ŽELJEZNIČAR

BROJ 969 || KOLOVOZ 2026.

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.



RADOVI
Radovi u Zagreb Ranžirnom kolodvoru napreduju prema planu _4

RADOVI
Radovi ulaze u posljednju fazu _6

RADOVI
Počinje obnova važnoga kolodvora _8

HŽ INFRASTRUKTURA



Sesvetska Sela
FOTO:Ivan Zadro

IZDVOJENO

RADOVI | 4
Radovi u Zagreb Ranžirnom kolodvoru napreduju prema planu

RADOVI | 6
Radovi ulaze u posljednju fazu

RADOVI | 8
Počinje obnova važnoga kolodvora

KOLODVORI | 10
Kolodvor bogate prošlosti i obećavajuće budućnosti

INTERVJU | 12
Ženska strana riječkoga kolodvora

INTERVJU | 14
Antebiotik za željeznicu

IMPRESUM

ŽELJEZNIČAR
list HŽ Infrastrukture d.o.o.

NAKLADNIK: HŽ Infrastruktura d.o.o.
ZA NAKLADNIKA: Damir Lončarić
GLAVNI UREDNIK: Ivan Kartelo
JEZIČNE UREDNICE: Nataša Bunijevac Krlić, Ružica Stanić
DIZAJN: Oskar Pigac
FOTOGRAFIJA NA NASLOVNICI: Zagreb Ranžirni kolodvor, 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,

obnavljaju se pruge i kolodvori, kupuju novi vlakovi te ugrađuje nova oprema. Sve će to unaprijediti naš željeznički sustav, no ne ide preko noći.

U kolovozu posjetili smo dva gradilišta modernizacije naše infrastrukture: radove na Ranžirnom kolodvoru u Zagrebu koji su u punome zamahu te na izgradnji stajališta Sesvetska Sela, koji su pri kraju.

Bili smo i u Slavoniji, točnije u Slavonskome Brodu, gdje su počeli radovi na obnovi tamošnje kolodvorske zgrade. Važan je to i velik kolodvor bogate povijesti. Naravno da nismo propustili priliku razgovarati s tamošnjim željezničarima.

Iz Slavonije stiže i priča o vinkovačkome reperu Anti Soldi, umjetničkog imena Antebiotik. Sredinom kolovoza snimio je glazbeni spot pod naslovom »Pružni radnik« i oduševio željezničare. Sa Soldom smo osim o glazbi razgovarali i o njegovoj željezničarskoj obiteljskoj tradiciji te povratku u Hrvatsku i novome početku baš na željeznici.

Na hrvatskim prugama teži izvanredni događaji, hvala Bogu, nisu učestali, no u kolovozu svjedočili smo dvama koji su se zaredali u razmaku od samo dva dana. Prvo se 8. kolovoza u jutarnjim satima na pruzi između kolodvora Sveti Ivan Žabno i Gradec dogodio sudar teretnog vlaka HŽ Carga i putničkog vlaka HŽ Putničkog prijevoza u kojemu je ozlijeđeno dvadesetak osoba, a dan poslije između kolodvora Škrljevo i Meja, na pruzi Zagreb – Rijeka, teretni vlak prošao je kroz crveno svjetlo na signalnome uređaju u kolodvoru Škrljevo i nije se zaustavio prema predviđenome kako bi pričekao križanje s putničkim vlakom prijevoznika HŽ Putničkog prijevoza, koji je stizao iz smjera Zagreba. Djelatnici HŽ Infrastrukture pravodobno su uočili sigurnosni propust te su, postupajući u skladu sa svim sigurnosnim procedurama, isključili napon u kontaktnoj mreži, nakon čega su se oba vlaka zaustavila na sigurnoj udaljenosti. Nadamo se da se ovakve situacije neće ponavljati.

glavni urednik lista "Željezničar"
Ivan Kartelo



RADOVI U ZAGREB RANŽIRNOM KOLODVORU NAPREDUJU PREMA PLANU

PIŠE: Ivan Zadro
FOTO: Ivan Zadro



Radovi na ugradnji skretnice

Kada smo u ožujku posjetili Zagreb Ranžirni kolodvor, radovi na obnovi pruge M402 Sava rasputnica – Zagreb Ranžirni kolodvor – Zagreb Klara bili su u punome zamahu. Na više lokacija istodobno radilo se na obnovi kolosijeka, a posebnu pozornost privlačio je stroj za brzu kolosiječnu izmjenu SMD 80, svojevrsna pokretna tvornica za obnovu željezničke pruge. Nekoliko mjeseci poslije vratili smo se na gradilište kako bismo provjerili što je u međuvremenu napravljeno.

Napredak je vidljiv na gotovo cijelome području zahvata. Riječ je o projektu vrijednome 32,85 milijuna eura, koji obuhvaća obnovu oko 22,8 kilometara pruge, zamjenu 48 skretnica i obnovu 37 postojećih skretnica. Radovi se izvode u fazama uz složenu organizaciju kako bi se što manje utjecalo na funkcioniranje kolodvora i tijek željezničkog prometa.

Od našeg posljednjeg obilaska u ožujku na projektu je ostvaren znatan napredak. Do sada su izvedeni radovi na približno 22 kilometra kolosijeka, a paralelno s radovima na kolosijecima intenzivno se radi na zamjeni skretnica. Dosad je zamijenjeno 14 skretnica, dok su trenutačno u tijeku radovi na skretnici broj 160. S obzirom na veličinu i složenost Ranžirnoga kolodvora, radove treba vrlo pažljivo organizirati i uskladiti s tijekom željezničkog prometa. Dosadašnja realizacija pokazuje da se radovi izvode prema planiranoj dinamici, a u nastavku slijedi završavanje preostalih radova na obnovljenim kolosijecima te na zamjeni i obnovi skretnica. – rekao nam je zamjenik voditeljice projekta Domagoj Krstanović.

Na obnovljenim kolosijecima zamijenjene su kolosiječne rešetke i tucanik, uređene su manevarske staze, obavljeno je krčenje i čišćenje pružnog pojasa te su izvedeni radovi na signalno-sigurnosnim i telekomunikacijskim uređajima. Radovi su obuhvatili prolazne kolosijeke, kolosijeke u kolodvoru Klara te kolosijeke u prijamnoj, kolskoj, otpremnoj i smjernoj skupini Ranžirnoga kolodvora.
Iako je najveći dio radova na kolosijecima izveden, posao još nije završen. Preostaju



Zamijenjena skretnica



Radovi na ugradnji skretnice

radovi na definitivnome reguliranju kolosijeka u smjeru i visini, završnome uređenju zastorne prizme, oslobađanju napona u dugome traku tračnica, brušenju vozne površine tračnica, ugradnji pružne opreme, zbrinjavanju starih pragova te završnome krčenju i čišćenju pružnog pojasa. Dio preostalih aktivnosti povezan je i sa završetkom zamjene i obnove skretnica, koje su poseban dio ovog projekta i koje su jedan od najzahtjevnijih zahvata u kolodvoru. Dosad je zamijenjeno 14 skretnica. Ugradnji nove skretnice prethodi niz pripremnih aktivnosti. Potrebno je organizirati preuzimanje skretničke građe, elektropostavnih sprava i same skretnice kod proizvođača u tvornici, a potom njihovu dopremu i ugradnju na gradilištu.

Radovi na zamijenjenim skretnicama ne završavaju njihovom ugradnjom. Preostaje još izvesti definitivno podbijanje skretnica, aluminotermijsko zavarivanje i brušenje skretnica te završne radove potrebne za njihovo potpuno uključivanje u sustav.

Projekt obnove Zagreb Ranžirnog kolodvora zahtjevan je i zbog činjenice da se radovi izvode na velikome i složenome kolodvorskom području, uz potrebu stalnog usklađivanja raznih aktivnosti i organizacije rada po fazama. Zato napredak na terenu nije vidljiv samo kroz obnovljene kilometre kolosijeka, već i kroz niz pojedinačnih zahvata koji se međusobno nadovezuju. Radovi se nastavljaju prema planiranoj dinamici, a završetak svih radova u sklopu projekta planiran je u 2028.



Zamijenjene skretnice



Ranžirni kolodvor

RADOVI ULAZE U POSLJEDNJU FAZU

PIŠE: Ivan Zadro
FOTO: Ivan Zadro



Izgradnja novoga željezničkog stajališta Sesvetska Sela

Na međunarodnoj pruzi M102 Zagreb Glavni kolodvor – Dugo Selo u tijeku je izgradnja novoga željezničkog stajališta Sesvetska Sela. Od našeg posljednjeg obilaska gradilišta u veljači radovi su znatno napredovali, a buduće stajalište poprima svoj konačni izgled. Najviše se to vidi na peronima i konstrukciji nadstrešnica, a tijekom obilaska gradilišta radove nam je pokazao voditelj projekta Zvonimir Budić.

_Izvedeni su gotovo svi radovi na izgradnji bočnih perona i konstrukcije pješačkog pothodnika te je montirana čelična konstrukcija nadstrešnica. Završen je i veći dio radova na izgradnji južnog i sjevernog parkirališta te sjeverne pristupne ceste. Također, izvedeni su kontaktna mreža i kabelska infrastruktura te veći dio radova na rasvjeti bočnih perona i parkirališta. – rekao je Budić.

Do završetka radova preostalo je još nekoliko važnih aktivnosti.

_Preostali su radovi na montaži peronske ograde i rukohvata te na ugradnji urbane opreme, završni i ličilački radovi u pješačkome pothodniku, montaža pokrova i podgleda nadstrešnica, asfaltiranje i izrada prometne signalizacije parkirališta i pristupne ceste, montaža kosih podiznih platformi, preostali dio radova na rasvjeti parkirališta, perona i pothodnika, radovi na instalacijama razglasa i informiranja putnika te radovi na ugradnji sustava videonadzora. Također, pojavila se potreba za dodatnim radovima na hidroizolaciji i odvodnji pothodnika. – nastavio je voditelj projekta.

Za završetak svih preostalih aktivnosti važna će biti dobra koordinacija svih sudionika na gradilištu.

_Planirani rok završetka radova je do kraja studenog ove godine. Kako bi se pre-



Zvonimir Budić

ostale aktivnosti mogle provoditi prema planu, ključni su dobra komunikacija između svih sudionika te brzina u rješavanju problema na gradilištu. – zaključio je Budić.

Dobra koordinacija različitih vrsta radova važna je i u završnoj fazi projekta, u kojoj se uz građevinske radove intenzivno izvode oni elektrotehnički. Izvedena je kabelska kanalizacija za napajanje i rasvjetu perona, postavljeni su rasvjetni stupovi, a na sjevernome peronu ugrađene su i svjetiljke. U pothodniku pripremljene su instalacije, dok će se preostale svjetiljke postavljati kako budu napredovali preostali radovi na peronskim nadstrešnicama.

Kontaktna je mreža izvedena, postavljena su dva nova portala i dva nova stupa, a postojeća oprema prebačena je na nove konstrukcije. Izvedena je i kabelska infrastruktura potrebna za signalno-sigurnosne i telekomunikacijske uređaje, a izmješten je i 20-kilovoltni kabel. – objasnio je Stanko Ratešić, nadzorni inženjer za elektrotehničke radove iz tvrtke IN Stria d.o.o.

Buduće stajalište imat će informativne ploče i razglas, a zvučnici će biti postavljeni i u pothodniku. Sustavom videonadzora s ukupno 24 kamere bit će obuhvaćeni peroni, parkirališta i pothodnik. Predviđena je i pokretna platforma za osobe smanjene pokretljivosti, čije će napajanje



Stanko Ratešić





također biti izvedeno u sklopu elektrotehničkih radova.

Građevinske, elektrotehničke i strojarske radove potrebno je dobro uskladiti kako bi se aktivnosti mogle provoditi prema dinamici gradnje. Pojedine faze radova međusobno su povezane i moramo pratiti napredak građevinskih radova kako bismo pravodobno mogli izvesti svoje instalacije i opremu. Suradnja s izvođačem radova i voditeljem projekta vrlo je dobra i zadovoljni smo načinom na koji se radovi koordiniraju. – istaknuo je Ratešić.

Osim samoga stajališta, projekt uključuje izgradnju dvaju parkirališta i novih pristupnih cesta. Južno parkiralište imat će 25 parkirališnih mjesta, a sjeverno 27. Peroni će biti opremljeni klupama, koševima za otpad, vitrinama za vozni red i stalcima za bicikle. Ukupna vrijednost radova iznosi 3,3 milijuna eura.
Još je malo posla preostalo, a onda će stanovnici istočnog dijela Zagreba dobiti novo i suvremeno mjesto za pristup željeznici.

POČINJE OBNOVA VAŽNOGA KOLODVORA

PIŠE: Ivan Kartelo
FOTO: Ivan Kartelo

Kolodvor Slavonski Brod jedan je od kolodvora koji zauzimaju posebno mjesto na željezničkoj mreži u Hrvatskoj. To se primjećuje i samim pogledom na impozantno zadnje kolodvorske zgrade koja unatoč zubu vremena i dalje djeluje moćno. Osim što je impozantna veličinom, predstavlja najmoderniju arhitekturu vremena kada je građena, prije otprilike pedeset godina. Kako bi joj se vratio stari sjaj, počinje njezina energetska obnova pa smo tom prilikom krajem kolovoza posjetili Slavonski Brod kako bi saznali detalje te hvalevrijedne investicije.



Tomo Dubovečak i Zlatko Nestić

Početni sastanak predstavnika HŽ Infrastrukture, izvođača i nadzora 26. kolovoza označio je početak 16-mjesečne obnove vrijedne 2,7 milijuna eura. Voditelj projekta obnove uime naše tvrtke Tomo Dubovečak otkrio nam je što će se sve obnavljati:

_Radi se o energetskoj obnovi zgrade koja uključuje sanaciju krova i obnovu pročelja..

O specifičnosti kolodvorske zgrade u Slavonskom Brodu Dubovečak je rekao:

_Kolodvorska zgrada djelo je arhitekta Marijana Haberlea, izgrađena 1976. Radi se o jednoj iz skupine zgrada koje su izgrađene u razdoblju od 1965. do 1980. u tada velikim prometnim čvorištima na željezničkoj mreži Hrvatske. Osim zgrade u Slavonskom Brodu, to su zgrade u Vinkovcima, Kninu, Zadru i Pločama danas su površinom među najvećima u Hrvatskoj. Specifičnost tih zgrada jest lagana i prozračna arhitektura, koje je istodobno jasna i stroga u funkciji. U pravilu sve zgrade karakteriziraju armiranobetonska nosiva konstrukcija i otvorena staklena pročelja.

Na izvođaču je odrediti kojim će se redoslijedom izvoditi radovi, a nama je najvažnije da se izvode u skladu s vremenskim planom i da je najvažnije da se izvode u skladu s vremenskim planom i da minimalno ometaju rad kolodvora. Potrebno je ograditi gradilište i putnicima osigurati siguran prolazak.

Na početnome sastanku dogovoreni su detalji vezani uz radove jer ništa ne smije



Kristijan Lipić



Sastanak uoči službenog početka radova

biti prepušteno slučaju: gdje će izvođač imati priključak za struju i vodu, pitanje osiguranja gradilišta i brojne druge stvari važne kako bi se radovi izvodili prema planu i programu. O tome smo razgovarali i s predstavnikom izvođača radova, tvrtke Gic gradnje. Voditelj projekta Kristijan Lipić otkrio je prve aktivnosti vezane uz obnovu:

_Danas otvaramo radni dnevnik i prijavljujemo radove gradilišnoj inspekciji, a sutra formalno počinju radovi. Odmah na početku postavljamo zaštitne tunele da se ne bi dogodio nekakav incident. Imamo četiri skupine radova: fasada, staklena stijena, krov i dio unutarnjih radova. Prva je faza detekcija postojećeg stanja na krovu da vidimo može li se provesti dio iz projekta, što ćemo napraviti u kratkome roku. Nakon toga u vestibulu ispod krova slijedi zamjena slojeva podgleda. Naručitelj je naručio akustični strop za razliku od sadašnjeg, kojeg čini žbuka. Nakon toga počinje izmjena fasadne stolarije na čitavome objektu, a potom i izmjena kamenih ploča na fasadi koje su dale svoje, a neke još imaju i oštećenja od gelera iz Domovinskog rata.

Lipića smo pitali što mu se čini kao najzahtjevniji segment obnove s obzirom na to da se dijelom radi i o zaštićenome spomeniku kulture, na što nam je odgovorio:

_Najzahtjevniji su radovi na krovu jer voda može prodrijeti u konstrukciju, što može napraviti štetu. Izazovno je i to što su blizu visokonaponski kabeli koji se moraju isključiti, što komplicira proces rada i funkcioniranja kolodvora. Kada definiramo detalje s netom održanog sastanka, onda više nema prepreka i radovi će početi punom parom. Budući da se uključuju i konzervatori s kojima, s obzirom na karakter zgrade, moramo surađivati, prvi vidljivi pomaci vidjet će se otprilike nakon dva mjeseca. S obzirom na ugovoreni rok gradnje od 16 mjeseci, ne bi trebalo biti problema kada govorimo o poštivanju roka. Sasvim je dovoljno vremena da sve bude odrađeno kvalitetno i na vrijeme.

Nadamo se da će tako i biti te da će krajem iduće godine to za željeznicu važno zdanje zasjati novim sjajem na zadovoljstvo željezničara, ali i njezinih korisnika.



Kolodvorska zgrada Slavonski Brod



Čekaonica kolodvorske zgrade



Kolodvor Slavonski Brod

KOLODVOR BOGATE PROŠLOSTI I OBEĆAVAJUĆE BUDUĆNOSTI

PIŠE: Ivan Kartelo
FOTO: Ivan Kartelo, Mato Rašić

Kolodvor Slavonski Brod nalazi se na koridorskoj pruzi RH1. Prema zadaći u reguliranju prometa, ranžirno-rasporedni je kolodvor. Kada se tome doda da je grad Slavonski Brod jedan od većih gradova u Hrvatskoj, s 50 000 stanovnika, u kojemu se, kao sjedištu županije, nalazi velik broj srednjih škola i Sveučilište te velik broj gospodarskih subjekata, ali i činjenica da Vlada RH u većoj mjeri subvencionira prijevoz vlakom, kroz kolodvor prolazi velik broj putnika koji se prevoze s oko 35 vlakova na dan. O svemu tome razgovarali smo sa šefom kolodvora Matom Rašićem.

Pored povećanog opsega putničkog prijevoza, prevagu u radu u kolodvoru čini rad u teretnome prijevozu. U kolodvoru se zbog obujma posla nalazi Područni centar HŽ Carga s manevarskom lokomotivom i osobljem koje radi u A turnusu. Uz njih manevarske poslove i ostale radnje u kolodvoru rade svi ostali željeznički prijevoznici. Pored ranžirnih radnji najveći *krivac* za povećan opseg rada u kolodvoru je tvrtka Đuro Đaković d.o.o., koja proizvodi sve vrste teretnih vagona za koje vlada sve veće zanimanje na europskome tržištu zbog specifičnosti koje se najvećim dijelom odnose na smanjenu taru vagona. Za njima ne zaostaje ni tvrtka OV d.o.o., u kojoj se održavaju i popravljaju željeznička vozila. U posljednje vrijeme, nakon obnove i proširenja kapaciteta za skladištenje i pretovar, Luka Brod bilježi znatan rast opsega prometa jer se na jednome mjestu spajaju riječni, cestovni i željeznički promet. Također, znatan dio opsega teretnog prijevoza odnosi se na rad tvrtke Granolio d.o.o., u čije se silose žitarice dovoze i iz njih odvoze. – rekao nam je u uvodu šef kolodvora.

U kolodvoru je trenutačno zaposleno 15 prometnika vlakova, pet skretničara-kolodvorskih radnika, instruktor prometa, tehnolog, školski instruktor, dva pomoćnika



Ivan Rudež i Mato Rašić

šefa kolodvora te šef kolodvora. Pored kolodvora Slavonski Brod kao sjedišta područja nadzorna služba obavlja se za kolodvore Oriovac, Sibinj, Garčin i Andrijevci te za osam stajališta. Osim radnika Sektora za promet u kolodvorskoj zgradi rade zaposlenici Sektora za korporativnu sigurnost, Sektora pravnih poslova i Sektora financija, računovodstva i kontrolinga. Iako obnova zgrade tek slijedi, u kolodvoru je već odrađeno dosta posla.

Budući da je pozicija kolodvora u gradu jako prometna zbog neposredne blizine autobusnoga kolodvora i trgovačkih centara, u kojima se zadnju godinu-dvije naplaćuje parkiranje, dolazilo je do zagušenja kolodvora zbog parkiranja većeg broja automobila po pristupnim i požarnim putevima. Zbog toga smo tražili instaliranje rampi za ulazak automobila zaposlenika te ovom prigodom zahvaljujem radnicima Sektora za korporativnu sigurnost koji su prepoznali opravdanost njihove ugradnje te brzo pristupili realizaciji. U ugradnje rampe puno su nam pomogli i radnici Nadzornog središta Slavonski Brod, koji su, uvidjevši korist, dobrovoljno uredili parkiralište, ustupili materijal i ugradili stupiće i pomoćne rampe za kamione te ih propisano obojili i označili. Rezultat ugradnje rampe više je nego očigledan jer smo dopuštajući ulazak samo zaposlenicima HŽ Infrastrukture i željezničkim prijevoznicima i više nego prepolovili broj parkiranih vozila, čime smo dobili toliko željeni slobodan prostor, a ujedno kvalitetan nadzor nad kolodvorom, jer su osim sustava za očitavanje tablica automobila ugrađene dodatne kamere koje nadziru prostor oko obje ulazne rampe.

Počinje i vanjska obnova kolodvorske zgrade. Hoće li to i koliko ometati rad kolodvora?

Slobodno mogu reći da obnova konačno počinje jer je bila pred realizacijom još 2020., ali je zbog korona-krize odgođena. Kolodvorska zgrada izgrađena je 1978. i za tadašnje vrijeme bila je suvremena. Međutim, zbog protoka vremena, posebno zbog ratnih djelovanja tijekom Domovinskog rata, zgrada je pretrpjela oštećenja zbog čega smo se suočavali s kon-



Prometnik vlakova Tomislav Roso

stantnim prokišnjavanjima i gubitkom toplinske energije zbog stanja vanjske stolarije. Raduje me činjenica da će ugradnjom kvalitetne fasade i vanjske stolarije zgrada maksimalno dobiti na energetskoj učinkovitosti te na estetskome izgledu. S izvođačima radova obavili smo niz koordinacija na kojima smo dogovorili tehnologiju rada koja će u najmanjoj mjeri utjecati kako na zaposlenike kolodvora tako i na putnike. Budući da će se obnovom kolodvora poboljšati rad, od svih zaposlenika očekujemo da imaju razumijevanje ako će radovi povremeno utjecati na njihov rad. Najvažnije je da će se sigurnost radnika i neometan promet vlakova poštovati u najvećoj mogućoj mjeri.

Primijetili smo da je kolodvor prilično uredan. Kakva je situacija s putnicima i kako održavate čekaonice i ostale kolodvorske prostore?

_Kada je riječ o održavanju, tada se uvijek može bolje, ali trenutačno stanje zadovoljava. To govorim jer je prije nekoliko godina bilo jako teško održavati čistima čekaonicu i toalete za putnike. Najveći su problem stvarali golubovi, koji su praktički bili nastanjeni u čekaonici, i veći broj skitnica koji su danonoćno obitavali unutar čekaonice. Problem s golubovima riješili smo postavljanjem zaštitne mreže, no problem sa skitnicama bilo je jako teško riješiti. Na kraju smo kao jedino moguće rješenje našli zaključavanje čekaonice noću, kada ne radi putnička blagajna. Dogovorno je da čekaonicu otključava i zaključava zaštitarska tvrtka koja noću čuva prostor Nadzorne grupe održavanja koja se nalazi u blizini. Dok je čekaonica otvorena, kolodvorski radnici učestalo provjeravaju stanje u čekaonici i na peronima, čime preventivno utječu na one koji ne poštuju opća pravila reda. U slučajevima kada se opomene zaposlenika ne poštuju, u pomoć se zovu policijski službenici s kojima jako dobro surađujemo. Želim istaknuti i dobru suradnju s lokalnim komunalnim poduzećem koje na našu zamolbu doveze malo vozilo za pranje ulica te očisti prvi peron koji onečišćuju golubovi, što nam uvelike pomaže u otklanjanju tvrdokornih nečistoća. Naravno da pritom nadziremo njihov rad kako ne bi uticali na putnike i rad zaposlenika. Obnovljen je i prometni ured a još moramo riješiti pitanje toaleta za putnike koji se nalazi u podrumu. Planira ga se premjestiti u prizemlje radi lakšeg nadzora i održavanja. Ovom prilikom moram istaknuti da kolodvor ne bi bio toliko uredan da nema urednog rada zaposlenica servisa Adria grupe koje svoj težak posao obavljaju besprijekorno, bez obzira na sve poteškoće.



Kolodvor Slavonski Brod

Kako izgleda jedan običan dan u kolodvoru i ima li specifičnih situacija ?

_U kolodvoru rade gotovo svi sektori HŽ Infrastrukture i suradnja među njima na zavidnoj je razini. To se može vidjeti na primjeru svakodnevnog druženja u slobodno vrijeme, pogotovo povodom rođendana, imendana, rođenje djeteta i sličnog. Sve to doprinosi zdravoj radnoj okolini koja je, prema osobnome mišljenju, prioritetna za uspješno poslovanje.

_Što se tiče specifičnosti, istaknuo bih priljev sve mlađega kadra na radna mjesta za koja su potrebna deficitarna zanimanja, a koji je, barem na ovome području, željan znanja i brzo upija sve potrebno za rad, bez obzira na znanje stečeno tijekom doškolovanja. Vrijedi spomenuti i činjenicu da imamo i sve više zaposlenica, što pridonosi ravnopravnosti i višoj razini razumijevanja među zaposlenicima, što pak rezultira zdravom radnom okolinom.



Povećan opseg teretnog prijevoza

ŽENSKA STRANA RIJEČKOGA KOLODVORA

PIŠE: Željka Mirčić
FOTO: Željka Mirčić, arhiva Doris Mihelić

Dok se grad Rijeka tek budi, u željezničkom kolodvoru već se prate vozni redovi, koordiniraju prometni procesi, stanje u prometu na riječkom području, razmjenjuju informacije s drugim kolodvorima i priprema se sve kako bi željeznički promet tekao sigurno i bez zastoja.

Do prije 15-ak godina kolodvor Rijeka bio je pretežito *rezerviran* za muške zaposlenike. Od tada se mijenja omjer muških i ženskih radnika. Prva prometnica vlakova u Rijeci bila je Marica Matovina, koja i danas tamo radi. Kolodvor Rijeka ima 66 zaposlenika: šeficu kolodvora, pomoćnika šefice kolodvora, školsku instruktoricu te 23 prometnika, odnosno 21 prometnika u službi. Više od polovine prometnika, njih 12, žene su. Kolodvor ima dva prometna telegrafista-teleprinterista te osam nadzornih skretničara i 30 skretničara. A i tu ima ženskih zaposlenika.
Glavna i odgovorna za funkcioniranje kolodvora jest Doris Mihelić, šefica koja svakodnevno usklađuje rad brojnih službi, zaposlenika i prometnih procesa.



Doris Mihelić

Doris, od kada ste na radnom mjestu šefice kolodvora Rijeka i kako izgleda radni dan u kolodvoru? Kako je započeo Vaš željeznički put?

_Na željeznici radim od 2008. Započela sam kao prometnica u kolodvoru Jurdani, a poslije sam radila u kolodvoru Opatija-Matulji. Imala sam tada izuzetno kvalitetnu mentoricu, prometnicu Borku Vukšić, a kolegijalnost je prerasla u pravo prijateljstvo. Godine 2020. imenovana sam šeficom kolodvora Šapjane. Na mjesto šefice kolodvora Rijeka raspoređena sam u ožujku 2022., uz zadržavanje postojećeg posla u Šapjanama. To su bila teška vremena, jer osim velike odgovornosti i opsega posla koji sam radila u kolodvoru Rijeka, kolega na čije sam mjesto tada raspoređena bio je ozbiljno bolestan. Nadodala bih da mi je svako radno mjesto i novo iskustvo, kao i drugim kolegama u prometu, donijelo bolje razumijevanje funkcioniranja željezničkoga sustava, što mi danas uvelike pomaže u vođenju kolodvora Rijeka.

Koji su kolodvori pod Vašom nadležnošću?

_Brinem se o organizaciji rada kolodvora Rijeka, Sušak-Pećine, Rijeka Brajdica i stajališta Krnjevo, što dodatno povećava opseg koordinacije i komunikacije s prometnicima, prijevoznicima, dispečerima i drugim službama te brigu o stanju u prometu. Od ovog ožujka kolodvori Šapjane, Jurdani i Opatija-Matulji imaju novu šeficu kolodvora, tako da stanje u prometu i



Kolodvor Rijeka

ostale potrebne zadatke koordiniram s njom. Kao i u svakom većem kolodvoru u Hrvatskoj, u svakome trenutku moramo biti spremni reagirati na izvanredne okolnosti i pronaći najbolje rješenje kako bi sigurnost prometa ostala na najvišoj razini. Uz redovite aktivnosti često održavamo sastanke, obilaske kolodvora i razgovore sa zaposlenicima. Velik dio posla zapravo se odnosi na donošenje odluka u realnom vremenu. Znate i sami da željeznički promet ne poznaje čekanje, pa se mnoge situacije moraju riješiti odmah.

Kolodvor Rijeka zaštićeno je kulturno dobro. Radovi na rekonstrukciji zgrade započeli su 2019., a zbog naknadnih zahtjeva konzervatora i konzervatorsko-restauratorskih istraživačkih radova bilo je potrebno dodatno projektiranje. Nastavak radova na rekonstrukciji unutarnjega dijela kolodvora ugovoren je, a njihov početak planira se u drugoj polovini kolovoza.

Rad kolodvora i povećani broj putnika u ljetnim mjesecima otežan je. S obzirom na radove u kolodvoru organizirali smo privremene čekaonice za putnike i blagajne. Riješili smo svojevremeno izazove s velikim brojem migranata u kolodvoru pa očekujem da ćemo svi zajedno, uz strpljivost i komunikaciju s putnicima, dočekati rekonstruiranu čekaonicu, vestibul i unutarnji dio kolodvora.

Iza kolodvora stoje željezničari, trud i ustroj cijeloga sustava.

Apsolutno. Prometnici vlakova predstavljaju *srce* svakoga kolodvora. Oni upravljaju prometom vlakova, vode računa o sigurnosti prometa, komuniciraju s okolnim kolodvorima i dispečerima te svakodnevno donose niz operativnih odluka. Njihov posao zahtijeva veliku koncentraciju, odgovornost i poznavanje propisa. Međutim, iza svakoga kolodvora stoje i brojne druge kolege i zanimanja, primjerice nadzornici skretničara i skretničarke koje također sudjeluju u realizaciji i sigurnom tijeku prometa te brojne druge kolege. Bez kvalitetnog tima ovakav posao nije moguće obavljati. Kod nas su za pomoćnika šefa kolodvora sistematizirana dva mjesta, ali jedini pomoćnik za sada je Gabrijel Knežević, koji je uključen u organizaciju rada, koordinaciju zaposlenika i rješavanje svakodnevnih operativnih izazova. Zajedno planiramo aktivnosti, pratimo promet, planiramo zamjene u vrijeme godišnjih odmora i nastojimo da sve funkcionira učinkovito. Kolodvor, naposljetku, radi 24 sata dnevno, sedam dana u tjednu.

Dio našega malog, ali uvijek složnog i kvalitetnog tima su i školska instruktorica Antonija Celin te glavni tehnolog Simo Vignjević, koji su uvijek tu za savjet i pomoć te rješavanje tekućih problema. Od voditelja Područne radne jedinice prometa Zapad Stipe Barišića uvijek dobivamo podršku te nam je, mogu tako reći, lako uz takav pristup i stručnost kolega obavljati svakodnevne zadatke.

Rijeka je važna međunarodna prometna točka. Koliko često dolaze izvanredni vlakovi iz inozemstva?

Osim redovitoga putničkog i teretnog prijevoza, tijekom ljeta imamo u prometnoj regulaciji dva agencijska putnička vlaka, iz Varšave i Budimpešte. Takvi agencijski turistički vlakovi dolaze i tijekom cijele godine. Dodatno su zanimljivi jer često dovode velik broj stranih gostiju koji upravo željeznicom dolaze upoznati Rijeku i Kvarner.

Prvi putnički vlak iz kolodvora polazi ujutro u 5.17 sati, posljednji u 22.19 sati, a autobusna linija iz Lupoglava dolazi u 22.22 sata. Međutim, zbog velikog opsega teretnog prijevoza noću kroz kolodvor nerijetko se upotrebljavaju za prolaz i putnički kolosijeci. Prema tome, možemo reći da je promet kroz kolodvor 24-satni. Uvode se nove tehnologije, digitalni sustavi i suvremeniji način upravljanja prometom. Sada je uz sâm kolodvor otvoren terminal Rijeka Gateway s kojega se prevoze kontejneri pa je promet u kolodvoru Rijeka uz dosadašnje teretne i putničke vlakove dobio još jednu bitnu ulogu u teretnom željezničkom prometu.

Kako provodite slobodno vrijeme?

Kad nisam na poslu, vrijeme volim provoditi s obitelji, u obiteljskoj kući u društvu svoje dvoje maloljetne djece, Dore i Doriana, uz svakodnevne obaveze. Kad ostane vremena, vikendom se najčešće družim s roditeljima, kumovima i prijateljima. Idemo u prirodu i duge šetnje sa svojim psima, a *uleti* i pokoji koncert.



Marieta Šajić i Nevena Trbović

ANTEBIOTIK ZA ŽELJEZNICU

PIŠE: Ivan Kartelo
FOTO: arhiva Ante Solde

Željeznica uistinu ima svoje posebnosti koje u našemu listu često nastojimo otkrivati. Te posebnosti vezane su uz sustav, pravilnike, funkcioniranje prometa, građevinu, ali ponajprije ljude, a kad se oni prikažu na pravi način, onda to ima i ljekovitu svrhu, poput antibiotika, a može i Antebiotika.

Umjetnički je to naziv vinkovačkog hiphopera Ante Solde, koji je sredinom kolovoza izbacio glazbeni uradak pod naslovom »Pružni radnik«, koji se u kratkome vremenu proširio, i to ne samo među željezničarima. Nismo glazbeni kritičari, no u te četiri minute spota, kao nikad dosad, prikazan je i opjevan željezničar pružni radnik, i to hiphoperski, bez uljepšavanja. U Dalmaciji taj pojam najbolje opisuje riječ *grez*. Ili poput neke ekipe iz vesterna s kojom nema šale, ali koja zna što radi. To je naš dojam, a kakav je tvorca toga hita, saznali smo od njega samog.
Do jučer zaposlen u Pružnim građevinama, a odnedavno u HŽ Infrastrukturi, tridesetogodišnji Soldo već se 13 godina bavi glazbom odnosno hip-hopom i iza sebe ima tri studijska albuma:

_Većinu svojega glazbenog stvaralaštva objavio sam do 2021., kada sam izdao dva albuma. Potom sam izbacio nekoliko singlova do ove godine u kojoj sam prije dva mjeseca izdao album »Treće poglavlje«. Najveći utjecaj na mene imali su velikani stare škole zagrebačkog Blackouta kao što su »Tram 11« i El Bahattee, a podjednako i vinkovačka hip-hop scena predvođena Shortyjem, Deyom, Brkom, Lil Bearom i drugima. Tada sam osjetio potrebu napraviti nešto svoje, biti jedan od onih koji će isto tako utjecati na druge, poslati neku dobru poruku i biti vjetar u leđa nekome.



Ante Soldo (prvi s lijeva) s kolegama iz Pružnih građevina



Ante Soldo (u sredini) s kolegama iz Pružnih građevina

I onda je u kolovozu uzdrmao željeznicu.

_Kolega Mišić, vozač iz Pružnih građevina, sugerirao mi je da napravim nešto za radnike i tako je krenulo. Sve sam odradio sam, cijelu produkciju, odnosno aranžirao sam glazbu. Vlasnik sam svih autorskih prava i moram priznati da sam dobio puno pozitivnih kritika. Napravio sam prvo glazbu, a onda i snimio spot, i to mobitelom. Snimao sam kadrove dva tjedna i stvarno je dobro ispalo. Sve je došlo kao ideja umjetničkog duha, bez ikakvog kompromisa. Tako funkcioniram i ispunjava me što su reakcije kolega pozitivne. – rekao je Soldo

Razlog je i Soldina obiteljska priča koja je, naravno, vezana uz željeznicu:

_Dijete sam željeznice. Cijela moja obitelj odrasla je u zgradi preko puta kolodvora. To su najstarije zgrade u gradu. I djed, i otac i stričevi bili su željezničari. Od malena gajim ljubav prema željeznici. Nakon odlazaka u Irsku i povrataka odlučio sam se vratiti i upisati školu za prometnika i tu u Hrvatskoj graditi svoj put. Zaposlio sam se u Pružnim građevinama početkom siječnja ove godine kao pružni radnik.

Početak je, kaže, bio izazovan, jer su radili i na -8 °C:

_Počeli smo raditi na demontaži kolosijeka u Josipovcu i potom je počelo rešetanje tucanika od Bizovca prema Josipovcu. Mijenjali smo i ručno pragove u Slavonskom Brodu i okolici i dobro mi je došlo to iskustvo. U Požegi smo odradili i jedan most pa sam završio u Varaždinu i na kra-



Sa snimanja spota



Sa snimanja spota

ju smo se vratili u Bizovac, gdje smo počeli raditi na strojnoj izmjeni betonskih pragova i tračnica prema Josipovcu te sam po završetku te izmjene prešao u HŽ Infrastrukturu. Ipak, upisao sam školovanje za prometnika jer mi se time otvara više mogućnosti za obavljanje poslova na željeznici.

Inače, Ante je rođeni Vinkovčanin i dosta svojeg stvaralaštva vezao je uz grad Vinkovce i nogometni klub Cibaliju:

_To je prva, zadnja i jedina ljubav. Kultni je to klub s dugom tradicijom i navijačima za koji je posebna draž navijati. Nadam se da će doći bolja vremena za Cibaliju jer ona to i zaslužuje. Pokojni otac bio je veliki Dinamovac, ali sam od 2004., kada je Cibalia ispala od Međimurja u drugu ligu, navijač Cibalije i mislim da je dobro razvijati taj lokalpatriotizam, jer najlakše je navijati za Dinamo ili Hajduk. Dakle, u Vinkulji – samo Cibalia!

Na kraju je taj osebujni umjetnik opisao kako je napokon pronašao sebe:



Antun (Tunja) Matić i Ante Soldo

_Trebao sam se ranije vratiti iz Irske, ali tako je, kako je. Sad je napokon sve sjelo na mjesto i počinjem graditi život u Hrvatskoj, na željeznici, a to isto preporučujem i mladima koji se traže, jer kod kuće je najljepše.

SIGURAN PUT DO ŠKOLE: PET KORAKA KOJE BI SVAKO DIJETE TREBALO ZNATI

PIŠE: Ivana Živković
FOTO: arhiva HŽI-a
ILUSTRACIJE: Matilda Müller, Lucija Majić

Postoje trenuci u odrastanju koji odraslima izgledaju sasvim obično. Dijete prvi put samo ode do trgovine, pričeka autobus, sjedne na bicikl i ode do prijatelja. Ili jednog jutra jednostavno iziđe iz kuće i krene prema školi bez pratnje. Za dijete je to velik korak.



Rujan donosi puno takvih koraka. Nakon ljetnih praznika ponovno se uspostavljaju svakodnevne rute, ali za dio djece one će ove jeseni izgledati drugačije. Deseci tisuća *prvašića* prvi će put redovito sudjelovati u prometu na putu do škole i natrag, dok stariji učenici ponovno kreću u školi, na treninge, k prijateljima i na druge obveze. S više samostalnosti dolazi i više malih odluka: gdje prijeći cestu, kada stati, što pogledati i kada pričekati. Upravo se na temelju takvih odluka grade navike koje ostaju i onda kada roditelj više nije uz dijete te zato ove jeseni vrijedi usvojiti pet jednostavnih koraka za sigurniji put do škole.

Prvi korak prema samostalnosti

Prvi samostalni odlazak djeteta na put do škole roditeljima je istodobno znak odrastanja i mali test povjerenja. Dijete tada počinje samo procjenjivati situacije, donositi odluke i preuzimati odgovornost za svoje postupke. U prometu se ta samostalnost vidi u vrlo konkretnim trenucima, naprimjer, kada dijete dođe do željezničko-cestovnog prijelaza. Tada nekoliko sekundi može biti važnije od svega što se događalo na prethodnih nekoliko stotina metara. Potrebno je usporiti, provjeriti prometne znakove, polubranike i željezničku signalizaciju, pogledati ulijevo i udesno te poslušati približava li se vlak. Ako je polubranik spušten, čeka se. Ako na prijelazu nema polubranika, nego se nalaze znakovi Stop i Andrijin križ, također treba stati i dobro provjeriti situaciju prije prelaska.

Pet je obaveznih koraka za sigurnost: stani, pogledaj, poslušaj, pričekaj i prijeđi tek kada je to sigurno. HŽ Infrastruktura uoči početka školske godine podsjeća upravo na važnost takvog ponašanja jer sigurnost na prijelazu počinje prije prvoga koraka preko pruge.

Poznata ruta nije uvijek ista

Put do škole brzo postane poznat. Kada se ista ruta prijeđe stotinu puta, lako je pomisliti da će i stotinu i prvi put biti isti, no promet ne funkcionira tako.

Jednog jutra dijete razgovara s prijateljem, drugog možda kasni, trećeg mu je pak mobitel u ruci. Slušalice su u ušima, pogled usmjeren na ekran, a pažnja usmjerena na nešto sasvim drugo. U takvome trenutku lako promakne ono najvažnije: signalizacija, zvučni signal ili vlak koji se približava, a vlak je uvijek brži. Njegov zaustavni put može biti i do 1500 metara, pa nakon što strojovođa uoči osobu ili vozilo na pruzi, često više nema dovoljno prostora za zaustavljanje. Nikad se ne isplati riskirati zbog nekoliko minuta čekanja.

Samostalnost znači znati gdje stati

Željeznička pruga nije mjesto za igru, druženje ili prečac. Pruga se prelazi isključivo na označenim i dopuštenim mjestima. Kretanje po pruzi i stazama uz prugu, zadržavanje uz kolosijeke, bacanje predmeta na vlakove ili prugu te diranje signalnih uređaja strogo su zabranjeni.

Posebno je opasno penjati se na vagone i stupove kontaktne mreže. Osim mogućnosti pada, postoji ozbiljan rizik od strujnog







udara. Za strujni udar nije neophodno dodirnuti žicu; opasno je i približiti se dijelovima kontaktne mreže. Na sve te opasnosti dijete treba povremeno podsjećati, a te radnje preuzimaju roditelji, učitelji, starija braća i sestre koji su i sami prolazili iste procese učenja.

Jako je važno i podsjetiti na to da siguran put nije uvijek onaj najkraći. Ponekad zahtijeva nekoliko minuta više, čekanje dulje nego što bismo željeli ili odabir prijelaza koji je malo udaljeniji. Upravo takve odluke pokazuju da samostalnost znači znati kada stati.

Da bi takvo ponašanje djeci postalo prirodan dio svakodnevice, HŽ Infrastruktura već 26 godina provodi edukativno-preventivnu akciju »Vlak je uvijek brži«. Na radionicama u osnovnim školama, vrtićima i lokalnim zajednicama djeca i mladi uče o sigurnome ponašanju na željeznici i o opasnostima koje prijete zbog nepažnje.

Tijekom prošle godine akcija je provedena u 23 škole, a edukacijama je bilo obuhvaćeno ukupno 2975 djece i mladih.

Navike koje ostaju i nakon rujna

Prvih nekoliko tjedana škole brzo će proći. Nova će ruta uskoro postati poznata, a ono što je u rujnu zahtijevalo dodatnu pažnju uskoro će se početi ponavljati gotovo automatski. Jednog će jutra roditelj ostati kod kuće, a dijete će samo krenuti u školu, s ruksakom na leđima i poznatim putem pred sobom. Na prijelazu će trebati zastati, pogledati, poslušati i donijeti odluku koja može biti važnija od nekoliko minuta uštede. U jedan rujan stane mnogo odluka. Neke su za školu, a neke za cijeli život.





HOLIVUDSKE SCENE U ZAGREB GLAVNOM KOLODVORU

PIŠE: Ivan Zadro
FOTO: Ivan Zadro

U subotu 15. kolovoza u zagrebačkome Glavnom kolodvoru teško je bilo ne primijetiti da se događa nešto neobično. Iako su subota i blagdan nešto mirniji, uobičajenu kolodvorsku vrevu zamijenila je filmska atmosfera. Kolodvorski peroni nakratko su postali filmski set za holivudski triler *Snake Island*, redatelja Douga Limana, u kojemu glavne uloge imaju oskarovci Sean Penn i Adrien Brody.

Iako poznati glumci tu subotu nisu bili na setu, prizori koji su se snimali bili su daleko od svakodnevice Glavnoga kolodvora. Peroni su postali kulisom ratnih zbivanja u kojima vojnici ulaze u vlak i izlaze iz njega. Među putnicima pojavljivali su se ranjenici i unesrećeni, a dodatnu napetost stvarala su vozila hitne pomoći, leševi i brojni statisti u vojnim odorama. Kolodvor je za potrebe filma ukrajinskim zastavama preobražen u ratni Kijev.

Iako su scene snimane na dijelu prvog i petog perona, filmski se set protezao gotovo oko cijeloga kolodvora, pa se prolaznicima i putnicima nije bilo lako približiti mjestu snimanja. Ipak, nije nedostajalo znatiželjnih pogleda. Putnici su zastajali, promatrali filmsku ekipu, slikali mobitelima te se raspitivali o tome što se snima. Prizori vojnika, naoružanja, ranjenika i hitne pomoći koji bi u stvarnome životu izazvali zabrinutost taj su put bili samo dio scenografije.

Unatoč velikoj produkciji i brojnim statistima, kolodvor je funkcionirao neometano, a sve je bilo pod budnim okom pomoćnika šefa kolodvora Stipe Ćorluke, koji je koordinirao organizaciju vlakova potrebnih za snimanje i redoviti željeznički promet. Vlakovi su normalno stizali i odlazili, putnici prolazili, a Glavni kolodvor nastavio je obavljati svoju uobičajenu funkciju. Samo nekoliko metara dalje Hollywood je stvarao svoju filmsku stvarnost.



Filmski set za holivudski triler *Snake Island*







NOVI INFOPULT U ZAGREB GLAVNOM KOLODVORU

PIŠE: Ivana Živković
FOTO: Ivan Zadro

Zagreb Glavni kolodvor dobio je novi infopult namijenjen osobama s invaliditetom i osobama smanjene pokretljivosti koji omogućuje izravnu audio i videokomunikaciju s unutarnjim prometnikom. Novi sustav korisnicima olakšava pristup informacijama i pružanje pomoći tijekom putovanja te omogućuje jednostavniju komunikaciju s kolodvorskim osobljem.

Infopult opremljen je videotelefonom koji radi putem SIP komunikacijskog sustava te omogućuje kvalitetan prijenos zvuka i slike u stvarnome vremenu. Takav način komunikacije posebno je koristan osobama s oštećenjem sluha jer omogućuje vizualni kontakt tijekom razgovora, a prema potrebi i lakšu komunikaciju upotrebom znakovnog jezika ili čitanjem s usana.

Prilikom odabira uređaja posebna je pozornost posvećena pristupačnosti. Infopult ima dvije tipke postavljene na različitim visinama kako bi bio jednostavan za korištenje svim korisnicima, uključujući osobe koje se kreću uz pomoć invalidskih kolica. Ugrađena indukcijska petlja poboljšava kvalitetu komunikacije za osobe koje koriste slušna pomagala, dok *hands-free* način rada omogućuje razgovor bez korištenja slušalice.

Uređaj je izrađen od nehrđajućeg čelika otpornog na vandalizam i vremenske uvjete (IP65), što ga čini prikladnim za upotrebu u prostoru željezničkoga kolodvora. Ugrađena kamera, zvučnik i sustav za smanjenje buke omogućuju jasnu i pouzdanu komunikaciju i u uvjetima pojačane buke, kakva je uobičajena u kolodvorima.





Novi infopult namijenjen osobama s invaliditetom i osobama smanjene pokretljivosti

Putnik kojemu je potrebna pomoć ili informacija dolazi do infopulta, uspostavlja videovezu s unutarnjim prometnikom te dobiva potrebne informacije i podršku za nastavak putovanja, uključujući pomoć pri pronalasku vlaka i snalaženju u prostoru kolodvora. Za razliku od dosadašnjeg načina komunikacije na blagajni, novi sustav omogućuje brži i jednostavniji kontakt na mjestu posebno prilagođenome toj namjeni.

Postavljanje infopulta nastavak je aktivnosti kojima HŽ Infrastruktura unapređuje pristupačnost svojih kolodvora. Nakon postavljanja komunikacijskih ploča u željezničkim kolodvorima diljem Hrvatske, namijenjenih osobama s komunikacijskim poteškoćama, uvedeno je i novo rješenje koje olakšava komunikaciju putnika s prometnim osobljem.

U budućnosti planirano je postavljanje takvih infopultova i u drugim odabranim željezničkim kolodvorima, čime će se putnicima kojima je potreban prilagođen način komunikacije omogućiti jednostavniji pristup informacijama i pomoć tijekom putovanja.

MLADIĆ KOJI JE ŽELIO PLESATI VALCER

PIŠE: Željka Mirčić
FOTO: Sanjin Debeljuh



Turističko-povijesna *storytelling*-tura pod nazivom »Mladić koji je želio plesati valcer«

Turističko-povijesnu *storytelling*-turu pod nazivom »Mladić koji je želio plesati valcer« Turistička zajednica Grada Pule organizirala je šest puta od travnja do kraja kolovoza. Tura započinje u željezničkome kolodvoru Pula, traje tri dana i obuhvaća povijesno-kulturne lokalitete grada Pule. Svojim konceptom oživljava likove i prostor Pule u razdoblju Austro-Ugarske od 1856. do 1914. Namjera organizatora je da uz glazbene i plesne izvedbe te scenske glumačke prikaze interaktivno poveže današnju publiku s lokalitetima ondašnjeg vremena, uz neizbježno stvaranje novih doživljaja. Manifestacija je namijenjena stanovnicima svih uzrasta te mnogobrojnim turistima na pulskome području, a cilj je pokazati bogatu kulturnu baštinu Pule te važnost njezina očuvanja.

Na svečanome otvorenju *storytelling*-ture u željezničkome kolodvoru, popraćenome dobrodošlicom organizatora na svim jezicima Austro-Ugarske Monarhije, pozdravnim govorima visokih gradskih i županijskih uzvanika, dolaskom gostiju iz Slovenije, vlasnika luksuznog vlaka iz Italije te posebnoga gosta, potomka obitelji Habsburg, brojni glazbeni i scenski izvođači održali su za publiku interpretacijski program pod nazivom »Mladić koji je želio plesati valcer«. Uz plesni i scenski prikaz »U susret ritmu vlaka«, scenski prikaz dolaska vlaka i povijesnih ličnosti Austro-Ugarske Monarhije nastupili su Zbor i Puhački orkestar Grada Pule. Na peronskoj sceni željezničkoga kolodvora uprizoren je »Razgovor Jurine i Franine«, a potom su održani predavanje pod nazivom »Priče istarskih tračnica – jučer, danas, sutra« te zajednički ples publike i sudionika.

Manifestacija svojim konceptom interpretacijske povijesne ture čuva kulturnu baštinu te obogaćuje turističku i kulturnu ponudu Pule. Za nas u HŽ Infrastrukturi izuzetna važnost te kulturno-povijesne turističke manifestacije je u tome što korespondira sa skorim svečanim obilježavanjem 150. obljetnice istarskih pruga i dolaska željeznice u Pulu. Tada je željeznica povezala Pulu s Trstom, Bečom i cijelom Austro-Ugarskom Monarhijom te doprinijela njezinu gospodarskome, urbanističkome i demografskome razvoju.

Zadnja *storytelling*-tura Turističke zajednice Grada Pule održat će se 27. rujna i u njoj će željeznički kolodvor također biti početna točka. Tura će nastaviti do Arsenala, Mornaričkog kasina, a završiti na gradskoj tržnici.

Pretpostavka je da će se suradnja s Turističkom zajednicom Grada Pule nastaviti i prigodom sličnih kulturno-povijesnih manifestacija. Kolodvor Pula i drugi istarski željeznički kolodvori zasigurno imaju velik povijesni i urbanistički potencijal za suradnju svih nositelja turističke ponude u Istri sa željeznicom.



Puhački orkestar Grada Pule



Prikaz povijesnih ličnosti Austro-Ugarske Monarhije



Čekaonica u kolodvoru Pula

SVAKI ĆE PUTNIK IMATI VLASTITU SOBU U NOĆNOME VLAKU

PIŠE: Željka Mirčić
FOTO: arhiva Nox Mobilityja



Single Loft za jednu osobu, sa širokim krevetom na gornjoj razini, velikim sjedalom i stolom te pogledom s galerije na sobu

Berlinski agencijski *startup* Nox Mobility od sljedeće godine razvija veliku europsku mrežu diljem Europe i uvođenje novih noćnih vlakova koji će biti alternativa kratkim avionskim putovanjima između europskih gradova. Noćni vlakovi Nox cijenom će biti konkurentni niskotarifnim zrakoplovnim prijevoznicima, a najveća razlika u odnosu na klasične europske noćne vlakove privatnost je putovanja, jer putnik u kupeu, čija je unutrašnjost dizajnirana u obliku sobe, putuje sam ili s obitelji.

Putovanje vlakom posljednjih se desetak godina vraća u modu, a posebno su popularne noćne linije. Njihova je najveća prednost jednostavnost putovanja i upravo na toj ideji razvijen je berlinski *startup*. Putnik navečer krene vlakom iz centra jednog od europskih gradova, prespava vožnju i ujutro je u centru drugoga europskoga grada. Takvim bi se načinom putovanja izbjeglo putovanja do aerodroma, aerodromske kontrole te dodatne troškove noćenja po hotelima. U ponudi će biti smještaj triju kategorija: *Single Loft* za jednu osobu, sa širokim krevetom na gornjoj razini, velikim sjedalom i stolom te pogledom s galerije na sobu i krajolik kroz koji vlak prolazi, *Double Loft* s dvostrukim krevetom namijenjen dvjema osobama ili obitelji s malom djecom te *Double Vista* koji će se moći transformirati i u prostor za sjedenje. Kreveti će biti dugi dva metra,



Single Loft



Double Loft

a sobe će imati dovoljno prostora za sjedenje te za stol za prijenosno računalo i objedovanje. Nox Mobility planira nuditi i poslovna putovanja, za pojedince ili tvrtke.

Fokus *startupa* je na privatnosti, na dobrome snu i na pristupačnim cijenama. Cijene će biti konkurentne jeftinim zrakoplovnim letovima i trebale bi biti dostupne za prosječan europski standard. Zato agencija Nox Mobility svoju ponudu opisuje kao spoj putovanja vlakom i iskustva *boutique* hotela s potpuno privatnim kabinama/sobama.
Desetljećima je na europskoj željezničkoj mreži kao praktičan način putovanja vlakom po europskim gradovima poznat upravo onaj noćnim vlakovima. Takav način putovanja bio je popularan s kartom Interrail namijenjenom mlađim putnicima, a i mi željezničari smo na taj način znali putovati jednom na godinu s besplatnom kartom FIP. Agencijskim vlakovima Nox putnik će moći putovati sam, u udobnosti privatne hotelske sobe na kotačima, u kupeima modernog i ugodnog interijera po cijeni povoljnijega hotelskog smještaja u nekome od europskih hotela. Prostrani dizajn omogućuje putniku da ponese svu svoju prtljagu i osobne stvari jer će sobu moći zaključati i iznutra i izvana.
Bonus je fleksibilnost cijene karte, koja će ovisiti o potražnji i dužini trase putovanja. Agencija je najavila cijenu za jednokrevetne sobe/kabine od 79 eura te za dvokrevetne od 149 eura.
Kako bi ideja zaživjela, privatni investitori i poslovni anđeli uložili su oko dva milijuna eura.

Prve linije tih vlakova najavljene su za 2027., a plan je do 2035. razviti mrežu noćnih vlakova Nox koja će obuhvatiti više od stotinu europskih gradova.



Double Loft s dvostrukim krevetom namijenjen dvjema osobama ili obitelji s malom djecom



Double Vista



Double Vista koji će se moći transformirati i u prostor za sjedenje

VATRENI, NAVIJAČI, ZAJEDNIŠTVO I ŽELJEZNICA U SJEVERNOJ AMERICI

PIŠE: D. O.
FOTO: D. O.

Naše putovanje na Svjetsko nogometno prvenstvo u Kanadi i SAD-u započelo je u Zagrebu, odakle smo izravnim letom kompanije Air Transat krenuli prema Torontu. Let preko Atlantika trajao je oko devet i pol sati. Iako je put bio dug, uzbuđenje zbog dolaska u Kanadu i utakmice Hrvatske pomoglo nam je da vrijeme brže prođe. Izravna linija Zagreb – Toronto prometuje sezonski, a tijekom glavnog dijela ljeta letovi su organizirani uglavnom tri puta na tjedan. Za nas je slijetanje u Toronto označilo početak velike nogometne pustolovine. Utakmica Hrvatske i Paname na Svjetskome prvenstvu u Torontu, nakon poraza od Engleske u prvome susretu, za nas nije bila samo nogometna utakmica, nego poseban događaj koji ćemo dugo pamtiti.



Hrvatski navijači u Torontu



Na stadionu u Torontu

U hotelu u kojemu smo bili smješteni osjećala se posebna atmosfera jer smo svakodnevno susretali navijače iz različitih krajeva svijeta. Družili smo se s navijačima Paname i Njemačke, ali i susretali navijače ostalih reprezentacija koje su igrale u Torontu: Gane, Obale Bjelokosti, Senegala, Portugala i, naravno, Hrvatske. U predvorju hotela zajednički smo gledali i razgovarali o utakmicama, fotografirali se, razmjenjivali navijačka iskustva i prijateljski nagađali rezultate. Iako smo nosili različite dresove i navijali za suparničke reprezentacije, među svima vladala je iznimno prijateljska i vesela atmosfera. Upravo su ti spontani susreti u hotelu i na ulici dodatno uljepšavali naš boravak u Torontu i pokazali nam kako nogomet može povezivati ljude različitih jezika i kultura. Već na putu prema stadionu osjećalo se veliko uzbuđenje. Dok smo šetali ulicama Toronta u hrvatskim dresovima, ljudi su nas često zaustavljali, pozdravljali i pitali iz koje zemlje dolazimo. Mnogi su dobro poznavali Hrvatsku, a neki su nam s ponosom govorili da ondje imaju rodbinu, prijatelje ili obiteljske korijene. Posebno nas je razveselila podrška ljudi iz drugih zemalja s naših prostora, koji su nam prilazili, razgovarali s nama i iskreno navijali za Hrvatsku. Ti spontani susreti, srdačnost i osjećaj povezanosti daleko od domovine učinili su cijelo iskustvo još ljepšim i nezaboravnijim. Tisuće hrvatskih navijača u crveno-bijelim kockicama preplavile su ulice Toronta. Posvuda su se vijorile hrvatske zastave, pjevale navijačke pjesme i skandiralo: »Hrvatska! Hrvatska!« Na trenutke se činilo kao da nismo u Kanadi, nego u Hrvatskoj.

Uoči utakmice hrvatski navijači okupili su se u Hrvatskoj kući u Torontu, koja je toga dana postala središte zajedništva i navijačke euforije. Među nama bili su Hrvati pristigli iz različitih dijelova svijeta: Hrvatske, Kanade, Sjedinjenih Američkih Država i drugih zemalja. Iako se većina nas prije toga nikada nije susrela, toga dana svi smo bili povezani istim bojama, istim pjesmama i jednakom ljubavlju prema hrvatskoj reprezentaciji. Osjećali smo se kao da smo nakratko prenijeli dio Hrvatske u samo srce Toronta. Zajedno s rijekom navijača polako smo se približavali stadionu.

Posebno snažan trenutak doživjeli smo neposredno prije početka utakmice. Na terenu bila je raširena golema hrvatska zastava, a tribine ispunjene navijačima u kockicama. Dok je stadionom odjekivala hrvatska himna, osjećali smo ponos, uzbuđenje i zahvalnost što možemo biti dio tako velikoga sportskog događaja. Tijekom utakmice navijalo se iz sveg glasa. Svaki hrvatski napad pratili su pljesak i pjesma, a svaki opasan trenutak donosio je novu napetost. Bilo je teško ostati miran; živjeli smo sa svakim dodavanjem, udarcem i prilikom naših igrača. Pogled na gotovo cijeli stadion obojen u crveno-bijelo bio je veličanstven.

Ipak, najljepši dio tog iskustva nije bio samo ono što se događalo na terenu. Poseban je bio osjećaj zajedništva među hrvatskim navijačima, toliko daleko od domovine. Na nekoliko sati Toronto je postao mali hrvatski grad, ispunjen pjesmom, zastavama i ponosom. Kada smo nakon utakmice napuštali stadion, još uvi-

jek okruženi mnoštvom hrvatskih dresova i zastava, znali smo da ćemo taj dan pamtiti cijelog života. Rezultat utakmice ostat će zapisan u nogometnoj statistici, ali osjećaj koji smo doživjeli – ponos, zajedništvo i sreću što smo bodrili Hrvatsku na Svjetskome prvenstvu – ostat će zauvijek u našim obiteljskim uspomenama koje su se množile i u nastavku naše američke avanture koju smo prošli vlakom.

Putovanje je počelo u impresivnome Toronto Union Stationu, najvećemu i najvažnijemu željezničkom kolodvoru u Kanadi. Monumentalni kolodvor otvoren je 1927. i svojim mramornim podovima, visokim svodovima i klasičnom arhitekturom podsjeća na vrijeme kada je željeznica bila glavni način putovanja kontinentom.

Napuštajući Toronto, vlak prolazi kroz predgrađa južnog Ontarija prema Niagari. Krajolik se postupno pretvara u mozaik vinograda, poljoprivrednih površina i manjih gradova, dok se u daljini naslućuje područje jednog od najvećih prirodnih čuda Sjeverne Amerike. Maksimalne brzine na toj dionici uglavnom su između 80 i 150 km/h, ovisno o prometu i stanju infrastrukture.



Kolodvor u Torontu


Kontrola u vlaku


Unutrašnjost vlaka

Niagara Falls: susret sa snagom prirode

Malo je mjesta koja mogu konkurirati prizoru Niagarinih slapova. Prije nego ih ugledate, čut ćete njihov duboki huk i primijetiti oblak vodene magle koji se uzdiže iznad rijeke. Tek tada pred vama se otvara veličanstveni Horseshoe Falls, najveći i najpoznatiji od triju slapova koji čine Niagaru. Što se više približavate, buka postaje snažnija, kapljice vode pretvaraju se u pravu kišu. Upravo taj trenutak mnogi smatraju vrhuncem posjeta.


Slapovi Niagare

Najdojmljiviji način upoznavanja slapova svakako je vožnja brodom *Maid of the Mist*. Kako se brod približava podnožju slapova, tako se sitne kapljice pretvaraju u pravu kišu, iznad vodene zavjese gotovo uvijek se pojavljuje duga, a buka vode postaje gotovo zaglušujuća. U tim trenucima lako je shvatiti zašto milijuni ljudi svake godine dolaze upravo ondje. Međutim, Niagara nije samo spektakl vode. Uređene šetnice, brojni parkovi i vidikovci omogućuju da se priroda doživi iz različitih perspektiva. Grad Niagara Falls sa svoje kanadske strane odiše živahnom atmosferom. Svjetleće reklame, hoteli i kasina mnoge podsjećaju na Las Vegas, dok samo nekoliko minuta šetnje od glavnih atrakcija stoji spomenik Nikoli Tesli, čovjeku čiji su izumi omogućili razvoj hidroelektrana na Niagari. Navečer slapovi dobivaju sasvim novo lice kada ih reflektori obasjaju raznim bojama, stvarajući jedinstvenu svjetlosnu predstavu. Bez obzira na to promatrate li ih s američke ili kanadske strane, Niagara ostavlja snažan dojam, no pogled s kanadske obale smatra se najatraktivnijim. Snaga vode, ljepota krajolika i osjećaj veličine prirode čine taj izlet jednim od najnezaboravnijih doživljaja u Kanadi.

Nakon što prijeđe granicu, vlak nastavlja putovanje prema istoku kroz saveznu državu New York, no o tome u idućim brojevima »Željezničara«.

INTERRAIL/EUROTRIP NA TRAČNICAMA

PIŠE: Korina Hrabrić
FOTO: arhiva Korine Hrabrić

Da mi je jednom netko rekao da ću s 19 godina samostalno proputovati cijelu Europu, i to potpuno besplatno, ne bih mu vjerovala.

Na ljeto 2018., usred stresa koje nosi pisanje mature, moja prijateljica Ljubica i ja saznale smo za projekt *Discover Europe*, inicijativu u sklopu programa Erasmus+ putem koje osamnaestogodišnjaci mogu osvojiti Interrail kartu za besplatno putovanje vlakovima po Europi. Cilj tog projekta, koji je i dalje aktivan, jest da mladi otkriju raznolikosti i kulturnu baštinu Europe, nauče ponešto o njezinoj povijesti te upoznaju različite ljude iz cijele Europe. Prijave su za natjecatelje aktivne dvaput godišnje, a prijavitelji moraju imati barem 18 godina na prvi dan putovanja te mogu putovati samostalno ili u grupi do četvero ljudi. Prijavile smo se bez prevelikih očekivanja te, iako u prvoj prijavi nismo imale sreće, to nas nije obeshrabrilo da se opet prijavimo. I zaista, upornost se isplatila jer smo upravo nas dvije tada osvojile karte!

Slijedilo je planiranje puta, u čemu nam je mnogo pomogla i aplikacija *Eurail/Interrail Rail Planner*. Iako je prijevoz bio besplatan, trošak smještaja snosile smo same. Zato



Ručak u vagonskom restoranu



Budimpešta

smo se javile našim prijateljima diljem Europe koje smo upoznale kroz udrugu Europski parlament mladih i spavale na njihovim kaučima kada god smo mogle. U ostalim smo slučajevima spavale u hostelima, koji su, osim jedine opcije koju si mlade studentice mogu priuštiti kada putuju tri tjedna cijelom Europom, odlično mjesto za upoznavanje drugih mladih ljudi iz raznih dijelova svijeta.

Interrail karta uključuje sedam putovanja vlakom, a mi smo se odlučile putovati u rujnu 2019. na ruti Zagreb – Budimpešta – Beč – Prag – Berlin – Amsterdam – Pariz. Nagledale smo se crkvi, dvoraca i starih gradskih jezgri kao nikad u životu, a svakoga smo dana već do podneva premašile 10 000 prijeđenih koraka. Bol u nogama i kronična neispavanost apsolutno su se isplatili jer su europski gradovi previše bogati kulturom i znamenitostima da ne bismo iskoristile svaku sekundu za uživanje u njihovoj ljepoti.
Sama putovanja vlakom prošla su bezbolno, a najveći problem bio nam je slučajno ne sjesti u prvi razred. Na putu nas je osobito impresionirao kolodvor u Pragu s prekrasnom arhitekturom i oslikanim stropom. Odlučne da svoju besplatnu vožnju vlakom pretvorimo u luksuz, na relaciji Prag – Berlin prvi smo put ručale u vagon-



Pariz



Pariz



Prag

skom restoranu. Premda smo jele najobičniji burger i bečki odrezak, za nas je to bilo gastronomsko iskustvo dostojno Orient Expressa.

Kod putovanja željeznicom najviše nam se svidjela činjenica da vlak, za razliku od aviona, nema ograničenje kilaže, pa smo bezbrižno punile svoje kovčege na svakoj destinaciji. Doduše, stalno smo zaboravljale da mnogi kolodvori nemaju dizala. Tako smo se uvijek užasavale stuba u kolodvorima jer bi nam noge neminovno završile u modricama od udaraca naših prepunih kovčega. Ipak, modrice su se isplatile jer smo se kući vratile s bezbroj suvenira za naše voljene.

I dalje se sjećam kako je moja majka cijeloga putovanja u strahu iščekivala moj panični poziv u kojemu joj govorim kako smo se našle u nekom nerješivom problemu, ali naša besprijekorna organizacija nije ostavljala mjesta za to. Sve do Pariza. Tada je uslijedio poziv majci:

_Dobre vijesti: žive smo i stigle smo u Pariz. Loše vijesti: nemamo se kako vratiti.

Naime, za svaku rutu puta morale smo same kupiti rezervacije, koje smo obično unaprijed kupovale online. Za zadnju rutu to smo mogle napraviti isključivo uživo pa smo to odlučile učiniti odmah po dolasku. Međutim, u pravom francuskom stilu, kolodvorski radnici štrajkali su, a kartomat nam je javljao da u željenom vlaku više nema mjesta. Umjesto da platimo 75 eura za rezervaciju skupljega vlaka, riskirale smo da se i on popuni i vratile se sljedećega jutra, kada je štrajk završio. Karata je ipak bilo, a mi smo sretno napustile Pariz.



Berlin

Relacija Pariz – Hrvatska podrazumijevala je presjedanje u Münchenu. U našem kupeu našao se jedan simpatičan Nijemac, koji je putovao u München u posjet svojoj djevojci. Rekao nam je da je Oktoberfest samo jednu stanicu udaljen od glavnoga kolodvora i kako bismo pauzu za presjedanje obavezno trebale provesti tamo. Tako smo nas dvije, potpuno neočekivano, u putnim trenirkama, završile na zabavi okružene predivnim djevojkama u *dirndlicama* i veselim Nijemcima u *Lederhosen* hlačama.

Pune doživljaja zaputile smo se na noćni vlak do Hrvatske, ja do Rijeke, a prijateljica do Zagreba. Igrom slučaja svaka je imala cijeli kupe za sebe, a na ležajevima nas je dočekala i čista posteljina. Izvrsno smo se naspavale i sigurno stigle kući. Do danas mi je to jedno od najdražih iskustava koje sam ikad imala i svakomu bih preporučila da jednom u životu vlakom proputuje Europu.

ČETIRI EUROPSKE ZEMLJE BIT ĆE POVEZANE NOVIM NOĆNIM VLAKOM

PIŠU: tragento.com, Ivan Kartelo
FOTO: Ante Klečina



Željeznički kolodvor Bruxelles-Central

European Sleeper širi mrežu prema sjeveru Europe. Belgijsko-nizozemski prijevoznik priprema izravni noćni vlak između Bruxellesa i Malmöa, preko Amsterdama i Kopenhagena, koji bi trebao početi voziti u travnju 2028.

Na ruti su zasad predviđena zaustavljanja u Bruxellesu, Antwerpenu, Rotterdamu, Den Haagu, Amsterdamu i Kopenhagenu. Vlakovi bi iz Bruxellesa i Malmöa polazili tri puta na tjedan oko 19 sati, dok je dolazak na krajnje odredište planiran oko 10 sati sljedećeg jutra.

Projekt se razvija u suradnji s njemačkim željezničkim prijevoznikom RDC-om. Partneri trenutačno rade s upraviteljima infrastrukture na voznome redu, a formalni zahtjev za dodjelu kapaciteta planiran je za travanj 2027. To znači da najavljeni datum pokretanja ovisi o dostupnosti trase i završetku regulatornog procesa.

Nova veza nadovezat će se na postojeću mrežu European Sleepera, koji trenutačno povezuje Pariz i Berlin, Bruxelles i Prag te Bruxelles i Milano. Skandinavija je tako sljedeći korak u širenju prijevoznika, a Kopenhagen i Malmö dobivaju izravnu noćnu vezu s nekima od najvećih poslovnih i turističkih tržišta Beneluxa.

Independet piše da će nova noćna linija prolaziti kroz neke od najpopularnijih europskih gradova, uključujući Bruxelles, Amsterdam i Kopenhagen, a završna stanica bit će Malmö na jugu Švedske. Za putnike koji žele istraživati sjever Europe to znači novu mogućnost da navečer uđu u vlak u jednoj državi, prespavaju tijekom putovanja i sljedećeg se jutra probude stotinama kilometara dalje.
Osim gradova koji će biti izravno povezani novom linijom, ona bi trebala olakšati putovanja prema drugim velikim europskim destinacijama. London, Pariz, Stockholm i Oslo, naprimjer, moglo bi se dosegnuti uz samo jedno presjedanje.



Željeznički kolodvor Amsterdam Centraal

Putnici mogu očekivati koncept sličan onome koji European Sleeper već nudi na svojim postojećim noćnim vlakovima. U kompozicijama bi trebala biti dostupna obična sjedala, kušet-odjeljci s ležajevima te klasične kabine za spavanje. Tvrtka razmatra i luksuzniju varijantu putovanja. Na novoj skandinavskoj liniji mogle bi se pojaviti kabine *deluxe* s bračnim krevetima i privatnim kupaonicama, što bi noćni vlak približilo iskustvu hotelskog smještaja na tračnicama.

Cijene karata za novu liniju još nisu objavljene. Za primjer, cijene jednosmjernih karata na European Sleeperovoj noćnoj liniji između Pariza i Berlina trenutačno se kreću od 79,99 eura po osobi za mjesto u zajedničkome odjeljku *Classic*.
Takav proizvod posebno je zanimljiv turističkim agencijama i TMC-ovima koji u programe uključuju alternativu kratkim europskim letovima. Pritom se mijenja i širi kontekst. Europska komisija je u 2026. otvorila pitanje jednostavnijega prekograničnog *ticketinga* i boljeg povezivanja različitih prijevoznika, dok nova pravila za željezničke kapacitete trebaju olakšati međunarodni prijevoz.

I smjer prema Skandinaviji već dobiva dodatnu težinu. Naime, u lipnju je pokrenuta izravna veza Prag – Berlin – Kopenhagen, jedan od projekata koje podupire Europska komisija. Za European Sleeper to otvara prostor da noćni vlak prestane biti nišni proizvod i postane redovit dio ponude između Beneluxa i nordijskih tržišta.

Inače, povratak noćnih vlakova posljednjih je godina jedan od zanimljivijih trendova europskog putovanja. Umjesto ranog odlaska u zračnu luku, sigurnosnih kontrola i dodatnog plaćanja prtljage, ideja je jednostavna: ukrcati se navečer u središtu jednog grada, prespavati u vlaku i sljedećeg se jutra probuditi u sasvim drugome dijelu Europe. Od 2028. taj bi način putovanja trebao postati još praktičniji i za sve koji žele krenuti prema Kopenhagenu i jugu Švedske.

BAZNI TUNEL BRENNER PREŠAO GRANICU

PIŠE: Ružica Stanić
FOTO: BBT



Na projektu izgradnje baznoga tunela Brenner između Austrije i Italije ostvaren je važan napredak. Naime, 28. srpnja spojile su se dvije strane tog tunela ispod Alpa.

U 10.35 sati austrijska ekipa, upotrebljavajući konvencionalne metode iskopavanja, došla je do dovršenog talijanskog dijela tunela, koji je probijen zahvaljujući strojevima za bušenje tunela prozvanima Virginia i Flavia. Prekogranična veza postignuta je gotovo istodobno u istočnoj i zapadnoj cijevi glavnoga tunela, oko 1,4 km ispod prijevoja Brenner.

U rujnu 2025. probijen je istražni tunel baznoga tunela Brenner te su tada Austrija i Italija prvi put povezane podnožjem Alpa. Bazni tunel Brenner bit će dugačak čak 64 km i ključan za Skandinavsko-mediteranski TEN-T koridor. Tunel bi trebao biti dovršen 2031. i pušten u promet 2032. Time će se, dakako, skratiti vrijeme putovanja putničkih i teretnih vlakova preko Alpa, iako će sve koristi tunela ovisiti i o dovršetku spojnih pruga u Austriji, Njemačkoj i Italiji.

TRAMVAJ PRETVOREN U VLAK

PIŠE: Ružica Stanić
FOTO: Informbusiness



Inovacije nisu uvijek najnaprednija tehnologija, nego i snalaženje s onim što imaš. Tako je u Moldaviji, zemlji koja nema elektrificiranih željezničkih pruga, stari tramvaj pretvoren u baterijsko željezničko vozilo. Prenamjenu izvodi tvrtka Informbusiness, koja se inače bavi proizvodnjom opreme za električne autobuse. Nova vozila vozit će prugama od glavnoga grada Kišinjeva u središnjoj Moldaviji do Unghenija na granici s Rumunjskom te na pruzi Străşeni – Kišinjev – Revaca – Sîngera, odnosno u okolici glavnoga grada.

Proizvođač tvrdi da će svako baterijsko vozilo moći prevesti do stotinu putnika, voziti brzinom do 100 km/h i na jedno punjenje baterije prijeći do 400 km.
Pri posjetu proizvodnom pogonu moldavski ministar infrastrukture i regionalnoga razvoja Vladimir Bolea rekao je:

_Svakoga dana zadivljeni smo time koliko možemo postići ulaganjem u ljude, infrastrukturu i održiva partnerstva. Danas smo svjedočili prvom pokušaju s električnim željezničkim autobusom i susreli ljude koji vjeruju da javni prijevoz može biti bolji. Tako počinje budućnost: s idejama, inovacijama i ljudima koji imaju hrabrosti pretvoriti te ideje u stvarnost.

ZABRANA ALKOHOLA U KOLODVORIMA

PIŠE: Ružica Stanić
FOTO: DB



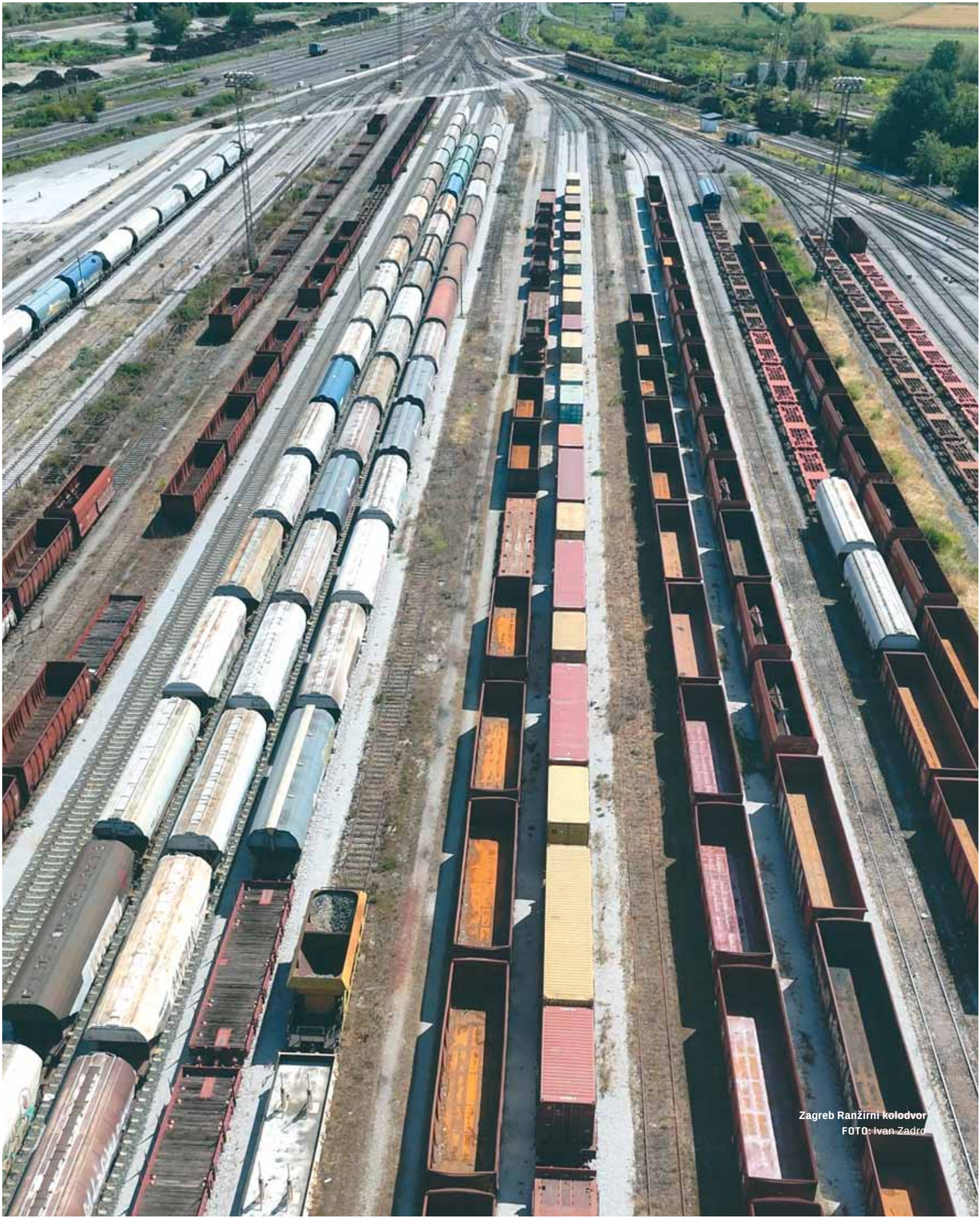
Njemačka željeznica (DB) najavila je da će do 15. listopada ove godine zabraniti alkohol u svih svojih 5400 kolodvora. Cilj je te mjere, kako kažu, povećati sigurnost i čistoću za zaposlenike i putnike.

Zabrana se uvodi postupno, a počeli su s 30 kolodvora, među kojima su Köln, Hamburg i München. Slijede berlinski glavni kolodvor i kolodvor Gesundbrunnen 1. ruj. na, a zatim se mjera širi diljem Njemačke.

Predviđene su i iznimke od zabrane te će konzumacija alkohola biti dozvoljena u barovima i restoranima u sklopu kolodvora. Također će se smjeti nositi zatvorene boce i limenke alkohola u torbama ili prtljazi. Alkoholna pića bit će i dalje dopuštena u vlakovima.
Izvršna direktorica DB-a Evelyn Palla izjavila je:

_Prečesto smo svjedočili povećanju nasilja ondje gdje teče previše alkohola.

Osobe koje prekrše zabranu bit će udaljene iz kolodvora, a višestruki prijestupnici mogli bi dobiti trajnu zabranu pristupa kolodvorima.



Zagreb Ranžirni kolodvor
FOTO: Ivan Zadro



Zagreb Ranžirni kolodvor
FOTO: Ivan Zadro

ISSN 1330-0547

www.hzinfra.hr