

ŽELJEZNIČAR

BROJ 958 || RUJAN 2025.

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.

AKTUALNOSTI

Glavni kolodvor pred cjelovitom obnovom za 21. stoljeće

4

EU FONDOVI

Još jedan korak prema završetku projekta

6

HŽPP

U promet pušten prvi baterijski vlak u Hrvatskoj

8



HŽ INFRASTRUKTURA



Novi baterijski vlak
FOTO: HŽPP

IZDVOJENO

AKTUALNOSTI 4

Glavni kolodvor pred cjelovitom obnovom za 21. stoljeće

EU FONDOVI 6

Još jedan korak prema završetku projekta

HŽPP 8

U promet pušten prvi baterijski vlak u Hrvatskoj

EU FONDOVI 12

Nova trasa nizinske pruge prihvatljiva za okoliš

AKTUALNOSTI 13

Potpisan ugovor za nabavu devet strojeva za modernizaciju željezničke mreže

HŽPP 16

Uvedeni novi pogranični vlakovi

IMPRESUM

ŽELJEZNIČAR

list HŽ Infrastrukture d.o.o.

NAKLADNIK: HŽ Infrastruktura d.o.o.

ZA NAKLADNIKA: Ivan Kršić

GLAVNI UREDNIK: Ivan Kartelo

JEZIČNE UREDNICE: Nataša Bunijevac Krlić,
Ružica Stanić

DIZAJN: Oskar Pigac

FOTOGRAFIJA NA NASLOVNICI: FOTO: Dugo Selo –
Križevci, Silvio Blažinović

ADRESA UREDNIŠTVA:

Zagreb, Branimirova 27
telefon: +385 (0) 1 4534 288
telefaks: +385 (0) 1 4572 131
www.hzinfra.hr

NAKLADA: 750 primjeraka

TISAK: HŽ Putnički prijevoz d.o.o., Zagreb

RIJEČ UREDNIKA

Drage kolegice i kolege,

u rujnu zabilježen je niz aktivnosti vezanih uz željeznicu. Među brojnim projektima obnove i modernizacije naše željezničke infrastrukture dočekali smo i konkretne pomake vezane uz obnovu našega najvećeg i najvažnijeg kolodvora. Zagreb Glavni kolodvor jedna je od prvih destinacija mnogobrojnih turista koji stižu u Hrvatsku ili iz metropole odluče vlakom putovati prema našoj obali. Nažalost, mora se priznati, Glavni kolodvor već godinama, a pogotovo nakon razornog potresa prije pet godina, ne odaje sliku kakvu bismo željeli, no to će se napokon promijeniti. Naime, HŽ Infrastruktura potpisala je ugovor za izradu tehničke dokumentacije za cjelovitu obnovu zgrade Zagreb Glavnog kolodvora. Rok za izradu tehničke dokumentacije je 24 mjeseca, a planirani zahvati uključuju konstrukcijsku i energetska obnovu zgrade, perona i nadstrešnica, ugradnju nove rasvjete, moderne sustava grijanja i hlađenja te korištenje obnovljivih izvora energije.

Jedan od najspominjanijih i definitivno najdugovječniji projekt HŽ Infrastrukture, Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka na dionici Dugo Selo – Križevci, napokon ide prema svojemu kraju. Ponovno smo provjerili stanje na terenu, osobito zbog zatvora pruge od Zagreba do Vrbovca koji je trajao od 21. do 28. rujna. Za to vrijeme u promet je pušten novi most preko Lonje, čime su stvoreni preduvjeti za ukidanje privremene devijacije pruge koja je izgrađena krajem prošle godine za potrebe izgradnje tog mosta.

U Hrvatskoj je krajem rujna u promet pušten prvi baterijski vlak, čime je ostvaren znatan iskorak prema održivijemu i ekološki prihvatljivijemu željezničkom prijevozu. Baterijski vlak proizveden je u sklopu projekta »Primjena zelenih tehnologija u željezničkom putničkom prijevozu«, koji se financira iz Nacionalnog plana oporavka i otpornosti 2021. – 2026. (NPOO). U sklopu projekta u svibnju je u promet pušten i elektrobaterijski vlak, koji redovito vozi na relaciji Zagreb – Bjelovar – Zagreb, a projekt uključuje i izgradnju šest punionica u kolodvorima Bjelovar, Virovitica, Osijek, Varaždin, Pula i Split Predgrađe.

glavni urednik lista "Željezničar"

Ivan Kartelo



GLAVNI KOLODVOR PRED CJELOVITOM OBNOVOM ZA 21. STOLJEĆE

PIŠE: Ivan Zadro
FOTO: Ivan Zadro

HŽ Infrastruktura potpisala je sa zajednicom ponuditelja koju čine tvrtke Interkonzalting d.o.o. i PlanAxis d.o.o. ugovor za izradu tehničke dokumentacije za cjelovitu obnovu zgrade Zagreb Glavnoga kolodvora. Vrijednost ugovora iznosi 330 tisuća eura (+PDV), a projekt se financira kreditom Europske investicijske banke, koji je osigurala Vlada RH.

Taj ugovor predstavlja drugu fazu projekta obnove Glavnoga kolodvora i obuhvaća izradu idejnog i glavnog projekta te ishođenje svih potrebnih dozvola. Rok za izradu tehničke dokumentacije je 24 mjeseca, a planirani zahvati uključuju konstrukcijsku i energetska obnovu zgrade, perona i nadstrešnica, ugradnju nove rasvjete, moderne sustava grijanja i hlađenja te korištenje obnovljivih izvora energije. Državni tajnik u Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture Žarko Tušek tom je prilikom izjavio:

„Potpisivanjem ovog ugovora prelazimo u ključnu fazu cjelovite obnove zgrade Zagreb Glavnoga kolodvora, srca željeznič-



Potpisnici ugovora

kog prometa i važnoga zaštićenog kulturnog dobra. Tako stvaramo preduvjete da ovo najvažnije željezničko čvorište u Hrvatskoj postane moderniji, energetski učinkovitiji i pristupačniji svim putnicima, uz očuvanje njegove povijesne i kulturne vrijednosti. Radi se o projektu od nacionalnog značaja te zato Vlada Republike Hr-

vatske putem Ministarstva mora, prometa i infrastrukture nastavlja snažno podupirati ulaganja u željezničku infrastrukturu, svjesna da samo moderni i kvalitetni kolodvori mogu pratiti transformaciju željeznice u glavni stup održive mobilnosti.

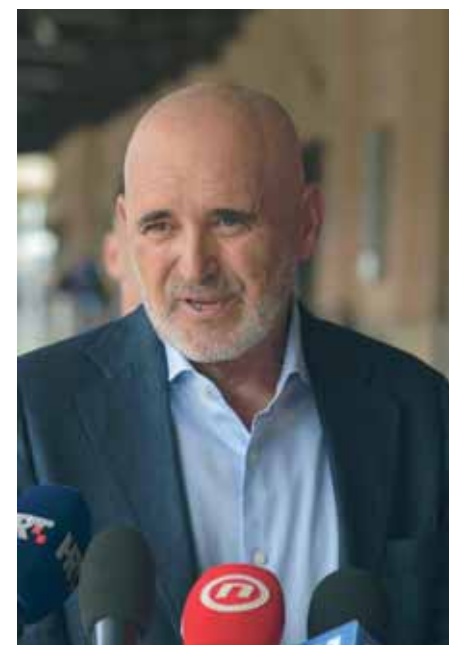
Glavni kolodvor u Zagrebu otvoren je 1892.



Žarko Tušek



Ivan Kršić



Hari Vladović-Relja



Hrvoje Milas

i jedno je od najprepoznatljivijih obilježja grada i najveća kolodvorska zgrada u Hrvatskoj. Zgrada je ujedno zaštićeno kulturno dobro, što znači da će se obnova izvoditi pod strogim konzervatorskim nadzorom, uz očuvanje povijesnih i arhitektonskih vrijednosti, ali uz primjenu suvremenih rješenja. Predsjednik Uprave HŽ Infrastrukture Ivan Kršić istaknuo je:

„Potpisivanje ovog ugovora označava iznimno važan trenutak u razvoju željezničkog prometa na području grada Zagreba. Kolodvorska zgrada stara 133 godine spomenik je kulture i zato smo obvezni zadržati njezin izvorni oblik što je više moguće, dok ju je s druge strane potrebno prilagoditi 21. stoljeću. Radi se o najvećoj zgradi željezničkoga kolodvora u Hrvatskoj kroz koju na dan prođe i do 30 tisuća putnika.

U skladu s Uredbom EU-a o pristupačnosti željezničkog sustava Unije osobama s invaliditetom i osobama smanjene pokretljivosti uredit će se unutarnji prostori za putnike, i to od čekaonica i prostora za blagajne do prostora za prtljagu, automata za karte i novih sustava obavješćivanja putnika. Puno je zahtjeva pred projektantima.

„Velika nam je čast i odgovornost sudjelovati u obnovi zgrade zagrebačkoga Glavnoga kolodvora. Naša je zadaća uskladiti zahtjeve konzervatorske zaštite s modernim rješenjima konstrukcijske i energetske obnove, sigurnosnih sustava i pristupačnosti, osobito osoba smanjene pokretljivosti. Vjerujemo da ćemo u predviđeno me roku izraditi kvalitetnu dokumentaciju koja će biti temelj za izvođenje radova i stvaranje suvremenoga, sigurnoga kolodvora dostojnoga glavnoga grada. – izja-



Zagreb Glavni kolodvor

vio je direktor tvrtke Intekonzalting Hari Vladović-Relja.

Planirana je ugradnja fotonaponske elektrane na peronskim nadstrešnicama od 5700 m² solarnih panela. Proizvedena energija koristit će se za napajanje sustava grijanja, hlađenja, rasvjete i tehničke zaštite. Na taj način Glavni kolodvor dobiva ulogu predvodnika u održivoj i energetske učinkovitoj infrastrukturi željezničkog prometa.

„Svaki centimetar od ukupno 5700 neto kvadrata samoga kolodvora i oko 6000 kvadrata perona i nadstrešnica bit će temeljito obnovljen. To je velika površina. Samo je vanjskih prozora 1100 kvadrata. Uz to u dogovoru s Gradom Zagrebom uredit će se okoliš oko kolodvora. Naravno,

ponajprije će se morati izraditi konzervatorski elaborat radi očuvanja kulturno-povijesnih vrijednosti objekta, nakon čega ćemo dobiti smjernice za obnovu, uključujući odabir materijala i metoda radova. – rekao nam je voditelj projekta Hrvoje Milas iz HŽ Infrastrukture.

Po završetku druge faze, odnosno izrade projektne dokumentacije, uslijedit će treća faza – raspisivanje natječaja za izvođenje radova i sama obnova zgrade. Planirano trajanje radova je oko tri godine, a procijenjena vrijednost investicije iznosi oko 70 milijuna eura. Početak obnove predviđen je krajem 2027. Projekt obnove zgrade Zagreb Glavnog kolodvora omogućit će da putnici dobiju suvremen, siguran i ugodan kolodvor koji povezuje povijesnu baštinu s potrebama današnjih putnika.



Zajednička fotografija nakon potpisivanja ugovora

JOŠ JEDAN KORAK PREMA ZAVRŠETKU PROJEKTA

PIŠE: Ivan Kartelo
FOTO: Silvio Blažinović, HŽI



Radovi na uklanjanju privremene devijacije i ugradnji elemenata gornjeg ustroja

Kad smo prije nešto više od dva mjeseca pisali o radovima koji se izvođe na projektu rekonstrukcije postojećeg i izgradnje drugog kolosijeka na dionici Dugo Selo – Križevci, već tada smo nagovijestili da cijela priča napokon ide svome kraju. Ovih dana ponovno smo provjerili stanje na terenu, osobito zbog zatvora pruge od Zagreba do Vrbovca koji je trajao od 21. do 28. rujna. Za to vrijeme u promet je pušten novi most preko Lonje, čime su se stvorili preduvjeti za ukidanje privremene devijacije pruge koja je izgrađena krajem prošle godine za potrebe izgradnje tog mosta.

O detaljima nas je izvijestio naš stalni suradnik i voditelj projekta Tihomir Lažeta:

Nakon toga bit će moguće položiti elemente gornjeg ustroja novog kolosijeka na potezu od Vrbovca do stajališta Božjakovina. To je važan korak u ostvarenju cilja da se do kraja godine napokon ostvari dvokolosiječna veza između Dugog Sela i Križevaca. To se, kako smo i najavljivali, i poklapa s planovima o finalizaciji čitavoga projekta.

Osim toga, tijekom ovoga zatvora pruge izvodili su se i radovi na posljednjoj devijaciji pruge izvedenoj za potrebe rekonstrukcije postojećih krivina maloga radijusa, jednoj od mnogih odrađenih na ovom projektu, nakon čijeg će se završetka pustiti u promet oko 2,2 km novoizgrađenog kolosijeka na pružnoj dionici između kolodvora Dugo Selo i Vrbovec.

Prošloga mjeseca u promet je pušten i novoizgrađeni dio pruge M103 od Dugog Sela prema Novskoj (1,5km) što je ujedno potez na kojem će se izgraditi drugi kolosijek na projektu Dugo Selo – Novska. – rekao je Lažeta napomenuvši kako je u rujnu pušten u promet i posljednji nadvožnjak.

Prošloga mjeseca u promet je pušten i novoizgrađeni dio pruge M103 od Dugog Sela prema Novskoj (1,5km) što je ujedno potez na kojem će se izgraditi drugi kolosijek na projektu Dugo Selo – Novska. – rekao je Lažeta napomenuvši kako je u rujnu pušten u promet i posljednji nadvož-



Radovi na betoniranju ploče na mostu Lonja



Radovi na uklanjanju privremene devijacije i ugradnji elemenata gornjeg ustroja



Dovršeni radovi na nadvožnjaku kod Ostrne

njak od ukupno 11 na ovom projektu, čime su se stvorili preduvjeti za ukidanje posljednjega željezničko-cestovnog prijelaza na području Ostrne (također posljednji od ukupno 17).

Na kraju bismo rekli da se priči, nakon svih izazova koji su pratili ovaj projekt, polako nazire kraj. Ovaj put u to nema sumnje, što dokazuje brojna mehanizacija i radnici na terenu koji samo potvrđuju da će toliko željena pruga napokon biti završena. Stoga ćemo sa zanimanjem pratiti daljnji napredak i skorašnji završetak ovog projekta.



Radovi na gornjem ustroju na mostu Lonja

U PROMET PUŠTEN PRVI BATERIJSKI VLAK U HRVATSKOJ

PIŠE: HŽPP
FOTO: HŽPP

Prvi baterijski vlak u Hrvatskoj u promet je pušten 29. rujna 2025., čime je ostvaren znatan iskorak prema održivijemu i ekološki prihvatljivijemu željezničkom prijevozu. U prvoj vožnji baterijskog vlaka sudjelovali su potpredsjednik Vlade i ministar mora, prometa i infrastrukture Oleg Butković, predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza Željko Ukić i predsjednik Uprave Končar – Elektroindustrije Gordan Kolak sa suradnicima.

Baterijski vlak proizveden je u sklopu projekta »Primjena zelenih tehnologija u željezničkom putničkom prijevozu«, koji se financira iz Nacionalnog plana oporavka i otpornosti 2021. – 2026. (NPOO). U sklopu projekta u svibnju je u promet pušten i elektrobaterijski vlak, koji redovito vozi na relaciji Zagreb – Bjelovar – Zagreb, a projekt uključuje i izgradnju šest punionica u kolodvorima Bjelovar, Virovitica, Osijek, Varaždin, Pula i Split Predgrađe. Potpredsjednik Vlade i ministar Oleg Butković istaknuo je:

„Drago mi je što danas svjedočimo putovanju prvoga baterijskog vlaka proizvedenog u Hrvatskoj, još jednome velikom iskoraku domaće industrije. Vlak je proizvela tvrtka Končar, a projekt je financiran iz Nacionalnog plana oporavka i otpornosti, čime nastavljamo znatan investicijski ciklus u modernizaciju željezničke infrastrukture i voznog parka. HŽ Putnički prijevoz danas ima 68 novih vlakova, od kojih je 40 isporučeno u posljednje četiri godine, a u tijeku je i nabava još 21 novog vlaka, uključujući dodatne baterijske i elektrobaterijske. Novi baterijski vlak, s autonomijom od oko 200 kilometara, vozit će na neelektrificiranim prugama, a od prosinca u Splitu i okolici. Vrijednost ovog projekta iznosi više od 17 milijuna eura, a dio je šireg ulaganja u željeznički sustav. Glavni projekti na koridorima financiraju se iz europskih fondova, dok se obnova



Prvi baterijski vlak u Zagreb Glavnom kolodvoru

lokalnih i regionalnih pruga financira iz EIB-ova zajma. Među najvećim ulaganjima jest i projekt Dugo Selo – Novska, vrijedan više od 600 milijuna eura, a do kraja godine bit će dovršena pruga Za-

greb – mađarska granica, čime ćemo imati potpuno obnovljenu i moderniziranu dionicu.

O daljnjim investicijama u vozni park go-



Predstavnici MMPI-a, Končara i HŽPP-a



S lijeva na desno: Željko Ukić, Oleg Butković, Gordan Kolak i Žarko Tušek

vorio je predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza Željko Ukić:

Iznimno nas veseli puštanje u promet prvoga baterijskog vlaka, koji označava prekretnicu prema održivoj budućnosti jer će ovakvi moderni i zeleni vlakovi u razdoblju pred nama zamijeniti stare dizelske vlakove. Kako bi željeznički prijevoz bio konkurentniji i održiviji, nastavljamo s nabavom vlakova za neelektrificirane pruge. Do kraja godine u promet ćemo pustiti još dva nova dizel-motorna vlaka, a tijekom 2026. na pruzi Zagreb – Split vozit će šest novih komfortnih hibridnih vlakova. Uz to krajem lipnja potpisali smo ugovore za nabavu još 13 novih vlakova, i to elektrodizelskih, elektrobaterijskih i baterijskih. Svim tim projektima do kraja 2028. unaprijedit ćemo uslugu i na neelektrificiranim prugama te putnicima osigurati kvalitetniju, zeleniju, tišu i energetski učinkovitiju mobilnost.

Baterijske vlakove i punionice proizvela je tvrtka Končar – Električna vozila.

Prva vožnja baterijskog vlaka u redovitoj putničkom prijevozu važan je iskorak za domaću industriju i održivu mobilnost. Projekt je rezultat znanja, inovativnosti i predanosti naših stručnjaka, čime konkretno doprinosimo zelenoj tranziciji i modernizaciji željezničkog prijevoza. Vo-

zila koja razvijamo smanjuju emisije štetnih plinova, ali i podižu standarde udobnosti, sigurnosti i kvalitete putovanja. U suradnji s HŽ Putničkim prijevozom nastavljamo aktivno doprinositi razvoju održivoga javnog prijevoza. Vjerujemo da će ovaj vlak biti snažna referenca za daljnje pozicioniranje Končara u segmentu urbane mobilnosti na europskom tržištu, potvrđujući našu ulogu pouzdanog partnera u razvoju naprednih i održivih prometnih rješenja. – istaknuo je Gordan Kolak, predsjednik Uprave Končara.

Ukupna vrijednost projekta iznosi 17,1 milijun eura, od čega se 13,3 milijuna eura financira iz NPOO-a. Baterijski vlak na-

stavit će voziti na relaciji Virovitica – Bjelovar – Virovitica, a koristit će se i za ispitivanje punionica koje su u završnoj fazi izgradnje. Nakon što u rad bude puštena punionica u kolodvoru Split Predgrađe, što se očekuje sredinom prosinca ove godine, baterijski vlak početak će voziti na relaciji Split – Kaštel Stari – Split.

Tim projektom HŽ Putnički prijevoz nastavlja modernizaciju voznog parka u cilju poboljšanja lokalne i regionalne mobilnosti, čime se osigurava učinkovitiji, konkurentniji i održiviji željeznički putnički prijevoz u Republici Hrvatskoj.

Tehničke značajke baterijskog vlaka

Baterijski vlak jest dvodijelna niskopodna kompozicija opremljena rampama za ulazak i izlazak osoba u invalidskim kolicima, prostorom za bicikle i toaletima prilagođenima ulasku osoba u invalidskim kolicima, a kompletan putnički i vanjski prostor je pod videonadzorom. U prostoru za putnike postavljeni su monitori za prikaz videosadržaja. Uz vizualne i audionajave kolodvora i stajališta putnicima u vlaku omogućen je besplatan pristup internetu (WiFi). Baterijski vlak ima 113 sjedećih i 114 stajaćih mjesta. U prometu je moguće funkcionalno spajanje baterijskih vlakova s niskopodnim vlakovima nove generacije, čime se osigurava veći kapacitet.

Baterijski vlak koristit će se za prijevoz putnika na neelektrificiranoj mreži željezničkih pruga u RH (maksimalna brzina 120 km/h). Za pogon će koristiti baterije koje se pune isključivo na punionicama. Na punionicama baterije se pune do najviše 30 minuta.



Strojovođa Sani Antolović

PŠENICA ŽELJEZNICOM DO PODRAVKE

PIŠE: Željka Miša
FOTO: Podravka



Nakon više od 15 godina Podravka je ponovno započela zaprimati pšenicu željeznicom. Kako bi se to omogućilo, HŽ Infrastruktura u cijelosti je revitalizirala industrijski kolosijek uz Mlin – Tvornicu brašna i krupice. Zamijenjeni su pragovi i skretnice, nasipan je tucanik te su očišćeni zatrpani dijelovi pruge. Na taj način stvoreni su uvjeti za ponovno pokretanje željezničkog prihvata sirovina. Prva tura pšenice stigla je u Koprivnicu iz Vukovara u suradnji s Podravkom Agri.

Usred intenzivnih radova u kolodvoru Koprivnica, u sklopu najvećega željezničkog projekta u Hrvatskoj, rekonstrukciji postojećeg i izgradnji drugog kolosijeka na dionici Križevci – Koprivnica – državna granica, Mario Rašić, voditelj projekta u HŽ Infrastrukturi, istaknuo je kako su uz sve izazove na projektu imali sluha i za zajednicu:

Uz dodatni angažman našeg osoblja s

Podravkom smo koordinirali dolazak vlaka na istovar i manipuliranje s vagonima u kolodvoru Koprivnica neposredno prije neprekidnog zatvora pruge. HŽ Infrastruktura, kao i uvijek, bez obzira na otežanu organizaciju prometa zbog rekonstrukcija pruge koje su u tijeku, dodatnim naporima pokušava održati poslovanje svih željezničkih prijevoznika i drugih dionika čije poslovanje ovisi o prijevozu robe željeznicom. Drago nam je da smo i u ovome primjeru sudjelovali u ponovnome pokretanju prijevoza robe željeznicom na obostrano

zadovoljstvo obaju društava.

Odluka o oživljavanju željeznice u poslovanju rezultat je strateškog opredjeljenja te prehrambene tvrtke. Ponovnim pokretanjem željezničkog otkupa pšenice Podravka je, istaknuli su u toj tvrtki, dodatno željela učvrstiti svoje strateško usmjerenje prema održivosti, sigurnosti opskrbe i podršci domaćim poljoprivrednicima.

Samodostatnost u poljoprivredi jedan je od naših strateških poslovnih ciljeva i sve što radimo usmjereno je na njegovo ostvarenje. Revitalizacija otkupa sirovina željezničkim putem, u ovome slučaju pšenice, doprinosi dostizanju tog cilja, a ujedno predstavlja ekološki prihvatljiviji način transporta. – istaknula je predsjednica Uprave Podravke Martina Dalić.

Rekonstrukcija kolodvora Koprivnica posljednji je veliki zahvat na projektu čiji se završetak očekuje u drugoj polovini 2026.



USKORO PILOT-PROJEKT

PIŠE: HŽPP
FOTO: SDŽ

U sjedištu Splitsko-dalmatinske županije 17. rujna 2025. održan je sastanak na kojemu se razgovaralo o unaprjeđenju javnog prijevoza putnika na području Županije. Zaključeno je da od 15. prosinca počinje pilot-projekt integriranog prijevoza putnika, čiji su nositelji HŽ Putnički prijevoz i Promet Split.

Uz župana Blaženka Bobana, gradonačelnika Splita Tomislava Šutu, gradonačelnika Solina Dalibora Ninčevića i predsjednika Uprave HŽ Putničkog prijevoza Željka Ukića na sastanku su bili načelnik Sektora za željeznicu pri Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture Josip Lovrić, direktor Prometa Split Stanko Sapunar, zamjenik župana Ante Šošić, pročelnica Upravnog odjela za gospodarski razvoj i fondove Europske unije Marija Vučica iz Grada Kaštela i načelnik Općine Primorski Dolac Joško Dujmović.

Na početku sastanka župan Boban istaknuo je:

O važnosti kvalitetnije organizacije javnog prijevoza kako bi se rasteretile prometnice i ulaz u Split puno se govori. Drago mi je što nam je danas predstavljeno da će se od prosinca povećati broj prigradskih linija od Splita do Kaštel Starog na ukupno 27. To je važno zbog bolje mobilnosti, a više putnika u vlakovima očekujemo i zbog najavljenog puštanja u promet stajališta Solin Širina i Sveti Kajo.

Splitsko-dalmatinskom županijom prolazi pružna dionica duljine 44 km na relaciji Donji Dolac – Primorski Dolac – Bakovići – Preslo – Prgomet – Labin Dalmatinski – Sadine – Kaštel Stari – Kaštel Kambelovac – Kaštel Gomilica – Kaštel Sućurac – Solin – Split Predgrađe – Split. Na relaciji Split – Kaštel Stari i obratno danas vozi 18 linija, a njome prolazi i još 13 lokalnih vlakova koji voze do Perkovića. Više o novitetima u željezničkome prijevo-



S lijeva na desno: Željko Ukić, Blaženko Boban i Ante Šošić



Sudionici sastanka

zu na području Županije govorio je predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza Ukić:

Sredinom prosinca na splitsko područje stiže prvi baterijski vlak, a u kolodvoru Split Predgrađe gradi se punionica za punjenje baterija. Taj vlak omogućuje nam da od prosinca uvedemo devet novih prigradskih linija. Uz to, kako bi javni prijevoz bio kvalitetniji i protočniji, važna je suradnja s gradskim autobusnim prijevoznikom Promet Split. Trenutačno razrađujemo modele suradnje, a cilj je da od 15. prosinca or-

ganiziramo pilot-projekt integriranog prijevoza vlak – autobus.

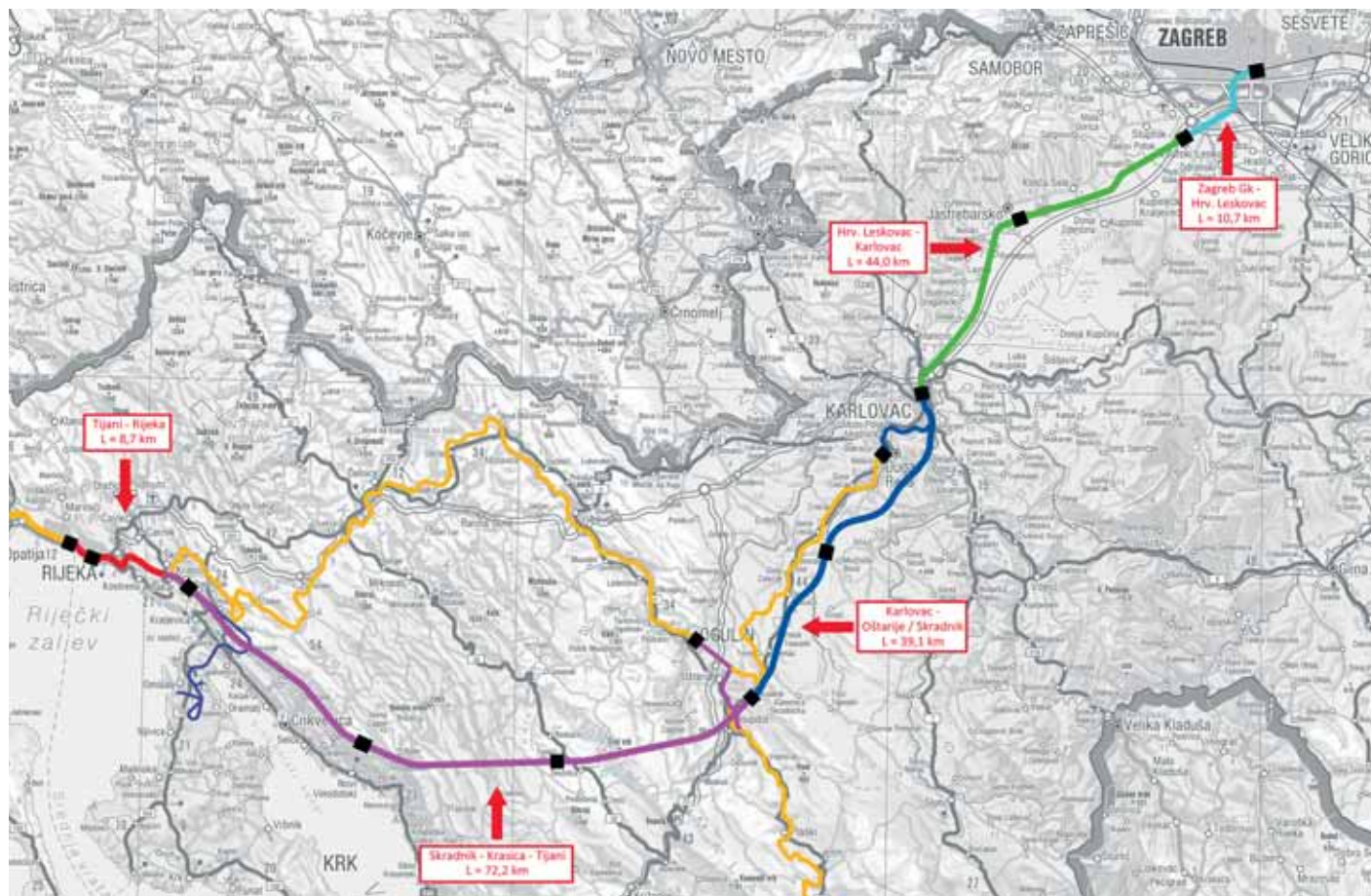
Za bolju povezanost i usklađene vozne redove zainteresirane su obje strane te predstavnici lokalne i regionalne samouprave. Povezivanjem lokalnih i prigradskih vlakova te autobusa na linijama broj 37, 38 i 91 omogućila bi se kvalitetnija mobilnost i smanjila potreba za korištenjem osobnih automobila. Uz navedeno kvaliteta usluge unaprijedit će se i na relaciji Split – Zagreb, na kojoj će za godinu dana voziti novi elektrodizelski vlakovi.

NOVA TRASA NIZINSKE PRUGE PRIHVATLJIVA ZA OKOLIŠ

PIŠE: Željka Miša
ILUSTRACIJA: Tomislav Tomić



Europska unija
Zajedno do fondova EU



U rujnu 2025. prvi je put s gledišta okoliša prihvaćena cjelokupna trasa nove nizinske pruge, odnosno trase dionica Karlovac – Oštarije/Skradnik i Skradnik – Krasica – Tijani na novoplaniranoj pruzi Zagreb Glavni kolodvor – Rijeka. Naime, 16. rujna izdano je Rješenje o prihvatljivosti zahvata za okoliš za dionicu pruge Skradnik – Krasica – Tijani, dok je istovjetno rješenje za dionicu Karlovac – Oštarije/Skradnik ishodoeno 19. svibnja 2025.

Također, nastavlja se izrada projektne dokumentacije (idejni projekt s ishođenjem lokacijske dozvole) za obje dionice. Za modernizaciju dionice Karlovac – Oštarije/Skradnik 12. kolovoza 2025. potpisan je

Ugovor za izradu idejnog projekta i ishođenje lokacijske dozvole. Pružatelji usluge su Granova, ŽPD, BBD - Bridge&Building Design i Mobilita vision, a rok za izradu je do studenoga 2026. Vrijednost ugovora iznosi oko 1,5 milijuna eura.

Za dionicu Skradnik – Krasica – Tijani Ugovor za izradu idejnog projekta za novu dvokolosiječnu željezničku prugu potpisan je u studenome 2024., a rok za izradu je veljača 2026. Pružatelji usluge su Granova, ŽPD, BBD - Bridge&Building Design i Geotehnički studio. Vrijednost tog ugovora iznosi više od tri milijuna eura. Ukupna duljina novoplanirane željezničke pruge od Karlovca do Tijana iznosit će 111 km, od čega 39,1 km otpada na dionicu

Karlovac – Oštarije/Skradnik, a 72,2 km na dionicu Skradnik – Krasica – Tijani. Izgradnjom tih dviju dionica put od Zagreba do Rijeke skratit će se za 56 km.

Planirana dvokolosiječna pruga za mješoviti željeznički promet bit će projektirana za brzine do 160 km/h, a na njoj će biti izgrađeno pet novih kolodvora te jedno stajalište. S obzirom na to da novoplanirana trasa prolazi vrlo zahtjevnim terenom, predviđena je izgradnja velikog broja pružnih objekata: 17 vijadukata ukupne duljine oko 10 km i 14 tunela ukupne duljine 57 km. Kao najdominantniji objekti na trasi ističu se tuneli Kapela 1 (10 km) i Kapela 2 (15 km), kojima će se pruga probijati kroz masive Velike i Male Kapele.

POTPISAN UGOVOR ZA NABAVU DEVET STROJEVA ZA MODERNIZACIJU ŽELJEZNIČKE MREŽE

PIŠE: Ivan Kartelo

FOTO: Ivan Zadro

HŽ Infrastruktura potpisala je s tvrtkom Plasser & Theurer ugovor o nabavi željezničkih vozila za posebne namjene, odnosno strateške mehanizacije, vagona i sitne pružne mehanizacije. Vrijednost ugovora potpisanog nakon postupka javne nabave iznosi 49,4 milijuna eura (bez PDV), a sredstva se financiraju iz kredita Europske investicijske banke.

Na temelju navedenog ugovora austrijska tvrtka isporučit će HŽ Infrastrukturi ukupno devet strojeva, i to stroj za visinsko i smjerno reguliranje kolosijeka, stroj za pročišćavanje zastorne prizme, dva stroja za visinsko i smjerno reguliranje kolosijeka i skretnica, dva stroja za planiranje zastorne prizme i tri kiper-vagona s transportnim trakama.

Ugovor je u ime HŽ Infrastrukture potpisao predsjednik Uprave Ivan Kršić te pritom istaknuo:

„Ugovor koji smo potpisali dosad je najveći iskorak u modernizaciji strojeva važnih za obnovu i održavanje željezničke infrastrukture. Budući da se nalazimo u najvećem investicijskom zamahu obnove i modernizacije, nema sumnje da će ova mehanizacija doprinijeti tomu da budemo još učinkovitiji i brži u tome poslu. Hrvatska je danas jedno veliko željezničko gradilište; mnogi su projekti u punome jeku, dok su neki i pri kraju i vrlo brzo će krajnji korisnici osjetiti poboljšanja, kako u putničkome tako i u teretnome prijevozu.“



Ivan Kršić i Thomas Schöpf

Direktor Thomas Schöpf, koji je ugovor potpisao u ime tvrtke Plasser & Theurer, poručio je:

„Potpisivanjem ugovora postavljena je važna prekretnica koja ne samo da utvrđuje nove standarde učinkovitosti i primjene suvremenih tehnologija u građevinskom i željezničkom sektoru, već ujedno

šalje snažnu poruku o važnosti međunarodne suradnje. Zato nam je veliko zadovoljstvo realizirati ovaj projekt od strateške važnosti u suradnji s HŽ Infrastruktrom te se radujemo uspješnoj i dugoročnoj partnerskoj suradnji.“

Rok isporuke svih navedenih strojeva je dvije godine od potpisivanja Ugovora.



Ivan Kršić, Thomas Schöpf i Vladimir Djukić



SANIRANI OBLOŽNI ZID I ODVODNJA KOD KOLODVORA KOSOVO

PIŠE: Ivan Kartelo
FOTO: Domagoj Krstanović



Tijekom ljeta završeni su radovi na sanaciji obložnog zida i odvodnje usjeka u blizini kolodvora Kosovo, nedaleko od Knina. Na toj se dionici s obje strane pruge nalazi približno 500 m usjeka, uz koji se nalazi postojeći obložni zid od armiranobetonskih ploča i starih tračnica. Zbog njegovih prekomjernih deformacija i lošeg sustava odvodnje bez procjednica pristupilo se sanacijskim radovima.

Radovi vrijedni 450.000,00 eura bez PDV-a financirani su sredstvima HŽ Infrastruktura,

iz Sektora za održavanje.

Sanacija je izvedena pomoću nove obložne konstrukcije tzv. berlinskog зида. Konstrukcija obložnog zida sastoji se od čeličnih profila na razmaku od 150 cm koji se postavljaju u prethodno izbušenu bušotinu, koja se zatim zapunjava betonom. Između čeličnih profila IPE220 postavljaju se betonske ploče (betonske platice) dimenzija 150 x 50 cm i debljine 7 cm.

Zbog ograničenja slobodnog profila i velikih deformacija postojećeg zida, po načini izvedbe dva su načina izgradnje novog.

U duljini od 310 m novi je zid postavljen ispred postojećeg, a u duljini od 50 m novi je zid postavljen iza postojećeg (gdje je uklonjen postojeći zid). Izvedene su i procjednice duljine 1 m od perforiranih cijevi promjera 5 cm, i to kroz postojeći zid i nove betonske platice. Procjednice se postavljaju na svakih 150 cm u dva reda.

Prostor između starog i novog zida zapunjen je kamenim materijalom pogodnim za drenažu te je završno zatravnjen. Ispred zida s obje strane pruge postavljene su armiranobetonske odvodne kanalice



tipa II., a završno je dopunjen tucanički zastor. Svi radovi odrađeni su s kosine usje-

ka te su se izvodili neovisno o željezničkom prometu. Njihovim su završetkom

na toj pružnoj dionici povećani razina sigurnosti i brzina prometovanja.

UVEDENI NOVI POGRANIČNI VLAKOVI

PIŠE: HŽPP
FOTO: HŽPP

Od 1. rujna 2025. HŽ Putnički prijevoz u suradnji sa Slovenskim željeznicama uvodi četiri nova vlaka na relaciji Zabok – Rogatec – Zabok u cilju pružanja kvalitetnije i učestalije usluge željezničkog prijevoza između Hrvatske i Slovenije, čime se dodatno povezuju dvije susjedne zemlje.

Na prvoj vožnji bili su državni tajnik u Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture Žarko Tušek, predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza Željko Ukić, župan Krapinsko-zagorske županije Željko Kolar, gradonačelnik Krapine Zoran Gregurović, načelnik Općine Đurmanec Damir Belošević, generalni direktor Vetropack Straže d.d. Darko Šlogar, direktor tvrtke OMCO Croatia Darko Ranogajec i predstavnici Slovenskih željeznica, a vlak je u kolodvoru Zabok dočekala gradonačelnica grada Zaboka Valentina Đurek.

O važnosti uvođenja novih pograničnih vlakova i investicijama u vrijednosti od 1,5 milijardi eura u željeznički sustav govorio je državni tajnik Tušek:

U velikom smo investicijskom ciklusu u cijeli željeznički sektor, kako u infrastrukturu tako i u obnovu vlakova. Danas imamo 67 novih vlakova i zato nam je lakše uvoditi linije kojima omogućujemo kvalitetniju mobilnost. Ovim linijama integriramo Hum na Sutli i najveći industrijski bazen sjeverozapadne Hrvatske u kojemu radi veliki broj građana Krapinsko-zagorske županije. Osim zaposlenima ove linije važne su i učenicima, studentima i umirovljenicima koji mogu koristiti besplatan prijevoz. Linije su uvedene u suradnji s lokalnom zajednicom i u skladu s potrebama građana. U ožujku ove godine u promet je pušten novi dizel-motorni vlak na relaciji Đurmanec – Krapina – Zabok, a u drugoj polovini rujna još jedan novi dizel-motorni vlak vozit će na ovome području. U ovome trenutku na sjeveru Hrvatske velika su ula-



S lijeva na desno: Zoran Gregurović, Željko Ukić, Željko Kolar i Žarko Tušek

ganja u željezničku infrastrukturu na više dionica. U planu je obnova pruge od Gornje Stubice prema Zaboku, a za kumrovečku prugu trenutačno se radi studija.

Predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza Ukić istaknuo je da je prošle godine na zagorskom području prevezano oko 1,2 milijuna putnika te dodao:

Veliko mi je zadovoljstvo što u suradnji s kolegama iz Slovenskih željeznica danas u promet uvodimo četiri nova pogranična vlaka na relaciji Rogatec – Zabok i obratno. Time ćemo znatno unaprijediti uslugu na ovoj pograničnoj relaciji na kojoj će ukupno voziti osam vlakova. Kvalitetnija povezanost osobito je važna u pograničnim područjima jer građanima svakodnevno olakšava putovanja na posao i u školu. Građani Zagorja tradicionalno su okrenuti željeznici te ćemo nastaviti unaprijeđivati uslugu.

Krapinsko-zagorski župan Kolar rekao je:

Svaka investicija u željeznicu je od posebnog i velikog interesa za svaku regionalnu samoupravu. Uvođenjem ovih novih linija djeci s ovoga humskog dijela omogućeno je da dolaze u školu, u gimnazije u Krapini i Zaboku, i to će im sigurno olakšati putovanje. Nakon 2014., odnosno rekonstrukcije pruge od Krapine do Đurmanca i Hromca kada je ponovno uspostavljen promet između Hrvatske i Slovenije, ovo je drugi veliki iskorak. Vrlo je važna i poruka suradnje između dviju država. Do sada su vlakovi Slovenskih željeznica ulazili u Hrvatsku, a sada hrvatski vlakovi ulaze u Sloveniju. Sada slijedi izrada dokumentacije za kumrovečku prugu, čija je realizacija važna i za gospodarstvo i za mobilnost građana.

Pogodnost ostvaruju učenici s područja Općine Hum na Sutli koji školu pohađaju u Krapini i u vlak ulaze u kolodvoru Rogatec (Republika Slovenija) jer im je na temelju pametne kartice i profila omogućeno besplatno putovanje u skladu sa zaključkom



Žarko Tušek



Željko Ukić



Željko Kolar



Uzvanici u kolodvoru Zabok



Kolodvor Rogatec

Vlade RH.
Gradonačelnik Krapine Zoran Gregurović kazao je:

S obzirom na to da puno ljudi iz ovoga kraja gravitira Krapini te dalje Zaboku i Zagrebu, sigurno je da će povećanje broja linija dobro doći, osobito učenicima među kojima veći dio gravitira srednjoj školi u Krapini, a jedan dio i u Zaboku, ali i svima drugima koji ovdje moraju ići na sud ili kod liječnika ili po neku drugu uslugu koju možda nemaju u svojem mjestu. Činjenica je da ipak velik dio ljudi, pogotovo starijih, nema drugu mogućnost prijevoza i zato je uvođenje linija svakako hvalevrijedno i na

dobrobit svih stanovnika.

Uvođenjem novih linija osiguravaju se bolja povezanost, veća mobilnost i jednostavnije putovanje, što dugoročno pridonosi jačanju gospodarstva te razvoju i kvaliteti života lokalnih zajednica.

Vozni red novih vlakova:

- 7280 Zabok 5.02 – Krapina 5.40 – Rogatec 6.14
- 7281 Rogatec 6.40 – Krapina 7.31 – Zabok 7.53
- 7282 Zabok 13.18 – Krapina 13.43 – Rogatec 14.23

- 7283 Rogatec 14.34 – Krapina 15.15 – Zabok 15.44

Navedeni vlakovi voze od ponedjeljka do petka. Ostali pogranični vlakovi nastavljaju prometovati prema važećemu voznom redu:

- 7809 Rogatec 9.29 – Đurmanec 9.56, uz presjedanje na vlak 3119 Đurmanec 10.02 – Krapina 10.11 – Zabok 10.33
- 7808 Đurmanec 10.40 – Rogatec 11.07
- 7813 Rogatec 16.39 – Đurmanec 17.07
- 3134 Zabok 16.31 – Krapina 17.01 – Đurmanec 17.09, uz presjedanje na vlak 7812 Đurmanec 17.23 – Rogatec 17.51

U KOLODVORU NOVSKA ODRŽANA VJEŽBA SPAŠAVANJA

PIŠE: Ivan Štivojević
FOTO: Ivan Štivojević



Vježba u kolodvoru Novska

U povodu obilježavanja 30. obljetnice vojno-redarstvenih operacija »Bljesak« i »Oluja« Javna vatrogasna postrojba Grada Novske je u suradnji s ostalim žurnim službama i partnerima 11. i 12. rujna 2025. u Novskoj održala niz terenskih vježbi pod zajedničkim nazivom »Olujni bljesak 30«.

Vježbe su se provodile u kontinuitetu od 30 sati, a obuhvatile su 19 različitih scenarija kriznih i izvanrednih situacija. Uključivale su aktiviranje i rad žurnih službi u ratnim uvjetima, naprimjer, intervencije u objektima i evakuaciju ozlijeđenih za raketiranja OŠ Novska i dječjeg vrtića, pomoć i zbrinjavanje stradalih u prometnim nesrećama u cestovnome i željezničkome prometu, izvlačenje zatočenih iz kritičnih

situacija pri terorističkim napadima na javne objekte, simulacije požara na objektima te spašavanja na vodi.

U kolodvoru Novska 12. rujna taktičko-operativna vježba održana je na protupožarnome prijelazu u km 306+400 pruge Novska – Tovarnik – državna granica koji koriste prometno osoblje zbog odlaska na pregled skretnica, a Nadzorna grupa Novska i SS dionica Novska zbog odlaska na održavanje i otklanjanje kvarova na skretnicama i signalima prema kolodvoru Okučani. Korištenjem željezničke infrastrukture vatrogasne postrojbe u suradnji sa žurnim službama 112 izvele su vježbu spašavanja i evakuacije stradalih u prometnoj nesreći u kojoj je simuliran scenarij nleta vlaka na školski autobus i osobne au-

tomobile.

U vježbi su kao statisti sudjelovali učenici Osnovne škole Novska, a korištene su lutke težine 80 kilograma te rekviziti ekstremiteta ljudskog tijela koji su bili postavljeni u olupine automobila. Uz realističan prikaz nesreće u kojoj sudjeluju vlak i cestovno vozilo žurne službe imale su zadaću na odgovarajući način izvući i zbrinuti sve unesrećene.

Uz 30 vatrogasnih postrojbi iz triju hrvatskih županija, Brodsko-posavske, Požeško-slavonske i Sisačko-moslavačke, sudjelovale su vatrogasne snage iz Njemačke (FF Mengen) i Slovenije (PGD Bizovik). Cilj je bio provjeriti spremnost, uvježbanost i međusobnu koordinaciju službi u kriznim situacijama.



EDUKACIJOM SPRIJEČIMO DISKRIMINACIJU

PIŠE: Ružica Stanić
FOTO: Ružica Stanić



Ana Marinović Radojković

Diskriminacija je pojam koji smo svi čuli, no koliko bi nas znalo definirati i prepoznati njezinu pojavu? Kako bismo bili sigurni da znamo što diskriminacija jest, a što nije, te kako spriječiti štetna ponašanja u organizaciji, Sektor pravnih poslova i upravljanja ljudskim potencijalima održava edukacije upravo o toj temi.

U srijedu 10. rujna u Sindikalnoj dvorani u Zagrebu održana je preventivna edukacija o diskriminaciji na radnome mjestu koju su vodile Ana Marinović Radojković i Zrinka Schauperl Prlić iz Sektora pravnih poslova i upravljanja ljudskim potencijalima. Ovaj put sudionici su bili nadređeni radnici Sektora za održavanje iz područnih radnih jedinica.

Kako bismo neku štetnu pojavu mogli spriječiti, prvo je moramo osvijestiti. Stoga je potrebno znati da je diskriminacija nedopušteno i neopravdano razlikovanje osoba na osnovu nekih njihovih karakteristika i

njihovo stavljanje u nepovoljniji položaj u odnosu na druge. Pojavljuje se u brojnim oblicima, poput izravne i neizravne diskriminacije, uznemirivanja, segregacije, propuštanja razumne prilagodbe, a diskriminacijom se smatra i poticanje drugih na diskriminaciju.

Na legislativnoj razini nediskriminacija je ponajprije ugrađena u Zakon o suzbijanju diskriminacije, Zakon o radu, ali i druge zakone. HŽ Infrastruktura donijela je odredbe o zaštiti dostojanstva radnika i zabrani diskriminacije u našem Društvu kroz Kolektivni ugovor, Pravilnik o radu i Etički kodeks, kojega su se obvezni pridržavati svi radnici.

Na edukaciji su predavačice Marinović Radojković i Schauperl Prlić povezivale zakonske i druge odredbe sa situacijama s kojima bismo se mogli susresti na željeznici. Primjerice, ako bi nadređeni radnik svaki put u dežurstvo stavljao uvijek iste radnike jer »oni žele više zaraditi« ili pak

samo strane radnike, radilo bi se o obliku diskriminacije koji se zove segregacija. S druge strane, ako pri rekonstrukciji kolodvora i stajališta ne bismo predvidjeli mjere za pristupačnost osobama smanjene pokretljivosti, djelovali bismo diskriminirajuće propuštanjem razumne prilagodbe. Diskriminacija na radnom mjestu, iako se doima kao nepravda prema pojedincu, zapravo ima brojne štetne posljedice osim na radnika i na organizaciju. Radniku koji trpi diskriminaciju otežan je ili onemogućen profesionalni razvoj, može doživjeti poteškoće psihičkog i fizičkog zdravlja te smanjenu kvalitetu života. Uslijed toga u organizaciji može doći do loše radne atmosfere, otežane komunikacije, smanjene motivacije i radne učinkovitosti. Uz to veća je mogućnost pogrešaka, nezgoda i ozljeda na radnom mjestu. Posljedice diskriminacije na radnom mjestu kompleksnije su i dalekosežnije nego što se čini i mogu uzrokovati velike poteškoće u poslovanju organizacija koje ne rješavaju problem diskriminacije.



Zrinka Schauperl Prlić

Žrtve diskriminacije mogu se obratiti pučkom pravobranitelju, koji pruža izvansudsku pravnu zaštitu građana od diskriminacije. Unutar tvrtke Poslodavac je imenovao osobe ovlaštene za primanje i rješavanje pritužbi vezanih uz zaštitu dostojanstva radnika. Osim toga HŽ Infrastruktura još je 2017. pristupila Povelji o raznolikosti Hrvatska. Pristupanje toj inicijativi, čiji je nositelj u RH Hrvatski poslovni savjet za održivi razvoj, čija je članica i HŽ Infrastruktura, za organizacije potpisnice ne predstavlja samo deklarativno izjašnjavaње o promicanju kulture poštivanja raznolikosti i nediskriminacije u radnoj okolini, nego i aktivno djelovanje. Stoga je HŽ Infrastruktura 2019. donijela Politiku raznolikosti i nediskriminacije te svake godine usvaja akcijske planove provođenja Politike prema kojima, među ostalim, održava edukacije o suzbijanju diskriminacije. S obzirom na to da je ova preventivna edukacija bila namijenjena nadređenim radnicima, predavačice su istaknule potrebu njihova dobrog poznavanja i poštivanja

Etičkoga kodeksa kako bili primjer radnicima kojima rukovode te da će tako stvarati

poticajno radno okruženje u kojemu nema mjesta diskriminirajućem ponašanju.



100 GODINA HOTELA ESPLANADE I HRVATSKIM PUTOVIMA ORIENT EXPRESSA

PIŠE: Renata Veličan
FOTO: Renata Veličan

Izložba »U sjaju luksuza i elegancije: 100 godina Hotela Esplanade i hrvatskim putovima Orient Expressa« otvorena je 18. rujna 2025. u organizaciji Hrvatskoga muzeja turizma u Opatiji i Hotela Esplanade u Zagrebu, uz suradnju Hrvatskoga željezničkog muzeja.

Autorica koncepcije i kustosica izložbe dr. sc. Nataša Ivančević, autorice tekstova Matea Plišić iz Hrvatskoga muzeja turizma i Renata Veličan iz Hrvatskoga željezničkog muzeja, autorica postava Lada Segar i Wanda design, koji potpisuje dizajn i grafičku pripremu izložbe, posjetiteljima otkrivaju i donose bogatu povijest dvaju simbola luksuza i elegancije: 100 godina Hotela Esplanade u Zagrebu i više od 140 godina otkada je prvi Orient Express iz Pariza krenuo za tadašnji Konstantinopol. Izložba je otvorena u novoobnovljenoj Vili Angiolini s predivnim pogledom na park i more, koja je prvotno bila u vlasništvu Društva južnih željeznica iz Beča, a od 2007. sjedište je Hrvatskoga muzeja turizma.

Prvi dio izložbe posvećen je Hotelu Esplanade, koji je otvoren 1925. i u čijoj se neposrednoj blizini, preko puta, nalazi velebna palača koju su za Poslovnu upravu izgradile Kraljevske ugarske državne željeznice. Helena Bunijevac opisuje kako su se 1. rujna 1903. »...svi službenici, na čelu s ing. Izidorom Leitnerom, ondašnjim poslovnim upraviteljem, okupili u devet sati ispred novopodignute palače, na prostoru današnjeg hotela Esplanade, i ondje dočekali visoke goste...«, kao da je tim činom već tada određeno mjesto za doček visokih gostiju, što je izgradnjom Hotela Esplanade ostalo do današnjih dana. Hotel Esplanade od samih početaka bio je središnje mjesto zagrebačkoga kulturnog, društvenog i političkog života. U taj se hotel rado dolazilo ne samo boraviti i odsjedati, već i umjetnički stvarati, razgovarati, razmišljati, susretati i uživati. Hotel je bio u mnogočemu prvi. Nije bio prvi zagrebački hotel,



ali je bio hotel u kojem je održana prva modna revija, prvi izbor za *miss*, otvoren prvi kasino, prvi koji je imao vlastitu zalogajnicu, prvi hotel u kojem se uz kavu posluživala čokoladica, a 1989. bio je prvi hotel koji je obilježio Valentinovo kao Dan zaljubljenih.

U neposrednoj blizini Hotela Esplanade nalazi se još jedna velebna palača koju su izgradile Kraljevske ugarske državne željeznice, a danas je zgrada Zagreb Glavnoga kolodvora. Miroslav Krleža, koji je često boravio na terasi Oleander Hotela Esplanade, rekao je da je to mjesto na kojem »Balkan prestaje i počinje Europa«.

Nakon povijesti izgradnje hotela, glasovitih raskošnih plesova koji su održavani u Esplanadi, kroz hotelijersku i gastronomsku tradiciju, goste hotela i promidžbu luksuza posjetitelj će započeti putovanje vlakom, odnosno zakoraknut će u drugi dio izložbe u kojem će ga dočekati sjaj, luksuz i prestiž Orient Expressa.

Kroz životnu priču Georgesa Lamberta Casimira Nagelmackersa i povijesni prikaz

nastanka Orient Expressa kao jednog od luksuznih vlakova koje na tračnice postavljaju Nagelmackers, osnivač tvrtke »Compagnie Internationale des Wagons-Lits«, putovanje tim luksuznim vlakom započinje početkom listopada 1883., kada Orient Express uz zvukove Mozartove Sonate za klavir br. 11 u A-duru KV 331, poznatije kao »Turski marš«, kreće iz pariškog željezničkog kolodvora prema Konstantinopolu. Izložba nam otkriva i inicijativu iz 1906. Trgovačko-obrtničke komore Zagreb s partnerskim komorama u Francuskoj za uspostavu nove rute Orient Expressa koja bi prolazila našim krajevima, što se i dogodilo 1919., kada u Zagreb dolazi Simplon Orient Express. Izložba legendarni vlak prati na njegovoj željezničkoj ruti kroz Hrvatsku. Jedinstvenim artefaktima i zanimljivim presnimkama prikazuje se razvoj »Compagnie Internationale des Wagons-Lits«, povijest rute i unutrašnjost luksuznih vagona. Na izložbi su izloženi i modeli kompozicija vlakova Orient Expressa i Simplon Orient Expressa članova Kluba željezničkih modelara Zagreba te model opatijskoga tramvaja iz privatne zbirke. U tom dijelu izložba otkriva širi kontekst turizma i putovanja s naglaskom na hrvatske krajeve i njihovu ulogu u europskoj priči, osobito s obzirom na povezanost sa željeznicom i njenom ulogom u razvoju turizma u Opatiji i na opatijskoj rivijeri.

Izložba završava slavnim romanom Agathe Christie »Ubojstvo u Orient Expressu«, prateći kroz roman slavne spisateljice putovanje Orient Expressom, koji na svojoj ruti prolazi kroz Vinkovce, tamo se prema voznom redu kratko zadržava i kreće dalje prema Slavanskom Brodu, da bi vlak na tom dijelu pruge zastao i bila ispričana još jedna nezaboravna priča uvijek rado čitane i nikad zaboravljene Agathe Christie.

Hrvatski željeznički muzej uz stručnu suradnju i tekstove na izložbi sudjeluje i predmetima iz muzejskoga fundusa, osobito iz

zbirke voznih redova, zbirke signalnih, svjetlosnih i telekomunikacijskih sredstava i uređaja te zbirke odora, uredske opreme i pribora. Uz muzejsku građu i predmete Hrvatskoga željezničkog muzeja i Hrvatskoga muzeja turizma te Hotela Esplanade na izložbi se mogu vidjeti brojni eksponati i arhivska građa privatnih kolekcionara te hrvatskih i međunarodnih institucija: Ministarstva kulture i medija Republike Hrvatske, Nacionalne i sveučilišne knjižnice u Zagrebu, Muzeja za umjetnost i obrt, Muzeja grada Zagreba, Muzeja Brodskog Posavlja, Gradskoga muzeja Vinkovci, Muzeja Đakovštine, Hrvatskoga državnog arhiva, Državnog arhiva u Zagrebu, Hrvatske radiotelevizije, Muzeja Folkwang u Essenu, Mađarskog muzeja trgovine i turizma te Državnog arhiva Mađarske. Za izložbu su posuđene originalne brosure Simplon Orient Expressa iz privatne kolekcije dr. Damira Kovača i nizozemskoga kolekcionara Arjana den Boera. Izložba je dvojezična, prijevod na engleski jezik potpisuje Branka Svetlin, a lekturu Dijana Stanić-Rešicki. Financirana je sredstvima Ministarstva kulture i medija Republike Hrvatske i Grada Opatije.

Sve zainteresirane pozivamo da posjete izložbu u Hrvatskom muzeju turizma, na adresi Park Angiolina 1 u Opatiji i uživaju u sjaju luksuza i elegancije. Izložba ostaje otvorena do 31. listopada 2025. i može se razgledati od 10.00 do 18.00 sati, osim ponedjeljkom i praznikom.



ŠTO KNJIŽICE VOZNIH REDOVA MOGU OTKRITI O NAŠIM PUTOVANJIMA I POVEZANOSTIMA?

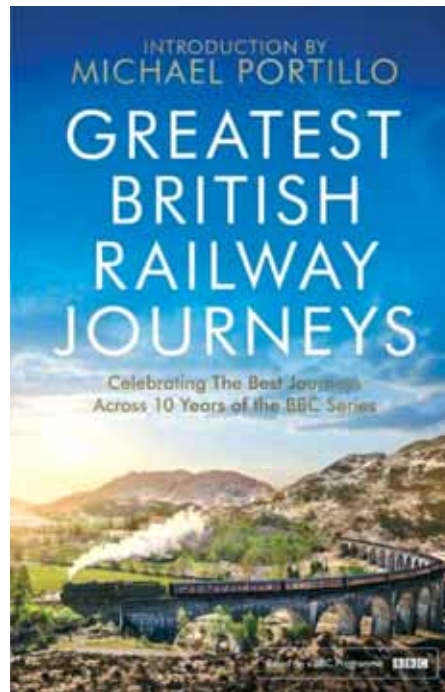
PIŠE: Kristina Pavlović
FOTO: HŽM

Digitalno doba u kojemu živimo dokinulo je tiskane knjižice željezničkih vozni redova. Posljednji su put u Hrvatskoj izdane 2022., no primjerci iz prošlih godina sačuvani su i čine Zbirku vozni redova (ZVR) Hrvatskoga željezničkog muzeja (HŽM). Željezničke vozne redove HŽM prikuplja od osnutka 1991., a zbirka danas broji 287 upisanih jedinica tiskanih u razdoblju od 1881. do 2016. Još dvadesetak recentnih knjižica vozni redova u procesu je upisa u Zbirku.

Vozni redovi kao inspiracija - »Great British Railway Journeys«

Vozni redovi tiskaju se već 185 godina kao publikacije namijenjene putnicima u željezničkom, pomorskom i cestovnom prometu. U Manchesteru je 1839. George Bradshaw počeo izdavati putničke vozne redove u obliku knjižica. U to su vrijeme željezničke tvrtke objavljivale vozne redove u novinama kao oglase poslovanja, pa je Bradshawovo izdanje predstavljalo novitet i zanimljivost za onodobne putnike te novost u onodobnom nakladništvu. Do kraja 19. stoljeća njegova izdanja vozni redovi uključivala su, osim prikaza kretanja vlakova, karte željezničkih pruga, informacije o kolodvorima i gradovima u kojima se vlak zaustavljao i druge turističke informacije korisne za putnike poput popisa hotela i restorana u gradovima navedenima u voznome redu, a s vremenom i sve više promidžbenih oglasa.

Vozni redovi pod naslovom »Bradshaw«, iako drugog izdavača, izlazili su s prekidima do 1961. i postali sastavni dio popularne kulture. Koristeći Bradshawove vozne redove iz 1863. i 1913. BBC je, prema zamisli Michaela Portilla, producirao televizijske emisije »Great British Railway Journeys« (2010.) i »Great Continental Railway Journeys« (2012.). U dokumentarnome TV-serijalu novinar putuje vlakom na temelju informacija iz starih vozni redova, prema opisanim rutama (ako još postoje) te traži hotele, restorane i druge



»Great British Railway Journeys«

zanimljivosti preporučene u voznome redu.

U međuraću na prostorima bivše Jugoslavije kao izdavač turističkih vozni redova profilirala se državna putnička agencija »Putnik«. »Putnik« je osnovan 1923. u Beogradu, a imao je filijalu u Zagrebu (u Praškoj ulici 5) i poslovnicu u Dubrovniku. Iz te agencije šezdesetih godina prošlog stoljeća razvili su se »General turist« i »Atlas«.

Vozne redove željezničkog, pomorskog i autobusnog prometa izdavale su i Jugoslavenske željeznice, odnosno od 1961. Zavod za novinsko-izdavačku i propagandnu djelatnost Jugoslavenskih željeznica iz Beograda. Oni su bili nakladnik i putničkoga voznog reda »Kurir«, koji su stvarali prema posebnim uputama u kojima su kao poglavlja bili propisani informativni dio, međunarodni vozni red, vozni red izravnih vlakova, vozni red vlakova u unutarnjem prijevozu i shematski prikaz mreže željezničkih pruga s brojevima.



Vozni red iz 1918.

Putnički vozni redovi nisu prikazivali prometovanje teretnih i drugih vlakova.

Danas željeznički vozni red javno objavljuje HŽ Putnički prijevoz d.o.o. na svojim mrežnim stranicama. Njegovo posljednje tiskano izdanje objavljeno je 2021. i vrijedio je do 10. prosinca 2022.

Vozni red kao grafikon, plakat i knjiga

Kada se malo dublje prouči sadržaj knjižica vozni redova, može se iščitati koliko je vlakova vozilo u određenome periodu na određenome prostoru, koliko su često vozili, na koji je način neka zemlja bila povezana sa susjednim zemljama te je li to bilo izravno ili posredno.

Razmatrajući dizajn i korištenje vozni redova 19. stoljeća, Mike Esbester navodi kako se na primjercima vozni redova može proučavati povijest grafičkog dizajna i povijest putovanja, a William Barlow da je vrijednost zbirke vozni redova višestruka jer se na temelju vozni redova mogu saznati informacije o prijevoznim tvrtka-



Vozni red iz 1920.

ma, o trasama na kojima su pojedine tvrtke poslovale, o smještaju stabilnih postrojenja poput kolodvorskih zgrada i depoa za lokomotive te o trajanju putovanja.

Osim navedenog vozni redovi pružaju informacije o kolodvorima i stajalištima, informacije vezane uz poštanski i pomorski promet (ako su iz razdoblja Austro-Ugarske) te one o autobusnim linijama i zrakoplovnome prijevozu, a objavljivale su se

i različite vrste oglasa i reklama te turističkih informacija. Kako bi poslužili kao izvori ili pomoćni izvori u istraživanjima, neophodno je da su sačuvani u većemu broju, odnosno u kontinuitetu.

Željeznički vozni redovi tiskaju se u različitim oblicima, ovisno o tome komu su namijenjeni i u koju svrhu:

a) grafikoni voznog reda – službeni dokumenti kretanja svih vrsta vlakova određenom prugom, namijenjeni prometnoj službi u kolodvorima na određenoj pruzi te su sastavni dio opreme prometnog ureda, gdje su najčešće obješeni o zid

b) plakati – prikazuju vrijeme odlaska i dolaska putničkih vlakova u pojedinome kolodvoru radi obavještanja putnika, a postavljeni su u putničkim čekaonicama ili drugim javno dostupnim prostorijama u kolodvoru. U današnje vrijeme funkciju tiskanoga voznog reda u obliku plakata polako preuzimaju elektronički displeji u kolodvorima i vozni redovi objavljeni na mrežnim stranicama.

c) knjižica – zapravo knjiga mekih korica, najčešće manjih dimenzija.

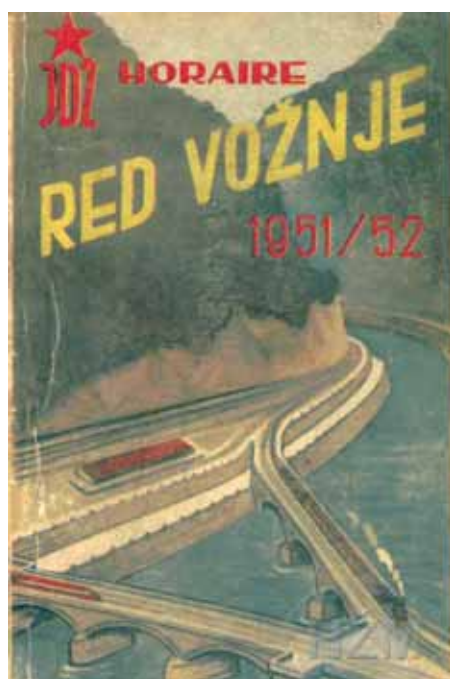
U 19. i početkom 20. stoljeća vozni su se redovi obično tiskali na papiru lošije kvalitete jer je njihova predviđena uporaba bila kratkotrajna, najviše pola godine, jer su se raspoređi vožnje mijenjali dva puta na godinu.

Željeznički vozni redovi u Hrvatskome željezničkom muzeju u početku su bili uvršteni u muzejsku stručnu knjižnicu, a potom u Zbirku tehničke dokumentacije. Zahvaljujući donacijama Zdenka Šenoe 2004. i obitelji Morandini 2005. broj voznih redova naglo se povećao. Budući da je zanimanje korisnika za gradivo te vrste bilo sve veće, prikupljeni vozni redovi izdvojeni su iz muzejske knjižnice i Zbirke tehničke dokumentacije te uvršteni u novoformiranu Zbirku voznih redova.

Vozne redove Hrvatski željeznički muzej čuva jer prikazuju poslovanje željezničkih poduzeća, pružaju informacije o putovanjima vlakom, o željezničkoj infrastrukturi i uslugama prijevoza vlakom te su komplementarni s ostalim predmetima i arhivskim gradivom iz fundusa Muzeja.

Otkad je zbirka oformljena te postala dostupna istraživačima – vanjskim korisnicima, pokazala se najviše korištenom zbirkom, uz zbirku fotografija.

Sveobuhvatnost podataka u budućnosti se namjerava postići digitalizacijom i stvaranjem digitalnih zbirki voznih redova, što je ujedno vid zaštite izvornog primjerka. Međutim, ostaju otvorena pitanja kako će se u muzejske zbirke voznih redova »upisivati« digitalni vozni redovi te hoće li se iz tih zapisa ubuduće moći iščitati relevantni podaci koji korespondiraju sa stvarnim stanjem na terenu.



Vozni red iz 1952.



Vozni red iz 1975.



Vozni red iz 2021.

HŽ INFRASTRUKTURA PODRŽALA KAMPANJU »MA NEĆE BITI NIŠTA...«

PIŠE: Ivan Kartelo

FOTO: Ivana Međugorac Imamović

U rujnu završila je požarna sezona, a HŽ Infrastruktura sudjelovala je u protupožarnoj kampanji pod nazivom »Ma neće biti ništa – Nemar je prva iskra«. U sklopu kampanje u 40 željezničkih kolodvora diljem Hrvatske, počevši od Zagreb Glavnog kolodvora, postavljeni su informativni plakati, čime je HŽ Infrastruktura podržala akciju koju provode Hrvatska vatrogasna zajednica i Hrvatske šume u cilju podizanja svijesti o opasnostima od šumskih požara i važnosti odgovornog ponašanja u prirodi. I najmanji nepromišljeni postupak može imati dalekosežne posljedice po okoliš i sigurnost ljudi. Prevencija je ključna, a kroz tu inicijativu građanima se na jednostavan, ali snažan način poručuje da odgovornost počinje od svakog pojedinca.

Željeznička infrastruktura često prolazi kroz šumska i ruralna područja, što dodatno ističe važnost preventivnog djelovanja i osvještavanja javnosti o rizicima. Kao društveno odgovorna tvrtka, HŽ Infrastruktura aktivno se uključuje u takve inicijative kako bi zajedničkim djelovanjem



Plakati na zagrebačkome Glavnom kolodvoru



Plakati u vlakovima

zaštitila prirodna bogatstva i podigla razinu sigurnosti svih sudionika u prometu, putnika, građana, izletnika.

Uspoređujući razdoblje od 1. siječnja do 11. rujna 2025. s istim razdobljem prošle godine, prema podacima Državnoga vatrogasnog operativnog centra 193, zabilježeno je povećanje broja požara na otvorenom prostoru za 0,70 posto, požara raslinja za 0,80 posto, dok je opožarena površina u ovoj godini smanjena za gotovo 70 posto. Povećan je i opseg djelovanja zračnih snaga na požarima za dva posto, ali je broj angažiranih zrakoplova smanjen za 26 posto, a zračne snage su u sklopu međunarodnih aktivnosti sudjelovale u gašenju požara u Izraelu, Albaniji, BiH i Crnoj Gori.

Možemo kazati kako je iza nas uspješna protupožarna sezona u kojoj je vatrogasni sustav, zajedno s drugim sastavnicama sustava domovinske sigurnosti, odgovorio na sve izazove. Svaki požar ugašen je odmah svim raspoloživim resursima te su se po potrebi uključivali protupožarni zrakoplovi te intervencijske vatrogasne postrojbe HVZ-a. Nije bilo potrebe za izvanrednim dislokacijama, odnosno nije bilo potrebno angažirati dodatne vatrogasne snage iz drugih županija, a svoj doprinos dali su i pripadnici zračnih snaga, MORH-a i MUP-a. Zato koristim priliku zahvaliti svima koji su pridonijeli uspješnoj realizaciji protupožarne sezone 2025. – rekao je glavni vatrogasni zapovjednik Slavko Tucaković.

DOBRO ZA PLANET I GOSPODARSTVO: NOVA STUDIJA MJERI GOSPODARSKI OTISAK ŽELJEZNICA

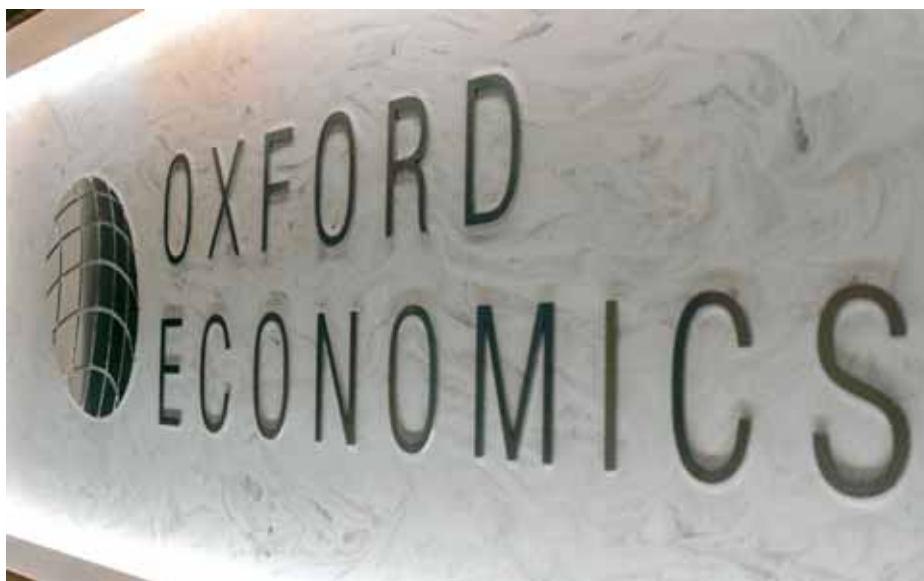
PIŠE: CER

FOTO: oxfordeconomics.com

Nova studija Oxford Economicsa potvrđuje snažan gospodarski utjecaj europskog željezničkog sektora. Koristeći se podacima iz 2023., studija koju je naručila Zajednica europskih željezničkih i infrastrukturnih tvrtki (CER) pokazuje da željeznica kombinira natprosječnu produktivnost s otpornošću i inovacijama te ima središnju ulogu u oporavku i budućem rastu Europe nakon COVID-a-19. Budući da je ukupan doprinos željeznica gospodarstvu EU-a 247 milijardi eura, a broj radnih mjesta koje željeznica podržava 3,1 milijun, željeznice nude jedan od najvećih gospodarskih otisaka od svih načina prijevoza, a istovremeno održavaju najniži ugljični otisak.

Prema Oxford Economicsu, gospodarski utjecaj mjeri se bruto dodanom vrijednošću (BDV) i zaposlenošću:

- Kao sektor, željeznički promet doprinio je bruto domaćem proizvodu (BDP) EU27 s bruto domaćom vrijednosti (BDV-om) od 67 milijardi eura u 2023. Povrh tog izravnog učinka na gospodarstvo, lanac opskrbe željezničkog prometa (neizravni učinak) generirao je dodatnih 117 milijardi eura, dok je potrošnja financirana plaćama željezničkih zaposlenika i njihovih dobavljača (inducirani učinci) iznosila 63 milijarde eura, što predstavlja ukupni doprinos BDV-a od 247 milijardi eura. To odgovara 1,4 posto ukupnoga BDP-a EU27 u 2023. i premašuje BDP Grčke iz 2023. u iznosu od 225 milijardi eura, inače 16. najvećeg gospodarstva u EU27.
- Ako promatramo zaposlenost, željeznički promet podržava ukupno oko 3.162.000 radnih mjesta (izravni, neizravni i inducirani učinci zajedno). To odgovara 1,6 posto ukupne zaposlenosti u EU27 i premašuje ukupnu zaposlenost u Irskoj 2023.
- Sveukupno, za svaki jedan euro BDV-a koji izravno generira željeznički promet, potiče se dodatnih 2,7 eura u drugim sektorima unutar europskoga gospodarstva.



Za svaku osobu izravno zaposlenu u sektoru željezničkoga prometa podržava se dodatnih 2,6 radnih mjesta kroz lance opskrbe i isplaćene plaće.

Europski željeznički promet nudi i brojne veće koristi osim svojih kratkoročnih gospodarskih utjecaja. Podržava BDV i zapošljavanje u uslugama poslovnoga sektora kao što su tehničko ispitivanje i analiza ili istraživanje i razvoj, veleprodaja i maloprodaja, npr. strojeva i opreme, kao i građevinski sektor. Nadalje, željeznice su ključne za obrambenu mobilnost, olakšavajući brzo i učinkovito kretanje vojnih resursa diljem Europe.

U izvješću se ističe da se unatoč poremećajima uzrokovanim pandemijom sektor snažno oporavio. Tijekom posljednjega desetljeća europski željeznički promet povećao je svoju produktivnost za 9,4 posto, a nadalje je poboljšao produktivnost u drugim industrijama tako što je osigurao učinkovit prijevoz, čime se podržava gospodarski rast u širem smislu.

S osam milijardi putovanja željeznicom i 378 milijardi tonskih kilometara tereta

prevezenih svake godine preko 201 000 kilometara željezničkih pruga EU-a, željeznice se nalaze u središtu europskoga prometnog sustava. Također potiču njegovu zelenu tranziciju zahvaljujući visokoj energetske učinkovitosti i gotovo nultim emisijama. Ipak, modalni udio željeznice u putničkom i teretnom prijevozu stagnira i potrebno je djelovati kako bi se stabilnim ulaganjima i konstruktivnim političkim mjerama kapitalizirale znatne ekonomske snage željeznice. Izvršni direktor CER-a Alberto Mazzola izjavio je:

„Za mnoge ljude željeznice su postale izbor ekološkog način prijevoza u koji bi Europa trebala ulagati kako bi ostvarila svoje ambicije dekarbonizacije. Podaci koje je Oxford Economics prikazao u ovoj novoj studiji pokazuju da je, osim visokih ocjena održivosti, željeznički sektor također i gospodarska sila koja potiče konkurentnost, zapošljavanje i EU-ov rast. Dok EU razmatra oblik i veličinu svog sljedećeg dugoročnog proračuna i novi akcijski plan za brze željeznice, ovi nalazi bacaju novo svjetlo na vrijednost željeznica i cijenu neuspjeha u postizanju dugo željenog prijelaza na željeznicu kao načina prijevoza.“

JAČANJE VOJNE MOBILNOSTI ZAHTIJEVA OTPORAN I KAPACITIRAN ŽELJEZNIČKI SUSTAV

PIŠE: CER
FOTO: CER

Dana 2. rujna 2025. Zajednica europskih željeznica i upravitelja infrastrukture (CER) podržala je raspravu o vojnoj mobilnosti koju je organizirao Željeznički forum Europskog parlamenta (RFE). Na raspravi održanoj u Europskom parlamentu prisustvovalo je otprilike 120 ljudi. Njome je predsjedavao predsjednik RFE-a Andreas Schieder, a domaćin je bio Dariusz Joński, oba zastupnici u Europskome parlamentu, a moderirao ju je izvršni direktor CER-a Alberto Mazzola. Među prisutnima bili su predstavnici EU-ovih institucija, od zastupnika Europskog parlamenta, preko služba Komisije, uključujući Europsku službu za vanjsko djelovanje (EEAS), Europski vojni stožer (EUMS), Vijeće EU-a, članove CER-a i niz dionika iz željezničkog sektora i šire.

I predsjednik RFE-a Schieder i domaćin Dariusz Joński istaknuli su da je ovo pravo vrijeme za takvu raspravu s obzirom na izradu izvješća Europskog parlamenta o temi vojne mobilnosti, na nadolazeću zajedničku komunikaciju (*Joint communication* – JC) o vojnoj mobilnosti, koja se očekuje u prosincu, te na pregovore o sljedećemu dugoročnom proračunu EU-a, Višegodišnjemu financijskom okviru EU-a za razdoblje 2028. – 2034.

Magda Kopczyńska, glavna direktorica Opće uprave za mobilnost i promet (DG MOVE), u svojem govoru također istaknula da se rasprava održava u pravome trenutku. Nakon što je upozorila na visoku razinu relevantnosti vojne mobilnosti u kontekstu jačanja obrane EU-a, istaknula je ključnu ulogu željeznice u vojnoj mobilnosti. Potom je svoju pozornost usmjerila na predloženi proračun, istaknuvši da prijedlog za Instrument za povezivanje Europe (CEF) predviđa omotnicu od 51 milijardu eura, od čega 17 milijardi eura za infrastrukturu vojne mobilnosti. Apelirala je na prisutne da se pomogne u održavanju tog



Rasprava o vojnoj mobilnosti koju je organizirao Željeznički forum Europskog parlamenta (RFE)

proračuna, za razliku od prethodnih pregovora o proračunu kada je početni prijedlog Komisije smanjen sa 6,5 milijardi eura na otprilike 1,8 milijardi eura. Također je istaknula koliko je žurno postići spremnost kako bi se omogućilo brzo kretanje vojnih trupa i opreme diljem Europe. Izdvojila je mjere koje je moguće provesti bez potrebe za znatnim proračunskim sredstvima, spominjući aspekte poput kretanja opasnih tereta i izvanrednih konvoja, što se može riješiti usklađivanjem i pojednostavljenjem procedura. Također je istaknula potrebu za određivanjem prioriteta i organiziranjem vojnog pristupa infrastrukturi u cilju vojnih kretanja. To treba učiniti tako da se znatno ne ugrožava pružanje civilnih usluga, posebno prijevoz ljudi i robe. Kopczyńska je uputila poziv na bolju artikulaciju procesa upravljanja kapacitetima te na nadopunjavanje specijaliziranih željezničkih prometnih sredstava. Na kraju

je istaknula kontinuiranu koordinaciju između DG MOVE-a, DG DEFIS-a i EEAS-a, aludirajući na nadolazeću zajedničku komunikaciju o vojnoj mobilnosti, posebno na prateći prijedlog uredbe u kojemu će Komisija predložiti nekoliko mjera za usklađivanje, pojednostavljenje i racionalizaciju EU-ovih propisa koji ometaju brzo napredovanje vojne mobilnosti.

Izvršni direktor CER-a Mazzola kratko je predstavio CER-ovo djelovanje u području vojne mobilnosti, napominjući da to podrazumijeva sustavan pristup unutar CER-a te dvojnu namjenu željezničkog sustava. Istaknuo je glavne aktivnosti, posebno razmatranje parametara za željezničku infrastrukturu prikladnu za usluge vojnog prijevoza, željeznička vozila dvojne namjene, uključujući udruživanje (*pooling*), i specifične administrativne postupke koje treba provesti bez smanjivanja sigurnosnih stan-

darda. Pozvao je na potpisivanje ugovora o spremnosti sa sudionicima u sektoru, poboljšanje povezanosti s lukama EU-a i redefiniranje strategije za alternativne mogućnosti napajanja sustava i željezničkih vozila u sustavu. Također je pozvao na povećanje razine otpornosti sustava (brzi oporavak i nadopuna usluga prijevoza) te na uspostavljanje pravila za potporu operacijama putem državnih potpora, također u svrhu vojne mobilnosti.

U panel-raspravi pojavilo se nekoliko argumenata u kojima je istaknuta dvostruka uloga željeznice, i u prijevozu ljudi i u prijevozu robe. Upućeno je nekoliko poziva na potrebu uspostave jače koordinacije unutar država članica EU-a, na usklađivanje postupaka te na artikulaciju u sklopu NATO-a.

Na forumu prisutni su raspravljali i o financiranju vojnih nastojanja u EU-u, jer je prepoznat jaz između trenutnog Višegodišnjeg financijskog okvira i sljedećeg iz 2028. Na to je upozorio izvršni direktor LTG Infrae Vytis Žalimas, navodeći konkretne primjere u kojima je financiranje investicija koje su same po sebi lako ostvarive postalo izazov za države članice i upravitelje infrastrukture koji imaju gotova ulaganja. Ruijters je istaknuo ulogu mjera iz EU-ova plana ReARM, konkretnije SAFE-a, kao načina premošćivanja tog jaza. Što se tiče potonjeg programa, zamjenik direktora DG DEFIS-a istaknuo je da on podrazumijeva zajedničku nabavu zainteresiranih strana te će se zbog toga uglavnom usredotočiti na provedbu aktivnosti koje imaju prekogranični učinak, uključujući infrastrukturu te nabavu i zajedničko upravljanje željezničkim vozilima.

Također je istaknuto da je potrebno razmotriti definiciju različitih faza mobilizacije u vezi s vojnom mobilnosti te izazov uvjeravanja društava EU-a o hitnosti, posebno s obzirom na različite hibridne prijetnje koje možda nisu tako lako prepo-

znatljive, ali doprinose osjetljivoj situaciji u kojoj se EU nalazi. Približno su slični stavovi o potrebi definiranja okvira za ne-

predviđene situacije, a kako bi se osigurala spremnost u slučaju krize na teritoriju EU-a.



UKRAJINSKA VEZA S EU-om

PIŠE: Ružica Stanić
FOTO: railwaygazette.com



Otvorena je prva pruga standardne kolosiječne širine u Ukrajini i to od Uzhhoroda do Chopa, u blizini granice sa Slovačkom i Mađarskom. Tamo je dosad bio prijelaz s europske standardne širine od 1435 mm na široki kolosijek od 1520 mm, kakav je uobičajen u Ukrajini i drugim zemljama nekadašnjega Sovjetskoga Saveza.

Putnički prijevoz počeo je 12. rujna iz Uzhhoroda do Beča, Budimpešte i Bratislave. Kada u prosincu stupi na snagu novi voznici, dodat će se i domaće veze, pa tako i noćni vlakovi iz Kijeva.

Izgrađena su 22 km kolosijeka širine 1435 mm usporedno s postojećim širokim kolosijekom kao i dva kilometra zbijenoga kolosijeka. Modernizacija je obuhvatila i signalne, komunikacijske i kontrolne sustave radi povećanja kapaciteta i sigurnosti.

Od 28,6 milijuna eura vrijednosti projekta polovica je osigurana iz Instrumenta za povezivanje Europe, a polovica iz zajma Europske investicijske banke.

NOVI ELEKTRIČNI VLAKOVI U RUMUNJSKOJ

PIŠE: Ružica Stanić
FOTO: arf.gov.ro



Predstavnici rumunjske Uprave za reformu željeznica (ARF) posjetili su početkom rujna Poljsku, gdje je tvrtka Pesa Bydgoszcz predstavila prvu od 29 električnih garnitura koje proizvode za ARF. Ugovor uključuje i 15 godina održavanja.

Poslije vizualnoga pregleda proizvodnoga procesa obavljena je tehnička primopredaja karoserije vozila i okvira podvozja. Također je potvrđeno rješenje za smještaj i ugradnju sjedala za putnike, a ujedno je utvrđeno da je u potpunosti osigurana potrebna oprema za električne vlakove koji će biti isporučeni u Rumunjsku. Prva garnitura trebala bi biti isporučena u Rumunjsku krajem rujna te će se tamo provesti potrebna ispitivanja. Novi vlakovi moći će voziti do 160 km/h, a u ukupno tri vagona nalazi se 191 sjedeće mjesto. Uz opremu za ETCS vlakovi sadrže i rumunjski sustav za zaštitu vlakova PZB 90.

U Rumunjskoj su u tijeku radovi na elektrifikaciji pruga Cluj Napoca – Oradea i Craiova – Calafat, nakon čega će se proširiti prostor prometovanja novih električnih vlakova. Ukupna vrijednost projekta iznosi 181 milijun eura, a sufinanciran je iz EU-ovih fondova.

USPJESI U PREVENCIJI SAMOUBOJSTVA

PIŠE: Ružica Stanić
FOTO: Network Rail



U Velikoj Britaniji predstavljeno je izvješće o prevenciji samoubojstava na željezničkom području kao širih reformi u cilju povećanja sigurnosti putnika. Izvješće pokazuje jake dokaze da fizičke barijere mogu spriječiti samoubojstva na željeznici. Primjerice, u kolodvorima podzemne željeznice učinkovitima su se pokazale staklene stijene s automatskim vratima između perona i vlaka. Na otvorenoj pruzi vrlo se korisnim pokazalo ograđivanje pruge. Prisutnost sigurnosnog osoblja i videonadzora također mnogo znači. Važnu ulogu u sprječavanju samoubojstava imaju i kolodvorski radnici. Naime, Network Rail, većinski britanski upravitelj infrastrukture, surađuje s udrugom Samaritans na projektu »Čavrljanje spašava život«. Oni podučavaju kolodvorsko osoblje kako prepoznati osobu koja razmišlja u samoubojstvu, priči joj, zapodjenući razgovor i pozvati pomoć. Ministar željeznica lord Peter Hendy, izjavio je:

„Svaki život izgubljen zbog samoubojstva tragedija je i ovo istraživanje osigurava da činimo sve što je moguće kako bismo smanjili rizike, pružili podršku onima kojima je potrebna i zaštitili obitelji od nezamislivih gubitaka na našim željeznicama.“



Kolodvor Koprivnica
FOTO: HŽI



Dugo Selo – Križevci
FOTO: Silvio Blažinović