

ŽELJEZNIČAR

BROJ 843 || VELJAČA 2016.

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.

AKTUALNOSTI

Renata Suša izabrana za potpredsjednicu Upravnog odbora CER-a

4

AKTUALNOSTI

Željeznica u fokusu sastanka kineske delegacije i MPPI-a

5

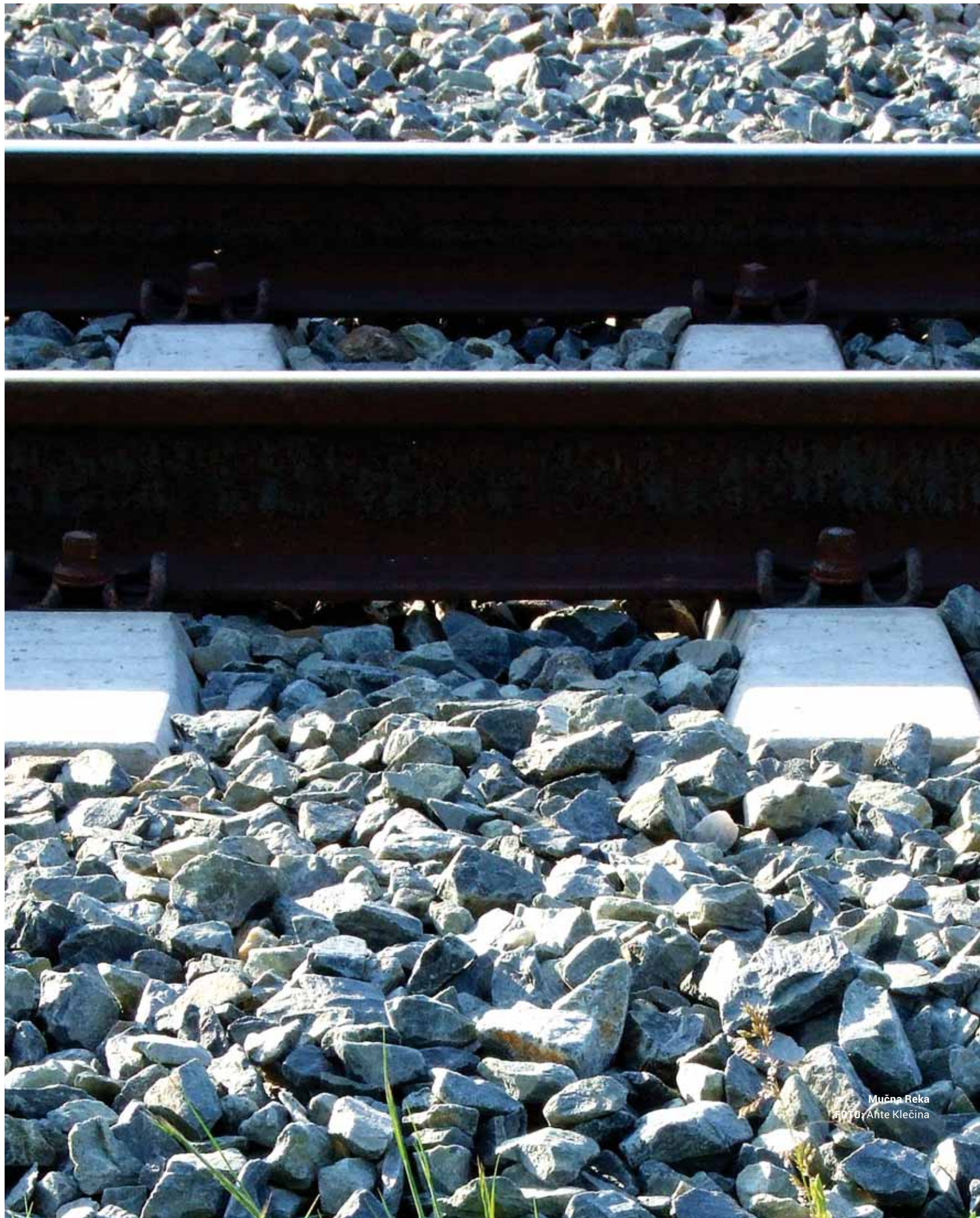
AKTUALNOSTI

U prometu novi vlak

6



HŽ INFRASTRUKTURA



Mučna Reka
Foto: Ante Klečina

IZDVOJENO

AKTUALNOSTI

4

Renata Suša izabrana za potpredsjednicu
Upravnog odbora CER-a

AKTUALNOSTI

5

Željeznica u fokusu sastanka kineske
delegacije i MPPI-a

HŽ PUTNIČKI PRIJEVOZ

6

U prometu novi vlak

RADOVI

8

Prema planu na budućoj
dionici Gradec – Sv. Ivan Žabno

INTERVJU

12

Timski rad presudan za uspjeh projekta

HUMANITARNI RAD

28

Željezničari priskočili u pomoć

IMPRESUM

ŽELJEZNIČAR

list HŽ Infrastrukture d.o.o.

NAKLADNIK: HŽ Infrastruktura d.o.o.

ZA NAKLADNIKA: Renata Suša

GLAVNI UREDNIK: Ivan Kartelo

IZVRŠNI UREDNIK: Branimir Butković

JEZIČNE UREDNICE: Nataša Bunijevac, Ružica Stanić

UREĐIVAČKI ODBOR: Martina Elizabeta Lovrić, Ivana

Soljačić – Richter, Željko Kopčić, Damir Čavar, Ivan

Kartelo, Katarina Rakas

DIZAJN: Oskar Pigac

FOTOGRAFIJA NA NASLOVNICI: Slaven Jandek

ADRESA UREDNIŠTVA:

Zagreb, Mihanovićeveva 12
telefon: +385 (0) 1 4534 288
telefaks: +385 (0) 1 4572 131
e-mail: zeljeznicar@hzinfra.hr
www.hzinfra.hr

NAKLADA: 1800 primjeraka

TISAK: TISKARA GRAFING

RIJEČ UREDNIKA

Drage kolegice i kolege,

veljača kao veljača, veljača prevrtača, red kiše, red sunca pa tako u krug. Poput vremenskih prilika izmjenjivale su se i vijesti vezane uz željeznicu. U mjesecu koji je iza nas bilo ih je prilično i bile su raznolike.

Ona najvažnija iz HŽ Infrastrukture stigla je 25. veljače kada je objavljena nova odluka o odabiru izvođača radova za strateški projekt od javnog značaja za RH i trenutačno najveći infrastrukturni željeznički projekt koji sufinancira EU. Riječ je o rekonstrukciji postojećeg i izgradnji drugog kolosijeka željezničke pruge na dionici Dugo Selo – Križevci. Za nabavu navedenih radova kao valjana ponuda s najnižom cijenom ponovno je odabrana ponuda zajednice ponuditelja koju čine DIV d.o.o., Dalekovod d.d. i Zagreb-Montaža d.o.o. Ugovor za radove bit će potpisan nakon što, sukladno Zakonu o javnoj nabavi, odluka o odabiru postane izvršna, a vrijednost ugovora iznositi će 1.239.557.818,93 kuna. Očekuje se da bi radovi trebali početi tijekom ljeta ove godine, dok bi projekt trebao biti završen krajem 2019.

U Hrvatskoj je boravila i jaka kineska delegacija zainteresirana za suradnju u razvoju ključnih infrastrukturnih projekata. Delegacija je primljena na najvišoj državnoj razini, a održan je i sastanak u resornome ministarstvu, s težištem na temi željeznice.

U veljači bilježimo i veliko priznanje HŽ Infrastrukture odnosno predsjednici Uprave HŽ Infrastrukture Renati Suši koja je na Općoj skupštini CER-a u Bruxellesu izabrana za potpredsjednicu Upravnog odbora Europske zajednice željezničkih i infrastrukturnih poduzeća (CER – *Community of European Railway and Infrastructure Companies*).

Hrvatska će tako prvi put imati svog predstavnika u Upravnom odboru CER-a, najvišem tijelu u toj organizaciji koja predstavlja veliku većinu željezničkog poslovanja u EU-u, a čija je glavna zadaća zastupati interese svojih članova na europskoj političkoj sceni.

Na veselje sjeverozapadne Hrvatske i vjernih korisnika željezničkih usluga u promet je pušten novi dizel-električni motorni vlak za regionalni prijevoz koji vozi na relaciji Zagreb Glavni kolodvor – Zabok – Varaždin.

No to nisu sve teme o kojima smo pisali u ovom broju...

glavni urednik lista "Željezničar"

Ivan Kartelo



RENATA SUŠA IZABRANA ZA POTPREDSJEDNICU UPRAVNOG ODBORA CER-a

PIŠE: Korporativne komunikacije HŽI
FOTO: Marko Prpić (Pixsell)

Na Općoj skupštini CER-a održanoj 17. veljače u Bruxellesu Renata Suša, predsjednica Uprave HŽ Infrastrukture, izabrana je za potpredsjednicu Upravnog odbora Europske zajednice željezničkih i infrastrukturnih poduzeća (CER - *Community of European Railway and Infrastructure Companies*).

Time Hrvatska prvi put ima svog predstavnika u Upravnom odboru CER-a, najvišem tijelu u toj organizaciji koja predstavlja veliku većinu željezničkog poslovanja u EU-u, a čija je glavna zadaća zastupati interese svojih članova na europskoj političkoj sceni, osobito u pitanjima poboljšanja poslovnog i regulatornog okruženja za europske željezničke prijevoznike i željezničke infrastrukturne tvrtke.

Pozicija koju će obnašati Renata Suša nova je potpredsjednička funkcija u Upravnom odboru CER-a.

Na ostalim potpredsjedničkim funkcijama trenutačno su Rüdiger Grube (predsjednik Uprave Njemačke željeznice), Andreas Meyer (predsjednik Uprave Švicarskih saveznih željeznica) i Guillaume Pepy (predsjednik Uprave Francuskih državnih željeznica), a predsjednik je Odbora Christian Kern, predsjednik Uprave Austrijskih željeznica.

O imenovanju u Upravni odbor CER-a Renata Suša rekla je:

Iznimno me veseli što sam postala članica Upravnog odbora tako cijenjene europske željezničke institucije. Ovo je priznanje ne samo na osobnoj razini nego i HŽ Infrastrukтури koju s ponosom predstavljam i koju ću, kao i ukupni hrvatski željeznički sektor, zastupati u Bruxellesu. Nastojeći da se naši prijedlozi čuju i razmotre na međunarodnoj razini te da se Hrvatska što bolje pozicionira na željezničkoj karti



Renata Suša

OVO JE PRIZNANJE NE SAMO NA OSOBNOJ RAZINI NEGO I HŽ INFRASTRUKTURI KOJU S PONOSOM PREDSTAVLJAM I KOJU ĆU, KAO I UKUPNI HRVATSKI ŽELJEZNIČKI SEKTOR, ZASTUPATI U BRUXELLESU. NASTOJEĆI DA SE NAŠI PRIJEDLOZI ČUJU I RAZMOTRE NA MEĐUNARODNOJ RAZINI TE DA SE HRVATSKA ŠTO BOLJE POZICIONIRA NA ŽELJEZNIČKOJ KARTI EUROPE.

Europe. Stvaranje održiva jedinstvenoga željezničkog tržišta zajednički je cilj europskih željeznica, a razvoj i ulaganje u infrastrukturu ključni su za ostvarenje ambicioznih planova koji su na razini Europe zacrtani za željeznički sektor. Riječ je ponajprije o povećanju učinkovitosti i podizanju kvalitete željezničkih usluga, što je iznimno važno i za ispunjenje globalnih i europskih klimatskih ciljeva, a čemu željeznica, kao jedna od ekološki najprihvatljivijih vrsta prometa, uvelike pridonosi. Nadalje, važno je dodatno jačati i razvijati multimodalni prijevoz u čemu željeznica također ima važnu ulogu, a Hrvatska u tome segmentu treba što bolje iskoristiti prednosti svojega geografskog položaja.

O CER-u

Europska zajednica željezničkih i infrastrukturnih poduzeća neovisno je tijelo pri Međunarodnoj željezničkoj uniji (UIC). Njezino je sjedište u Bruxellesu, a osim željezničkih poduzeća iz zemalja članica EU-a, članice CER-a su, među ostalima, norveške te švicarske željeznice, kao i željeznice Srbije, Bosne i Hercegovine, Makedonije, Crne Gore, Moldavije i Turske.

Poduzeća koja su članovi CER-a, njih 74, obuhvaćaju 73 posto europske željezničke mreže, 80 posto opsega europskoga teretnog prijevoza te 96 posto opsega putničkog prijevoza u EU-u.

ŽELJEZNICA U FOKUSU SASTANKA KINESKE DELEGACIJE I MPPI-a

PIŠE: Korporativne komunikacije HŽI i MPPI
FOTO: arhiva MPPI-a

U Ministarstvu pomorstva, prometa i infrastrukture 24. veljače održan je sastanak ministra Olega Butkovića s predstavnicima visoke kineske delegacije koju su u sklopu radnog posjeta Hrvatskoj predstavljali Nj. Eksc. Deng Ying, ambasadorica Narodne Republike Kine u Hrvatskoj, i Wang Jianjunom, šef kineske Nacionalne komisije za razvoj i reforme (NDRC).

Uz ministra Olega Butkovića s hrvatske strane sastanku su nazočili pomoćnici ministra, načelnici sektora te direktori i predstavnici trgovačkih društava iz djelokruga Ministarstva, među kojima je bila i Renata Suša, predsjednica Uprave HŽ Infrastrukture.

Na početku sastanka ministar Butković pozdravio je sve članove visoke kineske delegacije kao i sve sudionike bilateralnoga sastanka te je izrazio veliko zadovoljstvo ovim radnim susretom.

Ovom prigodom pripremili smo i praktičnu brošuru u kojoj je ukratko predstavljeno i opisano kako i na koji način planiramo projekte u sklopu izgradnje i razvoja intermodalne infrastrukturne politike kao i tematski pregled projekata i svega što ćete danas vidjeti i čuti prilikom vašega posjeta Gradu Rijeci, rekao je Butković, pritom izrazivši očekivanja kako će sastanak rezultirati konkretnim rezultatima u vidu operacionalizacije suradnje Hrvatske i Kine na svim područjima od zajedničkog interesa.

Kineska ambasadorica Nj. Eksc. Deng Ying zahvalila je na srdačnome i prijateljskome ozračju kojim je dočekan kineska delegacija te je izrazila nadu i optimizam u pogledu daljnjeg jačanja suradnje između Kine i Hrvatske, posebno u područjima koja su bila tema sastanka.



Sastanak s kineskom delegacijom u MPPI

Nova godina otvara i nove mogućnosti. Ne tako davno nova hrvatska Vlada izrazila je dobrodošlu spremnost vezanu uz unaprjeđenje dosadašnjih odnosa naših država prelaskom na novu razinu suradnje, na područje zajedničkoga nastojanja u pronalaženju praktičnih rješenja, što srdačno pozdravljamo. Pozdravljamo nedavno predstavljenu inicijativu Jadran – Baltik – Crno more, koju smatramo komplementarnom s kineskom inicijativom Jedan pojas, jedan put (One Belt, One Road), a što je gotovo u cijelosti u skladu i s interesima kineskih investitora. Narodna Republika Kina već je uspostavila određeni okvir suradnje s Europskom unijom te stoga očekujemo da će suradnja Hrvatske i Kine na temelju već uspostavljenog okvira suradnje sa zemljama srednje i istočne Europe (Kina + 16) biti plodonosna i rezultirati konkretnom provedbom projekata, poručila je Ying.

Šef kineske Nacionalne komisije za razvoj i reforme (NDRC) Wang Jianjun je u ime visoke kineske delegacije također pozdravio hrvatske domaćine te istaknuo važnost sastanka na svim razinama moguće suradnje.

U vrlo nam je drago što nas je na ovome sastanku osobno ugostio ministar Butković. Ovdje smo došli puni optimizma te očekujemo pobliže se upoznati

sa svim mogućnostima i aspektima buduće suradnje naših dviju zemalja. Održali smo sastanak i s hrvatskom predsjednicom i premijerom s kojima smo razgovarali o mogućnostima ulaganja u područja energetike, prometa, infrastrukture i turizma, stoga su nam na današnjem sastanku dobrodošli svi prijedlozi suradnje u resornim područjima, rekao je Jianjun.

Najveći interes kineske delegacije pobudili su projekti na željezničkoj infrastrukturi, osobito oni s težištem na izgradnji željezničke pruge na dionici Rijeka – Zagreb – granica s Mađarskom. O tome je u prigodnoj prezentaciji detaljnije govorila Renata Suša, predsjednica Uprave HŽ Infrastrukture, koja je odgovorila i na brojna pitanja kineske delegacije, osobito o svim željezničkim projektima koji su započeti i koji su u planu, odnosno čija provedba ovisi o uspješnosti apliciranja projekata za financiranje sredstvima iz europskih fondova.

Sugovornici su se složili s time kako će ovaj susret dati novi poticaj jačanju odnosa Hrvatske i Kine, osobito u području gospodarstva, nakon čega se kineska delegacija uputila u radni obilazak te upoznavanje s trenutačnim stanjem na aktualnim gradilištima Luke Rijeka, kao i planiranim infrastrukturnim zahvatima u riječkome lučkom području.

U PROMETU NOVI VLAK

PIŠE: Ivana Čubelić
FOTO: Arhiva HŽPP

Dana 15. veljače u redoviti promet pušten je prvi dizel-električni motorni vlak za regionalni prijevoz koji vozi na relaciji Zagreb Glavni kolodvor – Zabok – Varaždin i obratno.

Na prvoj vožnji novog vlaka bili su nazočni Oleg Butković, ministar pomorstva, prometa i infrastrukture; Jure Šarić, v.d. pomoćnika ministra; Dražen Ratković, predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza; Darinko Bago, predsjednik Uprave Končar – Elektrodustrije; i Ivan Bahun, predsjednik Uprave Končar – Električnih vozila.

Ministar Butković izjavio je da je novi vlak velika stvar za HŽ Putnički prijevoz i putnike koji će se njime voziti.

Vožnja je bila ugodna i čestitam svima koji su sudjelovali u izgradnji novih vlakova. Potrebno je unaprijediti željeznicu. Svi veliki infrastrukturni projekti uglavnom će biti na željeznici, tu priliku moramo iskoristiti i tome ćemo dati veliku pozornost. Podržat ćemo sve razvojne projekte, to je naša budućnost i tu nema zaustavljanja, rekao je ministar.

O tehničkim značajkama novoga vlaka govorio je Dražen Ratković:

Posebno mi je drago da smo prvi dizel-električni motorni vlak pustili u promet na relaciji Zagreb GK – Varaždin. Ovaj vlak koji je danas u prometu moderan je vlak kojim ćemo povećati razinu kvalitete usluge našim putnicima. Vlak je udoban, ima dvije rampe za osobe u invalidskim kolicima, besplatan Wi-Fi i prostor za bicikle, a ukupan kapacitet mu je oko 340 putnika. To je prvi od 11 dizel-električnih vlakova čije ćemo financiranje ugovoriti.

O novome dizel-električnom motornom vlaku govorio je i Darinko Bago:



Ministar Oleg Butković u upravljačnici novog vlaka

Ovaj prvi dizel-električni motorni vlak baziran je na istoj tehnološkoj osnovi kao i elektromotorni vlakovi. Nadamo se da će uskoro biti osigurano financiranje nastavka proizvodnje vlakova jer je to vrlo važno za Končar i sve naše dobavljače.

Dizel-električni motorni vlak koristi se u regionalnome prijevozu i svakodnevno prevozi putnike na relaciji Zagreb Glavni kolodvor – Zabok – Varaždin i obratno. Na toj relaciji godišnje se preveze oko dva milijuna putnika.

Tehničke značajke

Dizel-električni motorni vlak za regionalni prijevoz serije 7023 jest trodijelna dizel-električna niskopodna garnitura. Maksimalna brzina vlaka je 120 km/h, ima 167 sjedećih mjesta i 175 stajaćih mjesta. Garnitura je sastavljena od dva krajnja motorna vagona s upravljačnicom i srednjeg vagona. Opremljen je s četiri para dvokrilnih vrata, a vlak 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 sa smanjenom pokretljivošću u koji su ugrađena preklopna sjedala.

Zahvaljujući dvokrilnim širokim vratima, omogućen je brz izlazak i ulazak većeg broja putnika, a prozorska stakla zatamnjena su 60 % radi zaštite od sunca.

Vlak je opremljen suvremenim sustavom grijanja i hlađenja te videonadzorom, a putnicima u vlaku omogućen je besplatan pristup internetu (Wi-Fi). Zaustavljanja u službenim mjestima najavljuju se putem sustava za informiranje putnika, koji na temelju podataka o položaju vlaka iz GPS uređaja emitira poruke na displejima i putem razglasa.

Novi dizel-električni motorni vlak proizveden je na platformi elektromotornog vlaka serije 6112 za regionalni prijevoz. Izvedene su samo izmjene sustava napa-

janja, a u maksimalno mogućoj mjeri ostvarena je unifikacija dizel-električnih i elektromotornih vlakova, čime se ostvaruju znatne uštede u troškovima eksploatacije i održavanja cijele flote niskopodnih vlakova. Konstrukcija, dizajn i vozna svojstva vlaka omogućuju vrhunsku udobnost vožnje.

HŽ Putnički prijevoz je s tvrtkom Končar – Električna vozila u siječnju 2014. potpisao ugovor o proizvodnji 44 nova vlaka. Tvrtka Končar – Električna vozila proizvodi 32 elektromotorna vlaka – 16 za gradsko-prigradski prijevoz i 16 za regionalni prijevoz te 12 dizel-električnih motornih vlakova.

Ukupna vrijednost nabave iznosi 1,63 milijarde kuna. Do sada su Končar – Električna vozila HŽ Putničkom prijevozu isporučila 10 elektromotornih vlakova za regionalni prijevoz i osam elektromotornih vlakova za gradsko-prigradski prijevoz. Do početka ožujka 2016. bit će isporučena još dva gradsko-prigradska vlaka.

Novi vlakovi odlikuju se visokim stupnjem pouzdanosti zbog primjene novih tehnologija, sklopova i uređaja tijekom intenzivnog korištenja u svim vremenskim uvjetima.

Svi sklopovi, uređaji i nove tehnologije koji će biti primijenjeni sukladni su zakonskim propisima RH, HRN-a, EN-a, IEC-a i UIC-a te EU-ovim direktivama o javnom putničkom prijevozu.

Nabava novih motornih vlakova unaprjeđuje kvalitetu prijevozne usluge, pouzdanost i raspoloživost vozila uz mnogo niže operativne troškove i mogućnost povećanja frekvencije vlakova i broja putnika, a novi vlakovi doprinose i smanjenju onečišćenja okoliša.



Ministar Oleg Butković, Jure Šarić, Darinko Bago i Dražen Ratković u novome DEMV-u

UKUPNA VRIJEDNOST NABAVE IZNOSI 1,63 MILIJARDE KUNA. DO SADA SU KONČAR – ELEKTRIČNA VOZILA HŽ PUTNIČKOM PRIJEVOZU ISPORUČILA 10 ELEKTROMOTORNH VLAKOVA ZA REGIONALNI PRIJEVOZ I OSAM ELEKTROMOTORNH VLAKOVA ZA GRADSKO-PRIGRADSKI PRIJEVOZ. DO POČETKA OŽUJKA 2016. BIT ĆE ISPORUČENA JOŠ DVA GRADSKO-PRIGRADSKA VLAKA.



Novi dizel-električni motorni vlak HŽPP-a

PREMA PLANU NA BUDUĆOJ DIONICI GRADEC – SV. IVAN ŽABNO

PIŠE: Ivan Kartelo
FOTO: Tomislav Hannich



U veljači smo provjerili kako napreduju radovi na izgradnji nove 12,2 km duge željezničke pruge Gradec – Sveti Ivan Žabno, jednog od strateških projekata HŽ Infrastrukture, sufinanciranog sredstvima iz EU-ovih fondova.

O aktivnostima vezanima uz projekt zadnji smo put izvještavali kad su sredinom prosinca prošle godine započeli pripremni radovi. Tijekom siječnja i veljače vremenski su uvjeti uglavnom bili povoljni pa se za sada radovi izvode u skladu s vremenskim planom te se uskoro očekuje intenziviranje priprema za početak zemljanih radova. Prokrčeno je i očišćeno 90 posto trase buduće dionice, završavaju se geotehnički istražni radovi, a trenutačno se radi na prvome objektu na mjestu križanja pruge i autoceste, tzv. Podravskog ipsilona, odnosno na podvožnjaku HŽ na kojemu je sagrađeno 50 % pilota i jedna temeljna ploča. Sredinom travnja, ako to budu dopuštali vremenski uvjeti, na trasu buduće dionice željezničke pruge počet će se dovoziti kameni nasipni materijal i na stalne deponije odvoziti materijal iskopan iz usjeka.

Spomenimo i to da su u sklopu projekta angažirani hrvatski podizvođači s područja Zagreba, Varaždina, Križevaca i Slavonije.

Podsjetimo, vrijednost projekta Izgradnja nove željezničke pruge za prigradski promet Gradec – Sveti Ivan Žabno je 203,4 milijuna kuna, a 85 posto sredstava sufinancira se iz EU-ovih fondova. Što sve donosi izgradnja ove pruge već smo spominjali, no nije naodmet ponoviti da će realizacijom projekta Bjelovar postati praktički predgrađe Zagreba jer će putovanje vlakom koje sada iznosi sat i 45 minuta biti skraćeno na samo sat vremena. Osim toga Hrvatska će dobiti



Radovi na izgradnji nove željezničke pruge Gradec – Sveti Ivan Žabno

potpuno nove kilometre pruge. Sve su to razlozi zbog kojih će ti radovi biti u našem središtu zanimanja pa ćemo ih redovito pratiti i o njima izvještavati u Željezničaru.

SANACIJA KLIZIŠTA NA PODRUČJU REGIONALNE JEDINICE SJEVER

PIŠE: Željka Mirčić

FOTO: arhiva Nadzornog središta Varaždin

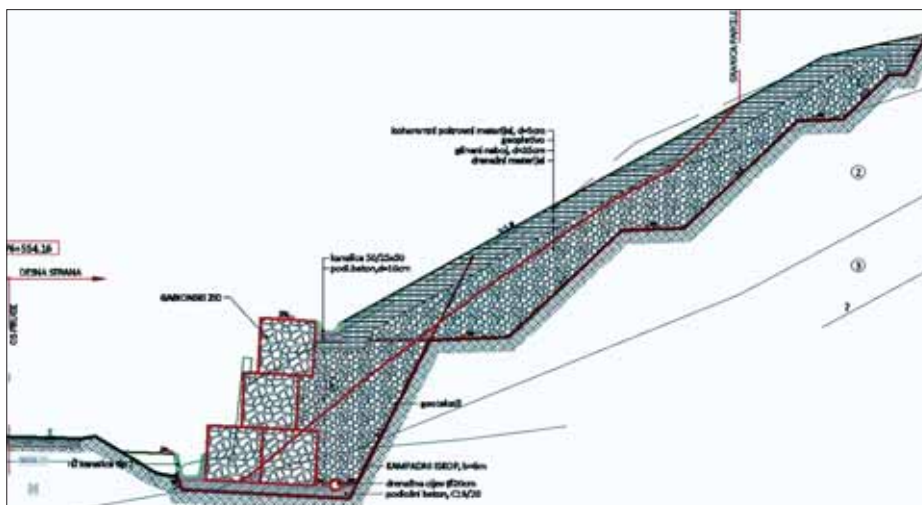
Početkom ožujka istodobno počinju radovi na sanaciji pet klizišta, zasjeka i nasipa na pruzi Zaprešić – Čakovec, između željezničkih kolodvora Budinščine i Turčina

S obzirom na to da su geološki uvjeti terena na kojemu se nalazi pruga takvi da su česti odroni i klizišta, HŽ Infrastruktura planirala je 3,896 milijuna kuna za sanaciju pet klizišta, zasjeka i nasipa na području Regionalne jedinice Sjever.

Za izvođenja najzahtjevnijih radova dionica između Budinščine, Novog Marofa i Turčina bit će u cijelosti zatvorena za promet, a putnike će prevoziti autobusi. Planirano je da ta faza bude završena do 20. ožujka, nakon čega će se nastaviti s manje intenzivnim, ali također vrlo važnim aktivnostima na sanaciji.

Prije početka radova trebalo je pripremiti svu potrebnu projektnu dokumentaciju, elaborate i izvesti pripreme radove, čime su stvoreni optimalni uvjeti za početak sanacija klizišta Delić, Krušljevec, Žigrovec, Sveti Ilija i Japače Polje.

Budući da je svako od tih pet klizišta specifično, i njihova sanacija zahtijeva posebnu metodologiju. Tako će klizište Delić, odnosno problematični pokos, biti trajno sanirano kombiniranim rješenjem gravitacijskih žičanih košara, odnosno gabiona, koje se slažu u jedinstvenu konstrukciju zida s nagibom. Sanacija klizišta Krušljevec bit će izvedena potpornom konstrukcijom od gabiona sa zategama, a klizišta Žigrovec zamjenom dijela nasipa i podloge u dužini 50 m novim nasipom od kamenog materijala koji će biti armiran geomrežama. Na lokaciji Žigrovec postojeći će propust biti zamijenjen novim, a obnovit će se i površinska odvodnja. Radi osiguranja



Grafički prikaz sanacije klizišta Delić

ZA IZVOĐENJA NAJZAHTJEVNIJIH RADOVA DIONICA IZMEĐU BUDINŠČINE, NOVOG MAROFA I TURČINA BIT ĆE U CIJELOSTI ZATVORENA ZA PROMET, A PUTNIKE ĆE PREVOZITI AUTOBUSI. PLANIRANO JE DA TA FAZA BUDE ZAVRŠENA DO 20. OŽUJKA, NAKON ČEGA ĆE SE NASTAVITI S MANJE INTENZIVNIM, ALI TAKOĐER VRLO VAŽNIM AKTIVNOSTIMA NA SANACIJI.

stabilnosti na klizištu Sveti Ilija bit će ugrađena trajna štapna sidra na koja će po cijeloj visini usjeka biti pričvršćeno armirano geoplektivno koje će sprječavati eroziju usjeka.

Na klizištu Japače Polje sanacija će biti izvedena na dvije lokacije. Na jednoj od njih kao zaštita bit će izveden gabionski zid, a kako bi se pokos naknadno mogao pokriti humusom, primijenit će se tzv. sačasti paneli. Sustav kopanih drenova primijenit će se na drugoj lokaciji, a za zaštitu uzdužnog kanala i slobodnog profila pruge uz kanal bit će izveden gabionski zid.

Za izvođenje radova i koordinaciju svih sudionika uključenih u radove na sanaciji klizišta zaduženi su nadzorni inženjeri iz Nadzornog središta Varaždin – Rosana Pleše, Krešimir Grđan i Denis Hrženjak.

Vrijeme trajnog tzv. zatvora pruge iskoristit će se i za obnovu dvaju željezničko-cestovnih prijelaza kod željezničkog kolodvora Turčin, i to ŽCP-a Žigrovec i Doljan. Na njima će se zamijeniti pragovi i tračnice te će prijelaz dobiti novo asfaltno popođe. Vrijednost tih radova iznosi oko 76 tisuća kuna.

Radovi u kolodvoru Čakovec

Osim radova na sanaciji klizišta, u Regionalnoj jedinici Sjever u tijeku su i pripremi radovi na obnovi 14. kolosijeka u kolodvoru Čakovec. Riječ je o kolosijeku duljine 400 m koji povezuje prugu državna granica sa Slovenijom – Macinec – Kotoriba – državna granica s Mađarskom i prugu Zaprešić – Čakovec. U sklopu obnove u cijelosti će se zamijeniti kolosiječna rešetka i ugraditi novi zastorni materijal. Završetak tih radova planiran je u travnju.

ZAVRŠETAK RADOVA DO KRAJA OŽUJKA

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Radovi na izgradnji podvožnjaka u Osječkoj ulici u Slavonskome Brodu privode se kraju i nema razloga da se kraj ožujka kao planirani rok za puštanje objekta u promet ne poštuje. Podvožnjak se gradi nedaleko od kolodvora na križanju triju kolosijeka magistralne pruge i državne ceste koja spaja sjeverni i južni dio Slavenskog Broda.

Rampa na željezničko-cestovnome prijelazu na tome križanju spuštala se u prosjeku 45 puta dnevno, a prugu je na tome mjestu u prosjeku prelazilo oko 15 000 vozila dnevno. Takva situacija uzrokovala je to da dugačke kolone vozila svakodnevno čekaju pred ŽCP-om, da biciklisti prenose bicikle preko pruge, a da rijetki pješaci čekaju da se rampa podigne. Europski standard za uklanjanje tzv. uskih grla u prometu, odnosno za denivelaciju pruge, propisuje da se pruga denivelira kada opseg dnevnog prometa dosegne 10 000 vozila.

Ukupna duljina prokopa u Osječkoj ulici je 650 metara, a sam podvožnjak ispod pruge dugačak je ukupno 55 metara. S obje strane podvožnjak je probijen 29. prosinca prošle godine.

Visina podvožnjaka u trenutku kada je probijen iznosila je sedam, a širina devet metara. Nakon betoniranja visina podvožnjaka je pet i pol, a širina nešto više od sedam metara. Na gradilištu je angažirana brojna mehanizacija, a trenutačno se iskop priprema za nanošenja asfalta, uređuju se okolne ulice koje su raskopane tijekom radova, postavljaju se rubnjaci, uređuju stube te zatrpava iskop oko ulaza za pješake. Jedini zahtjevniji zahvat jest spoj pothodnika na crpnu stanicu koja se aktivira u slučaju poplave. Nakon toga preostaje još postavljanje rukohvata, ugradnja dizala za invalide i završno dotjerivanje gradilišta.



Radovi na izgradnji podvožnjaka u Osječkoj ulici u Slavonskome Brodu

U prilog izvođačima radova išlo je i lijepo vrijeme tijekom cijele zime. Poslove nadzora nad izvođenjem radova obavljali su i radnici Nadzornog središta Slavonski Brod. Tijekom radova vozna brzina vlakova bila je ograničena na 20 km/h. Zaposlenici Nadzornog središta Slavonski Brod zavarivali su tračnice, a kontaktnu su mrežu premještali i vraćali radnici Dionice KM Slavonski Brod. Zbog radova na dijelu podvožnjaka ispod pruge prvo je tijekom studenoga 2015. bio zatvoren desni kolosijek, a u prosincu

2015. bili su zatvoreni lijevi kolosijek i matični kolosijek Bjeliš. Kada se izvodilo podbijanje čeličnih profila između kolosijeka, bio je isključivan napon pa su vlakove vukle dizelske lokomotive.

Investitor tog projekta su Hrvatske ceste, projekt je izradio IGH, a radove izvodi zajednica ponuditelja koju uz Osijek-Koteks kao nositelja projekta čine đakovački Tehno-elektro i Kamgrad iz Zagreba. Vrijednost radova procijenjena je na 49 milijuna kuna.

VAŽAN KOLODVOR NA POŽEŠKOME PODRUČJU

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

U prometnome smislu Pleternica je najvažniji kolodvor u Požeškoj kotlini. Tu se razdvaja pruga koja taj kraj u Novoj Kapeli-Batrini spaja s magistralnom prugom. Jedan pružni krak vodi prema Požegi i Velikoj, a drugi do 17 kilometara udaljenoga Čaglina. Dalje, do Našica, pruga čeka obnovu koja je u planu u narednome razdoblju.

Sa šefom kolodvora Pleternica Krešimirom Šebaljem zadnji smo put nakratko razgovarali u Čaglinu prije dvije godine, uoči početka obnove pruge prema Pleternici. Danas su pod njegovom nadležnošću kolodvori Velika, Blacko-Jakšić, Čaglin, Pleternica i Požega, u kojoj mu je sjedište. Njegov je pomoćnik Branko Rajić.

U srpnju ove godine Krešimir Šebalj navršit će 36 godina radnoga staža na željeznici. Od 1980., kada je počeo raditi na željeznici, naš sugovornik radio je u Novoj Kapeli, Starom Petrovom Selu, na više odjavnica, u Velikoj, a najveći dio staža proveo je kao prometnik u Požegi. U travnju 2006. dolazi na mjesto šefa kolodvora Pleternica. Krajem 2014. dolazi do spajanja ingerencija nad većim brojem kolodvora i Šebalj dolazi na današnju poziciju. Budući da je riječ o nekoliko kolodvora, zamolili smo Šebalja da komentira njihovo stanje.

Možemo biti zadovoljni izgledom kolodvora na ovome području. Postavljanjem nadstrešnice dovršena je postupna obnova kolodvora u Požegi. U Blacko-Jakšiću uređen je sanitarni čvor. Može se reći da su sve kolodvorske zgrade u primjerenom stanju. Premda danas na željeznici radi znatno manje ljudi i nema više majstora, još uvijek se uspijevamo dogovoriti i organizirati bojenje čekaonica i uredskih prostorija, rekao je Šebalj.

Sredinom osamdesetih godina prošloga



Milan Vidmar, Antun Bajc, Krešimir Šebalj, Vlado Crnković i Branko Rajić



Kolodvor Pleternica

stoljeća kolodvor u Pleternici u nekoliko je navrata proglašen jednim od najljepše uređenih željezničkih kolodvora u Hrvatskoj. Tadašnji šef kolodvora Vid Marić, uz samostalni rad željezničara, uspio je realizirati mnogo vlastitih ideja. I danas ono što mogu realizirati vlastitim snagama, željezničari odrađuju sami, no postavljanje nove fasade, novoga parketa i stolarije te uređenje sanitarnoga čvora iziskuje znatna financijska ulaganja i specifične vještine različitih majstora.

Nakon što je prošle godine ponovno pokrenut promet na dionici Pleternica – Čaglin, tom prugom dnevno voze dva

para vlakova. Prvi vlak HŽ Putničkoga prijevoza iz Požege preko Pleternice kreće u 10.01 sat, a u Čaglin stiže u 10.49 sati. U povratku taj vlak vozi do Velike. Popodnevni vlak vozi iz Nove Kapele-Batrine preko Pleternice do Čaglina. Vlak kreće u 15.20 sati, a povratnu vožnju završava u 17.01 sat.

HŽ Infrastruktura najavila je nastavak radova na dionici od Čaglina do Našica, čime bi se Požeška kotlina povezala s Osijekom. Budući da je već dovršena obnova pruge od kolodvora Našice do odvojka pruge prema Zoljanima, odnosno prema Našicecementu, obnoviti treba još 26 kilometara pruge.

TIMSKI RAD PRESUDAN ZA USPJEH PROJEKTA

PIŠE: Željka Mirčić
FOTO: Željka Mirčić, Ante Klečina



Karlo Ercegović, član projektne tima zaduženoga za projekt izgradnje nove željezničke pruge za prigradski prijevoz na dionici Gradec – Sveti Ivan Žabno, sufinanciranog iz EU-ovih fondova, u Službi za fondove EU zaposlen je od 2009. Nakon što je završio Fakultet elektrotehnike i računarstva, radio je u Željezničkom projektom društvu na radnome mjestu projektanta suradnika na projektima vezanim uz signalno-sigurnosne uređaje. Dolaskom u HŽ Infrastrukturu, na radno mjesto voditelja signalno-sigurnosnog dijela projekta, sudjeluje u radu projektne tima projekta zamjene sustava signalno-sigurnosnih uređaja u zagrebačkom Glavnom kolodvoru, također sufinanciranoga EU-ovim bespovratnim sredstvima.

U kojoj Vam je mjeri iskustvo rada u ŽPD-u pomoglo u radu na projektima željezničke infrastrukture, a u kojoj se mjeri posao razlikuje? Upoznati smo sa složenošću provedbe projekata sufinanciranih iz EU-ovih fondova.

— Odmah nakon što sam završio Fakultet elektrotehnike i računarstva zaposlio sam se u ŽPD-u, konkretnije u elektrotehničkom birou ŽPD-a. Radom na nizu projekata stekao sam izuzetno puno tehničkih znanja koja su mi danas u radu na projektima željezničke infrastrukture u Službi za fondove EU od iznimne koristi. Bez obzira na to što je projektiranje timski rad više projektanata, glavninu svog udjela u svakome projektu u ŽPD-u obavljao sam samostalno. U HŽ Infrastrukturi, u Službi za fondove EU, te u radu na projektima sufinanciranim EU-ovim sredstvima, veće je težište na timskome radu i suradnji. U projektini tim koji radi na projektu izgradnje nove pruge Gradec – Sveti Ivan Žabno uključen sam od 2014., a odličan timski rad voditelja projekta Hrvoja



Karlo Ercegović

VJERUJEM DA ĆEMO S DOSADAŠNJIM ISKUSTVOM U PROVOĐENJU TEKUĆIH PROJEKATA I PROJEKATA KOJE PLANIRAMO REALIZIRATI SUFINANCIRANJEM IZ EU-OVIH FONDOVA IZGRADITI ŽELJEZNIČKU INFRASTRUKTURU KOJOM ĆE SE PONOSITI NE SAMO HŽ INFRASTRUKTURA VEĆ I SVI GRAĐANI HRVATSKE.

Milasa i nas kolega u projektne timu, po mome mišljenju, bio je ključan za uspjeh projekta i početak izgradnje nove dionice.

Budući da su radovi na projektu izgradnje nove pruge Gradec – Sveti Ivan Žabno započeli u prosincu, na koji ste način i u kojoj mjeri sada angažirani na tome projektu?

— Zasad se radovi izvode prema vremenskome planu, projekt je iznimno složen u građevinskome smislu te dio tima zadužen za geodeziju i građevinu obavlja lavovski dio posla kako bi se radovi izvodili prema planu. Na projektu sam angažiran na radovima na signalno-sigurnosnim i telekomunikacijskim uređajima. Moj su posao provjera izvedbenih projekata, gdje su mi se prethodna projektantska iskustva pokazala iznimno važnima, usuglašavanje korisničkih zahtjeva te praćenje ugovora i korespondencije HŽ Infrastrukture kao naručitelja radova s nadzorom radova. Ovo je prvi projekt,

odnosno ugovor s izvođačima radova, gdje su objedinjeni elektrotehnički i građevinski radovi te je timski rad na ovome projektu izuzetno važan jer u protivnome posao i naše radne zadatke ne bi bilo moguće odraditi. Stoga je voditelj projekta odabrao stručni tim koji je sposoban odraditi ovako složen posao.

S kojom se problematikom susrećete tijekom rada na projektu? Na koji način rješavate probleme?

— Bez obzira na uigranost našega projektne tima radovi se ponekad ne izvode onako kako je to planirano. Problemi se, na primjer, mogu pojaviti zbog nepovoljnih vremenskih uvjeta koji onemogućuju izvođenje radova prema vremenskome planu radova, a postoje i druge okolnosti koje je jednostavno nemoguće predvidjeti. Budući da su ugovorni rokovi za projekte sufinancirane sredstvima iz EU-ovih fondova kratki, takve probleme koji iskrsnu na gradilištu moramo rješavati brzo te to i činimo.

Uz pretpostavku da u trenutku kada se zapošljavamo na novome radnom mjestu ili u tvrtki svi imamo određena očekivanja i moguće predrasude, koliko su se Vama ispunila očekivanja od vremena kada ste se zaposlili u HŽ Infrastrukturi do danas?

U svakome projektu dajem maksimum od sebe i jako mi je stalo do toga da se željeznička infrastruktura unapređuje, da se projekti završavaju i nominiraju novi. Svjesni smo, kao projektni tim, važnosti projekta izgradnje nove pruge od Gradeca do Svetog Ivana Žabna te važnosti nove dionice za lokalnu zajednicu i razvoj prigradskoga željezničkog prometa između Bjelovara i Zagreba. To je sasvim dovoljan razlog da se problemi koji se pojave tijekom rada »ugodnije« prebrode. Očekivanja od vremena kad sam nakon fakulteta tek došao u ŽPD pa kasnije u HŽ Infrastrukturu promijenila su se, što je normalno. Svjestan sam i nekih predrasuda okoline o željeznici općenito, ali danas, s dosadašnjim radnim i životnim iskustvom, smatram da su zaposlenici ti

koji trebaju utjecati na to da se to promijeni. Moje iskustvo rada u Službi za fondove EU iznimno je pozitivno, imamo vrlo kvalitetne timove stručnjaka. Vjerujem da ćemo s dosadašnjim iskustvom u provođenju tekućih projekata i projekata koje planiramo realizirati sufinanciranjem iz EU-ovih fondova izgraditi željezničku infrastrukturu kojom će se ponositi ne samo HŽ Infrastruktura već i svi građani Hrvatske.

Poznati ste po tome što ste se u mladosti bavili borilačkim sportom džiju-džicuom i postigli uspješne rezultate. Zašto ste izabrali baš taj sport i je li Vam bavljenje sportom pomoglo da se nosite s ovim stresnim poslom i rokovima na projektima?

Džiju-džicu odabrao sam sasvim slučajno. Kolega s fakulteta organizirao je sekciju za džiju-džicu i tako je sve počelo. Danas je taj klub, Black Dragon, zahvaljujući entuzijizmu članova i vodstva kluba, u najboljih 20 akademija u Europi te postiže zapažene rezultate na

svjetskim natjecanjima. Na državnim i europskim natjecanjima ostvario sam neke veće rezultate i nadam se da sam svojim uspjesima doprinio onome što je Klub danas. Bavljenje sportom uvelike mi je pomoglo u odnosu prema poslu jer su sastavni dio sporta disciplina, angažman, radne navike, pobjede i porazi, kao i u poslu. Nositi se s porazom i poteškoćama težak je zadatak koji se najbolje nauči bavljenjem sportom.

Kako provodite slobodno vrijeme? Imate li dovoljno vremena za obitelj?

Uz ovakav ritam posla jako je malo slobodnoga vremena. No mislim da nije važno koliko slobodnoga vremena imam, već koliko ga kvalitetno koristim. Vodeći se time, slobodno vrijeme nastojim provesti uz svoju obitelj i u kvalitetnu druženju sa svojim malenim sinom. Kada stignem, nastojim odraditi i pokoji trening.

POTPISAN UGOVOR

PIŠE: Ivana Čubelić
FOTO: Mihaela Tomurad Sušac

Predsjednici uprava Končar – Elektronike i informatike (INEM) i HŽ Putničkoga prijevoza potpisali su 1. veljače Ugovor o kupoprodaji statičkih pretvarača, koji se financira zajmom Svjetske banke.

Potpisivanju su prisustvovali predsjednik Uprave Končar – INEM-a Željko Tukša i predsjednik Uprave HŽPP-a Dražen Ratković, s članovima uprava i suradnicima. U povodu potpisivanja Ugovora Ratković je rekao:

Ugradnjom statičkih pretvarača povećat će se pouzdanost i raspoloživost vagona, unifikacijom pretvarača na svim vagonima bit će olakšano održavanje vozila uz smanjenje troškova, a putnicima će biti ponuđena kvalitetnija usluga. Ovo je samo jedan od projekata koji će biti financirani iz zajma Svjetske banke. Osim za investicije, novac od zajma bit će iskorišten i za isplatu poticajnih otpremnina radnicima.

Predmet je Ugovora proizvodnja i isporuka pet statičkih pretvarača tipa VIS 50-1 snage 50 kVA za klimatizirane putničke vagone i pet statičkih pretvarača tipa VIS 60-1 snage 60 kVA za vagone za spavanje. Ukupna vrijednost ugovora iznosi 6.450.000 kn bez PDV-a, a ugovor se financira zajmom Svjetske banke u sklopu Projekta održivog razvoja hrvatskoga željezničkog sektora. Među ostalim projektima HŽPP-a koji su vezani uz održavanje vozila i financiraju se zajmom Svjetske banke nalaze se veliki popravak i modernizacija triju elektrolokomotiva serije 1142, zamjena osovinskih sklopova za nagibne vlakove serije 7123 te veliki popravak i modernizacija četiriju dizel-motornih vlakova serije 7122. Ti projekti realizirat će se u skladu s Planom nabave HŽPP-a.

Končar je za Hrvatske željeznice isporučio više od stotinu statičkih pretvarača za



Željko Tukša, predsjednik Uprave Končara-INEM-a, i Dražen Ratković, predsjednik Uprave HŽPP-a



Članovi uprava HŽPP-a i Končar-INEM-a na potpisivanju ugovora

putničke vagone i vagone za spavanje, a prototip statičkoga pretvarača proizveden je prije više od 12 godina. Ovim ugovorom Končar – INEM, kao renomirani domaći

proizvođač i dobavljač sofisticiranih uređaja energetske elektronike, nastavlja dugogodišnju uspješnu suradnju s HŽ Putničkim prijevozom.

BUŠE U VLAKU

PIŠE: Sonja Cvetković
FOTO: TZ Baranje



Pjesma tamburaša i ples buša iz Baranje obilježili su zanimljivu promociju manifestacije Buše u Baranji.

U suradnji HŽ Putničkog prijevoza i Turističke zajednice Baranje 24. siječnja u vlaku na relaciji Osijek – Zagreb održana je promocija manifestacije Buše u Baranji.

Običaj buša sličan je zvončarima u primorskoj Hrvatskoj i krampusima u alpskim krajevima, a raširen je u južnoj Mađarskoj i šokačkim selima u Baranji i istočnoj Slavoniji. Prema predaji, bušari svojim strašnim maskama tjeraju zimu, a

vjeruje se da su stanovnici tih krajeva tako maskirani u davna vremena otjerali tursku vojsku.

Na svoju vožnju buše iz Baranje krenule su u ranim jutarnjim satima iz Osijeka prema Zagrebu. Putnici su imali priliku vidjeti kako buše izgledaju, što rade i kako se zabavljaju. Tako je i putnicima i bušama put prošao brže i veselije. Tamburaši koji su pratili buše ispunili su vlak pjesmom i plesom na radost svih putnika, koji su imali priliku i sami zaželjeti pjesmu, dok su buše svojom predstavom nasmijavali putnike. Zabava se nastavila u glavnome zagrebačkom kolodvoru gdje su u predstavi uživali svi putnici i Zagrepčani koji su se zatekli u kolodvoru.



SASTANAK RNE-ove PRAVNE RADNE GRUPE

PIŠE: Željka Mirčić
FOTO: Branimir Butković

Upravnoj zgradi HŽ Infrastrukture 9. i 10. veljače održan je sastanak stalne pravne radne grupe RailNet Europea, krovne organizacije europskih upravitelja željezničke infrastrukture.

RailNet Europe (RNE) osnovan je 2004. na inicijativu više europskih upravitelja željezničke infrastrukture i tijela za dodjelu kapaciteta u cilju uspostave zajedničke organizacije na europskoj razini, boljeg poslovanja i međunarodne suradnje upravitelja željezničke infrastrukture. HŽ Infrastruktura punopravni je član RNE-a od 14. svibnja 2008. godine.

Pravna radna grupa bavi se pripremom standardnih dokumenata koje RNE donosi i svojim članovima preporučuje njihovu primjenu u cilju harmonizacije postupanja upravitelja infrastrukture u Europi. Tako su, primjerice, izrađeni Europski opći uvjeti poslovanja, standardni ugovor o korištenju željezničke infrastrukture (ugovor o pristupu) i slični pravni dokumenti. Pored toga, pravna radna grupa daje pravna mišljenja o ostalim dokumentima, primjerice statutu, te o pravnim pitanjima koja postave druga tijela RNE-a.

Tijekom dvodnevnog sastanka u Zagrebu raspravljalo se o pitanjima važnima za rad upravitelja željezničke infrastrukture, članovi pravne radne grupe upoznati su sa stanjem zajedničkog projekta RNE-a i FTE-a (*Forum Train Europe*) vezanog uz promjenu postupka izrade voznog reda, a radilo se i na tekstu standardnog ugovora o korištenju koji bi se primjenjivao na željezničkim teretnim koridorima. Na sastanku se raspravljalo o prijedlogu promjene COTIF-a (Konvencije o međunarodnom željezničkom prijevozu) te pitanjima vezanima uz Uredbu 913/2010 o europskoj željezničkoj mreži za konkurentni prijevoz robe.



Sastanak stalne pravne radne grupe RailNet Europea

PRAVNA RADNA GRUPA BAVI SE PRIPREMOM STANDARDNIH DOKUMENATA KOJE RNE DONOSI I SVOJIM ČLANOVIMA PREPORUČUJE NJIHOVU PRIMJENU U CILJU HARMONIZACIJE POSTUPANJA UPRAVITELJA INFRASTRUKTURE U EUROPI. PORED TOGA, PRAVNA RADNA GRUPA DAJE PRAVNA MIŠLJENJA O OSTALIM DOKUMENTIMA, PRIMJERICE STATUTU, TE O PRAVNIM PITANJIMA KOJA POSTAVE DRUGA TIJELA RNE-A.

Sastanku RNE-a u HŽ Infrastrukturi prisustvovali su predsjednica RNE-ove pravne radne grupe Yvonne Dessoiz iz DB Netza AG te predstavnici većine europskih upravitelja željezničke infrastrukture. Sastanci pravne radne grupe

održavaju se prema potrebi, tri do četiri puta godišnje. U ime HŽ Infrastrukture, domaćina sastanka RNE-a, sastanku je prisustvovala Zrinka Čanaki Zaić, šefica Službe za prodaju infrastrukturnih kapaciteta i usluga.

HDŽI NA INICIJALNOME SASTANKU SEESARI-a

PIŠE: Tomislav Prpić
FOTO: Arhiva SEESARI

Inicijalni sastanak Saveza za željezničke inovacije u jugoistočnoj Europi (SEESARI – *South East Europe Alliance for Rail Innovation*) održan je u Beogradu 27. siječnja 2016. pod pokroviteljstvom UIC-a, a na njemu je sudjelovalo više od 70 sudionika iz 14 zemalja. Budući da je Hrvatsko društvo željezničkih inženjera (HDŽI) partner u tome savezu, Društvo je sastanku predstavljao njegov izvršni potpredsjednik Tomislav Prpić.

Inicijativa za osnivanje Saveza za željezničke inovacije u jugoistočnoj Europi pokrenuta je u listopadu 2014. i nastala je zbog nezadovoljstva definiranim TEN-T koridorima kada je znatan dio jugoistočne Europe izostavljen s karte koridora. Činjenica je da ta prometna izoliranost, osim željezničkim poduzećima, uvelike šteti i pratećoj industriji te su stoga važni subjekti željezničkog sektora jugoistočne Europe preuzeli inicijativu.

Istaknuto je da željeznička mreža na jugoistoku Europe obuhvaća oko 45 000 km pruga, kojima se prevozi 350 milijuna putnika te 147 milijuna tona robe. Identificirano je sedam interesnih područja kojima će se Savez baviti i koje su uključene u akcijski plan, a to su: pruge velikih brzina, regionalna željeznička mreža, sustav prijevoznih karata i prateće usluge (informiranje, kanali prodaje i sl.), interoperabilnost, nova prijevozna sredstva, socijalna tematika (edukacija i sl.) i prijevoz tereta (logistika, intermodalni terminali i sl.).

Poruke koje su upućene s osnivačkog sastanka Saveza za željezničke inovacije u jugoistočnoj Europi usmjerene su na poticanje razvoja željeznice kao sustava, korištenje raspoloživih investicijskih fondova, postizanje veće učinkovitosti i konkurentnosti željeznice, stvaranje cjelovitoga željezničkog tržišta i ostvarivanje bržeg protoka ljudi i robe.



Inicijalni sastanak Saveza za željezničke inovacije u jugoistočnoj Europi

O tomu da je inicijativa odlično prihvaćena na široj europskoj razini svjedoči i činjenica da je na sastanku aktivno sudjelovao i generalni direktor UIC-a Jean-Pierre Loubinoux. Cilj sastanka bio je dogovoriti temelje Saveza te raspraviti nacрте SEESARI-ove strategije i akcijskog plana.

Idući koraci Saveza bit će uspostavljanje formalne strukture koju će činiti skupština,

upravni odbor i tajništvo te početak definiranja pojedinačnih projekata. U svakome slučaju, SEESARI predstavlja vrlo važnu inicijativu čiji je cilj podizanje željeznica jugoistočne Europe na višu kvalitativnu razinu te zato vjerujemo da će ona doprinijeti i boljoj afirmaciji našega nacionalnog željezničkog sustava. Hrvatsko društvo željezničkih inženjera i dalje će kao partner sudjelovati u radu Saveza za željezničke inovacije u jugoistočnoj Europi.

OTUĐENJA ŽELJEZNIČKE OPREME

PIŠE: Željka Mirčić

FOTO: Oskar Pigac

Početkom veljače na sisačkome području zaredala su otuđenja željezničke opreme i dijelova kontaktne mreže, no policija je, čini se, stala na kraj skupini koja je operirala na sisačkoj dionici. Osumnjičeni su privedeni, što bi trebala biti jasna poruka svima koji će ubuduće pokušati nešto slično.

Otuđivanje željezničke opreme i kontaktne mreže ozbiljan je sigurnosni problem jer ugrožava ljudske živote i nanosi veliku materijalnu štetu HŽI-u i lokalnoj zajednici. Učestala otuđenja, posebice bakrenog užeta čvrste točke zatezanja kontaktne mreže, koja je između željezničkog kolodvora Sisak Capraga i Sunje te kolodvora Siska, Grede i Lekenika izvela osumnjičena skupina, evidentirana su u razdoblju od 1. do 10. veljače. Budući da su se u tome razdoblju otuđenja željezničke opreme na sisačkoj pruzi događala svakodnevno, a što je uzrokovalo prekide željezničkog prometa te je predstavljalo rizik za sigurnost putnika i radnika, HŽI je inicirao sastanak kako bi mjerodavne predstavnike Policijske postaje Sisak поближе upoznao s tim problemom.

Tom prilikom Poslovi obrambenog planiranja i zaštite, Poslovi upravljanja sigurnošću i Regionalna jedinica Centar HŽ Infrastrukture upoznali su policiju s rizicima koje izazivaju takva otuđenja željezničke opreme te s posljedicama koje mogu ugroziti putnike, radnike i imovinu HŽI-a, ali i same počinitelje tih kaznenih djela.

Kako bi se takvi nemili slučajevi rješavali što brže i učinkovitije, HŽI će, kao i do sada, dostavljati sve dostupne informacije i biti u stalnome kontaktu i u koordinaciji s policijom te će o svim incidentima obavještavati policiju, a policija će dodatno povećati i intenzivirati svoj



angažman učestalijim ophodnjama i kontrolom na terenu, pojačanim nadzorom nad otkupljivačima sirovina te boljom komunikacijom s lokalnom zajednicom. Intenziviranje policijske aktivnosti vrlo je brzo urodilo plodom, pa je, što smo i naveli na početku teksta, privedena osumnjičena skupina.

Budući da je otuđivanje željezničkog materijala fenomen s kojim se susreću i druge europske željeznice, prošle godine koalicija jedanaest udruženja koja predstavljaju željeznicu, javni prijevoz, energetski sektor i reciklažnu industriju,

koji su svi uvelike pogođeni otuđivanjem metala, apelirala je na kreatore politike unutar Europske unije da poduzmu mjere za sprječavanje i suzbijanje otuđivanja metala u Europi.

Novoformljena koalicija izdala je zajedničku izjavu u kojoj je navela područja u kojima je potrebno provesti akciju rješavanja tog problema na razini Europske unije. Bez obzira na odgovarajuće mjere na razini EU-a, HŽI i MUP i dalje će rješavati problem u svom *dvorištu* suradnjom, kako bi se što više umanjili mogući rizici tih nemilih aktivnosti.

BRŽE NIJE UVIJEK I SIGURNIJE

PIŠE: Vlatka Škorić i Zdenka Dokaza
FOTO: Vlatka Škorić i Sanja Paić

Prva ovogodišnja akcija **Vlak je uvijek brži** održana je 26. siječnja u nižim razredima, a druga akcija **10. veljače u petim i šestim razredima Osnovne škole Jože Horvata u Kotoribi**.

Povod objema akcijama bio je poseban – »novouređeni« illegalni prijelaz preko pruge u blizini škole kojim dnevno prolaze stotine djece. Ne jedan već čak četiri ilegalna prijelaza nalaze se na dionici od kolodvora Kotoriba do državne granice s Republikom Mađarskom, i to na pola puta između dva ŽCP-a udaljena 875 metara. Trenutačno na toj dionici nema prometa, no s obzirom na to da će na toj relaciji promet jednog dana ponovno početi teći, a da će stečene navike ostati, akcijama se željelo upoznati djecu s opasnostima prelaženja pruge preko takvih ilegalnih prijelaza, kao i igranja uz prugu.

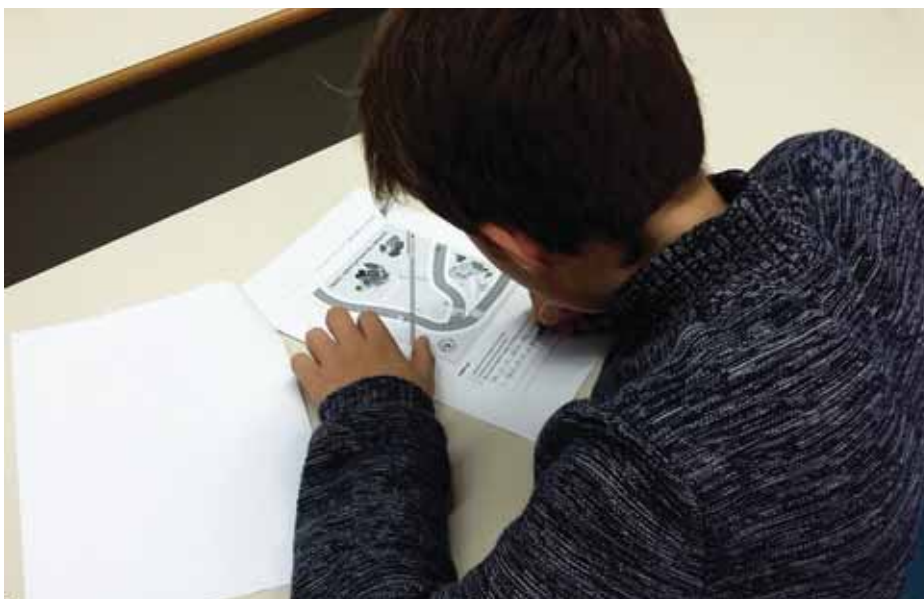
Po porukama koju su nam pisala i crtala djeca iz nižih razreda vidjelo se da su pokazala razumijevanje opasnosti koja će prijetiti u trenutku kada promet ponovno krene. Osim zanimljivih crteža i već prepoznatljivih poruka prvi put dobili smo i jednu haiku pjesmu na temu sigurnosti željezničkog prometa. Petar Krešimir iz 4.a razreda napisao je:

*Pazi se vlaka.
Dok juri kroz maglu.
Po pruzi.*

Na zamolbu ravnateljice škole Snježane Matoš, dana 10. veljače održane su i radionice s učenicima petih i šestih razreda. Ti nešto stariji učenici aktivno su sudjelovali u radionicama, ali i pokazali da su prilično svjesni opasnosti u prometu pa i opasnosti koja prijeti prilikom prelaženja preko pruge. Iznijeli su učenici i primjere stradanja i opasnih situacija u kojima su se našli neki njihovi odrasli sumješteni, rođaci ili vršnjaci.



Radionica u nižim razredima osnovne škole



Radionica u višim razredima osnovne škole

Prilikom drugog dolaska u školu susreli smo neke od učenika koji su ranije bili obuhvaćeni edukativnim radionicama. Bilo je lijepo čuti njihove komentare i vidjeti da pamte i razmišljaju o pravilima

sigurnog ponašanja pri prelaženju preko pruge.

U Osnovnoj školi Jože Horvata radionicama u sklopu akcije **Vlak je uvijek brži** bio je obuhvaćen ukupno 231 učenik.

POZITIVNA MEDIJSKA SLIKA U 2015.

PIŠE: Vlatka Škorić
ILUSTRACIJA: Oskar Pigac

Ako se pogleda medijska slika o svim trima hrvatskim željezničkim društvima, može se zaključiti da je 2015. imala nešto više pozitivnih i nešto manje negativnih medijskih objava u odnosu na prosjek u zadnjih deset godina.

Jedan od alata koji upravama tvrtki služi kao jedan od pokazatelja uspješnosti, ali i kao mogući korektor za poboljšanje budućih komunikacijskih aktivnosti, jest praćenje medijske slike o tvrtki. Teme o željezničkim društvima, u fokusu su medijskog interesa tijekom cijele godine, a odjeli komunikacija partner su im u obavljanju toga posla. Posao je to koji nije nimalo lagan, a to najbolje znaju oni koji ga rade.

Od 2005. željezničke tvrtke na kraju svake godine analiziraju medijske priloge koji su o njima izišli tijekom godine kako bi procijenile medijsku sliku i analizu upotrijebile za poboljšanje slike u medijima tijekom sljedeće godine. U analizi 2015. bilo je više od 330 novinskih izdanja i priloga odabranih televizijskih i radijskih emisija te su izdvojene sve objave u kojima se spominju hrvatske željezničke tvrtke.

Tijekom 2015. u tisku, na portalima, televizijama i radijskim postajama objavljena su ukupno 5332 priloga o HŽ Infrastrukturi, HŽ Putničkom prijevozu i HŽ Cargu. Od toga je u tiskanim medijima objavljeno 2314 članaka. Ako se pogleda medijsku sliku u tiskanim medijima u zadnjih deset godina, može se zaključiti da je 2015. bila prosječna po broju objava u tiskanim medijima. Udio od 27 posto pozitivnih objava u 2015. u gornjoj je polovini vrijednosti jer je najmanje pozitivna slika (15 posto) bila 2009. i 2012., dok je najbolji rezultat ostvaren 2006. i 2008. s 36 posto pozitivnih tekstova.

BROJ PRILOGA U TISKANIM MEDIJIMA PO GODINAMA I ORIJENTACIJI

GODINA	BROJ ČLANAKA U TISKU O SVA TRI DRUŠTVA	POZITIVNO	NEUTRALNO	NEGATIVNO
2005.	1.556	22 posto	68 posto	10 posto
2006.	2.237	36 posto	56 posto	8 posto
2007.	2.834	29 posto	64 posto	7 posto
2008.	3.153	36 posto	55 posto	8 posto
2009.	3.968	15 posto	54 posto	31 posto
2010.	2.998	22 posto	58 posto	20 posto
2011.	2.566	27 posto	50 posto	23 posto
2012.	3.344	15 posto	66 posto	20 posto
2013.	2.612	19 posto	68 posto	12 posto
2014.	2.483	21 posto	65 posto	14 posto
2015.	2.314.	27 posto	63 posto	10 posto

U 2015. deset posto objava bilo je negativno i taj je rezultat ispod prosjeka zadnjih deset godina. Najmanje negativnih objava bilo je 2007. (sedam posto), a najviše 2009. (31 posto).

Prethodnih godina mediji su vrlo pažljivo pratili poslovanje željezničkih tvrtki te učestalo izvještavali javnost o raznim događajima vezanima uz njih. Međutim, prošle je godine sve poslovne teme po broju objava zasjenila tema prijevoza izbjeglica, bez obzira na to što se pojavila tek u rujnu. Nakon te teme najviše se pisalo o investicijama u željezničku infrastrukturu, projektima koji se financiraju iz EU-ovih fondova, željezničkocestovnim prijelazima itd.

HŽI u medijima

U 2015. u tisku, na portalima, radiju i televizijama o HŽ Infrastrukturi objavljeno je ukupno 1146 priloga. U tisku je bilo objavljeno 520, na portalima 414, na radiju 127, a na televizijama 85 priloga. Prosječno, u pola tekstova HŽ Infrastruktura bila je glavni, a u pola sporedni subjekt.

Od ukupno 1146 priloga njih 331 bilo je pozitivno, 181 priloga bio je negativan, a

634 priloga bila su neutralna. Najviše je tekstova objavljeno u Večernjem listu (86), potom u Glasu Slavonije (75) i Novom listu (71); Jutarnji list objavio je 51 priloga, a Poslovni dnevnik 33 priloga. Od radijskih postaja o HŽI-u najviše je izvještavao Prvi program HR-a (56 priloga), a potom Radio Sljeme (28 priloga) te Radio 101 (22 priloga).

Kao glavni subjekt HŽI najčešće se pojavljivao na portalima www.poslovni.hr (65 priloga), www.seebiz.hr (43 priloga) i www.vecernji.hr (41 priloga).

Od televizijskih postaja vijesti o HŽI-u objavljivali su najčešće Prvi program HTV-a (39 priloga), RTL (26 priloga) i Nova TV (20 priloga).

Najviše negativnih objava bilo je na portalima (82), a najviše pozitivnih u tiskanim medijima (154). U postotcima, najviše je pozitivnih priloga bilo na TV-u (33 posto), a najmanje na radiju (27 posto). Udio negativnih priloga najveći je bio na radiju (24 posto), a najmanji u tisku i na TV-u (11 posto).

Vrijednost PR-učinka u svim medijima bio je pozitivan.

HRVATSKE ŽELJEZNICE
ORIJEKTAJA BROJ OBJAVA

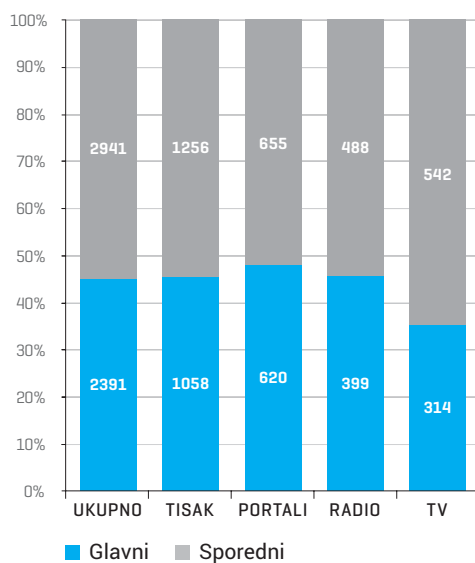
1211

3598

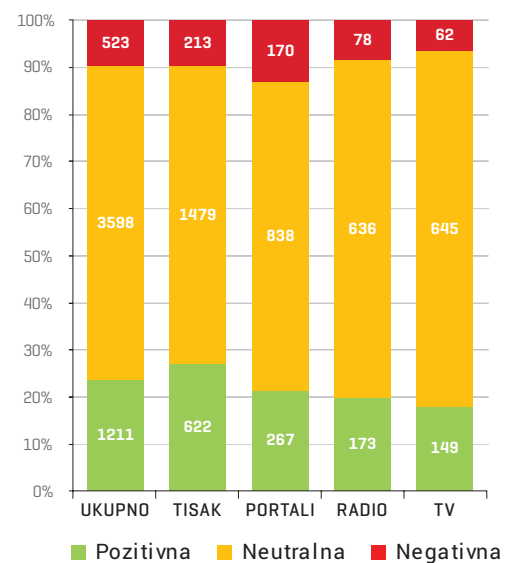
523

■ Pozitivna ■ Neutralna ■ Negativna

OBJAVE PREMA VRSTI MEDIJA
I STATUSU SUBJEKTA



OBJAVE PREMA VRSTI MEDIJA
I ORIJEKTAJI



HŽ INFRASTRUKTURA

PARAMETAR	TISAK	PORTALI	RADIO	TV
Broj objava	520	414	127	85
Udio pozitivnih članaka	30%	28%	27%	33%
Udio negativnih članaka	11%	20%	24%	11%
Članci koji se većim dijelom ili u cijelosti odnose na HŽ Infrastrukturu	52%	53%	57%	55%
Smjer PR učinka	Pozitivan	Pozitivan	Pozitivan	Pozitivan

SAJAM PRIJEVOZNIH PROJEKATA U RIJECI

PIŠE: Ante Klečina
FOTO: Ante Klečina

Klaster intermodalnog prijevoza organizirao je u vijećnici Grada Rijeke 28. siječnja 2016. Sajam projekata/*brainstorming* sastanak o projektnim prijedlozima relevantnima za privlačenje sredstava iz novih fondova u sklopu europskih programa. Cilj skupa bila je razmjena projektnih ideja između partnera koji ciljaju na prijave u programima Europske unije Interreg ADRION i Italija – Hrvatska (Italy – Croatia), a iz područja razvoja intermodalnog putničkog i teretnog prijevoza, razvoja pomorskog prometa i razvoja luka. ADRION i Italija – Hrvatska otvaraju odlične mogućnosti i za prijavu projekata za razvoj željeznice.

Skup je otvorio predsjednik Klastera intermodalnog prijevoza iz Rijeke Dražen Žgaljić predstavljajući program ADRION i Italija – Hrvatska. U najavnom govoru istaknuo je kako je glavna želja organizatora bila okupiti zainteresirane prijavitelje projekata i potencijalne partnere. Tijekom dana kratkim prezentacijama predstavljeni su projektni prijedlozi, a svi zainteresirani za pristupanje konzorciju nekoga projekta imali su priliku odmah nakon pojedine prezentacije ostvariti kontakt uživo. Moguće je i naknadno pismeno stupiti u kontakt s izlagačima. Zainteresirani okupljeni partneri i izlagači projektnih ideja uglavnom su bili predstavnici javne uprave, sveučilišta, organizacija, instituta, raznih drugih istraživačkih organizacija, ali i predstavnici privatnoga lučkog i prijevoznog sektora. Skup je uspio privući više od stotinu predstavnika iz Hrvatske, Slovenije i Italije.

ADRION i Italija – Hrvatska

Interreg ADRION (Adriatic-Ionian) 2014 – 2020 jest program kojim Europska unija financijski podupire projekte međunarodne suradnje na širem području oko Jadranskog i Jonskog



Sajam prijevoznih projekata u Rijeci

mora, odnosno projekte iz Slovenije, Hrvatske, Grčke, južne, središnje i istočne Italije, Bosne i Hercegovine, Srbije, Crne Gore i Albanije.

Za sve zainteresirane, projekti iz područja prijevoza sadržani su unutar prioritetne osi 3 programa Povezana regija (*Connected region*).

Italija – Hrvatska program je prekogranične suradnje (*cross border cooperation*, CBC) koji uključuje sve talijanske regije uz Jadransko more, sve jadranske hrvatske županije te Karlovačku županiju. Za područje prijevoza iz tog se programa otvaraju

mogućnosti unutar tematskih ciljeva 5, 6 i 7.

Velike mogućnosti i za željeznicu

Mogućnosti sufinanciranja programa koji uključuju razvoj željezničkog prometa (usluga i/ili infrastrukture) tim su programima itekako mogući. Budući da programi snažno ciljaju na uspostavu intermodalnih prijevoznih usluga u putničkom i teretnom prijevozu, prilika je to za sve hrvatske krajeve koji žele uspostaviti integrirani prijevoz putnika te intermodalni prijevoz tereta razvojem intermodalnih terminala i morskih luka.

SPORT KAO ŽIVOTNI STIL

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: privatna arhiva Vedran Piljek

Sport je jedna od aktivnosti kojima se čovjek može baviti cijeloga života. Isto tako, postoje oni kojima je sport životni stil, nešto što se samo po sebi podrazumijeva. Jedan od takvih zasigurno je 34-godišnji Vedran Piljek, koji u HŽ Infrastrukturi radi od 2007., a zaposlen je u Grupi za platni promet.

Otkako zna za sebe, Vedran je »ganjao loptu«. Nije bilo važno je li nogometna ili košarkaška, a njegovu darovitost prepoznao je nastavnik tjelesnog odgoja u osnovnoj školi i usmjerio ga na košarku. Tako je počeo trenirati košarku u Zaboku. U kadetskim i juniorskim ekipama bio je jedan od najboljih igrača, pa je relativno mlad pridružen seniorskoj momčadi, koja je u to vrijeme nastupala u hrvatskoj A-2 ligi. Nakon ozljede križnih ligamenata i operacije odustaje od košarke i nekako samo po sebi dolazi do onoga što mu je otac govorio:

„Tata me je uvijek poticao na bavljenje sportom, a i sam je sportaš. No školu je uvijek stavljao na prvo mjesto, tako da sam više pažnje počeo pridavati studiranju i u konačnici stekao zvanje diplomiranog ekonomista, kaže Vedran.

Nakon oporavka više nije igrao košarku, već se aktivnije pridružio ekipi s kojom je odmalena igrao mali nogomet. I danas s *dečkima* u Zaboku jednom ili dvaput tjedno igra mali nogomet. U sklopu željeznice okupljena je kvalitetna nogometna ekipa. Kao veterani Lokomotive igraju u veteranskoj Premier ligi, a tijekom zimskih mjeseci nastupaju u malonogometnoj ligi. Na poziv Dalibora Vučića, također zaposlenika HŽ Infrastrukture, Vedran Piljek priključio se okupljanjima veterana na Zagrebačkome velesajmu. No interesi našega sugovornika za sportskim uzbuđenjima na tomu se ne iscrpljuju. Vedran je član i Skijaškoga



kluba Stars iz Svetog Križa Začretja. Manje je poznato da su članovi toga kluba uvelike zaslužni za odličnu organizaciju sljemenske skijaške utrke Snježna kraljica. Ove godine natjecanje nije održano zbog nedostatka snijega, a Vedran se prisjeća 2015. kada je zajedno s kolegama proveo desetak dana na Sljemenu:

„Na televiziji se vidi da je utrka odlično organizirana i da sve *štima*, no treba znati da iza toga stoji jako puno teškoga rada. Mi na Sljemenu mnogo toga odrađujemo, postavljamo zaštitnu ogradu, reklame... Osim na Sljeme, ponekad odem na skijanje u Sloveniju ili Austriju.

Nekim povremenim sportskim aktivnostima Vedran se bavi iz čistog užitka, jer mu predstavljaju izazov. Orijentacijsko trčanje jedna je od tih aktivnosti. Udruga Zagorje adventure team iz Zaboka pokrenula je prije pet godina minimaraton na kojemu natjecatelji uz pomoć kompasa pronalaze kontrolne točke i snalaze se u prostoru. Od male utrke 2011. ta je utrka prerasla u veliko natjecanje s oko 900 natjecatelja.

„Orijentacijsko trčanje jako mi je zanimljiv sport, a kada trkači dolaze čak iz



Vedran Piljek

Latvije, logično je da se i mi domaći uključimo.

Ljeti Vedrana zaokuplja ronjenje. Riječ je o vrlo zahtjevnu sportu za koji je potrebno proći rigorozne liječničke preglede i položiti ronilački ispit. Vedran ima položen ispit CMAS s jednom zvjezdicom, a ronjenje mu omogućuje pogled u jedan sasvim drugačiji svijet:

„Kad se zaroni na 20 metara dubine, vidi se jedan novi svijet i kao da se odmakneš od stvarnosti koja te svakodnevno okružuje. Volim ekstremne sportove i uvijek si zadajem nove ciljeve. Ove će godine plivati tzv. crikvenički maraton. Od Šila na Krku do Crikvenice je 3550 metara i jednostavno se želim okušati u tome.

Nakon nekoliko godina promatranja skokova sa Šibenskoga mosta Vedran si je zadao da i on mora skočiti. Prošle godine to je i ostvario.

„Bungee jump je čisti adrenalin. Najviše straha osjetiš pri kraju skoka kada te uže povuče prema gore. Za mene je sport ispušni ventil i u tim trenucima zaboravim sve probleme i jednostavno uživam – opisao je Vedran svoj doživljaj bavljenja sportom.

SJEĆANJE NA PUTUJUĆU POŠTU

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Do početka devedesetih godina prošloga stoljeća Hrvatska pošta (u to vrijeme PTT) svoje je pošiljke prevozila poštanskim vagonima, a na ta vremena podsjeća jedan takav vagon preuređen u izložbeni vagon Hrvatskoga željezničkog muzeja. Vagon je trajno smješten na šestome peronu Zagreb Glavnog kolodvora, uz zgradu pošte.

Priliku da povodom Noći muzeja ponovo posjeti svoje nekadašnje radno mjesto nikako nije htio propustiti Marko Lipovac. Naime, on se kao pratitelj putujuće pošte takvim vagonom vozio 35 godina, a nama je to bila prilika za razgovor. Naš sugovornik, vitalni osamdesetdvođodišnjak, i danas se svega dobro sjeća. U pošti se zaposlio 1963., iz drugog pokušaja. Prvi put nije prošao jer nije znao ćirilicu. U ponovljenom natječaju imao je više sreće i dobio je posao u tadašnjem PTT-u (Pošta, telefon i telekomunikacije).

Kada sam 1963. počeo raditi u PTT-u, prvo sam otpremao poštu motorom, a kada se ukazala prilika da se uključim u prijevoz pošte vagonom, pomislio sam da je to nešto za mene. Četiri mjeseca pohađao sam tečaj i dobro naučio pravilnik kojega sam se pridržavao cijeloga svog radnog vijeka – rekao je Lipovac na početku razgovora.

Poštanski vagoni razvozili su poštu iz Zagreba prema Rijeci, Splitu, Puli, Osijeku, Beogradu... Prema Beogradu vozila su dva poštanska vagona, jedan je kretao u ponoć, a drugi u podne. Vagon su pratila tri, a ponekad i četiri poštara. Kao pratitelj, Marko Lipovac najčešće je putovao u Beograd, a najzbudljivija su bila putovanja Likom tijekom zimskih mjeseci:

Putem prema Beogradu u vagon smo primali poštu i novac u Sisku, Novskoj, Slavonskom Brodu, Vinkovcima i Šidu.



Marko Lipovac

U Beogradu se dio pošte ostavljao, a dio su preuzimali makedonski vagoni koji su je onda prevozili dalje u Makedoniju i na Kosovo. Mjesečno sam na put kretao sedam puta, a putovanje je najčešće trajalo tri dana. Zimi smo zbog visokoga snijega znali zaglaviti u Lici, no na put smo uvijek kretali dobro pripremljeni. Za Liku smo kupovali zalihe kruha i špeka, a tadašnji je Vjesnik svakomu poštaru besplatno davao po jedan primjerak svojih izdanja. Imali smo ležaj na kat, bili smo dobra ekipa i zapravo nam nije bilo dosadno.

U vagonu je bilo plinsko grijanje, a kada bi se ono pokvarilo, ložilo se na drva koja su uvijek stajala u pričuvu. Zastoj vagona tijekom putovanja nije utjecao na dostavu pošte. Naime, tada bi se u prijevoz pošte uključivali rezervni vagoni koji su na istim relacijama vozili u sastavu drugih vlakova.

Početak Domovinskoga rata označio je i kraj otpreme poštanskih pošiljaka posebnim, modificiranim željezničkim

vagonima. Pošta se počela otpremati kamionima. Željezničke veze prema Dalmaciji bile su prekinute, a kamionima se, uz mnogo rizika, preko barikada još nekako moglo proći:

Kada smo kretali za Split, nikada nismo znali kako ćemo proći. Prekrižiš se i ideš. Bili smo blesavi, da kažem po bosanski (Marko Lipovac je iz Koraća pokraj Dervente, op.a.) – opisao je Lipovac te dane.

S navršениh 65 godina, godine 2000. Marko Lipovac otišao je u mirovinu. Kaže da su mu nudili da radi još koju godinu, ali smatrao je kako to ne bi imalo smisla jer ima dosta mlađih koji trebaju dobiti priliku. Usto je izračunao kako je, premda je sa suprugom Anđom u braku od 1964., zbog čestih izbjivanja s njom proveo manje od 20 godina (»jedna noć s tobom, a dvije na putu«). I danas Lipovac više voli hodati nego sjediti i kaže kako ga to i drži u dobroj formi. Osim toga, nakon što su odgojili tri sina, danas je u obitelji mnogo veselja s desetero unučadi.

KAD SU POSAO I HOBI JEDNO

PIŠE: Vlatka Škorić
FOTO: Nenad Medić

Prošloga mjeseca započetu priču o ljubiteljima željeznice nastavljamo s Nenadom Medićem, jednim od onih koji imaju sreću raditi ono što vole, ne praviti razliku između radnoga i slobodnoga vremena, profesije i hobija...

Nenadove fotografije s vikendaških snimanja najčešće su motivi vlakova i lokomotiva. Nije ni čudno kad je 44-godišnji Nenad inženjer održavanja motornih vozila, a od 2008. radi u Končar – Električnim vozilima, prvo u Kontrolni kvalitete, a potom u Tehnici kao projektant. Dakle, na novim Končarevim vlakovima koji upravo osvajaju hrvatske pruge može se prepoznati i Nenadov rukopis.

Željeznicu volim od ranoga djetinjstva. Zavolio sam je kao trogodišnjak putujući iz Zagreba u Zadar Kornat-expressom, koji je tada vozio dizel-motorni vlak francuz. Bilo je to u srpnju 1974., putovali smo vlakom do Zadra te dalje trajektom na Ugljan. Francuz je bio nov, mirisav, a imao je vrata između dijelova putničkoga prostora koja su se otvarala na senzor pokreta. Veći dio puta proveo sam igrajući se pored tih vrata koja su se otvarala »ničim izazvana«, a ja bih prošao kroz njih. Često sam poslije toga prvog putovanja molio mamu da me vodi gledati vlakove u zagrebački Glavni kolodvor. Nakon što sam 1983. vidio prvu izložbu Kluba željezničkih modelara u Tehničkom muzeju, učlanio sam se u Klub, a u prosincu 2005. otkrio sam forum željeznice.net. Putem foruma upoznao sam puno ljubitelja željeznice, među njima Dragutina Staničića i Berislava Žilića, te otada uglavnom s njima krstarim Hrvatskom i okolnim državama fotografirajući vlakove i posjećujući željezničke priredbe i izložbe, kaže Nenad.

Koji biste trenutak u karijeri ljubitelja željeznice izdvojili?



Nenad Medić (lijevo) i Berislav Žilić na pruzi Lupoglav – Raša



Prijevozna karta za Kornat-express iz 1974.

Jako mi je teško izdvojiti nešto posebno jer mi je i posao hobi, odnosno radim ono što volim. Možda bih kao posebno upečatljiv izdvojio posjet Südbahnmuuseumu u Müzzuschlagu 2014. te fotosafari Semmeringbahnom u društvu Staničića i Žilića.

Na što ste osobito ponosni?

Taman sam se bio zaposlio u Končaru kada smo započeli s izradom prototipa niskopodnoga elektromotornog vlaka serije 4412 za Željeznice Federacije Bosne i Hercegovine. Iako sam tada još bio neiskusni kontrolor kvalitete, raspoređen sam na praćenje ispitivanja

konstrukcije vagnskih sanduka, kao i na druge radne zadatke na proizvodnji, montaži i podešavanju dijelova vlaka. Po završetku proizvodnje prototipa sudjelovao sam na probnim vožnjama prugama Željeznica Federacije Bosne i Hercegovine i Republike Hrvatske te u tipskim ispitivanjima vlaka na poligonu u Republici Češkoj, kao i na hrvatskim prugama. Bio sam u ekipi koja ga je na Badnjak 2010. isporučila kupcu, Željeznicama Federacije Bosne i Hercegovine u Sarajevski depo u Rajlovcu. Tijekom prvih probnih vožnji prugom Sarajevo – Bradina nastale su i prve fotografije vlaka, kao i filmovi snimljeni u vožnji.

IZGRADNJA NOVE BRDSKE PRUGE U ITALIJI

PIŠE: Toma Bačić
FOTO: Toma Bačić

U sjevernotalijanskome gradu Cortini d'Ampezo 13. veljače potpisan je sporazum koji bi mogao rezultirati ponovnom izgradnjom jedne od najljepših brdskih željezničkih pruga.

Sporazum su potpisali predsjednici regionalnih parlamenata, i to Luca Zaia iz regije Veneto i Arno Kompatscher iz regije Južni Tirolo, a na ceremoniji je bio prisutan i talijanski ministar prometa Graziano Delrio. Cilj je sporazuma povezati regiju Veneto s regijom Dolomiti i dolinom Val Pusteria, a u provedbi sporazuma sudjelovat će regionalne prijevoznike tvrtke Sistemi Territoriali S.p.A. i Strutture Trasporto Alto Adige S.p.A.

Sporazum podrazumijeva izradu studije isplativosti i izvedivosti projekta nove željezničke pruge između gradova Calalza, Cortine d'Ampezzo i Dobbiaca/Toblacha do 2019., kada bi mogla početi i njezina izgradnja. Nova će pruga biti elektrificirana i jednokolosiječna, za maksimalne brzine od 100 km/h, minimalne radijuse zavoja od 300 m i maksimalne uspone od 35 promila.

Prema procjenama, cijena izgradnje iznosit će oko milijardu i 200 milijuna eura, s time da će južni dio pruge, od Calalza do Cortine, biti skuplji od sjevernog – koštat će oko 700 milijuna eura. Regionalne uprave – regije i gradovi – trebale bi sudjelovati u sufinanciranju s oko 40 %, dok će ostatak pokriti različiti fondovi Europske unije i vlada u Rimu. Cijena je gradnje te pruge visoka, no svakako treba spomenuti da je regija Dolomiti jedna od turistički zanimljivijih u sjevernoj Italiji. Prihodi od turizma su vrlo visoki, što regija može zahvaliti i vrlo razvijenoj prometnoj infrastrukturi, koja uz izvrsne ceste uključuje i čitav niz brdskih oblika javnog prometa – žičare i uspinjače za uspon na vrlo atraktivne planine. Nova će pruga počinjati u Calalzu, u



Vlakovi serije ETR170 tvrtke Strutture Trasporto Alto Adige S.p.A u kolodvoru Dobbiacu/Toblachu

neposrednoj blizini gradića Pievea di Cadorea s 4000 stanovnika koji leži na 880 m n.v. i 110 km sjeverno od Venecije. Pieve di Cadore poznat je po tome što je u njemu rođen slavni renesansni slikar Tizian.

Uz to, Calalzo je posljednji kolodvor na neelektrificiranoj jednokolosiječnoj pruzi koja vodi od Belluna i otvorena je 1914. godine. Sjeverni dio te pruge temeljito je pregrađen 2003. godine. Za pretpostaviti je da će se ta pruga modernizirati i elektrificirati kada se sagradi i pruga do Cortine.

Od Calalza nova će pruga prolaziti dolinom Valle del Boite i nakon 35 km vodit će do grada Cortine d'Ampezo sa 6000 stanovnika. Cortina se nalazi na nadmorskoj visini od 1224 m. Najviša točka pruge bit će u mjestu Cimabanche i iznosit će 1529 m n.v. Od te će se lokacije nova pruga spuštati u dolinu Val Pusteriu i završavat će u gradiću Dobbiacu/Toblachu s 3300. Ukupna duljina nove pruge iznosit će 65 km.

Kolodvor Dobbiaco nalazi se na elektrificiranoj jednokolosiječnoj pruzi Villach – Spittal an der Drau – Franzensfest/Forzezza.

Istovjetnom trasom kojom će prolaziti nova pruga od 1921. do 1964. prolazila je uskotračna pruga kolosiječne širine 950 mm i elektrificirana 3-kilovotnim sustavom. Ta pruga, nazvana *Ferrovia delle Dolomiti*, danas je pretvorena u vrlo atraktivnu biciklističku stazu. Nju su sagradile austrougarske snage 1916. za potrebe snabdijevanja vojnih jedinica u Prvom svjetskom ratu. Izvorna pruga imala je kolosiječnu širinu 760 mm. Godine 1918. zatvorena je za promet i pregrađivana do 1921., kada je ponovno otvorena kao pruga kolosiječne širine 950 mm. Početkom 50-ih godina prošloga stoljeća pruga je obnovljena i za promet su kupljeni novi električni vlakovi, a modernizacija je izvedena za potrebe zimske olimpijade u Cortini 1956. godine. Zbog jake konkurencije autobusnih prijevoznika i velikog pada broja prevezenih putnika pruga je zatvorena 1964. godine.

TJEDAN SIGURNOSTI NA ŽELJEZNICI

PIŠE: Ružica Stanić
IZVOR: uic.org
FOTO: : www.tinn.ir



U organizaciji Željeznica Islamske Republike Irana u Teheranu je od 13. do 19. veljače, drugu godinu zaredom, održan Tjedan sigurnosti na željeznici. Cilj je te manifestacije promicanje sigurnosti na željeznici i ojačavanje suradnje između željeznice i znanstvene zajednice.

Neke su od tema Tjedna sigurnost građana koji žive uz prugu, kultura sigurnosti i nova perspektiva, pitanja sigurnosti povezana s izvođenjem građevinskih radova, prijevoz opasnog tereta, istraživanje sigurnosti na željeznici, sigurnost na željezničko-cestovnim prijelazima te zdravlje, sigurnost i okoliš. U protekle dvije godine Iran je poduzeo strukturne promjene kako bi se povećala i promovirala sigurnost u željezničkom sektoru, koje su bile predstavljene na manifestaciji.

U programu je sudjelovala i Međunarodna željeznička unija, koja je predstavila svoje aktivnosti i projekte iz područja sigurnosti te održala radionicu za iranske direktore i stručnjake iz područja željezničke sigurnosti.

ŠKODINI VLAKOVI ZA ČEŠKE ŽELJEZNICE

PIŠE: Ružica Stanić
IZVOR: www.railjournal.com
FOTO: : commons.wikimedia.org



Češke željeznice predstavile su na pruzi Prag – Česká Trebová – Brno svoje nove elektromotorne vlakove serije 660 InterPanter, koji će zamijeniti njihove stare vlakove iz 70-ih i 80-ih godina prošlog stoljeća. Naime, u kolovozu 2014. Češke željeznice naručile su od tvrtke Škoda Transportation 14 niskopodnih vlakova koji mogu doseći brzinu od 160 km/h.

Naručena su četiri vlaka s po tri vagona i deset vlakova s po pet vagona. Prvi takvi vlakovi pušteni su u promet u prosincu prošle godine, a svi novi vlakovi koji će voziti prugom Prag – Brno trebali bi biti isporučeni do srpnja ove godine.

Novi vlakovi s pet vagona imaju po 350 sjedala, od čega su po 42 sjedala u prvome razredu. Prilagođeni su putnicima sa smanjenom pokretljivošću i sadrže po jedan zahod za putnike u invalidskim kolicima. U vlaku također postoji područje gdje se djeca mogu igrati te deset mjesta za bicikle, bežični internet dostupan putnicima i utičnice uz sjedala.

GAŠENJE POŽARA I SPAŠAVANJE VLAKOM

PIŠE: Ružica Stanić
IZVOR: www.railjournal.com
FOTO: www.railwaygazette.com



Švicarske savezne željeznice naručile su tri nova vlaka za gašenje požara i spašavanje vrijedna 38 mil. franaka (264 mil. kuna). Njemački konzorcij koji čine Windhoff i Dräger Safety vlakove bi trebao isporučiti do kraja 2018., a pokrivat će područje oko Ženeve, Melidea i Briga.

Svaki od naručenih vlakova sastoji se od vozila za spašavanje, cisterne i vozila s vatrogasnom opremom. Može postići brzinu od 100 km/h i vući vlak od 1600 tona. U cisternu stane 50 m³ vode i 1800 litara vatrogasne pjene, a vozilo s opremom može prevesti do 60 ljudi te sadrži opremu za 23 vatrogasca i zaseban sustav za dovod zraka.

Osobito je korisno što vozilo za spašavanje i vatrogasno vozilo imaju vlastite dizelske motore. Tako se u slučaju požara u tunelu vlak može rastaviti kako bi jedan dio ostao u tunelu i gasio požar, a drugi evakuirao putnike. Osim u tunelima, vlak za gašenje požara i spašavanje služi za vuču pokvarenih vlakova te gašenje požara na mjestima do kojih je moguće doći s pruge.

ŽELJEZNIČARI PRISKOČILI U POMOĆ

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Na samome početku 2015. skretničaru Branku Križanu do temelja je izgorjela kuća. Uz brojne prijatelje i susjede u Luci, u obnovi kuće pomogli su i željezničari. Nositelj akcije bio je Sindikat željezničara Hrvatske. U takvu okruženju rezultati nisu izostali.

Siječanj nikako nije sretan mjesec za Branka Križana, skretničara iz kolodvora Podsused Tvornica. Naime, 1. siječnja 2015. ili, kako će on sam pridodati, »u 17.30 precizno« zapalila mu se kuća, a kada smo ga posjetili, zatekli smo ga na štakama jer je u međuvremenu ozlijedio gležanj. Ipak, povod je ovom tekstu solidarnost željezničara, i ne samo njih, te gradnja nove kuće za Branka i njegovu obitelj.

Uz iznimku od svega nekoliko mjeseci, Branko Križan 37 je godina radnoga staža odradio u Podsusedu. Promijenio je pet šefova, a član je sindikata od njegovih prvih dana, što nije nevažno za ovu priču. Oni stariji zacijelo se prisjećaju kako je preteča današnjega Sindikata željezničara Hrvatske nekadašnji Samostalni sindikat prometnika Hrvatske, kojemu je jedan od osnivača bio današnji šef kolodvora Podsused Tvornica Zlatko Pavletić.

Gotovo cijeloga radnog vijeka Branko Križan radi na željeznici, a i njegova braća zaposlena su na željeznici.

«Jedno kraće vrijeme radio sam u TPK-u Konjšćina, pa malo *zidarije* i 1979. došao sam na željeznicu. U to vrijeme onaj tko je želio raditi mogao je dobiti posao. Bilo nas je devetero djece i mladi smo odlazili od kuće, rekao je Križan.

Nakon samo godinu dana Branko je teško stradao. Na njega je naletio vlak Arena-express te je nakon dugotrajnog oporavka radio kao prodavač karata i tranziter. Nakon što je ponovo stekao zdravstvenu



Branko Križan

grupu, nastavio je raditi kao skretničar. U Podsusedu je oduvijek bilo posla jer je kolodvor industrijskim kolosijecima povezan s gotovo svim poduzećima u okružju. Međuljudski su odnosi izvrsni i Branko ih je opisao riječima: »K'o obitelj smo tam' dole.«

Događaj koji je pokrenuo cijelu priču dogodio se 1. siječnja 2015. Branko je bio u posjetu bratu u kolodvoru Luka kada ga je nazvala kći Kristina i rekla da je nestalo struje.

«Povuci sklopku prema gore, rekao joj je Branko misleći da je time riješen jednostavan problem. No počelo se dimiti i kada je zajedno sa sinom Božidarom za par minuta dojurio kući, imao je što vidjeti. Zapalio se krov i sve se dimilo. Prvi su stigli vatrogasci iz Luke, pa iz Zaprešića, no pomoći nije bilo. Izgorjeli su krov i drveni dio kuće. Prema mišljenju vještaka, požar je uzrokovala pogreška na dimnjaku i šteta je bila totalna. Samo čišćenje ruševina trajalo je tjedan dana.

«Sjećam se da sam samo stajao na cesti i zapitao se: »Bože, što sam ti zgriješio?« Netko me u prolazu potapšao po ramenu i

rekao: »Bog te ne mrzi.«

Nakon što su mu potonule sve lađe i nakon što se s obitelji smjestio kod brata, na više strana pokrenute su aktivnosti za prikupljanje pomoći.

«Mislim, zapravo siguran sam, da je na željeznici sve pokrenuo Zlatko, čija se riječ i danas čuje. Sindikat željezničara Hrvatske preuzeo je glavnu ulogu pa su mi ponudili plaćanje privremenoga smještaja, komentirao je Branko.

Pomogla je Općina Luka, pomoć su prikupljali i mještani, a najviše je pomogao prvi susjed Josip Pondeljak. Pomoć se prikupljala i u Prepuštovcu, gdje je Branko nekoć davno živio:

«Samo su došli i rekli: »To ti je od nas odozgo.« Valjda sam im ostao u dobru sjećanju. Nešto se nije gledalo na *lovu*, ljudi su pomagali jedni drugima.

Malo-pomalo kuća se počela graditi i ubrzo je stavljena pod krov. Danas je kuća u većoj mjeri i namještena. Postavljanje fasade pričekat će neka bolja vremena, no to i nije velik problem.

IZLOŽBA ŽELJEZNIČKIH MODELA U ZAPREŠIĆU

PIŠE: Toma Bačić
FOTO: Toma Bačić

U multimedijskoj dvorani zaprešićke Gradske knjižnice Ante Kovačića u petak 19. veljače otvorena je izložba željezničkih modela autora Vjekoslava Sutona. Sutton je umirovljeni željezničar, bivši prometni dispečer, veliki stručnjak, znalac i zaljubljenik u željeznicu.

Na izložbi u zaprešićkoj knjižnici izloženo je šest maketa malih vlakova: dvije u mjerilu HO, dvije u mjerilu Z i po jedna u mjerilima N i G. Mjerilo HO potječe iz godina nakon Prvoga svjetskog rata i riječ je o dvostruko manjemu mjerilu od tada popularnoga mjerila O. Kod mjerila HO širina normalnoga željezničkog kolosijeka iznosi 16,5 milimetara, čime se to mjerilo svrstava u red najpodesnijih za željezničko modelarstvo. Prva izložena maketa u mjerilu HO vlasništvo je Kluba željezničkih modelara iz Zagreba, a vlasnik je druge Lucijan Koržinek. Ta druga maketa posebna je po tome što pripada sustavu Märklin, što znači da je pokreće izmjenična struja. Usto ta maketa prikazuje motive Prvoga svjetskog rata, što je bio i jedan od poticaja za organizaciju ove izložbe.

Maketa u mjerilu N pripada Klubu željezničkih modelara, a riječ je o mjerilu manjem od HO, odnosno 1 : 160. U tome mjerilu širina željezničkoga kolosijeka normalne širine iznosi devet milimetara. To mjerilo postalo je komercijalno 1962., a popularno je zbog toga što omogućuje da na malen prostor stane mnogo modelarskih situacija. Maketa u tome mjerilu izložena u Zaprešiću starija je od 40 godina.

Dvije izložene makete u mjerilu Z pripadaju Vinku Tadini. Riječ je o mjerilu u kojemu je normalni kolosijek širine 6,5 milimetara, odnosno 220 je puta manji od prave željeznice. To je mjerilo u proizvodnju uveo njemački Märklin 1972.



Tadinina maketa nalazi se u košari, a specifična je po tome što je automatizirana – signali su usklađeni s prolascima malih vlakova.

Djeci je najzanimljivija velika maketa napravljena posebno za ovu izložbu u velikome mjerilu G. Mjerilo G samo je 22,5 puta manje od prave velike

željeznice. Ta maketa sastavljena je od dijelova iz Sutonove i Koržinekove zbirke te iz zbirke Kluba željezničkih modelara. Ova izložba novi je korak u popularizaciji željezničkoga modelarstva kao vrlo zanimljiva i lijepa hobija, koji često, uz vrijeme, iziskuje, nažalost, i vrlo velika financijska sredstva.

SPELEOLOŠKI ODSJEK NAJBROJNIJA SEKCIJA HPD-a ŽELJEZNIČAR

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: arhiva HPD Željezničar

Zaštita podzemlja i istraživanje neistraženih, nepristupačnih prostora osnovna je djelatnost Speleološkog odsjeka HPD-a Željezničar. Podaci i fotografije koje sakupe prilikom istraživanja služe za izradu topografskog nacрта. O radu Sekcije razgovarali smo s tajnicom Speleološkog odsjeka Mateom Talajom.

HPD Željezničar ima oko 150 članova okupljenih u različite sekcije, a najbrojniji je Speleološki odsjek s oko 60 članova. Speleologija se bavi istraživanjima prostora unutar Zemljine kore, spilja i jama, koji dosežu neslućene veličine. Preduvjet za istraživanja jest mogućnost savladavanja prepreka i sigurnog spuštanja ispod Zemljine kore. Uz kvalitetnu i sigurnu opremu neophodno je ovladati i specifičnim vještinama. Tjelesno savladavanje speleoloških objekata, mjerenje i izrada nacрта glavni su dijelovi speleoloških istraživanja.

Na njih se nastavljaju znanstvena istraživanja geomorfologa, geologa, hidrogeologa, biologa, paleontologa, arheologa i mnogih drugih. Speleologija je široj javnosti možda manje poznata djelatnost, no u stručnim krugovima izuzetno je cijenjena.

Upisavši sa na studij geografije, smjer fizičke geografije i geokologije, na Prirodoslovno-matematičkom fakultetu u Zagrebu, tijekom čestih odlazaka na teren Matea Talaja, tajnica Speleološkog odsjeka HPD-a Željezničar, zainteresirala se za istraživanje geomorfologije. Iz toga je proizišao interes za speleologiju. Danas je speleologija njezina svakodnevica, njezin stil života.

Sastanci u klubu održavaju se dvaput tjedno, a vikendom se obično ide na teren. Uz to, pripremaju se različiti projekti, ekspedicije, kongresi i dr.



Gospodarska špilja

Uglavnom, kao tajnica Odsjeka Matea ima ima posla svaki dan, a sve što se radi, radi volonterski.

Budući da javnost nije previše upoznata sa speleologijom, stječe se dojam kako je riječ o opasnom sportu ili vještini. Je li takav dojam točan?

„Koliko god se to možda nekome činilo drugačije, speleologija je jedan od najsigurnijih sportova. Nas primarno zanimaju nedostupni i neistraženi prostori. Jasno je da se bez završene speleološke škole ne možemo upuštati u takve poduhvate. Bez kvalitetne obuke pojedinac se ne može spuštati u prostore koji se nalaze 500 ili 600 metara ispod Zemljine površine. Potrebna nam je kvalitetna i pouzdana oprema te je neophodno poštovati propisana pravila ponašanja. Speleologija je timski sport i stoga su među članovima ekipe vrlo važni povjerenje i odgovornost.

Izlazak na teren i spuštanje u mračne neistražene prostore nisu sami sebi svrhom. Primarno je istražiti i zaštititi

podzemlje.

„Evidentiramo sve što radimo. Svrha je toga izraditi topografski nacrt. Zbog toga provodimo različita mjerenja, fotografiramo i izrađujemo nacрте. Speleologija okuplja ljude različitih zanimanja koje povezuje ljubav prema istraživanju. Među nama ima i arheologa i geologa koji izravno, svojim stručnim znanjima, mogu pridonijeti speleologiji.

Istraživanje podzemlja nije za turiste, rekreativce. Možete li nam navesti neke atraktivne turističke lokacije koje svatko može posjetiti?

„Hrvatska ima velik broj spilja, a kao prikladne za turističke obilaske prve mi na pamet padaju Veternica pokraj Zagreba, jama Baradia u Istri, Cerovačke pećine iznad Gračaca i Grabovača u Perušiću.

Matea nema planova za budućnost. Na fakultetu je položila sve ispite i još samo treba obraniti diplomski rad. Trenutačno njezinu svakodnevnicu ispunjavaju rad u Klubu i speleologija.



VARAŽDIN

**HRVATSKI
ŽELJEZNIČKI
KOLODVORI**

Varaždin
FOTO: Dragutin Staničić



Zagreb Glavni kolodvor
FOTO: Ante Klečina