

ŽELJEZNIČAR

BROJ 941 || TRAVANJ 2024.

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.

AKTUALNOSTI

U tijeku radovi na obnovi željezničke pruge Pitomača – Kloštar

4

AKTUALNOSTI

Predstavljena ulaganja u željezničku infrastrukturu u Istri

6

EU FONDOVI

Završen EU-ov projekt nabave 21 vlaka

12



HŽ INFRASTRUKTURA



Strojno rešetanje pruge Čakovec – Macinec – DG
FOTO: Ivica Matic

IZDVOJENO

AKTUALNOSTI

4

U tijeku radovi na obnovi željezničke pruge Pitomača – Kloštar

AKTUALNOSTI

6

Predstavljena ulaganja u željezničku infrastrukturu u Istri

AKTUALNOSTI

10

Konferencija značajna za budućnost hrvatske željeznice

EU FONDOVI

12

Završen EU-ov projekt nabave 21 vlaka

EU FONDOVI

14

Puštanje napona u kontaktnu mrežu na pruzi Vinkovci – Vukovar

HŽ PUTNIČKI PRIJEVOZ

16

Izravna veza od Rijeke do Trsta

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 Krlić,
Ružica Stanić

DIZAJN: Oskar Pigac

FOTOGRAFIJA NA NASLOVNICI: Pitomača – Kloštar,
Željka Miša

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,

iza nas je vrlo intenzivan travanj što se željeznice tiče. U tijeku su intenzivni radovi na obnovi željezničke pruge na dionici Pitomača – Kloštar, dugoj osam i pol kilometara. Obnova obuhvaća sanaciju gornjega i donjega pružnog ustroja, rekonstrukciju kolosijeka, skretnica i perona u kolodvoru Kloštar te zamjenu podloge na devet željezničko-cestovnih prijelaza. Radovi vrijedni 17,8 milijuna eura financiraju se iz kredita Europske investicijske banke koje HŽ Infrastruktura koristi iz Državnog proračuna. Izvođač radova je tvrtka Swietelsky d.o.o., a rok završetka projekta je 15 mjeseci.

Povodom provedenih i najavljenih ulaganja u obnovu željezničke infrastrukture u Istri Uprava HŽ Infrastrukture je sa suradnicima obišla pojedine dionice na pruzi državna granica – Buzet – Pula, kolodvore Pazin i Vodnjan te stajalište Juršići. Pridružio im se i potpredsjednik Vlade i ministar mora, prometa i infrastrukture Oleg Butković, koji je najavio obnovu i izgradnju željezničke infrastrukture u Istri, čime će se izgraditi 55 kilometara pruge.

U promet je pušten dvadeset i prvi elektromotorni vlak, čime je obilježen završetak projekta »Obnova voznog parka HŽ Putničkog prijevoza novim elektromotornim vlakovima«. Sada je u prometu 61 novi niskopodni vlak, dok je strateški cilj nabaviti flotu od 120 novih vlakova. Projekt je sufinanciran iz Operativnog programa Konkurentnost i kohezija u 85-postotnom iznosu. Ukupna procijenjena vrijednost projekta iznosi 171.725.103,72 eura, a iznos EU-ove potpore 116.840.464,13 eura.

U riječki je kolodvor 24. travnja stigao prvi sezonski izravni vlak iz Ville Opicine (Trsta) u sklopu EU-ova projekta SUSTANCE, čija je svrha poboljšanje prekogranične povezanosti i poticanje korištenja održivoga javnog prijevoza. Radi se o izravnoj liniji koja će svakodnevno do 30. rujna povezivati Villu Opicinu (Trst) i Rijeku. Vlak iz Opicine kreće u 7.50, a iz Rijeke u 18.25 sati.

U »Željezničaru« donosimo i ostale brojne teme vezane uz željeznicu koje ćete, vjerujemo, popratiti sa zanimanjem.

glavni urednik lista "Željezničar"
Ivan Kartelo



U TIJEKU RADOVI NA OBNOVI ŽELJEZNIČKE PRUGE PITOMAČA – KLOŠTAR

PIŠE: Željka Miša
FOTO: HŽI

U tijeku su intenzivni radovi na obnovi željezničke pruge na dionici Pitomača – Kloštar, dugoj osam i pol kilometara. Obnova obuhvaća sanaciju gornjega i donjega pružnog ustroja, rekonstrukciju kolosijeka, skretnica i perona u kolodvoru Kloštar te zamjenu podloge na devet željezničko-cestovnih prijelaza.

Radovi vrijedni 17,8 milijuna eura financiraju se iz kredita Europske investicijske banke koje HŽ Infrastruktura koristi iz Državnog proračuna. Izvođač radova je tvrtka Swietelsky d.o.o., a rok završetka projekta je 15 mjeseci.

Prilikom obilaska radova na željezničko-cestovnome prijelazu u Kloštru Podravskom medijima se obratio potpredsjednik Vlade Ivan Anušić:

Obnovom ove dionice spaja se istok sa sjeverom Hrvatske. Veliki projekt vrlo bitan za Podravinu, vrlo bitan za Slavoniju i Baranju i ovaj projekt riješit će ono što je problematično, a to je poveznica, spoj, brza komunikacija istoka sa Zagrebom i dalje sa zapadnom Europom.

Predsjednik Uprave HŽ Infrastrukture Ivan Kršić prilikom obilaska suvremenog postrojenja za izmjenu kamenoga zaštitnog sloja izjavio je:

Podižemo brzinu putovanja sa sadašnjih 60 km/h na 100 km/h, koliko će vlakovi moći voziti nakon obnove između Pitomače i Kloštra. – i dodao kako je ovo nastavak ulaganja u regionalnu prugu Varaždin – Dalj, gdje je već 2021. obnovljena dionica Virovitica – Pitomača duga 21 kilometar, a do kraja godine počinju radovi i u nastavku te pruge prema sjeveru Hrvatske.

U tijeku je postupak javne nabave za radove na obnovi dionice Kloštar – Ko-



Medijima se obratio potpredsjednik Vlade Ivan Anušić

privnica – Varaždin u duljini od 75 km i dionice Varaždin – Čakovec duge 12 km na pruzi Zaprešić – Čakovec. Procijenjena vrijednost radova za obje dionice je oko 180 milijuna eura. Rok za završetak je četiri i pol godine, kada će cijela dionica od Čakovca do Virovitice biti obnovljena. –

istaknuo je Kršić.

Budući da se dionica Pitomača – Kloštar proteže kroz dvije županije, radove su obišli i župan Virovitičko-podravске županije Igor Andrović i zamjenik župana Koprivničko-križevačke županije Ratimir Ljubić.



Ivan Anušić i Ivan Kršić



Igor Andrović



Radovi na obnovi željezničke pruge na dionici Pitomača – Kloštar

„Veseli me čuti da i s istoka kreće rekonstrukcija pruge Osijek – Koška pa će naši žitelji Virovitičko-podravske županije koji gravitiraju prema Zagrebu, Varaždinu i Osijeku moći brže putovati i stići na svoju destinaciju. – izjavio je Andrović.

Ljubić je također istaknuo važnost željezničkog prometa u povećanju mobilnosti:

„Koprivničko-križevačka županija je u prometnome smislu jedno veliko gradilište. Kao što znate, radi se drugi kolosijek pruge Križevci – mađarska granica, a i ova rekonstrukcija jako je bitna ne samo za prijevoz roba i tereta, već i za putnički prijevoz.

Tijekom radova dionica će povremeno biti zatvarana za željeznički promet, a putnički će prijevoz biti supstituiran autobusima između Pitomače i Kloštra. Trenutačno je na snazi posebna regulacija prometa do 19. travnja 2024. u 21.15 sati. U tome razdoblju putnike na relacijama Bjelovar – Gradec stajalište, Pitomača – Kloštar te Kloštar – Virovitica u oba smjera.



PREDSTAVLJENA ULAGANJA U ŽELJEZNIČKU INFRASTRUKTURU U ISTRI

PIŠE: Željka Miša
FOTO: HŽI

Povodom provedenih i najavljenih ulaganja u obnovu željezničke infrastrukture u Istri, u četvrtak 11. travnja 2024. predsjednik Uprave HŽ Infrastrukture Ivan Kršić i član Uprave Darko Barišić sa suradnicima obišli su pojedine dionice na pruži državna granica – Buzet – Pula, željezničko-cestovni prijelaz Roč, kolodvore Pazin i Vodnjan te stajalište Juršići.

Obilazak je završio u željezničkome kolodvoru Pula, gdje su se predstavnicima HŽ Infrastrukture na konferenciji za medije pridružili potpredsjednik Vlade i ministar mora, prometa i infrastrukture Oleg Butković te saborski zastupnik Anton Kliman. Tom prilikom Oleg Butković izjavio je:

U narednome razdoblju koncentrirat ćemo se na obnovu i izgradnju željezničke infrastrukture. Izmjenom TEN-T uredbe osigurali smo da Hrvatska dođe s dva na ukupno četiri koridora, ali i na čitav niz lokalnih i regionalnih mreža. Stvorili smo okvir da te projekte možemo lakše financirati EU-ovim sredstvima. Paralelno s tim krenuli smo u realizaciju kredita s Eu-



Obilazak kolodvora Pula

ropskom investicijskom bankom u vrijednosti 900 milijuna eura. Time ćemo izgraditi i 55 kilometara pruge istarske željeznice.

Riječ je o projektu rekonstrukcije pruge od državne granice do Svetog Petra u Šumi.

Na toj dionici podižemo brzinu s 50 na 80 kilometara na sat. Također, trenutačno u Istri moderniziramo 13 željezničko-cestovnih prijelaza te obnavljamo šest kolodvorskih zgrada i dva stajališta. – izjavio je Ivan Kršić.

Za investiciju vrijednu 55 milijuna eura pokrenut je postupak javne nabave, a radovi će trajati tri godine. Izvodit će se radovi na obnovi gornjega pružnog ustroja, odnosno ugradit će se nove tračnice i pragovi, prolazne skretnice i kolosijeci kroz kolodvore te će se sanirati podloge na željezničko-cestovnim prijelazima.

Kršić je istaknuo i to da je u tijeku izrada studija za cjelovitu modernizaciju dviju pruga u Istri, i to onih od državne granice, preko Buzeta do Pule i od Lupoglava do Raše.

Do kraja ove godine i zbog uvrštavanja pruga u Istri na sveobuhvatnu TEN-T mrežu planiramo izraditi projektni zadatak i objaviti natječaj za spoj Istre na ostatak željezničke infrastrukture u RH, odnosno za tunelsku dionicu kroz Učku. – zaklju-



Oleg Butković



Ivan Kršić



Anton Kliman



Kolodvor Pazin



Obnovljeno stajalište Juršići



Kolodvor Lupoglav

čio je.

Saborski zastupnik Anton Kliman izjavio je kako je pokrenutim i najavljenim projektima zaokruženo nešto što je pokrenuto prije tri godine kada je potpisan sporazum o izradi studija kako bi trebala izgledati istarska željeznica.

Konačno su stvoreni uvjeti da se poduzmu konkretni koraci prema revitalizaciji istarskih željeznica. Svi građani žele brzu, sigurnu i ekološku pruga za promet unutar županije, ali i za sve one koji dolaze kao turisti.

Osim u Istri veliki ciklus ulaganja u željezničku infrastrukturu pokrenut je i u ostatku zemlje. Do 2035. u modernizaciju i izgradnju planira se uložiti više od šest milijardi eura. Cilj je stvoriti brzu i modernu željeznicu koja sve dijelove Hrvatske povezuje s Europom, a u tome ni istarski polotok neće biti iznimka.



Kolodvor Vodnjan

OBNOVA 50 KILOMETARA ŽELJEZNIČKE PRUGE OD SLOVENSKE GRANICE DO SVETOG PETRA U ŠUMI

PIŠE: Željka Miša
FOTO: Arhiva HŽI-a

HŽ Infrastruktura 4. travnja pokrenula je postupak javne nabave za obnovu 50 kilometara dionice željezničke pruge od slovenske granice do Svetog Petra u Šumi, na pruzi državna granica – Buzet – Pula.

Procijenjena vrijednost investicije iznosi 55 milijuna eura, a radovi će trajati tri godine od uvođenja izvođača u posao. Obnavljat će se gornji pružni ustroj (tračnice i pragovi), prolazne skretnice i prolazni kolosijeci kroz kolodvore te podloga na željezničko-cestovnim prijelazima.

Na toj relaciji nalazi se sedam kolodvora, Buzet, Roč, Lupoglav, Borut, Cerovlje, Pazin i Sveti Petar u Šumi, te pet stajališta, Ročko Polje, Hum u Istri, Novaki, Heki i Heki stajalište. Trenutačno je brzina na toj dionici smanjena na 50 – 60 km/h, dok će nakon rekonstrukcije pruge brzina biti podignuta na onu prvotnu, za koju je pruga i projektirana, odnosno na 80 km/h.

Ovo je vrlo važan i konkretan korak prema modernizaciji željezničke infrastrukture u



Ročko Polje

Istri, uz već pokrenutu izradu dviju studijskih dokumentacija za modernizaciju pruge Lupoglav – Raša i željezničkih kolosijeka u Luci Rijeka – bazen Raša te za obnovu i modernizaciju željezničke pruge dr-

žavna granica – Buzet – Pula.

Trenutačna ulaganja u Istri usmjerena su i u obnovu zgrada kolodvora i stajališta u ukupnoj vrijednosti od 600 tisuća eura. Tako su već završeni radovi na kolodvor-



Kolodvor Pula



Kolodvor Pula



Radovi na ŽCP-u



Radovi na ŽCP-u

skim zgradama u Puli, Pazinu, Lupoglavu i Buzetu, u Kanfanaru radovi počinju uskoro, a u suglasju s konzervatorima obnavlja se i prvi peron u Vodnjanu. Uređuju se i stajališta Juršići i Čabrunići. Modernizira se i 13 željezničko-cestovnih prijelaza (ŽCP) na kojima će biti ugrađeni polubranici i svjetlosno-zvučna signalizacija. Radovi na šest ŽCP-ova su završeni i u tijeku je ishođenje dozvola za puštanje u rad automatskih uređaja (Pazinski Novaki, Lovrečići, Cerovlje, Borut 1, Stancija i Sv. Petar u Šumi). Na prijelazu Roč radovi su u tijeku, dok su na ŽCP-ovima Buzet, Ročko Polje, Sarčija, Ježenj, Švogari i Kanfanar 3 radovi planirani tijekom iduće godine. Velik ciklus ulaganja u željezničku infrastrukturu osim u Istri pokrenut je i u ostatku zemlje, a u sljedećih desetak godina u modernizaciju i izgradnju željezničke infrastrukture planira se uložiti više od šest milijardi eura. Dodatan zamah ulaganjima donijela je i izmjena TEN-T uredbe kroz koju su uvršteni na Transeuropsku prometnu mrežu i oni pravci koji do sada nisu bili prepoznati u Uredbi poput pravca prema



Kolodvor Pazin

Splitu, ali i istarskih i slavonskih pruga. Cilj je stvoriti brzu i modernu željeznicu koja sve dijelove Hrvatske povezuje s europskim željezničkim mrežama, a u tome ni

istarski poluotok neće biti iznimka jer će ove konkretne aktivnosti rezultirati spajanjem željezničkih pravaca u Istri s ostatkom Hrvatske, ali i Europe.

KONFERENCIJA ZNAČAJNA ZA BUDUĆNOST HRVATSKE ŽELJEZNICE

PIŠE: Ivana Međugorac Imamović
FOTO: Ivana Međugorac Imamović



Andrej Plenković

Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture i Ministarstvo vanjskih i europskih poslova u četvrtak, 25. ožujka 2024. u hotelu Esplanade u Zagrebu organizirali su Konferenciju o prometnoj povezanosti Jadransko-jonske regije - koridor zapadni Balkan – istočni Mediteran. Konferenciju su otvorili predsjednik Vlade Republike Hrvatske Andrej Plenković te ministar vanjskih i europskih poslova Gordan Grlić Radman. Konferenciji je prisustvovao i predsjednik Uprave HŽ Infrastrukture Ivan Kršić, a član Uprave Darko Barišić bio je sudionik jednog od panela.

U lipnju 2022. Hrvatska je preuzela predsjedanje strategijom Europske unije za Jadransko-jonsku regiju, koja počiva na stupovima na čijim se temeljima želi promicati održivi gospodarski i društveni rast u našoj regiji, a jedan od tih stupova kojemu je posvećena pozornost na konferenciji jest prometna povezanost. Upravo je glavna tema konferencije bila prometna povezanost Jadransko-jonske regije, čiji je dio i prometni europski koridor zapadni Balkan – istočni Mediteran.

Dan prije konferencije, u srijedu 24. travnja 2024., u Europskom parlamentu izglasana je revizija Uredbe o Transeuropskoj prometnoj mreži (TEN-T) prema kojoj je Republika Hrvatska, uz dva postojeća koridora (Mediteranski koridor i koridor Rajna – Dunav), dodatno pozicionirana na još dva: Baltičko more – Jadransko more i zapadni Balkan – istočni Mediteran.

U uvodnome govoru predsjednik Vlade Andrej Plenković rekao je:

„Na taj smo način zemlja koja je, gledajući u odnosu na raniji sustav paneuropskih koridora, doživjela najviše promjena, i to pozitivnih. Nitko se nije izborio za više kilometara, bilo željezničkih bilo cestovnih bilo luka od Hrvatske. Dakle, četiri velika koridora i ukupno proporcionalno najveća promjena.“

Novi koridor trebao bi biti operativan do 2030., a Hrvatskoj će omogućiti dodatno pozicioniranje na međunarodnoj prometnoj mreži i služiti kao ključna karika koja povezuje srednju Europu, preko zapadnog Balkana s istočnim Sredozemljem.

Državni tajnik u Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture Josip Bilaver nazvao je konferenciju i svojevrsnom inauguracijom novoga prometnog koridora. Bilaver je naveo da je Hrvatska dobila najveće proširenje TEN-T mreže u odnosu na ostale članice Unije.

„Osim Njemačke, jedino se Hrvatska može pohvaliti time da je na četiri velika pravca, a uz luku Rijeka, koja je i do sada bila core luka, u tu su kategoriju ušle luke Split i Ploče, rekao je Bilaver.“

S novim prometnim koridorom Hrvatska ima priliku intenzivnijeg uključivanja u prometni i gospodarski sustav EU-a te se otvaraju nove mogućnosti ulaganja u željezničku, cestovnu, zračnu, pomorsku i riječnu infrastrukturu. Otvara se i mogućnost EU-ova sufinanciranja i dijelova Hrvatske koji do sada nisu bili prepoznati u Uredbi poput željezničke i cestovne infrastrukture do Splita te cestovne i željezničke infrastrukture u Slavoniji i Istri.

U sklopu konferencije održane su i dvije



Darko Barišić bio je sudionik jednog od panela

panel-rasprave. Prva se fokusirala na koridor zapadni Balkan – istočni Mediteran, ispitujući njegov potencijal kao priliku za razvoj Jadransko-jonske regije, dok je tema drugog panela bio prvi koridor izvan Europske unije s težištem na izazovima u implementaciji infrastrukture.

Član Uprave HŽ Infrastrukture Darko Barišić sudjelovao je u drugoj panel-raspravi pod nazivom »Usklađeni razvoj prvog koridora izvan EU – prepreke u provedbi«. U istome panelu sudjelovali su i Gregor Mihelčić iz Hrvatskih autocesta, Krešimir Vidović iz Ericssona, Tin Viduka iz Altproa te Franc Klobučar iz SŽ Infrastrukture.

Darko Barišić govorio je i o izazovima s kojima se HŽ Infrastruktura suočava u provedbi aktualnih projekata duž koridora zapadni Balkan – istočni Mediteran. Kao osnovne izazove u provedbi projekata naveo je kompliciran zakonodavni okvir, gdje kao upravitelj željezničkom infrastrukturom u RH i nositelj svih tih velikih projekata vidimo mogućnost za pojednostavljenje u skladu s EU-ovim direktivama. Također, uočen je nedostatak projektantskih kuća, a posljedično i kvalitete projekata. Kao problem Barišić je naveo i nedostatak novoga inženjerskoga kadra specijalizira-

nog za željeznicu.

Kao preporuku novim članicama mreže TEN-T koridora, iz perspektive upravitelja infrastrukturom koji pokušava implementirati zahtjeve TEN-T-a, Barišić je poručio:

„Razgovarajte sa svojim susjedima jer bez usklađenih direktiva sa susjednim zemljama funkcioniranje koridora nije moguće. Sve zemlje koje se nalaze na određenome prometnom koridoru trebale bi imati direktive usklađene s Europskom

unijom te si uzeti vrijeme za prilagodbu i implementaciju zahtjeva.

S Barišićem se složio i slovenski kolega Franc Klobučar te dodao da bez jednakih uvjeta u svim zemljama nema ni prometnih koridora te da je suradnja zemalja na svakome koridoru ključna za funkcioniranje svih željezničkih prometnih pravaca. Osim iz Hrvatske, na konferenciji su sudjelovali i sudionici iz zemalja koje se nalaze na prometnim koridorima koji su bili tema konferencije.



ZAVRŠEN EU-ov PROJEKT NABAVE 21 VLAKA



Europska unija
Zajedno do fondova EU



PIŠE: HŽPP

FOTO: Ivan Zadro, Ivan Kartelo

Dvadeset i prvi elektromotorni vlak u promet je pušten 25. travnja 2024., čime je obilježen završetak projekta »Obnova voznog parka HŽ Putničkog prijevoza novim elektromotornim vlakovima«.

Vlak je vozio na relaciji Zagreb – Zabok – Zagreb, a na prvoj vožnji bili su državni tajnik za željeznicu dr. sc. Alen Gospočić iz Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, ravnatelj Središnje agencije za financiranje i ugovaranje programa i projekata Europske unije Dragan Jelić, predsjednik Uprave Končar – Elektroindustrije Gordan Kolak, predsjednik Uprave Končar – Električnih vozila Josip Ninić i predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza Željko Ukić.

Sada je u prometu 61 novi niskopodni vlak. Na pola smo puta do ostvarenja strateškog cilja, a to je nabaviti flotu od 120 novih vlakova. Zahvaljujem proizvođaču ovih vlakova, Končar – Električnim vozilima, koji je svojim znanjem proizveo ovako sofisticirani proizvod, vlak kojim pružamo kvalitetnu uslugu. Uz to uveli smo besplatan prijevoz za djecu, učenike i umirovljenike kao i povoljan prijevoz redovitih studenata, čime potičemo korištenje željezničkog prijevoza. Osim u vlakove puno se ulaže u željezničku infrastrukturu, a kvaliteta i sigurnost kontinuirano se unaprjeđuju. – istaknuo je državni tajnik Gospočić.

Moram istaknuti da sam ponosan i sretan što danas završavamo EU-ov projekt u sklopu kojeg smo u 17 mjeseci u promet pustili 21 elektromotorni vlak. Ovo je prvi veliki EU-ov projekt HŽ Putničkog prijevoza. Najvrijednije je da ovim vlakovima osiguravamo kvalitetnu uslugu za naše putnike. To ćemo i nastaviti jer slijedi obnova voznog parka za neelektrificirane pruge, što uključuje i vlakove na alternativni pogon. Prva dva baterijska vlaka bit će u prometu već ove godine. – rekao je pred-



Polazak novog vlaka iz Zagreba

sjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza (HŽPP) Ukić.

Novi vlakovi putnicima pružaju veću udobnost, osiguravaju veći kapacitet i pouzdaniji prijevoz.

Veseli nas činjenica da smo svih 11 grad-

ske-prigradskih i 10 regionalnih vlakova isporučili u dogovorenim rokovima te time uspješno nastavili projekt modernizacije voznog parka HŽPP-a u cilju kvalitetnijeg prometnog povezivanja Hrvatske. Riječ je o novim vlakovima koji su rezultat vlastita razvoja i predstavljaju tehnološki najsloženiji hrvatski proizvod. Potvrda je to doka-



Dolazak vlaka u Zabok svečano se proslavio



Novi elektromotorni vlak

zane konkurentnosti Končara najvećim svjetskim proizvođačima tračničkih vozila. Ovakvi projekti dokaz su i važnosti članstva u Europskoj uniji te mogućnosti korištenja dostupnih EU-ovih sredstava, što je za Hrvatsku itekako važno. Koristim priliku zahvaliti svima uključenima u ovaj složeni strateški projekt i njegovu uspješnu realizaciju. – istaknuo je predsjednik Uprave Končara Kolak.

Vožnji su se pridružili i učenici završnih razreda Tehničke škole Zagreb koji se obrazuju za željeznička zvanja, umirovljenici iz Udruge umirovljenika Sesevetska Sela te gradonačelnici Zaprešića Željko Turk i Krapine Zoran Gregurović, a uzvanike je u kolodvoru Zabok dočekao gradonačelnik Zaboka Ivan Hanžek.

U mome Zaprešiću puno se gradi. Danas kada mladi ili mi stari ili netko treći kupuje stan, a dolazi iz Zagreba ili je na relaciji poslovnog puta ili radnog mjesta u Zagrebu, tada zapravo imaju tri pitanja. Prvo, jasno, koja je cijena stana, koji je to dio grada i koliko je blizu željeznički kolodvor. Time sam zapravo sve rekao. Standard prijevoza i međusobno povezivanje nešto je što bitno određuje ovaj dio prstena oko Zagreba, kako ovaj moj u Zagrebačkoj županiji, tako jasno i onaj u Krapinsko-zagorskoj. – izjavio je gradonačelnik Zaprešića Turk.

Bilo mi je veliko zadovoljstvo nakon duge godina voziti se vlakom. Ovaj je vlak nekoliko stepenica više od onoga čega se sjećam, a s druge strane drago mi je da će doći i elektrobaterijski vlakovi koji će voziti od Zagreba, preko Zaboka do Krapine. Važno je to za naše građane, ne samo za učenike i studente, nego i za mnoge koji rade u Zagrebu, i sigurno će se tada povećati i broj putnika koji će se voziti željeznicom. I kao gradonačelniku Krapine vrlo mi je važno da je krenula rekonstrukcija pruge između Krapine i Zaboka. – rekao je gradonačelnik Krapine Gregurović.

Osobito mi je zadovoljstvo što danas slavimo završetak jednoga koraka u modernizaciji putničkog prijevoza na ovome našem zagorskom području. Očekujemo i da broj vlakova i vozni red budu to što će omogućiti da mladi ostanu ovdje, bez obzira na to rade li u Zagrebu ili u Zaprešiću, da imaju mogućnost prijevoza željeznicom. Time smanjujemo onečišćenje ugljikovim dioksidom i omogućavamo normalnije uvjete i na našim cestama koje su već u ovome trenutku preopterećene. – istaknuo je gradonačelnik Zaboka Hanžek.

Gradsko-prigradski vlakovi voze na širem zagrebačkom području, a regionalni na relacijama od Zagreba prema Sisku, Novskoj, Vinkovcima, Koprivnici, Zaboku, Kar-

lovcu, Ogulinu i Rijeci.

Nabavom novih elektromotornih vlakova unaprjeđuju se kvaliteta prijevozne usluge, pouzdanost i raspoloživost vozila uz mnogo niže operativne troškove i mogućnost povećanja frekvencije vlakova i broja putnika. Novi vlakovi doprinose i smanjenju onečišćenja okoliša.

Cilj projekta je i poboljšanje lokalne i regionalne povezanosti te mobilnosti radi boljeg pristupa tržištu rada i uslugama u funkcionalnim centrima kao i osiguranje učinkovitijega i konkurentnijega željeznikoga putničkog prijevoza koji će ujedno doprinijeti održivosti prometnog sustava u Republici Hrvatskoj.

Projekt je sufinanciran iz Operativnog programa Konkurentnost i kohezija u 85-postotnome iznosu. Ukupna procijenjena vrijednost projekta iznosi 171.725.103,72 eura, a iznos EU-ove potpore 116.840.464, 13 eura.

Tehničke značajke niskopodnih elektromotornih vlakova

Vlakovi koje proizvodi Končar – Električna vozila postižu brzinu do 160 km/h. Vlakovi su četverodijelne niskopodne kompozicije opremljene rampama za ulazak i izlazak osoba u invalidskim kolicima i prostorom za bicikle, a kompletan putnički prostor je pod videonadzorom. 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. Gradsko-prigradski vlakovi imaju osmero vrata na svakoj strani vlaka, sjedala su izvedena većinom kao jednosjedi, a imaju kapacitet od 130 sjedećih i 385 stajaćih mjesta. Uz vizualne i audionajave kolodvora i stajališta putnicima u vlaku omogućen je besplatan pristup internetu (Wi-Fi). Duljina vlaka iznosi 75 m, a u prometu je moguće spajanje dvaju do triju vlakova, čime se osigurava veći kapacitet. Pomoću sustava rekuperativnoga 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 od ukupno preuzete energije iz mreže, čime se postiže veća energetska učinkovitost.

PUŠTANJE NAPONA U KONTAKTNU MREŽU NA PRUZI VINKOVCI – VUKOVAR

PIŠE: Željka Mirčić
FOTO: HŽI, Grad Vinkovci
ILUSTRACIJA: Oskar Pigac



Europska unija
Zajedno do fondova EU



Kontaktna mreža u kolodvoru Vukovar-Borovo naselje

U sklopu završnih radova na modernizaciji i elektrifikaciji pruge M601 Vinkovci – Vukovar, u ponedjeljak 15. travnja u 8.00 sati u kontaktnu mrežu na pruzi Vinkovci – Vukovar trajno je pušten napon od 25 kV.

U Vukovarsko-srijemskoj županiji u samoj je završnici projekt nadogradnje i elektrifikacije pruge Vinkovci – Vukovar sufinanciran iz EU-ovih fondova. U tijeku su administrativne procedure ishođenja potrebnih dozvola i odobrenja, a puštanje modernizirane pruge u punu funkciju plani-

rano je u drugoj polovini godine kada će vlakovi tom dionicom moći voziti brzinom do 120 km/h, što će skratiti vrijeme putovanja za oko 50 posto.

Povodom puštanja napona u kontaktnu mrežu stanovništvo koje gravitira pruzi Vinkovci – Vukovar, putnici i željezničko osoblje upozoreni su preko općih i lokalnih medija o potrebi za dodatnim opreznom, pri čemu su istaknute opasnosti i zabrane vezane uz blizinu strujnog napona.

Upozorenje na potencijalnu opasnost od

napona puštenog u kontaktnu mrežu posebno se odnosi na stanovništvo Vinkovaca, Nuštra, Bršadina, Borova Naselja i Vukovara. Zato je stanovništvo upozoreno na to da je opasno po život i strogo zabranjeno:

- kretati se uzduž pruge unutar ili izvan kolosijeka, hodati po tračnicama ili stajati na njima
- dodirivati tijelom ili nekim predmetom metalne konstrukcije i vodiče kontaktne mreže
- dodirivati elektrovučna vozila i električne naprave na njima



Predsjednik Uprave Ivan Kršić i gradonačelnik Vinkovaca Ivan Bosančić u obilasku

- penjati se na krovove zatvorenih vagona, vagnske cisterne, otvorene teretne vagona, lokomotive, pružna vozila
- približavati se i dirati prekinute vodiče i predmete koji vise odnosno vodiče koji su pali na zemlju
- prislanjati ili slagati materijal ili predmete uz metalne konstrukcije kontaktne mreže
- premošćivati tijelom ili metalnim predmetima tračnice kolosijeka.

O važnosti puštanja pruge Vinkovci – Vukovar u promet te njezinoj važnosti za Vinkovce razgovarali su, pri obilasku željezničkoga kolodvorskog prostora u Vinkovcima, predsjednik Uprave Ivan Kršić i gradonačelnik Vinkovaca Ivan Bosančić.

Cilj je projekta povećati opseg željezničkoga teretnog prijevoza i prekrcaja robe u luci Vukovar, postići bolju povezanost željezničkoga putničkog prijevoza Vukovarsko-srijemske županije s glavnim prometnim koridorima te podići razinu udobnosti i sigurnosti putovanja.

Pruga povezuje koridor RH1 i riječni plovni put na Dunavu na teritoriju Hrvatske (koridor Rajna – Dunav), a njezina modernizacija pridonijet će gospodarskome razvoju grada Vukovara i Vukovarsko-srijemske županije.

Vrijednost projekta iznosi 72 milijuna eura, od čega je 85 posto bespovratnih sredstava sufinancirano iz fondova Europske unije, odnosno iz Kohezijskog fonda – Operativnog programa Konkurentnost i kohezija 2014. – 2020.



OBAVIJEST O PUŠTANJU U RAD NAPONSKE MREŽE NA PRUZI VINKOVCI – VUKOVAR

U sklopu projekta modernizacije i elektrifikacije pruga Vinkovci – Vukovar postaje elektrificirana.
Zato se korisnici željezničkih usluga upozoravaju:

OPASNO PO ŽIVOT!

STROGO JE ZABRANJENO I OSOBITO OPASNO NEOVLAŠTENO KRETANJE PRUGOM I PRUŽNIM POJASOM, PENJANJE NA VAGONE I NOSIVE KONSTRUKCIJE KONTAKTNE MREŽE ZBOG OPASNOSTI OD STRUJNOG UDARA.



PENJANJE NA NOSIVE KONSTRUKCIJE KONTAKTNE MREŽE TE DIRANJE SIGNALNIH ILI DRUGIH UREĐAJA UZ PRUGU STROGO JE ZABRANJENO I SMRTRNO OPASNO!



PENJANJE NA PARKIRANE VAGONE I Približavanje konstrukcijama mreže pod visokim naponom strogo je zabranjeno i smrtno opasno!



PENJANJE NA VLAKOVE, SNIMANJE SELFIJA I FOTOGRAFIRANJE TE Približavanje konstrukcijama mreže pod visokim naponom strogo je zabranjeno i smrtno opasno!



KRETANJE PO KOLOSIJECIMA ILI PO STAZAMA NEPOSREDNA UZ KOLOSJEKE S RIBIČKIM ŠTAPOM I Približavanje konstrukcijama mreže pod visokim naponom strogo je zabranjeno i smrtno opasno!



STROGO JE ZABRANJENO I OSOBITO OPASNO NEOVLAŠTENO KRETANJE PRUGOM I PRUŽNIM POJASOM, PENJANJE NA VAGONE I NOSIVE KONSTRUKCIJE KONTAKTNE MREŽE ZBOG OPASNOSTI OD STRUJNOG UDARA.



CRTANJE GRAFITA U ŽELJEZNIČKOM POJASU I PO KONSTRUKCIJAMA MREŽE POD VISOKIM NAPONOM STROGO JE ZABRANJENO I SMRTRNO OPASNO!


Operativni program KONKURENTNOST I KOHEZIJA


Operativni program KONKURENTNOST I KOHEZIJA



Projekt sufinancira Europska unija iz Kohezijskog fonda.
Sadržaj publikacije isključiva je odgovornost HZ Infrastrukture d.o.o.

IZRAVNA VEZA OD RIJEKE DO TRSTA

PIŠE: HŽPP
FOTO: HŽPP

U riječki je kolodvor 24. travnja 2024. stigao prvi sezonski izravni vlak iz Ville Opicine (Trsta) u sklopu EU-ova projekta SUSTANCE, čija je svrha poboljšanje prekogranične povezanosti i poticanje korištenja održivoga javnog prijevoza. Radi se o izravnoj liniji koja će svakodnevno do 30. rujna povezivati Villu Opicinu (Trst) i Rijeku. Vlak iz Opicine kreće u 7.50, a iz Rijeke u 18.25 sati. Projekt koordinira Izvršno tajništvo Srednjoeuropske inicijative, a partneri projekta su SŽ Potnički promet i HŽ Putnički prijevoz (HŽPP). Projekt se financira iz programa INTERREG Središnja Europa.

Prije polaska vlaka u kolodvoru Villa Opicina organizirana je svečanost na kojoj su govore održali glavni tajnik Srednjoeuropske inicijative Roberto Antonione, ravnateljica Sektora za željeznicu i žičare mr. sc. Vlasta Kampoš Jerenec iz slovenskoga Ministarstva infrastrukture, regionalna ministrica za infrastrukturu regije Furlanija-Julijska krajina Cristina Amirante, direktorica SŽ Potniškog prometa Darja Kocjan i šefica Službe prodaje HŽ Putničkog prijevoza (HŽPP) Andrea Glavaš. Simboličnim rezanjem svečane vrpce otvorena je nova linija između Trsta i Rijeke.

Tijekom vožnje bio je organiziran kulturni i gastronomski program u kojemu su sudjelovali izvođači iz Sežane, Divače, Pivke i Ilirske Bistrice, u kojima se vlak zaustavlja. Uzvanici i putnici uživali su u predstavi i nastupu kulturno-umjetničkog društva, harmonikaša i opernog pjevača Jure Počkaja, a u vlak su ušli i pčelari.

Po dolasku vlaka u kolodvor Rijeka talijanske i slovenske uzvanike dočekali su zamjenik primorsko-goranskog župana Petar Mamula, riječki gradonačelnik Marko Filipović, predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza Željko Ukić te predstavnici turističkih zajednica Rijeke i Kvarnera te lokalne i regionalne samouprave. U Gradskoj knjižnici Rijeka održana je kon-



Željko Ukić

ferencija za novinare na kojoj je predstavljeno uvođenje nove linije. Uvodni govor održao je projektni menadžer programa INTERREG Središnja Europa Winfried Ritt, koji je istaknuo:

„Odlučili smo financirati ovaj projekt jer smo željeli povezati tri zemlje središnje Europe i poboljšati prekograničnu suradnju. Korištenjem željezničkog prijevoza nastojimo smanjiti ugljični otisak, osigurati održivu mobilnost i poboljšati pristupnost našim građanima. Ovaj projekt spaja nas u zajedničkoj predanosti miru i suradnji. Nadam se da će ovaj vlak biti inspiracija i drugim regijama.“

Potporu toj inicijativi dalo je i hrvatsko Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture. Istaknuvši važnost prekogranične suradnje, koja je rezultirala i uvođenjem ovog vlaka, ravnateljica Uprave za željezničku infrastrukturu i promet Jasna Divić kratko je prikazala ulaganja u željeznički sustav:



Roberto Antonione

„Republika Hrvatska prepoznala je željeznicu kao kralježnicu održivog prijevoza pa u narednome šestogodišnjem razdoblju planira obnoviti i modernizirati 750 kilometara željezničkih pruga, a nastavljamo i s ulaganjima u nabavu novih vlakova. Na hrvatskim prugama već sada vozi 60 novih vlakova, do kraja 2025. imat ćemo ih još deset, a do 2032. vozni park trebao bi biti obnovljen gotovo u cijelosti. Uz besplatan prijevoz za djecu, učenike i umirovljenike te povoljan prijevoz studenata naša je namjera stvoriti naviku putovanja vlakom, ne samo unutar RH, nego i ovakvim projektima na međunarodnom planu.“

Pridruženi partner slovenskih željeznica jest slovensko Ministarstvo infrastrukture. Ravnateljica Sektora za željeznice i žičare mr. sc. Vlasta Kampoš Jerenec istaknula je da ovakvi projekti nude nove gospodarske mogućnosti i omogućuju turistima odabir da tijekom sezone koriste nove i ekološki prihvatljive načine putovanja, dodavši da se nada da će ova ponuda pri-



Roberto Antonione, Darja Kocjan i Andrea Glavaš

vući dovoljan broj putnika, uz eventualnu potrebu za trajnijim povezivanjem. Izrazivši zadovoljstvo uspostavljenjem izravne veze između Trsta i Rijeke, gradonačelnik Rijeke Marko Filipović izjavio je:

„Vjerujem da će uspostavom ove linije biti zadovoljno mnogo građana Trsta, ali i stanovnika slovenskih mjesta koji će ugodnom vožnjom u sat do dva stići u Rijeku i na Kvarner. Najmanje će biti zadovoljni Riječani jer vlak iz Rijeke za Trst kreće tek u večernjim satima, no vjerujem da ima prostora za uvođenje još jedne linije koja će u jutarnjim satima kretati iz Rijeke prema Trstu. Zahvaljujući željeznici, Rijeka je tijekom povijesti prepoznata kao važno prometno čvorište ovog dijela Europe i zato svakako podržavamo projekte koji rade na povezivanju gradova, susjednih zemalja i njihova stanovništva. To pridonosi povećanju broja turista, a time i razvoju lokalnoga gospodarstva s obje strane.“

Zahvalivši svima koji su realizirali projekt, gradonačelnik Trsta Roberto di Piazza kazao je da će ta veza doprinijeti jačanju suradnje Trsta, slovenskih mjesta i Rijeke u kulturnome, društvenome i gospodarskome smislu te je izrazio nadu da će ova pilot-aktivnost postati trajna. Istaknuvši da je općina Ilirska Bistrica tradicionalno vezana uz Rijeku i Kvarner, gra-

donačelnik Ilirske Bistrice Gregor Kovačić dodao je da ga veseli ova putnička željeznička veza jer otvara mogućnost turističkog povezivanja širega područja jugozapadne Slovenije s dvama lučkim gradovima u susjednim državama.

Zahvalivši projektnim partnerima na suradnji, direktor Sektora za promet Furlanije-Juljske krajine Enzo Volponi istaknuo je da se ovim projektom olakšavaju putovanja te promiče gospodarski i turistički razvoj uključenih područja. Dodao je da se nada daljnjim prilikama za suradnju kojima će se dodatno ojačati veze triju zemalja.



U sklopu projekta pokrenuta je i inicijativa *Train'n'green* koja promiče održivu mobilnost i turizam te kompletira ponudu ove izravne željezničke veze. Više o tome rekao je predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza Željko Ukić:

„HŽPP nadograđuje svoju mrežnu stranicu informacijama koje potiču ekološki prihvatljiva putovanja i aktivan odmor kombiniranjem putovanja vlakom i biciklom na području Hrvatske, Slovenije i Italije. Nadam se da će uvođenjem ovog vlaka još veći broj turista uživati u Hrvatskoj. Ovaj projekt prilagođen je ponajprije turističkoj namjeni, a povezan je sa zelenom tranzicijom i smanjenjem emisije ugljikova dioksida. Vidjet ćemo koliko će uspješan biti ovaj projekt i o tome će ovisiti daljnja suradnja i eventualni dodatni polasci iz Rijeke.“

Direktorica SŽ Potničkog prometa Darja Kocjan predstavila je vlak koji vozi između Rijeke i Ville Opicine:

„Drago mi je da smo se danas prvi put vozili do Rijeke novim modernim vlakom Slovenskih željeznica koji putnicima nudi prostor za prijevoz bicikala, Wi-Fi, utičnice za punjenje elektroničkih uređaja, klimatizirani prostor, niskopodnost, koja olakšava pristup osobama s invaliditetom, velike panoramske prozore i drugo. To je jedan od 52 nova vlaka na našim prugama, a nabavljamo i novih 20, od kojih se prvi u prometu očekuje iduće godine, dok će u međunarodnome prijevozu do 2026. voziti 20 novih vagona i četiri nove lokomotive.“

Glavni tajnik Izvršnog tajništva Srednjoeuropske inicijative Roberto Antonione zaključno je izjavio:

„Uz potporu jedinica lokalne i državne uprave ovim projektom nastojimo potaknuti održivu mobilnost u ovoj regiji i poboljšati prekograničnu suradnju. Svjesni smo da tu suradnju često otežavaju različita tehnička i operativna rješenja, no danas smo dokazali da predanošću istome cilju i kulturom dijaloga možemo postaviti temelj za razvoj kvalitetne usluge.“

Više informacija o voznome redu i cijenama možete pronaći na <https://www.hzpp.hr/prekograncna-suradnja>.

RADOVI NA PRVOME ŽELJEZNIČKOM MOSTU U HRVATSKOJ

PIŠE: Ivan Zadro
FOTO: HŽM, Krešimir Grđan

Na pruzi državna granica – Čakovec – Kotoriba – državna granica izvođe se radovi na dionici Kotoriba – državna granica (Murakeresztur), na kojoj se, u km 94+204, nalazi granični željeznički most Mura. Sredinom toga 170 metara dugog mosta prolazi državna granica između Republike Hrvatske i Republike Mađarske.

Taj most ima i veliku povijesnu važnost jer je prvi željeznički most u Hrvatskoj kao dio prve pruge koja je povezivala Nagykanizu u Mađarskoj s Kotoribom i Čakovcem u Međimurju te zatim s Pragerskom u Sloveniji. Metalni željeznički most Murakeresztur preko rijeke Mure dovršen je 1860. u dužini od 153 metra. Most ipak nije očuvan u svojem izvornom obliku. Naime, današnji je most četvrti na istome mjestu. Prvi, koji je izgrađen 1860., zamijenjen je novim 1905. u istoj dužini i koristio se do Drugoga svjetskog rata u kojemu je oštećen. Godine 1945. počela je izgradnja novog mosta dužine 152,5 metara i taj je most bio u uporabi sve do 1975., kada je u promet pušten današnji znatno produženi most ukupne dužine 170 m. Današnji metalni rešetkasti most s čeličnim ležajevima izgrađen je od jedne metalne konstrukcije, teške 535 tona.

Na temelju ugovora između HŽ Infrastrukture i Mađarskih državnih željeznica most je segmentno podijeljen na obaveze održavanja, odnosno obje strane obavezne su provoditi redovite preglede i održavati granični željeznički most prema odrednicama ugovora.

Redovitim godišnjim pregledima čelične konstrukcije željezničkog mosta Mura, na temelju ugovornih odnosa između upravitelja HŽ Infrastrukture i Mađarskih državnih željeznica, utvrđeno je loše stanje željezničkoga gornjeg ustroja na mostu zbog istrošenosti željezničkih tračnica UIC 60E1 i raspuklina mosne građe koje je potrebno zamijeniti kako bi se spriječilo daljnje na-



Radovi na mostu Mura

predovanje truleži i raspuklina mosnih praga. – rekao nam je nadzorni službenik nad radovima na pružnim građevinama i

član projektnog tima Krešimir Grđan.

Tijekom permanentnog zatvora pruge na



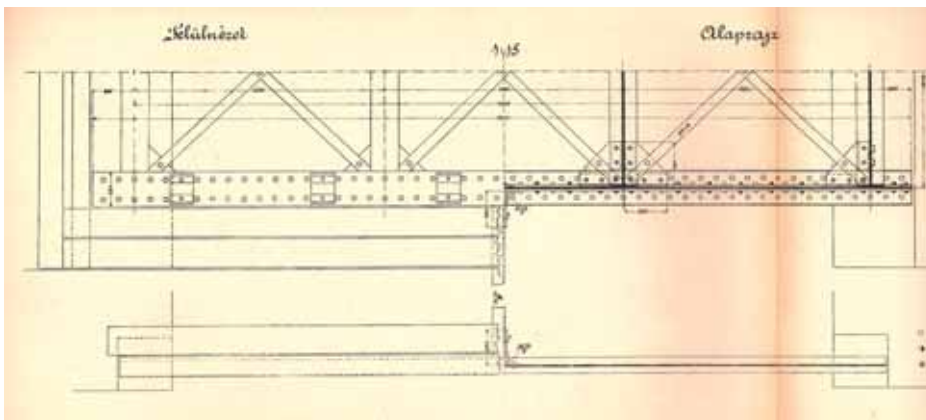
dionici Kotoriba – državna granica u travnju traju radovi prema definiranim fazama izvođenja kompletne zamjene gornjega pružnog ustroja na željezničkom graničnom mostu Mura. Radovi se izvode ne zahvaćajući zahvatom u donji ustroj i okoliš mosta. U sklopu radova zamijenit će se tračnice te drveni mosni pragovi (282 komada) s pripadajućim spojnim i pričvrstnim priborom.

Završna faza radova na mostu Mura planirana je u slobodnim intervalima između vlakova krajem travnja ili početkom svibnja i obuhvati će zavarivanje tračnica i sanaciju naponskog stanja te dopremu i ugradnju zaštitnih tračnica na mostu. Pored izrađene kompletne dokumentacije za taj zahvat i dodatne dokumentacije procjene rizika jedan od važnijih uvjeta za početak radova bio je i ishođenje svih rješenja i suglasnosti za zahvat, pa je od Ministarstva gospodarstva i održivog razvoja Republike Hrvatske ishođeno rješenje o prihvatljivosti zahvata za stanje ekološke mreže, a od Hrvatskih voda vodopravna suglasnost.

Radovi na mostu dio su treće faze projekta obnove pruge M501 državna granica – Čakovec – Kotoriba – državna granica, koja uključuje obnovu dionica Donji Kraljevec – Kotoriba, duge 11,6 km, Kotoriba – državna granica, duge 3,8 km, i državna granica – Čakovec, duge 8,4 km. Završene su prva i druga faza projekta Čakovec – Mala Subotica i Mala Subotica – Donji Kraljevec, dok je četvrta faza, obnova nestabilnog nasipa pruge Tresetište Kotoriba, u postupku javne nabave za radove. – pojasnio nam je voditelj projekta Ivica Matić.

Ukupna vrijednost projekta je oko 16 milijuna eura, a planirani završetak ugovorenih radova je 31. prosinca 2024.

Po završetku projekta na tome međunarodnom koridoru očekuje se povećanje brzine vlakova s 40 km/h na 100 km/h.



Dio izvornog nacрта segmenta metalne rešetkaste konstrukcije prvog mosta Murakeresztur izgrađenog 1860.

POČINJE OBNOVA ZGRADE ŽELJEZNIČKOGA KOLODVORA SESVETE

PIŠE: Željka Miša
FOTO: Željka Miša

Utorak 9. travnja 2024. HŽ Infrastruktura d.o.o. i tvrtka Veselčić d.o.o. potpisale su ugovor za radove cjelovite obnove zgrade željezničkoga kolodvora Sesevete vrijedan 297.468,62 eura (+ PDV).

Rok za izvođenje je šest mjeseci, a radovi obuhvaćaju zamjenu krovništva i vanjske stolarije, obnovu fasade, sanitarnih čvorova i instalacija, uređenje okoliša, parkirališta i čekaonice za putnike, a bit će ugrađeni i klimatizacijski uređaji.

Kolodvorsku zgradu su u pratnji medija obišli predsjednik Uprave HŽ Infrastrukture Ivan Kršić zajedno s članovima Uprave i predstavnicima izvođača radova.

Tom je prilikom Kršić izjavio:

„Dionica Sesevete – Dugo Selo ima najveći intenzitet željezničkog prometa u Republici Hrvatskoj. Njome na dan prođe više od 200 vlakova, od kojih 140 putničkih. Prioritet nam je poboljšati kvalitetu putovanja i zadovoljstvo putnika kako bi tom najprometnijom željezničkom dionicom u državi putovali što ugodnije. To je nastavak ulaganja na ovome području, nakon što smo 2021. izgradili novo stajalište Sesevetska Sopnica. U javnoj nabavi je i izgradnja dodatnog stajališta, Sesevetskih Sela.



Ivan Kršić i Berislav Veselčić



Predsjednik Uprave HŽ Infrastrukture Ivan Kršić daje izjavu za medije



Kolodvor Sesevete

HŽ Infrastruktura trenutno provodi velike projekte obnove i modernizacije željezničke infrastrukture, a uz obnovu i modernizaciju pruga radi se na obnovi kolodvorskih zgrada diljem Hrvatske. Trenutno su u procesu obnove kolodvorske zgrade od Slavonije do Istre, koje se ve-

ćinom financiraju iz Fonda solidarnosti EU-a ili Državnog proračuna Republike Hrvatske, a važan obol svemu tome dat će i sredstva iz kredita Europske investicijske banke. Za radove na kolodvorskim zgradama koji su u tijeku planirano je više od 2,2 milijuna eura.

RADOVI NA OBNOVI PRUGE DG – ČAKOVEC – KOTORIBA – DG

PIŠE: Avenka Butković
FOTO: Ivica Matić

Međunarodna pruga državna granica – Čakovec – Kotoriba – državna granica prva je željeznička pruga u Hrvatskoj, koja je puštena u promet 24. travnja 1860. kao dio pruge Budimpešta – Nagykanizsa – Kotoriba – Čakovec – Pragersko. Pruga je Budimpeštu izravno povezala s magistralnom prugom Beč – Trst, a Hrvatsku s europskom željezničkom mrežom.

Radovi na izmjeni kolosiječne rešetke i zastorne prizme izvode se prema snimci postojećeg stanja, korigiranoj osi i niveleti kolosijeka te elaboratu iskolčenja. Izvode se u etapama. Završeni su radovi u sklopu prve etape na dionici Čakovec (isključivo) – Mala Subotica (uključivo), u duljini od 8,9 kilometara, te oni u sklopu druge etape na dionici Mala Subotica (isključivo) – Donji Kraljevec (uključivo), u duljini od 8,17 kilometara. Trenutačno se izvode radovi u sklopu treće etape, na dionicama Donji Kraljevec (isključivo) – Kotoriba (isključivo), u duljini od 11,61 kilometar, Kotoriba (isključivo) – DG (državna granica s Republikom Mađarskom), u duljini od 3,87 kilometra, i DG (državna granica s Republikom Slovenijom) – Čakovec (isključivo), u duljini od 8,42 kilometra. Za radove u sklopu četvrte etape, koja se odnosi na nestabilnost pružnog nasipa Tresetište Kotoriba, u duljini od 1,6 kilometara, u tijeku je postupak javne nabave.

Ivica Matić, voditelj projekta obnove pruge državna granica – Čakovec – Kotoriba – državna granica, je pri redovitome obilasku radova rekao:

„HŽ Infrastruktura zaključila je ugovor s tvrtkom Pružne građevine za radove na pojačanome održavanju pružnih dionica Donji Kraljevec – Kotoriba, Kotoriba – državna granica i državna granica – Čakovec. Ugovoreni iznos radova je 6.930.464,17 eura bez PDV-a. Sredstva za investicijsko ulaganje osigurana su Planom investicija



Strojno rešetanje pruge Čakovec – Macinec – DG

za 2023. i Planom investicija za 2024. te za razdoblje od 2024. do 2028. Procijenjena ukupna vrijednost investicijskog ulaganja iznosi 15.957.000,00 eura bez PDV-a. Radovi na pružnoj dionici Donji Kraljevec – Kotoriba započeli su u rujnu 2022., a nastavljeni tijekom 2023. i 2024. Na pružnoj dionici Kotoriba – DG (državna granica s Republikom Mađarskom) u tijeku su radovi na izmjeni mosne građe i kolosiječne

rešetke na mostu Mura. Na dionici DG (državna granica s Republikom Slovenijom) – Čakovec u tijeku su radovi na strojnome rešetanju odnosno izbacivanju postojeće zastorne prizme, na strojnome reguliranju kolosiječne rešetke te na istovaru novih tračnica i željezničkog tucanika.

Predviđeni rok za završetak ugovorenih radova je 31. prosinca 2024.

NAŠ PROMETNIK MARKO LONČAREVIĆ DOBITNIK JE »PONOSA HRVATSKE«

PIŠE: Ivan Zadro

FOTO: Pixsell



Marko Lončarević

Veliko priznanje HŽ Infrastrukturi pripalo je krajem ožujka. Prometnik Marko Lončarević za svoj herojski čin nagrađen je nagradom »Ponos Hrvatske«.

U trenutcima kada mislite da možete napraviti nešto ispravno, nemojte oklijevati i razmišljati. Napravite što vam instinkt kaže i u 99 posto slučajeva dobro završi. Bolje nego što bi završilo da se pusti i da se dogodi nešto što ne treba. – istaknuo je naš prometnik.

On je 28. studenog 2023. na svom radnom mjestu u Dugom Selu doslovno skočio na vlak u pokretu koji je iskočio iz tračnica i tako spriječio katastrofu. Marko se tim

hrabrim i hvalevrijednim potezom našao među 15 dobitnika nagrade »Ponos Hrvatske« koja mu je uručena 28. ožujka 2024. u dvorani »Lisinski«.

Nisam u tom trenutku razmišljao o posljedicama. Danas, kada gledam na to, zahvalan sam što sam to uspio, da je tako ispalilo tako. – kaže Marko.

Dodao je da je na njega najponosniji njegov tata, a s njim na dodjelu nagrade došla je supruga Maria koja ne krije zadovoljstvo.

Super se osjećam, došao sam tu, upoznao sam ljude iz Hrvatske koji su isto učinili neko veliko djelo. Odlični su ljudi, a

osobito mi se sviđa Goran koji je skočio u Savu. Vidi se da je dobra duša Slavenskog Broda. Drago mi je da smo tu i da smo dobili nagradu. – rekao je Marko prilikom primanja nagrade.

Nagradu mu je uručio Jure Šipuš, voditelj Ureda upravljanja sigurnošću HŽ Infrastrukture koja je ponosna na svog dobitnika nagrade »Ponos Hrvatske«.

Nesebično dati sebe kako bi pomogao drugome znači biti istinski heroj. Podsjetnik je to svima nama kakvi ljudi trebamo biti. Zato HŽ Infrastruktura s iznimnim ponosom podržava ovaj projekt koji prepoznaje heroje među nama koji nas osvajaju dobrotom, hrabrošću i velikim srcem. Tim



Svi dobitnici nagrade »Ponos Hrvatske«



Duško Čurlić i Marko Lončarević



Marko Lončarević i Jure Šipuš



Marko Lončarević i Tomislav Petanović

više smo ponosni jer je jedan od dobitnika i naš prometnik Marko Lončarević koji se iskazao iznimnom hrabrošću na svom radnom mjestu, u kolodvoru Dugo Selo, gdje je uskočivši na vagon u pokretu prisilno zaustavio vlak. Čestitamo i zahvaljujemo Marku, kao i svim ovogodišnjim dobitnicima. – izjavio je Šipuš.

Ovogodišnji žiri u sastavu Suzane Rešetar iz Udruge Sjena, sociologa Dragana Bagića, HGSS-ovca Jadrana Kapovića, HRT-ova urednika Ognjena Golubića i glavnog urednika 24 sata Ivana Buče među brojnim je kandidatima izabrao njih 15 koji su tako postali ovogodišnji dobitnici.



Maria i Marko Lončarević



PUTOVANJE VLAKOM PRILIKA JE ZA UPOZNAVANJE I UŽIVANJE U KRAJOLIKU

PIŠE: Marina Stašević
FOTO: arhiva Udruge Kreativa

Osječku Udrugu za razvoj zajednice Kreativa u posljednjih 10 godina prepoznala je i Agencija za mobilnost i programe EU te su već tri godine ponosni nositelji akreditacije za provedbu aktivnosti za mlade. To ih osobito veseli jer se rad Udruge u potpunosti temelji na volonterskom doprinosu mladih, što dodatno govori o kontinuitetu koji mladi ljudi žele ulagati u boljitak svog grada, sela i lokalne zajednice. O toj temi, u širem kontekstu, te o poveznici sa željeznicom za naš list razgovarali smo s predsjednicom Udruge Sanelom Ravlić.

Možete li nam, prije svega, predstaviti svoju Udrugu?

Udruga je osnovana prije 10 godina u cilju unaprjeđenja kvalitete života mladih i drugih ranjivih skupina unutar Osječko-baranjske županije, koliko je to u našoj moći. Od samog početka naša vizija bila je omogućavati mladima stjecanje novih znanja i vještina, širiti njihove obzore, pružati im mogućnost da uče i o sebi, ali i da prepoznaju svoje kvalitete, neovisno o možebitno teškim situacijama s kojima se susreću u svojoj svakodnevici. Primarni cilj stoga nam je poticanje razvoja zajednice



individualnim jačanjem svakog pojedinca koristeći moderne metode rada koje usvajamo iz međunarodnih partnerstava jer imamo mrežu partnera u cijeloj Europi. Provodimo različite vrste aktivnosti koje predlažu mladi i cilj je, zapravo, stvarati osnažene, aktivne, suosjećajne mlade ljude

u našim lokalnim zajednicama koji će za nekoliko godina biti snažni stupovi našeg društva. S obzirom na prepoznate potrebe u našoj županiji u naše aktivnosti redovito uključujemo mlade s manje mogućnosti. Sada su neki od njih godinama u Udruzi i njihovi životni putevi nisu gdje su bili prije. Međutim potrebno je reći kako je taj put zaista težak i ponekad se čini da je napredak spor, ali konačni rezultati vrlo su vidljivi, što nam daje poticaj za daljnji rad.

Kao list željezničke tematike za ovaj razgovor zapravo nas je zainteresiralo putovanje vlakom. Kako ste se za to odlučili i kako je do toga došlo?

Godinama se provodi program DiscoverEU na koji se 18-godišnjaci mogu prijaviti te, ako budu odabrani, putovati željeznicom. Radi se o inicijativi u okviru programa Erasmus+ koja mladima nudi priliku za otkrivanje raznolikosti Europe, upoznavanje njezine kulturne baštine i povijesti te druženje s ljudima iz cijele Europe. Do-



bitnici primaju putnu propusnicu i putuju uglavnom vlakom, što je također jedno drugačije iskustvo samo za sebe. Valja istaknuti i »zelenu« komponentu putovanja koja je mladima postala vrlo važna jer žele aktivno pridonositi očuvanju resursa i smanjiti naš ukupni otisak na planet. Nažalost, vrlo malo mladih iz Hrvatske prijavljuje se na taj program u odnosu na mlade iz drugih zemalja EU-a. Jednim dijelom na to utječe činjenica da mladi nemaju često priliku putovati niti su putovali samostalno izvan države, a često se radi o tome da uz strahove nemaju niti financijskih mogućnosti putovati. Time, zapravo, dolazimo do toga da nemaju priliku niti učiti o sebi i drugima, upoznavati druge kulture te sazrijevati na isti način kao njihovi vršnjaci u drugim europskim zemljama. Također prepoznajemo kao nedostatak činjenicu da se 18-godišnjaci s manje mogućnosti ne prijavljuju na putovanje te je omogućena prijava za te mlade putem posebnog segmenta DiscoverEU programa, koju je naša udruga prepoznala kao izvrsnu priliku jer imamo mlade sudionike koji se zaista nikada ne bi odlučili na takvu vrstu iskustva. Upravo je ovo bila prilika da i mi učinimo kao udruga za mlade nešto više za njih, pa smo tako u provedbu projekta, između ostalih, uključili i mlade sa sindromom Down i mentalnim poteškoćama koji su prije sudjelovali u našim aktivnostima. Osim njih s nama su putovali i njihovi roditelji kako bi putovanje bilo što ugodnije, čime smo omogućili ne samo iskustvo mladima, već i njihovim roditeljima te je 10-dnevna avantura postala iskustvo i za obitelj, kako ona koja je ostala kod kuće i željno iščekivala nove vijesti s putovanja, tako i za one koji su putovali. Program je prepoznao stvarne potrebe mladih s poteškoćama, a naša udruga osmislila je plan putovanja koji je uključivao druženje s lokalnim stanovništvom, radionice s drugama u državama koje smo posjetili te sastanke s donositeljima odluka na najvišim razinama Europske unije u Bruxellesu. Na putovanje krenule dvije skupine, od kojih je jedna posjetila Italiju (Milano i Rim) te Francusku (Pariz), dok je druga putovala Njemačkom, Nizozemskom, Belgijom i Francuskom. Putovanje su obje skupine završile u Disneylandu u Parizu, čime smo željeli istaknuti kako se snovi ipak ostvaruju i nagraditi njihov aktivan angaž-

man tijekom cijelog putovanja.

Kakvi su dojmovi o putovanju željeznicom?

Iskustvo putovanja željeznicom kroz program DiscoverEU bilo je zbilja nevjerojatno i nezaboravno. Trenuci provedeni u vlaku donosili su nove doživljaje i impresije koje su obogatile putovanje svih sudionika te proširile njihove horizonte.

Za razliku od putovanja avionom, koji nas vrlo brzo odveze do određene točke, putovanje vlakom pruža iskustvo upoznavanja i uživanja u krajoliku. Od slikovitih pejzaža vožnje kroz alpska sela do predivnih gradskih panorama, svaka destinacija nosila je jedinstveni pečat ljepote.

Od krajolika još su važniji ljudi koji se mogu upoznati tijekom putovanja. Svaki je vlak prilika za susret s različitim kulturama, jezicima i perspektivama. Razgovori s putnicima iz različitih dijelova Europe otvaraju oči za bogatstvo kulturne raznolikosti i razbijaju predrasude.

Vlakovi su iznenađujuće udobni i pouzdani. Kod svakog sjedala nalazi se priključak za brzo punjenje uređaja i u većini vlakova dostupan je bežični internet. Vlakovi posjeduju restorane i kafiće sa širokom ponudom hrane i pića te su odličan način za druženje i upoznavanje.



Kako biste usporedili željeznicu u zemljama u kojima ste putovali?

U zapadnoj Europi (Njemačka, Nizozemska, Belgija i Francuska) vlakovi su vrlo popularan način prijevoza zbog svoje pouz-

danosti i efikasnosti. Oduševili su nas njemački ICE (Intercity Express vlakovi) koji povezuju sve veće gradove. Oni putuju brzinom do 230 km/h, imaju restorane s izvrsnom hranom, stolove za rad i mnogo prostora za noge. Za većinu brzih (ICE i IC) vlakova potrebna je rezervacija, koja se za popularne rute mora napraviti i do pet mjeseci ranije. U Njemačkoj je velika prednost što vlakovi ne zahtijevaju rezervacije, dok se u Francuskoj za većinu vlakova mora dodatno nadoplatiti kako biste imali svoje mjesto u vlaku.

U Francuskoj su vlakovi mnogo točniji od njemačkih i putovanje brzim vlakom u Francuskoj je kao vožnja svemirskim brodom. Naime, njihovi vlakovi voze 320 km/h i dok smo trepnuli došli smo na svoju destinaciju. Putovanje tim vlakom bilo je nezaboravan doživljaj za naše sudionike.

U Nizozemskoj nas je oduševio princip naplate vlakova. Svaki građanin posjeduje karticu s kojom uđe u kolodvor i onda se može voziti koliko god želi dok ju opet ne skenira pri izlasku iz kolodvora. Taj način naplate sličan je kao korištenje sustava metroa u većim gradovima, a subvencije potiču korisnike na korištenje vlakova i putovanje po pristupačnoj cijeni.

Koji su planovi Udruge za budućnost i hoće li biti još takvih i sličnih putovanja?

Potaknuti izuzetno pozitivnim reakcijama naših mladih sudionika, kojima je to bilo iskustvo života, odlučili smo se prijaviti na novi projekt kako bi i što više mladih 18-godišnjaka doživjelo takvu vrstu avanture i učenja. Tijekom 2024. tako će dvije skupine provesti čak 12 dana na proputovanju Europom. Naime, druga skupina kreće na proputovanje nazvano »Misterij Orient Expressa« tijekom kojeg smo osmislili niz postaja na kojima će mladi uz učenje i povećanje svojih vještina rješavati i zagonetke koje će, nadamo se, uspješno riješiti na kraju samoga putovanja. Kako se upravo ta ruta, koja prati i dio rute legendarnog vlaka iz romana Agathe Christie, činila zanimljivom i drugoj skupini, svi će ovoga puta putovati vlakom i na kolodvorima u Budimpešti, Sofiji, Ruseu i Istanbulu doživljavati nova iskustva kroz učenje i rješavanje zagonetki. Svi su vrlo uzbuđeni i jako se veselimo njihovu putovanju.

PRVE VOŽNJE NOVOG RAILJETA

PIŠE: Toma Bačić
FOTO: Toma Bačić

Prva vožnja novog Railjeta, poznatog i kao Railjet New Generation, bila je organizirana 5. travnja 2024. od kolodvora München Hbf, preko Innsbrucka, Brennera i Bolzana do kolodvora Verona Porta Nuova. U redoviti je promet novi Railjet pušten 8. travnja 2024.

Austrijske savezne željeznice (ÖBB) počele su koristiti nove vlakove Railjet nešto ranije, 22. ožujka 2024., na domaćoj liniji od kolodvora Beč Hbf do Feldkircha kako bi povećali intenzitet prometa tijekom uskrasnih praznika. Na promotivnu sam vožnju pozvan sredinom ožujka, a na nju sam stigao izravno iz Bruxellesa, s konferencije *Connecting Europe Days*. Minhenski glavni kolodvor je ujutro 5. travnja bio užurban i prepun putnika. U hali s kolosijecima trenutno se izvode građevinski radovi, pa u kolodvoru vlada veća gužva no što je to uobičajeno.

Railjet je ÖBB-ov vlak. Osam vlakova nove generacije Railjet naručeno je 2018. Četiri kompozicije vlakova već su isporučene ÖBB-u, a svih osam bit će u redovitome prometu u prosincu. Svih osam garnitura vlakova vozit će na relaciji München – Verona, preko Brennera.

Vlakove Railjet je za ÖBB proizveo Siemens, a riječ je o *push pull* garniturama pogonjenima električnim lokomotivama Taurus ili Vectron. Dana 22. ožujka 2024. ÖBB je potvrdio narudžbu 19 dodatnih Railjet vlakova nove generacije. Svi će biti isporučeni tvrtki do jeseni 2028. Vlakovi Railjet New Generation imaju devet vagona, a od vlakova Railjet prve generacije razlikuju se po obliku kabina na upravljačkim vagonima i po tome što je sedam od devet vagona vlaka niskopodno. Vlak je vrlo udoban, s nizom inovativnih rješenja za veću udobnost putnika.

Prvi Railjet je s minhenskoga glavnoga kolodvora krenuo je u 9 sati, nakon kraćih



Strojvođe promotivne vožnje Railjeta u kolodvoru Rosenheim

pozdravnih govora direktora ÖBB-a Andreasa Matthäa, regionalnih političara i direktora regionalnih jedinica DB-a. Nakon kraće vožnje vlak se zaustavio u Rosenheimu, a zatim, nakon prelaska austrijske gra-

nice, u Innsbrucku. Vožnja od kolodvora München Hbf do Innsbrucka trajala je sat i 45 minuta. U Innsbrucku je regionalna vlada pokrajine Tirol organizirala zabavu za sudionike vožnje.



Govori lokalnih političara i direktora ÖBB-a Andreasa Matthäa



Novi Railjet u kolodvoru München Hbf

Iz Innsbrucka je novi Railjet krenuo nakon sat vremena stajanja te se penjao na prijevaj Brenner. Ispod Brennera Austrija i Italija buše bazni tunel, koji će, kada bude završen, biti najdulji željeznički tunel na svijetu. U pograničnome kolodvoru Brenner bila je organizirana manja svečanost, a vlak je preuzelo talijansko osoblje. U 14.03 sati novi je Railjet krenuo iz Brennera te se spuštao prema Veroni. Pruga preko prijevoja Brenner otvorena je za promet 1867., a prijevoj se nalazi na visini od 1371 metar iznad mora.

Na prvome kolosijeku kolodvora Verona Porta Nuova prvi novi Railjet dočekali su koncertni klavir i dvoje opernih pjevača, koji su pjevali arije iz Verdijeve »La Traviata«, a u salonu kolodvorske zgrade ÖBB je priredio koktel za uzvanike.



Railjet u kolodvoru Brenner, pograničnome kolodvoru Austrije i Italije

UMRO JE JACQUES COOPER, OTAC TGV-a

PIŠE: Toma Bačić
FOTO: Toma Bačić



TGV u kolodvoru Le Vert-de-Maisons

Sredinom travnja 2024. francuski su mediji prenijeli vijest koju je objavio Alstom da je umro dizajner vlaka velikih brzina, slavnog TGV-a, Jacques Cooper. Alstom je vijest o Cooperovoj smrti objavio u srijedu 17. travnja. Cooper, rođen 23. siječnja 1931. u Chantillyju, umro je zapadne predgrađu Pariza, Asnières-sur-Seineu. Cooper je nakon školovanja radio s dizajnerom Raymondom Loewyjem, koji je uz automobile, dizajnirao neka željeznička vozila. Loewy je djelovao na relaciji Francuska – SAD i za željezničku tvrtku Pennsylvania Railroad dizajnirao električnu lokomotivu GG1.

Cooperov otac bio je Britanac, a majka

Francuskinja iz pokrajine Sarthe. Nakon što je završio srednju školu, Cooper se zaposlio u dizajnerskome studiju kod Loewyja. Već 1957. otišao je raditi u zrakoplovnu tvrtku Sud-Aviation, koja je, među ostalim, proizvodila Concorde. Za Sud-Aviation Cooper je dizajnirao laki helikopter Alouette II, no ubrzo se posvetio automobilske dizajnu, oblikujući automobile za neke manje francuske proizvođače. U toj fazi Cooper je za maloserijskog proizvođača automobila Heuliez dizajnirao novu karoseriju za Porsche 914, a prvi primjerci tog modela su prema Cooperovu dizajnu bili obojeni u narančasto. Cooper je poslije izjavio da je prema tome automobilu dizajnirao i TGV.

S obzirom na to da je *freelance* dizajn bio financijski nesiguran, Cooper se zaposlio u tvornici željezničkih vozila Brissonneau et Lotz, koja je usko surađivala s francuskim najvećim proizvođačem željeznice Alsthomom. Tvrtka je slovo »h« u nazivu izgubila 1998., u jednoj od promjena vlasničke strukture. Kad su SNCF i Alsthom počeli razvijati TGV, Cooper je dobio posao da ga oblikuje, a jedini je uvjet bio da vlak ne izgleda kao vlak. Prve skice TGV-a Cooper je izradio 1969., a početkom sedamdesetih godina prošlog stoljeća oblikovao je prototip vlaka TGV 001. Godine 1975. SNCF i Alsthom objavili su dizajnerski natječaj za oblikovanje prvih serijskih TGV-ova, a pobijedili su radovi Roge-



TGV u kolodvoru Modane

ra Tallona i Jacquesa Coopera. U francuskoj željezničkoj literaturi nije jasno naznačeno koji je od dvojice dizajnera oblikovao TGV, no s obzirom na sličnost serijskog vlaka s prototipom TGV 001 i na činjenicu da je Cooper radio za Alsthom, pretpostavlja se da je dizajn uglavnom Cooperov. Desetak godina poslije Tallon je dobio posao oblikovanja TGV-a druge generacije, poznatog pod nazivom TGV Atlantique.

Ipak, osnovni Cooperov dizajn zadržan je i na novijoj generaciji TGV vlakova. Za željeznicu u Hrvatskoj zanimljiva je činjenica da je Cooper dizajnirao i vlak Brissoneau et Lotza JŽ 610, koji je poznat pod nazivom Francuz.

U posljednjih sam dvadesetak godina dva puta bio u Francuskoj isključivo zato da se vozim i fotografiram TGV vlakove. Co-

perov je dizajn, evoluiran, i danas prisutan na više generacija TGV vlakova. Prije nekoliko sam godina u južnome predgrađu Pariza nekoliko sati proveo u kolodvoru Le Vert-de-Maisons kroz koji prolaze svi TGV-ovi koji od Pariza prometuju prema jugu. Frekvencija prolazaka je fascinantna.

Kroz kolodvor Le Vert-de-Maisons prolazi od 12 do 15 TGV-ova na sat.

HŽ INFRASTRUKTURA NA DANU KARIJERA

PIŠE: Željka Mirčić
FOTO: Željka Mirčić, Alen Križić

HŽ Infrastruktura sudjelovala je na Danu karijera Fakulteta prometnih znanosti (FPZ) Sveučilišta u Zagrebu, organiziranome 23. travnja 2024. u sklopu znanstveno-učilišnoga kampusa Borongaj. Predstavnici HŽ Infrastrukture upoznali su studente FPZ-a i zainteresirane učenike srednjih škola s radnim prilikama po završetku studija ili škole te s radnim procesima poslova željezničkog prometa.

U sklopu održavanja Dana karijera Fakulteta prometnih znanosti, zajedno s ostalim tvrtkama iz područja prometa i logistike, predstavnici HŽ Infrastrukture, Alen Križić i Davor Šego iz Sektora za promet te Ivana Baričević i Marko Ivković iz Sektora pravnih poslova i upravljanja ljudskim potencijalima, razgovarali su sa zainteresiranim studentima o mogućnostima zapošljavanja preko objavljenih natječaja ili otvorenih molbi.

Fakultet prometnih znanosti istodobno je organizirao Dan otvorenih vrata Fakulteta, namijenjen srednjoškolskim učenicima. Osim što su im prezentirane mogućnosti studiranja na FPZ-u, srednjoškolci su mogli izravno od predstavnika tvrtki saznati o mogućnostima zaposlenja u radnim procesima prometa.

Studente FPZ-a najviše je zanimalo u koje su radne procese uključeni prometni inženjeri u HŽ Infrastrukturi, kako funkcionira željeznički infrastrukturni prometni sustav, kakvi su radni uvjeti te koji su potencijalni sektorski projekti u kojima prometni inženjeri mogu sudjelovati i pritom se afirmirati.

Izložbenu lokaciju HŽ Infrastrukture posjetili su dekan Fakulteta izv. prof. dr. sc. Marko Šošćarić, prodekan za nastavu i studente izv. prof. dr. sc. Ivan Grgurević, profesori dr. sc. Borna Abramović i izv. prof. dr. sc. Hrvoje Haramina te dr. sc. Denis Šipuš. Pritom je dogovoren posjet studenata FPZ-a željezničkog smjera našoj tvrtki s ciljem da se studenti iz prve ruke



Dekan FPZ-a Marko Šošćarić, predstavnik Sektora za promet HŽI-a Alen Križić i studenti prometa iz Češke i Slovačke



Tvrtke iz područja prometa i logistike na Danu karijera na FPZ-u

upoznaju s poslovima inženjera željezničkog prometa te sa svim projektima koji se trenutačno izvode na željezničkoj mreži. Osim predstavnika FPZ-a Sveučilišta u Zagrebu izložbeni prostor HŽ Infrastrukture posjetili su i predstavnici Tehničke škole Zagreb, ravnatelj Patrik Mardešić i prof. Mario Pavlović.

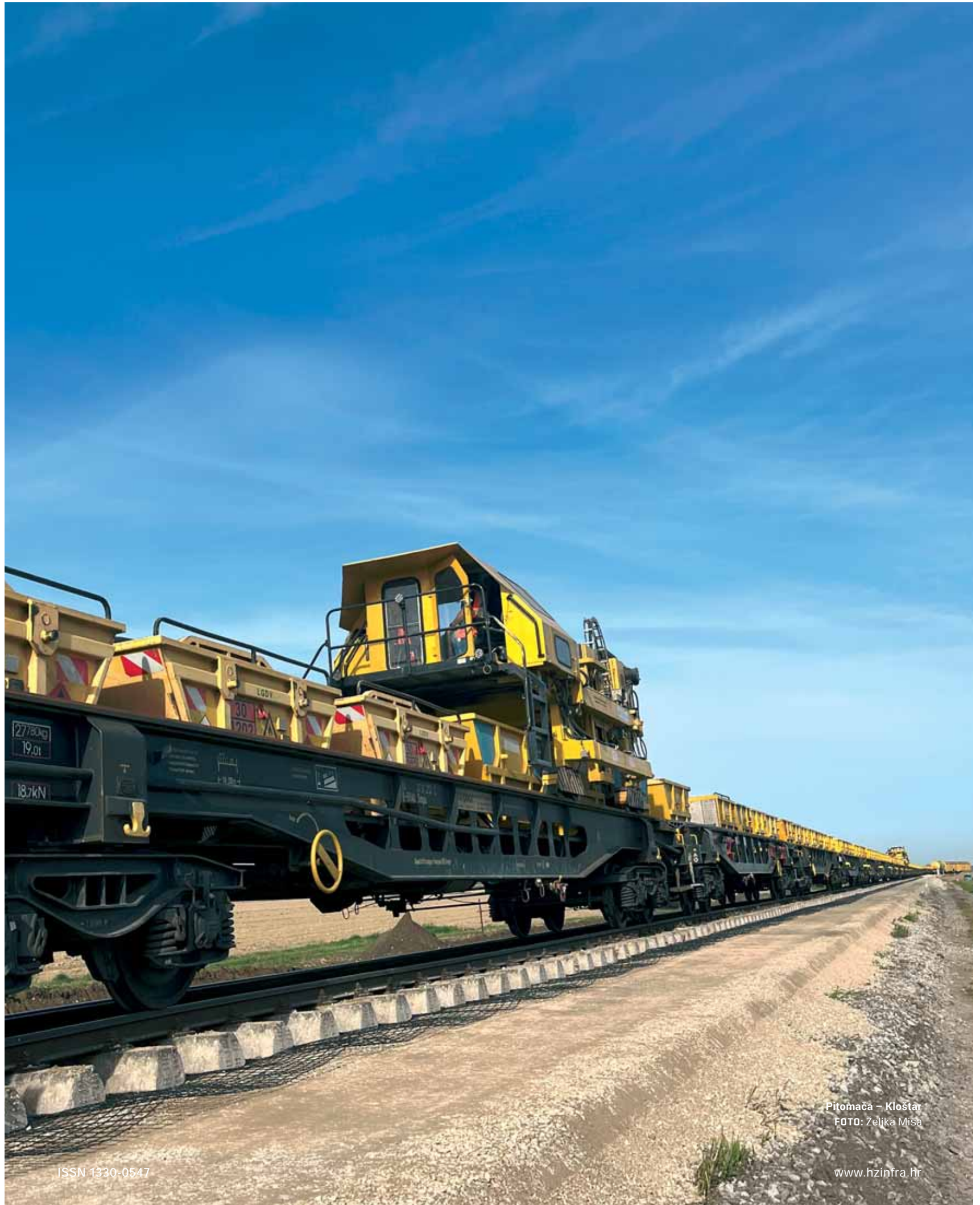
Zaključak je nastupa HŽ Infrastrukture na Danu karijera FPZ-a da bi se društvo trebalo kontinuirano promovirati među zainteresiranim studentima i učenicima. Naime, anketa studenata i učenika pokazala je

relativno slab interes za željeznički smjer na FPZ-u te da bi trebalo razmotriti opcije zapošljavanja studenata u odnosu na njihov iskazani interes.

Nastup na Danu karijera nisu propustile ni druge tvrtke iz prometnog sektora te iz željezničke industrije koje surađuju s HŽ Infrastrukturuom kao što su Končar, Altpro, Agilus Tel, HŽ Putnički prijevoz i HŽ Cargo, HAKOM te Agencija za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu.



Novi elektromotorni vlak
FOTO: Ivan Kartelo



Pitomača – Kloštar
FOTO: Željka Miša