

ŽELJEZNIČAR

BROJ 960 || STUDENI 2025.

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.

EU FONDOVI

Uskoro promet po oba kolosijeka od Dugog Sela do Križevaca

4

RADOVI

Završetak prve faze radova na pruzi Knin – Zadar do kraja godine

6

HŽPP

U prometu 70 niskopodnih vlakova

10



HŽ INFRASTRUKTURA



Radovi u kolodvoru Benkovac
FOTO: Ivan Zadro

IZDVOJENO

EU FONDOVI

Uskoro promet po oba kolosijeka od Dugog Sela do Križevaca

4

RADOVI

Završetak prve faze radova na pruzi Knin – Zadar do kraja godine

6

KOLODVORI

Kolodvor bogate prošlosti danas je okrenut budućnosti

8

HŽPP

U prometu 70 niskopodnih vlakova

10

HŽPP

Ploče – Mostar – Sarajevo

12

KONFERENCIJA

Budućnost prometa u Hrvatskoj

17

IMPRESUM

ŽELJEZNIČAR

list HŽ Infrastrukture d.o.o.

NAKLADNIK: HŽ Infrastruktura d.o.o.

ZA NAKLADNIKA: HŽ Infrastruktura d.o.o.

GLAVNI UREDNIK: Ivan Kartelo

JEZIČNE UREDNICE: Nataša Bunijevac Krlić, Ružica Stanić

DIZAJN: Oskar Pigac

FOTOGRAFIJA NA NASLOVNICI: FOTO: Radovi u kolodvoru Benkovac, Ivan Zadro

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,

studen je donio promjene u HŽ Infrastrukturi. Umjesto dosadašnjeg predsjednika Uprave Ivana Kršića imenovan je dosadašnji član Uprave Damir Lončarić. O daljnjim zbivanjima u društvu izvještavat ćemo u idućim brojevima našega lista.

U ovome mjesecu obišli smo i veće radove na revitalizaciji željezničke infrastrukture. Dugogodišnji projekt rekonstrukcije postojećeg i izgradnje drugog kolosijeka od Dugog Sela do Križevaca privodi se kraju, a napokon je pruga spojena duž cijele dionice. Najzahtjevniji radovi odrađeni su na mostu Zelina, posljednjemu od 13 mostova obuhvaćenih projektom, a na kojemu su izvedeni radovi demontaže željezničkog provizorija, izrade klinova mosta i ugradnje rasponske konstrukcije mosta – gornje AB ploče u širini obaju kolosijeka. Na dionici Dugo Selo – Novska izvedeni su radovi na istovaru i ugradnji tucanika, planiranju zastorne prizme, demontaži postojećega voznog voda te montaži i razvlačenju novoga voznog voda.

Na dionici Dugo Selo – Vrbovec otpušten je napon u dugome tračničkom traku (DTT) te je izvedeno završno zavarivanje. Uz građevinske radove na dionici Dugo Selo – Vrbovec izvedeni su elektroradovi na kontaktnoj mreži koji su obuhvatili demontažu postojećega voznog voda te montažu i razvlačenje novoga voznog voda.

Pri kraju je i završetak prve faze radova na pruzi Knin – Zadar. Na dionici od Zadra do Benkovca do sada je obnovljeno 35 kilometara pruge. Prva je to faza projekta obnove pruge M606 Knin – Zadar, koja bi trebala biti dovršena do kraja godine, kako je i planirano. I o tome smo pisali u »Željezničaru«.

HŽ Putnički prijevoz u promet je pustio novi dizel-motorni vlak za regionalni prijevoz na relaciji Varaždin – Čakovec – Varaždin. To je deveti novi vlak koji je pušten u promet u ovoj godini. S njime HŽ Putnički prijevoz ima u prometu ukupno 70 niskopodnih vlakova.

glavni urednik lista »Željezničar«

Ivan Kartelo



USKORO PROMET PO OBA KOLOSIJEKA OD DUGOG SELA DO KRIŽEVACA

PIŠE: Ivan Kartelo
FOTO: HŽI



Europska unija
Zajedno do fondova EU

Radovi koji se izvode na projektu rekonstrukcije postojećeg i izgradnje drugog kolosijeka na dionici Dugo Selo – Križevci sve su bliže kraju. U studenome ponovno smo provjerili stanje na terenu, osobito zbog neprekidnog zatvora pruge na dionicima od Dugog Sela do Novske te od Dugog Sela do Vrbovca, koji je trajao od 13. do 17. studenoga.

Najzahtjevniji radovi odrađeni su na mostu Zelina, posljednjemu od 13 mostova obuhvaćenih projektom, a na kojemu su izvedeni radovi demontaže željezničkog provizorija, izrade klinova mosta i ugradnje rasponske konstrukcije mosta – gornje AB ploče u širini obaju kolosijeka. Inače, prethodno izvedena AB ploča montirana je metodom poprečnog navlačenja, nakon čega su izvedeni i svi ostali radovi na gornjemu ustroju i na kontaktnoj mreži na širem području mosta.

Na dionici Dugo Selo – Novska izvedeni su radovi na istovaru i ugradnji tucanika, planiranju zastorne prizme, demontaži postojećega voznog voda te montaži i razvlačenju novoga voznog voda.

Na dionici Dugo Selo – Vrbovec otpušten je napon u dugome tračničkom traku (DTT) te je izvedeno završno zavarivanje desnoga kolosijeka u duljini od 2490 m u dugi trak na novoizgrađenoj devijaciji, uz ručno planiranje zastorne prizme. Uz građevinske radove na dionici Dugo Selo – Vrbovec izvedeni su elektroradovi na kontaktnoj mreži koji su obuhvatili demontažu postojećega voznog voda te montažu i razvlačenje novoga voznog voda.

U stajalištu Božjakovina, s desne strane kolosijeka izgrađen je novi privremeni peron duljine 100 m, dok je postojeći privremeni peron demontiran te su na njegovu mjestu izvedeni radovi na izgradnji ojačanog nasipa i zaštitnog sloja. Izvodili su se i radovi u kolodvoru Dugo



Radovi na mostu Zelina

Selo, ponajprije radovi na demontaži postojećega voznog voda te montaži i razvlačenju novih voznih vodova.

dovima otkrio nam je voditelj projekta Tihomir Lažeta:

O tome kakva je situacija s preostalim ra-

što se tiče trase željezničke pruge preostaje položiti još samo oko 500 m kolo-



Radovi na mostu Zelina (izvlačenje talpi i polaganje kolosijeka)

sijeka na području stajališta Božjakovina, nakon čega ćemo imati dva kolosijeka na cijeloj relaciji od Dugog Sela do Križevaca. Od znatnijih radova preostaju oni u sklopu kolodvora Dugo Selo, i to od izgradnje pothodnika i perona do polaganja pragova, tračnica i skretnica, radova na kontaktnoj mreži i prometno-upravljačkoj i signalno-sigurnosnoj podstrukturi.

Iako će posao na cijelome projektu trajati do polovine iduće godine, ne odustaje se od plana da se do kraja ove godine uspostavi dvokolosiječna veza na cijeloj relaciji obuhvaćenoj projektom, uključujući polovinu kolodvora Dugo Selo. – zaključio je Lažeta.



Radovi na mostu Zelina



Radovi na kontaktnoj mreži



Radovi na mostu Zelina (izvlačenje talpi i polaganje kolosijeka)



Radovi na mostu Zelina (montaža AB ploče povlačenjem)



Radovi na mostu Zelina (probno opterećenje mosta)

ZAVRŠETAK PRVE FAZE RADOVA NA PRUZI KNIN – ZADAR

PIŠE: Ivan Zadro
FOTO: Ivan Zadro



Radovi u kolodvoru Benkovac

Na dionici od Zadra do Benkovca do sada je obnovljeno 35 kilometara pruge. Prva je to faza projekta obnove pruge M606 Knin – Zadar, koja bi trebala biti dovršena do kraja godine, kako je i planirano.

Radovi su započeli u listopadu 2024., a voditelj projekta iz HŽ Infrastrukture Marijan Čubrić zadovoljan je dosadašnjom dinamikom i intenzitetom radova na terenu koji potvrđuju dobru organizaciju i pripremu projekta.

Trenutačno se izvodi definitivna strojna regulacija kolosijeka, definitivno strojno uređenje zastorne prizme te oslobađanje napona na dugome tračničkom traku. Ugrađuje se pružna oprema te postavljaju sintetička popođenja na željezničko-cestovnim prijelazima. Ugrađeno je 12 novih



Damir Jelčić

skretnica tipa 49E1 na drvenim pragovima, po četiri u kolodvorima Benkovac, Škabrnja i Zadar, te zamijenjena skretnička građa na skretnicama br. 15 i 19 u kolodvoru Zadar. Paralelno se izvode radovi na zbrinjavanju starih pragova i čelika, kao i priprema za preostale aktivnosti.

Vrijednost cijelog projekta je 69,7 milijuna eura, financiranih iz zajma Europske investicijske banke, a izvođač radova je austrijska tvrtka Swietelsky. Tijekom strojne regulacije kolosijeka u kolodvoru Benkovac razgovarali smo s njihovim poslovođom Damirom Jelčićem, koji je također zadovoljan odrađenim.

Uskoro smo gotovi s prvom fazom radova. Preostalo nam je čišćenje kanala i krčenje pružnog pojasa. Paralelno se pripremamo i za drugu fazu radova od Benko-

vca do Knina, što je puno zahtjevnija dionica. Zato smo počeli s istovarom praga i kamena u Kistanjama. Na gradilištu je tijekom najzahtjevnijih radova od 50 do 60 radnika, u prosjeku tridesetak, što naših kooperanata. – dodao je.

Druga faza radova obuhvatit će obnovu ukupno 36,1 km pruge. Početak tih radova planiran je krajem veljače 2026.

S obzirom na to da se radi o dosta zahtjevnijoj dionici, izvođač je već počeo s nizom pripremih organizacijskih i logističkih aktivnosti kako bi se osigurao početak tih radova. – pojasnio je Čubrić te nastavlja:

Najveći izazov svakako će biti sama konfiguracija dionice od Benkovca do Knina. Na tome području nalazi se 21 tunel i znatan broj usjeka, zasjeka i nasipa, što ovu dionicu čini tehnički složenijom. Također, veliki izazov ostat će sigurnost dobavnih lanaca, jer rokovi u određenoj mjeri ovise o tome hoće li isporuke svih potrebnih materijala teći bez zastoja. Unatoč navedenim izazovima, uz kvalitetnu pripremu i iskustvo stečeno u prvoj fazi očekujem da



Radovi u kolodvoru Benkovac

će i druga faza biti uspješno provedena u predviđenim rokovima, odnosno do kraja 2027.

Timski rad, partnerski odnos s izvođačem, pravodobna komunikacija i rješavanje izazova uvelike su doprinijeli točnome pridržavanju rokova.

Puno toga ovisi o suradnji s ostalim članovima projektnog tima i ostalim sudionicima projekta. Projektni tim radi odgovorno i profesionalno, a upravo takav zajednički angažman i dobra koordinacija ključ su pozitivne radne atmosfere i uspješnog napredovanja svih aktivnosti. – zaključio je Čubrić.



Strojno reguliranje kolosijeka



Strojno reguliranje kolosijeka



Strojno reguliranje kolosijeka

KOLODVOR BOGATE PROŠLOSTI DANAS JE OKRENUT BUDUĆNOSTI

PIŠE: Ivan Kartelo

FOTO: Ivan Zadro



Obnova kolodvorske zgrade u Gračacu

Podno sjevernih obronaka Velebita smješten je Gračac. Malo naselje na raskrižju puteva od Gospića prema Kninu i Krbavi, prema Dalmaciji kao da je zaboravljeno i živi neki svoj usporeni život. Željeznica je u ovome kraju nekada puno više značila nego danas jer je praktički od puštanja u promet ličke pruge 1925. bila najvažniji oblik prijevoza, ali i življenja. U bivšoj državi, prije uvođenja dizelske vuče, u Gračacu se, među ostalima, nalazila željeznička radionica za popravak parnih lokomotiva, a uz željeznicu bilo je vezano par stotina zaposlenih. To su, naravno, neka druga vremena. Domovinski rat, razvoj cestovnog prometa i gradnja autoceste neki su od razloga zbog kojih je Gračac danas daleko od statusa željezničkog središta koje je prije zaslužno imalo. Ipak, naziru se svjetlost i budućnost željeznice toga kraja.

Razlog našeg dolaska bio je obilazak radova na obnovi pruge Knin – Zadar, o

čemu smo također pisali u ovom broju. Budući da smo čuli da se obnavlja i kolo-



Tomislav Belančić



Vanjski radovi na kolodvorskoj zgradi u Gračacu



Vanjski radovi na kolodvorskoj zgradi u Gračacu

dvorska zgrada u Gračacu, iskoristili smo priliku da to usput provjerimo te ujedno ispitamo puls tamošnjih željezničara. Među ostalima, razgovarali smo sa šefom kolodvora Gračac Tomislavom Belančićem, koji nas je jednoga hladnog i vjetrovitog dana krajem studenog dočekao u kolodvoru. Ponajprije nas je zanimalo što se sve obnavlja u zgradi koja je pod skelama.

Skinuta je stara fasada i sve je pripremljeno za novu. Osim toga počinju radovi u kolodvorskoj zgradi, bit će zamijenjena vanjska stolarija, uredit će se prometni ured, čekaonica, sanitarni čvor za osoblje i putnike te čajna kuhinja. Ispred kolodvora također će bit uređena površina do perona, dakle, sve potrebno da radni uvjeti za osoblje i putnike budu pristojni. – rekao je Belančić

Zanimalo nas je i koje su posebnosti kolodvora.

Ovdje nas je devet i dobra smo ekipa. Osim mene kao šefa kolodvora tu je pet prometnika i četiri skretničara. Pod mojom su nadležnosti, osim kolodvora Gračac, Malovan i Zrmanja. – dodao je.

Priča o putnicima zapravo je i ispričana u uvodu. Danas ih je malo iz već spomenutih razloga.



Unutarnji radovi na kolodvorskoj zgradi u Gračacu

Danas na dan kroz kolodvor prođe jedan par putničkih vlakova i otprilike jedan teretni vlak pa možemo reći da nema prevelikog stresa. Očekujemo da se uvođenjem uređaja na daljinsko upravljanje i puštanjem u rad novih moderniziranih uređaja na nekoliko željezničko-cestovnih prijelaza podignu brzine i poveća razina sigurnosti.

Snijeg je u ličkome kraju u ovo doba godine normalna pojava, iako kad padne, ne

stvara velike poteškoće u prometu, jer je promet jako slab pa se stigne brzo i počistiti. Osim snijega redovita su pojava i migranti s kojima se naši željezničari često susreću. Na svu sreću do sada nije bilo problema pa možemo reći da naše kolege imaju dobre radne uvjete i da su zadovoljni.

Što se tiče budućnosti, koja je prema onome što nas očekuje, a vezano je uz modernizaciju pruge, ipak svijetla, no o tome više i detaljnije u idućemu broju.

U PROMETU 70 NISKOPODNIH VLAKOVA

PIŠE: HŽPP
FOTO: HŽPP

Dana 7. studenoga 2025. u promet je pušten novi dizel-motorni vlak za regionalni prijevoz na relaciji Varaždin – Čakovec – Varaždin. To je deveti novi vlak koji je pušten u promet u ovoj godini. S njime HŽ Putnički prijevoz ima u prometu ukupno 70 niskopodnih vlakova.

U povodu puštanja novog vlaka u promet državni tajnik Ministarstva mora, prometa i infrastrukture Žarko Tušek istaknuo je:

Ovo je finale velikoga investicijskog ciklusa HŽ Putničkog prijevoza, koje je dio velikog ciklusa investicija u željeznicu u cijelosti. Ovaj ciklus u HŽ Putničkom prijevozu zaokružen je sa 70 vlakova ukupne vrijednosti 360 milijuna eura i zadnji dizelski vlak koji smo doveli u Varaždin. Nakon njega imamo već ugovoreno 19 novih vlakova: baterijskih, elektrobaterijskih i elektrodizelskih koje razvijamo s našom tvrtkom Končar. Dio tih vlakova stići će i na pruge sjevera. Također, očekujemo da ćemo tijekom 2026. ugovoriti nabavu još gotovo 40 novih vlakova. Osim vlakova iznimno je velik i investicijski ciklus u željezničku infrastrukturu na ovome području, ali i u cijeloj zemlji.

Izrazivši zadovoljstvo puštanjem u promet 70. niskopodnog vlaka, predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza Željko Ukić kazao je:

Na području Varaždinske i Međimurske županije prošle smo godine prevezli oko 1,3 milijuna putnika, a dobre rezultate bilježimo i u projektima besplatnog prijevoza. Tome doprinose i novi vlakovi koji već voze na ovome području, a ovaj novi će u jutarnjim satima izravno povezivati Čakovec i Varaždin sa Zagrebom. U kolodvoru Varaždin izgrađena je i punionica za baterijske vlakove. Upravo pripremamo novi projekt kojim planiramo nabaviti još elektrobaterijskih vlakova i sagraditi punionicu u Kotoribi kako bismo i tim vlakovima



Uzvanici u kolodvoru Čakovec

na ovome području osigurali još kvalitetniji prijevoz.

Dizel-motorni vlak proizvela je tvrtka Končar – Električna vozila.

Završetak isporuke svih dvanaest dizel-električnih motornih vlakova važan je trenutak za cijelu Grupu Končar. Riječ je o visokotehnološkim proizvodima vlastitog razvoja, koji znatno podižu kvalitetu regionalnog putničkog prijevoza u Hrvatskoj. Ponosni smo na to što ovim projektom doprinosimo učinkovitijim, udobnijim i ekološki prihvatljivijim rješenjima mobilnosti. Zahvaljujemo HŽ Putničkom prijevozu na ukazanoj povjerenju i dugogodišnjoj suradnji, na temelju koje smo do danas na hrvatske pruge isporučili ukupno 70 vlakova, od čega više od 40 u posljednje četiri godine. – istaknuo je član Uprave Končara Ivan Paić.

Puštanjem u promet novoga dizel-motornog vlaka omogućit će se izravno povezivanje Čakovca i Varaždina sa Zagrebom.

Na promotivnoj vožnji bili su i predstavnici jedinica lokalne i regionalne samouprave. Župan Varaždinske županije Anđelko Stričak istaknuo je:

Vesele nas podaci da željeznički prijevoz u Varaždinskoj županiji, i to besplatno, koristi oko 1700 djece i učenika, oko 1000 studenata te 5000 umirovljenika. Danas svjedočimo puštanju u promet novog vlaka proizvedenog u Hrvatskoj, ali svjedočimo i snažnome investicijskom ciklusu države u željeznicu. Naravno da nas vesele sva ta ulaganja ne samo u Varaždinskoj županiji, već i u ostalim županijama na sjeveru Hrvatske. Prije sedam mjeseci svjedočili smo početku obnove dionice tzv. podravske pruge, investicije ukupne vrijednosti oko 190 milijuna eura, kojom se modernizira pruga od Koprivnice do Varaždina te od Varaždina do Čakovca. Napominjem i da je Županija zadnjim izmjenama i dopunama u Prostorni plan uvrstila trasu tzv. lepoglavske spojnice od Varaždina do Zagreba preko Lepoglave i Krapine, pa u sljedećemu razdoblju očekuje-



Vlak u kolodvoru Varaždin



Strojovođa Dražen Pavličević

mo i nastavak aktivnosti na tome projektu.

Župan Međimurske županije Matija Posavec dodao je:

Sanjamo taj dan kada ćemo iz Čakovca do Zagreba vlakom putovati izravno i oko sat vremena. Ovo je jedan veliki korak u tome smjeru, apsolutna podrška svakoj investiciji u infrastrukturu i nabavu novih vlakova. Kada će imati razvijenu željezničku mrežu i mrežu brzih vlakova, tada će sjever Hrvatske dobiti sasvim novu dimenziju konkurentnosti i mobilnosti. To nam je itekako svima važno. Prema tome apsolutno podržavam ovaj projekt i sva nastojanja da se uredi pruga Kotoriba – Čakovec – Varaždin sve do Zagreba i dalje.

Na promotivnoj vožnji novoga dizel-motornog vlaka bili su i gradonačelnici Varaždina Neven Bosilj i Novog Marofa Siniša Jenkač.

Tehničke karakteristike vlaka

Dizel-motorni vlak za regionalni prijevoz serije 7023 trodijelna je niskopodna garnitura. Maksimalna brzina vlaka je 120 km/h, a ima 167 sjedećih mjesta i 175 stajaćih mjesta. Opremljen je s četiri para dvokrilnih vrata i ima dvije rampe za ulazak i izlazak osoba u invalidskim kolicima te prostor za bicikle. Sjedala su izvedena

kao dvosjedi, osim u dijelu prostora namijenjenog osobama smanjene pokretljivosti u koji su ugrađena preklopna sjedala. Zahvaljujući dvokrilnim širokim vratima omogućen je brzi izlazak i ulazak većeg broja putnika. Vlak je opremljen suvremenim sustavom grijanja i hlađenja te videonadzorom, a putnicima u vlaku omogućen je besplatan pristup internetu (WiFi). Zaustavljanja u kolodvorima i sta-

jalištima najavljuju se putem audiovizualnog sustava za informiranje putnika. U prometu moguće je funkcionalno spajanje dizel-motornih vlakova s niskopodnim vlakovima nove generacije, čime se osigurava veći kapacitet.

Novi vlakovi doprinose i očuvanju okoliša smanjenjem emisija štetnih plinova, čime željeznički prijevoz pridonosi održivosti prometnog sustava u Republici Hrvatskoj.



Uzvanici u vlaku

PLOČE – MOSTAR – SARAJEVO

PIŠE: HŽPP
FOTO: HŽPP

Dana 9. studenoga u 15.40 sati iz kolodvora Ploče krenuo je međunarodni vlak koji vozi na relaciji Ploče – Metković – Čapljina – Mostar – Sarajevo.

Na prvoj vožnji vlaka bili su župan Dubrovačko-neretvanske županije Blaž Pezo, gradonačelnik Ploča Ivan Marević, gradonačelnik Metkovića Dalibor Milan, v.d. predsjednika Uprave-generalnog direktora Mirza Hadžibegić iz Željeznica Federacije BiH i predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza Željko Ukić.

Uoči polaska vlaka župan Pezo izrazio je zadovoljstvo uvođenjem nove linije i dodao:

„Za sada idemo dva puta na tjedan, ali činjenica je da smo uspjeli ovo pokrenuti, da očekujemo dobre rezultate i da zaživi linija. Mi ćemo biti potpora ovoj prekograničnoj suradnji, koja nam je u interesu s jedne i s druge strane granice.

Istaknuvši ulogu željeznice u regionalnome povezivanju, gradonačelnik Ploča izjavio je:

„Ne samo da bi vlak trebao imati prednost, jer je javni prijevoz, ispred automobilskeg prijevoza, nego vlak ima i romantičnu komponentu, karakter, dušu i ja ću sigurno koristiti ovu liniju sa svojom obitelji i prijateljima.

Gradonačelnik Metkovića Milan nadovezao se:

„Ova linija omogućit će našim građanima brže i jeftinije putovanje u BiH, ponajprije bolju povezanost našim studentima i radnicima. Ne smijemo zanemariti ni turistički aspekt, jer ova linija omogućuje građanima Metkovića i doline Neretve da stignu u Mostar, Sarajevo i upoznaju ljepote BiH, a isto tako i stanovnicima Mostara, Sara-



Vlak u kolodvoru Metković

jeva i ostalih gradova u BiH da stignu u Metković, na Neretvu.

ve-generalnog direktora Željeznica Federacije BiH dodao je:

Zahvalivši svima koji su sudjelovali u uspostavljanju linije, v.d. predsjednika Upra-

Do sada smo vozili dva mjeseca u sezoni, a sada se nadamo da će ova linija pre-



Predstavnici ŽFBH-a, Grada Čapljine i HŽPP-a



Predstavnici ŽFBH-a, Grada Mostara, HŽPP-a i HŽI-a



Vlak u kolodvoru Ploče

rasti u cjelogodišnju. U ovome smo podrška i javni servis građanima, a radujemo se međunarodnim linijama i nadamo se skorom otvaranju novih linija prema Zagrebu i dalje.

Zahvalivši svim dionicima čijom je suradnjom ta linija ponovno uspostavljena nakon 12 godina, predsjednik Uprave HŽPP-a istaknuo je:

Zahvaljujući inicijativi Dubrovačko-neretvanske županije i uz podršku kolega iz ŽBiH-a, mogli smo uspostaviti ovu liniju za koju je glavni motiv bio interes studenata s područja Dubrovačko-neretvanske županije, koje smo povezali sa Sveučilištem u Mostaru. Također moram istaknuti da se, zahvaljujući mjerama Vlade RH, sva djeca, učenici, redoviti studenti, umirovljenici i osobe starije od 65 i na ovoj liniji na hrvatskome području mogu voziti besplatno. Nadam se da će linije biti dobro prihvaćene i da će otvoriti daljnje mogućnosti za revitalizaciju željezničkog prometa na ovoj pružnoj dionici.

Vlak su u kolodvoru Čapljina dočekale i gradonačelnica Iva Raguž, a u kolodvoru Mostar glavna savjetnica Grada Mostara Ines Sulić, koje su također izjavile zadovoljstvo uvođenjem te linije i izvan turističke sezone.

Vozni red vlakova jest sljedeći:

- nedjeljom od 9. studenoga 2025. Ploče 15.40 – Metković 16.18 – Čapljina 16.42 – Mostar 17.09 – Sarajevo 19.07
- petkom od 14. studenoga 2025. Sarajevo 16.46 – Mostar 18.50 – Čapljina 19.31 – Metković 19.57 – Ploče 20.15
- subotom od 15. studenoga 2025. Ploče 5.05 – Metković 5.43 – Čapljina 6.06 – Mostar 6.33 – Sarajevo 8.35
- nedjeljom od 16. studenoga 2025. Sarajevo 7.15 – Mostar 9.15 – Čapljina 9.52 – Metković 10.18 – Ploče 10.36.

Vlakovi voze u sastavu garniture Talgo u vlasništvu Željeznica Federacije BiH i nastaviti će prometovati do 21. lipnja 2026., nakon čega će od 26. lipnja biti uvedeni sezonski vlakovi koji će voziti do 30. kolovoza 2026.



Predstavnici DNŽ-a, Ploča, Metkovića, ŽFBH-a i HŽPP-a

Građani RH karte kupuju u vlaku, a građani BiH u kolodvorima Željeznica Federacije BiH. Pri kupnji karata putnici trebaju dati osobne podatke radi brže granične kontrole.

Cijene jednosmjernih karata su sljedeće:

na relaciji Ploče – Sarajevo 12,80 eura, na relaciji Ploče – Hadžići 12,40 eura, na relaciji Ploče – Konjic 9,60 eura, na relaciji Ploče – Drežnica Stara 8,10 eura, na relaciji Ploče – Jablanica 7,30 eura, na relaciji Ploče – Mostar 5,30 eura, na relaciji Ploče – Žitomislići 3,90 eura, a na relaciji Ploče – Čapljina 3,30 eura.

Uvođenje međunarodnih vlakova doprinosi većoj mobilnosti stanovništva, jačanju regionalne povezanosti te održivosti prometnog sustava.



Uzvanici u kolodvoru Čapljina

HŽ INFRASTRUKTURA NA MEĐUNARODNIM DANIMA MOBILNOSTI U BEČU 2025.

PIŠE: Ivana Međugorac Imamović
FOTO: Ivana Međugorac Imamović



Darko Barišić kao panelist je sudjelovao na središnjemu panelu REGIO TALKS – Central and South East Europe

HŽ Infrastruktura sudjelovala je na Međunarodnim danima mobilnosti, održanima od 19. do 21. studenoga u Beču, koji su ove godine okupili više od 1000 sudionika iz više od 60 zemalja. Taj događaj, organiziran u sklopu Austrijske gospodarske komore (WKÖ / Advantage Austria), jedan je od najvažnijih europskih foruma posvećenih inovacijama u prometu, željeznici, transportu, logistici i urbanim mobilnim rješenjima.

Ovogodišnji program ponudio je bogat raspon sadržaja: predavanja, tematske panel-rasprave, međunarodni izložbeni prostor, B2B susrete te terenske posjete austrijskim prometnim i logističkim tvrtkama. HŽ Infrastrukturu predstavljao je član Up-

rave Darko Barišić. Barišić kao panelist je sudjelovao na središnjemu panelu REGIO TALKS – Central and South East Europe. Panel je okupio predstavnike prometnih institucija iz regije srednje i jugoistočne Europe te otvorio raspravu o modernizaciji infrastrukture, zelenoj mobilnosti, digitalizaciji i prekograničnoj povezanosti.

Uz Barišića, panelu su prisustvovali Christian Macedonschi iz rumunjske tvrtke Airport & Smart City Braşov, László Reich iz MÁV-a kao predstavnik susjedne Mađarske, Wojciech Bartelski iz poljske tvrtke Warsaw Tram te Ardian Islami iz Ministarstva infrastrukture i energije Albanije.

Predstavljajući Hrvatsku, Barišić je istaknuo stratešku važnost ulaganja u želje-

zničku infrastrukturu te projekte koji doprinose jačanju konkurentnosti i povezanosti unutar europskoga prometnog sustava kroz četiri prometna TEN-T koridora na kojima se Hrvatska nalazi te važne projekte na pravcima RH1 (od Slovenije do Srbije) i RH2 (od riječke luke pa do granice s Mađarskom). Istaknut je velik investicijski ciklus vrijedan više od 1,5 milijardi eura, s planom ulaganja od šest milijardi eura do 2035., a koji Hrvatsku preobražava u važan logistički most između srednje Europe i Jadrana. Barišić je rekao kako je cilj do 2035. modernizirati oko 1000 kilometara pruga, povećati brzine i kapacitete, ukloniti uska grla na teretnim koridorima te podići razinu interoperabilnosti i sigurnosti na cijeloj mreži.

Posebno težište stavio je na prekograničnu povezanost sa susjednim zemljama. Spomenuo je projekt Dugo Selo – Novska, vrijedan 620 milijuna eura, u sklopu kojega će se na 83 kilometra pruge graditi drugi kolosijek te modernizirati kolodvori, signalizacija i elektroenergetski sustavi. Projekt će omogućiti brzine do 160 km/h, povećati kapacitet koridora, skratiti vrijeme putovanja između Zagreba i istoka Hrvatske te poboljšati vezu prema Sloveniji, Mađarskoj i Srbiji.

Sudionicima su predstavljene i strateški projekti na pravcu prema luci Rijeka, koja je od revizije TEN-T mreže 2024. postala središnje čvorište na čak trima europskim koridorima. Istaknuti su modernizacija pristupa kontejnerskome terminalu Brajdica i projektiranje novih dionica Karlovac – Oštarije te Skradnik – Krasica – Tijani, koje će dodatno skratiti i ubrzati put između luke i kontinenta te omogućiti brži i učinkovitiji teretni prijevoz između Jadrana i srednje Europe.

Na pitanje gdje su najveće prilike za suradnju sa stranim tvrtkama i partnerima i međunarodnim tvrtkama Barišić je odgovorio:

„Gotovo sve tvrtke koje rade na najvećim projektima su inozemne pa tako surađujemo i s austrijskim Strabagom i Swietelskym te Siemensom. Nažalost, u Hrvatskoj nemamo puno stručnih tvrtki, osim eventualno Končara, koji bi mogao pokriti radove koje mi trebamo.“

Barišić je spomenuo i IS-ORPI, novi integrirani informacijski sustav koji će u cijelosti digitalizirati upravljanje prometom, planiranje trasa, komunikaciju s prijevoznicima i naplatu usluga te zamijeniti zastarjeli IST iz osamdesetih godina prošlog stoljeća. Implementacija sustava trajat će do 2028. i bit će jedna od najvažnijih tehnoloških promjena u HŽ Infrastrukturi. Zaključno, s Barišićem se složio mađarski



S lijeva na desno: Ardian Islami, Darko Barišić i László Reich

kolega Lazlo Reich, koji je dodao da su sva ulaganja u željeznicu prijeko potrebna, jer željeznica je kralježnica svakoga gospodarstva te najekonomičnija vrsta prijevoza putnika i tereta.

Međunarodni dani mobilnosti ove su godine bili ključno mjesto za suradnju i razmjenu znanja na plenarnim predavanjima o budućnosti mobilnosti, za tematske sesije rasprave u skupinama posvećene digitalizaciji, logistici i zelenim tehnologijama, bogat međunarodni izložbeni prostor, B2B poslovne susrete s tvrtkama iz

cijeloga svijeta te tehničke ekskurzije na kojima su prikazana prometna i infrastrukturna rješenja u praksi.

Sudjelovanjem na Međunarodnim danima mobilnosti 2025. HŽ Infrastruktura predstavila je konkretne infrastrukturne projekte i planove modernizacije te time naglasila svoju poziciju aktivnog dionika u razvoju europske prometne mreže. Nastupi na panelu i razmjena iskustava s kolegama iz regije otvorili su nove mogućnosti suradnje i povezivanja, posebno u području digitalizacije, interoperabilnosti i razvoja TEN-T koridora.

DALJNJE JAČANJE PREKOGRANIČNE POVEZANOSTI HRVATSKE I SLOVENIJE

PIŠE: Ivana Međugorac Imamović
FOTO: HŽI

Ovogodišnje izdanje foruma Poti prihodnosti / Putevi budućnosti 2025., središnjeg događanja Europskog združenja za teritorijalnu suradnju (EZTS), održano je 20. studenoga u Črnomlju i Ljubljani te je ponovno potvrdilo koliko je prekogranična željeznička infrastruktura važna za razvoj regija na relaciji Ljubljana – Novo Mesto – Karlovac – Zagreb. Događanje je okupilo predstavnike prometnog sektora, regionalnih institucija i lokalne samouprave iz obje države, a predstavnici HŽ Infrastrukture bili su član Uprave Subhi Tawfiq i zamjenik direktora Sektora za održavanje Safet Hadžić.

Na događanju istaknuta je strateška važnost daljnje modernizacije i integracije željezničke mreže na području koje već desetljećima povezuje Hrvatsku i Sloveniju. U raspravama istaknuto je kako se usklađenim pristupom može osigurati stabilna, kapacitetna i održiva željeznička infrastruktura, utemeljena na potrebama stanovnika, gospodarstva i regionalnog razvoja. Raspravljalo se o modernizaciji postojećih trasa, uklanjanju ograničenja i osiguravanju dugoročne interoperabilnosti, uz jasno istaknutu spremnost na daljnje usuglašavanje zajedničkih projekata.

Napredak projekata na hrvatskoj i slovenskoj strani

U Hrvatskoj, na dionici Zagreb – Karlovac do 2029. planirana je izgradnja dvokolosijske, elektrificirane pruge projektirane za brzine veće od 160 km/h. Dionica



Sudionici foruma Putevi budućnosti 2025.

Karlovac – Ozalj u završnoj je fazi obnove, s očekivanim skorim povratkom prometa, a za dionicu Ozalj – državna granica u tijeku je izrada studije izvedivosti te slijedi faza projektiranja. Što se tiče projekata u Sloveniji, predstavljen je veliki projekt izgradnje novoga putničkog centra Ljubljana, koji je u punome zamahu. Početkom 2026. planira se javno predstaviti studija varijantnih rješenja na relaciji Ljubljana – Ivančna Gorica. U Novome Mestu priprema se izgradnja putničkog centra koji će objediniti autobusni i željeznički promet.

Revitalizacija povijesne putničke veze Karlovac – Novo Mesto – Ljubljana

Jedna od najzanimljivijih tema foruma bila je mogućnost ponovnog pokretanja putničke veze koja je nekada predstavljala važnu prometnu arteriju između Hrvatske i Slovenije. Sudionici skupa prepoznali su tu inicijativu kao važan iskorak za mobilnost stanovnika, razvoj turizma i jačanje gospodarskih odnosa. U tom je kontekstu Ivan Ružić iz HŽ Putničkog prijevoza rekao:

„U završnoj smo fazi dogovora o privremenoj uspostavi putničke veze Karlovac – Novo Mesto – Ljubljana, uz autobusni prijevoz na trenutačno neobnovljenome dijelu. Očekujemo da će stanovnici vrlo uskoro ponovno dobiti mogućnost putovanja tom rutom. Paralelno testiramo elektrobaterijske i baterijske vlakove Končar, čija bi primjena u budućnosti mogla dodatno unaprijediti promet na dijelovima koridora.“

Na forumu predstavljen je i novi vizualni identitet EZTS-a, koji simbolizira povezanost, modernizaciju i zajednički europski razvojni okvir Slovenije i Hrvatske. Organizatori su istaknuli da je projekt primjer uspješne prekogranične suradnje, koji je prepoznat u institucijama Europske unije kao inicijativa vrijedna daljnje podrške.

Nastavak bliske suradnje Hrvatske i Slovenije preko EZTS-a otvara prostor novim investicijama, bržim putnim vezama i kvalitetnijoj svakodnevnoj mobilnosti, čineći željeznicu ključnim nositeljem razvoja prekograničnog područja.

»BUDUĆNOST PROMETA U HRVATSKOJ«

PIŠE: Ivan Zadro
FOTO: Ivan Zadro

U organizaciji Svjetske banke i Ministarstva mora, prometa i infrastrukture 26. studenoga 2025. u zagrebačkome hotelu Hilton Garden Inn održana je konferencija pod nazivom »Budućnost prometa u Hrvatskoj«, koja je okupila ključne dionike iz Vlade, javnog i privatnog sektora, razvojnih institucija i akademске zajednice kako bi razmijenili znanja i istražili praktične mogućnosti za unapređenje prometne infrastrukture i usluga u Hrvatskoj kroz inovativna, održiva i otporna rješenja.

Konferenciju su otvorili Jehan Arulpragasam, voditelj podružnice Svjetske banke za Hrvatsku, Wada Mitsuhiro, japanski veleposlanik u Hrvatskoj, i državni tajnik u Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture Žarko Tušek, koji je zahvalio Svjetskoj banci na višedesetljetnoj suradnji temeljenoj na povjerenju, stručnosti i zajedničkoj viziji Hrvatske kao moderne i otporne europske države:

Trenutačno smo u velikome investicijskom ciklusu u prometnom sektoru. Cestovni projekti uglavnom su završeni, a sada je težište na željeznici koja zaslužuje dodatnu dimenziju kroz razvoj intermodalnog prijevoza i logistike te jačanje koridora. U idućemu razdoblju od strateške je važnosti izgraditi nizinsku prugu, za koju je potrebna financijska konstrukcija od tri milijarde eura.

HŽ Infrastrukturu su na konferenciji predstavljali Darko Barišić, član Uprave, i Mirko Franović, direktor Sektora za razvoj, pripremu i provedbu investicija i EU fondova. Franović je na panelu pod nazivom »Modernizacija željezničke infrastrukture i modeli financiranja« istaknuo da se žele nadoknaditi godine neulaganja u željeznicu:

Fokusirali smo se na razvoj željeznice u urbanim središtima te na modernizaciju i



Darko Barišić na panelu »Poticanje multimodalnog prometa i logistike za jačanje konkurentnosti«



Žarko Tušek



Mirko Franović

ulaganja u koridore. S obzirom na to da se 99 posto projekata odnosi na obnovu i modernizaciju postojećih pruga, postoji veliki rizik izvođenja radova jer se radi pod prometom, a održavanje prometa pod radovima velik je izazov. Tek će izgradnja novih trasa, pritom ponajprije mislim na nizinsku prugu, otvoriti mogućnost drugačijih modela ugovaranja projekata.

Na drugome panelu »Poticanje multimodalnog prometa i logistike za jačanje konkurentnosti« Barišić je naveo kako željeznički teretni prijevoz u Hrvatskoj ima znatan neiskorišteni potencijal zahvaljujući geografskome položaju, gdje željeznica s lukom Rijeka može biti prirodni most između Jadrana te srednje i jugoistočne

Europe:

Ključno je podizati kapacitete, brzine i pouzdanost željezničke infrastrukture. Sljedeće godine očekujemo završetak radova na dvije velike dionice na koridoru RH2 prema Mađarskoj, a izgradnjom nizinske pruge kapaciteti bi se povećali tri do četiri puta.

Zaključak je da je željeznica u usporedbi s cestovnim prometom znatno učinkovitija, brža i zelenija. Unatoč tome što radovi na projektima traju dugo, nema alternative ako želimo stvoriti pouzdani, digitalni i interoperabilni željeznički sustav koji će privući veći udio tereta te pozicionirati Hrvatsku kao konkurentno tranzitno čvorište.

ŽELJEZNICI 6 MILIJARDI EURA U IDUĆIH 10 GODINA

PIŠE: Željka Miša
FOTO: Željka Miša



Ivan Kršić sudjelovao je na panelu »Izazovi u pripremi i provedbi velikih infrastrukturnih projekata«

Već tradicionalno, 12. godinu zaredom, u rovinjskome hotelu Lone od 23. do 25. studenoga 2025. održan je Kongres Hrvatskog društva za ceste i željeznice – Via Vita pod nazivom »Infrastruktura na raskrižju razvoja«. Radi razmjene iskustava, povezivanja struke, promišljanja sadašnjosti i budućnosti prometnoga sektora u Hrvatskoj okupilo se oko 400 predstavnika željezničkih i cestovnih tvrtki, izvođača, projektanata i prometnih stručnjaka.

Državni tajnik u Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture Tomislav Mihotić na otvorenju je istaknuo kako je cilj svih prometnih projekata uspostaviti povezanost, sigurnost i ravnomjeran razvoj Hrvatske te da je u ovome trenutku apsolutni prioritet željeznica. Najavio je ulaganje od šest milijardi eura u željezničku infrastrukturu u idućemu desetljeću, nazvavši to »investicijskim valom kakav Hrvatska nije imala desetljećima« te dodao:

Ulaganja u željezničku infrastrukturu prate i ulaganja u vozni park, pa će HŽ Putnički prijevoz ovu godinu završiti s ukupno 70 novih vlakova vrijednih 360 milijuna eura.

Predsjednik Hrvatskog društva za ceste i željeznice te predsjednik Uprave Hrvatskih cesta Ivica Budimir najavio je rast i razvoj prometne infrastrukture brži nego ikada te istaknuo cilj Via Vite, odnosno



Tomislav Mihotić

ubrzanje svih procesa provedbe, od pripreme i regulative do izvođenja. Zajedno s predsjednikom Uprave HŽ Infrastrukture Ivanom Kršićem, državnim tajnikom u Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture Žarkom Tušekom, predsjednikom Uprave Hrvatskih autocesta Borisom Huzjanom i direktorom tvrtke Strabag Veljkom Nižetićem sudjelovao je na panelu »Izazovi u pripremi i provedbi velikih infrastrukturnih projekata«, na kojemu su se svi sudionici složili kako neke stvari treba mijenjati ako želimo bržu pripremu i provedbu željezničkih i cestovnih infrastrukturnih projekata. To je ponajprije pitanje pripreme odnosno projektiranja. Velik problem u oba prometna sektora nedostatak je velikih projektantskih tvrtki s potrebnim iskustvom i specifičnim stručnim znanjima, a Kršić je istaknuo kako sve skupa traje predugo:

„Dosadašnja praksa pokazala je da je za pripremu i ishođenje svih potrebnih rješenja i dozvola u RH za samo jedan infrastrukturni linijski projekt potrebno od šest do 10 godina od idejnog rješenja i studije o utjecaju na okoliš do glavnog projekta i građevinske dozvole! A gdje su onda još radovi.

Nabrojao je još nekoliko prepreka koje stoje na putu bržoj pripremi projekata poput dugotrajnog rješavanja imovinsko-pravnih odnosa, postupaka ishođenja građevinskih i drugih dozvola, izmjene prostornih planova, složenih i dugih postupaka javne nabave, a potom i velik broj neosnovanih žalbi čiji je cilj odugovlačenje nabave. Sudionici panela složili su se s time kako je potrebno mijenjati određene pravilnike i zakone, ali i ojačati međuresornu suradnju između raznih ministarstava i svih drugih dionika koji sudjeluju u procesu pripreme i provedbe kako bi se stvari ubrzale.

Član Uprave HŽ Infrastrukture Darko Ba-



Darko Barišić



Veliki interes javnosti za Kongres Hrvatskog društva za ceste i željeznice – Via Vita

rišić održao je prezentaciju na temu željezničkih infrastrukturnih projekata u kojoj je detaljno predstavio poslovanje, ulaga-

nja i presjek svih projekata koji će u desetogodišnjemu razdoblju promijeniti sliku željeznice u Hrvatskoj.

ODRŽANA KONFERENCIJA PREDSTAVNIKA LOGISTIKE I TRANSPORTA

PIŠE: Željka Mirčić

FOTO: Ivan Zadro



Konferencija »Dan logistike i transporta«

U organizaciji Sektora za promet pri Hrvatskoj gospodarskoj komori (HGK) drugu godinu zaredom održana je konferencija »Dan logistike i transporta«, čija je svrha strateško povezivanje transporta i logistike hrvatskoga gospodarstva. Konferencija je okupila više od 300 predstavnika transporta, logistike, željezničke infrastrukture i prometa, stručnjaka iz državnog i privatnog sektora te poduzetnika iz logističkih tvrtki, industrije, turizma, trgovine i ostalih djelatnosti.

Potpredsjednica Hrvatske gospodarske komore za graditeljstvo i promet Mirjana Čagalj u pozdravnom je govoru istaknula da se HGK zalaže za cjelovit pristup i za

umrežavanje svih sudionika u sektoru transporta i logistike te za bolje kapitaliziranje iznimnoga geostrateškog položaja Republike Hrvatske. Rekla je da ulaganje u luke, željeznicu i logističke centre za Hrvatsku znači dugoročno pozicioniranje i jačanje konkurentnosti hrvatskoga gospodarstva. Uz zagovaranje fleksibilnijeg zaposlenja u logistici i transportu izdvojila je važnost zelene i digitalne tranzicije kao prilike za modernizaciju i povećanje konkurentnosti.

Dario Soldo, direktor Sektora za promet pri HGK-u i domaćin Konferencije, istaknuo je da se u HGK-u sustavno radi na aktivnostima Udruženja otpremništva i logistike, a ove je godine osnovana i Zajedni-

ca za logistiku i transport u Sektoru gospodarstva pri HGK-u.

Žarko Tušek, državni tajnik u Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture, poručio je da su u sljedećemu desetljeću u fokusu Vlade RH željeznica te ulaganja u njezin razvoj vrijedna gotovo šest milijardi eura. Plan je da nizinska pruga, strateški koridor razvoja hrvatskoga gospodarstva, uz nov pristup njezinoj izgradnji bude završen za sedam do osam godina. Naglasio je i popratno ulaganje u velike logističke centre za teretni prijevoz kako bi dodatno, uz izgradnju nizinske pruge te suradnju države i privatnog sektora s međunarodnim partnerima, podigli konkurentnost na tr-



Žarko Tušek



Petar Šimić



Mirjana Čagalj



Ivan Kršić i Žarko Tušek



Sudionici konferencije

žištu transporta i logistike. Predsjednik Udruženja logistike i otpremništva pri HGK-u Petar Šimić dodatno je istaknuo važnost toga da nizinska pruga

od Rijeke bude gotova što prije i da priliku intermodalne i skladišne logistike, koju nude potencijal luke Rijeka i nizinska pruga, treba iskoristiti kao hrvatski izvozni

proizvod. Roba koja stiže na novi terminal u Rijeku mijenja logističku kartu Europe, jer roba tim koridorom putuje brže i učinkovitije prema srednjoj i istočnoj Europi.

ODRŽANA PROMOCIJA ZNANSTVENE MONOGRAFIJE »DVA STOLJEĆA ŽELJEZNICE U SVIJETU«

PIŠE: Borna Abramović

FOTO: arhiva HŽI-a

U kinodvorani Tehničkog muzeja »Nikola Tesla« u Zagrebu 12. studenoga održana je promocija znanstvene monografije »Dva stoljeća željeznice u svijetu« autora Josipa Kajinića i Borne Abramovića. Monografija je izdana u povodu 200. obljetnice puštanja u promet prve linije za prijevoz putnika između Darlingtona i Stocktona u Engleskoj 1825.

U punoj kinodvorani Tehničkog muzeja »Nikola Tesla« okupili su se mnogobrojni profesionalci i zaljubljenici u željeznički promet, koje je na početku promocije srdačno pozdravila moderatorica Lucija Bukvić s Fakulteta prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu.

U ime domaćina Tehničkog muzeja »Nikola Tesla« okupljenima se obratio Ivan Hujljev, kustos odjela Prometne tehnike, koji im je u ime ravnateljice Markite Franulić i ostalih zaposlenika Tehničkog muzeja »Nikola Tesla« zaželio dobrodošlicu te ukratko objasnio ulogu željeznice u svijetu.

Slaven Gašparović s Geografskog odsjeka Prirodoslovno-matematičkog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, koji je ujedno recenzent monografije, u svojem izlaganju istaknuo povezanost geografije sa željeznicom te to kako je željeznica u zadnjih 200 godina oblikovala prostor i kretanja stanovništva. Posebno se osvrnuo na ulogu željezničkih kolodvora kao središnjih mjesta razvoja urbanih cjelina.

Naglasio je kako je znanstvena monografija dvojezična, što zapravo znači da je postala dostupna svima u svijetu. Dodao je kako postaje i dio obavezne literature na kolegiju Prometna geografija.

Nakon toga skupu se obratio Josip Mihaljević s Hrvatskog povijesnog instituta, koji je također recenzent monografije. U svojem izlaganju prezentirao je zadnjih 200 godina povijesti željeznice te istak-



S lijeva na desno: Slaven Gašparović, Josip Kajinić, Borna Abramović i Josip Mihaljević

nuo najvažnije događaje u svijetu i u Hrvatskoj koji su znatno doprinijeli društvenim i gospodarskim promjenama. Istaknuo je velik znanstveni doprinos autora pisanju toga epohalnog djela o povijesti željeznice u svijetu i Hrvatskoj.

Jedan od autora znanstvene monografije Josip Kajinić iz Hrvatskog željezničkog muzeja objasnio je proces njezina nastanka, koji je trajao godinu i pol. Rekao je kako je materijal koncipiran po desetljećima te su u svakome desetljeću, kako u svijetu tako i u Europi, utvrđeni najvažniji

događaji za povijest željeznice. Kako bi znanstvena monografija bila reprezentativnija, sadržava slike, nacрте, karte i fotografije. Njezinoj realizaciji svoj doprinos dalo je 637 fizičkih i pravnih osoba iz Hrvatske i svijeta, bilo informacijama, sadržajem, pomoći i savjetima.

Na kraju skupa govorio je prof. dr. sc. Borna Abramović, jedan od autora. Svoje izlaganje započeo citatom Agathe Christie, najpoznatijom književnicom na svijetu koja je putovanja željeznicom učinila slavima i popularnima. Potom je detaljno



Lokomotiva No. 1



Najstariji željeznički most Skerne u Engleskoj



Putnički vagon s prve pruge Darlington — Stockton



Replika lokomotive Rocket u National Railway Museumu

objasnio kako se željeznica kao složeni tehnički sustav utkala u svakodnevnicu upravo zahvaljujući svojoj sposobnosti da povezuje ljude, regije i krajeve. Istaknuo je početak upotrebe telegrafa kao sredstva sporazumijevanja za siguran tijek prometa, standardizaciju željezničkoga tehni-

kog sustava kao što su širina kolosijeka i sustav elektrifikacije te funkciju prometnog inženjerstva u funkciji stvaranja prijevozne usluge. Svoje je izlaganje zaključio riječima: »Neka nam živi željeznica!«.

Izložba »Dva stoljeća željeznice u svijetu«

bit će otvorena za posjetitelje u radnome vremenu Tehničkog muzeja »Nikola Tesla« do 30. studenoga 2025.

Znanstvena monografija, potpuno besplatno može se preuzeti na <https://muzej.hzinfra.hr/wp-content/uploads/2025/10/200-katalog-ZA-WEB.pdf>

ODRŽIVOST IZMEĐU PROMJENE REGULATIVE I NOVIH TEHNOLOGIJA

PIŠE: Ružica Stanić
FOTO: HRPSOR/Sanjin Kaštelan

V eć 17. godinu zaredom u zagrebačkom hotelu Esplanade održana je Konferencija o održivom razvoju u organizaciji Hrvatskoga poslovnog savjeta za održivi razvoj, čija je članica i HŽ Infrastruktura. Uz već uobičajene teme regulative o održivosti, kružnoga gospodarstva i klimatskih promjena, ovogodišnje izdanje konferencije 11. i 12. studenog bavilo se ulogom umjetne inteligencije u održivosti poduzeća, *greenwashingom* i drugim povezanim temama.

U uvodnom govoru direktorica HRPSOR-a Mirjana Matešić upozorila je:

Održivost nije samo ESG (pokrata za *Environmental, Social, and Governance*, odnosno okoliš, društvo i upravljanje, koji predstavlja okvir za procjenu održivosti, etičnosti i društvene odgovornosti tvrtki i investicija, op. a.). Održivost znači razumjeti kako promijenjene uvjete okoliša pa onda i s njima povezane promjene tržišta iskoristiti kako bi se razvila sigurnost poslovanja i kako bi se kompanije prilagodile tim promjenama.

Vrlo gust program konferencije bio je ispunjen predavanjima i raspravama o regulatornim promjenama u održivom financiranju. Naime, 2023. stupila je na snagu Direktiva o korporativnom izvješćivanju o održivosti, s većim zahtjevima za izvješćivanje nego ikad, koja se postupno primjenjuje za različite kategorije poduzeća. Već dan poslije konferencije Europski parlament izglasao je prijedlog Omnibusa kojim su smanjeni zahtjevi za izvješćivanje o održivosti i dubinskoj analizi održivosti. Budući da se to očekivalo, na konferenciji je Omnibus bio jedna od glavnih tema, a predstavnici brojnih poduzeća podijelili su svoja iskustva s dosadašnjom regulativom. Oni koji su već izvješćivali po strožoj regulativi najavili su da će to nastaviti činiti jer su ionako previše uložili da bi to napustili. Neki su kritičari izrazili mišlje-



Konferencija o održivom razvoju u organizaciji Hrvatskoga poslovnog savjeta za održivi razvoj

nje da europska regulativa previše inzistira na izvješćavanju, a premalo na promjenama u poslovanju.

Dobro je govoriti o vlastitim održivim praksama, ali problem nastaje kada se neke inicijative prikažu važnijima nego što je-

su. Ta se pojava naziva *greenwashing*, a toliko je proširena da prepoznamo različite tipove *greenwashinga*, o čemu je održana zanimljiva radionica.

Drugoga dana konferencije na jednoj od



Mirjana Matešić

panelskih rasprava sudjelovali su veleposlanici Norveške, Švedske i Slovenije, koji su predstavili stajališta svojih zemalja prema ciljevima i regulativi održivosti. Istoga su dana prezentirani stručni radovi i primjeri iz prakse te je održano još nekoliko radionica.

Sudionici su pokazali velik interes za radionicu o razumijevanju sustava umjetne inteligencije (UI) na kojoj su istaknuti rizici i izazovi vezani uz njezinu uporabu i primjenu. Razgovarali smo o etici i načelima korištenja UI-a, pravnom okviru i standardima koji se odnose na UI, kao i o ulozi odgovornih osoba u tvrtkama pri primjeni UI-a.

U suradnji s Hrvatskom udrugom poslodavaca na konferenciji su dodijeljene nagrade Hrvatski indeks održivosti (HRIO), kojima se prepoznaju tvrtke predvodnice u održivim poslovnim praksama. Nagrade HRIO dodjeljuju se u više kategorija na temelju rezultata ispunjavanja dobrovoljnog upitnika. HŽ Infrastruktura ove je godine ostvarila rezultat u gornjoj polovici javnih poduzeća. Pritom smo najbolje rezultate postigli u poglavljima *Ljudska prava* (100 posto bodova), *Dječja prava* (92 posto) i *Odnosi sa zajednicom* (83 posto).



Radionica o greenwashingu



Radionica o umjetnoj inteligenciji



Radionica u obliku world caféa

Dobitnici nagrada HRIO po kategorijama:

- **Velika poduzeća:** Hrvatski Telekom d.d.
- **Srednja poduzeća:** Nestlé Adriatic d.o.o.
- **Mala poduzeća:** Saron Management Solutions d.o.o.
- **Javna poduzeća:** Zagrebački holding d.o.o.
- **Održivo korporativno upravljanje:** Erste&Steiermärkische Bank d.d.
- **Radna okolina:** Holcim (Hrvatska) d.o.o.
- **Upravljanje okolišem (uslužno poduzeće):** Lidl Hrvatska d.o.o. k.d.
- **Upravljanje okolišem (proizvodno poduzeće):** TDR d.o.o.
- **Odnosi sa zajednicom:** Valamar Riviera d.d.
- **Ljudska prava:** IKEA Hrvatska d.o.o.
- **Dječja prava:** L'Oréal Adria d.o.o.
- **Najveći napredak:** Liburnia pomorska agencija d.o.o.



Dobitnici nagrada HRIO

SPIROMETRIJA NA RADNOME MJESTU

PIŠE: Željka Miša
FOTO: Željka Miša

U povodu Svjetskog dana kronične opstruktivne plućne bolesti (KOPB), timovi zdravstvenih stručnjaka diljem Hrvatske, pulmolozi, liječnici obiteljske medicine, medicinske sestre, respiratorni fizioterapeuti, ljekarnici i mladi studenti biomedicine, provode kampanju ranog otkrivanja rizičnih pacijenata i edukacije građana. Tim povodom 26. studenoga 2025. dio njih iz Kliničke bolnice Dubrava provodio je u prostorijama upravne zgrade HŽ Infrastrukture preventivne preglede, odnosno spirometrijsko testiranje i medicinsko savjetovanje zaposlenika, ali i svih drugih zainteresiranih građana. Ukupno se odazvalo oko 140 ljudi.

Mirna Vergles, pulmologinja u KB-u Dubrava, tom je prilikom izjavila:

„Zadovoljni smo odzivom. Svi su puhnuili spirometriju, odnosno test plućne funkcije, i većina je nalaza uredna. Oko četvrtine nalaza nešto je lošija. Njih smo dodatno pregledali i odradili konzultacije, a dvadesetak smo ljudi uputili pulmolozima u specijalističke ustanove kako bi se u cijelosti dovršilo testiranje plućne funkcije i vidjelo postoji li kronična opstruktivna plućna bolest.“

Prema podacima Hrvatskog zavoda za javno zdravstvo, KOPB je među osam vodećih uzroka smrti u Hrvatskoj, uz više od 1700 smrtnih slučajeva na godinu, dok se procjenjuje da tisuće građana žive s nedijagnosticiranom nezaraznom kroničnom bolesti, čiji su glavni simptomi kašalj i osjećaj nedostatka zraka.

Uzrok KOPB-a ponajprije je pušenje, ali to može biti i profesionalna bolest zbog izloženosti štetnim česticama pri obavljanju određenog posla, loše kvalitete zraka i sličnog.

„Hrvati su populacija pušača. To je općepoznato. I ovdje su dominirali. Više od 50 posto ljudi koji su danas bili na pregledu



Spirometrijsko testiranje i medicinsko savjetovanje zaposlenika HŽ Infrastrukture

pušači su. Tu su i alergičari i astmatičari, ali pušenje je vodeći problem. Zato je preventiva važna. Njome se spašavaju životi. – zaključila je dr. Vergles.

Zaposlenici koji su se odazvali na pregled rekli su da su zadovoljni i sretni što su imali priliku na radnome mjestu provjeriti zdravlje pluća, a da nisu trebali posjetiti





zdravstvene ustanove ili uzeti slobodan dan. Među njima je i Josip Čorluka, šef Zagreb Ranžirnoga kolodvora, koji je izjavio:

„Jako dobra i pozitivna kampanja. Meni je nalaz dosta dobar; imam samo jedan parametar koji može ukazivati na neku upalu, ali svejedno ću ići na daljnje pretrage. Prestao sam pušiti prije 20 godina i kažu mi da je to sve u redu.“

Velik interes zaposlenika svjedoči o tome koliko je preventivna zdravstvena kampanja dobra ideja i koliko ljudi zapravo žele brinuti o svojem zdravlju, samo im se na putu često nađu nedostatak vremena ili druge izlike. Ovako su odvojili nekoliko minuta od svoje profesionalne službe, ali za najvažniju službu na svijetu – zdravlje.



Liječnički tim iz Kliničke bolnice Dubrava

MONACO DI BAVIERA – VLAKOM IZ ZAGREBA

PIŠE: Renata Veličan
FOTO: Renata Veličan

Ako iz Zagreba na putovanje prema nama dragom i uvijek gostoljubivom Münchenu krenete vlakom, možete birati noćnu ili dnevnu vožnju. Noćna vožnja vlakom u vagonima za spavanje ima svoje prednosti među kojima je najvažnija ta da nema presjedanja. Ali i dnevna vožnja vlakom ima svoje čari; ona je čarobna avantura u kojoj uživate ne samo zbog adrenalina, jer hvatate vlakove i veze po kolodvorima, već i zbog ljepote prijevozne trase i krajolika kojima pruga prolazi.

Jednog jesenjeg dana uzele smo FIP kupone 1. razreda za Sloveniju, Austriju i Njemačku te odlučile otputovati u München vlakom D 212, koji je stajao na jednom od perona Zagreb Glavnoga kolodvora. Vlak je u 7.05 krenuo preko Dobove, Zidanog Mosta i Ljubljane prema kolodvoru Villach Hbf kao kolodvoru u kojemu je potrebno uhvatiti vlak za München. Da u tome nismo uspjele, čekalo bi nas još jedno presjedanje u kolodvoru Salzburg Hbf.

U vlaku nije bila gužva, a putovanje je bilo ugodno. Do Ljubljane smo malo kasnili jer su zbog radova na pruzi na snazi lagane vožnje. Kolodvor Ljubljana u zamahu je rekonstrukcije. Zakašnjenje nismo uspjeli nadoknaditi sve do Villacha, u koji smo stigli u 11.16 sati, točno u vrijeme kada vlak iz kolodvora Villach Hbf polazi za München Hbf. Ne treba govoriti o tome da smo svi bili spremni u hodnicima vagona, čekali da vlak stane i uz brzo silaženje oči-



Dvorac Nymphenburg

ma tražili gdje je vlak i isto tako brzo uletavali u vlak koji još nije krenuo i koji je, srećom, stajao na istome peronu, samo na nasuprotnome kolosijeku. Bio je to vlak EC 112 u kojemu nas je čekao odjeljak prvog razreda, i to ne sa šest sjedala, već sa četiri presvučena kožom, dovoljno prostora za prtljagu, tepihom, stolićima i ogleđalima.

Nizali su se tuneli jer smo prolazili alpskim planinskim predjelima, kroz ljupka mjesta za odmor i relaksaciju: Bad Gastein, Bad Hofgastein, Schwarzach – St.

Veit, Bischofshofen, Salzburg i vrlo brzo München Hbf. Iako smo kasnili četiri minute u polasku, u München je vlak stigao točno na vrijeme. Pogledala sam na sat i shvatila da je to vrijeme u koje je EC »Mimara« izravno iz Zagreba stizao u München Hbf i prije pet godina, prema voznome



Promišljanje na trgu



U-Bahnova stanica Candidplatz



U-Bahn

redu za 2020., kretao dalje za Frankfurt Hbf. Vlak EC 112, kojim smo putovale, iz Villacha polazi u isto vrijeme u koje je polazio i EC »Mimara«, koji je na svoju prvu vožnju prema Münchenu krenuo 1991. Trideset i četiri godine poslije stigli smo nekim drugim vlakom.

Grad se u 34 godine promijenio i postao drugi najbolji europski grad za odmor bez automobila. Još se ljepše i ugodnije osjećate kada vas u takvome gradu dočeka prijateljica Marija, koja nam je ponudila smještaj i omogućila divne trenutke u Münchenu. Odmah po dolasku prepustile smo se relaksaciji, ugodnoj šetnji mirnim kvartom obiteljskih kuća i u neposrednoj blizini predivne park-šume, koja pruža mir i utočište. Bila je sredina rujna. Toplo vrijeme za doba godine, dan još dovoljno dug, šetnja šumom i izvor pitke vode nakon putovanja, koje je trajalo nešto malo kraće od devet sati, bile su prave blagodati.

Uslijedili su dani otkrivanja ljepota Münchena i vožnje svim mogućim javnim prijevoznim sredstvima. Kupile smo tjednu kartu koja vrijedi za sve oblike javnog prijevoza u gradu i uživale putujući autobusom, S-Bahn, U-Bahn i tramvajem. U-Bahn oduševljava: često, brzo, lako, jed-

nostavno, na vrijeme, prosječnom brzinom od 34,8 km/h. Prva linija U-Bahna puštena je u promet 1971. Danas je u funkciji osam linija, 95 km pruge i stotinu stanica. U-Bahn je u 2024. koristilo 452 milijuna ljudi. S-Bahn je nešto potpuno drugo. U putničkome prijevozu sve se više koriste vlakovi ET 423. Mreža obuhvaća 530 km, jedna je od najvećih u Njemačkoj te je u procesu modernizacije i ulaganja vrijednom 3,2 milijarde eura.

Za našeg boravka u Münchenu održavao se sajam IAA Mobility i grad, posebno njegovo središte i glavne ulice, bio je u funkciji sajma i izlagača. Novi modeli automobila svih svjetskih brendova opijali su svojim dizajnom i performansama. Za oko nam je zapeo na Königsplatzu izloženi novi model S-Bahna. Prvi je put javnosti predstavljen model vozila S-Bahna nove generacije koji će krajem 2028. početi prometovati u Münchenu i njegovoj okolini. Novi vlakovi, duljine veće od 200 m, nudit će više mjesta i omogućiti veću udobnost putovanja, a dizajnirani su tako da omogućuju brži ulazak i izlazak putnika. Vlak je rezultat zajedničkog rada tima stručnjaka u pogonima tvrtki u Allachu, Erlangenu i Krefeldu. Plava i bijela boja dominiraju vanjskim izgledom vlaka uz logotipove

S-Bahna i Bahnland Bayern. U njegovoj unutrašnjosti rasvjeta prilagođena dobu dana, razmak između sjedala je veći, postoje utičnice USB-C, WLAN, stakla propuštaju mobilni signal, klimatizacija je prilagođena vanjskim temperaturama do 45 °C, mjesta za invalidska kolica, dječja kolica i bicikle jasno su označena, postoje taktilni piktogrami, Brailleovo pismo, zvučni signali i kontrastni dizajn. Brzu orijentaciju na peronima omogućuje LED traka u boji linije S-Bahna. Opremljeni su sustavom Railigent X. Bavarska, Deutsche Bahn AG i Siemens AG predstavili su S-Bahn budućnosti.

München očarava načinom života, prirodnim, kulturnim i sakralnim ljepotama i Talijani ga s pravom nazivaju Monaco di Baviera. Posebno je predivan dvorac Nymphenburg s parkom i stazama za šetače koje su bile ukrašene bijelim i ljubičastim cvjetovima kadulje. Nezaboravnima u sjećanju ostaju Neues Rathaus i Glockenspiel. Englischer Garten posebno je mjesto za opuštanje: šetnju ili vožnju biciklom kroz šume i livade, uz jezera i potoke i na kraju, naravno, a što drugo nego uz pravo bavarsko osvježavajuće pitko pivo. Muzeji u Münchenu ulaz nedjeljom naplaćuju samo jedan euro te smo nedjelju rezervirale za egipatsku kulturu i umjetnost te muzej u čijoj se blizini nalazi Present Continuous.

Kako u neku destinaciju doputujete, tako se trebate i vratiti kući. Kako? Pa opet vlakom. München Hbf kao da diše punim plućima, ali ipak smo imale osjećaj da to nije tako. U kolodvoru i oko njega izvode se (ne)vidljivi radovi. Neki su vlakovi otkazani, a neki su polazili iz kolodvora München Ost. Ono što je danas ne mora biti i sutra. Ondje smo upoznale kolegicu Korbiniana König-Petermaiera i prije nego li je krenuo za Treuchtlingen i Ingolstadt Hbf objasnio nam je za koje vlakove ne vrijedi FIP karta te nam omogućio da vidimo lokomotivu kojom upravlja i razgledamo vagone na kat koji su bili u sastavu vlaka. Na objavljenome voznom redu izabrale smo vlak kojim smo krenule na put za Zagreb, ali prvo do Salzburga. Zaključile smo da je putovanje vlakom avantura – hvatale smo što smo uhvatiti stigle i mogle! U München ćemo se vratiti uskoro, jer putovanje je izazov, a počinje i advent!



Novi S-Bahn na sajmu IAA Mobility



Kolega Petermaier u kolodvoru München Hbf



Upravljačnica novog S-Bahna



München Ost

VELIKE BRZINE I U INDIJI

PIŠE: Ružica Stanić
FOTO: railway-news.com



Indijski ministar željeznice Ashwini Vaishnaw najavio je otvaranje prve pruge za vlakove velike brzine u Indiji u kolovozu 2027. Prva će biti 100 km duga dionica Surat – Vapi na pruzi Mumbai–Ahmedabad. To je čak dvostruko više od prvih najava, kada se govorilo da će prvo pustiti u promet dionicu dugu 50 km.

Kada cijela 508 km duga pruga za velike brzine bude dovršena, na njoj će vlakovi moći voziti do 320 km/h. Putovanje od Mumbaija do Ahmedabada trebalo bi tada trajati sat i 58 minuta s četirima zaustavljanjima ili dva sata i 17 minuta ako se vlak bude zaustavljao u svim planiranim kolodvorima.

Vaishnaw je izjavio da, premda će prva dionica biti otvorena 2027., cijela će pruga biti otvorena za promet do prosinca 2029. Otvoreno je pitanje koji će vlakovi velike brzine prometovati novom prugom: japanski ili indijski koji se još razvijaju i čiji bi prvi primjerci trebali biti isporučeni sredinom 2026.

DRONOVI IZ KUTIJA

PIŠE: Ružica Stanić
FOTO: ineco.com



U Španjolskoj će dronovi početi pregledavati željezničku infrastrukturu. Upotrebljavat će ih upravitelji infrastrukture ADIF i ADIF Alta Velocidad, koji tako žele smanjiti troškove održavanja i povećati temeljitost pregleda dok Španjolska proživljava nedostatak radne snage.

Dronovi će biti smješteni na ključnim lokacijama, u spremnicima koji se mogu otvoriti na daljinu. Tako se može poslati dron na pregled infrastrukture i vratiti ga u njegov spremnik. Također ga se može poslati na lokaciju za punjenje baterije. Cjelokupan sustav proizvela je španjolska aerospemirska kompanija HelixNorth.

Prva ispitivanja sustava dronova i probni letovi provest će se od središta za održavanje Villarubia de Santiago u blizini Toleda iznad pruge za velike brzine Madrid – Andalucía.

Dronovi se već upotrebljavaju za neku vrstu pregledavanja željezničke infrastrukture u Austriji, Njemačkoj, Litvi i Ujedinjenom Kraljevstvu, a i u drugim zemljama razvijaju se slični sustavi.

SUPERBRZI INTERNET U VLAKOVIMA

PIŠE: Ružica Stanić
FOTO: BBC



Na vlakovima u Ujedinjenom Kraljevstvu početak će se testirati superbrzi bežični internet izvorno razvijen za Formulu 1. Naime, vlakovi Great Western Railway (GWR) upotrebljavat će sustav koji kombinira signale iz odašiljača za mobilne telefone na zemlji i signale iz satelita koji se nalaze u niskoj Zemljinoj orbiti kako bi osigurali pouzdaniju i bržu vezu.

Projekt razvija britanska tehnološka tvrtka Motion Applied, koja je prije bila dio grupacije McLaren, u suradnji s prometnim institucijama. Pilot-projekt provodit će se 60 dana, s početkom sredinom studenog, na međugradskim brzim vlakovima GWR-a koji prometuju Jugoistočnom regijom.

Član uprave Motion Applieda Nick Fry izjavio je da problemi s internetskom vezom u vlaku koji vozi velikom brzinom imaju mnoge paralele s automobilizmom. Dan Rogerson iz Peninsula Transporta rekao je:

Ovdje se ne radi samo o bežičnom internetu za putnike. Radi se o potpuno novoj digitalnoj okosnici naših prometnih mreža



Radovi u kolodvoru Benkovac
FOTO: Ivan Zadro



Radovi u kolodvoru Benkovac
FOTO: Ivan Zadro