

ŽELJEZNIČAR

broj 820/ ožujak 2014.



HŽ INFRASTRUKTURA

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.





/ Foto: Ante Klečina

/ IZ SADRŽAJA

- /4 Posjet izvršnog direktora CER-a
- /5 Obilazak projekata financiranih iz IPA-e
- /8 Zagrepčanima brži i udobniji prijevoz
- /10 Svečano otvoren pješački nathodnik
- /12 Promjene kojima ćemo nadoknaditi zaostatke
- /15 Prazni stanovi u kolodvorima na korištenje radnicima
- /16 Europarlamentarci protiv razdvajanja infrastrukture i prijevoznika
- /17 Poljska je povukla sve što je mogla
- /29 HKUD »Željezničar« Zagreb
Stoljeće tradicije

/ IMPRESSUM

ŽELJEZNIČAR

list HŽ Infrastrukture d.o.o.

Nakladnik: HŽ Infrastruktura d.o.o.

Za nakladnika: Darko Peričić

Urednički odbor: Marko Čar
Vlatka Škorić
Martina Elizabeta Lovrić
Katarina Rakas
Sanja Vučić

Glavni urednik: Branimir Butković

Jezična urednica: Nataša Buniljevac

Priprema za tisak: Lidija Torma

Obrada fotografija: Gordana Petrinjak

Fotografija na naslovnici: Prometnik iz Đurmanca

Fotografiju na naslovnici snimio: Branimir Butković

Adresa uredništva: Zagreb, Mihanovićeva 12

telefoni: 01/4577-591, 01/4534 288

telefaks: 01/457 21 31

e-mail: zeljeznicar@hzinfra.hr

www.hzinfra.hr

Tisak: Željeznička tiskara d.o.o.
Zagreb, Petrinjska 87

Pokoji put neka relativno manja financijska ulaganja dobiju više pozornosti od onih velikih. Pritom ne mislim reći da su ta ulaganja i manje važna, već samo istaknuti kako su ona dio bitno veće cjeline. Nathodnik u Sisak Capragu vrlo je važan za stanovnike toga dijela grada i trebalo ga je sagraditi davno prije. Mi smo taj vrlo atraktivan nathodnik svečano otvorili 6. ožujka i predali Gradu Sisku na upravljanje. No, taj je nathodnik ipak manji dio ukupnih ulaganja na sisačkome prometnom pravcu. Naime, krajem travnja završavamo radove na dionicama Velika Gorica – Turopolje i Zagreb GK – Klara, a uskoro očekujemo radove na remontu 75 kilometara duge dionice Greda – Sunja – Novska. Kada se tome pridodaju radovi koji se trenutačno izvode na tome pravcu, može se dobiti cjelovita slika vrijedna oko milijardu kuna.

Drago nam je da su i članovi Gradskog poglavarstva Grada Zagreba na čelu s gradonačelnikom Milanom Bandićem prepoznali naša nastojanja da, uz ostalo, poboljšamo

kvalitetu gradskog i prigradskog prijevoza u Zagrebu. S dijelom onoga što radimo gradonačelnik se imao prigodu upoznati 18. ožujka prilikom obilaska radova na remontu pruge od Borongaja do Dugog Sela. Radovi na remontu obaju kolosijeka u duljini 16 kilometara počeli su krajem rujna 2013. i trajat će do sredine ove godine. Svjesni smo toga da uz sve naše napore i uz odličnu suradnju sa ZET-om radovi uzrokuju poteškoće u prometu, no vjerujem da će to pasti u zaborav kada se uskoro putnici prema Dugome Selu budu vozili brzinom od 140 km/h umjesto dosadašnjih 60 km/h. Na toj dionici uredit ćemo sva stajališta, a sve ćemo pripremiti i za skorbu gradnju dugo najavljivanog stajališta Sesevska Sopnica. Zanimljivo je to da se doslovno preko puta kolodvora u Borongaju nalazi veliki sveučilišni kampus. Zašto studentima ne bi omogućili da do fakulteta putuju s vlakom? To je ideja o kojoj je svakako vrijedno razmisliti i u dogovoru s Gradom Zagrebom potaknuti njezinu provedbu.

Tvrtka Pružne građevine od početka godine radi i na zadarskoj pruzi. Trenutačno se izvodi remont na deset kilometara dugoj dionici između Kistanja i Benkovca. Također, sredinom ožujka počeo je remont, odnosno radovi koji će omogućiti ponovno uspostavljanje željezničkog prometa od Đurmanca do Huma na Sutli. Ta samo šest kilometara duga dionica puno će značiti vrlo razvijenom gospodarstvu toga kraja jer će mu omogućiti spajanje s mrežom hrvatskih pruga.

Posljednji dan u veljači s našim socijalnim partnerima potpisali smo Aneks Kolektivnom ugovoru, a 21. veljače potpisan je 1. dodatak Kolektivnom ugovoru u HŽ Putničkome prijevozu. Vjerujem da će to omogućiti poslovanje obaju poduzeća pod financijski održivim uvjetima, a upravama da u stabilnoj situaciji provedu što više planiranih ciljeva.

predsjednik Uprave HŽ Infrastrukture
Darko Peričić, mag. ing. traff.

Posjet izvršnog direktora CER-a

»Poduprite prijedloge za bolji status željeznice«

Dana 19. ožujka održani su sastanci izvršnog direktora CER-a Libora Lochmana s predstavnicima uprava HŽ Infrastrukture, HŽ Putničkog prijevoza i HŽ Carga na kojima su bili članovi Uprave HŽ Infrastrukture Rene Valčić i Marko Car, član Uprave HŽ Putničkog prijevoza Siniša Balent i direktor HŽ Carga Danijel Krakić.



Libor Lochman na sastanku s predstavnicima Uprava Društava HŽ

Svrha sastanka bila je upoznati se s najnovijim kretanjima u hrvatskim željezničkim tvrtkama kao i sa stajalištima kojima Zajednica europskih željeznica i upravitelja infrastrukture (CER) lobira u Europskome parlamentu.

Marko Car, član Uprave HŽ Infrastrukture (HŽI), izvijestio je Lochmana o napredovanju procesa restrukturiranja koji, po ocjeni vlasnika, dobro napreduje, a rezultirao je učinkovitijom organizacijom, koja je financijski jeftinija i pripremljena za aktivnosti zbog kojih HŽI postoji. HŽI je spreman za prihvatanje novih operatora u sklopu liberalizacije na hrvatskim prugama. Dio posla još trebaju odraditi državna tijela koja trebaju izdati potrebne certifikate. Prošle godine u HŽI je uloženo 1,5 milijardi kuna, što je najviše u razdoblju nakon Domovinskog rata, a za ovu godinu predviđeno je ulaganje od 2,9 milijardi kuna. Trenutačno se projektiraju modernizacija postojećih dionica i izgradnja novih i za tu je namjenu iz EU-ovih fondova povučeno 100 milijuna eura. Rezultat projektiranja trebali bi biti poslovi vrijedni više od tri milijarde eura. Aktivnosti su usmjerene na relaciju Rijeka – Koprivnica – državna granica s Mađarskom, na kojoj je predviđena brzina od 160 km/h i koja bi trebala imati performanse za interoperabilnost, te na relaciju Savski Marof – Tovarnik – državna granica sa Srbijom koja će biti dvokolosiječena pruga s brzinom od 160 km/h i svim uvjetima potrebnima za interoperabilnost. Gradnje su planirane od 2016. i 2017., a mogle bi biti završene do 2020. godine.

Siniša Balent, član Uprave HŽ Putničkog prijevoza (HŽPP), napomenuo je da je i u toj tvrtki na snazi program restrukturiranja koji predviđa optimizaciju svih procesa. Istodobno se provodi i procesi modernizacije pa je nedavno potpisan ugovor o nabavi novih vlakova, koji će osigurati novu razinu kvalitete usluge. Provodi se i informatizacija procesa od koje se očekuje smanjenje troškova, ali to neće biti dovoljno za održivost tvrtke jer je najavljeno smanjenje prihoda iz proračuna. To će nalagati dodatno reduciranje usluge kako bi se amortizirala financijska situacija. Rezultati svih tih procesa, predviđa Balent, bit će vidljivi tek za tri godine.

Lochman je primijetio da je već putujući iz zračne luke prema gradu primijetio radove uz prugu. Izrazio je veliko zadovoljstvo svim informacijama koje su očito »benefit razdvajanja tvrtki«. Budući da je HŽI počeo razgovore s Gradom Zagrebom i Velikom Goricom o spajanju zračne luke Pleso sa središtem grada željeznicom, Car je obećao Lochmanu da će za 10 godina iz zračne luke na sastanak u Zagreb moći stići vlakom.

Lochman je sudionike sastanka izvijestio o novostima koje se pripremaju za raspravu i odlučivanje u Europskome parlamentu, što je u tijeku, kakva su stajališta CER-a i kako će lobirati prema parlamentarnim zastupnicima. Od hrvatskih je predstavnika zatražio da se uključe u stvaranje svih tih dokumenata i preko hrvatskih europarlamentaraca podupru prijedloge za bolji status željezničkog sustava u Europi. On je izvijestio i o kalendaru događanja u 2014. godini, među kojima je kao važne izdvojio potpisivanje memoranduma o razumijevanju infrastrukturnih menadžera kako bi se stvorila infrastrukturna platforma za sve željeznice i tako ujednačili kriteriji mreže i pristupa infrastrukturi, performanse i certifikacije, a osobito poboljšanja na području sigurnosti. Do sada se više pozornosti pridavalo sigurnosti u zračnome prometu, ali težište je sve češće na sigurnosti u cestovnom i željezničkom prometu. Time će se osobito baviti Opća uprava Europske komisije za mobilnost i promet (DG MOVE).

Velike probleme u čitavoj Europi uzrokuju krađe metala na infrastrukturi. Važno je znati kako se koja željeznica nosi s tim problemom i razmijeniti iskustva, kako bi dobra iskustva svi mogli primijeniti. Zato je jako važna komunikacija na tu temu između infrastrukturnih menadžera.

U 2014. težište će biti na ujednačavanju okvirne legislativne za željezničko tržište, preporukama za rast sektora i izradi nove intermedalne strategije.

Sastanak u HŽ Cargu

Na sastanku u HŽ Cargu Libora Lochmana i šefa međunarodnih odnosa Mattea Mussinija ugostio je direktor HŽ Carga Danijel Krakić sa suradnicima.

Tom prigodom predstavnici CER-a također su kratko predstavili teme koje se pripremaju za raspravu u Europskome parlamentu, kao i aktivnosti lobiranja u Europskoj komisiji koje se odnose se na izmjene direktiva u Četvrtome željezničkom paketu.

Jedna od tema sastanka bila je tehnički stup Četvrtoga željezničkog paketa koji uključuje regulaciju Europske željezničke agencije (ERA) koja bi trebala postati mjerodavno tijelo za autorizaciju vozila i certifikaciju sigurnosti u Europskoj uniji. Predstavnici CER-a predstavili su i termine glasovanja za Četvrti željeznički paket do 1. srpnja 2014. kada će Italija početi predsjedanje EU-om.

Sudionici sastanka raspravljali su i o prijedlogu Europskog parlamenta o upotrebi megakamiona u prekograničnome prijevozu, što bi se moglo loše odraziti na željeznički teretni prijevoz. Potpisavši Deklaraciju koja se protivi upotrebi megakamiona, HŽ Cargo pridružio se inicijativi koju je regionalna skupina G4 prosljedila Europskoj komisiji.

Direktor HŽ Carga predstavio je proces restrukturiranja i poslovanje društva, kao i suradnju s jadranskim lukama, te je dodao da se očekuje da će Strategija prometnog razvitka RH, koja se temelji na smjernicama Bijele knjige o prometu, biti objavljena tijekom ove godine.



Posjet novinara iz EU-a

Obilazak projekata financiranih iz IPA-e

U sklopu obilaska projekata financiranih iz Instrumenta pretprijetne pomoći (IPA), petnaest novinara iz jedanaest zemalja članica EU-a je u četvrtak 27. veljače na zagrebačkome Glavnom kolodvoru obišlo završeni projekt »Sustav signalno-sigurnosnih uređaja«, a nakon toga uputilo se u Vinkovce, gdje su se na licu mjesta upoznali s obnovom pruge Vinkovci – Tovarnik.



Podpredsjednik vlade Ranko Ostojić s novinarama

/ Obnova i rekonstrukcija dionice Vinkovci – Tovarnik – državna granica prvi je projekt kojim je HŽ Infrastruktura počela surađivati s Europskom unijom u obnovi željezničkog sustava Republike Hrvatske. Kroz pretprijetni program ISPA EU je od 60,1 milijun eura, kolika je vrijednost ovog projekta, financirala 38 posto, odnosno nešto više od 28 milijuna eura – rekao je Darko Peričić, predsjednik Uprave HŽ Infrastrukture.

/ Uz ovaj projekt u tijeku su i radovi vrijedni 35,86 milijuna eura na dionici pruge Okučani – Novska. Velik dio posla je napravljen, a završetak radova očekujemo do kraja ove godine. Raspisani su i natječaji u vrijednosti oko 230 milijuna eura za dva važna projekta koji se nalaze na nekadašnjem V.b koridoru, a to su Dugo Selo – Križevci i Sv. Ivan Žabno – Gradec – nastavio je Peričić.

Važnost razvoja željezničkog sustava istaknuo je i ministar pomorstva, prometa i infrastrukture Siniša Hajdaš Dončić, koji je uz predsjednika Uprave HŽ Infrastrukture i ministra unutarnjih poslova Ranka Ostojića primio novinare iz zemalja članica EU-a.

/ Hrvatska svoju željezničku mrežu razvija za teretni prijevoz i on nam je vrlo važan, a obilaznicu za teretni prijevoz oko Zagreba moramo sagledati kao razvoj intermodalnoga regionalnog prijevoza u Zagrebu i okolici – rekao je ministar Hajdaš Dončić te napomenuo kako je jednako važno razvijati i putnički prijevoz.

/ HŽ Infrastruktura nije važna samo za teretni prijevoz već i za putnički prijevoz. Upravo je to ono na čemu se radi i unutar projekta izrade nove Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske – dodao je ministar i naglasio kako se istodobno pripremaju željeznički infrastrukturni projekti koji će se financirati iz europskih strukturnih fondova, Kohezijskog fonda i financijskog instrumenta CEF u vrijednosti dvije milijarde eura na koridoru od Mađarske do Rijeke, što je vrlo važno za daljnji razvoj Luke Rijeka. Samo u prošloj godini u



Postavnica u Vinkovcima



Postavnica na Zagreb GK

modernizaciju postojećih pruga uloženo je 200 milijuna eura, što je porast od 200 posto u odnosu na prethodne godine.

Najviše pozornosti privuklo je izlaganje potpredsjednika Vlade RH Ranka Ostojića, koji je govorio o važnosti ulaska Republike Hrvatske u šengenski prostor te naglasio kako je riječ o vrlo važnom pitanju za Hrvatsku za čije se rješavanje planira aplicirati za sredstva iz šengenskog instrumenta.

/ Šengenski instrument uspostavljen je radi pružanja potpore Hrvatskoj u provedbi šengenske pravne stečevine, a za 120 milijuna eura sredstava koja su nam namijenjena kao pomoć u pripremi moći ćemo aplicirati u srpnju 2015. godine – rekao je Ostojić.

Uz predstavnike HŽ Infrastrukture novinare je u Vinkovcima ugostio gradonačelnik Mladen Karlič, koji je goste upoznao s poviješću grada i važnosti željeznice za ovaj kraj. Nakon toga prezentaciju o obnovi pruge Vinkovci – Tovarnik održao je Tomislav Čorak, a nakon ručka domaćini su novinarima uručili prigodne poklone.

Vinkovčani su bili izuzetno gostoljubivi domaćini pa je obilazak kolodvora, vinkovačkoga željezničkog muzeja i postavnice protekao u ugodnoj atmosferi, pri čemu su gosti na istome mjestu mogli vidjeti najmoderniji uređaj kojim se upravlja prometom od Vinkovaca do Tovarnika te stari prometni stol za ostale pruge. Na kraju novinari su se provezli novooobnovljenom dionicom pruge i otputovali prema Beogradu.

Dodatak Kolektivnom ugovoru HŽ Putničkog prijevoza

Smanjeni troškovi zaposlenika

Dana 21. ožujka 2014. potpisan je 1. dodatak Kolektivnom ugovoru HŽ Putničkog prijevoza kojim je Uprava HŽ Putničkog prijevoza u dogovoru sa socijalnim partnerima smanjila troškove zaposlenika za 20 milijuna kuna.



Potpisivanje dodatka Kolektivnom ugovoru HŽ Putničkog prijevoza

Dodatak su potpisali Dražen Ratković, predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza, članovi Uprave Robert Frdelja i Siniša Balent te predstavnici reprezentativnih sindikata: Zoran Maršić, predsjednik Sindikata željezničara Hrvatske; Ivan Forgač, predsjednik Sindikata hrvatskih željezničara, i Dalibor Petrović, dopredsjednik Sindikata strojovođa Hrvatske.

Potpisivanje Dodatka Kolektivnom ugovoru nastavak je provedbe Programa restrukturiranja čiji je cilj racionalizacija cjelokupnog poslovanja HŽ Putničkog prijevoza. Dogovoreno je smanjenje plaća radnika HŽ Putničkog prijevoza za 6, 8 i 10 % u bruto iznosu. Najveće smanjenje odnosi se na radnike koji imaju najviše plaće.

Radnicima koji obavljaju poslove zbog kojih dobivaju naknadu za pripremu kod kuće, naknada je prepolovljena sa 15 % na 7,5 %. Također, smanjeni su izdatci za sindikalne dužnosnike, povjerenike i koordinate. Skraćen je otkazni rok te je maksimalna otpremnina za redoviti otkaz ugovora o radu smanjena s 160.000,00 kuna na 100.000,00 kuna. Također, radnik koji odbije ponudu promijenjenog ugovora o radu ima pravo na 50 % navedene otpremnine, a najviše do 50.000,00 kuna.

Podsjetimo, 31. listopada 2013. potpisan je Kolektivni ugovor HŽ Putničkog prijevoza na temelju kojeg nisu isplaćeni regres, božićnica i uskrsnica u 2013., a neće biti isplaćeni ni u 2014. Time je HŽ Putnički prijevoz u dvije godine dodatno uštedio više od 10 milijuna kuna.

U ime Uprave HŽ Putničkog prijevoza Dražen Ratković zahvalio je sindikalnim partnerima na suradnji te dodao kako potpisivanje 1. dodatka Kolektivnom ugovoru označuje međusobno razumijevanje Uprave i socijalnih partnera oko poteza koje je neophodno poduzeti kako bi društvo nastavilo provoditi Program restrukturiranja u cilju što uspješnijeg poslovanja u teškoj gospodarskoj situaciji. Bit će nastavljen i proces smanjivanja broja radnika dobrovoljnim odlaskom iz Društva te određivanjem tehnološkog viška radnika kao rezultat redefiniranja poslovnih procesa i investicijskih ulaganja. Važno je naglasiti to da se u sklopu Programa restrukturiranja ne provodi samo racionalizacija, već HŽ Putnički prijevoz ulaže i u novi vozni park odnosno u 44 motorna vlaka te u novi integralni sustav prodaje karata u unutarnjem i međunarodnom prijevozu u cilju pružanja kvalitetne usluge, povećanja broja putnika i prihoda – zaključio je Ratković.

/ Piše: Branko Korbar
/ Foto: Dragutin Staničić

Istraživanja i inovacije u željezničkome sektoru

U Zagrebu predstavljen SHIFT²RAIL

Europska komisija uspostavlja koordinirani pristup EU-a istraživanju i inovacijama u željezničkome sektoru u sklopu programa »Obzor 2020« (»Horizont 2020«), a u svrhu potpore uspostavi jedinstvenoga europskog željezničkog prostora.

Također, Europska komisija u suradnji s industrijom razmatra pokretanje novoga javno-privatnog partnerstva za ulaganje u istraživanje i inovacije u području željeznica u Europi, i to kroz inicijativu SHIFT²RAIL ili »Prijelaz na željeznicu«. U skladu s time, Europska komisija je 16. prosinca 2013. objavila prijedlog te inicijative koja ide u proceduru usvajanja.

Članovi utemeljitelji su tvrtke »Alstom«, »AnsaldoSTS«, »Bombardier«, »Network Rail«, »Siemens«, »Thales«, »Trafikverket« i CAF. Oni imaju financijsku obvezu tijekom cijelog razdoblja trajanja programa te svaki sudjeluje s oko 30 milijuna eura. Uključeni su u svaki stup.

Udruženja imaju financijsku obvezu tijekom cijelog razdoblja trajanja programa, ali za razliku od prethodne skupine sudjeluju i doprinose

pojedinoe stupu. Ako je riječ o konzorciju, on se tretira kao jedno udruženje. Ona iz programa dobivaju do 30 %.

Partneri u inicijativi sudjeluju putem otvorenih poziva. Riječ je o kratkoročnim projektima na koje će se primjenjivati pravila sudjelovanja i diseminacije u sklopu programa »Obzor 2020«. Najmanje 30 % ukupnih sredstava trebalo bi biti namijenjeno za otvorene pozive.

Inicijativa SHIFT²RAIL predstavljena je 6. veljače na Fakultetu elektrotehnike i računarstva Sveučilišta u Zagrebu, a predstavili su je predstavnici Europskog udruženja željezničke industrije (UNIFE) na čelu s generalnim direktorom Philippeom Citroënom.



Razvoj održivog intermodalnog prijevoza

Intermodalni prijevoz potrebno je intenzivno razvijati

Ministarstvo poduzetništva i obrta, Grad Rijeka i Klaster intermodalnog prijevoza organizirali su 3. ožujka treću konferenciju »Razvoj intermodalnog prijevoza«.



Skupu okupljenom u riječkoj gradskoj vijećnici prvi se obratio direktor Klastera intermodalnog prijevoza iz Rijeke i moderator konferencije. Nakon njega govorio je riječki gradonačelnik Vojko Obersnel, istaknuvši kako je ova konferencija važna jer će se govoriti o važnim temama vezanima uz razvoj održiva intermodalnog prijevoza koji se nadovezuje na sveopći održivi razvoj, koji je osim ekonomske računice neprocjenjivo vezan uz očuvanje okoliša.

/ Kada govorimo o razvoju intermodalnoga prometnog sustava, u Rijeci taj sustav vežemo uz pretpostavku korištenja moderne željezničke infrastrukture prema Zagrebu i Mađarskoj, u kojem će udio željezničkog prometa i unutarnje plovidbe u ukupnom opsegu kopnenog prometa biti veći od 85 %, a cestovnog prometa manji od 15 %, što će utjecati na ostvarenje energetske uštede od već svima dobro poznatih 3 x 20 % – istaknuo je Obersnel.

Szymon Oscislawski, savjetnik Europske komisije, održao je vrlo sadržajnu prezentaciju u kojoj se osim legislativne i strategija Europske unije dotaknuo i stvarnih projekata poput projekta BlueBelt koji treba olakšati priobalni prijevoz robe u EU-u, razvoj TEN-T europske prometne mreže, osobito željeznice, te razvoj intermodalnih prijevoznih usluga.

U ime Codognotto grupe, logističke tvrtke iz Italije, govorio je Claudio Aldrigo. On je predstavio rad suvremene logističke tvrtke te jasno naglasio kako su intermodalni lanci koje stvaraju za dostavu robe do sada smanjili broj cestovnih nesreća za 24 %, a očekuju se i daljnja poboljšanja.

Sjajna norveška iskustva

Hans Christian Haram iz Norveške prezentirao je nove, inovativne načine priobalne dostave i prijevoza kontejnera. Razvojem flote malih brodova koji na sebi imaju dizalice za pretovar kontejnera na kamione uspjeli su u Norveškoj znatno smanjiti opseg dostave kontejnera isključivo kamionima. Dostava brodovima donosi Norveškoj godišnju uštedu od oko 90 milijuna eura u eksternim troškovima, čime je usluga znatno konkurentnija od bilo koje kamionske. Tako su ceste znatno sigurnije a onečišćenje je znatno manje. Iz tog primjera željeznički promet bi u mnogim zemljama mogao naučiti brojne lekcije.

Pieter Verbakel je predstavljajući EU-ov projekt AnNa pokazao kako je on pridonio znatnom smanjenju administracije i papirologije u priobalnome teretnom prijevozu između zemalja EU-a.

Andrej Franulović je u ime Područnog carinskog ureda Rijeka govo-



rio o prilagodbi Hrvatske članstvu u EU-u i o tome kako to utječe na poboljšanje pomorskog prijevoza.

Lučku upravu Rijeka i njezin rad ukratko je predstavio Vojko Kocijan.

»Mitovi i legende« o Luci Rijeka i sjevernoeuropskim lukama

Jakov Karmelić, direktor tvrtke CMA CGM za Hrvatsku, održao je vrlo zanimljivu prezentaciju u kojoj je vrlo otvoreno govorio o tome zašto Luka Rijeka, unatoč nekim geografskim prednostima, nije u prednosti pred lukama u sjevernoj Europi poput Rotterdama, Antwerpena, Hamburga ili Bremehavena.

Naime, pomorski put od Azije do Rijeke kraći je nego onaj do sjevernoeuropskih luka, no te luke opslužuju izravni veliki kontejnerski brodovi, prekrcaj je brz, a željeznička infrastruktura i usluge za daljnji prijevoz kontejnera prema unutrašnjosti kontinenta su vrlo dobre. To dovodi do činjenice da roba u srednju Europu preko sjevernoeuropskih luka stigne barem tri-četiri dana prije nego preko Rijeke. Posljedica toga je, na primjer, da se iz Azije u München prevoze tisuće kontejnera, no da se ni jedan prevozi preko Luke Rijeka. Stanje nije bolje ni ako se pogleda prijevoz iz Azije prema mnogim drugim velikim gradovima u srednjoj Europi.

Za bilo kakav napredak riječke luke valja puno uložiti u razvoj ponajprije prijevozne usluge, a uz nju postupno razvijati i svu ostalu lučku i željezničku infrastrukturu.

Završna riječ

Izvršno organizirana konferencija u Rijeci ugodno je iznenadila kvalitetnim prezentatorima koji su pokazali da su vrsni stručnjaci, ali i da su nesebično zainteresirani za razvoj suvremenog, ekološki prihvatljivog, energetski učinkovitog i sigurnog sustava intermodalnog prijevoza u cijeloj Europi. Također, iz prezentacija je bilo jasno vidljivo kako su organizacija i inovativnost u prednosti pred samom infrastrukturom i geografskim prednostima.

Kada govorimo o Luci Rijeka i ostalim sjevernojadranskim lukama smjer razvoja također je jasan. Postoji snažna potreba za razvojem znatno boljih intermodalnih usluga u kojima i željeznica igra vrlo važnu ulogu. Također, bez razvoja takvih kvalitetnih usluga geografske prednosti ne znače ništa.

Obilazak radova Borongaj – Dugo Selo

Zagrepčanima brži i udobniji prijevoz

Radove u sklopu zadnje etape remonta 16 km duge dionice Zagreb Borongaj – Dugo Selo obišli su u utorak 18. ožujka Uprava HŽ Infrastrukture na čelu s predsjednikom Darkom Peričićem i gradonačelnik Bandić s izvođačima radova, predstavnicima tvrtki Swietelsky i Pružne građevine.



Radovi su počeli krajem rujna 2013., a njihov završetak predviđen je u ljeto ove godine. Izvode se u tri faze tijekom kojih je na snazi posebna regulacija prometa.

Peričić je naglasio da je jedan od osnovnih strateških ciljeva razvoja željezničke infrastrukture proširivanje prstena oko grada Zagreba i uključivanje svih većih gradova na udaljenosti do 100 km od Zagreba u kvalitetnu pružnu mrežu.

/ U sklopu ovog remonta HŽ Infrastrukture će urediti sva željeznička stajališta do Dugog Sela, a do kraja godine započet ćemo i s pripremanjima na izgradnji stajališta Sesvetska Sopnica – rekao je Darko Peričić i nastavio:

/ S obzirom na to da je za ovakve velike radove koji se izvode paralelno s prometom koji teče drugim kolosijekom neophodna posebna organizacija prometa u kojoj najviše trpe putnici, želim zahvaliti komunalnim tvrtkama Grada Zagreba, osobito na izvrsnoj suradnji sa ZET-om, koji svojim autobusima nadomješta dio potreba u prigradskoj željezničkoj prijevozu.

Nakon što radovi vrijedni 230 milijuna kuna budu završeni, brzina vlakova na toj dionici bit će podignuta na 140 km/h.

Predsjednik Peričić u izjavi za medije najavio je i skoro objavu javnog natječaja za početak radova u zagrebačkom prstenu na pružnoj dionici Zagreb Glavni kolodvor – Savski Marof.

/ Što se tiče razvoja, modernizacije i proširivanja zagrebačkog prstena, u tijeku je priprema projekata za koje planiramo sufinanciranje sredstvima iz EU-ovih fondova – najavio je Peričić.

Gradonačelnik Bandić bio je vidno impresioniran radovima koje izvodi 300 metara dugačak stroj te izrazio je zadovoljstvo ulaganjima u modernizaciju zagrebačkoga željezničkog prometnog prstena kao i suradnjom Grada i HŽ Infrastrukture tijekom izvođenja radova.

/ Zadovoljan sam suradnjom gradskih komunalnih poduzeća i Uprave HŽ Infrastrukture. U konačnici, Zagrepčani će dobiti udobniji i brži prijevoz, a infrastruktura zagrebačkog prstena bit će učinkovitija. Skorašnjim osnivanjem zajedničkog povjerenstva Grada i HŽ Infrastrukture definirat ćemo buduće konačno rješenje zagrebačkoga željezničkog prstena – izjavio je prisutnim medijima gradonačelnik Bandić.

Zbog određenih kašnjenja vlakova uzrokovanih posebnom regulacijom prometa tijekom radova, gradonačelnik Bandić i predsjednik Peričić zamolili su putnike za razumijevanje i strpljenje.

/ Piše: Dragutin Staničić

Remont pruge Dugo Selo – Borongaj

Intenziviranje radova

Blaga zima i lijepo vrijeme pogodovali su tome da se intenziviraju radovi na remontu pruge Dugo Selo – Borongaj koji je počeo krajem rujna 2013. godine. Tijekom veljače nivelirana su oba kolosijeka, a podešena je i kontaktna mreža na dionici Dugo Selo – Sesvete, što je omogućilo povećanje brzine na 100 km/h.

Trenutačno se u stajalištu Sesvetski Kraljevec grade novi bočni peroni, koji su opremljeni nadstrešnicom za putnike te klupama, a za osvjetljenje će se koristiti postojeća rasvjetna tijela.

Na čitavoj dionici Borongaj – Dugo Selo grade se ili uređuju kanali i drenaža za odvod oborinskih voda te propusti lokalnih vodotoka. Na toj dionici zamijenjena je signalizacija, a još predstoji zamjena relejnih ormara. Željezničko-cestovni prijelazi ostaju u razini, a osigurani su svjetlosno-zvučnim signalima i polubranicima. Između tračnica ugrađena je gumena podloga.

Radovi će se izvoditi na dvokolosiječnoj otvorenoj pruzi uz sanaciju perona u stajalištima Trnava i Sesvetski Kraljevec. Tijekom jeseni planira se po-

četak izgradnje novog stajališta Sesvetska Sopnica. Tim ciklusom radova nisu predviđeni remont u kolodvorima Dugo Selo, Sesvete i Borongaj.

Tijekom ožujka na dionici Sesvete – Borongaj završena je strojna ugradnja tampona lijevog i desnog kolosijeka, a krajem ožujka stigao je stroj za brzu zamjenu pragova i tračnica. Radove izvode tvrtke Swietelsky, Pružne građevine te njihovi podizvođači u suradnji s poslovnim područjima HŽ Infrastrukture. Istodobno se izvode radovi na antikorozivnoj zaštiti stupova kontaktne mreže. Tijekom radova na snazi su bile posebne regulacije prometa te su se putnici gradsko-prigradskih vlakova povremeno prevozili autobusima. Zbog radova došlo je do kaš-

njenja regionalnih i brzih vlakova, od kojih su neki povremeno vozili pomoćnim putem preko Zagreb Ranžirnog kolodvora. Unatoč dobroj suradnji komunalnih službi i učestalog obavješćivanja putnika veći problemi javljali su se na vrlo prometnim željezničko-cestovnim prijelazima.

Dionica Borongaj – Sesvete – Dugo Selo najprometniji je dio u

željezničkom sustavu kojim prolaze dva najvažnija željeznička koridora te kojim teče intenzivan prigradski prijevoz. Sredstva od 230 milijuna kuna uložena u opsežne radove na toj dionici omogućit će znatno veći protok vlakova uz gotovo udvostručenu brzinu kojom smo se do sada vozili. Završetak radova očekuje se u ljetu ove godine.

Dionice pruge Zagreb – Sisak

Nazire se kraj

/ Piše: Dragutin Staničić

/ Foto: Dragutin Staničić

Tijekom ožujka nastavljeni su radovi u sklopu remonta pruga Turopolje –Velika Gorica, Velika Gorica – Klara i Klara – Zagreb.



Klara



Velika Gorica

U kolodvoru Klara zamijenjene su tri od šest skretnica čija je zamjena planirana u sklopu remonta koji je počeo prije godinu dana, a na ostalim skretnicama ugrađeni su novi postavni uređaji. U tijeku je antikorozivna zaštita stupova i portala kontaktne mreže na području kolodvora, a u planu je i zamjena signala.

U budućem stajalištu Buzin demontiran je provizorni most iznad pothodnika te postavljen kolosijek. Montiran je novi portal za kontaktnu mrežu i nastavljeni su radovi na izgradnji perona te polaganje instalacija za buduće stajalište.

Kolodvor Velika Gorica uz prvi kolosijek i postojeći bočni peron dobiva produžetak koji će omogućiti preuzimanje duljih kompozicija. Peron se popločuje betonskim elementima, a u dužini perona postavljena je nova rasvjeta te su premješteni stupovi portala kontaktne mreže. Peron u starome djelu bit će u cijelosti obnovljen, popločen i opremljen urbanom opremom te prilagođen osobama smanjene pokretljivosti. Između kolosijeka, u dužini kolodvora bit će uređene manevarske staze, a na području kolodvora riješen je problem od-

vodnje oborinskih voda. Većina radova privedena je kraju. Slijedi još fina regulacija skretnica, kontaktne mreže te uređenje vanjskih elemenata na željezničko-cestovnome prijelazu. Novi, funkcionalniji izgled kolodvora zacijelo će obradovati sve korisnike usluga. Tehnički obnovljen kolodvor smanjit će troškove održavanja, a treba se nadati da će biti obnovljene i službene kolodvorske prostorije koje su u lošem stanju.

Radovi u stajalištu Mraclin, između Velike Gorice i Turopolja, uskoro će biti završeni. Sagrađen je novi bočni peron s ogradom i rasvjetom, a uskoro bi trebale biti postavljene tipske peronske nadstrešnice s opremom.

Na području putničkog djela kolodvora Sisak nastavljena su arheološka istraživanja. Završetak istraživanja na rimskim iskopinama očekuje se tijekom proljeća, što je preduvjet za nastavak radova na izgradnji pothodnika između kolodvorske zgrade i novoga otočnog perona te na ugradnji kolosijeka, skretnica, signalizacije te potrebnih instalacija.

Vinkovci

/ Piše: Branimir Butković

/ Foto: Branimir Butković

Konstrukcija spremna za montažu

Nova nadstrešnica koja se gradi u Vinkovcima poprima prepoznatljiv oblik. Dvršen je i peron na koji stižu međunarodni vlakovi i vlakovi koji voze u daljinskome prijevozu.



Peron je popločen kamenim kockama i podignut na visinu od 55 cm tako da se putnici trebati uspjeti samo na jednu stubu pri ulasku u vagon. Paralelno s tim radovima uređuje se pothodnik između prvog, drugog i trećeg perona.

Na nosače postavljene na peronu montirat se 160 tona teška konstrukcija. Konstrukcija je uglavnom završena u radionici i sada na njoj još treba napraviti manje dorade vezane uz ovjes zvučnika i svjetiljaka. Izvođač radova je tvrtka »Tehno-elektro« iz Viškovca. Posao bi trebao biti završen krajem svibnja.

U Vinkovcima se nadaju kako će nakon drugog perona biti uređen i izdignuti prostor ispred prvog perona te zamijenjena betonska nadstrešnica.

Sisak Caprag

Svečano otvoren pješački nathodnik

Iako nije riječ o velikoj investiciji, novosagrađeni nathodnik u Sisak Capragu itekako je važan za mnogobrojne pješake koji su gotovo deset godina na tome mjestu prelazili preko brojnih kolosijeka.



Gradonačelnica Kristina Ikić Baniček i predsjednik Uprave HŽI Darko Peričić



Svečano presjecanje vrpce

O vrlo lošem stanju pješačkog nathodnika, odnosno pasarele, kojim se premošćuju kolosijeci u Sisak Capragu »Željezničar« je pisao u nekoliko navrata. Osobito žustro na taj je problem ukazivao Mladen Novak, u ono vrijeme sindikalni povjerenik, a danas saborski zastupnik. Unatoč tomu, pomaka nije bilo i pasarela je konačno zatvorena kao nesigurna za pješake. Godine 2005. nathodnik je uklonjen i tako nestao iz gradske vizure. Mnogobrojni mještani gotovo su deset godina na drugu stranu prelazili preko kolosijeka, a često su morali zaobilaziti nekoliko stotina metara duge kompozicije teretnih vlakova koje bi im prepriječile put.

Pješački nathodnik u kolodvoru Sisak Caprag konačno je otvoren 6. ožujka na prigodnoj svečanosti. Nathodnik je sagrađen prema idejnome projektu Ljiljane Malinar Ivanković, projektantice iz Željezničkoga projektnog društva, a izvođač radova bila je tvrtka »Palir«. Čeličnu mrežu koja opasava cijeli nathodnik postavila je tvrtka »Petković inženjering«. Ukupna vrijednost projekta i svih radova iznosi šest milijuna kuna.

Izgradnja 114 metara dugog nathodnika rezultat je suradnje HŽ Infrastrukture i Grada Siska. Grad je sudjelovao u financiranju s oko 600 milijuna kuna, a preuzeo je i obvezu održavanja objekta u sljedećih deset godina. Nathodnik će osigurati kvalitetniju i sigurniju komunikaciju stanovnika te funkcionalno povezivanje dvaju dijelova grada, odnosno željezničkoga kolodvora i industrijske zone sa stambeno-trgovačkom

zonom grada. Osim toga, njegove tehničke karakteristike omogućuju neometan prelazak osoba s invaliditetom jer se visinske razlike savladavaju i dizalima. Nathodnik je opremljen i taktilnim trakama za slabovidne osobe, osvjetljen stojićim svjetiljkama i LED diodama, a postavljena je i inoks mreža. Pješačka površina je od drveta.

Prigodom otvorenja pasarele predsjednik Uprave HŽ Infrastrukture Darko Peričić istaknuo je da je riječ o investiciji koja je vrlo važna za sigurnost putnika, no istodobno o relativno malom ulaganju u odnosu na investicije koje se trenutačno izvode ili najavljena ulaganja u željeznicu na području Županije.

Kristina Ikić Baniček, gradonačelnica Siska, naglasila je da je grad dobio ne samo funkcionalan, već i vrlo lijep i prepoznatljiv objekt.

Županica Marina Lovrić Merzel istaknula je da je ovo samo jedna od nekoliko investicija HŽ Infrastrukture na području Sisačko-moslavačke županije te da će u modernizaciju željezničkih pruga od Siska do Zagreba te od Siska do Novske, modernizaciju željezničkog kolodvora u Sisku i druge radove bit će uloženo gotovo milijardu kuna.

Pomoćnik ministra pomorstva, prometa i infrastrukture Zdenko Anušić naglasio je kako je dugi niz godina željeznica bila u drugome planu i sada se ulaganjima u modernizaciju očekuje da željeznica bude pokretač gospodarstva.

Odmah nakon svečanog otvorenja mnogobrojni građani prošetali su novim nathodnikom.

/ Piše: Branimir Butković
/ Foto: Branimir Butković

Klizište u Podrutama

Ugrožena crkva Kraljice mira

Klizišta i njihova sanacija ne percipiraju se kao važni i posebno veliki zahvati na prugama, no ako ugledate klizište u 140 metara dugačkom usjeku Podrutama te mehanizaciju i radnike koji su angažirani na njegovj sanaciji, dobit ćete posve drugačiju sliku.

U sjeni događanja na magistralnim pravcima pokoji put nezapaženo prolaze relativno veliki i važni zahvati na prugama vrlo važnima za lokalne zajednice. Naglo topljenje snijega i obilne kiše uzrokovali su brojna klizanja tla u Hrvatskome zagorju. Na pruži od Zaboka prema Varaždinu pokrenuto je nekoliko klizišta, a najveću štetu izazvalo je klizanje tla u Podrutama.

Usjek iznad pruge u Podrutama izrazio je strm. Tlo natopljeno vodom koje prekriva podlogu od lapora i laporaste gline jednostavno klizi. Nakon prvog klizanja tla, na pruži je 8. veljače obustavljen promet i kada je taj dio koliko-toliko saniran, dana 15. veljače kliznula je i druga strana usjeka i više tona zemlje doslovno je zatrpalo prugu. Pruga je dva dana bila zatvorena za promet, a situacija je zahtijevala

žurnu i temeljitu sanaciju klizišta. Naime, s jedne strane usjeka nalazi se crkva Kraljice mira, a s druge strane su obiteljske kuće.

Za sanaciju 140 metara dugog klizišta angažirane su varaždinska tvrtka »Nigrad« koja izvodi zemljane radove i riječka tvrtka »Octopus« koja sanira kosine ugradnjom sidara, mreže i betona. Pruga je zatvorena za promet od 6.30 do 15.00 sati, a u ostatku dana radi se tijekom redovitog prometa. Budući da se istodobno radi i na sanaciji klizišta Sveti Ilija, autobusi prevoze putnike od Turčina do Bu-



dinščine. Radovi se izvode paralelno na obje strane i na gradilištu je angažirana brojna i raznovrsna mehanizacija. Nakon što se pripremi tlo, u kosinu se ukopavaju dvanaest metara dugačka čelična sidra koja se kasnije pune betonom. Na to se postavlja armaturna mreža i ubrizgavaju se dva sloja mlaznog betona. Usjek će nakon sanacija imati stepenast oblik.

Obnova pruge i odvodnje te postavljanje novih kanalica bit će završni radovi na tome dijelu pruge.



Remont pruge Knin – Zadar

Dobar tempo radova

Radovi na remontu deset kilometara pruge između Kistanja i Benkovca izvode se planiranim tempom. Pošto budu završeni radovi na toj dionici, gradilište seli na dionicu između Knina i Kistanja.

/ Piše: Branimir Butković

/ Foto: Branimir Butković



Kada se Kalmetinom s autoceste spusti prema Zadru, na kraju puta je luka Gaženica. Već na prvi pogled vidljivo je da je u luci napravljeno puno toga, a luka se i dalje gradi. Nameće se zaključak da će u njoj biti tereta. To koliko se tog tereta prevozi ili će se prevoziti željeznicom drugo je pitanje.

Neovisno o trenutnom opsegu prometa na pruzi, HŽ Infrastruktura je prošle godine počela remont pruge Knin – Zadar. Tijekom 2013. obnovljeno je 4,5 kilometara pruge. Taj dio posla odrađen je kao pojačano održavanje. Zadarska pruga u djelokrugu je Nadzorne grupe Zadar. Uz voditelja grupe Stjepana Horvata, Nadzornu grupu Zadar čine i njegov pomoćnik Miro Mijatović, četiri ophodara pruge i dva tehničara održavanja skretnica. Zaposlenici Nadzorne grupe mahom su iskusni željezničari koji su prošli brojne organizacijske promjene. I dok nas je makadamskim putem u kamionu vozio do pruge, Miro Mijatović rekao nam je:

/ Na željeznici sam trideset i pet godina i uvijek na pruzi. Unatoč tomu moja radna knjižica izgleda kao da sam promijenio dvadeset tvrtki.

Ove su godine na radovima angažirane Pružne građevine i do sada je ugovoren remont 10 km pruge, a u tijeku su dogovori za remont još 10 km. Sedamdeset radnika smješteno je u Kninu. Osim na



zadarskoj pruzi, nastavljeni su radovi na rekonstrukciji kolodvora u Solinu. Voditelj tih dvaju projekata je Robert Sokolić:

/ Prošle smo godine u kolodvoru Solin zamijenili pet skretnica s kolosijecima. U toj, prvoj fazi ugradili smo četiri nove skretnice. U drugoj fazi koja je upravo u tijeku mijenjamo još pet skretnica s kolosijecima. Na zadarskoj pruzi trenutno radimo između Kistanja i Benkovca. Ovdje smo od prošle, a pravi radovi počeli su ove godine i za sada sve teče planiranim dinamikom. Radi se svakodnevno od 7.00 do 17.00 sati, a putnici se prevoze autobusima. Uz dio drvenih pragova, na oko pet i pol kilometara ugradit ćemo 9300 betonskih pragova. Četvrtina drvenih pragova je nova, dok su preostali polovni. Tračnice UIC 60 također su rabljene, no prije ugradnje su prebrušene i zavarene na duljinu polja od 100 metara. Krajem travnja bit će završena zamjena i rešetanje kolosijeka. Nakon toga slijedi predizanje pruge te postavljanje opreme i znakova. Uz to, treba obaviti i manje poslove na pruzi koja je obnovljena prošle godine. Za ovu godinu planirana je obnova još deset kilometara pruge između Knina i Kistanja.

Ako se provede ovogodišnji plan, ukupno će biti obnovljeno 25 km pruge ili četvrtina dionice od Knina do Zadra.

Razgovor s Nikolom Ljubanom, članom Uprave HŽ Infrastrukture

Promjene kojima ćemo nadoknaditi zaostatke

Član Uprave HŽ Infrastrukture Nikola Ljuban gotovo je tri desetljeća sudionik zbivanja u sustavu Hrvatskih željeznica. Sjeća se i boljih dana. Sada, kao član Uprave, ima mogućnost aktivno sudjelovati u aktivnostima koje se provode na gotovo svim relacijama željezničke mreže. Uz to, područje njegova djelovanja je i sigurnost prometa.



/ Već niz godina sudionik ste događanja i promjena u željezničkom sustavu. U čemu vidite glavne uzroke zaostajanja željeznice u odnosu na ostale vrste prometa?

/ Drastičan pad opsega prometa na našoj mreži počeo je početkom rata 1991. godine. Uslijed opće nesigurnosti i zatvorenih granica prema Srbiji i BiH teret se počeo otpremati drugim pravcima, koji su zaobilazili Hrvatsku, a prestala je i razmjena robe unutar bivše države u kojoj je željeznica imala veliki udio. Nakon toga je sagrađena suvremena mreža autocesta te je cestovni promet preuzeo velik dio prijevoza robe i putnika. Dio željezničkih pruga bio je razoren i trebalo je čekati dugi niz godina na obnovu i ponovno otvaranje za promet, a sredstva za održavanje pruga nisu bila dostatna, te je došlo do velikog pada brzina i kvalitete prijevoza, zbog čega se željeznica našla u vrlo lošoj situaciji.

/ Velik dio planiranih ulaganja u infrastrukturu hrvatskih željeznica planiran je na magistralnim pravcima. Hoće li naši napori biti dovoljni da se vrati željeni opseg prometa?

/ Na desetom koridoru promet je smanjen od pet do šest puta u odnosu na prijeratno razdoblje. Mi smo na svojem dijelu koridora pokrenuli radove, no realno to nije dovoljno. Pruga od Tovarnika do Beograda je u katastrofalnome stanju i pitanje je ima li Srbija namjeru ulagati u taj pravac, a to je preduvjet za bolji ukupni opseg rada. Situacija će postati lakša kada Srbija postane članicom Europske unije jer će tada morati usvojiti standarde propisane za koridorske pravce, a činjenica je da je taj pravac najbolja veza zapadnih zemalja s jugoistokom Europe. Treba reći i to da se istodobno puno ulaže na IV. koridoru koji prolazi kroz Mađarsku, Bugarsku i Rumunjsku te predstavlja alternativu desetom koridoru.

/ Možete li nam na jednostavan način ilustrirati koliko je željeznički sustav zaostao u odnosu na bolja vremena?

/ Kada je 2012. imenovana ova uprava, zatekli smo zaostatak u remontu na 1500 kilometara pruga. To je ogroman zaostatak koji

se ne može riješiti na brzinu. Ako se uzme u obzir to da je do tada remont na 100 kilometara godišnje bio najbolji rezultat, dobiva se zaostatak od 15 godina. U financijskome smislu analiza pokazuje da bi nam trebalo 10,5 milijardi kuna da se vratimo na razinu kvalitete koju smo dostigli prije Domovinskog rata, dakle prije 23 godine. U to vrijeme bili smo regionalni lider i na našem dijelu X. koridora vozili smo brzinom od 160 km/h. Najbrži vlak, »Sava-express«, od Zagreba do Vinkovaca vozio je dva sata i pet minuta, a danas najbrži vlak vozi tri sata i 40 minuta. Današnje vrijeme putovanja vlaka od Budimpešte do Rijeke istovjetno je vremenu iz 1910. godine. No tih 1500 kilometara zaostatka u remontu nisu jedini problem. Cjelokupna slika infrastrukture bila je loša. Pritom mislim na tunele, mostove, usjeka, klizišta i ostalo. Protekle godine izveli smo remont na 155 kilometara pruga, a sanirali smo 87 usjeka, 14 mostova, pet tunela i pet klizišta. Što se sigurnosti prometa tiče, godine 2013. smo 36 željezničko-cestovnih prijelaza opremili automatskim uređajima.

/ Koji su najvažniji radovi završeni, a koji se trenutno izvode?

/ Tijekom 2013. završili smo radove na dionicama Lokve – Drivenik, Turropolje – Lekenik i Križevci – Koprivnica. Na dionicama Velika Gorica – Turropolje, Zagreb GK – Zagreb Klara, Skrad – Moravice, Jastrebarsko – Draganići, Borongaj – Dugo Selo radovi su počeli prošle godine i gotovo su u cijelosti završeni. Na tim dionicama kompletno je promijenjen donji i gornji pružni ustroj, položena je nova kolosiječna rešetka, uređeni su kolodvori s peronima, a još se usklađuju signalno-sigurnosna i telekomunikacijska oprema te kontaktna mreža. Trenutačno se radovi izvode na oba kolosijeka od Borongaja do Čulinca.

Ove godine počinjemo s radovima na remontu obaju kolosijeka od Savskog Marofa do zagrebačkoga Glavnog kolodvora. Do kraja travnja planiram završiti radove na kolodvoru Beli Manastir. Zbog arheoloških nalaza i iskapanja usporeni su radovi na kolodvoru Sisak.

Do 2013. najveća realizirana investicija na godišnjoj razini iznosila je 900 milijuna kuna. Prošle godine realizirali smo investicije u vrijednosti 1,5 milijardi kuna, što je najviše u povijesti hrvatskih željeznica. Prošle godine prvi je put na više dionica vozna brzina vlakova povećana nego što je bila smanjena te smo time zaustavili trend opadanja voznih brzina.

Naša strategija razvoja do 2020. predviđa kompletno uređenje pravaca. To znači da se neće raditi »točkasto« kao do sada. Uz prugu će se urediti i kolodvori, mostovi ... Prioritet smo dali B-ograncu V. koridora Rijeka – Zagreb – Koprivnica – državna granica i X. koridoru Sisak – Zagreb – Klara – Hrvatski Leskovac, što je važno zbog prometa između rafinerija u Sisku i Rijeci.

/ Na remont pruge Sisak – Hrvatski Leskovac nadovezuje se i nastavak remonta pruge od Siska do Novske. Koja je svrha tog remonta?

/ Prije nego odgovorim na to pitanje želio bih spomenuti kako na koridoru V.b otvaramo remonte pruga od Moravica do Ogulina i od Koprivnice do Botova. Uz to, raspisuje se natječaj za remont i gradnju drugoga kolosijeka od Dugog Sela do Križevaca koja se financira iz EU-ovih fondova u vrijednosti od 175 milijuna eura. Iz istog izvora financira se i 35 milijuna eura vrijedna gradnja nove pruge Sveti Ivan Žabno – Gradec. S obzirom na proceduru javnih natječaja koji su u tijeku, početak radova očekuje se u sljedećoj godini.

Na B-ograncu V. koridora u tijeku je javni natječaj za remont pruge od Grede preko Siska i Sunje do Novske. Dionica je duga 75 kilometara i radove vrijedne 550 milijuna kuna financirat ćemo vlastitim sredstvima. Taj remont neophodan je preduvjet za planirane radove na remontu i gradnji drugoga kolosijeka od Dugog Sela do Novske. Radovi na toj dionici u fazi su projektiranja, a financiraju se iz EU-ovih fondova. Prema planu, radovi bi trebali početi 2016. godine.

/ Aktivnosti na gradilištima vidljive su po cijeloj Hrvatskoj. Prema najavama, posla će biti sve više. Kakva je situacija s pravodobnom dostavom ogromnih količina materijala na gradilišta?

/ Potencijal radova za HŽ Infrastrukturu prepoznale su i domaće i inozemne tvrtke. Na nadmetanja se javljaju poduzeća iz Austrije, Češke, Turske, Slovačke, Španjolske ... Problem pravodobne nabave i prijevoza materijala smo na zadovoljavajući način uspjeli riješiti tijekom 2013. Uistinu je riječ o velikim količinama te su se poteškoće javljale prilikom nabave tučenca. Kamenolomi možda nisu očekivali narudžbe tolikih količina i nisu bili pripremljeni. Surađujemo s brojnim kamenolomima i oni su u međuvremenu uvidjeli mogućnosti posla za željeznicu. Mi, pak, moramo raditi s puno dobavljača i nakon početnih poteškoća uspjeli smo riješiti problem. Na našim gradilištima mnoge poslove odrađuju Pružne građevine s kojima smo sklopili okvirni ugovor.

/ Osim na magistralnim pravcima, HŽ Infrastruktura počela je remont i revitalizaciju sporednih pruga. Možete li nam reći što je do sada učinjeno i na kojim će se prugama nastaviti radovi?

/ U svibnju prošle godine obnovili smo prugu Sirač – Daruvar i remont je nastavljen prema Maslenjači. Završili smo remont pruge Velika – Požega i sada izvodimo remont pruge od Pleternice do Čaglina. Trenutačno se radovi izvode i na pruzi Knin – Zadar. Izvođač radova na tim dionicama su Pružne građevine i oni se, s obzirom na radove na koridorskim prugama, na tim prugama angažiraju onoliko koliko im to dozvoljavaju mogućnosti.

Obnovit ćemo promet na pruzi Sisak Caprag – Petrinja, a počeli su i radovi na obnovi pruge od Đurmanca do Huma na Sutli.

/ Izvode li se kakvi radovi na ličkoj pruzi?

/ Trenutačno su na ličkoj pruzi najvažniji radovi na osiguranju kolodvora. Ugrađuju se uređaji koji su nabavljeni prije deset godina. Uređaj je ugrađen na dionici Vrhovine – Ličko Lešće i do sada se tijekom probnog roka pokazao pouzdanim. Početkom travnja pregle-

dat će ga stručnjaci iz Agencije za sigurnost željezničkog prometa i očekujem da ćemo dobiti dozvolu za daljnju ugradnju.

/ Vijesti o nesrećama na željezničko-cestovnim prijelazima obično dospijevaju na naslovnice novina. Spomenuli ste kako HŽ Infrastruktura ulaže velike napore i sredstva u njihovo što kvalitetnije osiguranje. Koliko to može utjecati na sigurnost prometa i u koliko je to mjeru prepoznato u javnosti?

/ Na pružnoj mreži hrvatskih željeznica nalazi se 1521 željezničko-cestovni prijelaz. Prošle godine na tim prijelazima poginulo je 11 ljudi. Kada govorimo o razini osiguranja, treba reći to da je 341 prijelaz osiguran polubranicama, 71 mehaničkim branicima s ručnim postavljanjem, a 140 svjetlosnim i zvučnim signalima. Ostali su osigurani znakovima koji upozoravaju na približavanje željezničkoj pruzi, Andrijinim križem i znakom Stop. Naša nastojanja usmjerena su na podizanje razine sigurnosti na željezničko-cestovnim prijelazima ugradnjom polubranika. Prošle smo ih godine ugradili 36, a ove godine planiramo dvostruko toliko. U tijeku je natječaj za osiguranje 200 željezničko-cestovnih prijelaza u sljedećim godinama. Natječaj je jedinstven i kada se izabere najbolji ponuđač, on bi radio kompletan posao, a dinamika bi ovisila o raspoloživim sredstvima.

Istina je da su nesreće na željezničko-cestovnim prijelazima udarna vijest u medijima. Oni su neophodno zlo. Kada su se prije više od stotinu godina gradile pruge, one su bile na periferijama, a danas su u središtu gradova. Jedino kompletno rješenje je denivelacija cesta, što je u nadležnosti Hrvatskih cesta. Naše djelovanje ograničeno na pružni pojas. HŽ Infrastruktura aktivno sudjeluje u radu ILCAD-a i pozorno pratimo izvještaje drugih zemalja. Zanimljiv je podatak kako su u Belgiji svi željezničko-cestovni prijelazi osigurani polubranicama, no i tamo je zabilježeno osam smrtnih slučajeva. Od jedanaest smrtnih slučajeva u Hrvatskoj, šest se dogodilo na prijelazima osiguranima SS-uređajima, a pet na prijelazima osiguranima prometnim znakovima.

Također, polubranici nisu prepreka za nesavjesne vozače. Na to najbolje ukazuje podatak kako se lomi 550 polubranika godišnje. Na temelju toga može se zaključiti da je makar pedeset puta toliko onih kojima spuštenu polubranicu nisu prepreka za prelazak preko pruge.

Velike probleme zadaju nam i vandali koji uništavaju našu imovinu u stajalištima. Dizala teško da mogu ostati ispravna dulje od 24 sata.

Akcije »Vlak je uvijek brži« i »Stvaraj ne uništavaj« koje imaju odgojnu i preventivnu zadaću nemaju dovoljno podrške u medijima. Promoviramo ih spotom na lokalnim televizijama, no prava podrška medija puno bi pomogla.

Član Uprave HŽ Infrastrukture Nikola Ljuban na željeznici je počeo raditi kao prometnik 1980. te je kao i mnogobrojni Vinkovčani nastavio obiteljsku tradiciju. Naime, njegov otac Ivan radio je na željeznici kao referent za vozne povlastice i društveni standard. Do 1991. Ljuban je bio zaposlen na radnome mjestu pomoćnika šefa Ranžirnog kolodvora u Zagrebu. Te godine se kao dragovoljac priključio 109. vinkovačkoj brigadi HV-a. S mjesta pomoćnika zapovjednika topničke divizije i s činom bojnika demobiliziran je u kolovozu 1992. Dvije godine radio je kao voditelj operative u Direkciji HŽ-a, a od 1994. do 2003. bio je zaposlen u dvije tvrtke izvan željezničkog sustava. Po povratku na željeznicu bio je voditelj projekta i glavni inženjer za promet, a od ožujka 2012. član je Uprave HŽ infrastrukture mjerodavan za građenje, zaštitu na radu, obranu, unutarnju kontrolu, zaštitu od požara i ekologiju.

Trideset godina FPZ-a

Otvorena nova zgrada

U znanstveno-sveučilišnom kampusu na Borongaju 20. veljače ove godine svečano je proslavljena trideseta obljetnica Fakulteta prometnih znanosti, otvorena je nova zgrada Fakulteta (objekt 69) te su održani Dani otvorenih vrata Fakulteta.



U novim znanstvenim i nastavnim prostorima okupili su se mnogi uvaženi profesori svih generacija, studenti, gospodarstvenici te dekani raznih fakulteta koje je predvodio rektor Zagrebačkog sveučilišta prof. dr. sc. Aleksa Bjeliš. Grad Zagreb i gradonačelnika predstavljao je Ivica Lovrić. Domaćin toga stručnog okupljanja, dekan Fakulteta prometnih znanosti (FPZ) prof. dr. sc. Ernest Bazijanac, govorio je o proteklih 30 godina rada FPZ-a, na kojem danas studira 2197 studenata (među kojima i 750 izvanrednih), nastavu drže 124 nastavnika, a 67 zaposlenika sudjeluje u logistici neophodnoj za uspješno djelovanje FPZ-a. Od 1999. od 2014. upisano je i 315 doktoranata, od čega je 124 uspješno steklo tu najvišu znanstvenu titulu.

U svojem izlaganju dekan je spomenuo i žalosne događaje vezane uz trgovinu ispitima u toj, sada »pročišćenoj«, akademskoj zajednici. Zahvalio je svim povjerenstvima koja su zajedno s članovima Senata vratili poljuljano povjerenje. Time se pridonijelo i međunarodnoj rehabilitaciji te su dobivene dopusnice potrebne za izvođenje nastave. Uveden je stroži režim studiranja, što su pozdravili i sami studenti. Pri-

likom upisa obavezna je viša A razina matematike, uz koju su i upisane sve potrebne kvote studenata. Dekan je zahvalio srodnim tehničkim fakultetima (Fakultet elektrotehnike i računarstva, Fakultet strojarstva i brodogradnje te Građevinski fakultet) na suradnji kao i na pomoći pri rješavanju teških unutarnjih kadrovskih promjena. Osnovni prigovori odnosili su se na nedovoljnu mobilnost, zanemaren znanstveno-istraživački rad te na više nego skromnu izdavačku djelatnost.



Izgradnju novootvorenog prostora za održavanje nastave, površine od 890 metara kvadratnih, s 20 % sredstava financiralo je Sveučilište u Zagrebu, a ostala sredstva namirio je FPZ iz vlastitih sredstava. Ukupna vrijednost radova iznosi 7,3 milijuna kuna s PDV-om. Objekt ima energetske certifikat B koji je za 150.000 kuna skuplji od prvotno predviđenog C. Prodekan za poslovanje prof. dr. sc. Slavko Šarić rekao je da se očekuje da će se to povećano ulaganje vratiti kroz pet godina.

Veliki amfiteatar ima 220 sjedećih mjesta. Ostale prostorije čine učionice, prostori za boravak studenata, PC-laboratoriji i ostalo. Prof. dr. sc. Hrvoje Gold i student Luka Čirko predstavili su međunarodnu suradnju na razmjeni studenata, projekte »Horizont (Obzor) 2020.« i novi »Civitas 2020.«. U prigodnoj prezentaciji predstavljani su i novi laboratoriji koji pridonose znanstvenoj izvrsnosti i praktičnome rješavanju prometnih poteškoća. Posebna novost je novosagrađena simulacijska maketa četiri međusobno povezana željeznička kolodvora u laboratoriju Zavoda za željeznicu.

Vijesti iz CER-a

/ Prevela: Bruna Šarić

Ne povećava se postotak žena na željeznici

Zajednica europskih željeznica i upravitelja infrastrukture (CER) i Europska federacija prometnih radnika (ETF) objavile su rezultate prve godišnje revizije zapošljavanja žena u europskome željezničkom sektoru.

Rezultati ankete pokazali su da je prosječan udio žena zaposlenih u željezničkom sektoru na istoj razini od oko 20 posto. To znači da žene još uvijek nisu dovoljno zastupljene u tehničkim profesijama. Mjere jednakosti usmjerene su na poboljšanje usklađenosti između privatnog i poslovnog života.

Dok žene čine 18 posto zaposlenika s upravljačkim odgovornostima, one čine samo 1,4 posto strojovođa. Situacija je nešto bolja na području inženjerstva. Brojke pokazuju da inženjerke, s prosjekom od 11 posto, nisu dovoljno zastupljene u Italiji, Francuskoj, Luksemburgu, Portugalu, Švicarskoj, Austriji, Nizozemskoj, Finskoj i Belgiji u odnosu na Češku, Latviju, Bugarsku, Poljsku, Sloveniju, Rumunjsku, Tursku, Slovačku i Srbiju, gdje čine 40 posto.

Kako bi prevladali nejednakost između žena i muškaraca, željeznička društva odlučila su se usmjeriti na rješenja koja bi mogla bolje uskladiti obiteljske i poslovne obveze. Otprilike 80 posto željezničkih društava koja sudjeluju u tome procesu nude, na primjer, fleksibilno i skraćeno radno vrijeme te podršku prilikom organizacije brige o djeci i starijim osobama.

Izvršni direktor CER-a Libor Lochman rekao je:

« Jedan od naših prioriteta jest osigurati mjere jednakosti prilikom zapošljavanja žena i muškaraca na željeznicama. Naš sektor razvija alternative i rješenja koja će osigurati pravilne uvjete zapošljavanja žena na željeznicama. Zadovoljstvo nam je raditi na ovome s ETF-om, kompetentnim partnerom na ovome polju.

Zamjenica predsjednika ETF-a Sabine Trier naglasila je da su zajedničke preporuke CER-a i ETF-a iz 2007. za bolju zastupljenost i integraciju žena u željezničkom sektoru važan instrument za povećanje razine svjesnosti, ali da one zahtijevaju stalnu promociju.

« Društva sada trebaju djelovati kako bi privukla žene željezničkom sektoru. Više si ne mogu dopustiti da posluju bez kvalificiranih žena.

Služba za imovinskopravne, stambene poslove i katastar nekretnina

Prazni stanovi u kolodvorima na korištenje radnicima

Služba za imovinskopravne, stambene poslove i katastar nekretnina HŽ Infrastrukture ima mnogo zadaća, ali temeljna joj je izrada i održavanje katastra nekretnina te rješavanje imovinskopravnih i stambenih poslova. O Službi smo razgovarali s njezinom šeficom, diplomiranom pravnicom Boženom Fadljević.



Božena Fadljević

/ Čime se bavi Grupa za katastar nekretnina i imovinskopravne poslove?

/ Ona vodi katastar nekretnina, što obuhvaća evidenciju željezničkog zemljišta bez obzira na to je li riječ o željezničkoj infrastrukturi koja je javno dobro u općoj uporabi u vlasništvu RH ili o zemljištu koje nije željeznička infrastruktura. Potonje se odnosi i na evidenciju zemljišta na kojima se prostire željeznička pruga, kao i na evidenciju objekata unutar granica željezničkog infrastrukturnog pojasa i izvan njih.

Pod vođenjem evidencije katastra nekretnina misli se na svakodobno zaprimanje rješenja državne geodetske uprave kojima

se evidentiraju promjene vezane uz katastarske čestice. Zadatak je ove grupe ulaganje pravnih lijekova uz izođenje pojedinačnih punomoći od Uprave HŽ Infrastrukture. Pored navedenog zaprimaju se rješenja zemljišnoknjižnih odjela Općinskih sudova na području cijele RH, koja se također stručno provjeravaju te se ulažu pravni lijekovi. Poslovi ove grupe obuhvaćaju i zaprimanje te pregled geodetskih elaborata: parcelacije, usklađenja, promjene kulture, međa i međnih granica. Pritom se osobito vodi računa o pozitivnim propisima, i to o Zakonu o željeznici te Pravilniku o željezničkoj infrastrukturi.

/ Čime se još bave predstavnici Službe?

/ Oni redovito sudjeluju u upravnim postupcima u svojstvu stranke. Riječ je najčešće o postupcima utvrđivanja zemljišta neophodnog za redovitu uporabu zgrade (utvrđivanje veličine i oblika građevinske čestice). Navedeno uključuje geodetske elaborate kao podlogu za donošenje rješenja u upravnome postupku, a nakon donošenja rješenja o utvrđivanju oblika i veličine građevinske čestice slijedi priprema i izrada aneksa ugovoru o kupoprodaji nekretnina. Nekretnine o kojima skrbi ova služba velikim dijelom upisane su u posjed i vlasništvo jednog od naših prednika te je u skladu s time neophodno upisati pravo vlasništva na HŽ Infrastrukturu, kao i provesti promjenu posjednika. Ti zadatci uključuju i pokretanje postupaka u svrhu rješavanja tih problema te sudjelovanje u njima.

Također, predstavnici ove službe sudjeluju u postupcima osnivanja, obnavljanja, dopune i preoblikovanja zemljišnih knjiga kao i u zemljišnoknjižnim ispravnim postupcima.

Godišnje se u Službi za imovinskopravne, stambene poslove i katastar nekretnina obradi više tisuća predmeta, od kojih je najzastupljenija korespondencija s općinskim državnim odvjetništvima, općinskim sudovima i područnim uredima za katastar nekretnina.

U zakonskom roku podneseni su zahtjevi za legalizaciju objekata, i onih u vlasništvu našeg društva i onih u vlasništvu RH, na području cijele Hrvatske. Ova Služba podnijela je više od 800 takvih zahtjeva, a u tijeku su priprema dokumentacije i ostale radnje neophodne za taj postupak.

/ Postoji i Grupa za imovinskopravne i stambene poslove?

/ Planom podjele trgovačkog društva Hrvatske željeznice holding d.o.o. dugotrajna imovina, tj. sve stambene zgrade i stanovi, pripali su HŽ Infrastrukturi, kao i potraživanja s osnova obročne otplate stanova i stambenih kredita.

U ovoj grupi izrađuju se svi akti i odluke iz stambene ovlasti. Temeljna zadaća Grupe je priprema, obrada i izrada ugovora o najmu stanova, njihovo sklapanje, ali i sklapanje aneksa tim ugovorima. Upisuju se hipoteke i prijenosi hipoteka kao tereti na nekretninama koje su opterećene otplatama kredita ili otplatom stanova na rate. Također, svakodnevno se provjeravaju najmoprimci i njihova prava na korištenje stanova, a ujedno i primopredaja stanova prilikom promjene korisnika tih stanova.

Svi spomenuti poslovi temelje se na evidenciji redovitih i službenih stanova, odnosno bazi podataka o njima. Tom evidencijom ažuriraju se promjene na stanovima. Obrađuje se i prikuplja dokumentacija potrebna za dodjelu stanova i izradu aneksa ugovoru otkupljenih stanova. Pored toga, u slučajevima otplate ukupnog duga u cijelosti, pripremaju se i izrađuju brisovna očitovanja kao dokaz otplate duga, a u svrhu brisanja hipoteke u zemljišnoknjižnim odjelima općinskih sudova diljem Hrvatske.

/ Što je sa službenim stanovima u kolodvorima? Ne mogu se otkupiti, a stoje prazni, ili nakon smrti zaposlenika željeznice obitelji ostaje u njima?

/ Prazni službeni stanovi u kolodvorima bit će dodijeljeni radnicima HŽ Infrastrukture na korištenje. Natječaj je u tijeku te traje do kraja ožujka ove godine.

/ Navodno je problem i to što mnogi podstanari u stanovima u vlasništvu željeznice ne plaćaju ionako simboličnu najamninu?

/ Oni koji ne plaćaju najamninu ili je ne plaćaju redovito poslani su pravnoj službi na utuženje.

/ Kako se provodi pretvorba stanova za službene potrebe u redovite stanove i obratno?

/ Pretvorba se provodi isključivo na temelju odluke Uprave društva, ali nakon što mjerodavni poslovi utvrde da se određeni stanovi nalaze unutar ili izvan infrastrukturnog pojasa.

/ Kakva je situacija s otkupom i prodajama stanova?

/ Svi ranije spomenuti stanovi prodavani su na temelju Zakona o prodaji stanova sa stanarskim pravom. Riječ je o otkupu stanova, procesu koji je počeo 1992. godine. Ostali stanovi koji se nalaze izvan infrastrukturnog pojasa, tzv. redoviti stanovi, prodavat će se po tržišnim cijenama na temelju odluke Uprave i procjene ovlaštenog procjenitelja.

/ Koliko je stanova ukupno do sada prodano?

/ Od 1992. do danas prodan je ukupno 8321 stan u vlasništvu prednika HŽ Infrastrukture. Od toga ih je 5625 prodano uz obročnu otplatu a 2696 jednokratnom isplatom.

U vlasništvu Slovenskih željeznica prodana su 173 stana, a u vlasništvu Željeznica Federacije BiH sedamdeset stanova.

/ Koliko je posljednjih godina dodijeljeno stambenih kredita?

/ Od 1997. dodijelili smo 1790 stambenih kredita. Od toga ih obročno otplaćuju još 492 korisnika.

/ Koliko stambeni fond ima stanova?

/ Stambeni fond ima 1166 stambenih jedinica. Od toga među redovnim stanovima (stanovima u najmu i zaštićenih) neprodanih redovnih stanova ima 624 aktivnih (useljениh i praznih) i trideset devastiranih, a službenih stanova ima 426 aktivnih (useljениh i praznih) i 86 devastiranih.



Europarlamentarci protiv razdvajanja infrastrukture i prijevoznika

Tehnika – naprijed, razdvajanje – stop!

Nakon prvog čitanja šest zakonskih prijedloga nastalih na temelju Četvrtoga željezničkog paketa europarlamentarci su 26. veljače glasali o svakom pojedinom od njih. Rezultati nisu iznenadili poznavatelje sektora, ali razočarali su Europsku komisiju koja je spomenuti paket usvojila prošle godine.

sjedala, razina kvalitete prijevozne usluge i drugi detalji prijevozne usluge.

Tržišno natjecanje prijevoznika omogućuje se kroz priliku da se prije sklapanja PSO ugovora više prijevoznika natječe za prijevoz na prugama koje ponudi nadležno regulatorno tijelo (ministarstva, prometne uprave na državnoj ili regionalnoj razini i sl.). Iz novih EU-ovih zakonskih prijedloga i Uredbe 1370/2007 jasno se vidi da je sklapanje PSO ugovora obvezno i pri subvencioniranju pružanja usluga putničkog prijevoza u Hr-



Zanimljivo je da su zastupnici podržali zakonske prijedloge koji potiču tehničko ujedinjenje europske željezničke mreže, no dio koji govori o obvezi vertikalnog razdvajanja upravitelja infrastrukturom od prijevoznih poduzeća (npr. o ukidanju holdinga željezničkih poduzeća) glatko je odbijen.

»Tehnički stup« da, »tržišni stup« ne

Dakle, podržani su prijedlozi zakona koji podržavaju poduzimanje daljnjih koraka prema interoperabilnosti na svim europskim prugama. Također, predviđeno je uvođenje uredbe kojom bi Europska željeznička agencija izdavala certifikate za prometovanje pojedinih željezničkih vozila koji bi vrijedili i na području cijele Europske unije. Time je jasno izražena želja da se jednog dana europski željeznički prostor ujedini u tehničkome smislu te da vučna vozila i vagoni koja bi dobila europski certifikat o prometovanju mogu bez ikakvih ograničenja voziti na bilo kojoj pruzi u EU-u.

Zastupnici su također podržali kompromisni prijedlog revizije Regulative o Ugovorima o obveznom pružanju javnih usluga (*Public Service Obligation – PSO*) 1370/2007 koju je Odbor EU parlamenta za promet i turizam odobrio u prosincu 2013. godine. Taj prijedlog uvest će pravo da od 2019. prijevoznici voze na otvorenim lokalnim tržištima putničkog prijevoza u svim zemljama članicama, ali će obvezno natjecanje za te ugovore putem natječaja odgoditi sve do 2023. godine. Podsjetimo, PSO ugovori pojedinih prijevoznika obvezuju da vozi na određenoj putničkoj liniji, a drugim se prijevoznicima prijevoz na istoj liniji može ograničiti ili ne dopustiti. Ta ograničenja određuje nacionalno ili lokalno regulatorno tijelo mjerodavno za izdavanje PSO ugovora. PSO ugovori su u pravilu rezervirani za regionalne i lokalne usluge za koje se izdvajaju subvencije koje se također reguliraju tim ugovorom. Također, PSO ugovori obično se sklapaju na razdoblje od nekoliko godina, a u željezničkome prometu u EU-u na maksimalni rok od 15 godina. U ugovorima se specificiraju iznos subvencije (obvezno se mora voditi računa o tome da subvencije nisu nerealno visoke) i maksimalne cijene karte, učestalost prometovanja (često se specificira i taktni vozni red), veličina vozila, broj

vatskoj. Zbog toga je Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture s HŽ Putničkim prijevozom sklopilo privremeni ugovor o subvencioniranju putničkog prijevoza. Riječ je o Ugovoru o nadoknađivanju razlike između prihoda i troškova željezničkog putničkog prijevoza.

Zakonski prijedlozi koji nalažu pokretanje novih prijedloga o neovisnome upravljanju infrastrukturom i financijskoj transparentnosti unutar vertikalno strukturirane holding-grupe su odbijeni. Dakle, daljnje razdvajanje holdinga, odnosno potpuno razdvajanje poduzeća koja upravljaju infrastrukturom i prijevoznih poduzeća, u primjerice Njemačkoj, Francuskoj, Italiji, Belgiji i još nekim zemljama je reducirano. Mnogi će reći da su time možda i u cijelosti zaustavljena.

Zaključci Europske komisije i strukovnih udruga

Europska komisija spomenutim je odbijanjem iznimno razočarana. Četvrtim paketom zagovarali su potpuno razdvajanje željezničkih poduzeća i pravdali taj postupak tezom da bi slobodan pristup svih mogućih prijevoznika cijelom EU-ovu tržištu podigao konkurentnost usluga, što bi trebalo rezultirati i boljim uslugama za same korisnike – putnike. No, mišljenja mnogih stručnjaka u sektoru svjedoče o tome da će daljnjim liberaliziranjem tržišta željezničkih putničkih usluga doći upravo do mnogih negativnih učinaka, npr. do ukidanja brojnih lokalnih i regionalnih prijevoznčkih usluga. U prilog tomu svjedoče i mnoga negativna iskustva iz Velike Britanije gdje je, tvrde stručnjaci, potpuna liberalizacija dovela do povećanja ukupnih troškova prijevoza te reduciranja broja polazaka na brojnim prugama. Liberalizacija tržišta je moguća, ali u uvjetima vrlo precizno i kvalitetno reguliranog tržišta prijevoznih usluga koje mora omogućiti kvalitetan putnički prijevoz u ruralnim i urbanim regijama. Dobre primjere prometovanja velikog broja različitih prijevoznika moguće je naći u Njemačkoj. Ondje lokalnim i regionalnim prijevozom u regijama upravljaju prometne uprave, a u sustavima integriranoga javnog prijevoza surađuju desetci javnih prijevoznika. U svakodnevnom radu oni su suradnici, a u borbi za PSO ugovore za koje se natječu nakon određenog broja godina – konkurenti.



EU-ovi fondovi

Poljska je povukla sve što je mogla

Poljska je razvila veliki sustav posvećen isključivo izvlačenju novca iz europskih fondova. Na tome, na više razina radi gotovo jedanaest tisuća ljudi, koji građanima, udrugama, tvrtkama i gradovima pružaju punu podršku u pisanju projekata i aplikaciji za EU-ova sredstva, i to potpuno besplatno.



PKP Intercity

Europska unija je, zajedno s Poljskom, u ovu godinu ušla s novim proračunom koji će se izvoditi do 2020. Kao i do sada, Poljska će biti najveći korisnik EU-ovih sredstava

Cijela Poljska danas nalikuje na veliko gradilište, a gotovo da nije moguće naći projekt koji nije sufinanciran iz EU-ovih fondova. Poljaci su uz pomoć EU-a sagradili više od 10.000 kilometara cesta, aerodrome, kulturne i znanstvene centre, muzeje, stadione, biciklističke staze, kanalizacijske sustave i sustave za pročišćavanje voda, tramvajske i željezničke pruge, a njihovi gradovi uz pomoć EU-a kupuju nove, ekološki prihvatljivije autobuse ...

Za infrastrukturne projekte izdvojeno je čak 41 % ukupnih sredstava dodijeljenih iz fondova Europske unije, odnosno ukupno 28,3 milijarde eura. Do danas je potpisano 1939 ugovora za pokretanje novih infrastrukturnih projekata, od kojih je 759 dovršeno. Na projekte povezane s okolišem otpada 18 % tog novca, na izgradnju novih prometnica i željeznica čak 69 %, šest posto otpada na energetske projekte, na zdravstvo jedan posto, a na kulturne i edukacijske projekte po dva posto.

Najveći dio sredstava u Poljskoj potrošen je na izgradnju brzih cesta i autocesta. Takvi projekti bili su neophodni jer u Poljskoj ukupna dužina autocesta nije bila veća od nekoliko stotina kilometara. U samo četiri godine taj broj povećao se na gotovo 2600 km, što Poljsku svrstava na šesto mjesto u Europskoj uniji. Danas Poljska ima više cesta tog tipa od Portugala ili Nizozemske. No, odmah nakon izgradnje autocesta na red su došle i željezničke veze koje su iznimno važne za zemlju. Stoga su drugi najveći primatelj europskih sredstava bile Poljske državne željeznice, tvrtka koja je u razdoblju od 2007. do 2013. dobila oko 20 milijardi zlota za obnovu infrastrukture najvećih željezničkih kolodvora u zemlji, uključujući one u Gdyni, Wrocławu i Krakovu, a u 2014. i 2015. aktualni su projekti obnove kolodvora u Szczecinu i Bydgoszczu.

U 2013. poljska željeznička infrastrukturna grupa (PKP PL) dosegla je rekordnu razinu prema visini investicija u ukupnom iznosu od 5,3 milijardi zlota. No, iz grupe očekuju još bolju 2014. kada će se u obnovu željezničke infrastrukture uložiti sedam milijardi

zlota, čime će se na raspolaganje staviti 1500 km moderniziranih linija. Trenutačno se nadograđuje 3000 km pruga ili čak 15 posto cjelokupne željezničke mreže što je najveći infrastrukturni projekt u zemlji.

Poljske željeznice planirale su kupiti Pendolino 1998. godine, ali je ugovor otkazan zbog financijskih gubitaka željeznica. Od tada su se željeznice u Poljskoj konsolidirale, uz neizbježno restrukturiranje. Međutim, novi je ugovor s »Alstomom« potpisan u svibnju 2011., a do kraja ove godine, 20 Pendolina vozit će na relaciji Katowice/Krakov – Gdynia. Taj je odabir, unatoč udjelu domaćih proizvođača vlakova, bio predmetom široke rasprave u medijima i Poljske državne željeznice su žestoko kritizirane zbog te kupnje.

U Poljskoj se planira i izgradnja tzv. Y-linije koja će povezivati Varšavu, Lodz i Kalisz s podružnicama u Wrocławu i Poznanju. Izgradnja je planirana za početak 2014., a njezin završetak 2019. godine. U središtu Lodza Y-linija će prolaziti kroz podzemni tunel koji će povezati dva postojeća željeznička kolodvora.

Još u travnju 2009. četiri tvrtke kvalificirale su se za drugu fazu javnog natječaja za pripremu studije izvodljivosti za izgradnju pruga. U travnju sljedeće godine natječaj za izradu studije izvodljivosti dodijeljen je konzorciju predvođenim španjolskom tvrtkom Ingenieria IDOM. Za studiju izvodljivosti projekta odobreno je 80.000.000 eura subvencija Europske unije. Ukupni troškovi linije, uključujući gradnju pruga i vlakova, procjenjuje se na 6,9 milijardi eura, a dijelom se planira financirati EU-ovim subvencijama.

Łódź Fabryczna željeznički kolodvor, koji je središnja točka linije, trenutačno je u drugoj fazi izgradnje te je najveći takav projekt u srednjoj Europi. Zanimljivo je kako je u studenome 2013. smijenjen Slavomir Novak, ministar prometa i protivnik Y-linija.

Postoje su i brojni planovi za osuvremenjivanje i nadogradnju postojećih pruga. Infrastruktura na relaciji Varšava – Krakov/Katowice sustavno se nadograđuje za brzine do 250 km/h, a pruga Varšava – Gdanjsk za brzine od 200 km/h. Y-linija nadovezuje se i vjerojatno će se iz Poznanja i do Praga iz Wrocława. produžiti do Berlina Gospodarska integracija baltičkih zemalja i Poljske sa zapadnom Europom iznimno je važna jer dovodi do povećanja opsega trgovine i prometa. Dobro razmješten i održiv prijevoz vezan je uz promicanje gospodarskog rasta i integracije

Budući da su zemlje Europe početkom godine nastojale zaključiti planove potrošnje kako bi raspodijelile milijarde eura iz kohezijskih i strukturnih fondova za proračunsko razdoblje 2014. – 2020., u Poljskoj i dalje postoje veliki infrastrukturni planovi. Iz regionalne vlasti na istoku zemlje potvrdili su da su općine, tvrtke i građani Podlaska sami istaknuli potrebu za izgradnjom zračne luke. Na početku se činilo da su pritom ostale vrste prijevoza zapostavljene, osobito sanacija postojećih željezničkih veza u regiji te onih s Varšavom. Kako bi te veze i prometni pravci pridonijeli gospodarstvu i mobilnosti stanovnika regije, vrlo brzo su ponovno postali aktualni.

Taj segment nadovezan na postojeći projekt Rail Baltica, koji bi Varšavu povezo s Białystokom, a potom baltičke zemlje Litvu, Estoniju i Latviju. Planovi postoje, financijska potpora EU-a je dostupna, ali projekt se nije uspio materijalizirati u prošleme proračunskom razdoblju, odnosno realiziran je na vrlo kratkom dijelu trase. U Varšavi se pruga nadograđuje. No to znači i da se provedba projekta Rail Baltica treba ubrzati novcem iz proračuna u razdoblju 2014. – 2020. godine. Budući da je Poljska do sada vrlo učinkovito koristila EU-ove fondove, to ne bi trebao biti problem. S time je, naravno, povezana razvojna prilika, posao za mnoge te mogućnost bržeg širenja u svim europskim pravcima kada se ostvari cjelovita povezanost.

Razgovor s Mirelom Holy

Politika je grub posao koji nije za svakoga

Mirela Holy mlada je političarka koja je lani u listopadu osnovala stranku Održivi razvoj Hrvatske – OraH, čija je predsjednica, i odmah u anketama potvrdila svoju veliku popularnost među biračima.

da treba jače aktivirati domaću industriju poput »Gredelja« i »Končara« u gradnji modernih vlakova i željezničke infrastrukture, pri čemu bi vlakovi vozili puno brže i sigurnije.

/ U istraživanju Crobarometra prošli ste mjesec postali druga najpopularnija političarka u Hrvatskoj. Što mislite čemu to zahvaljujete?



Njezinu stranku smatraju lijevo usmjerenom, naglašene zelene provenijencije. Mirela Holy saborska je zastupnica, predavačica na Veleučilištu VERN i komunikatorica. U vrijeme dok je bila članica SDP-a bila je ministrica zaštite okoliša i prirode u Vladi Zorana Milanovića, koju je morala napustiti. Po mišljenju mnogih građana, nezaslužno. Doktorica je humanističkih znanosti, s doktoratom na temu ekološkog feminizma, profesorica etnologije i komparativne književnosti te odjevna dizajnerica. Autorica je romana mita »Apokalipsa« te knjige »Mitski aspekti ekofeminizma«. Koautorica je komunikacijskog priručnika »Komunikacijske (strategije) magije«.

/ Kakva su Vaša iskustva sa željeznicom? Volite li putovanje vlakom i zašto?

/ U posljednjih nekoliko godina rijetko sam putovala željeznicom i žao mi je zbog toga jer putovanje vlakom ima velikih prednosti i čari. Velika prednost je okolišna prihvatljivost takvog načina putovanja. Putovanje željeznicom je i komotno i romantično. Željeznicu povežem s Agathom Christie i njezinim romanom »Ubojstvo u Orient Expressu«.

Nažalost, Hrvatska je u posljednjih dvadeset godina sustavno zanemarivala željeznicu, i željezničku infrastrukturu i vozni park, pa je danas stanje gore no što je bilo prije dvadeset ili trideset godina. To je tužno, rekla bih čak i sramotno za Hrvatsku. Vjerojatno bi ljudi u Hrvatskoj puno češće putovali željeznicom da su linije brže, češće i točnije, a vlakovi moderniji. U svakome slučaju u Hrvatskoj je potencijal željeznice velik i potpuno neiskorišten.

/ Zašto tako mislite?

/ Mislim da se željeznica može puno bolje iskoristiti za prigradski prijevoz, recimo na relaciji Zagreb – Samobor. Postoji i inicijativa »Cug u krug« u kojoj sam sudjelovala, a to je, podsjećam, projekt javne gradske željeznice koja bi činila kralježnicu javnoga gradskog prijevoza na temelju već postojeće infrastrukture. Nadalje, mislim

/ S obzirom na činjenicu da sam po mnogočemu vrlo atipična političarka, pretpostavljam da to mogu zahvaliti percepciji vjerodostojnosti i principijelnosti.

/ Na što točno mislite?

/ Atipična sam po temama zbog kojih sam i ušla u politiku, a na prvi pogled nisu od ključnog interesa za građane poput zaštite okoliša i ljudskih prava, zatim po tome što sam u komunikaciji izravna, ne kalkuliram i ne služim se političkim metajezikom, a i po *stajlingu*.

/ Većina građana Vaše ime povezuje s poštenjem, koje je toliko rijetko u politici. Može li političar biti pošten i uspjeti?

/ Može, kao i u svakome drugom poslu. Loše je potencirati predrađude prema ljudima koji se bave politikom jer su ljudi isti svugdje, u svim poslovima. Imate dobrih i loših, poštenih i nepoštenih, vrijednih i lijenčina. Tako je i u nevladinom, privatnom i javnom sektoru. Uvijek u svim profesijama imamo prosjek i presjek društva. No, ljudi od politike i političara očekuju da rade posao u javnom, a ne u osobnom ili partikularnom interesu te zbog toga opravdano očekuju da ljudi koji se bave politikom budu bolji od prosjeka. Nažalost, nije tako pa se stvara dojam da su svi ljudi koji se bave politikom nemoralni i nepošteni.

/ Zbog beskompromisnosti ste još kao ministrica bili meta mnogih napada. Tko su vaši glavni protivnici?

/ Kao ministrica zamjerila sam se mnogim utjecajnim lobijima. Na prvome mjestu *otpadaškom* lobiju, odnosno lobiju koji se bavi posebnim kategorijama otpada, potom nekim energetske lobijima, pa nekim konzultantskim lobijima te nekim političkim elitama. Ovima posljednjima zbog želje da formiranjem Nacionalne parkovne agencije onemogućim netransparentno trošenje novca iz nacionalnih parkova.

/ Bojite li se što često moćnicima raznih vrsta »stanete na žulj«? Je li i hrabrost jedna od ključnih odlika koju treba imati političar?

/ Ako političar ili političarka nema hrabrosti zamjeriti se skupinama koje imaju velike partikularne interese, bolje je njemu ili njoj da se ne bavi ovim poslom. Politika je grub posao i bolje

se ne upuštati u njega ako imate tanku kožu ili vam nedostaje hrabrosti.

/ **Svrstava Vas se lijevo, ali sudeći po velikim simpatijama građana, cijene Vas i mnogi konzervativnijih pogleda. Kako to komentirate?**

/ Kao političarka nastojim zagovarati javni interes, a to valjda prepoznaju i oni kojima su moja progresivna uvjerenja inače odbojna. Smatram da se Hrvatsku ne voli riječima i veličanjem domoljublja, već poštenim i odgovornim radom.

/ **Nedavno ste se javno založili za dozvolu primjene marihuane u liječenju. Ne bojite li se da će Vam to smanjiti izborne šanse?**

/ Ne, nikada nisam politički kalkulirala i govorila nešto što je u suprotnosti s mojim uvjerenjima pa neću to činiti ni u budućnosti. Ljudi imaju pravo znati na čemu su i nikoga ne mislim obmanjivati radi političkog probitka.

/ **Da dođete na vlast, koje biste glavne poteze povukli? Što je građanima Hrvatske najpotrebnije?**

/ Ponajprije im je potrebna reforma javne uprave u učinkovit, nepristran i transparentan servis građana. Zatim je neophodno pojednostavljivanje zakonskih i podzakonskih procedura prema sustavu tzv. *check* lista. Također sam za reformu pravosuđa te za stvaranje pozitivnog okvira za provedbu velikog broja malih i srednjih gospodarskih projekata prema sustavu jednakih pravila igre za sve te za jačanje regulatorne i strateške uloge države. U gospodarskome smislu prioriteta su planiranje i učinkovita provedba energetskih projekata te poljoprivrednih i vodnih projekata.

/ **Orah je osnovao svoj informacijski ured u Zagrebu, u koji građani mogu doći ili nazvati. Što time želite postići?**

/ Ured je tek jezgra nečeg mnogo većeg što bismo htjeli napraviti. Planiramo imati i knjižnicu održiva razvoja, dakle prostor kamo bi ljudi mogli doći, sjesti, popiti kavu, čitati i informirati se o održivu razvoju uopće.

/ Piše: Hrvoje Dečak

/ Foto: Renato Brandolica

Iz svijeta klasičnog filma

Mali fotografski razgovori s Wolfgangom

Wolfgang Kraus je prijatelj željeznice. Iako članovi njegove obitelji već nekoliko naraštaja peku kruh, on će vam iskreno reći da je zapravo fotografija njegova strast. Svaki svoj slobodni trenutak koristi za snimanja i putovanja. Uz to naš sugovornik



/ **Otkuda ljubav prema fotografiji?**

/ Ljubav prema fotografiji rodila se kroz ljubav prema željeznici. Moji roditelji su me svaki dan dok sam bio beba vozili na kolodvor u Waldmünchenu, u Bavarskoj, pa sam tako doslovce od rođenja *in*ficiran željeznicom. Prve fotografije snimio sam na proslavi 150. obljetnice Njemačke željeznice kada je Deutsche Bundesbahn ponovno u promet uveo parne lokomotive. To je bilo 1985. godine.

Svoju prvu pravu kameru Nikon 601 dobio sam 1994. i od tada se ne odvajam od fotoaparata. Trenutačno snimam s dva Ro-

lleiflexa 6*6.

/ **Motivi su vezani uz željeznicu?**

/ Najveći broj fotografija ima motiv željeznice. Ali snimam i okruženje u kojemu se ona nalazi kako bi se u cijelosti mogla razumjeti poruka fotografije, primjerice moja serija fotografija o Kistanju.

/ **Zanimljiva je tehnika razvijanja koju koristite pri izradi fotografija.**

/ Osim što volim snimati, sam izrađujem crno-bijele fotografije. Dijapozitive sam snimao sve do trenutka kada je »Agfa« prestala raditi, pa više nisam mogao kupovati tu vrstu filmova. Tada sam odlučio da ću sam izrađivati crno-bijele fotografije. Zahvaljujući tomu što su se tada uglavnom koristile digitalne kamere, dosta jeftino kupio sam rabljeni laboratorij za izradu fotografija. Izrada fotografija u laboratoriju ispunjava me u cijelosti. Osobito mi je zanimljivo kako iz jednog negativa mogu nastati stotine različitih fotografija.

/ **Jeste li već izlagali ili objavljivali svoje radove?**

/ Već sam nekoliko puta izlagao fotografije u sklopu izložaba Hrvatskoga željezničkoga muzeja i Kluba ljubitelja željeznice u Zagrebu. U Njemačkoj sam izlagao u sklopu izložaba na temu željeznice u

Chamu, Furth im Waldu i Waldmünchenu. Fotografije su mi objavljene u raznim časopisima i knjigama, a napisao sam i dva članka o željeznici u Hrvatskoj, i to na temu šinobusa i putovanja od Zagreba do Slavenskoga Broda.

/ **Uspijevate li uskladiti svakodnevne obaveze sa snimanjima?**

/ Budući da imam vlastitu pekarnicu u kojoj radim sedamdesetak sati tjedno, ono malo vremena što mi ostane koristim za snimanje



željezničkih motiva koji su u mojoj neposrednoj okolini. Kada sam u Hrvatskoj, snimam na relaciji od Pule do Vukovara, odnosno od Čakovca do Ploča.

/ **Ima neka tajna veza između Vas i Hrvatske. Kako je sve zapravo počelo?**

/ Nema tajne veze, jer sam već dvadeset godina u braku. Moja supruga Davorka je prava *šokica* iz Slavenskoga Broda. Imamo dva sina. Upoznali smo se u Salezijanskoj domu za mlade u Münchenu, gdje je moja supruga kao apsolvantica došla raditi na poziv svećenika s kojim je pohađala osnovnu školu. Ja sam tada ondje volontirao i tako smo se upoznali. U Waldmünchenu imamo pekarnicu u kojoj radimo skupa već punih devetnaest godina. Školovao sam se za konditorskog majstora i pekara, a završio sam i Akademiju za ekonomiju obrta.

/ **Možemo li se nadati izložbi u Zagrebu?**

/ Zahvaljujući gospođi Tanji Horvat planiramo postaviti izložbu početkom rujna ove godine u Galeriji u predvorju u zgradi HŽ Infrastrukture u Mihanovićevoj ulici.

/ **Mogu li se Vaši radovi pogledati na internetskim stranicama?**

/ Da, na linku <http://www.flickr.com/photos/50346081@N04/>, ali, ja vas pozivam na izložbu, jer je fotografije uvijek bolje gledati uživo. Naime, fotografije skeniranjem gube na kvaliteti.

Željeznice u Finskoj

Liberalizacija i promjene strukture

Finska željeznička mreža duga je 5919 km i ima kolosijeke široke 1524 mm. Kolosijeke istovjetne širine imala je i Rusija prije odluke da se zbog bolje stabilnosti vozila »ruska širina« smanji na 1520 mm. U Finskoj je elektrificirano 3172 km pruga. Putnički prijevoz i glavninu teretnog prijevoza obavlja tvrtka u vlasništvu države – VR Group.

Zanimljivo je spomenuti da unatoč vrlo visokome životnom standardu, Finci plaćaju (osim Francuza) najjeftiniju električnu struju u Europi. Finska ima dvije velike nuklearne elektrane, a treba reći da je jedina zapadna država koja ima rusku nuklearnu tehnologiju. Mudri Finci kupili su robusne ruske nuklearke i opremili ih suvremenih njemačkim sigurnosnim sustavima, te tako dobili jednu od najpouzdanijih elektrana na planetu.

Prva željeznička pruga između Helsinkija i Hämeenlinne otvorena je 31. siječnja 1862. U to vrijeme Finska se zvala Velika Finska i kao



»Alstomov« nagibni vlak Pendolino u kolodvoru u Helsinkiju

Glavnina daljinskih putničkih vlakova polazi ili vožnju završava u glavnome gradu Finske – Helsinkiju. Održavanje i izgradnja infrastrukture u rukama je finske željezničke administracije, koja je dio Transportne agencije Finske (Liikennevirasto). Mreža željezničkih pruga podijeljena je u šest područja.

Finska je skandinavska država površine 338 tisuća kvadratnih kilometara, s nešto manje od 5,5 milijuna stanovnika. Kao u svim skandinavskim državama – jug je naseljen gušće, a sjever vrlo rijetko. Na južnoj obali, na Baltičkome moru nalazi se glavni grad Helsinki sa 1,2 milijuna stanovnika i vrlo zanimljivom arhitekturom. Na jugozapadnome kraju države, na obali nalazi se Turku, vrlo lijep grad bogate švedske tradicije i sa 200 000 stanovnika. Tampere se nalazi u južnome dijelu unutrašnjosti i poznat je po vrlo lijepoj modernoj i suvremenoj arhitekturi. Važno je željezničko čvorište. Na sjeveru se nalazi Rovaniemi – malen, ali ekonomski i strateški vrlo važan grad, i prijestolnica Laponije. Rovaniemi se nalazi na samoj polarnici i u popularnoj kulturi poznat je kao grad iz kojeg dolazi Djed Mraz! Rovaniemi je točka na kojoj vožnju završava većina noćnih vlakova koji stižu s juga, a danas ima oko 60 000 stanovnika.

Finska je danas parlamentarna republika. Autonomiju unutar Rusije dobila je 1809. godine, osamostalila se 1917. (Sovjetski Savez priznao ju je kao samostalnu državu već 1918.), a Europskoj uniji pridružila se 1. siječnja 1995. godine. Finska ekonomija je vrlo razvijena, a njezina glavna izvožno-uvozna tržišta su Njemačka, Rusija, Švedska, Velika Britanija, Sjedinjene Američke Države, Nizozemska i Kina. Službena valuta je euro.

grofovija bila je dio Rusije. Pruga od Riihimäkija do finskoga kolodvora u Sankt Peterburgu otvorena je 1870. godine. Zanimljivo je da su unatoč izgradnji te pruge finški i ruski željeznički sustav ostali nepovezani do 1912. godine. Naime, tek tada je Finska usvojila ruski standard za slobodni profil, koji je ruskim vozilima omogućio da stižu u Finsku. Osim toga, te je godine prvi put željezničkim mostom premoštena Neva u Sankt Peterburgu, čime je omogućeno da vlakovi iz Finske i sjeverozapadnog dijela Rusije voze prema ostatku ruskog teritorija. Do 1900. u Finskoj je sagrađeno oko 3300 km željezničkih pruga. Nakon osamostaljenja Finske, pruge su postale nacionalno vlasništvo.

Finska nacionalna željeznička tvrtka VR ima monopol na putnički prijevoz, iako su na području Helsinkija električni vlakovi serije Sm5 vlasništvo gradske tvrtke »Pääkaupunkiseudun Junakaluisto Oy«. Ipak, sve vlakove te serije zaposjedaju radnici VR-a i oni su označeni VR-ovim oznakama. Također, nagibni vlakovi serije Sm6 vlasništvo su tvrtke »Karelian Trains« koja je u vlasništvu VR-a i Ruskih željeznica (RŽD) u omjeru 50 : 50 %. Vlakove zaposjeda uglavnom rusko osoblje, dok je održavanje vozila povjereno finskoj strani. U Finskoj vlakove voze ruski strojovođe s finskim pilotom. VR ili VR Group (VR-Yhtymä Oy) je u 100-postotnom vlasništvu finske države. Tvrtka se ranije zvala »Suomen Valtion Rautatiet« ili »Valtionrautatiet«. VR danas u svojem vlasništvu ima i autobusnu tvrtku »Pohjolan Liikenne«, koja u vlasništvu ima i tvrtku za kamionski prijevoz »VR Transport«, čiji kamioni služe za komadni prijevoz robe. Grupa VR posjeduje 21 tvrtku i ima oko 14 400 zaposlenih. Funkciju gene-

ralnog direktora VR-a obnaša Mikhael Aro, a posljednjih godina tvrtka posluje pozitivno.

Među putnicima finski su vlakovi na glasu kao prostrani, udobni i čisti. Te tri činjenice zaslužuju pozornost! Naime, prostrani su uglavnom zbog velikoga slobodnog profila, zbog čega čak i katni putnički vagoni mogu biti vrlo velikih unutrašnjih dimenzija. Udobnosti doprinosi vrlo pažljivo dizajniran interijer, što je odlika skandinavske, a osobito finske kulture. Na kraju, čistoća je rezultat izvrsne njege i održavanja vozila.

S obzirom na geografske, socijalne i demografske karakteristike Finske, treba spomenuti to da ta država nije najpogodnija za razvoj željezničkog prometa. Prigradski prijevoz, osim oko glavnoga grada Helsinkija, gotovo da ne postoji, no brzi daljinski vlakovi povezuju sve dijelove države. Danas, ako zanemarimo područje Helsinkija,



Novo upravljčko vozilo serije Edo koji se s električnim lokomotivama Sr2 koristi za upravljanje daljinskim vlakovima

u Finskoj vozi oko 260 daljinskih vlakova dnevno. Vrlo popularni noćni vlakovi, koji u svojem sastavu redovito imaju vagona za prijevoz automobila, povezuju Helsinki ili Turku u južnome dijelu države preko grada Oulua s Laponijom. Najkraće udaljenosti pokrivene takvom vrstom prijevoza iznose oko 650 km. Noću uglavnom teče i teretni prijevoz, čiji opseg na godišnjoj razini iznosi oko 40 milijuna tona.

Finska ostvaruje željezničke veze s dvije od tri države s kojima graniči – s Rusijom i Švedskom. S Norveškom je ostvarivanje željezničke veze planirano, no nije poznato kada će se (i hoće li se uopće) početi graditi. S Rusijom je Finska dobro povezana željeznicom (pruga Helsinki – Sankt Peterburg je elektrificirana, iako se na granici sustav napajanja mijenja sa finskih 25 kV na ruskih 3 kV), dok je željeznička veza sa Švedskom vrlo zahtjevna zbog vrlo nepovoljnog geografskog položaja (sjeverni dio Botničkog zaljeva) te različitih širina kolosijeka. Upravo je zbog toga opseg prometa teretnih vlakova između Švedske i Finske minimalan. Između Finske i Rusije vozi od četiri do šest pari vrlo udobnih i brzih vlakova Allegro, a prema Sankt Peterburgu i Moskvi voze i noćni vlakovi.

Teretni operator »Ratarahiti Oy« dobio je dozvolu za prometovanje u rujnu 2011. godine, a početkom 2013. počeo je pružati usluge manevriranja na ranžirnome kolodvoru Imatra. Tvrtka »Proxion Train« dobila je dozvolu za prometovanje u svibnju 2011. i za sada vlakove vozi vozilima koja je posudila od VR-a. Željeznička pruga Karhula – Sunila u cijelosti je privatna, što znači da su i njezina infrastruktura i vozila u vlasništvu privatnog vlasnika.

Elektrifikacija željeznica u Finskoj počela je vrlo rano, no elektrifikacija glavnih pruga je, kao i u većini zemalja Europe, počela tek 1960-ih godina. Glavne pruge danas su uglavnom elektrificirane. Sustav elektrifikacije je 25 kV, 50 Hz, a visina voznog voda za europske je prilike vrlo visoka – u prosjeku čak 6,5 m. U Finskoj postoje, uz naručene »Siemensove« lokomotive, dvije serije električnih lokomotiva – Sr1 koje su uvezene iz Rusije i

Sr2 iz Švicarske. Dana 26. siječnja 1969. elektrificirana je pruga između kolodvora Helsinki i Kirkkonummi, a 31. siječnja 1972. elektrifikacija je produžena do kolodvora Riihimäki. Do danas je proces elektrifikacije stigao do najsjevernijih dijelova Finske – do Seinäjokija 1975. godine, do Kokkolae 1981., do Oulua 1983., a do Rovaniemija 2004. godine. Ove godine elektrificirana je i pruga Rovaniemi – Kemijärvi.

Maksimalna vozna brzina vlakova u Finskoj iznosi 220 km/h, no tom se brzinom vozi isključivo na novosagrađenoj željezničkoj pruzi Kerava – Lahti. Teretni vlakovi voze maksimalnom brzinom od 120 km/h. Signalno-sigurnosni sustav na finskim željezničkim prugama zove se JKV (Junien Kulunval Vonta).

VR je parne lokomotive u uporabi imao, za europske prilike, vrlo dugo, do 1975. godine. Danas tvrtka vozi vlakove s dvi-



Električna lokomotiva švicarske proizvodnje serije Sr2

je serije električnih lokomotiva (Sr1 i Sr2) i tri serije dizelskih lokomotiva (Dv12, Dr14 i Dr16). Električne lokomotive serije Sr1 su ruske proizvodnje, isporučivane su od 1973. do sredine 1980-ih, a snaga im iznosi 3,1 MW. Ostvaruju maksimalnu brzinu od 140 km/h. Ima ih ukupno 112. Lokomotive serije Sr2 su švicarske i pripadaju seriji Loko2000, ostvaruju maksimalnu brzinu od 210 km/h (iako je dio pregrađen za teretnu vuču i brzinu od 160 km/h) i snagu od 6 MW. Ukupno ih ima 46. VR ima 192 dizelske lokomotive Dv12 koje se koriste za vuču lakših vlakova i manevarsku službu. Snaga im je 1 MW, a maksimalna brzina 125 km/h. Lokomotive serije Dr14 su manevarske lokomotive (u vlasništvu VR-a su 24), a lokomotive serije Dr16 su teške vozne lokomotive. Njih je relativno malo odnosno postoje samo 23. S obzirom na veliki slobodni profil, finški su vagoni vrlo široki, pa u prigradskoj i lokalnoj konfiguraciji interijera mogu imati sjedala rasporeda 2 + 3. Danas u Finskoj postoji nekoliko serija putničkih vagona: plavi koji mogu voziti brzinom 140 – 160 km/h, a koriste se za dulji lokalni prijevoz, crveni koji mogu voziti brzinom od 160 km/h, a koriste se za kraći lokalni prijevoz te zeleni (uglavnom je riječ o katnim vagonima) koji mogu ostvarivati brzine od 200 ili 220 km/h, imaju upravljčki vagon te voze u sastavu dnevnih i noćnih daljinskih vlakove. Vagoni imaju različite interijere – sjedeće i spavaće, s različitim konfiguracijama odjeljaka i restoranima. Ti vagoni proizvedeni su u Finskoj, u tvrtki »Transtech Oy«. VR u svojem vlasništvu ima i 25 upravljčkih vagona serije Edo i oni se koriste u sprezi s električnim lokomotivama serije Sr2. Vagoni za spavanje su vrlo udobni, odjeljci imaju tuš i WC, a koriste se najvećim dijelom u prometu prema Laponiji. Teretni vagoni su slični ruskima. Finci djelomično koriste ruski sustav zakopčavanja vagona, takozvano poluautomatsko kvačilo SA3. VR u svojoj floti ima i nagibne vlakove Sm3, koji u dnevnome prijevozu povezuju veće gradove i voze maksimalnom brzinom od 220 km/h.

Novi putnički kolodvor

Liège Guillemins – novo arhitektonsko čudo

Liège Guillemins novi je putnički željeznički kolodvor u petom po veličini belgijskom gradu Liègeu. Željeznički dio kolodvora pušten je u promet 2009. te je zamijenio stariji kolodvor iz 1958. godine, dok se završetak uređenja okoliša kolodvora predviđa 2017. kada će biti dovršena i nova tramvajska mreža. Idejno arhitektonsko rješenje kolodvora izradio je proslavljeni španjolski arhitekt Santiago Calatrava.

kolodvor i sagraditi potpuno novi kolodvor dostatnih kapaciteta i iznimne arhitektonske upečatljivosti.

Istok Belgije postao je dio europske mreže pruga velikih brzina gradnjom dviju novih željezničkih pruga HSL 2 i HSL 3. HSL (nizozemski: *hogesnelheidslijn*, pruga velikih brzina) 2 za brzinu od 300 km/h od Leuvena, grada blizu Bruxellesa, do Liègea sagrađena je i puštena u promet 2001. godine. Pruga od Liègea do njemačkog Aachena (HSL 3) sagrađena je 2007. godine, no zbog tehničkih poteškoća u završnim fazama opremanja u punom je opsegu profunkcionirala 2009. godine. Liège kao najvažnije čvorište između Bruxellesa i



Pogled prema stakleno-čeličnoj kupoli s novoga trga

Zašto je sagrađen novi grandiozni kolodvor

Liège je s nešto manje od 200.000 stanovnika peti belgijski grad po veličini i drugi po veličini u francuskom dijelu Belgije, pokrajini Valoniji (franc. Wallonie). Gospodarstvo grada čine proizvodnja čelika, čiji je opseg u zadnjih 50-ak godina smanjen, te proizvodnja elektronike i internetskog softvera (jedan od najvažnijih centara Europe). Ondje se proizvode strojni dijelovi za aero i svemirsku tehnologiju (za Airbus A380 i reketu Ariane 5) te piva i svjetski poznate čokolade.

Prvi kolodvor u Liègeu sagrađen je 1842. godine. Monumentalna kolodvorska zgrada sagrađena je tek 1881. godine, a dograđena 1905. godine. Podsjećala je na pariške kolovore Est i Nord. Godine 1958. na mjestu prvotne zgrade sagrađena je staklena zgrada jednostavna i ne posebno lijepa izgleda.

Razlozi za gradnju potpuno novoga željezničkog kolodvora u tome gradu, koji se nisu odnosili samo na novu kolodvorsku zgradu već i na novi raspored kolosijeka i perona, ležali su u kolodvorskim kapacitetima koji nisu bili dovoljno veliki i novi da primaju nove duže garniture vlakova velikih brzina. Stari kolosijeci bili su u zavoju, peroni pomalo neugledni i preuski, staro stakleno zdanje vapilo je za obnovom, a sadržavalo je i mnogo opasnog azbesta. Tako su gradske vlasti i Belgijske državne željeznice (SNCB) odlučile srušiti stari

Njemačke trebao je novi kolodvor koji će i funkcionalnošću i dizajnom biti dio mreže pruga velikih brzina.

Projekt izgradnje novoga kolodvora počeo se planirati ranih 1990-ih godina, kada i izgradnja nove pružne mreže. Natječaj za idejna rješenja izgradnje novoga grandioznog kolodvora koji je proveden 1996. rezultirao je idejnim rješenjima 12 vrlo uglednih arhitektonskih timova. Pobijedio je tim predvođen arhitektom Santiagom Calatravom, djelomično i zbog toga što je Calatrava bio na čelu projekata za gradnju velebnoga TGV kolodvora pokraj aerodroma u Lyonu (Gare de Saint-Exupéry TGV), prigradskoga kolodvora Stadelhofen u Zürichu te tada tek djelomično završenog kolodvora Gare do Oriente u Lisabonu.

Izgled kolodvora i putnički prijevoz

U projektu nije predviđena samo gradnja novoga kolodvora, već uređenje čitave gradske četvrti Guillemins. U skladu s time, ispred kolodvora još uvijek se uređuju trokutasti novi gradski trg i novi bulevar, čiji se završetak očekuje do 2017., a do sada su sagrađeni novi pješački most prema parku Boverie te podzemna garaža za automobile s priključnom cestom prema autocesti A602. Liège Guillemins je tako postao prvi europski kolodvor koji ima izravnu vezu s autocestom.

Kolodvor je djelomično usječen u brdo, a njegov najimpozantniji dio svakako jest golema stakleno-čelična školjkasta kupola koja nadsvoduje veći dio kolodvora. Čelične arkade obojene su u bijelo, a preko njih postavljen je stakleni svod ukupne veličine čak 32 000 m². Čitav kolodvor i njegov svod noću su rasvijetljeni posebno oblikovanom rasvjetom.

Glavni hodnik s centrom za informiranje putnika i prodaju karata (osim na šalterima SNCB-a karte se prodaju i putem automata, interneta te mobilnih aplikacija) te dućanima i restoranima nalazi se ispod kolosijeka. Iz glavnog hodnika moguće je pristup glavnome trgu koji je u istoj razini, a stubištem, pokretnih stubama i dizalima moguće je pristupiti svakom od pet perona, koji su široki osam metara. U kolodvoru se nalazi devet kolosijeka, od kojih se prva četiri koriste za preuzimanje vlakova velikih brzina TGV Thalys i ICE te *InterCity* vlakova, dok se ostali kolosijeci koriste za preuzimanje regionalnih i *InterCity* vlakova. Na krajevima »školjke« još su dva pješačka nadhodnika iznad kolosijeka koja povezuju perone s prilaznom cestom prema autocesti na jugozapadnome dijelu kolodvora, na strani suprotnoj od glavnog ulaza.

Liège je linijama vlakova TGV Thalys izravno povezan s Bruxellesom, pariškim kolodvorom Nord te Kölnom i Essenom. ICE-vlakovi povezuju Liège izravno s Bruxellesom, Kölnom i Frankfurtom na Majni. Kroz kolodvor prolazi šest linija *InterCity* vlakova, tri linije regionalnih vlakova i pet lokalnih linija.

Uz kolodvor nalazi se autobusni terminal koji kolodvor povezuje sa svim dijelovima grada i vrlo širokom suburbanom regijom. Grad

je nekada imao tramvajski sustav, no političari i stručnjaci složili su se da je njegovo ukidanje u Liègeu bila pogreška. U planu je i uvođenje druge tramvajske linije no točni rokovi njezine gradnje još nisu poznati.

Mane i prednosti avangardne arhitekture

Kolodvor na prvi pogled oduzima dah većini posjetitelja. Prvi susret s grandioznom i lijepom arhitekturom uistinu zadivi većinu. No valja biti pošten i navesti da gradnja takvog tipa ima i svoje nedostatke. Velika kupola otvorenog tipa ne štiti putnike od vjetera. Također, da bi se putnicima olakšalo čekanje vlakova, zimi se na određenim mjestima postavljaju mobilne grijalice, što podiže troškove rada kolodvora.

Izgradnja kolodvora koštala je visokih 312 milijuna eura, a impozantno zdanje s desecima tisuća kvadrata površina za putnike, stotinama metara dugim čeličnim arkadama i već spomenutom staklenom kupolom velike površine zahtijeva vrlo visoke troškove održavanja i čišćenja.

Ipak, kolodvor ostaje arhitektonsko čudo koje svojom visokom funkcionalnošću i iznimnom ljepotom uvelike doprinosi dodatnoj vrijednosti grada i sustavu željeznice i javnog prijevoza u regiji. Istraživanja su pokazala da putnici preferiraju sustave javnog prijevoza sa suvremenim vozilima i sa stajalištima kvalitetnog arhitektonskog dizajna. S troškovima možda nije mudro pretjerivati, no ulaganje dijela sredstava u arhitektonsku izvrsnost pojedinih kolodvora i stajališta sigurno doprinosi privlačenju putnika i tome da se građani u stajalištima i kolodvorima osjećaju ugodnije.

/ Piše: Toma Bačić

JAR

Narudžba 1064 lokomotive

Prije tridesetak godina glavnina svih željezničkih vijesti stizala je iz Europe, uz nešto malo vijesti vezanih gotovo isključivo uz teretni promet iz Sjedinjenih Američkih Država i uz visokobrzinski promet iz Japana. Danas se globalna situacija vezana za željeznicu drastično promijenila, i glavnina vijesti više ne dolazi iz Europe, već iz Istočne Azije, obiju Amerika ili iz Afrike. Tako, u ovom broju Željezničara donosimo informaciju o ugovoru vrijednom 3,5 milijarde eura.

Posao vrijedan 3,5 milijarde eura

17. ožujka je Južnoafrički Transnet objavio narudžbu ukupno 1064 lokomotiva vrijednu gotovo 3,5 milijarde eura. Ovo je prema pisanju različitih medija najveća narudžba lokomotiva u Južnoj Africi ikad, i jedna od najvećih uopće u svijetu. Narudžba je podijeljena između nekoliko proizvođača. Kineska tvrtka CSR Zhuzhou Electric Locomotive isporučiti će 359 električnih lokomotiva, a Bombardier Transportation 240. GE Transportation će isporučiti 233 diesel lokomotiva, a CNR Rolling Stock 232. Glavnina ovih lokomotiva kolosiječne širine 1067 mm koristiti će se za vuču teretnih vlakova tvrtke Transnet Freight Rail. Bombardierove lokomotive biti će električne i dvosustavne, maksimalne brzine 100 km/h, a biti će brendirane kao Traxx Africa. Dizajnerski će biti temeljene na lokomotivama Traxx kakve su u upotrebi u Europi, a proizvedene će biti u Južnoj Africi sa lokalizacijom proizvodnje dijelova do 60%. Lokomotive GE

pripadati će seriji ES40Ac kakve je Južna Afrika već naručivala. Sastavljati će se u Južnoj Africi, od dijelova uvezenih iz Sjedinjenih Američkih Država. CNR-ove lokomotive biti će 6-osovinske diesel lokomotive snage 3.3MW i maksimalnom brzinom od 100 km/h. Isporučka svih lokomotiva trebala bi prema planovima biti gotova prilično brzo – do kraja 2017. Kriterij odabira ponuđača u ovom poslu bio je nivo lokalizacije proizvodnje završnog proizvoda – 60% za električne lokomotive, i 55% za diesel lokomotive. Sve lokomotive, osim 70 prvih u isporuci, biti će finalno sastavljene od uvezenih dijelova u Transnetovim radionicama u Koedoespoortu, Pretoriji i Durbanu. Udio Transneta u proizvodnji lokomotiva iznositi će 16%. Spoj Transsibirске željeznice i kineske mreže

26. veljače počela je gradnja novoga, više od 2 kilometra dugog mosta između Rusije i Kine koji će premostiti rijeku Amur (Heilong na kineskom jeziku) između gradova Nižnelenjinskoje i Tongjiang. Most će povezati TransSibirsku željeznicu sa kineskom željezničkom mrežom, i imati će dva kolosijeka – jedan ruske širine od 1520 mm i drugi normalne. Gradnja mosta će prema predviđanjima trajati 2 godine i 7 mjeseci, a otvorenje mosta se očekuje krajem 2016. godine. Vlakovi koji će putovati preko ovog mosta povezivati će sjeverne kineske regije sa TransSibirskom željeznicom, a most će imati i neusporedivo veći kapacitet od riječnih brodova kojima se danas kontejneri prebacuju preko Amura na ovom mjestu. Prognoza teretnog prometa preko mosta je 5.2 milijuna tona 2016. godine s perspektivom rasta do 20 milijuna tona. Most je projektirala tvrtka Institut Giprostrojmost. Ruske regije i federalne vlasti u trošku izgradnje mosta sudjeluju sa 362 milijuna eura, a kineske sa 305 milijuna. Ova cijena uključuje i modernizaciju željezničke pruge Nižnelenjinskoje – Birobidan.

Izravni vlakovi Frankfurt – London

Realnost ili utopija?

Medijsko najavljivanje čudnih poslovnih poteza specijalnost je određenih tvrtki, koje nakon objave promatraju medijske reakcije i odjek informacija u javnosti. Majstor takvih medijskih spinova je Michael O'Leary, predsjednik Uprave »Ryanair«, koji je nekoliko puta objavljivao u najmanju ruku čudne vijesti. Takvima se možda mogu opisati i najave DB-a o izravnim vlakovima od Frankfurta do Londona.



DB-ov ICE vlak u londonskom kolodvoru St. Pancras International

Primjerice, O'Leary je prije nekoliko godina objavio da u suvremenim zrakoplovima kopilot nije potreban i da će »Ryanair« početi letjeti bez kopilota, s time da će jedan član kabinskog osoblja biti školovan da asistira pilotu u slučaju potrebe. Nešto kasnije objavio je da »Ryanair« ozbiljno razmišlja o tome da u zrakoplove uvede stajaja mjesta. Ne ulazeći pretjerano u tehničke (ne) mogućnosti provedbe takvih odluka, svakom informiranijem primatelju takvih medijskih vijesti jasno je da se njima zapravo stvara medijski prostor za spominjanje određene tvrtke u medijima, a time besplatna promidžba.

Za sada takav tip pridobivanja medijskog prostora u svijetu željeznice nije poznat, no odluke nekih tvrtki ponekad podsjećaju na to. Naime, riječ je o najavama Njemačke željeznice (DB) da će početi voziti izravne vlakove na relaciji Njemačka – London, i to kroz tunel La Manche! U ljeto 2010. DB je u medijima najavio da će perjanicu svoje flote vlakova velikih brzina ICE3 prezentirati u Londonu do kraja 2010. godine. Obecanje je i ispunjeno 20. listopada 2010. kada je jedan vlak serije ICE3 ušao u londonski kolodvor St Pancras International, kolodvor za vlakove koji voze prema europskom kopnu. Događaj je medijski bio izvršno popravljen i britanski su mediji najavili da će cijena prijevozne karte u jednome smjeru, kada DB počne voziti, iznositi između 39 i 49 funta. Nešto prije te prezentacijske vožnje zbio se još jedan događaj koji je promijenio odnose snaga između »Siemensa« i DB-a te tunela La Manche. Naime, tvrtka »Eurostar«, koja je do tada vozila vlakove temeljene na francuskoj TGV tehnologiji, je 1. listopada 2010. od »Siemensa« naručila 10 vlakova Velaro (što je »Siemensov« brendirani naziv za vlakove ICE3) po cijeni od ukupno 600 milijuna eura. Narudžbu su pratile različite medijske i stručne analize, no odluka je bila konačna – »Eurostar« je kupio njemačke vlakove za pojačanje vlastite flote. Budući da je maksimalna brzina tih vlakova nešto viša od brzina postojećih »Eurostara« (300 km/h u odnosu

na 320 km/h), tvrtka je najavila da će s novim vozilima vozno vrijeme između Londona i Pariza iznositi nevjerojatna dva sata! Za usporedbu, zrakoplov između te dvije metropole leti sat i 15 minuta, no vrijeme koje je potrebno za dolazak u zračnu luku je dugo. U Londonu put od središta grada do zračne luke Heathrow javnim prijevozom traje sat i 10 minuta, a u Parizu od zračne luke Paris Charles de Gaulle International Airport do središta grada sat vremena.

DB je nakon prezentacijske vožnje u medijima nastavio objavljivati da će početi voziti izravne vlakove na relaciji Njemačka – London, no analitičari željezničkog prometa počeli su sve ozbiljnije sumnjati u to.

Naime, »Eurotunel« ima izrazito stroga sigurnosna ograničenja vezana uz kontrole putnika prije ulaska u vlak, a uz to Velika Britanija se nije (a čini se niti da neće u skorijoj budućnosti) pridružila šengenskom ugovoru o slobodnom kretanju osoba unutar Europske unije. Zbog toga se svi putnici »Eurostara« prije ulaska u vlak moraju registrirati (*check-in*) kao u zračnim lukama. To u praksi znači da kolodvori iz kojih vlakovi polaze prema Velikoj Britaniji moraju imati barem jedan peron koji je ograđen i u koji će stizati isključivo ti vlakovi. Na peronu su smještene policijske, granične i carinske službe i uređaji za kontrolu putnika. S obzirom na količinu i frekvenciju željezničkog prometa u Njemačkoj, u većim je kolodvorima vrlo teško osigurati jedan peron za te vlakove. Primjerice, u Glavnom kolodvoru u Kölnu gotovo da nije moguće napraviti takvo nešto bez ekstremno velikih ulaganja, a ona se nikome ne isplate. DB je u medije plasirao opciju o uvođenju izravnih vlakova na relaciji Frankfurt – London, no i kod te opcije naišao je na slične, uglavnom teško premostive probleme.

Glavni problem DB-a jest činjenica da »Siemens« jako kasni s isporukom novih ICE vlakova serije 407 Velaro. Prema riječima Andreasa Busemanna, generalnog direktora DB Produkcije, ti su vlakovi trebali ući u tuzemni promet u Njemačkoj 18. veljače. Busemann je naglasio da će vožnje tih vlakova u Francuskoj i Belgiji (obje željezničke mreže su na putu između Njemačke i Velike Britanije) biti predmetom dodatnih tehničkih ispitivanja, što će čitav proces dodatno usporiti. No, u vrlo decidiranoj izjavi za medije Busemann je rekao da DB ne odustaje od plana da vozi izravni vlakove za prijevoz putnika prema Londonu. Što će od svega biti, vidjet će se uskoro. U svakome slučaju, opcija izravnog putovanja od Frankfurta do Londona putnicima će biti zanimljiva, osobito ako cijene karata budu onakve kakve su najavljene.

Pariški Musée d'Orsay

Stidljivo obasjana raskoš

Musée d'Orsay, smješten u bivšoj željezničkoj stanici s tri i pol milijuna posjetitelja godišnje, drugi je pariški muzej po posjećenosti, odmah iza glasovitog Louvrea s osam milijuna posjetitelja.



Ono što je impresionistima i postimpresionistima – Monetu, Manetu, Delacroixu, Cezanneu, Toulouse-Lautrecu, Renoiru, van Gogh i Gauguinu – trebao značiti sukus svjetlosti i boje u slikarstvu, to je poznatoj talijanskoj arhitektici Gaetani Aulenti i mladim francuskim arhitektima Renaudu Bardonu, Pierreu Colbocu i Jean-Paulu Philliponu bila inspiracija u idejnom rješenju prenamjene prostora kolodvora u prostor muzeja.

Percepcija kolodvora uvodi nas u dinamiku pokreta i živahne užurbanošti, dok je muzej po svom izvornom estetskom i meditativnom poimanju sušta suprotnost. Gare d'Orsay je prostor u koji se ulazi i izlazi te žurno hita na obale Seine, preko Pont Royala u susjedni muzej Louvre pa potom sve dublje u šarmantni doživljaj *grada svjetlosti*. Gae Aulenti nastojala je zadržati taj duh poigravajući se igrom dnevnog i umjetnog svjetla, kako bi se interijer napuštenoga mračnoga željezničkog kolodvora mogao oblikovati u moderni zračni i svijetli prostor muzeja. Interpolacijama u unutrašnjosti kolodvora dobivene su se potpuno drugačije vizure na razinama nekadašnjih perona, na kojima su posloženi kronološkim slijedom eksponati *belle arti* s druge polovice 19. stoljeća.

Iako je prvotna ideja bila da muzej postane novim domom impresionistima i postimpresionistima, kojima je tadašnji Musée Jeu de Paume postao skučen i neprikladan, krajem 20. stoljeća obogaćen je novim umjetničkim izričajima povezanim s fotografijom, arhitekturom, grafikom i videoinstalacijama.

Uz stalni postav izloženih djela, posjetitelji mogu uživati i u izložbama suvremenih recentnih umjetnika François Morellet, Annette Messager i Jeffa Walla, a ovdje su izlagali i hrvatski umjetnici Braco Dimitrijević, Sanja Iveković i Dalibor Martinis.

Musée d'Orsay, s tri i pol milijuna posjetitelja godišnje, je drugi pariški muzej po posjećenosti, odmah iza glasovitog Louvrea s osam milijuna posjetitelja. Raskošno zdanje muzeja nalazi se na obali Seine s pogledom na park Tuileries. Davno prije na tom prostoru nalazila se Palais d'Orsay koja je srušena. Francuska vlada ustupila je zemljište željezničkoj tvrtki

uoči Svjetske izložbe u Parizu 1900. s namjerom da se na tom prostoru sagradi moderni kolodvor s hotelom. Željeznička tvrtka raspisala je natječaj za projekt zgrade kolodvora, na kojemu se idejno rješenje arhitekta Victora Laloux pokazalo kao najprihvatljivije. Novo zdanje trebalo se stopiti s autentičnim prostorom Louvrea i Palais de la Legion d'honneur, a istodobno udovoljiti tadašnjim tehnološkim dostignućima.

Victor Laloux projektirao je zgradu kolodvora kao metalnu strukturu koju je potom prekrpio prirodnim materijalom od klesanog kamena dovezanim iz francuske regije Poitou-Charentes, što se savršeno uklopilo u postojeći ambijent. Interijer kolodvora zamišljen je kao ogromni raskošni prostor, tehnološki moderno opremljen, u kojemu je omogućeno slobodno kretanje putnika i posjetitelja.

Sve do 1939. u Gare d'Orsay dolazili su vlakovi iz cijele jugozapadne Europe. Elektrifikacijom željeznice prvotna uloga Gare d'Orsay se mijenja i on postaje kolodvorom za prihvat prigradskih vlakova. Tijekom vremena njegova uloga kao kolodvora postaje sve manja, pa je 1961. godine raspisan natječaj da se na njegovom mjestu sagradi kongresni centar s hotelima. No, ta ideja nije zaživjela, pa je izvjesno vrijeme kolodvor bio napušten. Povremeno bi ga koristio Barrault za svoje predstave, a i Orson Welles za filmsku adaptaciju Kafkinoga *Procesa*.

Gradski oci dvojili su oko prenamjene kolodvora, pa su ga 1978. proglasili zaštićenim kulturnim dobrom. Napokon su odlučili da se prostor kolodvora redefinira u prostor muzeja, te su 1987. raspisali natječaj na kojemu su Gae Aulenti i francuski arhitekti ponudili najbolje idejno rješenje. Musée d'Orsay najljepše je posjetiti u vrijeme dok dnevna svjetlost prodire kroz staklo i stidljivo obasjava svu raskoš i čarobnu ljepotu izloženih djela.

Serge Lemoine, nekadašnji ravnatelj Musée d'Orsay, jednom prigodom je rekao:

Izložbe doživljam kao putovanje. Za svaku je važan odnos prostora i zidova koji nam omogućavaju kretanje kroz vrijeme.

Iz Vinkovaca

/ Piše: Renata Veličan

Željeznica i Vinkovci vole se javno

Turistička zajednica grada Vinkovaca je u suradnji s Hrvatskim željezničkim muzejom (HŽM) i uz nesebičnu podršku Podružnice Vukovar Hrvatske matice iseljenika i Ogranka Matice hrvatske u Vinkovcima osmislila program pod nazivom »Željeznica i Vinkovci – jučer, danas, sutra«.

Program su činila tri događanja – 19. ožujka obrađena je tema »Vinkovačko željezničko čvorište jučer, danas, sutra«, 26. ožujka održano je događanje pod nazivom »Odabrani monolozii Pave Božičevića - *Kako sam postao i ostao željezničar* i *Koza u vlak*«, a 2. travnja prikazan je dokumentarni film »Čelični zagrljaj« redatelja i scenariste Branka Ištvančića. Sva događanja održana su u dvorani Ogranka Matice hrvatske u Vinkovcima.

Dana 19. ožujka nakon uvodnih izlaganja predsjednika Ogranka Matice hrvatske u Vinkovcima dr. sc. Dražena Švagelja i direktorice Turističke zajednice grada Vinkovaca Martine Matković izlaganje na temu »Vinkovačko željezničko čvorište jučer, danas, sutra« održao je umirovljeni željezničar Pavo Božičević. Predavanje je bilo popraćeno projekcijom fotografija iz HŽM-ove vinkovačke željezničke zbirke.

Vetropack Straža

Veseli obnova pruge

Radovi na obnovi šest kilometara pruge od Đurmanca do Huma na Sutli važni su ponajprije za gospodarstvo toga kraja, a ponovna uspostava prometa na toj dionici ponudit će i mogućnost prekograničnog putničkog prijevoza.



Josip Debeljak

Hum na Sutli nalazi se na granici sa Slovenijom. Na ulazu u mjesto stoji natpis »Dobrodošli u grad stakla« te se tamo može obići »staklarski put«. Pruga koja iz Zagreba vodi do Zaboka, gdje se odvaja prema Krapini, završava u Đurmancu. Na pruzi od Đurmanca promet je obustavljen već petnaestak godina.

Trasa od Đurmanca do šest kilometara udaljenog Huma na Sutli prati cestu i na tome dijelu pruge nekada je bilo stajalište Hromec. Od izoliranog Huma

na Sutli pruga nastavlja prema Rogaškoj Slatini i Celju. Spoj s hrvatskim dijelom pruge u Đurmancu važan je za gospodarstvo u Humu, u prvome redu za tvornicu stakla »Vetropack Straža«. Naime, tereti koji se prevoze za potrebe te tvrtke u Zaboku skreću prema Sloveniji i zaobilaznim putem stižu do Huma na Sutli, što otežava poslovanje i poskupljuje prijevoz.

»Vetropack Straža« nastavlja tradiciju proizvodnje stakla dugu 154 godine. Od 1996. tvornica je u vlasništvu švicarske multinacionalne kompanije koja je vlasnik sedam tvornica za proizvodnju stakla u šest zemalja (Švicarskoj, Ukrajini, Slovačkoj, Češkoj Austriji i Hrvatskoj). U Hrvatskoj je tvornici zaposleno 600 radnika i ona ostvaruje prihod od oko 100 milijuna eura godišnje. Švicarski vlasnik u nju je do sada uložio više od 140 milijuna eura, a trenutačno najveće ulaganje jest ugradnja filtera za zrak na jednoj peći. Tvornica godišnje proizvodi 250 000 tona boca ili 950 milijuna boca, pri čemu su glavne sirovine dolomit i pijesak. Poduzeće je veliki potrošač energije pa plin uvozi za vlastite potrebe. Prava radnika regulirana su kolektivnim ugovorima koji se potpisuju na tri ili pet godina. Pravilo je da »Vetropack Straža« svoje obveze i velikim i malim partnerima plaća na dan. Usvojene su norme upravljanja kvalitetom ISO 9001 i FSSC 22000.

Josip Debeljak, direktor logistike u tvornici »Vetropack Straža«, rekao je:

/ Sjećam se kako smo 1991. i 1992. iz Rijeke prevozili velike količine sirovine. U to vrijeme bio je rat pa smo vozili okolo, preko Slovenije, a kasnije je zatvorena pruga do Đurmanca, pa smo tako trajno ostali osuđeni na dulji put. »Vetropack Straža« prevozi velike količine jeftinog materijala i zato nam je cijena prijevoza vrlo važna stavka. Za nas je obnova pruge itekako važna i do sada smo o toj temi puno razgovarali. Koliko čujem, HŽ Infrastruktura kreće s radovima na njezinoj obnovi. To je jako dobra vijest za nas i vjerujem da ćemo nakon obnove dio tereta s ceste preusmjeriti na željeznicu.

Trenutačno u tvornicu stiže od 60 do 120 šlepera dnevno. Uz to, u tvorničkome krugu je nekoliko industrijskih kolosijeka i jedna manevarska lokomotiva koja je u vlasništvu tvornice. Željeznicom se

tereti prevoze prema Bugarskoj, Moldaviji, Rumunjskoj itd. Godišnje se doprema 120 000 tona sirovine. Oko 60 posto te količine prevozi se željeznicom. Ako bi se pruga obnovila, željeznicom bi se mogao prevoziti i stakleni krš pa bi taj postotak bio i veći. U otpremi gotovih proizvoda željeznica sudjeluje s oko 15 posto ili s oko 20 000 tona godišnje.



Željezničari iz Đurmanca

/ Jasno je kako bi se dio tereta mogao preusmjeriti na željeznicu. Nama je uz cijenu bitno i vrijeme. Dostava mora biti *just in time* jer ako nije tako, nama bi cijeli pogon mogao stati. Po pitanju prilagodbe tim elementima željeznica bi, čini mi se, trebala malo poraditi – rekao je Debeljak.

Željeznički kolodvor Đurmanec ima rang pograničnoga kolodvora. Željezničare koje smo zatekli u kolodvoru obradovala je vijest da su se počeli izvoditi radovi na pruzi do Huma na Sutli.

/ Primili smo brzojavku i remont je počeo. Pruga prema Humu vodi uz sama naselja. Na toj dionici nalazi se stajalište Hromec i ako putnički vlakovi produlje vožnje od Đurmanca, bit će i putnika. U Humu na Sutli, uz »Vetropack Stražu«, posluje još nekoliko velikih proizvodnih poduzeća pa će sigurno biti i tereta za prijevoz. Ako počnu voziti teretni vlakovi, morat ćemo se organizirati – rekli su lokalni željezničari.

Radove na remontu pruge izvode Pružne građevine i prema planu posao bi trebao biti završen do kraja lipnja. Kasnije bi trebalo sanirati 440 metara dug tunel Lupinjak i ugraditi dva nova mosta. Trenutačno se na Građevinskome fakultetu Sveučilišta u Zagrebu izrađuje studija sanacije tunela, a dok se ne ugrade novi mostovi, bit će postavljena dva provizorija. Kolosiječna rešetka bit će zamijenjena u cijelosti. Bit će ugrađeni i novi pragovi. Nova će biti polovina ugrađenih tračnica, a i tračnički će pribor uglavnom biti nov. Najveća dopuštena vozna brzina vlakova iznositi će 60 km/h. Prije nekoliko godina završen je remont pruge od Đurmanca do Krapine i tom se dionicom vozi brzinom od 50 km/h, a dalje do Zaboka najveća dopuštena brzina je 60 km/h.

Do Đurmanca svakodnevno vozi 14 pari solidno popunjenih putničkih vlakova. Samo u Đurmancu mjesečno se utrži 45 000 kuna od prodaje karata. Ako se vožnje vlakova produlje do Huma na Sutli, povećat će se i broj putnika, a budući da velik broj stanovnika toga kraja radi u Sloveniji, otvorit će se i mogućnost željezničkoga prekograničnog prijevoza.

»Vlak je uvijek brži«

Uništavaju jer žele biti face

Prva ovogodišnja akcija »Vlak je uvijek brži« održana je u petak 28. veljače 2014. u Osnovnoj školi »Sesvetski Kraljevec«.

U sklopu akcije održane su radionice s učenicima dvaju četvrtih razreda na temu ponašanja uz prugu i s učenicima dvaju osmih razreda na temu uništavanja kolodvora i vlakova. Učenici četvrtih razreda pokazali su iznimnu zrelost i znanje o prometu, željeznici, poželjnom i nepoželjnom ponašanju, dok su učenici osmih razreda razloge vandalizma na kolodvorima i u vlakovima, koje uglavnom uzrokuju đaci putnici, prepoznali u želji za isticanjem i da se bude *face*.

U sklopu radionice namijenjene učenicima četvrtih razreda djeca se upoznaju s pravilnim ponašanjem prilikom prelazanja preko željezničko-cestovnih prijelaza te se na taj način utječe na povećanje razine njihove sigurnosti u prometu. Posebna pozornost poklanja se opasnom i nepoželjnom ponašanju kao što su penjanje na vagonu prilikom kojeg prijeti opasnost od strujnog udara, penjanje na nosive konstrukcije kontaktne mreže, igranje na pruzi i uz prugu,

kretanje po kolosijeku ili neposredno uz prugu, bacanje kamenja ili drugih predmeta na vlakove, nošenje slušalica i korištenje mobitela za kretanje u prometu i drugo.

Učenici četvrtih razreda aktivno su sudjelovali iznoseći vlastita iskustva ili primjere za koje su čuli ili sami vidjeli. Sa zanimanjem su proučavala edukativne letke i radovala se promotivnim materijalima koje su dobila. S učenicima osmih razreda održane su debatne radionice na temu »Stvaraj, ali ne uništavaj«. Tom prigodom podijeljena im je brošura »Opasnosti od strujnog udara«. Kroz razgovor naglašeni su oblici opasnog i nepoželjnog ponašanja.

Većina učenika osmih razreda smatra da je jedan od razloga destruktivnoga ponašanja želja za isticanjem i da se postane *face*. Prema njihovoj mišljenju, to rade oni koji se ne mogu isticati učenjem, sportskim rezultatima ili nekim drugim postignućima. Predlažu da se omogući organizirano i prostorno ograničeno grafitiranje, a da se ostali oblici vandalizma jače kažnjavaju. Misle i da edukacija, pa i radionice kao ova u kojoj su sudjelovali, može dati pozitivne rezultate.

Nakon radionica još jednom je zaključeno da ovakav izravan način rada s djecom daje prave rezultate.

/ Piše: Boris Udier

Hrvatsko željezničarsko esperantsko društvo

Tradicija duga 60 godina

Dana 23. prosinca obilježava se 60 godina od osnutka Hrvatskoga željezničarskog esperantskog društva. Tom prigodom bit će priređen prigodni program.

Dana 11. ožujka u prostorijama Hrvatskog društva željezničkih inženjera održana je redovita godišnja skupština Hrvatskog željezničarskog esperantskog društva (HŽED). Društvo ima 25 članova, a svoje aktivnosti provodi u prostorijama na Trgu kralja Tomislava 11/IV. Izvješće o radu HŽED-a za 2013. podnijela je tajnica Roža Brletić Višnjčić.

Rad Društva usko je vezan uz hrvatske željezničke tvrtke s kojima uspostavlja višestruku suradnju. Društvo besplatno koristi prostorije koje mu je dodijelila HŽ Infrastruktura, a njegovi članovi imaju pravo koristiti besplatne željezničke karte četiri puta godišnje, i to za grupna putovanja u domaćem prijevozu. Društvo je zastupljeno u Savezu željezničkih KUD-ova.

U 2013. djelatnost Društva poduprla je HŽ Infrastruktura Ugovorom o reklamiranju HŽ Infrastrukture, što je realizirano uz pomoć Saveza KUD-ova HŽ-a.

Društvo svojim aktivnostima nastoji poboljšati suradnju s ostalim subjektima koji djeluju u sklopu željezničkih tvrtki te je iznijela prijedlog da se u voznome redu nađu objašnjenja i na esperantu. Nastoji se uspostaviti suradnja i sa sindikatima koji djeluju unutar hrvatskih željezničkih tvrtki.

Tijekom 2013. organiziran je osnovni tečaj esperanta, a tijekom tjednih sastanaka održano je 20 predavanja.

Osnovni problem u radu Društva nije financijske prirode, već je to pomanjkanje općeg interesa za učenje esperanta te će stoga Društvo u narednom razdoblju pojačati promidžbene aktivnosti. Također će se nastaviti suradnja s hrvatskim i međunarodnim esperantistima.

Skupština Društva donijela je Program rada Društva za 2014., u kojemu je istaknuto promicanje međunarodnog jezika esperanta među željezničarima. Društvo će sudjelovati u radu esperantskih društava čiji je član te će nastaviti surađivati s FISAIC-om putem Saveza KUD-ova Hrvatskih željeznica, organizirati zajedničke izlete i prijateljske susrete esperantista.

/ Piše: Boris Udier

Udruga progonjenih hrvatskih željezničara '71

Održan izborni sabor

Dana 6. ožujka 2012. u prostorijama bistroa »Radnič« održan je redoviti izborni sabor Udruge progonjenih hrvatskih željezničara '71. Tom su prigodom izabrani čelni ljudi Udruge.

Predsjednik Udruge mr. Nikola Tomić se u pismenom izvješću osvrnuo na aktivnosti Udruge koje su se odnosile na nastavak ostvarenja prava članova Udruge, na organizaciju obilazaka mjesta važnih za hrvatsku povijest, na izdavanje knjige »Hrvatsko proljeće na željeznici« te na financijsku podršku poslovanja Udruge.

Osvrćući se na nastavak ostvarenja prava članova Udruge, predsjednik Udruge napomenuo je da je u 2012. došlo do bitnih pro-

mjena u organizaciji Hrvatskih željeznica te je Udruga svakom pojedinom društvu uputila prijedlog sporazuma o načinu obeštećenja članova Udruge. Budući da odgovori nisu bili zadovoljavajući, HŽ Infrastrukturi upućen je prijedlog postupka mirenja, no odgovora nije bilo. Unatoč tomu, Udruga će i dalje tražiti moguća rješenja.

Tijekom 2013. Udruga je izdala knjigu »Hrvatsko proljeće na željeznici« u znak sjećanja na događaje iz tog razdoblja u kojemu su željezničari imali veliku i važnu ulogu.

U Središnji odbor Udruge izabrani su mr. Nikola Tomić za predsjednika, Nikola Zonjić za potpredsjednika te Donat Majdandžić, Ante Vidović, Ivan Galic, dr. Miljenko Bošnjak i Boris Valjin za članove. U Nadzorni odbor izabrani su Jozo Čorluka za predsjednika te Antun Kladarić i Marijan Tomić za članove.

Ankica Dovijanić, voditeljica Kluba umirovljenika HŽ-a

»Svaki dan idem na posao«

Radionice, izložbe, predavanja, šah i karte, pjesničke večeri i obilježje dobrog raspoloženja; svaki dan u radnome vremenu od 9.00 do 13.00 sati i do stotinu ljudi uživa u druženju u Klubu umirovljenika HŽ-a. Subotom idu na izlete po cijeloj Hrvatskoj, a i ljetuju zajedno.



Ankica Dovijanić

znači, sretna sam.

O klupskome prostoru na Trgu kralja Tomislava 1 brinu sami, a sami komentiraju da je u njihovu klubu prometno kao na kolodvoru.

/ U Klubu vlada tako dobra atmosfera da bi svatko tko jednom dođe poželio i ostati – rekla je njegova voditeljica Ankica Dovijanić i nastavila:

/ Ovdje sam »Katica za sve«. Zadužena sam za sve – od nabave preko posluživanja gostiju i čišćenja do organiziranja izleta i večeri. Kada osjetim kako su članovi veseli i znam koliko im to

/ Svjesni smo situacije i vremena u kojemu živimo. Novca je sve manje pa nemamo ni sponzora kao prije. Ne želimo, barem tako mislim, ništa nemoguće ni nerealno. Budući da ne stvaramo troškove, voljeli bismo se dogovoriti s Upravom oko toga da nam pomogne vratiti zabavne večeri – objasnila je voditeljica Kluba.

Ankica Dovijanić na željeznicu je došla raditi u prosincu 1962. stjecajem okolnosti. Ne dolazi iz željezničarske obitelji.

/ Radila sam 32 godine u Projektnom birou Hrvatskih željeznica kao građevinska tehničarka. Radili smo na projektima održavanja i popravcima pruga, ali i na gradnji novih pruga koje su vodili inženjeri. Obavljali smo terenska snimanja. Bio je to vrlo zanimljiv i kreativan posao – komentirala je s osmijehom.

/ A nisam svoj radni vijek počela u HŽ-u. Kada sam završila srednju školu za građevinsku tehničarku, zanimala me cestogradnja i vodogradnja. Radila sam na gradnji cesta u »Viaduktu« i bio je to dobar, vrlo zanimljiv, razvojni posao. Uključivao je i duga izbjivanja zbog rada na terenu. Bilo je mnogo posla. No, nekako se to promijenilo kada sam zasnovala obitelj i rodila prvo dijete. Bilo mi je teško biti jednako dobra na obje strane i nisam više mogla uskladiti sve. Tada sam došla u HŽ, prijavivši se na natječaj za posao u Projektnom birou na kojemu sam prošla među sedamdeset prijavljenih. Zavaljela sam željeznicu i rad na njoj, iako sam oduvijek voljela putovati. Vlakovi postanu dio života i svojevrsna trajna veza među ljudima – rekla je Ankica.



Klub umirovljenika HŽ-a počeo je djelovati početkom prosinca 1997. godine. Hrvatske željeznice, tvrtka koju su gradili zajedno, pomogla je urediti prostor i Klubu da odmah zaživi. Otkako postoji omiljeno je mjesto svima onima koji su dio života proveli stvarajući i razvijajući tvrtku. I kako se znaju šaliti, ne miču se od kolodvora koji su im na neki način obilježili velik dio života.

/ Ovdje se osjećam kao da nisam ni prestala raditi; svaki dan idem na posao. To je neprocjenjivo i ničim nadomjestivo iskustvo. Osjećam se korisnom i ispunjenom – s osmijehom je nastavila Ankica. Do prošle su godine svaki četvrtak umirovljenici u Klubu održavali zabavne večeri koje su bile najveći magnet za sve one koji vole druženje i zabavu, no ove su godine ostali bez njih. Nedostatak tih večeri jako se osjeća. S njima kao da se negdje zagubio dio ugođaja i energije koja je proizlazila iz druženja i kreiranja zabava. Budući da su se zabave održavale u večernjim satima, o sigurnosti i kontroli brigu je vodila portirska služba, a nitko nepozvan i nepoznat nije mogao biti na redovitim zabavama. Kada su se redovi portira prorijedili, jer su ljudi uglavnom umirovljeni, pojavilo se pitanje sigurnosti i pristupa te su se večernji programi prestali održavati i sada nedostaju svima.

U mirovinu je Ankica Dovijanić otišla početkom prosinca 1992. godine. Nakon umirovljenja tri je godine radila na produljenju tzv. režijskih karata. Taj ured nalazi se do vrata Kluba umirovljenika. U skladu s time njezina sljedeća stanica bio je Klub umirovljenika, u čijem radu neprestano uživa.

/ Stjecaj okolnosti doveo me do odluke o umirovljenju, i to ne samo mene. Naime, bio je rat i posla nismo imali; moglo se ili sjediti i ne raditi, ili otići u mirovinu. Odlazak u mirovinu zaokružio je moju radnu priču u Hrvatskim željeznicama – prisjetila se tih dana gospođa Ankica.

To kako je nakon radnog vijeka dugog dvadeset godina našla novi posao komentirala je:

/ Danas se to kaže društveno koristan rad i on me jako veseli svaki dan. Nije mi padalo na pamet da ispijam kave u susjedstvu dan za danom. Nikada to nisam radila, pa neću ni u mirovini. Ne mogu ni stalno nešto čitati, ili gledati serije na TV programu. Klub mi je, jednostavno, život.

Vidite, ljudi samo dolaze, druže se, popiju kavu ili čaj, zabavljaju se, igraju šah i kartaju ... Mogu dva puta na mjesec izmjeriti tlak i šećer, a da ne čekaju po ambulantomama. Kao da su kod kuće. Da ste malo dulje s nama, i sami biste poželjeli ostati.

HKUD »Željezničar« Zagreb

Stoljeće tradicije

Već sama činjenica da neko društvo aktivno djeluje stotinu godina zaslužuje poštovanje, no kada se zna da HKUD »Željezničar« cijelo to vrijeme djeluje pod okriljem željeznice, jasno je da je u očuvanje i promicanje tradicijske kulture utkan rad mnogih naraštaja entuzijasta – željezničara i ostalih članova.



Iako ovo nisu najbolji dani za HKUD »Željezničar«, novoizabrano vodstvo Društva je na čelu s predsjednikom Đurom Horvatovićem kao prioritete odredilo podizanje razine kvalitete rada u sekcijama, doseganje viših razina svih ansambala i organizaciju programa obilježavanja stote obljetnice djelovanja.

Premda je od 1907. na istoj lokaciji djelovala Limena glazba »Sveti Rok«, kao datum osnivanja Društva računa se dan 1. svibnja 1914. kada su u Strojarnici Mađarskih državnih željeznica osnovane i druge sekcije. Prvotni naziv Željezničko športsko društvo »Victoria« nekoliko je puta mijenjan. Društvo i danas djeluje u bivšim prostorijama TŽV-a »Gredelju« u Trnjanskoj ulici. Nakon Drugoga svjetskog rata Društvo djeluje pod nazivom Radničko kulturno-umjetničko društvo »Vinko Jedut«, a 1990. dobiva današnji naziv – HKUD »Željezničar«.

U Društvu su nastajale i gasile se brojne sekcije. Nekih će se danas malotko sjetiti. Tako su u prvih stotinu godina u Društvu djelovali

pjevačko društvo, društvo prijatelja prirode, plesna škola, dramska skupina, gitaro-mandolinistički orkestar, glazbena škola za harmoniku i glasovir, limena glazba, likovna skupina, foto-kino sekcija, folklorna sekcija, komorni orkestar, jazz orkestar, zabavni i harmonikaški orkestar, tamburaški orkestar, sekcija narodnih vezova i knjižnica. Danas u HKUD-u djeluju puhački orkestar, tamburaški orkestar (stariji i mlađi), mješoviti pjevački zbor, stariji i mlađi folklorni ansambl te muška i ženska klapa. Predsjednik Đuro Horvatović u Društvu je aktivan više od četrdeset godina. Osim što obnaša predsjedničku funkciju, naš sugovornik dugogodišnji je voditelj tamburaškog orkestra:

/ U Društvo sam došao kao student 1972. i od tada sam ovdje. U to vrijeme u Društvu je bio okupljen kvalitetan folklorni ansambl, no glazbena pratnja nije bila najbolja. Stoga je ondašnji predsjednik Egon Koš odlučio poboljšati kvalitetu orkestra i pozvao je nas kvalitetne tamburaše. Sedamdesetih godina bili smo izvrsno organizirani, dosta smo nastupali, putovali i osvojili brojne nagrade. Kada je riječ o financiranju, danas situacija nije baš najbolja. Nadamo se da će se situacija ipak popraviti jer je riječ o stogodišnjoj tradiciji okupljanja željezničara i ostalih članova u svrhu očuvanja tradicijskih vrijednosti.

U svim sekcijama HKUD-a »Željezničar« okupljeno je dvjestotinjak članova što potvrđuje to da i danas među mladima postoji zanimanje za djelovanje u postojećim sekcijama. To se s lakoćom može zaključiti na prvi pogled na nekoj od proba u Trnjanskoj.

/ Istina je da Zagreb mladima nudi mnogo različitih sadržaja, no mi smo zadovoljni zanimanjem za uključivanje u rad Društva. Unatoč povremenim problemima, iz godine u godinu ipak uspijevamo obnavljati naše orkestre i ansamble novim i kvalitetnim članovima od kojih oni najmlađi obvezatno prolaze naše škole – rekao je Horvatović.

O planu obilježavanja stote obljetnice djelovanja Društva, Horvatović je rekao:

/ Budući da je i Grad Zagreb naš važan pokrovitelj, ove ćemo godine na obilježavanju Praznika rada, 1. svibnja, u Maksimiru biti glavni nositelji programa. Tamo će nastupiti sve naše sekcije. Planiramo prirediti i jedan gala koncert, najvjerovatnije u kazalištu »Komedija«, a programom ćemo se sigurno uključiti i u obilježavanje jednog od datuma važnih za željeznicu. Uz to planiramo tiskati monografiju. U svakome slučaju bit će puno događanja te koristim i ovu prigodu da pozovem željezničare da nam se pridruže kao novi članovi ili da kao gosti svojim prisustvom uveličaju sva događanja priređena u sklopu obilježavanja naše obljetnice.

/ Piše: Tanja Horvat

U galeriji »U predvorju«

Turistički vlakovi kroz Zagrebačku županiju

»Turistički vlakovi kroz zagrebačku županiju« naziv je izložbe kojom je u galeriji »U predvorju« otvorena izlagačka 2014. godina.

Izložbom se željela prikazati međuovisnost prometa i turizma te utjecaj željezničkog prometa kao sastavnog dijela turističke ponude. Prikaz je to dugogodišnje i izvrsne suradnje Turističke zajednice Zagrebačke županije i HŽ Putničkog prijevoza.

Fotografijama i plakatima za vlakove »Oblizek-express« koji vozi na Festival slastica u Križu, »Bučko-express« koji vozi na »Bučijadu u Ivanić-Gradu«, »Potepuh« koji vozi na događanje »Kaj su jeli naši stari u Vrbovcu« i druge na izložbi je prikazan kronološki presjek organiziranih prijevoza vlakovima u Zagrebačkoj županiji.

U sklopu izložbe izloženi su plakati u razdoblju od 2004. do 2014. godine, vozni redovi, fotografije ugođaja koji vlada među putnicima turističkih vlakova zabilježene fotoaparatom Dragutina Staničića te promotivni panoi TZ Zagrebačke županije.

Na izložbi o turističkim vlakovima te povećanju broja korisnika i novim projektima vlakova govorila je direktorica Prodaje i marketinga HŽ Putničkog prijevoza mr. sc. Anita Špigelski. Direktorica TZŽŽ-a mr. sc. Ruca Rašperić, koja je izložbu svečano otvorila, izrazila je svoje veliko zadovoljstvo organizacijom izložbe. Istaknula je prošlogodišnji porast turističkih obilazaka Zagrebačke županije od 19%, što je važan porast opsega kontinentalnog turizma, a u tome turistički vlakovi imaju veliku ulogu.

Izložba je bila otvorena do 25. ožujka 2014.

Dubrovačka električna željeznica

Prometna nesreća označila kraj epohe

Koncesijska isprava za lokalnu željeznicu od Gruža do Dubrovnika izdana je 10. prosinca 1910. Koncesija je dodijeljena Gradskoj općini dubrovačkoj za gradnju i promet lokalne uskotračne željeznice od Gruža do Dubrovnika. Koncesionar je željeznicu morao sagraditi najkasnije za godinu dana te ju predati javnom prijevozu i držati u neprekidnom prometu dok god je trajala koncesija.



Carsko-kraljevskoj državnoj upravi bilo je pridržano pravo da kada to poželi, može preuzeti promet koncesionirane željeznice i voditi ga na koncesionarov račun dok god traje koncesija. U tome bi slučaju koncesionar nadoknađivao Carsko-kraljevskoj željezničkoj državnoj upravi troškove koji bi nastali upravljanjem prometom. Koncesionaru je dano pravo da s dozvolom Carsko-kraljevske državne uprave i uz uvjete koje je ona odredila sastavi dioničko društvo koje je preuzeo sva prava i obveze koncesionara. Državna uprava pridržala je pravo da željeznicu u svako doba može otkupiti. Koncesija i zaštita protiv izgradnje novih željeznica ugovorena je na 90 godina, a nakon toga željeznica bi bez naknade prešla u državno vlasništvo.

Ideja o gradnji električne željeznice datira iz 1898. U siječnju 1901. dubrovačkoj općini dozvoljeno je da poduzme tehničke predradnje. Provedbom te zamisli bavili su se razni odbori, a 22. prosinca 1910. sagrađena željeznica puštena je u javni promet.

Obznanom Ministarstva željeznica u Beču od 24. lipnja 1912. promijenjena je koncesijska isprava tako što je lokalna željeznica od Gruža do Dubrovnika proglašena malom željeznicom, a trajanje koncesije skraćeno je na 60 godina.

Pravilnik dioničkog društva Dubrovačke električne željeznice (Ragusaer Elektrische Eisenbahn A.-G.) odobrilo je 28. studenoga 1912. Carsko-kraljevsko dalmatinsko namjesništvo u Zadru. Ciljevi društva bili su nabava i promet male željeznice od Gruža do Dubrovnika, gradnja, nabava i promet drugih normalnih i uskotračnih željeznica nižeg reda, uz pretpostavku da se stekne koncesija, te vučenih željeznica uz prethodnu privolu Carsko-kraljevske državne uprave, proizvodnja i rad uređaja za električnu rasvjetu i upotreba električne energije uopće, kao i nabava te promet automobilima s pretpostavkom da se za to dobiju potrebne koncesije i ovlasti.

Na 16. izvanrednoj glavnoj skupštini dioničara dioničkog društva Dubrovačka električna željeznica održanoj 20. rujna 1927. u Dubrovniku, prihvaćen je zaključak da se sagradi pruga Gruž – Lapad i da se nabave potrebni uređaji. Koncesiju za izgradnju navedene pruge izdao je 23. ožujka 1923. (br. M.S. 5762/22.) Ministarski savjet, i to na razdoblje od 60 godina.

Prema izvješću Upravnog vijeća Dubrovačke električne željeznice d.d. u Dubrovniku od 14. siječnja 1929., u godini 1928. provedeni su svi zaključci 16. izvanredne glavne skupštine održane. Između ostaloga, prema koncesiji Ministarstva saobraćaja br. 74836 od 2. prosinca 1928. sagrađena je nova pruga u Lapadu duga 2180 metara. Pripremne radnje na terenu počele su se izvoditi 20. prosinca 1927., a istodobno je naručen sav potreban materijal. Pošto je materijal stigao, tračnice su se mogle odmah polagati. Radovi su počeli 23. travnja 1928., a budući da su pripremni radovi bili završeni, društvo je bilo u stanju završiti polaganje 19. svibnja 1928., dakle u samo 20 radnih dana. Pošto su Telefonska sekcija u Dubrovniku i Gradska električna centrala uklonili vodove koji su smetali pruži, a društvo nasadilo svoje stupove, vodovi su se počeli polagati 4. lipnja, a ti radovi završeni su 9. lipnja 1928. Tehničko-policijski pregled nove pruge proveden je 21. lipnja 1928., a da tadašnje Općinsko upraviteljstvo pritom nije radilo neopravdane smetnje, promet bi počeo teći odmah. Zbog tih smetnji otvorenje za promet odgođeno je za dan 8. srpnja 1928. jer se čekala provizorna dozvola od Ministarstva saobraćaja. Dana 3. studenoga 1928. uslijedila je konačna kolaudacija pruge na temelju koje je dobivena definitivna dozvola za promet. Gradska električna centrala pokušala je onemogućiti napajanje strujom neophodnom za promet na novoj pruži.

I radovi na terenu bili su povezani s poteškoćama. Uz popriličan trošak morao se srušiti stari kameni most i sagrađiti novi od armiranog betona. Trebalo je popraviti 35 postojećih propusta i poklopiti ih pločama u čvrstome armiranom betonu. Susretljivost dr. Balda, Lene Gradi i Ane Nasso omogućila je da se ta gradnja izvede i da se pruga prenese u njihovo zemljište kao čestica 1028/3 sve do km 1,67, jer su taj prostor besplatno ustupili. Marija Pitarević također je besplatno ustupila zemljište na česticama 937/4 i 933 tako da je pruga do km 1,85, dakle za 300 metara, prolazila po vlastitu zemljištu društva.

Dana 29. rujna 1928. stigla su tri nova motorna vozila naručena od tvrtke Jugoslavenski Ganz d.d. Zagreb. Mehanički dio sagrađen je u domaćoj tvornici Prva jugoslavenska tvornica vagona u Brodu, a električni dio u tvrtki Jugoslavenski Ganz u Zagrebu. Trebalo je preurediti i remizu kako bi bilo dovoljno mjesta za smještaj željezničkih vozila.

Godine 1929. Dubrovnik je imao 5513 m tramvajske mreže, 10 motornih vlakova i četiri prikolice, dok je 1945. imao šest kilometara tramvajske mreže, 10 motornih vlakova i pet prikolica. Nakon Drugoga svjetskog rata Narodni odbor oblasti Dalmacije – Split upisao je 6. kolovoza 1949. u Registar državnih privrednih poduzeća pod registarskim brojem 95-II poduzeće Gradski tramvaj u Dubrovniku. Poduzeće je osnovao Narodni odbor (NO) grada Dubrovnika Rješenjem br. 23777 od 20. srpnja 1949. Administrativno-operativni rukovoditelj bio je Izvršni odbor NO-a grada Dubrovnika.

Godine 1950. Dubrovnik je imao šest kilometara tramvajske mreže, 10 motornih vozila i pet prikolica, a deset godina kasnije imao je pet kilometara tramvajske mreže, 10 motornih vozila i osam prikolica. Tramvajski prijevoz ukinut je 20. ožujka 1970. nakon teške prometne nesreće koja se dogodila 7. ožujka 1970., kada je tramvaj skliznuo s tračnica. Prema pisanju »Vjesnika« od 8. ožujka 1970., u subotu 7. ožujka, u 9.00 sati tramvaj broj 5 koji je vozio na relaciji uvala Lapad – Pile krenuo je s raskrižja kod bolnice i klizeći velikom brzinom stigao na Pile, iskočio iz tračnica, prevrnuo se, razbio zid parka i s visine od četiri metra survao se u park. U tramvaju se nalazilo oko 14 putnika i svi su bili ozlijeđeni. Hamdija Ovcina, vulkanizer u tvrtki »Auto-Dubrovnik« preminuo je od zadobivenih ozljeda. Ostali putnici, od kojih neki teže ozlijeđeni, zadržani su na liječenju.

Skrad

Od Vražjeg prolaza do Muževe hižice

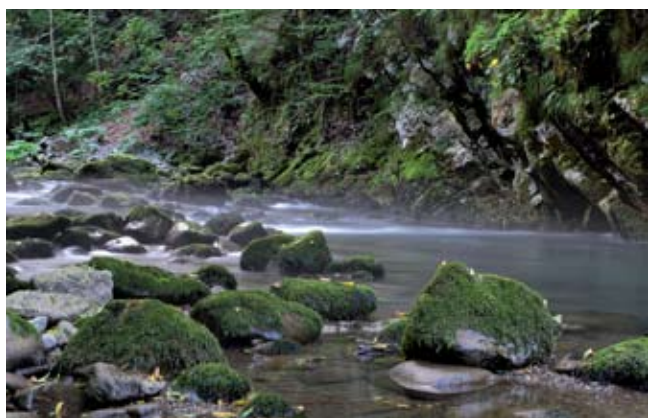
Od Čogrijeva jezera pruga ili stara cesta kroz mješta Donja i Gornja Dobra vode do Skrada. Nekoć su se tamo obvezatno zaustavljali autobusi. Skrad se počeo ubrzano razvijati u razdoblju od 1802. do 1806. tijekom gradnje Lujzianske ceste, a 1873. do njega je stigla pruga Karlovac – Rijeka.



Munjara



Vražji prolaz



Ilijevica



Mužekova hiža

Početak 20. stoljeća turizam je bio jedna od važnijih djelatnosti u Skradu pa je već 1919. otvoren prvi hotel »Zeleni vir«. Godine 1938. otvorena je vila »Veli bor«, koja je bila uređena po tadašnjim standardima švicarske i austrijske škole turizma. Kasnije se Skrad profilirao kao lječilišno mjesto, a 1935. Norvežanin Hansen konstruirao je tridesetmetarsku skakaonicu.

Iznad Skrada nalazi se Skradarski vrh. Na vrhu je lijepa travnata zaravan, a na njoj kapela Marijina Uznesenja. Geodetski znak vrha i metalni žig nalaze se na humku pokraj livadice. Pogled s vrha seže prema Javorovoj kosi, do Bjelolasice.

Na području podno Skrada, prema dolini Kupe, nekoliko je lokaliteta koje vrijedi obići. Prvi među njima je Zeleni vir. Ondje je 1921. sagrađena Munjara, mala hidrocentrala na izvoru potoka. Zeleni vir udaljen je od izletišta, planinarskog doma i kuća Hrvatskih šuma (302 m/nm) 20-ak minuta uspona prema Skradu. Izvor se nalazi na 345 m/nm. Iznad njega je impresivan slap Curak, a ispod izvor potoka Iševica. U polušpilji izvire voda zelenkasta sjaja i otuda potječe naziv tog područja. Kada se vraćate prema domu, obvezatno zastanite na malom otočiću

Vražji prolaz impresivna je sutjeska koju je tijekom stoljeća napravio potok Jasle. Stijene okomito padaju u potok i stvaraju nestvarnu divljinu za koju kažu da je jedna od najljepših u zemlji. Na obroncima se mogu vidjeti divokoze, lisice i mali glodavci poput puhova. Kanjon koji je nastao snagom vodene stihije ukroćen je malim mostovima i putovima, a na kraju puta nalazi se Muževa hižica.

Po narodnoj predaji, Muževa hižica dobila je naziv po mužu odnosno muškarcu koji je tamo skrio izbjeglice pred najездом Turaka. Špilja je krasan speleološki lokalitet koji se prostire na 200 metara i puna je stalaktita i stalagmita. Na kraju špilje nalazi se još neistraženo jezerce. U špilji je, otprilike u isto vrijeme kada i u Postojnskoj jami, pronađena čovječja ribica.

Od Muževe hižice možete krenuti prema Skradu ili se vratiti u dom i prepustiti gastronomskim užicima. Bila bi prava šteta ne kušati neke od tamošnjih specijaliteta. U ponudi su jela od riba, žaba, gljiva te razni gulaši s lovačkim kobasicama, a ne smijemo zaboraviti slane nadjevne palačinke »Curak« i slatke palačinke »Vražji prolaz«. Možete kušati i domaće proizvode od šumskog voća, likere i rakije mještana koji ih prodaju ispred svojih kuća.

Andaluzija

Zemlja prekrasnih parkova i arhitekture

Putovanje prema Granadi nije počelo baš idilčno. Avion iz Barcelone kasnio je više od 12 sati zbog kvara, a i Francuzi su baš taj dan odlučili štrajkati i zatvorili su prolaz preko njihova zračnog prostora, ostavivši nas putnike na aerodromu na rubu očaja. Kažu svi da je to nešto na što moraš biti spreman, ali kada ste na godišnjem odmoru i čeka vas toplo španjolsko sunce, to nam je teško palo.



Procesija u Cadizu

Granada

Granada je od Barcelone udaljena samo sat vremena leta. Smjestila se u samome središtu Andaluzije. To je gradić od oko 250.000 stanovnika, veličine Splita, vrlo bogate povijesti, zanimljive arhitekture kojom dominira arapski stil, meka za mnoge umjetnike i studente. Riječ granada znači šipak, tj. nar, te se taj simbol može vidjeti na svakome koraku – na fontanama, na grbu grada, na stupićima uz cestu ... U gradu se nalaze brojni vrtovi s fontanama na svakome koraku, koji su uređeni vrlo brižno. Njima dominiraju palme i stabla naranče i šipka. Klima je vrlo ugodna i suha, pa se i temperature zraka od 40°C lakše podnose.

Ono po čemu je Granada najpoznatija je arapska palača Alhambra, u prijevodu Crvena. Naime, kada zalazi sunce, palača poprima crvenu boju. To je prizor za pamćenje – crvena Alhambra u zalasku sunca, a iza nje nalaze se snježni vrhovi planine Sierra Nevade.

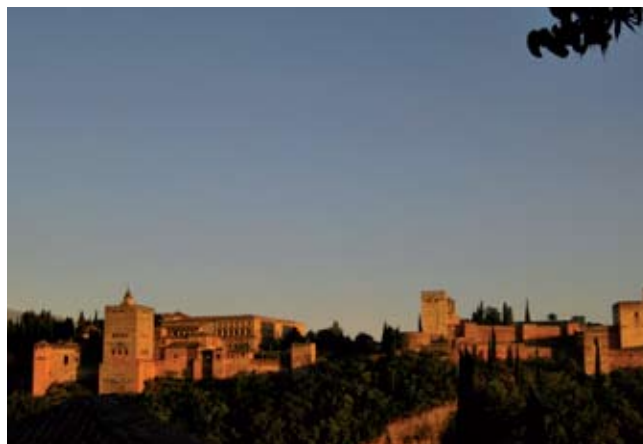
Početak 13. stoljeća, točnije 1238. godine, muslimanski vladar, osnivač dinastije Nasrida, počeo je graditi kompleks, a njegovi nasljednici su palaču znatno proširili do 14. stoljeća.

Alhambru su nadograđivali i kršćanski kraljevi te se unutar kompleksa i građevine mogu naći dijelovi koje ne određuje arapski stil. Kompleks je uključivao kraljevske odaje, portale, džamije, harem, kupelji, odaje za slugu, vojne barake, štale, radionice, ljevaonicu i mnogobrojne vrtove. Ukrasi i ornamentu u palači zaista su impresivni. Ulaznice po cijeni oko 13 eura mogu se kupiti preko interneta, a u ponudi je i noćna tura.

Posebnost Granade su i tape. Uz naručeno pivo ili vino za »gricka-nje« dobijete nešto besplatno. To mogu biti razna jela, topla ili hladna – izbor je uistinu širok. U pravilu nikada ne dobijete istu tapu, odnosno uz svaku narudžbu dobijete drugo jelo. One su besplatne samo u Granadi, dok ćete ih u drugim gradovima platiti od 2 do 3,5 eura. Cijena vina u Granadi varira od 1,8 do 2,50 eura, s time da je tapa uključena u cijenu. Postoje razne priče kako su nastale tape, a jedna od njih je da su gosti prilikom ispijanja šerija poklapali svoje

čaše tanjurićima, sprečavajući vinske mušice da uđu u čašu. Na tanjurićima se obično nalazio pršut (jamon) ili kobasica. Grickajući pršut gosti su više pili.

Četvrti koje vrijedi obići u Granadi su Albaicin, stara prelijepa četvrt koju umjetnici obožavaju, s uskim bijelim ulicama i balkonima pre-punim cvijeća. Možete se popeti na Sacromonte gdje u pećinama, tj. udubinama u stijeni u kojima su napravili kuće, žive Romi. Ulazak u kuću će vam naplatiti. Vrijedi obići i lijepo središte grada, gdje u Ulici Gran Viom možete obaviti kupovinu, izgubiti se u vrevi turista ili sjesti na neki od mnogobrojnih trgova i uživati. Prilikom obilaska



Palača Alhambra

vrta Carmen de los Martires, velikoga skrivenog vrta usred grada, u tišini i zelenilu možete se odmarati uz jezerce i patke. Granadom prolaze dvije riječice Genil i Darro.

Ili možete nešto naučiti i posjetiti Parque de las Ciencias, tj. Park znanosti. Riječ je o ogromnom kompleksu u kojemu možete vidjeti puno toga zanimljivog: od dvorane s prepariranim afričkim životinjama do leptirarija s leptirima velikim poput šake koji slijeću na vas. Ondje možete izmjeriti svoju težinu na Veneri ili Jupiteru, za-pravo možete sve što vam padne na pamet.

Specifičnost Granade je blizina plaža, ali i skijalište na Sierri Nevadi, pa ako volite sportove ili plažu doći ćete na svoje.

Mi smo se odlučili za izlet u Monachil, malo selo koje je od Granade udaljeno 20 minuta vožnje autobusom. Naime, pješačka tura uz rijeku Monachil i stijene za koje se pridržavate na šetnici širokoj svega pola metra je jako uzbudljiva. Na pojedini dijelovima morate čak puzati jer stijene se izdižu nad vama. Tijekom izleta vidjeli smo skrivene plaže, viseći most na sajlama i visoke planine, kupali se i odmarali u nekom gustišu od granja. Bio je to izlet za pamćenje.

Cadiz

Iz Granade odlučili smo otputovati u Cadiz te putem obići lijepa sela u unutrašnjosti. Unajmili smo automobil. Pritom trebate biti vrlo oprezni jer se cijene mijenjaju iz dana u dan. Budući da je bio lipanj te je počela turistička sezona, cijena najma bila je malo viša. Nas četvero platilo je 38 eura za tri dana najma, a već sljedeći tjedan kada smo namjeravali putovati u Seville cijena je skočila na 64 eura.

Put od Granade do Cadiza traje tri sata vožnje. Unutrašnjost Andaluzije je jako lijepa te je vožnja autocestom pravi doživljaj. Plavo nebo u kombinaciji sa zlatnim žitnim poljima odmor je za oči. A kada smo ugledali polja suncokreta, našem veselju nije bilo kraja.

Prvo selo koje preporučam da obiđete ako se ikad nađete u toj prilici je Olvera. Ondje se bijele kuće nalaze u podnožju stijene, a na stijeni nad selom izdižu su dvije crkve.

Dulje smo se zadržali i u selu Arcos dela Frontera, koje je poznato po lukovima. Tim selom također dominiraju bijele kuće i velika katedrala. Ondje smo popili domaću sangriju s cimetom, narančama i limunom, što nas je osvježilo, ali i omamilo po velikoj vrućini. Sretni i zadovoljni krenuli smo dalje. Ulice su jako uske i po njima neometano teče promet te smo morali biti na oprezu.

Oko 23.00 sata stigli smo u El Puerto de Santa Maria na samoj obali Atlanskog oceana. Ondje nas je dočekala prava turistička vreva, što nas je sve podsjetilo na Vodice usred sezone. Španjolci izlaze van oko 23.00 sata ili oko ponoći. Kada daleko na zapadu dan je do 22.00 sata. Nije neobično vidjeti cijele obitelji s malom djecom kako se šetaju i večeraju. Živi se vani, a pogotovo kada zađe sunce. Oko 1.00 sat život kao da je procvao. Jako nam se sviđelo.

Automobil smo parkirali u Puertu, a u Cadiz smo otplovili brodom jer je promet u Cadizu grozan, barem su nam tako preporučili. Brod nas je ostavio u središtu Cadiza te smo prošetali do starog dijela grada.



Vrtovi u Alhambri

Za Cadiz kažu da je najstariji grad u Europi. Stari dio zanimljivo izgleda; riječ je o poluotoku u obliku zvijezde. I ondje su nas dočekale karakteristične uske ulice, brojni trgovi i još brojnije crkve. Primijetili smo da su tamošnji stanovnici jako religiozni jer ne samo da se crkve nalaze gotovo na svakome koraku, već se velika pozornost pridaje slavljenju svetaca te procesijama. Jednoj takvoj smo se i slučajno priključili. S ruksacima na leđima, pjevajući crkvene napjeve na španjolskome, stajali smo usred katedrale u Cadizu.

Ugodnu šetnju Cadizom priveli smo kraju jer nas je čekao noćni život El Puerta de Santa Marie. A ondje je uistinu bilo živo. Od ljudi na ulicama jedva se moglo hodati, a kamoli naći mjesto za večeru. Salmorejo s plodovima mora, školjke u pikantnome umaku, hobotnica na galješki, omljet s kozicama – hrana je jako ukusna.

Šetnju smo nastavili do Tarife, gdje se nalazi lijepi vidikovac s kojega se pruža pogled na Afriku. Mahnuli smo Africi i u širokome luku zaobišli ružni Gibraltar.

Malaga

Stigavši u Malagu, odlučili smo prvo obići arapsku tvrđavu Alcazaba iz 14. stoljeća. Malaga je grad u kojemu su se Arapi najdulje zadržali u Španjolskoj, a osnovali su ga Feničani. Sa zidina se pruža prekrasan pogled na grad i luku, u kojoj su usidreni brojni krizeri. Turiste privlače lijepe plaže te kuća i muzej čuvenog Pabla Picassa.

Budući da je bilo jako vruće, a zbog velike razine vlage u zraku postalo je teško šetati, svratili smo u jedan od najpoznatijih barova »El Pimpi«.

Doručkivali smo *churrose*, popularno španjolsko jelo koje nas je sve osvojilo. Riječ je o nevjerojatno ukusnom tijestu prženom u dubokom ulju. Španjolci ih jedu samo vikendom jer su jako kalorični. Mogu se jesti sami, a obično ih se umaće u čokoladu, šećer ili kavu.

Planirali smo posjetiti i arapsku kupelj, ali nismo imali vremena jer smo morali nastaviti putovanje prema Cordobi.

Cordoba

Cordoba je prekrasan grad smješten na rijeci Guadalquivir. U hostelu u kojemu smo bili smješteni rekli su nam da je ulaz u čuvenu

Mesquita taj dan besplatan. Inače se ulazak naplaćuje oko šest eura.

Cordoba je poznata po Mesquiti, džamiji pretvorenoj u crkvu tijekom rekonkviste.

Arapske građevine diljem Andaluzije su vrlo impresivne. Arapi su zaista bili majstori i vrhunski graditelji i umjetnici. Kada uđete u Mesquita, zastane vam dah. Golema dvorana s tisuću crveno-bijelih lukova. Prekrasno! Svi smo primijetili da se kršćanski simboli i oltari uklapaju u to arapsko remek-djelo.

Cordoba je poznata i po salmoreju, hladnoj juhi od paradajza, koja prija tijekom vrućina kada se čovjek puno znoji ili kada se pretjera s pićem, *flamenguinu*, svinjskom odresku punjenom šunkom i sirom, te po puževima i bikovu repu. Odlučili smo kušati bikov rep, naravno uz tanjur neizostavnog salmoreja. Meso je izvrsno i mekano te smo zadovoljni odabirom nazdravili tintom prelijepoj Španjolskoj. Večer smo završili u jednom od mnogobrojnih barova uz rijeku.



Most za izletnike u Monachilu

Cordoba je divan grad za jednodnevan izlet te ondje možete puno toga vidjeti i kušati.

Sevilla

Sevilla je glavni grad Andaluzije, sveučilišno i kulturno središte. Osvojio me taj veliki grad s milijun stanovnika.

Sevilla je također smještena na rijeci Guadalquivir. Ondje se nalazi lijepa šetnica za šetače i džogere, a brojni turistički brodovi nude plovidbu rijekom.

Znamenitosti smo odlučili obići odmah da bismo se navečer mogli opustiti uz vino i razne specijalitete. U samome središtu grada je impresivna katedrala, kažu najveća na svijetu. Povjerovali smo jer je zdanje zaista golemo. Unutar crkve nalazi se Kolumbov grob. Ulaznica stoji osam eura. Impresivan je i toranj La Giralda, koji je nastao od minareta te je pretvoren u zvonik.

Spustivši se do šetnice uz rijeku, naišli smo na čuveni Torre del Oro, danas pomorski toranj usred rijeke. Za cijenu ulaznice od tri eura ondje možete vidjeti pomorske karte, fotografije, staru opremu za ronjenje i ostalo. Postoje mnoge legende o tome zašto ga nazivaju Zlatnim tornjem. Prema jednoj od tih legendi, dio tornja bio je prekriven zlatom te se u njemu skladištilo blago dovezeno tijekom osvajanja Južne Amerike.

Sljedeće jutro krenuli smo vidjeti Plazu Espanu ili Španjolski trg. Kroz veliki park Marije Luize, koji je savršeno uređen, došli smo na veličanstveni trg koji nas je svojom veličinom i vodenim kanalima koji je okružuju, kočijama, čamcima i mostovima ostavio bez riječi. Riječ je o trgu impresivnih dimenzija i polukružnog oblika. Ondje su se smjestile zgrade vlade i gradske vijećnice. Zanimljiv je prikaz svih španjolskih pokrajina u keramičkim pločicama. U parku smo vidjeli klupe od keramičkih pločica na kojima su prikazani prizori iz Cervantesova „Don Quijota“.

U Zagreb smo se vratili bogatiji za nova iskustva. Svima preporučujemo turu po rajskoj Španjolskoj koja nikoga ne ostavlja ravnodušnim.

Couchsurfing

Ništa zauzvrat

Budući da sam ovisna o putovanjima, couchsurfing je bio otkriće koje mi je promijenilo život. Zapravo, kao i mnogi drugi couchsurferi, bila sam jedna od njih puno prije nego što sam formalno postala član. O čemu je zapravo riječ? Najkraće rečeno, couchsurfing je globalna zajednica putnika koji si međusobno pomažu.



Najvažniji oblik pomoći je pružanje besplatnog prenoćišta, što podrazumijeva i korištenje kupaonice. Sve ostalo stvar je dogovora – hrana, pomoć pri snalaženju po gradu i zajedničko provođenje vremena. Kada ljudima govorim o *couchsurfingu*, često me pitaju da li oni koje ugostim kasnije ugoste mene. To zapravo uopće nije važno. Ljepota *couchsurfinga* baš je u tome što se zauzvrat ne traži ništa. Cijela *couchsurferska* zajednica funkcionira na principu da se gostoprinstvo jednog člana lančano vraća nekome drugome. Dakako da je lijepo ako se dogodi da uslugu vratite istoj osobi, ali to se događa rijetko.

Couchsurfing mi je uvelike uljepšao, olakšao i pojeftinio putovanja po svijetu, ali ne treba ga doživljavati isključivo kao priliku za besplatan smještaj. Najljepše je baš to što zemlje koje posjećujete doživljavate »iznutra«, iz perspektive *lokalaca*, što ulazite u njihove domove i otkrivete nove načine života. Koji put se dogodi i da uđete u njihov život i krug obitelji i prijatelja, steknete nove prijatelje, a neka od tih prijateljstava traju zauvijek. Domaćini često otkrivaju svoje zemlje na načine na koje nijedan vodič to neće moći, a to je nešto neprocjenjivo.

Budući da putovanja planiram sama, bez pomoći turističkih agencija, dobro mi dođu i savjeti *couchsurfera* iz zemalja koje želim posjetiti. Tako sam se za svoje rute, primjerice po Brazilu, Turskoj, Peru, Boliviji i Kubi, unaprijed savjetovala s tamošnjim *couchsurferima*. Često se događa i da me moji domaćini povedu u razgledavanje grada, a pritom mi pokažu brojna posebna mjesta koja bi mi bez njihove pomoći ostala nepoznata.

Ako netko želi postati *couchsurfer*, prvi korak je registracija. Članarine nema, ali postoji mogućnost davanja donacija. Registracija podrazumijeva kreiranje profila, a preporuča se da ga se ispuni što detaljnije te da ga se popratni s nekoliko fotografija. Više puta mi se dogodilo da odbijem zahtjev za »surfanje« zbog nepotpunog profila, osobito ako osoba nije imala ni jednu preporuku. Na fotografijama koje se stavljaju na profil lice bi trebalo biti dobro vidljivo, a preporučam da na njima izgledate simpatično i budete nasmijani.

Drugi korak bio bi skupljanje preporuka. Preporuke su najvažnija stvar na vašem profilu jer po njima vaš potencijalni domaćin procjenjuje tko mu želi doći u kuću. Svatko od nas o sebi može napisati hvalospjeve koji možda ne odgovaraju istini, ali ako se puno ljudi složi da smo dobri gosti i/ili domaćini, to već ima neku težinu. Preporuke

se relativno brzo prikupe ako živite u gradu koji se posjećuje često. Sjećam se svojega prvoga gosta, Peruanca Ricarda, koji je došao brzo nakon što sam postala član. Budući da je bio prilično zadovoljan, ostavio je dobru preporuku, a ona je za sobom povukla drugu pa treću i tako redom. Budući da sam relativno aktivan član, u šest godina skupila sam devedesetak pozitivnih preporuka (dvadesetak preporuka domaćina, šezdesetak preporuka gostiju i desetak preporuka raznih suputnika ili znanaca sa sastanaka *couchsurfera*). Moguće je



dobiti i negativne preporuke, a one su vrlo uočljive jer su istaknute crvenom bojom pa ih nije moguće ne primijetiti. Očekuje se da preporuke ostavite kada ste kod nekoga gost, ali i kada ste domaćin.

Ako netko nema uvjete za primanje gostiju, svejedno se može uključiti i dobiti smještaj na putu. Naime, postoji opcija za pomoć pri snalaženju po gradu, ili pak za druženje (opcija *Coffee or drink*). Ako označite tu opciju, neće vam se javljati putnici sa zahtjevima za prenoćište, nego će vas pitati imate li malo vremena koje biste mogli provesti s njima na piću ili u obilasku grada.

Couchsurfing je dobio naziv po tome što se gostima za spavanje najčešće nudi kauč, no to može biti i neka druga površina za spavanje. Naravno, uvjete koje nudite morate naznačiti na svomju profilu. Ja sam tijekom svojega »surferskog« staža isprobala sve, od malo mjesta na podu za vreću za spavanje do vlastite sobe s posebnom kupaonicom. Što se tiče hrane, kao što sam već napomenula, nema pravila. Od domaćina se ne očekuje da hrani gosta, ali često mi se događalo da mi domaćin ponudi da sa mnom podijeli svoj obrok, a neki su me čak i vodili u restorane. Ako jedete s domaćinima ili sami koristite kuhinju, pristojno je oprati posuđe ili pomoći kod pripreme obroka.

Naravno, kao gosti morate paziti na domaćinove stvari i stanje u kojemu ostavljate prostor. Nedopustivo je ostaviti za sobom nered u bilo kojoj prostoriji u stanu ili kući. Pokloni se ne očekuju, ali mene je uvijek razveselilo kad sam od svojih gostiju dobila neki znak pažnje ili suvenir. Kada sam u ulozu gosta, svojim domaćinima obično donesem neku sitnicu poput licitarskog srca ili magnetna s motivima Zagreba.

To hoćete li gostu ostaviti ključ od stana ovisi o vašoj odluci i prosudbi osobe koju ugošćujete. Osobno se ne bojim ostaviti ključ nekome tko ima puno pozitivnih preporuka. »Surferima« koji još nemaju preporuke ne ostavljam ključ, nego im objasnim da će morati napustiti stan ujutro kada idem na posao i vratiti se tek kad se vratim.

Couchsurfing nedvojbeno je vrlo koristan svima koji vole putovati, a u vrijeme kada niste na putu dovodi svijet k nama. Koristan je i onima koji uče strane jezike jer su često u doticaju s izvornim govornicima pa mogu usavršavati svoje znanje. Ali najvažnije od svega jest to da je tu za sve one koji žele učiniti nešto dobro za druge ljude bez ikakve naknade i na taj način ovaj svijet učiniti malo ljepšim mjestom. Osjećaj da smo nešto nesebično podijelili s drugima ipak je najvrjedniji.

/ Balerina Vanesa Imrović u Hrvatskom željezničkom muzeju



/ Foto:Renato Brandolica

/ Slap Curak pokraj Skrada

/ Foto: Roman Avdagić

