

ŽELJEZNIČAR

BROJ 943 || LIPANJ 2024.

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.

EU FONDOVI

Na pruzi Hrvatski Leskovac – Karlovac u promet pušten nadvožnjak Pavučnjak

4

EU FONDOVI

Modernizacija željezničko - cestovnih prijelaza u Slavoniji

6

AKTUALNOSTI

Obilježen 16. Međunarodni dan svjesnosti o opasnostima na ŽCP-ovima – ILCAD

8



HŽ INFRASTRUKTURA



Nadvožnjak Domagović, Hrvatski Leskovac – Karlovac
FOTO: STRABAG AG

IZDVOJENO

EU FONDOVI

4

Na pruzi Hrvatski Leskovac – Karlovac u promet pušten nadvožnjak Pavučnjak

EU FONDOVI

6

Modernizacija željezničko - cestovnih prijelaza u Slavoniji

AKTUALNOSTI

8

Obilježen 16. Međunarodni dan svjesnosti o opasnostima na ŽCP-ovima – ILCAD

INTERVJU

14

Zanimljiv kolodvor sa zanimljivom šeficom

VJUB

16

»Vlak je uvijek brži« na jubilarnom desetom »Haklu na taksiju«

AKTUALNOSTI

18

Željeznički pothodnik u Gajnicama oslikan motivima iz »Space Jama«

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: Nadvožnjak Pavučnjak, Hrvatski Leskovac – Karlovac, STRABAG AG

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,

iako je ovaj lipanj rezerviran za nogomet s obzirom na to da hrvatska nogometna reprezentacija traži što bolji uspjeh na Europskom prvenstvu u Njemačkoj, aktivnosti na željeznici teku svojim tokom, a priličan broj njih zabilježili smo u ovome izdanju »Željezničara«.

I prije početka kalendarskoga ljeta, sredinom lipnja počele su vrućine primjerenije srpnju i kolovozu pa su temperaturu prelazile i preko 35 celzija. Međutim, to nije ometalo aktivnosti na gradilištima koje smo obišli. Od našeg posljednjeg posjeta radovima na projektu »Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka na dionici pruge Hrvatski Leskovac – Karlovac« promijenilo se dosta toga, a glavna je novost, koja je bila povod našega posjeta dionici, završetak radova i puštanje u promet nadvožnjaka Pavučnjak. Radi se o prvom završenom objektu na dionici, koji je iznimno važan jer je završetak nadvožnjaka Pavučnjak bio uvjet za početak radova na nadvožnjaku Zdenčina. I na ostalim etapama radovi teku prema planu, no više o tome pročitajte na prvim stranicama našega lista.

Tradicionalno početkom lipnja obilježava se Međunarodni dan svjesnosti o opasnostima na željezničko-cestovnim prijelazima (ILCAD – *International Level Crossing Awareness Day*). Ovaj put ILCAD je obilježen na željezničko-cestovnome prijelazu Veliko Trgovišće u suradnji s Policijskom upravom krapinsko-zagorskom te je održana edukativno-preventivna akcija HŽ Infrastrukture »Vlak je uvijek brži«. Zbog blizine osnovne škole čiji učenici svakodnevno prelaze prugu, akcija je ove godine istodobno održana u obližnjoj Osnovnoj školi Veliko Trgovišće.

U vezi s temom sigurnosti ovoga mjeseca tim VJUB-a sudjelovao je u Gajnicama na već tradicionalnom košarkaškom turniru »Hakl na taksiju«. Bila je to odlična prigoda za educiranje najmlađih o željeznici i ponašanju na stajalištima i u blizini pruge.

U ovome broju »Željezničara« saznajte i koji su sve željezničko-cestovni prijelazi u Slavoniji modernizirani, kako izgleda rad u zanimljivom kolodvoru Beli Manastir, ali i brojne druge zanimljivosti o željeznici u Hrvatskoj i svijetu.

glavni urednik lista "Željezničar"
Ivan Kartelo



NA PRUZI HRVATSKI LESKOVAC – KARLOVAC U PROMET PUŠTEN NADVOŽNJAK PAVUČNJAK

PIŠE: Ivan Kartelo
FOTO: Ivan Kartelo



Mnogo se toga promijenilo od našeg posljednjeg obilaska radova na projektu »Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka na dionici pruge Hrvatski Leskovac – Karlovac«, a glavna novost, koja je bila i povod našega posjeta dionici, jest završetak radova i puštanje u promet nadvožnjaka Pavučnjak. Stoga su poslije obilaska nadvožnjaka 19. lipnja projektni tim naručitelja, izvođača radova, nadzora, MUP i predstavnici lokalne zajednice odnosno upravitelj ceste izvršili pregled dokumentacije i izvedenih radova.

Tom prigodom na licu mjesta kod nadvožnjaka Pavučnjak, preko kojeg su već prometovala vozila, u ime naručitelja radova HŽ Infrastrukture voditelj projekta Vedran Sesar izrazio je zadovoljstvo završenim poslom:

„Ovo je prvi završeni objekt na dionici i on je iznimno važan jer je završetak nadvožnjaka Pavučnjak bio uvjet za početak radova na nadvožnjaku Zdenčina. Sada će se cestovni promet preusmjeriti na novoizgrađeni nadvožnjak dok će se radovi izvoditi na Zdenčini. Tamo su već odrađeni pripremni radovi i za nekoliko tjedana počinju radovi na iskopima za temelje upornjaka i stupišta samog nadvožnjaka. Planirani je završetak radova na nadvožnjaku za godinu dana. Veseli me pogled na nadvožnjak kao i stanje na ostalim etapama duž dionice gdje se izvode radovi.

O tome nam je nešto više rekao predstavnik izvođača radova Strabaga inženjer na gradilištu Franko Berović, koji se na početku osvrnuo na završeni nadvožnjak Pavučnjak:

„Njegova duljina iznosi 85 metara, raspon iznad pruge 35 metara, a zanimljivo, nosač je bio težak 70 tona. Nadvožnjak je standardan za prolaz u dva smjera, širine traka tri metra i 30 centimetara sa svake



Nadvožnjak Pavučnjak

strane, a s objiju strana nalaze se i pješачki prijelazi u punom profilu. Gradnja je trajala otprilike godinu dana, a vrijednost radova procjenjuje se na oko dva milijuna eura.

Berović nam je otkrio i kakva je situacija na ostalim gradilištima na dionici:

„Radi se na etapi 1 te etapama od 3 do 9, s tim da su radovi na trećoj etapi (nadvož-



Vedran Sesar



Franko Berović



Nadvožnjak Cvetković



Podvožnjak Ribnjak



Nadvožnjak Domagović



Podvožnjak Lazina

njak Pavučnjak) završeni i nadvožnjak se danas pušta u promet. To je, kao što je i Vedran rekao, bio preduvjet za početak radova na Zdenčini, što će se i dogoditi za koji dan. Tu će biti dosta izmještanja instalacija jer se nadvožnjak nalazi baš u naseljenom mjestu. Na etapi 5 radi se nadvožnjak Cvetković, koji bi trebao biti završen za par mjeseci. Tamo se izvodi i spajanje na državnu cestu, gdje će se morati napraviti kružni tok, što bi trebalo biti gotovo do kraja godine. Na etapi 6 u fazi gradnje je nadvožnjak Domagović. Ovih dana montirali su se prvi nosači te bi i tu do kraja godine trebali biti završeni svi radovi. Na etapi 7, na podvožnjaku Lazina proteklog vikenda demontirali smo provi-

zorij, svi armiranobetonski radovi završeni su i preostaju još zemljani radovi, donji ustroj te odvodnja. Na etapi 8, odnosno podvožnjaku Ribnjak radovi su u još višoj fazi završenosti. Ostali su još zemljani radovi i radovi na odvodnji te bi on trebao biti završen za otprilike dva mjeseca. Što se tiče etape 9, nerazvrstane ceste Ilovac – Orlovac, ona je praktički završena, dok je etapa 1 Mrzlo Polje na 80-ak posto završenosti te bi za par mjeseci trebala biti dovršena i ishođena uporabna dozvola.

S obzirom na interes javnosti u vezi s početkom radova na zgradi kolodvora Karlovac, saznali smo da su završeni konzervatorski istražni radovi te se u narednom raz-

doblju očekuje od Konzervatorskog odjela u Karlovcu odobrenje konzervatorskog elaborata. Izvršen je statički pregled zgrade i zaključeno je da nema većih oštećenja nakon potresa i da nije potrebna konstruktivna obnova. Izvođač AŽD Praha pokrenuo je postupak izrade tehničkog rješenja koje se treba uskladiti sa zahtjevima Konzervatorskog odjela i europskom regulativom za interoperabilnost koja se tiče opreme i prilagodbe zgrada za prijam putnika.

Radi optimizacije resursa i troškova sama izvedba planira se sljedeće godine, kada započnu i radovi na infrastrukturnim pružnim podsustavima koji su trenutačno u procesu nabave.

MODERNIZACIJA ŽELJEZNIČKO-CESTOVNIH PRIJELAZA U SLAVONIJI

PIŠE: Tomislav Tumpa
FOTO: Marko Puškarić



Europska unija
Zajedno do fondova EU



ŽCP »Istarska-Markovac«

U sklopu Projekta osiguranja i modernizacije željezničko-cestovnih prijelaza, koji obuhvaća 94 željezničko-cestovna prijelaza (ŽCP) i jedan pješćki prijelaz preko pruge, u Slavoniji se u rad pušta prvih deset elektroničkih signalno-sigurnosnih uređaja za osiguranje ŽCP-ova. Prema načinu funkcioniranja, uređaji su automatski s kontrolnim svjetlosnim signalima.

Dana 19. lipnja 2024. u rad su pušteni uređaji za osiguranje ŽCP-a »Istarska-Markovac« u km 140+814 i ŽCP-a »Podravska« u

km 141+716 pruge R202 Varaždin – Dalj, koji se nalaze između kolodvora Suhopolje i Virovitica. Navedeni ŽCP-ovi osigurani su svjetlosno-zvučnim cestovnim signalima i polubranicama te mimoilaznim ogradama.

U rad su 20. lipnja 2024. pušteni uređaji za osiguranje ŽCP-a »Katinac« u km 73+ 704, ŽCP-a »Koreničani« u km 71+288 te ŽCP-a »Maslenjača 1« u km 64+010 i »Maslenjača 2« u km 64+630 pruge L204 Banova Jaruga – Pčelić, koji se nalaze između kolodvora Daruvar i Đulovac. ŽCP »Koreničani« osiguran je svjetlosno-zvučnim

cestovnim signalima, dok su ŽCP-ovi »Katinac«, »Maslenjača 1« i »Maslenjača 2« osigurani svjetlosno-zvučnim cestovnim signalima i polubranicama.

Na istoku Slavonije do kraja lipnja u rad će biti pušteni uređaji za osiguranje ŽCP-a »Selci« u km 36+543 i ŽCP-a »Samatovci« u km 38+547 pruge R202 Varaždin – Dalj, koji se nalaze između kolodvora Josipovac i Bizovac. Navedeni ŽCP-ovi osigurani su svjetlosno-zvučnim cestovnim signalima i polubranicama.

Isto tako 26. lipnja 2024. planirano je u redovitu funkciju regulacije prometa pustiti



ŽCP »Podravska«



ŽCP »Katinac«



ŽCP »Koreničani«



ŽCP »Maslenjača 2«

uređaje za osiguranje ŽCP-a »Marinci« u km 3+375 i ŽCP-a »Bijelo Brdo« u km 8+789 pruge R202 Varaždin – Dalj, koji se nalaze između kolodvora Dalj i Osijek Donji Grad. Ti su ŽCP-ovi osigurani svjetlosno-zvučnim cestovnim signalima i polubranicama.

U sklopu Projekta obavljeni su interni tehnički pregledi na još sedam ŽCP-ova koji će biti pušteni u rad nakon ishođenja upo-

rabnih dozvola i rješenja Agencije za sigurnost željezničkog prometa.

Izvođač radova je tvrtka Altpro d.o.o., poslove stručnog nadzora nad izvođenjem radova obavlja zajednica gospodarskih subjekata Mobilita Evolva d.o.o. i Mobilita Vision d.o.o., dok je HŽ Infrastruktura naručilac.

Osnovi su ciljevi Projekta smanjenje razine opasnosti koja proizlazi iz sjecišta dva-

ju zasebnih prometnih sustava (pruga i cesta), povećanje razine osiguranja željezničko-cestovnih prijelaza, smanjenje broja prometnih nezgoda, a time i smanjenje broja ljudskih žrtava te smanjenje troškova uzrokovanih prometnim nezgodama.

Ukupna vrijednost Projekta iz Ugovora o dodjeli bespovratnih sredstava iznosi oko 22,3 milijuna eura, a sufinancira ga Europska unija.

OBILJEŽEN 16. MEĐUNARODNI DAN SVJESNOSTI O OPASNOSTIMA NA ŽCP-ovima – ILCAD

PIŠE: Željka Miša

FOTO: Korporativne komunikacije

U četvrtak 6. lipnja 2024. na željezničko-cestovnome prijelazu Veliko Trgovišće obilježen je Međunarodni dan svjesnosti o opasnostima na željezničko-cestovnim prijelazima (ILCAD – *International Level Crossing Awareness Day*) i u suradnji s Policijskom upravom krapinsko-zagorskom održana edukativno-preventivna akcija HŽ Infrastrukture »Vlak je uvijek brži«.

ILCAD se održava u 58 zemalja diljem svijeta kako bi se sudionike u prometu osviještio o opasnostima koje prijete prilikom prelaska preko željezničke pruge i o važnosti poštivanja prometnih pravila, znakova i signalizacije. Svake se godine kampanja obraća određenoj ciljnoj publici, a ovog puta bila je usmjerena na tzv. ranjive skupine, ponajprije djecu, starije, osobe s invaliditetom, ali i bicikliste, motocikliste i pješake. Zato su ih djelatnici HŽ Infrastrukture i policije na licu mjesta upozoravali na opasnosti i educirali o pravilnome ponašanju prilikom prelaženja preko željezničke pruge.

Član Uprave HŽ Infrastrukture Subhi Tawfiq tom je prilikom izjavio:

„Cilj je crne brojke stradanja svesti na nulu. I jedan stradali je puno. Samo ću kao primjer navesti da strojovođi treba do 1500 metara da zaustavi vlak kada na pruzi uoči osobu ili automobil. U skladu s time uvijek je potreban oprez i poštivati propise jer ništa nije bitnije od ljudskih života. Zato smo danas ovdje, a akciju »Vlak je uvijek brži« provodimo 24 godine. Pokrenuli smo velik investicijski ciklus te u željezničku infrastrukturu u sljedećih 10 godina planiramo uložiti oko šest milijardi eura, no ni najmodernije pruge ni uređaji na prijelazima nisu dovoljni ako ne postoje svjesnost i oprez svih sudionika u prometu.“

Prošle godine u Hrvatskoj se dogodilo ukupno 75 nesreća na željezničkim pruga-



Subhi Tawfiq



Tomislav Zajec

ma, od čega 30 na prijelazima. Poginule su dvije osobe, a devetnaestero ih je ozlijeđeno. Uzrok svih tih nesreća bila je nepažnja vozača cestovnih vozila! Da je to najčešći uzrok nesreća potvrđuje i svjetska

statistika. Na oprez apelira i policija.

Na području PU krapinsko-zagorske na željezničko-cestovnim prijelazima u prvih pet mjeseci ove godine evidentirane su



U razgovoru s vozačima

dvije prometne nesreće. Nasreću, samo s materijalnom štetom; nije bilo nastradalih osoba. U 2023. bilo je osam prometnih nesreća s dvoje ozlijeđenih. Uzrok svih tih nesreća je u pogreškama vozača. Zato smo danas tu da ih dodatno educiramo. – izjavio je Tomislav Zajec, policijski službenik za poslove prometne policije PU krapinsko-zagorske.

Zbog blizine osnovne škole, čiji učenici svakodnevno prelaze prugu, akcija je ove godine istodobno održana u obližnjoj Osnovnoj školi Veliko Trgovišće.

S obzirom na to da smo mi škola koja je u željezničkome području, puno djece putuje vlakom i mislim da je važno osvijestiti ih kako se trebaju ponašati u blizini pruge. Pamtim i tragičan događaj otprije nekoliko godina kada se naš bivši učenik vraćao iz škole po pruži pješice. Imao je slušalice u ušima i nije čuo vlak. Nažalost, poginuo je. Ovaj primjer ističem kao potrebu za ovakvim edukacijama. – izjavila je ravnateljica Diana Duk-Petek.

Dosadašnja međunarodna praksa pokazala je da je najučinkovitiji način promjene ponašanja sudionika u prometu i smanjenja crnih brojki stradavanja u prometu edukacija, isticanje rizika i upozoravanje na kobne opasnosti neopreznoga kretanja uz prugu ili prelaženja pruge na mjestima koja za to nisu predviđena! Zato već 24 godine postoji i kampanja »Vlak je uvijek brži« koja se provodi na prijelazima i u osnovnim školama. Nažalost, unatoč stalnim upozorenjima zbog neopreza i kršenja prometnih pravila i prometne signalizacije i dalje se događaju nesreće u kojima teško stradavaju djeca i odrasli pa je neophodno stalno upozoravati:

- Strogo je zabranjeno igrati se na pruži uz prugu, na mostovima kojima prolazi pruga kao i penjati se na vagoni i stupove kontaktne mreže.
- Opasno je po život kretati se uz prugu ili preko pruge sa slušalicama u ušima ili s mobitelom u ruci. Zbog slušalica ne čujete što se oko vas događa, a mobitel vam odvraća pozornost od potencijalne opasnosti.
- Prije prelaska preko željezničke pruge obavezno treba stati i uz poštivanje pro-

metnih znakova i prometne signalizacije prugu prijeći tek kada se uvjerite u to da ne prijeti opasnost. Ako je polubranik spušten, treba pričekati da se on podigne, a ako polubranika na željezničko-cestovnome prijelazu nema, trebate dobro promotriti oko sebe i uvjeriti se u to da vlak ne nailazi.

- Zaustavni put vlaka iznosi i do 1500 metara, zbog čega ga strojovođa, nakon što na pruži uoči automobil ili osobu, ne stigne zaustaviti na vrijeme. Vlakovi su i sve tiši pa se njihov dolazak ne čuje dok nisu u blizini prijelaza.
- Treba biti odgovoran i prelaziti preko pruge samo na obilježenim mjestima. Strogo je zabranjeno kretati se po kolesijeku ili po stazama neposredno uz kolesijeku kao i bacati kamenje na vlakove koji prolaze prugom.

Ovogodišnji slogan ILCAD-a glasi: »Pazi,

vlak! On ne može stati u sekundi, ali tvoj život može!« Zato svim sudionicima u prometu šaljemo upozorenje: usporite i zaustavite se u blizini pruge! Čak i ako negdje kasnite. Jer što je važnije od života? Nekoliko minuta neće ugroziti nikoga, ali može spasiti život. Djecu asociramo na sva ta pravila pokratom VJUB („Vlak je uvijek brži“) jer ju lako zapamte. Nastojimo da i odraslima ona uvijek bude na pameti i neka vas uspori kada se približite pruži jer vlak doista jest uvijek brži!

Pokretač ILCAD-a, Međunarodna željeznička unija (UIC), objavila je video nadzornih snimki sa željezničko-cestovnih prijelaza diljem svijeta. Nevjerojatne snimke prikazuju neoprezne sudionike u cestovnome prometu koji ne poštuju prometne propise i signalizaciju zbog čega su zamalo izgubili živote. Možete ga preuzeti na poveznici: <https://www.youtube.com/watch?v=SYbasmbmozs&t=36s>.



Maskota Andrija



Željezničko-cestovni prijelaz Veliko Trgovišće



Sudionici akcije

U KAMPUSU BORONGAJ ODRŽAN OKRUGLI STOL NA TEMU SIGURNOSTI NA ŽELJEZNICI

PIŠE: Ivana Međugorac Imamović
FOTO: Ivana Međugorac Imamović

U četvrtak 6. lipnja 2024. u Znanstveno-učilišnome kampusu Borongaj u Zagrebu održan je okrugli stol »Učinkovitost sustava upravljanja sigurnošću kod upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika« koji su organizirale Agencija za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu i Agencija za sigurnost željezničkog prometa. Na panel-raspravi u ime HŽ Infrastrukture sudjelovao je Tomislav Petanović, zamjenik voditelja Ureda za upravljanje sigurnošću.

Središnja tema okruglog stola bila je sigurnost u željezničkome prometu te kako poboljšati sustav upravljanja sigurnosti, ali i implementaciju svih sigurnosnih preporuka, direktiva i zakona kako bi svi unutar željezničkog sustava bili sigurni. To ne uključuje samo željezničku infrastrukturu nego i putnike, zaposlenike te prijevoz robe. Okrugli stol bio je podijeljen na dva dijela. U prvome dijelu prezentacije su održali Želimir Delač, ravnatelj Agencije za sigurnost željezničkog prometa (ASŽ), Tihomir Pleša i Goran Jurišić također iz ASŽ-a, Alana Vukić, ravnateljica Agencije za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu (AIN), Milan Vuković, načelnik sektora za željezničku infrastrukturu i promet pri MPPI-u, te na posljetku Milan Brkić, direktor RCC Croatia.

Kroz svoje prezentacije svaki presenter dostavio je svoj dio slagalice koji čini globalni sustav sigurnosti unutar kojih djeluju te izazove s kojima se suočavaju. Tako se pokušalo odgovoriti na pitanja poput kakva je danas sigurnost na hrvatskim prugama, koliko su učinkoviti sustavi upravljanja sigurnosti upravitelja infrastrukture, ali i željezničkih prijevoznika, kako upravljati pozicijama, kako učimo iz nesreća te kako nadziremo željeznički sigurnosni sustav.

U drugome dijelu okruglog stola održana je panel-rasprava na temu naziva okrug-



Na panel-raspravi u ime HŽ Infrastrukture sudjelovao je Tomislav Petanović

log stola na kojemu su dijalog vodili Tomislav Petanović, koji je predstavljao HŽ Infrastrukturu, Tomislav Antun Biber, koji je zastupao AIN, Želimir Delač u ime ASŽ-a, Milan Brkić (RCC) kao predstavnik prijevoznika, Vlado Lovrić iz HŽ Putničkog prijevoza (HŽPP), Ante Klečina iz Saveza za željeznicu (SZZ) te Ljerka Janjanin iz HŽ Carga.

Sudionici panela dotaknuli su se i pitanja kako su željezničke tvrtke uspostavile sustav upravljanja sigurnosti u skladu sa zakonodavstvom EU-a. Tomislav Petanović opisao je kako je taj proces izgledao u HŽ Infrastrukturi:

„Bio je to izazovan proces. Dobra stvar je bila to što se nekoliko nas mlađih entuzijasta još 2009., kada su počeli pristupni pregovori s EU-om, odlučilo samoinicijativno javiti u Međunarodnu željezničku uniju (UIC) sa sjedištem u Parizu. Oni su nas uključili u par radnih skupina gdje su nas upoznavali s regulativama sigurnosti. Ondje smo se prvi put susreli s EU-ovim direktivama i uredbama. Kolege iz UIC-

ovih radnih skupina su nam održali i par radionica pa smo stekli i predznanja i poznanstva s kolegama iz zapadnih zemalja te smo u trenucima kada je to bilo potrebno imali i sve potrebne informacije. U trenutku kada smo ušli u EU već smo imali sve usklađeno sa zakonodavstvom Europske unije. Sam sustav upravljanja sigurnosti jest provedba svega toga što piše na papiru – a taj je dio uvijek izazovan.

Petanović je dodao i to da svaki kotačić velike tvrtke ima svoj dio odgovornosti za sustav upravljanja sigurnosti te da je to posao koji nikada neće stati, a HŽ Infrastruktura kontinuirano radi na poboljšanju sustava sigurnosti.

Sudionici panela su se, među ostalim, dodatno složili da sve tvrtke koje sudjeluju u realizaciji željezničkog prijevoza ili imaju djelatnost koja je usko vezana uz željeznicu te zakonodavna tijela kontinuirano moraju raditi na dizanju razine sigurnosti te održavati dijalog jer je sve povezano. Istu ulogu imaju i tijela koja donose pro-



pise i regulative te oni koji ih trebaju provoditi. Sve to treba se odraziti na sigurnost

zaposlenika, putnika i korisnika željezničke infrastrukture te posljedično tome

smanjiti broj željezničkih nesreća i incidenata.

KOLODVOR JASTREBARSKO JEDNE VRUĆE LIPANJSKE SRIJEDE

PIŠE: Ivan Kartelo

FOTO: Marina Stašević, Ivan Kartelo

O bilazak radova na dionici Hrvatski Leskovac – Karlovac iskoristili smo i za posjet kolodvoru Jastrebarsko. Ta vruća lipanjska srijeda protekla je u iščekivanju utakmice Hrvatske s Albanijom na Europskom prvenstvu u Njemačkoj, koja, nažalost, nije završila kako smo se nadali. Tek 2:2 i gorak okus zbog remija ne samo potpisnika ovih redaka nego, vjerujem, i većine Hrvatske koja je u lipnju standardno, kad su slična natjecanja u pitanju, pretvorena fan-zonu. U samom kolodvoru, uz pokojeg putnika obučenog u »kockice« koji je strpljivo čekao dolazak vlaka, željezničari su obavljali svoj uobičajeni posao i nije se osjećala nogometna euforija. Doduše, bilo je prilično vruće, posla je bilo, a i bilo je još nekoliko sati do početka utakmice.

Više od nogometa zanimala nas je situacija u kolodvoru i njegovo funkcioniranje. Tamo smo zatekli skretničara Josipa Pribanića te dežurnog prometnika Željka Moğuša:

Ovdje u kolodvoru situacija je dobra, radna je atmosfera na razini i svi se dobro slađemo. Tu nas je pet prometnika, šef kolodvora i skretničar te kolegica blagajnica iz HŽPP-a. Kroz kolodvor prođe dosta vlakova, 50-ak dnevno, što teretnih, što putničkih, s time da je više teretnih vlakova tijekom noći. Mnogo je i putnika i očekujemo da će ih biti još i više kad bude završen projekt obnove pruge od Hrvatskog Leskovca do Karlovca. Promet teče normalno osim ponekad, kada je zbog radova pruga zatvorena. Tada se uvodi zamjenski prijevoz autobusima.

Ipak, ne može se ne primijetiti da radni prostor nije u najboljem stanju, kao uostalom i cijela zgrada koja vapi za obnovom, čemu se nadaju i kolodvorski radnici. To će se promijeniti kada na red dođe obnova zgrade, ali i cijeloga kolodvora u sklopu projekta obnove dionice Hrvatski Lesko-



Kolodvor Jastrebarsko

vac – Karlovac, sufinanciranog iz EU-ovih fondova.

Osim muškog dvojca na putničkoj blagajni u dobrom raspoloženju zatekli smo i

radnicu HŽ Putničkog prijevoza Željku Strahiju, koja zaposlena na željeznici od 1997., a na sadašnjem radnom mjestu već 12 godina.





S lijeva na desno: Josip Pribanić, Željko Moguš

— Dosta je posla i putnika, pogotovo ujutro. Uglavnom su pozitivna iskustva, no ima svakakvih situacija. Putnici se žale na kašnjenje, osobito kad je riječ o presjedanju u autobuse. No, sve u svemu, dobro je. Dobro se slažem s kolegama iz HŽ Infrastrukture koji me ujutro dočekaju s kavom (smijeh). Dolazim na posao u pet ujutro, u 5.15 sati počinjem raditi s putnicima, a prvi vlak polazi već u 5.30 sati. Ostaje mi još desetak godina rada pa mirovina, koju ću, nadam se, dočekati u obnovljenom kolodvoru. – poželjela je za kraj Željka.

Pridružujemo se tim željama te se nadamo da naša sugovornica neće obnovu dočekati na samom kraju radnoga vijeka, nego i znatno prije.



Željka Strahija

ZANIMLJIV KOLODVOR SA ZANIMLJIVOM ŠEFICOM

PIŠE: Kristina Pavlović

FOTO: arhiva Mihaele Sakoman, Josip Kajinić, Kristina Pavlović

Kada je 1227. ugarski palatin Moys de Daro na svojem imanju u mjestu Pél sagradio samostan (Pél Monostor – Pélov samostan) bio je to početak povijesti jedinog baranjskog grada, današnjeg Belog Manastira. Smješten je na jugozapadnim padinama Baranjske planine, gotovo na pola puta između Osijeka na jugu i mađarskoga grada Mohača na sjeveru.

Kroz Beli Manastir od 1871. prolazi pruga koja povezuje Osijek s mađarskim Pečuhom (Pécs). Pandan Belom Manastiru s druge strane granice jest kolodvor Mađarboj (Magyarbóly).

Šefica je kolodvora Beli Manastir Mihaela Sakoman, koja je na tome zahtjevnom i odgovornom radnom mjestu pet godina.

Osim o kolodvoru u Belom Manastiru Mihaela Sakoman brine se o određenim stajalištima, a kako sve to izgleda i koje su zanimljivosti, ali i izazovi njezina posla otkrila nam je u razgovoru za »Željezničar«.

Koji su kolodvori i stajališta u Vašoj nadležnosti?

Kolodvor Darda i stajalište Čeminac u nadležnosti su područja kolodvora Beli Manastir u smislu nadležnosti nad službenim mjestima, odnosno i sama dionica pruge M301 državna granica – Beli Manastir – Osijek od km 5+000 do 32+100 u nadležnosti je područja kolodvora Beli Manastir u smislu obavljanja očevida izvanrednih događaja.

Po čemu se kolodvor u Belom Manastiru razlikuje od ostalih kolodvora u zemlji? Koliko putničkih, a koliko teretnih vlakova dnevno prolazi kroz njega?

Kolodvor Beli Manastir rasporedni je i granični kolodvor te je i kolodvor smjene prometa. Unutar radnoga vremena kolodvora od 16 sati u kolodvoru svakoga radnog dana vožnju započne ili završi devet



S lijeva na desno: Zlatko Meleš, Mihaela Sakoman, Gordana Zboržil i Kristijan Sambolec

parova vlakova u domaćem putničkom prijevozu i šest parova vlakova u međunarodnome putničkom prijevozu. Neki od vlakova u domaćem prijevozu tijekom vikenda ne voze. Teretni vlakovi voze svakoga dana. Ponekad izostanu, no u pravilu voze oko četiri dnevno, a po potrebi i više.

Koliko perona imate na raspolaganju?

U kolodvoru Beli Manastir imamo jedan otočni peron dug 400 m i širok 6,10 m. Na njemu se nalazi 19 rasvjetnih stupova, a nedostaje još peronska nadstrešnica.

Koliko je ljudi zaposleno u kolodvoru i na kojim radnim mjestima?

U kolodvoru Beli Manastir sistematizirano je pet prometnika vlakova i osam skretničara, no trenutačno u kolodvoru rade četiri prometnika vlakova i četiri skretničara, a zamjenski radnici iz drugih kolodvora pokrivaju nedostatak domicilnih izvršnih

radnika. U zgradi kolodvora Beli Manastir svoje urede imaju i željeznički prijevoznici HŽ Putnički prijevoz, HŽ Cargo i Rail Cargo Carrier Croatia.

Tko su korisnici, tko sve putuje i na kojim relacijama?

Teretni vlakovi u kolodvoru Beli Manastir primopredaju se između željezničkih prijevoznika koji voze na prugama Republike Hrvatske i onih iz Republike Mađarske. Uglavnom je to tranzit, ali katkad kod nas i u kolodvoru Darda utovare i istovare roba obavlja i nekoliko lokalnih tvrtki koje se bave proizvodnjom žitarica. Korisnici su putničkoga prijevoza u domaćem prometu lokalni stanovnici koji putuju na posao ili u školu u obama smjerovima na dionici Osijek – Beli Manastir, dok je vidljiva povećana prisutnost putnika starije životne dobi koji se koriste novostečnim povlasticama besplatnoga putovanja.



Kolodvor Beli Manastir

Korisnici međunarodnoga putničkoga prijevoza najčešće su studenti lokalnih područja, pripadnici mađarske manjine, od kojih mnogi studiraju u Mađarskoj, te studenti iz drugih europskih zemalja, ponajviše iz Španjolske. Oni studiraju i borave u Osijeku, a vikendom i blagdanima putuju u svoje domovine.

Tijekom ljetnih mjeseci povećan je broj putnika stranaca, pretežno mladih u dvadesetim godinama jer su mnogi od njih redoviti gosti naših domaćih glazbenih festivala poput »Ultra Europe Festivala« i sličnih događanja.

Kakva je suradnja s kolegama s druge strane granice? Održavate li samo službene kontakte ili se možda družite i neslužbeno, na proslavama, roštiljima i slično?

Suradnja s mađarskim kolegama pozitivna je i na visokoj razini i u profesionalnom i u privatnom smislu. U organizaciji pro-



Stajalište Čeminac

metnoga posla prijepora nema. Iako postoji jezična barijera, izvršni radnici kolodvora Beli Manastir i mađarske kolege obučene su na osnovnoj razini sporazumijevati se mađarskim odnosno hrvatskim jezikom. U službenoj komunikaciji kod poslova reguliranja željezničkog prometa primjenjuje se Granični komunikacijski sustav (GKS). Neki od radnika obaju graničnih kolodvora međusobno se obiteljski posjećuju već desetljećima, a do prije desetak godina oba kolodvora organi-

zirala su jednom godišnje međusobna druženja.

Koliko dugo sada radite na radnome mjestu šefice kolodvora? Kako je tekao Vaš put do ovoga posla?

Šefica sam kolodvora više od pet godina. Željezničku tehničku školu u Zagrebu završila sam 1998. u programu prekvalifikacije. Moje prvotno zanimanje bilo je fotograf. Do 2003. obavljala sam poslove fotografa u jednom trgovačkom društvu koje je tada djelovalo na području cijele Hrvatske. Svoj željezničarski put započela sam 2003. Nakon polaganja praktičnoga ispita u kolodvoru Osijek Donji grad, gdje sam neko vrijeme i radila, radila sam u kolodvorima Đakovo, Vladislavci, Josipovac, Koška i Darda. Godine 2007. potpisala sam ugovor na neodređeno vrijeme, čime sam postala prometnicom vlakova u kolodvoru Beli Manastir. Šeficom kolodvora imenovana sam 2018.

Što biste voljeli doživjeti u »svome« kolodvoru? Imate li kakvih želja ili ideja?

Voljela bih da kolodvor Beli Manastir konačno bude osiguran suvremenim ulaznim signalima kao i da cijela pruga M301 državna granica – Beli Manastir – Osijek bude opremljena suvremenom signalizacijom kako bi se podignula brzina vlakova na pruzi za koju je pruga u građevinskom smislu i sposobna.



Mađarski putnički vlak i osoblje vlaka: Balint Budai i Nandor Regenyi

»VLAK JE UVIJEK BRŽI« NA JUBILARNOM DESETOM »HAKLU NA TAKSIJU«

PIŠE: Ivan Zadro

FOTO: Korporativne komunikacije

Zagrebačke Gajnice i ove godine ugostile su mnogobrojne ekipe na košarkaškom 3x3 turniru »Hakl na taksiju«. Jubilarni deseti turnir održan je od 13. do 15. lipnja te je i ovaj put bio kvalifikacijski turnir za završnicu 3x3 Prvenstva Hrvatske. Ova »kvartovska« priča koja promiče ljubav prema sportu i zdravom načinu života proširila se i izvan Gajnica. Tako je jedna lokalna priča dobila pravi međunarodni karakter.

Turnir je sve posjećeniji. Primijetili smo da nam dolaze ljudi koji ne žive u Gajnicama i to nas posebno veseli. Osim seniorske »elite« kategorije, tu je još »kvartovski« turnir te turnir za tri mlađe kategorije. Trudimo se iz godine u godinu unaprijediti turnir pa tako i sadržaje izvan terena i mislim da smo ove godine uspjeli u tome. Organizirali smo koncerte i gledanje utakmica Europskog prvenstva. Najmlađi su uživali u »napuhancima«, igrali nogomet na livadi, družili se s klaunom i još mnogo toga. – rekao nam jedan od organizatora turnira Ivan Krizmanić.

Upravo tu simbiozu s lokalnom zajednicom, a osobito s najmlađima, prepoznala je i HŽ Infrastruktura, koja je iskoristila priliku za održavanje radionica tijekom trajanja ovoga turnira četvrti put zaredom. U parku 101. brigade, središnjem parku Gajnica, održana je preventivno-edukativna akcija »Vlak je uvijek brži«, koja je kroz igru, crtanje, učenje i razgovor približila djeci ono najvažnije, a to je sigurnost. Kako sigurno prijeći preko željezničko-cestovnih prijelaza, zašto se ne smiju igrati uz prugu te zašto u prometu ne smiju imati slušalice ili mobitele na ušima, sve su to djeca znatiželjno slušala i propitkivala na radionicama koje su održane 13. i 14. lipnja. Dok su djeca učila o Žapcu Andriji i crtala mnoštvo crteža s temama vlaka, pruge, škole, prometa i neizostavnog nogometa, savjete su upijali i roditelji, čije su nesavjesne prometne postupke djeca is-



»Hakl na taksiju«

kreno razotkrivala. Ove radionice posebno važnost imaju u četvrti kao što su Gaj-

nice, četvrti koja je naslonjena na prugu i čiji se stanovnici svakodnevno koriste vla-





Preventivno-edukativna akcija »Vlak je uvijek brži«

kom za odlazak u školu ili na posao. Ekipa iz sportsko-rekreativne udruge »Hakl na taksiju«, organizatori turnira izuzetno su zadovoljni time kako je prošao turnir:

Proslavljen je sa stilom, kako i doliči jubilarnom desetom izdanju. Sve je prošlo i bolje nego smo zamislili. – izjavio je Krizmanić.

Posebno mi je drago da vam je radionica bila posjećena s obzirom na da se većina školaraca iz Gajnica koristi vlakom na putu do škole. Mislim da su djeca jako dobro educirana kod nas u »kvartu« kaj se tiče opasnosti koje dolaze s vlakom. – dodao je Krizmanić.

Upravo je to cilj ovih radionica i suradnje za koju se nadamo da će se nastaviti.



ŽELJEZNIČKI POTHODNIK U GAJNICAMA OSLIKAN MOTIVIMA IZ »SPACE JAMA«

PIŠE: Ivana Međugorac Imamović
FOTO: arhiva Jure Ereša

U suradnji s HŽ Infrastrukturom *street art* umjetnik Jure Ereš grafitima je oslikao pothodnik željezničkog stajališta Gajnice u Zagrebu u sklopu slobodnog oslikavanja pothodnika »Hall of Fame« koje izvode ulični umjetnici i grafiteri. Dio je to međunarodnoga uličnog košarkaškog turnira »Hakl na taksiju«, koji je od 13. do 15. lipnja 2024. jubilarni, deseti put održan u zagrebačkim Gajnicama i koji je HŽ Infrastruktura podržala četvrtu godinu zaredom tako da je s najmlađim posjetiteljima turnira održala preventivno-edukativnu radionicu »Vlak je uvijek brži«.

Gajnice su posebno vezane uz željezničku infrastrukturu i jedan su od zagrebačkih kvartova čiji stanovnici najčešće koriste vlakove za putovanje u svakodnevnom životu pa je sudjelovanje na turniru prilika za uvijek potrebnu edukaciju.

Osim toga HŽ Infrastruktura od 2013. provodi akciju »Stvaraj, ne uništavaj« i upravo je ta akcija bila motiv suradnje s Jurem Erešom.

Cilj te akcije jest učenike viših razreda osnovnih škola potaknuti na pravilan odnos prema javnoj imovini, skrenuti im pozornost na problem vandalizma i šteta koje nastaju takvim nepoželjnim ponašanjem. Akcijom »Stvaraj, ne uništavaj« učenike se educira o opasnostima i posljedicama takvog ponašanja, a kroz radionice navodi ih se na detektiranje razloga vandalizma nad javnom imovinom te načina i mjera kojim lokalna zajednica, društvo i učenici osobno mogu doprinijeti prevenciji vandalizma. Krajnji cilj akcije jest potaknuti učenike na kreativnost i stvaranje pozitivnih društvenih vrijednosti.

To je upravo ono što motivira samoukoga mladog umjetnika Juru Ereša koji je tri dana proveo oslikavajući pothodnik u Gajnicama – nada da će preko novih narašta-



Jure Ereš

ja utjecati na to da se broj slučajeva vandalizma i uništavanja zajedničke imovine svih građana svede na najmanju moguću mjeru.

Grafiteri i mladi umjetnici trebaju prostor na kojemu će se moći kreativno izraziti. Smatrao sam da je ova suradnja izvrstan primjer novim naraštajima kako da prestanu crtati po vlakovima i tuđoj imovini jer grafiteri neće prestati raditi grafite, ali rado će prihvatiti prostor gdje to mogu činiti. – objasnio je Ereš.

Također je istaknuo da je bio pozitivno iznenađen time što su mu djeca i prolaznici za vrijeme oslikavanja znatiželjno prilazili i informirali se o tome što će nastati, čemu to služi, a reakcije su bile jako pozitivne.

Juru smo također zamolili da nam objasni što je oslikao te koji je motiv iza toga:

Kako je oslikavanje povezano s »Haklom





na taksiju«, na jednome zidu naslikao sam mural iz kulnog filma s košarkaškom tematikom »Space Jam« iz devedesetih, a na drugome zidu modernu verziju iste teme iz 2021. Time sam želio povezati više generacija u jednome pozitivnom primjeru. Cilj je potaknuti na stvaranje i izričaj, a

ne na uništavanje.

Jure se također nedavno odvažio te otvorio svoj mali obrt Ginger Art (<https://gingerart.hr/>) gdje stvara portrete i murale. Smatra da je grafiterima potrebno omogućiti mjesta gdje mogu bezbrižno stvarati te tako inspirirati druge da se izraze

kroz street art.

Sve sudionike i posjetitelje košarkaškog turnira u Gajnicama ove je godine iz pothodnika promatrao Michael Jordan i ostali kulni likovi iz filmova »Space Jam«, a već iduće možda neki drugi umjetnik preuzme izazov novog oslikavanja.

ODRŽANA TREĆA MEĐUNARODNA KONFERENCIJA »PRISTUPAČNA BUDUĆNOST«

PIŠE: Ivana Međugorac Imamović
FOTO: Ivana Međugorac Imamović

U Zagrebu je u srijedu 12. lipnja 2024. u hotelu Sheraton održana treća međunarodna konferencija »Pristupačna budućnost«, koju je organizirala Hrvatska regulatorna agencija za mrežne djelatnosti (HAKOM) u partnerstvu s »Poslovnim dnevnikom«. Cilj održavanja konferencije jest povezivanje kreatora politike, regulatora, industrije, medija te stručnjaka za standardizaciju i tehnologije s korisnicima, osobama s invaliditetom, ali i podizanje svijesti o ovoj temi u društvu.

Ovo je druga godina partnerskog organiziranja konferencija HAKOM-a i »Poslovnog dnevnika«, stoga je u sklopu konferencije održano završno događanje projekta »Iskustvo zlata vrijedi« koji »Poslovni dnevnik« provodi od 2013. u suradnji s glavnim partnerom, Zavodom za vještačenje, profesionalnu rehabilitaciju i zapošljavanje osoba s invaliditetom (ZOSI), Udrugom »Zamisli« te pod pokroviteljstvom Ministarstva rada, mirovinskoga sustava, obitelji i socijalne politike, kojim se studentima s invaliditetom osigurava stjecanje radnog iskustva u vodećim hrvatskim tvrtkama.

Primarni je cilj HAKOM-a osiguranje digitalne i fizičke pristupačnosti svima u mrežnim djelatnostima koje regulira, ali isto tako dijeljenje znanja i iskustava te stvaranje sinergijskog učinka za veće pomaže u društvu. Upravo se na to u uvodnom govoru osvrnuo Tonko Obuljen, predsjednik Vijeća HAKOM-a:

„Lani sam pozvao da uskočimo u vlak pristupačnosti, a ove godine upravo nam je vlak logo konferencije i u njemu je dosta mjesta zauzela umjetna inteligencija. HAKOM od 2017. radi na pitanjima pristupačnosti i širimo djelovanje na sva područja kojima se bavimo. Već smo lani na BEREC-ovu (op. a. Tijelo europskih regulatora za elektroničke komunikacije)



Tonko Obuljen

forumu dionika imali panel o položaju korisnika s invaliditetom, a i ove ćemo godine preko naše radne skupine pokušati »progurati« nastavak tog djelovanja za osiguravanje pristupačnosti za osobe s invaliditetom.

Obuljen ove godine i predsjedava BEREC-om.

Darijo Jurišić, pravobranitelj za osobe s invaliditetom, na početku je istaknuo važne brojke: 17 posto ukupnog stanovništva Hrvatske čine osobe s invaliditetom. Zbog njih je važno razvijati rješenja koja će osigurati jednaku dostupnost prostora, proizvoda i usluga svima. Predstavnik partnera, glavni urednik »Poslovnog dnevnika« Vladimir Nišević, rekao je kako su i HAKOM i »Poslovni dnevnik«, kad su u pitanju osobe s invaliditetom, već prije nekoliko godina počeli konkretno djelovati. Putem projekta »Iskustvo zlata vrijedi« tridesetak se osoba trajno zaposlilo. Konferenciju je naveo kao odličan projekt suradnje te je pozvao i druge institucije da se priključe jer društvo zajedno može napraviti mnogo za osobe s invaliditetom.

Konferencija je ugostila predstavljače i stručnjake iz Hrvatske, ali i iz inozemstva. U prvom dijelu konferencije govorilo se o ulozi nadležnih tijela i akademske zajednice u implementaciji pristupačnih elektroničkih komunikacijskih usluga. Drugi dio konferencije bio je posvećen temama koje se odnose na suradnju akademske zajednice, regulatora i industrije u cilju razmjene iskustva i planova radi postizanja veće pristupačnosti, ali i uporabe umjetne inteligencije. Prof. dr. sc. Željka Car s Fakulteta elektronike i računarstva u svojoj je prezentaciji »Projekt pristupačnost 2024.« pohvalila istraživanje u koje su bile uključene osobe s invaliditetom te željezničko osoblje, uključujući radnike HŽ Infrastruktura d.o.o., kako bi se osobama s invaliditetom osigurala najviša razina pristupačnosti željezničkih usluga na sve načine. Prepoznata je važnost ispravne komunikacije s osobama s invaliditetom te da se kontinuirano radi na tome putem modernih tehnologija koje podupiru komunikaciju. U trećem dijelu konferencije dodijeljena su priznanja i potvrde tvrtkama i



Sudionici konferencije

institucijama te studentima odabranima za obavljanje prakse u sklopu projekta »Iskustvo zlata vrijedi«.

U zaključnom dijelu konferencije ravnatelj HAKOM-a Miran Gosta naveo da usluge na tržištima koje HAKOM regulira moraju biti pristupačne apsolutno svima. Osvrnuo se i na sve veću implementaciju alata umjetne inteligencije (AI) u uređima i njihovu ulogu u osnaživanju produktivnosti:

—Cilj nam je prepoznavanje novih tržišnih trendova, praćenje mogućnosti uporabe AI i potreba korisnika te uključivanje oso-

ba starije životne dobi u digitalnu eru elektroničkih komunikacija. Tržište poštanskih usluga također će biti uključeno u projekte pristupačnosti. - rekao je Gosta.

—Ne postoje rješenja koja će riješiti sve potrebe odjednom, ali njihovo rješavanje naša je obveza kao društva. - rekao je Gosta te zahvalio partnerima, osobito osobama s invaliditetom zbog kojih se ovaj projekt i provodi. Istaknuo je kako uskoro stupa na snagu Zakon o zahtjevima za pristupačnost proizvoda i usluga koji donosi obveze operatorima i pružateljima

usluga te nova prava korisnicima. Do kraja godine uvode se i novi savjetodavni mehanizmi: jedan je za pristupačnost, u koji će biti uključene i osobe s invaliditetom, a drugi je savjetodavni mehanizam za zaštitu djece i osoba starije životne dobi. Cilj je jačanje prava ranjivih skupina te poboljšanje kvalitete života ljudi koji žive s invalidnošću.

Konferenciju u cijelosti možete pogledati na HAKOM-ovoj službenoj Youtube stranici <https://www.youtube.com/watch?v=0PH3KjS16tw>.

U PRVOM TROMJESEČJU OVE GODINE ŽELJEZNICOM PREVEZENO VIŠE ROBE I MANJE PUTNIKA

PIŠE: HAKOM
FOTO: arhiva HŽI-a

U prvom tromjesečju 2024. HŽ Putnički prijevoz prevezao je četiri posto manje putnika u odnosu na isto razdoblje 2023., dok je broj putničkih kilometara smanjen za 22,6 posto*. Što se tiče pokazatelja teretnoga željezničkog prijevoza, nakon smanjenja prijevoza robe prošle godine, u prvom je tromjesečju došlo do snažnog rasta. Teretnim željezničkim prijevozom, u odnosu na isto razdoblje lani, prevezano je čak 27,9 posto više robe uz 8,9 posto više ostvarenih tonskih kilometara. Teretni prijevoznici u tom su razdoblju zabilježili i rast prihoda od prijevoza robe za 16,4 posto.

Povijesni teretni prijevoznik HŽ Cargo prevezao je 8,5 posto više robe uz 1,6 posto manje tonskih kilometara, dok su ostali teretni željeznički prijevoznici prevezli 41,3 posto više robe i ostvarili 21,2 posto više tonskih kilometara. HŽ Cargo je na kraju prvog tromjesečja 2024. imao udio od 34,8 posto ukupno prevezene robe i 48,9 posto ostvarenih tonskih kilometara. Od ukupno 19 teretnih željezničkih prijevoznika 13 ih je bilo poslovno aktivno, a šest prijevoznika u spomenutom razdoblju nije prevozilo robu.

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

**Do smanjenja broja putnika i putničkih kilometara došlo je uglavnom zbog promjene metodologije izračuna broja putnika i putničkih kilometara od 1. srpnja 2023. koja se odnosi na prikazivanje podataka o prijevozu redovitih studenata kojima je od 1. listopada 2022. odlukom Vlade RH subvencioniran prijevoz vlakom.*



»MALA LOKOMOTIVA« U DJEČJEM VRTIĆU »BUDUĆNOST«

PIŠE: Ivan Zadro
FOTO: Ivan Zadro

U zagrebačkoj Mihanovićevoj ulici, u Dječjem vrtiću »Budućnost« 20. lipnja 2024. u radionici »Mala lokomotiva« sudjelovali su mališani vrtićke grupe »Ribice«. Ovo je prva takva radionica s malom djecom u novome ciklusu rada Hrvatskoga željezničkog muzeja. Djeca mješovite odgojne skupine od tri godine do polaska u školu znatiželjno su iščekivala i promatrala što im je to pripremila Kristina Pavlović, muzejska pedagoginja HŽM-a.

Radionica je namijenjena starijim vrtićkim skupinama te učenicima prvih i drugih razreda osnovnih škola. Cilj je upoznati djecu s temom kazališta sjena, vlakova i njihove svrhe te uz pomoć priče »Mala lokomotiva to može!« kreirati kazalište sjena. – rekla nam je Kristina.

Na početku radionice djeca su gledala projekciju fotografija lokomotiva iz Muzeja. Oni malo stariji prepoznali su parne lokomotive.

Ja sam vidio takvu lokomotivu kad sam išao u poštu. – ponosno je uzviknuo David (5 i pol godina).

Kao što se može vidjeti, djeca izvrsno prihvaćaju takav oblik radionice, u kojoj se intenzivno izmjenjuju aktivnosti. Naime, najprije gledaju projekciju na kojoj su fotografije lokomotiva HŽM-a, potom slušaju priču, zatim crtaju odabrani motiv iz priče, a na kraju sami, svaki sa svojom lutkicom, sudjeluju u oživotvorenju priče s kojom su se upoznali. – navela je Kristina.

Evelin (6 i pol) htjela je biti ptičica, Toni (5 i pol) bio je lokomotiva, Ema (4) bila je poklon, Françoise (6 i pol) sunce, Laura (5) bila je djevojčica, a Zrinka (5), Filip (6 i pol) i David (5 i pol) bili su velike lokomotive. Svi su sudjelovali u režiranju svoje predstave, a sve pod budnim okom odgojiteljice Tanje Smolčić.



Radionica »Mala lokomotiva«

Susret »Ribica« s edukativnim aktivnostima protekao je u ugodnom i radnom ozračju. Djeca su se na primjeren način upoznala s poviješću željeznice, vrstama vlakova i različitim vrstama lokomotiva, što je izazvalo pozitivne reakcije pa čak i oduševljenje. U kreativnom dijelu djeca su mogla izraziti svoje dojmove o priči o Maloj lokomotivi. Kako bi doživljaj bio veći, s izrađenim su likovima iz priče eksperimentirala na posebno postavljenom platnu (kazalište sjena). Djeca će s današnjeg susreta ponijeti jedno lijepo iskustvo i odgojnu

poruku da i ona mogu biti pokretači za velike stvari ako vjeruju u sebe. Vjerujem da će ih današnji susret motivirati za posjet Muzeju kao i za nastavak suradnje u novom prostoru Muzeja. – rekla nam je poslije radionice pedagoginja Dječjeg vrtića »Budućnost« Renata Karaman. Početkom nove školske godine intenzivirat će se rad muzejskoga pedagoga HŽM-a s obzirom na najavljene izložbe koje će također pratiti radionice, a i na dogovorene termine po školama i vrtićima diljem Hrvatske.

AKTIVNOSTI U HRVATSKOM ŽELJEZNIČKOM MUZEJU

PIŠE: Renata Veličan
FOTO: arhiva HŽM-a

U Hrvatskom željezničkom muzeju oduvijek postoji individualan pristup posjetiteljima, što znači da zaposlenici Muzeja posvećuju vrijeme isključivo posjetitelju i uz njega su cijelo vrijeme njegova boravka u Muzeju. To je posebna privilegija za sve naše posjetitelje jer se u drugim muzejima individualno stručno vodstvo posebno naplaćuje. Individualni rad s posjetiteljima zahtijeva potpunu posvećenost posjetitelju i s obzirom na zainteresiranost vrijeme boravka u muzeju uvijek bude i dulje od jednoga sata.

Rijeđe nam u posjet dolaze kolege iz drugih sektora pa nam je posebno iznenađenje bilo kada su nas u siječnju posjetile i time ugodno iznenadile kolege iz Sektora za informatiku Goran Arbanas, Manuela Jakopović i Patricia Žagar s kojima smo poslije sastanka obišli dvorišni muzejski prostor i uhvatili malo zimske snježne idile. U sklopu radnih aktivnosti posjetile su nas kolege iz Sektora nekretnina i Sektora za održavanje. Iz Sektora financija, računovodstva i kontrolinga radi upoznavanja organizacije HŽ Infrastrukture Hrvatski željeznički muzej posjetio je pripravnik Luka Nikić u pratnji mentorice Tatjane Erdelja. Taj posjet bio je poseban i zbog činjenice da pripravnici rijetko u pratnji svojih mentora posjećuju Hrvatski željeznički muzej koji organizacijski pripada HŽ Infrastrukturi pa tako u našem sustavu postoje kolege koje su na željeznici zaposleni i više od 30 godina, a nikada nisu bile u Hrvatskom željezničkom muzeju. Međusobno bolje poznavanje znači i bolje razumijevanje, što suradnju u složenom sustavu kakav je željeznica čini boljom i uspješnijom te njeguje odnos prema kulturnoj baštini koju isti taj sustav stvara, oblikuje i vrednuje.

Iako smo privremeno zatvoreni za posjetitelje, svi koji žele mogu nas posjetiti u naše radno vrijeme, ali uz prethodnu najavu i potvrdu termina. Tako su nas 8. ožuj-



Studenti i nastavnici u pratnji dr. sc. Borne Abramovića

ka posjetili Ana Kutleša, Maja Blažević i Dunja Kučinac iz Udruge BLOK te umjetnik Torsten Michaelsen iz njemačkog um-

jetničkog kolektiva LIGNA u sklopu istraživačkog rada o trešnjevačkoj željeznici u okviru programa Udruge BLOK Muzej su-



Tatjana Erdelja i Luka Nikić



Kamila Kwiatkowska i studenti

sjedstva Trešnjevka. Tijekom svog boravka u Hrvatskoj g. Torsten posebno je izrazio želju posjetiti Hrvatski željeznički muzej. Dolazak je bio neizvjestan zbog štrajka radnika na željeznici u Njemačkoj. Međutim, na kraju smo svi zajedno u Muzeju uz organizirano stručno vodstvo i obilazak dvorišnog prostora proveli više od dva sata.

Hrvatski željeznički muzej i ljubav prema željeznici bio je osnovni razlog zbog kojeg je g. Michael Alexander Grandits početkom ožujka vlakom iz Splita stigao u Zagreb. Nakon posjeta je g. Grandits, urednik i vlasnik mrežnog magazina MAG Lifestyle & Reisemagazin, ujedno i član WJCA (Wiener Journalisten Club), objavio članak.

Osobito dragi posjetitelji 11. travnja bili su nam studenti i nastavnici koji u sklopu Erasmus+ mobilnosti borave na Fakultetu prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu. U pratnji prof. dr. sc. Borne Abramovića Muzej su posjetili nastavnici Stanislav Kubalak, Marek Durica i Eva Nedeliakova te studenti Branislav Greguš, Tomáš Greguš, Tomáš Krutílek, Roman Magyar, Samuel Škamla i Martin Zuzaniak sa Sveučilišta u Žilini. Sa Sveučilišta u Utrechtu bio je student Slebos Olivier, s Tehničkog sveučilišta u Bukureštu student Mihai-Cristian Constantin, a sa sofijskog Sveučiliš-

ta »Sv. Kliment Ohridski« student Kristian Georgiev. Uz stručno muzejsko vodstvo vanjskim postavom, znanje i stručnost prof. Abramovića, razgovor i razmjenu znanja, mišljenja i iskustava o razvoju željeznice i funkcioniranju željezničkog prometa u Hrvatskoj kao i u zemljama iz kojih nastavnici i studenti dolaze u ugodnoj atmosferi i druženju proveli smo zajedno nešto manje od tri sata.

S učenicima Osnovne škole Vladimira Nazora iz Pisarovine 24. travnja obišli smo Zagreb Glavni kolodvor i istraživali što se sve nalazi u vestibulu, proučavali smo vozni red vlakova, na putničkoj blagajni kupili kartu za putovanje vlakom, sigurno prelazili s perona na peron, naučili što sve čini željezničku prugu, što su pragovi, a što tračnice i kako su povezani. Vidjeli smo parnu, dizelsku i električnu lokomotivu te prošetali kroz novu elektromotornu garnituru. Upoznali smo prometnika vlakova, saznali zašto nosi crvenu kapu i kakav to predmet ima u ruci kada daje znak da vlak može krenuti. Razgovarali smo sa strojovođom, vidjeli kabinu strojovođe u novom elektromotornom vlakom. Svi su mogli sjesti u radnu fotelju strojovođe i barem na tren u mislima voziti vlak. To je bio poseban doživljaj i uzbuđenje. Druženje smo završili uz parnu lokomotivu serije 125, najstariju parnu lokomotivu u Hrvat-

skoj, koja je smještena u neposrednoj blizini kolodvorske zgrade. Naučili smo što je to kulturna baština, zašto je to muzejska lokomotiva, čemu služe muzeji i zašto su muzeji tako važni.

Svibanj je bio u znaku Međunarodnog dana muzeja i Vinkovaca, odnosno Vinkovačke željezničke zbirke Hrvatskog željezničkog muzeja koju su uz stručno vodstvo Pave Božičevića 16. svibnja u pratnji učiteljica Natalije Bošnjaković i Eve Klarić razgledali učenici prvog i drugog razreda Osnovne škole Vođinci. Učenici su mnogo saznali i od prometnika Tomislava Potnara s kojim su se s oduševljenjem fotografirali. Zbirku su 21. svibnja razgledali učenici Osnovne škole Antuna Gustava Matoša iz Vinkovaca.

Dvorišni prostor kojim se koristi Hrvatski željeznički muzej u Ulici grada Vukovara 47 i predmeti Zbirke željezničkih vozila i dijelova koji se u prostoru nalaze osobito su atraktivni snimateljskim ekipama. Nakon snimanja scene za jednu od epizoda serije »Portofino«, ove godine nekoliko puta posjetili su nas iz produkcijske kuće Jaka produkcija d.o.o. sa snimateljskom ekipom, redateljem i scenografkinjom u sklopu priprema za snimanje igranoga filma kao nastavka prošlogodišnjeg hit-filma »Dnevnik Pauline P.«, koji je podržao Hrvatski audiovizualni centar.

O atraktivnosti i zainteresiranosti za predmete naših muzejskih zbirki, osobito Zbirke željezničkih vozila i dijelova dovoljno govori jedan slučajni susret koji se zbio 10. lipnja kod parne lokomotive serije 125 u glavnom zagrebačkom kolodvoru. U kreativnoj fazi traženja najbolje pozicije za fotografiranje uz lokomotivu susrela sam grupu mladih ljudi i jako me zanimalo zašto ih lokomotiva toliko inspirira. U razgovoru sam doznala da su studenti prve godine diplomskog studija poljskog jezika i književnosti na Filozofskom fakultetu u Zagrebu i da su u pratnji Kamile Kwiatkowske, lektorice za poljski jezik s Katedre za poljski jezik i književnost. Uz poklonjeni promotivni materijal »Vlak je uvijek brži« spretno i spremno pozirali su za novi broj »Željezničara«. Sa zanimanjem očekujemo rezultat njihove inspiracije tog sunčanog lipanjskog dana uz našu parnu lokomotivu kojoj uskoro slijedi obnova.

U KOLODVORU BRONTE

PIŠE: Toma Bačić
FOTO: Toma Bačić

U zaleđu Etne, 15 kilometara od njezina glavnoga kratera i oko 30 kilometara od istočne obale Sicilije, nalazi se Bronte. Gradić, u kojem živi nešto manje od 20 000 stanovnika, poznat je po izvrsnim pistacijama. Od 15. stoljeća Bronte je naseljen uglavnom Albancima, koji su na Siciliju stigli bježeći od turskih osvajanja. Bronte je oštećen u erupciji Etne 1651., dok je erupcija 1832. oštetila naselja u okolici. Danas se neposredno iznad grada, na istoku nalazi veliko područje lave nastalo u erupcije 1651. Tijekom erupcije Etne 1843. dogodila se i najveća nesreća u poznatoj povijesti toga vulkana. Tekuća lava naišla je u okolici Bronte na podzemni rezervoar vode, što je uzrokovalo veliku eksploziju koja je ubila 70 ljudi. Bronte je tijekom povijesti naučio živjeti s vulkanom, koristeći plodnu zemlju s vulkanskim pepelom za poljoprivredu.

Kroz Bronte prolazi uskotračna željeznička pruga Circumetnea, koja povezuje Catanu, obilazeći čitavu Etnu s gradom Ripostom. Circumetnea je vrlo lijepa i nostalgična željeznica kolosiječne širine 950 mm, koja prolazi kroz lijepa polja pistacija i nepregledne crne stijene bazalta koje su posljedice erupcija Etne.

Prugom udaljeno 55 kilometara od Catanie nalazi se Bronte. Kolodvor se nalazi iznad središta grada, na obroncima Etne. Neposredno iza kolodvora pruga se u nekoliko zavoja uspinje prema gradiću Mallettu kroz bazaltna polja. Kod Bronte sam planirao fotografirati vlak Circumetneae pa sam, stigavši ranjutarnjim vlakom iz Catanie, od kolodvora pješao do iznad grada. Kratka šetnja vodila me ispod pruge, oštro uzbrdo do stazice kojom se šetači uspinju do područja nazvanog Bosco Brignolo. Stotinjak metara dalje prolazi pruga Circumetneae.

Poslije fotografiranja vratio sam se u središte Bronte. Uskim ulicama voze uglav-



Kolodvor Bronte

nom Fiat Pande ili trokolice Piaggio Ape, koje su s naših cesta davno gotovo potpuno iščezle. Gradić se nalazi u dolini ispod željezničkog kolodvora pa je do središta potrebno oštro se spustiti labirintom uliči-

ca. U središtu se nalaze sud, velika bazilika posvećena Mariji i škola.

Nakon razgleda vratio sam se u kolodvor. Uspion je bio oštar pa sam po dolasku u



Središte Bronte



Vlak Circumetnae prolazi kroz naslage lave iznad Bronte

kolodvor odlučio popiti odličan espresso u malom kolodvorskom »kafiću«. U kolodvoru se, u starom prostoru ložionice, nalazi i malen muzej Circumetnae. Postav čine jedna parna lokomotiva, dva dizelska vlaka iz 1930-ih, jedna željeznička dizalica i nekoliko teretnih vagona. U prostor muzeja poveo me prometnik, koji je ujedno i blagajnik u Bronteu. Kolodvorska zgrada i čitav prostor su onakvi kakvi su bili i u vrijeme otvaranja pruge, a čitava je situacija zanimljiva i vrlo nostalgijna.

Idućim vlakom napustio sam Bronte. Konobarica iz kolodvorskog »kafića« strojovođi je prije polaska u upravljačnicu odnijela kavu, nakon čega smo krenuli prema Rispostu, posljednjem kolodvoru Circumetnae sjeveroistočno od Etna. Od tamo, umoran, nastavio sam putovanje vlakom po pruži normalne kolosiječne širine do Cataniae.

Unutrašnjost Sicilije vrlo je lijepa, s neusporedivo manje turista nego na obali. Hrana je fina i vrlo jeftina, a pejzaži fascinanti,

uz to što je ritam života mnogo opušteniji nego u turističkim središtima. Na-

posljedku, ne postoji mnogo mjesta koja pružaju izravan pogled na aktivni vulkan!



Malen muzej Circumetnae

UKINUTOM PRUGOM OD JESENICA DO TARVISIA

PIŠE: Toma Bačić
FOTO: Toma Bačić



Izgradnjom kolodvora Boscoverde u Tarvisiu potpuno su nestali ostaci stare pruge prema Jesenicama

Od Jesenica, smještenih u sjeverozapadnom djelu Slovenije, do Tarvisia u jugoistočnom kutu Italije vodila je željeznička pruga koja je ukinuta prije šezdesetak godina.

Pruga normalne kolosiječne širine Tarvisio – Jesenice bila je duga 38,48 km, otvorena je između 1870. i 1873., a građena je kao dio austrijskog Rudolfsbahna. Prugu je gradila tvrtka k.k. priv. Kronprinz Rudolf-Bahn Gesellschaft.

Pruga se pružala u smjeru zapad – istok, kroz talijansku dolinu Valromana i kroz slovensku Zgornjesavsku dolinu. Poslije Prvog svjetskog rata pruga je podijeljena između Italije i Jugoslavije, a granica

se nalazila između kolodvora Fusine Laghi i Rateče-Planica. Krajem Drugoga svjetskog rata zbog pretrpljenih oštećenja ukinut je međunarodni tranzitni prijevoz i pruga je dobila potpuno lokalni karakter. Na talijanskom dijelu, dugom 9,337 km, putnički prijevoz ukinut je već 1957., no teretni je prijevoz nastavio teći do 1965. za potrebe željezare u Fusinu. Promet na jugoslavenskom dijelu službeno je ukinut 1. siječnja 1966., ali vlakovi su vozili do 1. travnja zbog prijevoza putnika na skijaške destinacije u okolici Kranjske gore kao i na natjecanja u skijaškim skokovima u Planici. Poslije Drugoga svjetskog rata tom su prugom vlakove vukle parne lokomotive serije JDŽ 17.

Novi, vrlo moderan kolodvor u Tarvisiu, Tarvisio Boscoverde, otvoren je 26. studenog 2000., čime je trasa pruge od Jesenica u samom Tarvisiu gotovo potpuno nestala. Kolosijek je duž trase uglavnom izvađen u osamdesetim godinama 20. stoljeća. S obzirom na to da je trasa pruge vrlo dobro očuvana, 2000. je odlučeno da se duž nekadašnjega kolosijeka izgradi biciklistička staza. Naime, trasa pruge savršena je biciklistička staza laganih uspona i padova te lijepo položenih zavoja, čime pruža uvjete za savršenu vožnju biciklom. Iako je posljednji vikend svibnja bio relativno kišovito u sjeverozapadnoj Sloveniji, trasom bivše pruge vozio se niz biciklista. Zanimljivo, premda je početna toč-



Biciklistička staza na trasi stare pruge kod mjesta Fusine in Valromana

ka staze u Hrušici, zapadno od Jesenica, od središta Zagreba udaljena 215 km, na stazi je tog vikenda bilo i mnogo biciklista iz Hrvatske. Priroda uz stazu prekrasna je. Prema jugu pucaju krasni pogledi na vrhove Julijskih Alpi: Triglav, Škraticu, Prisojnik, Mojstrovku, Visoku Poncu i Mangart. Na talijanskom djelu trase lijepo se vide Jôf di Montasio i Monte Lusari, poznato mjesto proštenja iznad Tarvisia. Malo južnije od trase, neposredno uz granicu u Italiji, nalaze se Belopeška jezera. Riječ je o dvama jezerima smještenima blizu sjeverne stijene Mangarta. Na donjem se nalaze dva restorančića, a na gornjem bar. Oba se jezera mogu obići pješice. Za sve koji nemaju ili ne voze bicikl staza Tarvisio – Jesenice nudi odlične mogućnosti šetnje.

Veliki čelični mostovi preko rječica Slizza i Rio Bianco glavni su objekti pruge Tarvisio – Jesenice. Oba su mosta sačuvana i danas se koriste za biciklističku stazu. Na slovenskom se dijelu pruge nalazi nekoli-

ko mostova preko Save Dolinke. Vrlo je zanimljiva činjenica da je danas aktivan željeznički most na Koparskoj pruzi, kod

mjesta Podpeč, izvorni most s pruge Tarvisio – Jesenice koji se nalazio u mjestu Gozd-Martuljek.



Kolodvor Tarvisio Boscoverde nalazi se na zapadnom kraju biciklističke rute

SANJALI SMO O BRZOJ POVEZANOSTI S EU

IZVOR: Rail Baltica
FOTO: Rail Baltica



Dana 29. svibnja svečano je postavljen kamen temeljac za željeznički putnički terminal Baltica Ülemiste u Tallinnu koji će nositi ime Linda. Moderno čvorište za vlakove i autobuse, prikladno povezano tramvajem sa zračnom lukom, središtem grada i lukom, trebalo bi biti dovršeno 2028.

Ministar klime Kristen Michal istaknuo je:

Izgradnja kvalitetne veze donosi mnogo posla u infrastrukturni sektor i nakon dovršetka pružit će ključnu novu priliku za građane i gospodarstvo Estonije.

Baltičke države moraju biti povezane s europskom željezničkom mrežom radi sigurnosti robe, jednostavnosti putovanja, gospodarskog razvoja, ali, ne najmanje važno, radi naše zajedničke europske sigurnosti. Europska komisija nastavit će snažno podupirati baltičku željeznicu. - izjavila je danas u Tallinnu Magda Kopczynska, glavna direktorica za mobilnost i promet u Europskoj komisiji.

OBNOVLJENA PRUGA BAKU – TBILISI – KARS

IZVOR: Railway Gazette International
FOTO: Railway Gazette International



Željeznička pruga Baku – Tbilisi – Kars ponovno je otvorena za teretni promet nakon jednogodišnjeg programa održavanja i obnove na gruzijskom dijelu pruge.

Radovi na dionici od 170 km između Marabde i Akhalkalakija započeli su u svibnju prošle godine, a dovršeni su 20. svibnja 2024.

Prva usluga koja je koristila nadograđenu prugu prevezla je sodu iz Turske u Azerbajdžan 23. svibnja, nakon čega je 24. svibnja uslijedio vlak koji je prevozio sirovu plastiku iz Azerbajdžana u tursku mediteransku luku Venice.

Komentirajući ponovno otvaranje turski ministar prometa Abdulkadir Uraloğlu rekao je da je pruga Baku – Tbilisi – Kars duga 757 km prevezla 1,47 milijuna tona tereta otkako je otvorena u listopadu 2017.

NOVI VLAKOVI U AUSTRIJI, NJEMAČKOJ I ITALIJI

IZVOR: ÖBB
FOTO: ÖBB

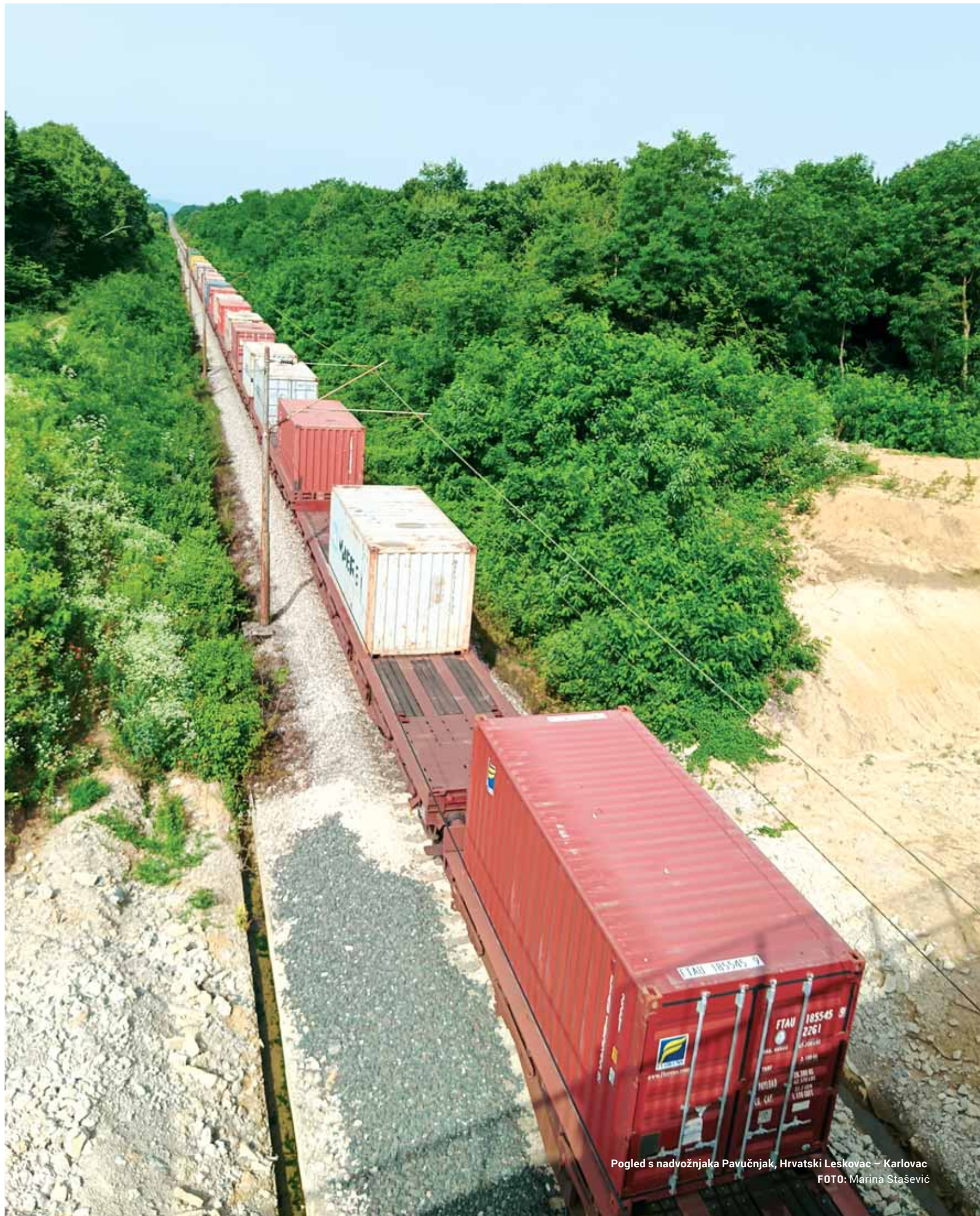


Od 8. travnja novi vlakovi Railjet s najvećom brzinom do 230 km/h redovito prometuju na dionici Brenner između Münchena, Innsbrucka, Bolzana i Verone.

Novi vlakovi prometuju po cijeloj Austriji, Njemačkoj, Italiji, Mađarskoj, Češkoj, Slovačkoj i Švicarskoj te donose još veću udobnost putnicima.

Naručeno je ukupno 27 vlakova nove generacije i 14 novih vlakova na kat za uporabu na međugradskim linijama.

U sljedećih nekoliko godina svi vlakovi Railjet nove generacije iz postojećeg voznog parka sukcesivno će se nadograđivati u smislu dizajna, unutarnje opreme i tehnologije. U moderniziranim vlakovima možete se veseliti udobnijim sjedalima, modernijem dizajnu u putničkom prostoru i prostorima za prtljagu kao i poboljšanom sustavu za obavješavanje putnika.



Pogled s nadvožnjaka Pavučnjak, Hrvatski Leskovac – Karlovac
FOTO: Marina Stašević



Prometnik Ivan Vukmirović u Zagreb Glavnom kolodvoru
FOTO: Željka MIŠA