

ŽELJEZNIČAR

BROJ 856 || OŽUJAK 2017.

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.

Sretan Uskrs!

EU FONDOVI

Uskoro radovi na gornjem pružnom ustroju

6

EU FONDOVI

Intenziviraju se radovi između Vrbovca i Križevaca

8

RADOVI

Radovi u samom središtu Rijeke

10



HŽ INFRASTRUKTURA



Postavljanje portala u kolodvoru Gradec
FOTO: Toma Bačić

IZDVOJENO

AKTUALNOSTI

Nova organizacijska struktura
HŽ Infrastrukture

4

EU FONDOVI

Uskoro radovi na gornjem pružnom ustroju

6

EU FONDOVI

Intenziviraju se radovi između
Vrbovca i Križevaca

8

RADOVI

Radovi u samom središtu Rijeke

10

HŽ PUTNIČKI PRIJEVOZ

Vožnja rasprodana, putnici oduševljeni

16

INTERVJU

Od Privlake do Gunje

18

IMPRESUM

ŽELJEZNIČAR

list HŽ Infrastrukture d.o.o.

NAKLADNIK: HŽ Infrastruktura d.o.o.

ZA NAKLADNIKA: Ivan Kršić

GLAVNI UREDNIK: Ivan Kartelo

IZVRŠNI UREDNIK: Branimir Butković

JEZIČNE UREDNICE: Nataša Bunijevac, Ružica Stanić

UREĐIVAČKI ODBOR: Martina Elizabeta Lovrić, Ivana

Soljačić, Željko Kopčić, Damir Čavar, Ivan Kartelo,

Katarina Rakas

DIZAJN: Oskar Pigac

FOTOGRAFIJA NA NASLOVNICI: Tihomir Lažeta

ADRESA UREDNIŠTVA:

Zagreb, Mihanovićeve 12

telefon: +385 (0) 1 3783 019

telefaks: +385 (0) 1 4572 131

e-mail: zeljeznicar@hzinfra.hr

www.hzinfra.hr

NAKLADA: 1800 primjeraka

TISAK: TISKARA GRAFING

RIJEČ UREDNIKA

Drage kolegice i kolege,

u cilju učinkovitijeg upravljanja poslovanjem od travnja je u HŽ Infrastrukturi na snazi nova organizacijska struktura. Da bi se osigurao dugoročno stabilan i održiv poslovni model, tvrtki su neophodni unaprjeđenje poslovanja na svim razinama i racionalizacija u upravljanju resursima i troškovima. Zato su pri izradi prijedloga nove organizacije, o kojoj je provedeno savjetovanje sa socijalnim partnerima, analizirana sva poslovna područja.

U ožujku je proljeće stiglo na velika vrata pa su se dodatno intenzivirale aktivnosti na gradilištima HŽ Infrastrukture. Budući da već neko vrijeme nismo izvještavali o radovima na projektu sufinanciranom EU-ovim sredstvima izgradnji pruge između Gradeca i Svetog Ivana Žabnog, sredinom ožujka obišli smo gradilište i uvjerali se u znatan napredak radova. Usput smo obišli i nekoliko lokacija gdje se izvode radovi u sklopu najvećega željezničkog projekta rekonstrukcije postojećeg i izgradnje drugog kolosijeka pruge između Dugog Sela i Križevaca. Iako je početkom ožujka zbog intenziviranja radova između Vrbovca i Križevaca uveden dnevni zatvor pruge te putnike prema voznome redu vlakova prevoze autobusi, nema većih poremećaja. Budući da radovi ulaze u novu fazu, putnike će od 3. do 22. travnja povremeno prevoziti autobusi na cijeloj dionici između Dugog Sela i Križevaca.

Na riječkome području u ožujku su počeli radovi na sanaciji većeg broj usjeka. Radovi se izvode na prugama Zagreb – Rijeka i Rijeka – Šapjane – državna granica. Na relaciji prema Sloveniji kreditom Međunarodne banke za obnovu i razvoj (IBRD) financirat će se sanacija sedam usjeka, a na pruži Zagreb – Rijeka ugovoreni su radovi na četirima usjecima.

Krajem mjeseca u Ozalj je stigao i prvi izletnički vlak čija je vožnja bila organizirana u sklopu EU-ova projekta RUMOBIL, koji će doprinijeti poboljšanju ruralne mobilnosti i razvoju kontinentalnoga turizma Karlovačke županije.

To je samo dio tema koje ćete, nadamo se, sa zanimanjem popratiti u ovome broju našeg lista.

I na kraju Uredništvo lista »Željezničar« svim kolegicama i kolegama te čitateljima želi sretan Uskrs!

glavni urednik lista "Željezničar"

Ivan Kartelo



NOVA ORGANIZACIJSKA STRUKTURA HŽ INFRASTRUKTURE

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

U cilju učinkovitijeg upravljanja poslovanjem od travnja je u HŽ Infrastrukturi na snazi nova organizacijska struktura. Da bi se osigurao dugoročno stabilan i održiv poslovni model, tvrtki su neophodni unaprjeđenje poslovanja na svim razinama i racionalizacija u upravljanju resursima i troškovima. Zato su pri izradi prijedloga nove organizacije, o kojoj je provedeno savjetovanje sa socijalnim partnerima, analizirana sva poslovna područja.

Novom organizacijom dodatno se želi osnažiti temeljno poslovanje i realizaciju investicija i strateških projekata koji su u budućoj strukturi grupirani unutar četiriju operativnih sektora, i to Sektora za pristup infrastrukturi, Sektora za promet, Sektora za održavanje te Sektora za razvoj, pripremu i provedbu investicija i EU fondova. Dijelovi organizacije koji obuhvaćaju zajedničke poslove tvrtke i osiguranje poslovanja u cjelini nalaze se u grupi sektora podrške i tu su objedinjeni poslovi

informatike, nabave, upravljanja ljudskim potencijalima, financija, računovodstva i kontrolinga, nekretnina, podrške Upravi, komunikacije, sigurnost i zaštita te pravni poslovi.

Uz operativne sektore i sektore podrške novu organizaciju čine i Ured za internu reviziju i internu kontrolu poslovanja, Ured za restrukturiranje te Ured upravljanja sigurnošću.



KONFERENCIJA MEDITERANSKOG KORIDORA ZA TERETNI PRIJEVOZ

PIŠE: Biserka Keller

U Zagrebu će se 23. svibnja 2017. održati Konferencija Mediteranskog koridora za željeznički teretni prijevoz 6.

Konferencija se održava povodom proširenja Mediteranskog koridora za teretni prijevoz 6 na Hrvatsku. Na temelju Uredbe 913/2010/EU Mediteranski željeznički koridor za teretni prijevoz 6 osnovan je na relaciji Almería – Valencia / Algeciras / Madrid – Zaragoza / Barcelona

– Marseille – Lyon – Torino – Milano – Verona – Padova / Venecija – Trst / Kopar – Ljubljana – Budimpešta – Zahony (mađarsko-ukrajinska granica), a Uredbom 1316/2013/EU dopunjena je Uredba 913/2010/EU na način da se Mediteranski koridor – RFC6 proširuje na Republiku Hrvatsku na relacijama Rijeka – Zagreb – (Budimpešta) i (Ljubljana) – Zagreb.

Republika Hrvatska aktivno se uključila u Mediteranski željeznički teretni koridor 6

dana 10. studenoga 2016. radi učinkovite suradnje država članica odnosno upravitelja infrastrukture na koridoru u pogledu korištenja infrastrukturnih kapaciteta i svih drugih aktivnosti vezanih uz što kvalitetnije i bolje pružanje usluga teretnog prijevoza. Dnevni red konferencije bit će objavljen na stranici Mediteranskog koridora za željeznički prijevoz 6: railfreightcorridor6.eu.

BOSANSKOHERCEGOVAČKA ŽELJEZNIČKA JAVNA KORPORACIJA U POSJETU HŽ INFRASTRUKTURI

PIŠE: Korporativne komunikacije HŽI-a
FOTO: Korporativne komunikacije HŽI-a

U ponedjeljak 20. ožujka u upravnoj zgradi HŽ Infrastrukture održan je zajednički sastanak predstavnika HŽI-a s predstavnikom Ministarstva komunikacija i prometa BiH te delegacijom Bosanskohercegovačke željezničke javne korporacije koja djeluje kao zajednički predstavnik entiteta Federacije BiH i Republike Srpske. Korporacija je i koordinirajuće tijelo u međunarodnome i međuentitetskome željezničkom prometu te obnovi i harmonizaciji željezničke infrastrukture s EU-ovim standardima.

Na sastanku su u ime domaćina HŽ Infrastrukture sudjelovali član Uprave Ivan Kršić, voditeljica Službe za EU fondove Sanja Vučić, direktorica Razvoja i investicijskog planiranja Janja Groš, direktor Upravljanja željezničkim infrastrukturnim podstavima Damir Čavar, direktor Organizacije i regulacije prometa Alen Križić te Zrinka Čanaki Zaić iz Pristupa infrastrukturi.

Bosanskohercegovačku delegaciju predstavljali su Mladen Goluža u ime Ministarstva komunikacija i prometa BiH te Nijaz Pužić, zamjenik generalnog direktora za operacije, i Zlatko Bevanda, zamjenik generalnog direktora za infrastrukturu, iz Bosanskohercegovačke željezničke javne korporacije.

Razgovaralo se o potrebi uklanjanja tzv. uskih grla, obnovi i modernizaciji zajedničkih pravaca, mogućnostima revitalizacije unske pruge, usklađivanju i harmonizaciji opreme na željezničkoj infrastrukturi, razvoju projekta jadransko-jonske pruge te mogućnosti zajedničkog nastupa prema EU-ovim fondovima. Osim toga govorilo se o unaprjeđenju suradnje na graničnim prijelazima te je u tu svrhu usuglašeno formiranje zajedničke radne skupine za izradu novih sporazuma o prometu vlakova u graničnim kolodvorima.

Na kraju vrlo konstruktivnog sastanka dogovo-



Kolodvor Slavonki Šamac



Kolodvor Drenovci

reno je kako će se u svrhu provedbe zajedničkih ciljeva dodatno intenzivirati surad-

nja HŽ Infrastrukture i Bosanskohercegovačke željezničke javne korporacije.

USKORO RADOVI NA GORNJEM PRUŽNOM USTROJU

PIŠE: Ivan Kartelo

FOTO: Korporativne komunikacije HŽI-a



Europska unija
Zajedno do fondova EU

Odrađeno je 90 posto zemljanih radova i u roku od dva mjeseca očekuje se početak montaže tračnica. To je najkraći rezime stanja na gradilištu nove pruge između Gradeca i Svetog Ivana Žabnog.

Radovi na projektu gradnje nove jednokolosiječne lokalne pruge vrijednom 203,4 milijuna kuna, koji se s 85 posto sredstava sufinancira iz EU-ovih fondova, izvode se prema planu i do sada je napravljeno dosta toga. U to smo se uvjerali sredinom ožujka tijekom obilaska gradilišta na trasi buduće pruge.

Kako nam je u ime investitora HŽ Infrastrukture rekao voditelj projekta Hrvoje Milas, do sada je duž dionice odvezeno i dovezeno 400 tisuća kubika materijala, a završeno je šest od sedam velikih objekata na kojima su još neophodni radovi na gornjem ustroju. Također, od 42 propusta na trasi, šumi ili cesti 32 su završena, a istodobno su se počeli iskopati kanali za instalacije kod kolodvora Gradec koji se obnavlja.

Rok za završetak radova jest kraj godine i prema aktivnostima koje su provedene, vjerujem da ćemo prugu završiti prema planu. Svi koji rade na projektu, od naručitelja do izvođača, imaju svoje obveze koje nastoje ispuniti prema planu i dosad sve funkcionira dobro, rekao je Milas.

Izvođač je radova španjolsko-njemački konzorcij Comsa i Wiebe koji je angažirao 10 hrvatskih tvrtki za koje radi dvjestotinjak radnika među kojima njih 180 iz Hrvatske. U ime izvođača o izazovima s kojima se susreću na gradilištu Tomislav Hannich rekao nam je:

Na dionici od 12 kilometara tri kilometra nalaze se na slabo nosivome tlu jer se na tome dijelu nalazi sliv rijeke Glogovnice



koja se vrlo često izljava i poplavljuje teren. Zbog toga su i sagrađena 44 kilometra šljunčanih pilota, što je ubrzalo konsolidaciju samog nasipa. Radi se o otprilike 200 tisuća kubika nasipa. Ubrzo krećemo s radovima na gornjem pružnom ustroju. U rujnu bi trebali biti završeni svi građevinski radovi, a završetak cijelog projekta, kao što je spomenuo i kolega Milas, očekuje se do kraja godine.

Vremenske prilike za sada idu na ruku izvođačima, a radovi poput montaže tračnica i općenito aktivnosti na gornjem pružnom ustroju bit će još atraktivniji oku promatrača.

U »Željezničaru« ćemo s posebnim zanimanjem pratiti svaki napredak u izgradnji toliko iščekivane pruge od iznimne važnosti za Bjelovar i cijelu regiju. Studenti, učenici, radnici, odnosno svi kojima smo u neslužbenome razgovoru prilikom obilaska gradilišta spomenuli prugu, s nestrpljenjem čekaju njezin završetak. I svi su suglasni s time da će nova pruga donijeti puno toga dobrog jer će se od Bjelovara do Zagreba voziti samo sat vremena.

U nastavku donosimo galeriju fotografija koje pokazuju prve obrise pruge i to koliko je toga već napravljeno.



Hrvoje Milas



Predstavnici HŽI-a s predstavnicima izvođača i nadzora radova



INTENZIVIRAJU SE RADovi IZMEĐU VRBOVCA I KRIŽEVACA

PIŠE: Ivan Kartelo

FOTO: Korporativne komunikacije HŽI-a



Europska unija
Zajedno do fondova EU

Sredinom ožujka obišli smo i gradilište najvećeg projekta HŽ Infrastrukture sufinanciranog EU-ovim sredstvima. Radovi na projektu rekonstrukcije postojećeg i izgradnje drugog kolosijeka pruge između Dugog Sela i Križevaca napreduju i pomaci su vidljivi pri svakome novom obilasku.

Radi se na više lokacija. Primjerice u kolodvoru Vrbovec trenutno se gradi pothodnik te se pobijaju betonski piloti za zidove za zaštitu od buke. Na području novih kolosijeka u kolodvoru radi se drenaža, započeli su i radovi na uređenju prostorija za smještaj prometnog ureda, a na izlazu iz kolodvora radi se na premještanju plinovoda.

Projektom je predviđena izgradnja 20 kilometara zidova za zaštitu od buke te ukupno šest pothodnika u svakome kolodvoru i jednome stajalištu.

Na poddionici između Vrbovca i Križevaca napreduju radovi na pet nadvožnjaka, a najviše su odmaknuli oni na nadvožnjaku na izlazu iz kolodvora Vrbovec gdje su postavljeni svi nosači, osim na dijelu preko pruge gdje se trenutno radi na postavljanju armature betonske ploče.

Sve su vidljiviji i obrisi jednog od triju novih mostova na novome dijelu pruge dugom 2,5 km, odnosno na tzv. devijaciji petstotinjak metara od ulaza u kolodvor Vrbovec, na kojoj je nasip u najvećoj mjeri izveden do projektirane visine.

Gradi se i nasip na novome, ravnome dijelu pruge duljine 800 metara koji se na izlazu iz kolodvora Vrbovec prema Križevcima gradi neposredno uz postojeći kolosijek, dok se kilometar dalje intenzivno radi na drugoj devijaciji dužine 1,5 km. U kolodvoru Gradec zabilježili smo i postavljanje novih portala. Od 6. ožujka zbog intenziviranja radova na poddionici između Vrbovca i Križevaca



uvršeni su tzv. zatvori pruge, tijekom kojih putnike prevoze zamjenski autobusi.

Trenutno se na poddionici između Vrbovca i Križevaca radi intenzivno i izvode se radovi koji utječu na tijek željezničkog prometa. Do kraja 2018. na toj poddionici vožiti će autobusi. Iznimno će autobusi vožiti i na cijeloj dionici od Križevaca do Dugog Sela. To je jedini način da se na jednokolosiječnoj pruzi izvedu svi radovi, koji će, kada projekt bude završen, donijeti puno toga pozitivnoga: bržu prugu, veću propusnost te sigurnije putovanje jer će biti uklonjeni svi željezničko-cestovni prijelazi, a umjesto njih izgradit će se 11 nadvožnjaka i jedan podvožnjak. Ugradnjom 20 kilometara zidova za zaštitu od buke povećat će se kvaliteta života ljudi uz prugu, istaknuo je

prilikom obilaska u ime HŽ Infrastrukture voditelj projekta Tihomir Lažeta.

To sve shvaćaju i putnici koje smo susreli u kolodvoru Vrbovec u trenutku kada su iz autobusa koji je stigao iz Vrbovca presjedali u vlak kojim su nastavljali putovanje prema Dugom Selu odnosno Zagrebu. Iako danas kada svi nekamo žure nikome nije drago mijenjati navike putovanja, većinom su komentirali:

Što se mora, mora se, samo neka se napravi na vrijeme.

Vjerujemo da će tako i biti, no posla ima još puno, što znači da ćemo sve nove aktivnosti na tome projektu redovito pratiti i o njima izvještavati u »Željezničaru«.



Tihomir Lažeta



RADOVI U SAMOM SREDIŠTU RIJEKE

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Na riječkome području počeli su radovi na sanaciji većeg broja usjeka. Uz Pružne građevine na tim su radovima angažirane i građevinske tvrtke Cenoza i Swietelsky s partnerima.

Radovi se izvode na prugama Zagreb – Rijeka i Rijeka – Šapjane – državna granica. Na relaciji prema Sloveniji kreditom Međunarodne banke za obnovu i razvoj (IBRD) financirat će se sanacija sedam usjeka, a na pruzi Zagreb – Rijeka ugovoreni su radovi na četirima usjecima. Radovi na sanaciji još šest usjeka u fazi su ugovaranja s IBRD-om. Drugi izvori financiranja omogućili su radove na još osam usjeka na kojima će radove izvoditi Pružne građevine. Na radovima u sklopu redovitog održavanja Pružne građevine bit će angažirane tijekom cijele godine.

Tunel Kalvarija dug 451 metar nalazi se u samom središtu Rijeke. Jedan je kraj tunela na izlazu iz riječkoga kolodvora, a drugi u naselju Školjiću. Radnici Pružnih građevina saniraju oko 65 metara dugu desnu stranu usjeka u Školjiću. Radovi vrijedni 682 789 kuna izvode se prema projektu i planirani su kao investicijsko održavanje. S Draganom Stipanovićem, poslovođom na gradilištu, razgovarali smo nakon gotovo trodnevnoga tzv. zatvora pruge tijekom vikenda od 24. do 27. ožujka:

Radimo i tijekom svakodnevnih zatvora pruge od 7.40 do 13.30 sati. Na gradilištu smo tri tjedna, a planirani rok za završetak posla jest 65 radnih dana. Ujutro su ovdje bili i robel i bager koji su istovarili materijal, a sada rade naši alpinisti. S obzirom na to da radimo na nepristupačnome terenu u središtu grada, radni su uvjeti otežani, a vrlo su zahtjevni i sami po sebi. Imamo dosta posla. Trenutačno u sklopu redovitog održavanja radimo i na sanaciji 530 metara dugog burobrana Bovan na ulazu u Škrljevo.



U tijeku su radovi na uklanjanju nestabilne stijenske mase i nestabilnih blokova. Nakon toga bušit će se stijena, injektirati te ugraditi šest i 12 metara dugačka sidra na koja će se postaviti zaštitna mreža,

čime će se usjek u cijelosti osigurati. Na pruzi M203, odnosno Rijeka – Šapjane – državna granica, radi se na sanaciji triju usjeka. Zajednica ponuditelja koju čine Cenoza i GP Krk izvodi radove na usjeku

INA, nedaleko od nogometnog igrališta na Kantridi. Na stijeni ispod čeličnog nadvožnjaka postavljene su skele, a radit će se na oko 200 metara dugoj stijeni. Ti radovi vrijedni 330 tisuća kuna financiraju se kreditom IBRD-a.

Između kolodvora Opatija-Matulji i Rijeka počeli su radovi i na sanaciji usjeka uz cestovno odmorište Vrata Jadrana. Radove izvodi zajednica ponuditelja koju čine Cenoza i GP Krk. Trenutačno se izvode pripremni radovi koji obuhvaćaju sječu raslinja i premještanje optičkog kabela. Pokos će se također sanirati mrežom i sidrima. Spomenuti radovi također se financiraju kreditom IBRD-a, a njihova je vrijednost oko milijun kuna.

Pokraj stajališta Jušići zajednica

ponuditelja koju čine Swietelsky te riječke tvrtke Oktopus i Montera radi na sanaciji stijene koja se proteže od stajališta pa sve do nekoliko stotina metara udaljenog cestovnog nadvožnjaka. U očišćenu stijenu već su zabijena geotehnička sidra i u nastavku radova postaviti će se zaštitna mreža. Ti radovi vrijedni milijun i 675 tisuća kuna financiraju se kreditom IBRD-a.

Četvrto gradilište nalazi se iza kolodvora Šapjane, oko kilometar udaljeno od nedavno saniranog klizišta Malo brdo. U sklopu redovitog održavanja radove izvode Pružne građevine. U toj fazi radova neće se ugrađivati sidra, već će se samo očistiti stijena i privremeno postaviti zaštitna mreža ispod koje će se zadržavati urušeni materijal.



GRADNJA NADVOŽNJAKÂ NA RADNIČKOJ CESTI

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Na pružnoj dionici između zagrebačkog ranžirnog kolodvora i na ulazu u kolodvor Žitnjak, a u sklopu rekonstrukcije Radničke ceste, umjesto starog nadvožnjaka grade se tri nova. Srednji nadvožnjak predviđen je za buduću trasu tramvaja ili lake gradske željeznice koja će povezivati Kvaternikov trg s novim aerodromom u Velikoj Gorici.

U srpnju 2016. započeli su radovi na izgradnji novog nadvožnjaka na Radničkoj cesti. Time je počela treća etapa izgradnje Radničke ceste, odnosno njezino povezivanje s Domovinskim mostom u punome profilu. Nadvožnjaci se grade na dijelu dvokolosiječne pruge koji povezuje zagrebački ranžirni kolodvor s kolodvorima Resnik i Žitnjak i nalaze se na oko kilometar i pol udaljenosti od kolodvora Žitnjak. Na toj pružnoj dionici teče isključivo tereni prijevoz.

Stari nadvožnjak iznad pruge ima dva vozna traka i predstavlja tzv. usko grlo u cestovnome prometu na izlazu iz grada. Umjesto njega grade se ukupno tri nova nadvožnjaka, i to dva cestovna i jedan za tramvaj ili laku gradsku željeznicu, koja će povezivati Kvaternikov trg preko Heinezlove i Domovinskog mosta s novim aerodromom u Velikoj Gorici.

Trenutačno se privode kraju radovi na prvome nadvožnjaku, nakon čega će na njega biti preusmjeren sav cestovni promet i pristupit će se demontiranju starog, dotrajalog nadvožnjaka. Na njegovu mjestu izgradit će se nadvožnjak preko kojeg će voziti tramvaj ili laka željeznica. Na kraju će uz njega biti izgrađen još jedan nadvožnjak. Svaki nadvožnjak imat će dva cestovna traka. Promet u oba pravca bit će odvojen, uz napomenu da je prije rekonstrukcije promet po Radničkoj cesti tekao dvama trakovima. Svaki nadvožnjak bit će dugačak oko 90 metara, a zajedno s pristupnom



cestama oko 160 metara. Nakon što do kraja ove godine budu završeni radovi na nadvožnjacima, nastavit će se radovi na izgradnji podvožnjaka Petruševac, čime će biti dovršena i četvrta, posljednja faza rekonstrukcije Radničke ceste. Radovi su dijelom zadirali u pružni pojas. Premješteno se željezničke instalacije i

rekonstruirana je kontaktna mreža. U nekoliko navrata bio je iskapčan napon i pruga je bila zatvarana za promet, ali u tijeku željezničkog prometa nije bilo poteškoća. Investitor radova procijenjenih na 56 milijuna kuna jest Grad Zagreb, a izvođači su radova građevinske tvrtke Viadukt i Swietelsky.

NOVOSTI IZ PODRUČJA NEKRETNINA

PIŠE: Korporativne komunikacije HŽI-a
FOTO: arhiva Hrvatskog savjeta za zelenu gradnju

Godine 2016. HŽ Infrastruktura postala je članicom Hrvatskog savjeta za zelenu gradnju koji djeluje kao član Svjetskog savjeta za zelenu gradnju. Od ožujka ove godine HŽ Infrastruktura ima i svojeg člana u Upravnom odboru tog tijela, i to Danijelu Poljak, rukovoditeljicu Nekretnina, s kojom smo tim povodom i razgovarali.

Postali ste članica Upravnog odbora Hrvatskog savjeta za zelenu gradnju (HSZG). Što to znači za HŽ Infrastrukturu te koje su prednosti članstva u HSZG-u?

Hrvatski savjet za zelenu gradnju član je Svjetskog savjeta za zelenu gradnju, čije članice djeluju u 102 zemlje diljem svijeta. Ključni je cilj djelovanja te udruge transformacija hrvatskog tržišta graditeljstva i nekretnina prema održivosti uz promoviranje programa zelene gradnje i upotrebe zelenih tehnologija, kao i integracije dostupnih i stečenih znanja, iskustva i spoznaja o zelenoj gradnji. Prošle godine HŽ Infrastruktura postala je članica HSZG-a. Do sada smo sudjelovali na više stručnih seminara, sastanaka i stručnih konzultacija, čime nam je omogućen uvid u najbolje primjere prakse iz područja energetske učinkovitosti. HŽ Infrastruktura dobit će još veću ulogu u djelovanju Udruge te nam se otvaraju vrata prema još dubljem udruživanju znanja, kontakata i iskustva na nacionalnoj i međunarodnoj razini, čime gradimo platformu za implementaciju i primjenu principa energetske učinkovitosti. Time će se HŽ Infrastrukturi još više približiti mogućnost *povlačenja* sredstava namijenjenih za energetske obnovu nekretnina i povećanje energetske učinkovitosti nekretnina, pri čemu će fokus biti na zgradama javne namjene i upravnim zgradama.

Kao što ste rekli, implementacija i primjena principa energetske učinkovitosti i zelene gradnje te primjena zelenih tehnologija



Članovi novog Upravnog odbora HSZG-a

postaju sve važniji u području nekretnina, no možete li nam reći kakvi su bili prihodi Nekretnina u 2016. te kakav je trend u ovoj godini?

Ukupni prihodi od iznajmljivanja nekretnina u 2016. bili su za tri posto veći u odnosu na prihod ostvaren u 2015. Prihodi od zakupa promidžbenog prostora bili su veći za 11 posto zbog većeg broja zakupljenih površina i ukidanja popusta najvećim zakupcima. Prihodi od zakupa poslovnog prostora s vanjskim zakupcima čine 65 posto prihoda od iznajmljivanja poslovnih prostora te su u odnosu na 2015. veći 19 posto, što je važan podatak s obzirom na to da je riječ o vanjskim zakupcima u koje nisu ubrojena povezana i ovisna društva. Ukupni prihodi od iznajmljivanja nekretnina bez ovisnih društava Pružnih građevina d.o.o. i Croatia Express d.o.o. veći su za sedam posto u odnosu na 2015. Osim očekivanog nastavka trenda rasta prihoda, u 2017. očekujemo nastavak uštede na troškovnoj strani daljnjom komercijalizacijom i provedbom nekoliko uspješnih projekata koji su u tijeku.

Što je novo u komercijalizaciji nekretnina?

Koje se nekretnine planiraju iznajmljivati?

U tijeku je javni natječaj za zakup 26 prostora u Zagrebu, Splitu i drugim većim gradovima koji uključuje više atraktivnih poslovnih prostora koji se uglavnom nalaze u kolodvorima. Početkom travnja bit će objavljen dodatni javni natječaj za zakup 18 poslovnih prostora i skladišta koji će sadržavati više atraktivnih poslovnih prostora. Također, krajem travnja bit će objavljen još jedan javni natječaj za dva veća objekta koji će biti namijenjeni za hotel ili hostel, a za koje je planiran rok zakupa od 20 godina, čime otvaramo prostor za veće investicije s obzirom na duži rok povrata na investiciju. Na taj način osiguravamo dugoročnu održivost te stvaramo dodanu vrijednost nekretninama prebacujući sva ulaganja u nekretnine na zakupce, dok dodana vrijednost na nekretninama ostaje u trajnome vlasništvu HŽ Infrastrukture. Optimizacijom procedura objave javnih natječaja na temelju usuglašene suradnje s Ministarstvom državne imovine stvoreni su preduvjeti za intenzivniju objavu poslovnih prostora u javnim natječajima u narednom periodu, što će se odraziti i na povećanje prihoda.

UČENICI I DALJE VJERNI ŽELJEZNICI

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Prema Virovitici svakodnevno putuje velik broj učenika iz smjera Pitomače, Kloštra s jedne strane te Slatine i Čačinaca s druge strane. I na duljim relacijama ima dosta putnika, doduše nešto manje nego prije.

Željeznički kolodvor Virovitica na tzv. podravskoj magistrali udaljen je 120 kilometara od Osijeka i 160 kilometara od Zagreba. Šef kolodvora Virovitica Ante Smojver nadležan je za prugu od Suhopolja do Kloštra, odnosno za 40 kilometara pruge. Osim za Viroviticu, nadležan je i za kolodvore Špišić Bukovica, Pitomača, Kloštar, Suhopolje te nezaposjednuti kolodvor Đulovac na pruzi Banova Jaruga – Pčelić. Pruga od Daruvara do Pčelića zatvorena je za promet, no u grafikonu voznog reda za tu prugu ucrtane su trase za nekoliko službenih vozila. Riječ je o vozilima pružne mehanizacije za potrebe radnika Pružnih građevina koji su se radovima približili Pčeliću.

Ante Smojver, šef kolodvora Virovitica, na željeznici je zaposlen od 1978. godine. Osim u Virovitici kao prometnik radio je i u Špišić Bukovici, a radeći na zamjenama obišao je većinu kolodvora na tome području. Na radno mjesto šefa kolodvora imenovan je 2000. godine.

U kolodvoru Virovitica zaposlen je dvadeset i jedan radnik, i to devet prometnika, deset skretničara, pomoćnik i šef kolodvora. S obzirom na to da je Virovitica srednjoškolsko i sveučilišno središte i da se ondje nalazi nekoliko velikih gospodarskih subjekata, ima posla vezanog uz putnički i tereni prijevoz.

Prema Virovitici putuju učenici iz Pitomače, Kloštra i Slatine, a ima i onih koji putuju i iz Čačinaca. Željeznički kolodvor od većine je škola udaljen oko kilometar ili petnaest minuta hoda. Posljednji put na pruzi Varaždin –



Kolodvor Virovitica

Koprivnica – Virovitica – Osijek – Dalj kapitalni remont izveden je 1978. godine. Pruga se održava najbolje što je to moguće u danim uvjetima, no vozna vremena ipak su se produljila. Od Virovitice do Koprivnice vlakovi voze najvećom dopuštenom brzinom od 80 km/h, dok se na ostalim dijelovima pruge vozi sporije. To i izvrsna cestovna povezanost uzrokovali su smanjivanje broja putnika na duljim relacijama.

Na tom je području HŽ Infrastruktura u posljednjih nekoliko godina uložila znatna sredstva u povećanje razine sigurnosti željezničkog prometa. Na udaljenosti od ukupno dvadeset kilometara pruge ugrađeno je devet automatskih odnosno poluautomatskih željezničko-cestovnih prijelaza s polubranicima. Prema planu uredit će se još dva prijelaza.

Posebna atrakcija u kolodvoru jest velika željeznička maketa, odnosno događanje »Burza malih vlakova« koje privlači velik broj djece i ljubitelja željezničkih modela, bez obzira na uzrast. Turistička zajednica grada Virovitice prepoznala je potencijal događanja i priključila se kao pokrovitelj.

S OBZIROM NA TO DA JE VIROVITICA SREDNJOŠKOLSKO I SVEUČILIŠNO SREDIŠTE I DA SE ONDJE NALAZI NEKOLIKO VELIKIH GOSPODARSKIH SUBJEKATA, IMA POSLA VEZANOG UZ PUTNIČKI I TERENI PRIJEVOZ.



Denis Felgar, Ante Smojver i Ivica Hodak

MAKSIMALNO KORIŠTENJE POSTOJEĆIH KAPACITETA

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Područni centar HŽ Carga Virovitica, u kojemu je zaposleno ukupno petnaest radnika, prošle godine ostvario je opseg rada od 281 905 tona tereta. Uz izvrsnu suradnju s prometnom regulativom HŽ Infrastrukture sav posao stiže se obaviti na vrijeme.

Područni centar HŽ Carga Virovitica mjerodavan je za rad u teretnom prijevozu na regionalnoj pruzi 202 Koprivnica – Virovitica – Osijek – Dalj s područjem djelovanja od Virovitice do Koprivnice na jednoj strani i od Virovitice do Đurđenovca na drugoj strani te na lokalnoj pruzi 204 od Kloštra preko Bjelovara do Križevaca. Taj je centar nadležan i za rad u teretnom prijevozu na trenutačno za željeznički promet zatvorenoj pruzi Banova Jaruga – Pčelić.

Poslovanje Područnog centra HŽ Carga Virovitica maksimalno je racionalizirano. Prošle godine tamo je ostvaren opseg rada od 281 905 tona tereta, odnosno istovareno je i utovareno 5997 vagona. Taj je opseg rada uz voditelja centra Vladu Kolarića realiziralo četrnaest zaposlenika, i to trojica pregledača vagona, trojica vlakovođa, trojica strojovođa, trojica manevrista, transportni komercijalist i šef područnog centra. Osim u Virovitici posao se obavlja u kolodvorima Suhopolje, Pitomača i Kloštar. Uz to Virovitičani obavljaju dosta operativnog posla, dostavljaju vagona na utovar i istovar, obavljaju manevarski rad i izvlake u Čačincima, Slatini i Đurđenovcu, odnosno na teritoriju susjednih centara.

Najveći opseg rada obavlja se u kolodvoru Virovitica, odnosno sa šećeranom Viro tvornica šećera d.d. U kolodvoru Virovitica ukupno je petnaest kolosijeka različitih duljina. Najkraći je dug samo 180, a najdulji 686 metara. Prvi je kolosijek manipulativni i vezan je uz skladište, po drugom i trećem teče putnički prijevoz, a



Vlado Kolarić i Marina Bricelj

povremeno služe i kao prolazni kolosijeci za teretne vlakove.

Prema riječima Vlade Kolarića, voditelja Područnog centra HŽ Carga Virovitica, opseg kolodvorskog rada jest velik:

„Neovisno o podjeli željeznice na samostalna poduzeća, jako dobro surađujemo s kolegama iz HŽ Infrastrukture. Kada je kakva kampanja, zna biti gužve na kolosijecima, ali ipak sve stizemo odraditi. Ne možemo utjecati na tzv. zatvore pruga koji nam znaju poremetiti planove.

Za vuču vlakova na raspolaganju je jedna kolodvorska lokomotiva serije 2041 koja se maksimalno koristi. Osim što se koristi

za rad u kolodvoru lokomotiva povremeno odveze kompletne vlakove do Osijeka ili odrađuje posao vezan uz bjelovarski pogon RŽV-a Čakovec. Vagona ima dovoljno, no problem je u tome što vagoni specifične serije, primjerice Tad, trebaju svim korisnicima istodobno.

Uz spomenutu Viro tvornicu šećera d.d. komitenti su HŽ Carga i tvrtke Sirovina d.o.o., ZEA d.o.o. i Diba d.o.o. iz Suhopolja za koje se prevoze žitarice. Udio tereta koji Viro tvornica šećera d.d. prevozi željeznicom u porastu je, a prošle se godine kao prijevoznik na virovitičkome području pojavio i RCC, koji je u Virovitici imao jednu manju dizelsku lokomotivu i koji je dovezio žuti šećer.

VOŽNJA RASPRODANA, PUTNICI ODUŠEVLJENI

PIŠU: Ivana Čubelić i Vlatka Škorić
FOTO: arhiva HŽPP-a

Zbog velikog interesa putnika vožnja izletničkoga vlaka »Putevima Slave Raškaj« bila je rasprodana deset dana prije polaska vlaka. Bio je to prvi vlak za Ozalj u sklopu projekta RUMOBIL, koji će doprinijeti poboljšanju ruralne mobilnosti i razvoju kontinentalnoga turizma Karlovačke županije.

Prvi izletnički vlak »Putevima Slave Raškaj« krenuo je prema Ozlju u subotu 25. ožujka. U mjesecu u kojemu se u Ozlju obilježava rad i stvaralaštvo Slave Raškaj, po dolasku vlaka izletnici su krenuli u turistički obilazak »Teslinim svjetlom tragovima Slave Raškaj«, nakon čega su obišli Stari grad Ozalj i posjetili Zavičajni muzej te razgledali ozaljsku elektranu Munjaru, uz predstavljanje obiteljsko-poljoprivrednih gospodarstava i vinara toga kraja.

Jako smo zadovoljni prvim od 35 dolazaka vlakova u Ozalj, koji smo s HŽ Putničkim prijevozom organizirali u sklopu projekta RUMOBIL, a kojemu je cilj turiste dovesti u manje sredine. Nadam se da će gosti uživati u našem gradu, izjavila je gradonačelnica Grada Ozlja Gordana Lipšinić, koja je putnike dočekala u ozaljskom kolodvoru.

O važnosti takvih projekata za ruralna područja Renato Humić, koordinator za EU fondove iz HŽ Putničkog prijevoza, rekao je:

Ovakvim projektima ljudi u manjim sredinama vide da je njihov kraj važan, a na taj način ljudi putem svojih OPG-ova i malih poduzetništva imaju nešto ponuditi putnicima. To znači da imaju egzistenciju i sigurnost te na taj način ostaju živjeti u ovom kraju.

U vlaku se vozilo oko 150 putnika koji su u povratku bili oduševljeni dojmovima s izleta.

Već dvije godine tražim način kako



organizirati putovanje u Ozalj za članice naše sekcije akvarelista (65+) jer obožavamo radove Slave Raškaj. Nekoliko sam puta pokušala autobusom, onda sam gnjavila gospođu u Turističkoj zajednici Ozlja i molila ju da mi javi kad se ukaže neka prilika. Čim se saznalo za ovaj vlak, ona mi je javila i ja sam odmah rezervirala 32 mjesta u vlaku te objed na terasi Starog grada za moje akvarelaliste. Dojmovi su vrhunski! Moj san je ispunjen. Godinama

sanjamo da odemo na grob Slave Raškaj. Danas smo joj se poklonili, zapalili svijeće, položili cvijeće i pomolili se na njenom grobu. Ne mogu izdvojiti ništa posebno – sve je bilo sjajno, od putovanja vlakom, razgleda, tumačenja povijesnih činjenica, vremena, hrane... Hvala HŽ-u! – izjavila je putnica Ingeborg, voditeljica sekcije akvarelista Seniorskoga kluba zaklade »Zajednički put« i Gerontološkog centra Trešnjevka.

Umirovljenica Gordana putovala je sa suprugom, s kojim je putovala i izletničkim vlakovima u Vrbovec, Koprivnicu i Ivanić-Grad.

„Bilo je odlično. Organizacija je besprijeekorna! Ovo je moj prvi posjet Ozlju, suprug je bio na đlačkoj ekskurziji pa iako smo od ranije dosta znali o ovom kraju i Slavi Raškaj, sada smo naučili toliko puno novih stvari! Nakon ovog izleta osjećamo se bliski s ovim krajem i slikaricom.

Medicinska sestra Marija istaknula je:

„Bilo je prekrasno. Sve, baš sve, svaka minuta mi je bila dragocjena, ne znam što mi je bilo ljepše, upijala sam svaku riječ... Za mene, koja sam svakodnevno okružena bolestima, ovo je pravi lijek. Premalo se

zna za ovako lijepe stvari...

Tijekom obilaska dječaci Gabrijel, Robert, Bruno i Dominik iz Karlovca provirivali su kroz prozore kula ozaljskoga Starog grada. O boravku u Ozlju u ime svih dječaka Gabrijel je rekao:

„Bilo nam je super. Najviše nam se sviđjela elektrana i dvorac! I penjanje u kule dvorca... Doći ćemo opet vlakom ljeti na kupanje u Ozalj.

Djevojčica Nera (5) bila je najmlađa putnica.

„Sada sam se prvi put u životu vozila vlakom i ljepše mi je nego u automobilu. I došla bih opet u Ozalj! – rekla je oduševljena Nera.

HŽ Putnički prijevoz će u suradnji s Gradom Ozljem provesti pilot-aktivnost uvođenja izletničkih vlakova sa zagrebačkog na ozaljsko područje. Izletnički vlakovi vozit će od ožujka 2017. do kolovoza 2018., a sljedeći vlak prema Ozlju krenut će 22. travnja.

Projekt RUMOBIL jest projekt razvoja ruralne mobilnosti u europskim regijama, čiji su ciljevi povezivanje slabo naseljenih područja s većim čvorištima i izrada RUMOBIL-ove strategije kojom se regijama središnje Europe predlažu inovativni i primjenjivi pristupi javnomu prijevozu u osam partnerskih regija. Projekt je sufinanciran sredstvima Europskoga fonda za regionalni razvoj, HŽ Putnički prijevoz jedan je od partnera projekta, a HŽ Infrastruktura jedan od pridruženih partnera.



OD PRIVLAKE DO GUNJE

PIŠE: Željka Mirčić
FOTO: Željka Mirčić

Dionica od Privlake do Gunje u promet je puštena osamdesetih godina 19. stoljeća. Od samog početka ta je dionica imala sve atribute javne prometnice koja je jačala gospodarstvo na tome prostoru te utjecala na razvoj sela i naselja. Danas je ona dio V.c koridora, a za nju je odgovoran i Ivan Škrobo, šef kolodvora Otok.

Ovo je poznati željezničarski kraj. Željezničari iz Slavonije selili su se trbuhom za kruhom i danas rade u svim regionalnim jedinicama. Opišite nam svoju karijeru na željeznici.

Na željeznici radim 35 godina. Po završetku ŽOC-a prvo radno mjesto dobio sam u kolodvoru Zagreb Borongaj kao prometnik vlakova. U Slavoniju, konkretnije Vinkovce, vratio sam se potkraj 1984. i radio sam uglavnom komercijalne poslove. Godine 2000. došao sam u kolodvor Otok na radno mjesto prometnika vlakova, a šef kolodvora sam od 2010.

Da, ima nas iz ovih krajeva svugdje, posebno na željeznici. Znamo se vidjeti vikendima, ako ne i prije, a u mirovini vraćamo se u naš kraj.

Kako izgleda Vaš obilazak terena? S obzirom na blizinu graničnog prijelaza s Bosnom i Hercegovinom, gdje se obavlja carinska kontrola željezničkoga teretnog prijevoza?

Kao šef kolodvora Otok odgovoran sam za dionicu od stajališta Privlaka do stajališta Gunja, za stajalište Vrbanja te za kolodvore Otok, Spačvu i Drenovce. Svakim sam radnim danom u kolodvoru Otok, jedanput mjesečno obilazim stajališta, a najmanje jedanput tjedno kolodvore.

Kolodvor Drenovci specifičan je jer se željezničko-cestovni prijelaz u Gunji i samo stajalište Gunja, u kojemu više nema željezničkog osoblja, nalaze između



Šef kolodvora Otok Ivan Škrobo

kolodvora Drenovci i državne granice s BiH. Carinska je služba premještena pa se s hrvatske strane komercijalni poslovi za teretni prekogranični prijevoz rješavaju u kolodvoru Drenovci, a putem elektroničke pošte ili telefaksa s carinskom službom. Ispostava policijske postaje smještena je u kolodvoru Drenovci. Policija je stalno prisutna u graničnome prostoru i prostoru spačvanskog bazena, osobito u posljednje vrijeme zbog problema ilegalnih prelazaka granice i migrantske krize.

Znamo da je vinkovački prostor zbog povoljnog geografskog položaja i klimatskih uvjeta kontinuirano naseljavan od prehistorije, a razvoj željezničkog čvorišta Vinkovci i željezničkih prometnih pravaca tijekom 20. stoljeća samo je dodatno doprinio razvoju naselja i sela. S obzirom na radni staž te na to da ste starosjedilac, svjedok ste promjena.

Točno, na cijelome ovom prostoru velika su arheološka nalazišta. Najveće naseljavanje ovog prostora datira iz vremena Vojne krajine i Austro-Ugarske Monarhije. To je

bilo vrijeme većega gospodarskog razvoja, razvoja drvne industrije i izgradnje željeznice. Vinkovci su postali željezničko čvorište tek nakon izgradnje ove dionice prema Vrbanji i dalje, a potom nakon izgradnje pruge prema Sremskoj Mitrovici, Županji i Osijeku preko Gaboša. Tada su Vinkovci postali ishodište i odredište željezničkih pruga, što je doprinijelo njegovu razvoju, ali i razvoju željezničkog prometa. Veći broj lokomotiva i vagona zahtijevao je i bolje održavanje pružnih vozila i postrojenja. Primjerice šezdesetih godina prošloga stoljeća 15 posto stanovništva Otoka bilo je zaposleno na željeznici.

Otok je danas gradsko središte područja južno od Vinkovaca, sjedište javnih službi i uslužnih djelatnosti. Na izlazu iz Otoka prema Komletincima nalazi se industrijska zona sa svečanom dvoranom, poljoprivrednom djelatnošću i tvornicom furnira. Od Otoka počinje spačvanski bazen s najvećom površinom hrasta lužnjaka u Europi, kao i područje čiste, netaknute prirode (zaštićeno područje Lože), dok u Drenovce dolaze znanstvenici iz cijele Europe, posebno s Instituta šumarstva,



ŽCP u Privlaci

proučavati naše posljednje hrastove orijaše. Jedna od otočkih zanimljivosti i rariteta jest mlin suvara. Naime, u vrijeme Marije Terezije bilo je zabranjeno graditi vodenice i ustave zbog stalnih poplava jer su Spačva i vodena korita pritoka Spačve, Virovi, u razini tla. Zbog toga su stanovnici imali mlinove suvare koje su okretali konji i na taj su način mljeli žitarice. Ovaj je mlin suvara u Otoku konzerviran i na taj način sačuvan za buduće naraštaje. Sjećam se da ih je tijekom mojega djetinjstva na ovome prostoru bilo nekoliko.

Iako su prošle gotovo tri godine, pretpostavljam da su još svježija sjećanja na veliku poplavu u Gunji i na području županjske Posavine.

— Znamo svi da se cijela Hrvatska, pa tako i mi željezničari, pridružila pružanju pomoći stanovnicima poplavljenog područja. Svi smo bili uključeni u niz akcija. Stručne službe i poslovi HŽ Infrastrukture u rekordnome vremenu rekonstruirali su i obnovili pružne dionice uništene u toj katastrofalnoj poplavi. Također, moja obitelj, kao i svi u

ovome kraju, primila je u kuću obitelji koje su bile pogođene poplavom kao članove svoje obitelji.

S obzirom na to da smo čuli za veliki uspjeh Vašega sina u prirodnim znanostima te da uskoro putuje na europsku olimpijadu u Kopenhagenu, recite nam nešto više o uspjesima svoje djece.

— Supruga i ja možemo se ponositi djecom. Sin Petar pohađa prvi razred gimnazije u Vinkovcima, aktualni je državni prvak iz biologije, prošao je mukotrpne kvalifikacije iz područja biologije, kemije i fizike te uskoro odlazi predstavljati hrvatsku reprezentaciju kao dio tročlane ekipe A na europsku olimpijadu koja će se održati u svibnju u Kopenhagenu. Kći Ana odlična je učenica trećeg razreda gimnazije. Oboje imaju glazbenu naobrazbu, a bave se i glumom te pjevanjem u Franjevačkoj mladeži. Zadovoljan sam rezultatima svoje djece. Sretan sam što smo zdravi, a kada mi se pruži prilika, sa suprugom posjetim Međugorje.



Šef kolodvora i prometnik Drago Proleta

IZVRSNO UHODANA SURADNJA SA ŽELJEZNICOM

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

HŽ Cargo s Lukom Tranzit u Osijeku surađuje dugi niz godina i posluje se na obostrano zadovoljstvo. Prošle je godine u toj luci pretovareno 235 000 tona tereta.

Glavna osječka luka u Nemetinu Luka Tranzit Osijek d.o.o. po instaliranome kapacitetu i skladišnom prostoru najveća je hrvatska riječna luka. Nalazi se na desnoj obali Drave i samo je 13 kilometara udaljena od ušća Drave u Dunav. Na temelju ugovora s Lučkom upravom Osijek jedini ovlašteni koncesionar za obavljanje djelatnosti u Nemetinu jest Luka Tranzit Osijek d.o.o. Od 2004. ona posluje u sastavu Nexe grupe d.d., a krajem prošle godine, zbog konsolidiranja poslovanja i ispunjenja obveza iz predstečajne nagodbe, pripojena je poduzeću Našicecement d.d. U Luci Tranzit Osijek zaposlena su 63 radnika.

U krugu luke ukupno je 5700 metara željezničkih kolosijeka povezanih s osječkim Donjim gradom. Na 100 metara okomite obale i 250 metara kose obale instalirano je ukupno pet dizalica, i to tri nosivosti 5 – 6 tona i dvije nosivosti 10 – 20 tona. Teretne vagonne u krugu luke vuče prilagođeni traktor, a ispod dizalica instalirano je vitlo kojim se vagoni vuku tijekom manipulacije. Roba se može skladištiti na 20 000 kvadratnih metara otvorenog prostora i oko 5000 kvadratnih metara zatvorenoga skladišnog prostora. Suradnja željeznice i luke uhodan je posao, a to nam je potvrdio i poslovođa Branko Stipanović:

„Sa zaledem smo izvrsno povezani, pri čemu nam je željeznica ključni partner. Godinama surađujemo s HŽ Cargom i mogu reći da smo izvrsno uhodani. U Nemetinu radimo sa šljunkom, separacijama s četiri vrste šljunka, željezom, kolutima žice, limovima, metalnim šipkama... Tijekom protekle godine s HŽ Cargom ostvarili smo opseg rada od 235 000 tona tereta.



Željko Lukovečki i Branko Stipanović

Trenutačno se svakodnevno »vrte« dva maršrutna vlaka s po 24 vagona. U luci se tijekom osmosatne smjene manipulira jednim vlakom bruto mase 2000 tona odnosno 1250 tona neto.

Trenutačna situacija s vodostajem na Savi ide u prilog osječkoj luci pa uz šljunak koji IGMA d.o.o. doprema iz Botova iz Zenice stižu solidne količine željeza:

„Iz željezare u Zenici teret se dovozi vlakom do luke u Slavonskom Šamcu, no kada je vodostaj Save nizak i rijeka nije plovna, to ide nama u prilog pa vlakovi produljuju put do Osijeka, rekao je Stipanović.

Uz luku u Nemetinu do prije tri godine aktivna je bila i stara osječka luka u gradu, nasuprot bolnici. I ta je luka bila u sastavu Luke Tranzit Osijek, a u njoj se pretovarivalo umjetno gnojivo. U međuvremenu ti su tereti preusmjereni u vukovarsku luku. Branko Stipanović i

danas žali za tim teretom:

„Umjetno je gnojivo izvrsna, visokotarifna roba, a tehnologija posla omogućavala nam je pretovar od 200 tona na sat. Gubitak posla označio je i kraj našeg poslovanja u staroj luci, no takav je posao – dok jedni gube, drugi dobivaju.

Sav posao koji se odrađuje u luci prolazi preko kolodvora Osijek Donji grad. Tamo smo razgovarali s transportnim komercijalistima Željkom Lukovečkim i Krešimirom Uremovićem koji su nam potvrdili kako HŽ Cargo jako dobro surađuje s lukom u Nemetinu:

„Prema potrebi, u Nemetin šaljemo našu manevarku s vlakovođom i dva manevrista. Za nas je to rutinski posao. Na kolosijecima u Osijek Donjem gradu najviše radimo za INU, HEP, a tu je i silos... Kada se tome pribroji posao koji obavljam u Erdutu i Sarvašu, nije loše.

SNAGE RASPOREĐENE NA NEKOLIKO PODRUČJA

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Premda smo zamislili da ćemo s Borisom Marasom, prometnikom u Rijeci, voditi razgovor o njegovu bavljenju sportom, već na početku bilo je jasno to da su interesi našeg sugovornika brojni i raznovrsni. Premda će Boris Maras za sebe reći kako ga zanimaju atletika i nutricionizam, ne možemo zaobići ni njegov obrazovni put.

Za karijeru na željeznici odlučio se još dok je ocu Josipu, koji je na željeznici radio punih četrdeset godina, na posao u kolodvor Fužine nosio *marendu*. U Moravcima je završio srednju školu za zanimanje komercijalista i tranzitera, a prvi posao dobio je 1994. u skladištu za komadne i vagonске pošiljke. U tri godine završio je tečaj za konduktera i vlakovođu te je počeo raditi kao popisni vlakovođa. Nakon što je 2000. završio školovanje za prometnika vlakova, prvo radno mjesto prometnika dobio je u Škrpljevu. Pola godine poslije prešao je u kolodvor Rijeka, gdje radi i danas. Također, u Rijeci je diplomirao na Fakultetu prometnih znanosti i stekao diplomu stručnog prvostupnika, inženjera željezničkog prometa.

Cijeloga radnog staža nešto polažem, reći će Boris Maras, a na pitanje o tome bi li želio raditi bliže Liču u kojemu živi, odgovorio je da o tome ne razmišlja:

Bilo je mogućnosti da počnem raditi bliže kući, ali naviknuo sam se na Rijeku. Odlična smo ekipa, naviknuo sam se na ljude i ambijent, no jedno je boraviti u Rijeci dvanaest sati, a drugo je živjeti tamo. Moji su u Liču generacijama i da mi daju stan na Korzu, ne bih se mijenjao. I supruga Vanja predaje u osnovnim školama u Mrkoplju i Lokvama. U Liču uređujemo obiteljsku kuću, pripremam se za polumaratone, a tu mi je i vrt.

Svakodnevno trčanje po okolnim šumama i poljima Borisu Marasu pomaže da se



Boris Maras

oslobodi stresa, opusti i razbije monotoniju svakodnevnice. Premda trenutačno trči polumaratone, njegov je konačni cilj trčati maraton u Beču ili Berlinu.

Prva utrku istrčao sam u Crikvenici 2011. godine. Imao sam problema s ozljedom prepone i još nisam spreman za maratone, ali i to će doći na red. Trčanje ne iziskuje puno vremena i ima velike pozitivne učinke na zdravlje, a na natjecanjima upoznajem najrazličitije ljude. S druge strane ne mogu se tomu isključivo posvetiti kao neki od kolega jer se bavim i nutricionizmom. Uz to uređujemo obiteljsku kuću, rekao je Maras.

U vlastitome vrtu Boris Maras uzgaja voće i povrće. U cijelosti je promijenio način prehrane, odnosno više ne jede meso i prilagodio se veganskoj filozofiji prehrane. Dok je jeo meso imao je 105 kilograma, a sada kao vegan Boris Maras težak je 89 kilograma:

Puno sam toga pročitao i naučio. Sada i

PUNO SAM TOGA PROČITAO I NAUČIO. SADA I POSTUPAM U SKLADU S NAUČENIM. IMAO SAM PRIJELAZNO RAZDOBLJE OD PET GODINA I SADA SE HRANIM ONAKO KAKO MISLIM DA JE NAJZDRAVIJE. KOLEGE NA POSLU U POČETKU SU ME ČUDNO GLEDALI, A NAKON ŠTO SU PRIHVATILI MOJ NAČIN RAZMIŠLJANJA, PONEKAD ME ZNAJU PITATI I ZA SAVJET. SVE ŠTO UZGAJAM PROIZVEDENO JE ORGANSKI.

postupam u skladu s naučenim. Imao sam prijelazno razdoblje od pet godina i sada se hranim onako kako mislim da je najzdravije. Kolege na poslu u početku su me čudno gledali, a nakon što su prihvatili moj način razmišljanja, ponekad me znaju pitati i za savjet. Sve što uzgajam proizvedeno je organski. Ne pada mi na pamet koristiti umjetno gnojivo. Susjed Goran Lukić ima više od 100 ovaca i u njegovoj staji snabdijevam se prirodnim gnojivom.

Uz različite vrste povrća koje uzgaja na obližnjoj livadi, Boris Maras u svojem voćnjaku ima dosta zanimljivih sorti za koje se ne bi reklo da bi mogle uspijevati u Gorskome kotaru. Sibirski kivi i kaki preživjeli su tamošnju zimu, a premda ne daju plod, naš sugovornik posebno je ponosan na japansku trešnju i njezin prekrasni cvijet:

Sorte koje uzgajam prilagođene su ovoj klimi. Uglavnom se radi o starijim sortama voća koje dozrijevaju kasnije. S obzirom na to da je voće najbolje jesti sirovo, ništa ne kuhamo i ne prerađujemo dodavanjem rafiniranog šećera. Većinu povrća uzgajam na ograđenome prostoru, na svojoj livadi. Da prostor nije ograđen, srne koje se ovdje ničega ne boje pobrinule bi se da nama malo što ostane.

EDUKATIVNO-PREVENTIVNE AKCIJE U SLAVONIJI

PIŠE: Zdenka Dokaza
FOTO: Sanja Paić



Akcija »Vlak je uvijek brži«, koja se već 18 godina provodi u osnovnim školama, tijekom godina mnogo se puta nadograđivala, prilagođavala i mijenjala. Uz ustaljeni sadržaj, svaka škola, pa i svaki razred, doda nešto posebno i drugačije od svih ostalih. Svjesni toga, članovi tima VJUB-a uvijek s jednakim uzbuđenjem kreću u nove škole i na nove susrete s djecom.

Dana 9. i 10. ožujka 2017. edukativno-preventivne akcije »Vlak je uvijek brži« i »Stvaraj, ne uništavaj« održane su u Vukovaru, Slakovcima kod Vinkovaca i u Gunji. Svaka od tih škola bila je posebna, svaka od njih pridodala je neko novo saznanje i potvrdila nam da takve radionice pozitivno djeluju na sigurnost djece u prometu.

U Osnovnoj školi Nikole Andrića u Vukovaru u radionice »Vlak je uvijek brži« bili su uključeni učenici drugih, trećih i četvrtih razreda. Ukupno je obuhvaćeno 70 djece. Nakon razgovora i upoznavanja s dobrim stranama željezničkog prometa, ali i s potencijalnim opasnostima, djeca su mogla jasno izložiti što je poželjno, a što nepoželjno ponašanje. Jedan je dječak ispričao kako mu je bilo zanimljivo stavljati kamenje na prugu. Obećao je da neće više to raditi i da mu je sada jasno kako je i za koga to opasno. U toj školi imali smo priliku čuti i jedan novi izraz: *nastrujjo*, koji je jedan dječak upotrijebio preporučavajući kako je njegov susjed dotakao žicu pa ga je stresla struja.

U školi u Slakovcima radionicama je obuhvaćeno svih 60 učenika. Sudeći po zanimanju za temu i njihovim reakcijama, djeca su vrlo svjesna opasnosti igranja i kretanja uz prugu, nepoštivanja pravilnoga ponašanja na željezničko-cestovnim prijelazima, nošenja slušalica itd.

U sklopu akcije »Stvaraj, ne uništavaj«,



koja je u toj školi uključila sve učenike predmetne nastave, predavanja su započela kratkim osvrtom na nužnost pravilnoga ponašanja u željezničkome prometu, a pojašnjene su i opasnosti najkritičnijih ponašanja uz prugu. Učenici su upoznati i s pojmom javne imovine, čemu ona služi, što podrazumijeva i iz kojih se izvora financira. Na radionicama smo dobili niz sjajnih odgovora o tome kako spriječiti vandalizam i devastaciju u

javnim prostorima, a jedna je od važnijih poruka poziv da se upravo takve radionice provode što češće.

U Osnovnoj školi »Antun i Stjepan Radić« u Gunji uz svesrdnu pomoć ravnatelja, tehničkog osoblja i djece najprije je postavljena izložba »Sigurnost kroz dizajn«. Izložba je nastala kao dio projekta »Implementacija mjera za povećanje sigurnosti najranjivijih sudionika u prometu na

željezničko-cestovnim prijelazima» koji provode Fakultet prometnih znanosti kao nositelj i HŽ Infrastruktura kao partner.

Radionice »Vlak je uvijek brži« obuhvatile su učenike drugih i trećih razreda. Djeca su vrlo svjesna opasnosti u prometu, pa i opasnosti uz željezničku prugu. Neki su učenici bez ustezanja ispričali kako tata priča na mobitel dok vozi auto ili su vidjeli kako automobil vozi slalom između spuštenih polubranika. Nakon uvodnog objašnjenja bez greške su znali prepoznati

poželjna i nepoželjna ponašanja u prometu.

Sedmaši i osmaši su osim s opasnostima u prometu, opasnostima od strujnog udara, nošenja slušalica i korištenja mobitela u prometu upoznati s pojmom vandalizma, njegovim oblicima, ali i s načinima financiranja javne imovine i javnih servisa. Predložili su drastično kažnjavanje počinitelja vandalizma te uvođenje videonadzora u stajališta i kolodvore.

U školi u Gunji radionicama je obuhvaćeno

ukupno 140 učenika.

Ovom prilikom osjećamo potrebu posebno zahvaliti ravnateljima tih škola: Josipi Kotromanović Sauka, Zvonimiru Markoti i Stipici Mišuri. Sve tri škole provode razne projekte, pa i međunarodne. Vidljiv je i poseban angažman nastavnika, koji ne štede ni vrijeme ni trud kako bi djecu što bolje pripremili za budućnost.

Bilo je to jedno lijepo iskustvo i susret sa školama od kojih bi mogle učiti i mnogo više i opremljenije škole.



AMBICIOZNI PROJEKT ALPSKOGA TUNELA

PIŠE: Toma Bačić

FOTO: Galleria di Base del Brennero BBT SE

Bazni tunel Brenner jest planirani alpski željeznički tunel duljine 55 kilometara koji se nalazi u Istočnim Alpama ispod prijevoja Brennera. Tunel će povezati austrijski grad Innsbruck s talijanskom Fortezom i djelomično će zamijeniti postojeću prugu preko prijevoja Brennera. Tunel je dio koridora Berlin – Palermo, a nalazi se na dionici Innsbruck – Bolzano.

Prijevoj Brenner nalazi se na granici Austrije i Italije i jedna je od najvažnijih alpskih prometnih poveznica preko koje teče promet na relaciji sjever – jug. Brenner se koristi od pretpovijesnoga doba i svakako je povijesno najvažniji prijevoj preko Alpa. Prijevoj Brenner poznat je po velikome prometnom zagušenju i relativno velikom zagađenju uzrokovanom prometom. Austrijske i talijanske vlasti nadaju se da će se sadašnja situacija poboljšati otvaranjem novoga željezničkog tunela koji će omogućavati znatno brži protok vozila tim prometnim koridorom. Današnja prosječna brzina teretnih vlakova prugom preko prijevoja Brennera iznosi 70 kilometara na sat i ona bi se otvaranjem novoga tunela trebala znatno povećati. Putnički i teretni prijevoz osjetno je povećan preko prijevoja Brennera u posljednjim desetljećima: od 1970. do 1999. kamionski prijevoz autocestom povećan je čak sedam puta, od tri na 22 milijuna tona godišnje. Također, danas se tri četvrtine ukupnoga prometa preko Brennera vozi autocestom, što bi se trebalo promijeniti otvaranjem novoga željezničkog tunela.

Projekt tunela zajednički financiraju Austrija, Italija i Europska unija, a tunel će biti drugi najdulji na svijetu nakon baznoga tunela Gotthard u Švicarskoj. Vrijeme putovanja od Innsbrucka do sjevernotalijanskoga grada Bolzana skratit će se sa sadašnja dva sata na 50 minuta. Pruga preko prijevoja Brennera građena je između 1860. i 1867. godine i ima uspone do 25



promila, što uvelike poskupljuje prijevoz. Modernizacije postojeće pruge s talijanske strane povećale su kapacitet pruge na 240 teretnih vlakova dnevno. Na dionici Ponte Gardena – Fortezza probijeni su kraći tuneli. Nova pruga i bazni tunel Brenner imat će maksimalne uspone od 12 promila, a prevladat će usponi od sedam promila.

Bazni tunel Brenner imat će dvije tunelske cijevi i počinjat će u predgrađu Innsbrucka Wiltenu. Sjeverni portal tunela nalazit će se na nadmorskoj visini od 840 metara. Na najdubljemu dijelu (nešto južnije od austrijsko-talijanske granice, unutar talijanskoga teritorija), tunel će se nalaziti 1600

metara ispod površine zemlje. Tunel će počinjati kao nastavak postojećega tunela Inntal, koji danas služi kao teretna obilazna pruga oko grada Innsbrucka. Na sjevernome kraju baznoga tunela planira se izgradnja raskrsnice pruga koja će omogućavati ulazak u tunel iz nekoliko smjerova. Oko 60 % duljine tunela nalazit će se u Austriji, a ukupna količina iskapanoga materijala procijenjena je na 11 milijuna kubnih metara. U izgradnju prilaznih pruga, novih cestovnih prometnica i servisnih cesta planira se utrošiti oko šest milijuna kubnih metara iskapanoga materijala. Presjek svake cijevi baznoga tunela Brenner iznosit će 9,6 metara. Južni portal tunela



nalazit će se nešto sjevernije od kolodvora Fortezza.

Iako se gradnja baznoga tunela Brenner planira nekoliko desetljeća, prvi konkretni koraci dogovoreni su u Bruxellesu 2005. godine između Austrije, Italije i Europske unije. Tadašnji plan podrazumijevao je početak probijanja tunela 2006. i puštanje u promet 2015. Na ponovljenom je sastanku 2007. između ministarstava prometa Austrije i Italije dogovoreno da se tunel dovrši 2022. Dvije godine poslije, u proljeće 2009., rok je pomaknut na prosinac 2025. i taj se rok i danas smatra vremenom dovršenja tunela i njegova puštanja u promet. Iako su projekcije troška gradnje tunela u velikoj mjeri varirale tijekom posljednjih desetak godina, današnja kalkulacija iznosi šest milijardi eura. Definitivna raspodjela troškova nije precizno određena, no prema dostupnim informacijama u financiranju će otprilike jednakim udjelima sudjelovati Austrija, Italija i Europska unija. Novije procjene cijene gradnje tunela iznose 8,6 milijardi eura.

Ljeti 2006. počelo je probijanje ispitnoga tunela koji će tijekom proboja dvaju glavnih tunelskih cijevi služiti za odvoz materijala, a nakon puštanja tunela u promet kao servisna i evakuacijska cijev. Gradnja te cijevi trajala je od 2006. do 2009. i iznosila 430 milijuna eura. Europska unija financirala je 50 % izgradnje. Ta se tunelska cijev nalazi 12 metara ispod dviju glavnih tunelskih cijevi. Svaka 333 metra duljine sve tri tunelske cijevi bit će povezane prolazom, a u tunelu će se nalaziti i tri multifunkcionalna kolodvora. Pruga u tunelu bit će opremljena signalno-sigurnosnim sustavom ETCS razine 2. Maksimalna vozna brzina kroz tunel za IC vlakove iznosit će 250 kilometara na sat, a kapacitet više od 250 parova vlakova dnevno. Do sada nije odlučeno kojim će se sustavom elektrifikacije tunel elektrificirati, no pretpostavlja se da će se odabrati sustav elektrifikacije 25kV 5Hz.



PUTOVANJE U LUKSEMBURG

PIŠE: Ivana Čepulić
FOTO: Ivana Čepulić

Prije posjeta Luksemburgu o toj zemlji nisam znala puno više od njezina položaja na globusu. Luksemburg se nalazi između Belgije, Njemačke i Francuske. Njegov je istoimeni glavni grad uz Bruxelles i Strasbourg jedan od službenih glavnih gradova Europske unije, a u njemu se nalazi i sjedište Europskoga suda. Kultura i jezici te zemlje nedjeljivo su povezani s njezinim susjedima te čine mješavinu frankofonskog i germanskog nasljeđa. Luksemburg je tijekom povijesti više puta osvajan s raznih strana, a naposljetku je postao svojevrsan posrednik između Francuske i Njemačke te jedna od država osnivačica Europske unije.

Moje putovanje u Luksemburg počelo je s kašnjenjem vlaka, koji se već na početku pokvario. Upravo kada su putnici počeli napuštati vlak kako bi se ukrkali na neki drugi, on je ipak krenuo. Međutim, poslije je opet došlo do nekog problema pa smo svi morali napustiti vlak pred granicom između Belgije i Luksemburga. Bilo nam je rečeno da drugi vlak pričekamo na istome peronu na kojem smo se iskrcali, ali ne i koliko će to trajati. Za razliku od slične situacije koju sam doživjela u Njemačkoj, tu nam nitko nije nudio povrat novca.

Zbog povijesne važnosti svojih utvrda, grad Luxembourg uvršten je na UNESCO-ov popis svjetske baštine. Naravno, prvo što sam razgledala bila je La Corniche, šetnica uz gradske bedeme, poznata i kao »najljepši balkon Europe«. Ona se pruža uzduž doline rijeke Alzette, od izbočene stijene po imenu Bock do donjega dijela citadele Duha Svetoga. Citadela je naziv dobila po istoimenome samostanu iz 13. stoljeća koji se nalazio na tome mjestu. Sada se tamo nalazi *Cité judiciaire*, središte luksemburškoga pravosuđa.

Bedeme je moguće razgledati i iznutra spuštanjem u njegove kazamate. Oni



većinom datiraju iz 17. stoljeća, kada su ih izgradili Španjolci, a nakon njih koristili su ih Talijani, Belgijanci, Francuzi, Austrijanci, Nizozemci i Prusi. Svi su ih oni pomalo mijenjali i poboljšavali. Teško je vjerovati da su se tim uskim hodnicima ispod grada nekada kretali i konji te da se za vrijeme svjetskih ratova ondje moglo skloniti i do 35 000 ljudi.

Jedino što je ostalo od dvorca grofa Sigfrieda jest ruševina ulaza u tvrđavu, slikovita naziva »Šuplji zub«, koji prilično dobro opisuje njezin izgled. Taj toranj na stijeni Bock tijekom rušenja zidina 1871. godine samo je djelomično uništen pa su

ga gradske vlasti odlučile očuvati u današnjemu obliku.

Nakon šetnje gradskim zidinama uživala sam u šetnji gradskim ulicama. Jedna od građevina koje su s vremenom postale simbolom grada Luxembourg svakako je njegova katedrala. Već sam iz daljine ugledala njezine elegantne tornjeve, ali nikako joj se nisam uspijevala približiti. Naime, toga su dana središnje ulice grada preplavili srednjoškolci prosvjednici. Upitala sam jednoga od njih o čemu se radi, a on mi je ljubazno objasnio da je donesena odluka o smanjivanju sredstava za učeničke stipendije pa učenici protestiraju protiv te odluke. Mladi su se prosvjed-

nici nakon nekoga vremena ipak razišli pa sam se napokon mogla diviti unutrašnjosti katedrale.

Šetnja gradskim ulicama i trgovima otkrila mi je bogat kulturni život toga grada: njegova brojna kazališta, koncertne dvorane i kinodvorane. Među važnim građevinama treba spomenuti i renesansnu vojvodsku palaču, službenu rezidenciju velikoga vojvode Henrija te gradsku vijećnicu izgrađenu u neoklasičnome stilu, čiji ulaz čuvaju dva lava, simbol grada Luxembourg.

Meni najljepši dio grada, četvrt zvanu Grund (ili na luksemburškom *Gronn*), posjetila sam tek trećega dana. Taj slikoviti gradić unutar grada smješten je u njegovu južnom dijelu, a u njega se potrebno doslovno spustiti jer se nalazi duboko u udolini, na obalama rijeke Alzette. Osim pješice, do Grunda je moguće stići i dizalom kroz stijenu. Najatraktivniji dio Grunda jest kompleks opatije Neumünster, čija je namjena kroz povijest mijenjana više puta: nakon prvotne opatije služila je kao vojna bolnica, zatim zatvor, a danas je tu kulturni centar.

Grund je vrlo fotogenična četvrt. Tamo se lijepo vide obrambene zidine, vijadukt Passerelle te dvorski most na dva kata. Sušta suprotnost Grundu suvremena je četvrt zvana Kirchberg. Jednoga jutra otišla sam u organizirani razgled toga dijela grada uz prethodno predavanje o njegovoj arhitekturi. Tamo su smještene sve najvažnije institucije Europske unije: Europski sud, Europski revizorski sud, dijelovi Europske komisije, tajništvo Europskoga parlamenta, Investicijska banka, ali i neke druge ustanove poput koncertne dvorane Luksemburške filharmonije, brojnih sveučilišnih zgrada, Muzeja moderne umjetnosti te sportske arene D'Coque. Tako sam osim povijesnoga lica upoznala i suvremeno lice grada Luxembourg.



NOVI ŽELJEZNIČKI MOST

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



Od 3. ožujka Iran i Azerbajdžan povezuje novoootvoreni željeznički most na rijeci Astarachayu, dug 82,5 m. Preko mosta mogu voziti vlakovi kolosiječne širine 1435 mm, kakva je u Azerbajdžanu, ali i vlakovi kolosiječne širine 1520 mm, koja se upotrebljava u Iranu.

Most je dio nove pruge duge 8,3 km od azerbajdžanskog grada Astare do iranskoga pograničnog grada istog imena. Radovi na gradnji započeli su u travnju prošle godine. U sklopu istoga projekta u Iranu bi ove godine trebali početi radovi na izgradnji 167 km duge pruge Astara – Rasht, koja će se spojiti s gotovo dovršenom prugom Rasht – Qazvin, dugom 160 km.

Smatra se da je projekt Azerbajdžana i Irana karika koja nedostaje u Međunarodnom prometnom koridoru sjever – jug (NSTC) kojim bi se trebala uspostaviti izravna željeznička veza između sjeverne Europe i Indijskog oceana. Prema procjenama, koridorom bi godišnje bilo prevezeno do deset milijardi tona tereta.

OSNIVA SE PREKOGRA- NIČNA ŽELJEZNICA

PIŠE: Ružica Stanić
IZVOR: www.globalrailnews.com
FOTO: lemanexpress.ch



Švicarske savezne željeznice (SBB) i Francuske državne željeznice (SNCF) osnivaju novu prekograničnu željeznicu Léman Express, na kojoj će vlakovi početi voziti u prosincu 2019. Središnji dio te željeznice bit će nova pruga Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse (CEVA) duga 16 km. Mreža Léman Expressa obuhvatit će 230 km pruge i više od 40 kolodvora. Dio tih pruga prolazi švicarskim kantonima Vaudom i Ženevom, a dio francuskom regijom Auvergneom.

Regija Auvergne i SBB uložili su oko 460 milijuna funti u nabavu 40 novih višesustavnih vlakova s četirima vagonima. To uključuje 23 Stadlerova vlaka FLIRT France i 17 Alstomovih elektromotornih vlakova Régiolis CEVA. Očekuje se da će novom prugom putovati 50 000 putnika dnevno.

Radi promicanja nove željeznice i koordiniranja aktivnosti u Francuskoj i Švicarskoj SBB i SNCF dogovorili su osnivanje tvrtke Lémanis SA. Tehničke i operativne zadaće u vezi s infrastrukturom te korisničku podršku preuzet će novoosnovano tijelo OMEX, na čelu s Danielom Leubom iz SBB-a i Armelle Laugier iz SNCF-a.

NEOBIČNE MJERE PROTIV KRAĐE

PIŠE: Ružica Stanić
IZVOR: www.railtechnologymagazine.com
FOTO: British Transport Police



Network Rail (NR), upravitelj infrastrukture na većini željezničke mreže Engleske, Škotske i Walesa, bori se protiv krađe kabela zanimljivim metodama. Suraduju s Britanskom prometnom policijom, koja često patrolira uz prugu, te su tako više puta kradljivce uhvatili na djelu. Policija i NR testiraju uporabu dronova i bežičnih kamera (tzv. špijunskih kamera) za nadziranje željezničke mreže. Kamere skrivaju u prazne limenke, stupove ograde i druga neočekivana mjesta na kojima ih se ne može primijetiti.

Također, u ranim jutarnjim satima povremeno potajno voze vlakovi izvan voznog reda u kojima se voze i prometni policajci koji promatraju prugu i privode kradljivce kabela.

Osim toga, NR pivnicama dijeli letke, plakate i podmetače za čaše s porukama kradljivcima. Čak su i jednu lokomotivu ukasili porukom »Kradljivci kabela: promatramo vas«. O svim tim metodama objavljuju priopćenja, nadajući se da će i tako obeshrabriti potencijalne kradljivce. Kampanja koja je započela 2011. i strože kazne počiniteljima donose plodove te je broj krađa uvelike smanjen.

TRADICIJA DUGA

103 GODINE

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Hrvatsko športsko društvo »Lokomotiva« bez prekida djeluje već pune 103 godine i najstarije je sportsko društvo u Hrvatskoj. Bez obzira na trenutačnu nezavidnu financijsku situaciju, sportaši okupljeni u osam sportskih klubova bilježe jako dobre rezultate. Tako su se ukupnom pobjedom nad španjolskom ekipom »Gran Canaria« rukometašice »Lokomotive« plasirale u polufinale Challenge Cupa.

Radnici zagrebačke Željezničke radionice 1914. inicirali su osnivanje sportskog društva »Željezničar«. Društvo od tada kontinuirano djeluje i najstarije je sportsko društvo u Hrvatskoj.

Na samome početku u Društvu su djelovale nogometna, biciklistička, šahovska, lakoatletska sekcija te sekcija zimskih sportova. Nedugo potom osnivaju se boksački, košarkaški, mačevalački, stolnoteniski i boksački klub.

Nakon Drugoga svjetskog rata Društvo je promijenilo naziv u SD »Lokomotiva« i okupljalo je jedanaest klubova. S osamostaljenjem Hrvatske puni naziv Društva postaje Hrvatsko športsko društvo »Lokomotiva«, a unutar njega danas djeluje osam klubova: ragbijaški, boksački, hrvački, biciklistički, rukometni, mačevalački, kuglački i nogometni (veterani).

Kroz povijest »Lokomotiva« je oduvijek djelovala na potpuno amaterskim osnovama. U trenucima kada bi ambicije nekih klubova porasle i pojavili se veći ulagači, događalo se da klubovi istupe iz Društva. Najpoznatiji su slučajevi Košarkaškog kluba »Lokomotiva«, današnje »Cibone« i Nogometnog kluba »Lokomotiva«, koji je istupio 2009. godine.

S tajnikom društva Milivojem Levanićem razgovarali smo u prostorijama Društva u Crnatkovoj ulici. Nakon što je završio Fakultet prometnih znanosti, na željeznici



se zaposlio 1983. godine. Radio je kao tehnolog, školski instruktor, a pet godina bio je i šef Zagreb Zapadnog kolodvora. Petnaest godina poslije odlučio se za privatni posao. Tajnikom HŠD-a »Lokomotiva« postao je 2006. kada je financijska situacija bila vrlo loša:

„Naslijedili smo velike dugove i prvo smo ih morali sanirati. Tada nam je puno pomogao tadašnji direktor HŽ Holdinga Davorin Kobak i svaka mu čast na tome. Malo-pomalo konsolidirali smo stanje i uskoro smo mogli i s tisuću ili dvije kuna potpomagati naše klubove. Mačevaocima, naprimjer, koji su navikli na to da ne dobivaju ništa, to je jako puno značilo, rekao je Levanić.

Društvo danas okuplja oko 800 sportaša, većinom onih do osamnaest godina. Zanimljivo je kako je donedavnu uzrečicu

vezanu uz bavljenje mladih sportom »da se djeca maknu s ulice« pomalo zamijenila nova »da se malo maknu s kompjutera«. Ukidanje HŽ Holdinga u početku nije imalo većeg utjecaja na status HŠD-a »Lokomotiva«:

„Uprava HŽ Infrastrukture na čijem je čelu bio Darko Peričić imala je razumijevanja za sport i dosta su nam pomagali. Treba reći da nas s 5000 kuna bruto cijelo vrijeme pomaže HŽ Putnički prijevoz, komentirao je Levanić.

Nakon smjene tadašnje Uprave, HŽ Infrastruktura od 2015. financijski ne pomaže HŠD »Lokomotiva«. U par navrata jednokratnim donacijama pomogao im je Grad Zagreb, što ni izdaleka ne pokriva minimalne troškove funkcioniranja Društva. Ipak, u »Lokomotivi« vjeruju kako će se ta situacija uskoro promijeniti.

USTRAJNIM RADOM DO REZULTATA

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: arhiva HK-a »Lokomotiva«

Hrvački klub »Lokomotiva« ponajprije je usmjeren na rad s mlađim uzrasnim kategorijama. Ipak, u svojim redovima imaju i državnog reprezentativca Ivana Lizatovića.

Hrvački klub »Lokomotiva« na istoj adresi djeluje od 1945. godine. Zbog svojega atraktivnog *vintage* izgleda dvorana u Crnatkovoju ulici bila je kulisa za nekoliko filmova i reklama. Ipak, dvoranu dijele hrvači i boksači, pregazilo ju je vrijeme i neophodna je njezina obnova. No realnosti je itekako svjestan prvi trener »Lokomotive« Marko Idžojić. Njegove ambicije vezane su uz uključivanje što većeg broja mladih u aktivne treninge i uključivanje onih najupornijih i najkvalitetnijih u natjecateljski tim. U »Lokomotivi« rade dva trenera, Marko Idžojić, koji posjeduje diplomu KIF-a i koji je u Klubu od 1992., i pomoćni trener Vedran Tunjić, apsolvent KIF-a.

Hrvački klub »Lokomotiva« u natjecateljskome timu i školi hrvanja okuplja oko 60 članova. Uz dvoranu u Crnatkovoju, Klub putem škole hrvanja djeluje i u Dubravi, u Osnovnoj školi Granešina. Optimalna dob za početak bavljenja hrvanjem jest deset godina, a prema riječima Marka Idžojića, dobna granica kada djeca počinju trenirati sve je niža:

»Klubovi žive od članarina i svi se trude pridobiti nove članove. Držimo prezentacije u školama, no konkurencija je među različitim sportovima velika. Kada spominjemo borilačke sportove, tu su još karate i taekwondo. U tim se sportovima dijele pojasevi koji pokazuju određeni napredak, a kod nas sve ide sporije i teže.

Kada se djeca napokon uspiju odvojiti od računala i počnu trenirati, treba ih zainteresirati da ostanu, a ovladavanje vještinama hrvanja zahtijeva dosta treniranja bez natjecanja:



Hrvački klub »Lokomotiva«

»Kada djeca počinju trenirati, najprije rade kolutove, premete, sklopke – redom gimnastičke elemente. Nakon toga usvajaju jednostavne tehnike bez savijanja. Sve je to uvod, opisao je početke bavljenja hrvanjem Idžojić.

»Lokomotiva« odlično surađuje s Osnovnom školom Granešina i Tehničkom školom iz koje dolaze učenici prvog razreda srednje škole. Premda djeca iz Tehničke škole počinju trenirati kasno, Marko Idžojić njima je iznimno zadovoljan:

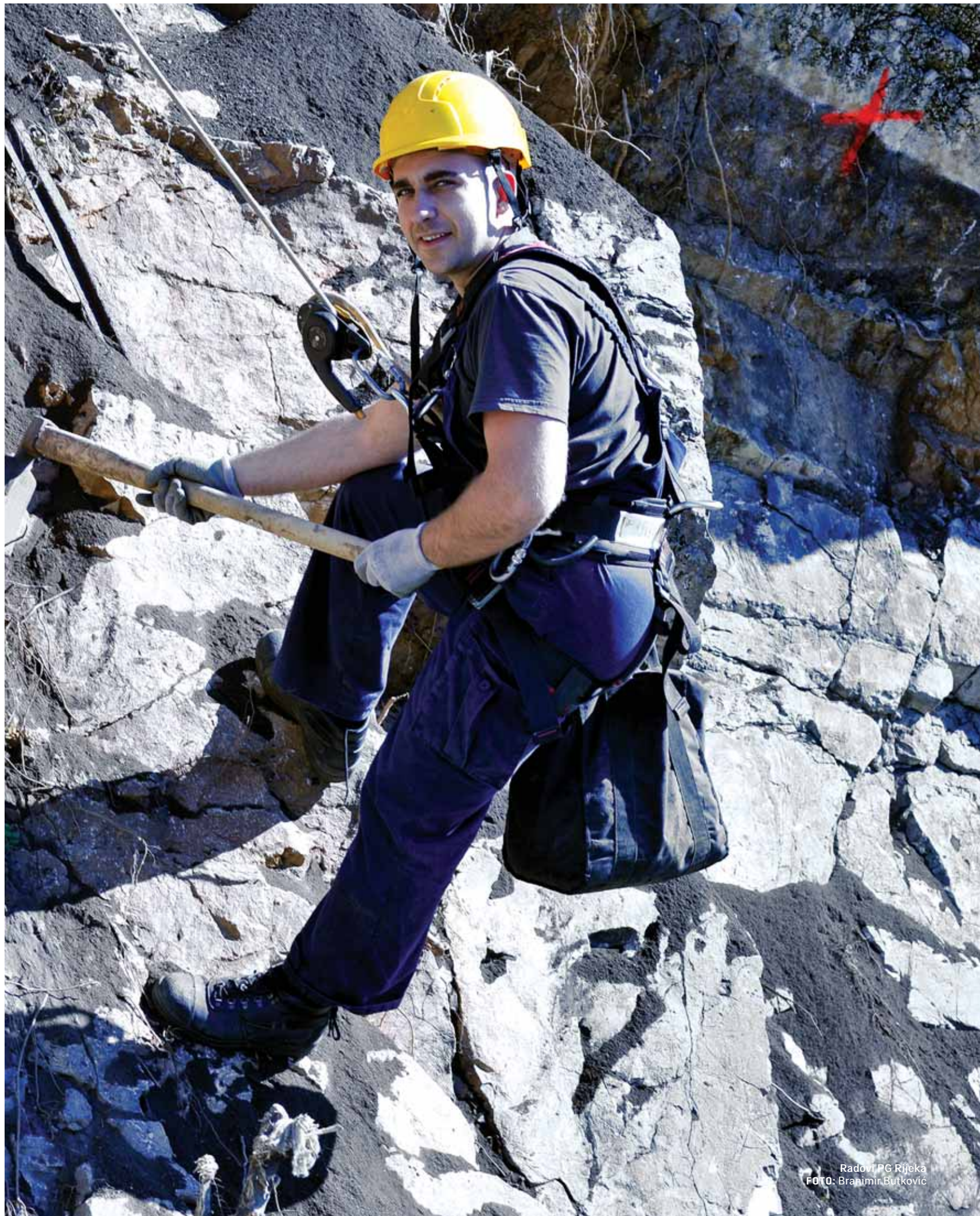
»Škola u Granešini nema sportsku dvoranu pa treniramo u holu. Uspjeli smo kupiti strunjaču i to ulaganje od 25 000 kuna za nas je ogromno, ali, srećom, uspjeli smo i vjerujem da će nam se isplatiti. Djeca koja nam dolaze iz Tehničke škole najčešće nisu iz Zagreba, ali vrlo su snažna i imaju jako dobre radne navike. Iz te škole regrutiramo tzv. teškaše.

»Lokomotiva« ima natjecatelje u svih osam kategorija, no trenutačno ne sudjeluje u ligaškim natjecanjima. Prvaka Druge hrvatske lige određuju rezultati na dvama turnirima, a zbog putovanja za prvu ligu potrebna su znatna sredstva.

»Kada se plasiramo u prvu ligu, nekako »izguramo« prvu godinu, no nakon toga više ne možemo podnijeti financijski teret. S time nismo sretni, ali jednostavno je tako, rekao je Idžojić.

Najuspješniji natjecatelj »Lokomotive« jest državni reprezentativac Ivan Lizatović. On je osvajač zlatne medalje na Mediteranskim igrama, državni prvak i trenutačno se bori za plasman na Olimpijske igre u Tokiju.

Devetnaestogodišnji Filip Markulin kao da je osuđen na brončane medalje. On je treći na seniorskom natjecanju, u kategoriji U23 i juniorskoj kategoriji.



Radovi PG Rijeka
FOTO: Brahimir Butković

