DB) najavila je izgradnju najduljeg željezničkog tunela u Njemačkoj, u istočnom Rudnom gorju Saske. Radovi na tunelu koji će povezivati Njemačku i Češku trebali bi započeti 2032. i trajati 12 godina.

Trideset kilometara dug tunel planira se izgraditi između Heidenaua, gradića 15-ak kilometara jugoistočno od Dresdena, u Njemačkoj i Usti nad Labem u Češkoj. Taj bi tunel povećao kapacitet postojeće rute doline Elbe za putnički i teretni željeznički prijevoz, istodobno nudeći alternativu otpornu na poplave. Vrijeme putovanja između Dresdena i Praga skratilo bi se s nešto manje od dva i pol sata na jedan sat. Također, izgradit će se 46 km novih pruga.

To bi bio najdulji željeznički tunel u Njemačkoj za više od desetak kilometara, s obzirom na to da je trenutačno najdulji željeznički tunel u toj zemlji 10,8 kilometara dug tunel Landrücken u Hessenu. Projektiranje bi trebalo završiti sredinom 2024., a potom se konačni prijedlog upućuje Donjemu domu saveznog parlamenta.

POVRATAK BOŽIČNOG VLAKA

PIŠE: Ružica Stanić
FOTO: exberliner.com



Poslije 15 godina pauze, 15. prosinca 2023. Berlinom je ponovno počeo voziti božićni vlak, izvorno Weihnachtszug. Riječ je o povijesnom vlaku brze prigradske željeznice (S-Bahn) koji vozi tijekom četiri adventska vikenda. Putnici se mogu počastiti kuhanim vinom dok se voze od Grünaua preko Neuköllna i Südkreuza do Charlottenburga te natrag istom rutom do Grünaua.

Vožnje božićnim vlakom moguće su subotom i nedjeljom u 13.10 sati te u 15.50 sati. Svaki božićni vlak ima četiri vagona u sklopu jedinica ET/EB 167 006 i 475/875 605 iz 1920-ih i 1930-ih.

Berlinski božićni vlakovi bili su vrlo popularna tradicija, ali njihovo je prometovanje obustavljeno 2009. zbog financijske krize u kojoj se našao S-Bahn. Prema navodima Udruge za povijesni S-Bahn Berlin prijevozne karte za prva tri adventska vikenda rasprodane su u rekordnome roku.

Berlinski božićni vlak na prvu je vožnju krenuo 1950., a sada je oživljen zahvaljujući radu volontera te donacijama Udruzi koje iznose između 20 i 30 tisuća eura godišnje.



Modernizirano stajalište i zaštita od buke u Nuštru
FOTO: projektni tim HŽ Infrastrukture



Na humanitarnoj vožnji u Splitu
FOTO: HŽPP