

ŽELJEZNIČAR

BROJ 868 || OŽUJAK 2018.

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.

Sretan Uskrs!



EU FONDOVI

HŽ Infrastruktura odabrala izvođača radova za obnovu dionice Zaprešić – Zabok

4

EU FONDOVI

Projekt Vinkovci – Vukovar spreman za EU-ovo sufinanciranje radova i nadzora

5

AKTUALNOSTI

Prvi korak prema milijardu eura vrijednoj obnovi pruge Zagreb – Beograd

6



HŽ INFRASTRUKTURA



Zabok
FOTO: Ante Klečina

IZDVOJENO

EU FONDOVI

4

HŽ Infrastruktura odabrala izvođača radova za obnovu dionice Zaprešić – Zabok

EU FONDOVI

5

Projekt Vinkovci – Vukovar spreman za EU-ovo sufinanciranje radova i nadzora

AKTUALNOSTI

6

Prvi korak prema milijardu eura vrijednoj obnovi pruge Zagreb – Beograd

AKTUALNOSTI

8

Ugovorena proizvodnja četiriju DMV-ova

KOLODVORI

14

Ova je zima bila jedna od gorih

PARTNERI

20

Tehnički servisi željezničkih vozila

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: Dragutin Staničić

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: HŽ Putnički prijevoz d.o.o., Zagreb

RIJEČ UREDNIKA

Drage kolegice i kolege,

EU-ovi fondovi glavni su modalitet modernizacije i obnove željezničke infrastrukture te stoga s veseljem dočekujemo vijesti koje svjedoče tomu u prilog. U ožujku su stigle dvije takve vijesti. Jedna na zadovoljstvo Zagoraca, a druga na veselje Slavonaca.

Naime, HŽ Infrastruktura donijela je odluku o odabiru izvođača radova za Projekt modernizacije i elektrifikacije željezničke pruge Zaprešić – Zabok. Radi se o tvrtki SWIETELSKY d.o.o. pa bi, kada odluka postane izvršna i kada se potpiše ugovor, radovi trebali početi ovoga ljeta.

Za Projekt nadogradnje i elektrifikacije željezničke pruge Vinkovci – Vukovar Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture zaprimilo je potvrdu JASPERS-a o pripremljenosti projekta. Upravo ta potvrda važan je korak u proceduri odobravanja bespovratnih sredstava za projekt procijenjene ukupne vrijednosti od gotovo 531 milijun kuna, a koji prema potvrdi Jaspersa može dobiti sufinanciranje bespovratnim sredstvima u iznosu od 85 posto prihvatljivih troškova. Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture u sljedećim će tjednima HŽ Infrastrukturi dodijeliti navedena sredstva kako bi mogla nastaviti s aktivnostima na projektu i s natječajem za radove i nadzorom nad radovima.

U kontekstu obnove željezničke infrastrukture dobra je vijest i potpisivanje Memoranduma o suradnji na unaprjeđenju željezničke pruge Zagreb – Beograd. Potpisali su ga u Beogradu hrvatski ministar mora, prometa i infrastrukture Oleg Butković i potpredsjednica Vlade Srbije i ministrica graditeljstva, prometa i infrastrukture Zorana Mihajlović.

Obnova voznog parka jedan je od prioriteta unaprjeđenja kvalitete usluge željezničkoga putničkog prijevoza. Stoga veseli potpisivanje Dodatka Ugovoru između HŽ Putničkog prijevoza i Končar-Električnih vozila za nabavu dizel-električnih motornih vlakova, čime je osigurana proizvodnja četiriju novih dizel-električnih motornih vlakova.

Iz HŽ Carga stigla je vijest o imenovanju novoga čelnog čovjeka tvrtke. Odlukom Skupštine od 15. ožujka 2018. za Upravu- direktora imenovan je Gordan Žurga.

I na kraju svim željezničarima, vašim obiteljima i bližnjima te svim čitateljima našega lista Uredništvo »Željezničara« želi sretan Uskrs!

glavni urednik lista "Željezničar"
 Ivan Kartelo



HŽ INFRASTRUKTURA ODABRALA IZVOĐAČA RADOVA ZA OBNOVU DIONICE ZAPREŠIĆ – ZABOK



Europska unija
Zajedno do fondova EU

PIŠU: Korporativne komunikacije HŽI-a
ILUSTRACIJA: Oskar Pigac

U četvrtak 22. ožujka 2018., nakon što je proveden postupak javne nabave za radove, donesena je odluka o odabiru ekonomski najpovoljnije ponude za odabir izvođača radova za Projekt modernizacije i elektrifikacije željezničke pruge Zaprešić – Zabok te je ona službeno objavljena u Elektroničkom oglasniku javne nabave (EOJN).

Na javnome otvaranju ponuda održanome 21. prosinca 2017. zaprimljeno je ukupno sedam ponuda koje su detaljno pregledane te je kao valjana ponuda odabrana ponuda ponuditelja SWIETELSKY d.o.o., Zagreb.

Vrijednost projekta iznosi 614,4 milijuna kuna te se s 85 posto sufinancira sredstvima iz EU-ovih fondova.

Riječ je o dionici duljine gotovo 24 km na regionalnoj pruzi Zaprešić – Čakovec. Po završetku modernizacije vrijeme putovanja brzih vlakova skratit će se za oko 50 posto, a putničkih za oko 30 posto. Time će se stvoriti preduvjeti za uključivanje tih vlakova u sustav gradsko-prigradskoga prijevoza grada Zagreba.

Potpisivanje ugovora za radove uslijedit će u zakonskome roku nakon što, u skladu sa Zakonom o javnoj nabavi (NN 120/16), odluka o odabiru ekonomski najpovoljnije ponude postane izvršna. Početak radova planiran je na ljeto 2018., a završetak na ljeto 2021. godine.

Javno otvaranje ponuda za nadzor nad izvođenjem radova održano je početkom ožujka ove godine, a odluka o odabiru očekuje se uskoro. Na temelju Ugovora o dodjeli bespovratnih sredstava koji su u studenome 2017. potpisali Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture te HŽ Infrastruktura i Središnja agencija za financiranje i ugovaranje programa i projekata Europske unije (SAFU) potvrđeno je to da će se projekt sufinancirati s 85 posto sredstava iz Operativnog programa za konkurentnost i koheziju, dok će preostalih 15 posto bit će financirano nacionalnim sredstvima.



Detaljnije o projektu

Dionica se proteže kroz dvije županije, Zagrebačku i Krapinsko-zagorsku, a projekt obuhvaća sljedeće zahvate na dionici duljine 23,85 km:

- Građevinski parametri pruge poboljšat će se na projektiranu građevinsku brzinu od maksimalno 120 km/h. Pritom će se rekonstruirati pojedini lukovi na pruzi, odnosno postojeća trasa izmaknut će se na ukupno šest kilometara, što će vozna vremena putničkih vlakova skratiti za oko 30 posto, a brzih vlakova za oko 50 posto.
- Pruga će se elektrificirati.
- Rekonstruirat će se kolodvori Novi Dvori, Luka, Veliko Trgovišće i Zabok, što podrazumijeva izgradnju novih perona, pothodnika, nadstrešnica, parkirališta, rekonstrukciju kolodvorskih zgrada, razdvajanje kolodvora Zabok na putnički i teretni dio te izgradnju nove zgrade za smještaj signalno-sigurnosnih i telekomunikacijskih uređaja te ureda za izvršno osoblje u kolodvoru Zaboku.
- U stajalištima Pojatno, Kupljenovo i Žeinci bit će izgrađeni novi peroni, nadstrešnice i parkirališta.
- U kolodvorima i stajalištima bit će osiguran

ran sustav videonadzora te vizualnog i audio obavještavanja putnika.

- Na dionici ugradit će se novi signalno-sigurnosni i telekomunikacijski uređaji te uređaji daljinskog upravljanja prometom kako bi se osigurali preduvjeti za brže, ali i sigurnije prometovanje vlakova.
- Suvremenim automatskim osiguranjem i sintetičkim popođenjem bit će modernizirano 15 željezničko-cestovnih prijelaza, četiri će prijelaza spojnim cestama biti preusmjerena na susjedne prijelaze, jedan će biti ukinut, a sve to kako bi se uz povećanje dopuštene brzine prometovanja vlakova podigla i propusnost i razina sigurnosti na križanjima pruge i cesta.
- Uredit će se odnosno rekonstruirati te izgraditi potpuno nove pružne građevine kao što su četiri nova armiranobetonska mosta Vučerna, Lužki potok, Črncet i Horvacka te cestovni most Horvacka. Radi odvodnje uredit će se 35 propusta i kanali te na mjestima gdje je to potrebno uporni/potporni zidovi.
- S obzirom na to da će do Zaboka voziti elektromotorni vlakovi, to će pridonijeti zaštiti okoliša, i to smanjenjem emisije stakleničkih plinova te smanjenjem razine buke.

PROJEKT VINKOVCI – VUKOVAR SPREMAN ZA EU-ovo SUFINANCIRANJE RADOVA I NADZORA



PIŠE: Željka Mirčić
ILUSTRACIJA: Oskar Pigac
FOTO: Branimir Butković

U ožujku je zaprimljena potvrda JASPERS-a, instrumenta zajedničke pomoći za potporu projektima u europskim regijama, o pripremljenosti infrastrukturnog projekta važnog za istočnu Slavoniju. Riječ je o projektu nadogradnje i elektrifikacije željezničke pruge Vinkovci – Vukovar. Zaprimljena potvrda JASPERS-a znači to da je projekt pripremljen i spreman za sufinanciranje EU-ovim sredstvima te da je napravljen važan korak u proceduri odobravanja bespovratnih sredstava za projekt ukupne procijenjene vrijednosti od gotovo 531 milijun kuna, a koji prema potvrdi JASPERS-a, može dobiti sufinanciranje bespovratnim sredstvima u iznosu od 85 posto prihvatljivih troškova.

Ta pružna dionica od iznimne je važnosti za gospodarstvo Vukovarsko-srijemske županije, istočne Slavonije, Luke Vukovar, ali i mnogo šire. Riječ je o vrlo važnome projektu u sklopu kojega će se modernizirati 18,71 km željezničke pruge. Dionica će se elektrificirati sustavom od 25 kV 50 Hz te će se njezina brzina podići na 120 km/h. Planiraju se rekonstrukcija cijele pružne dionice, izgradnja kolosijeka, nadogradnja kolodvora Vukovar i Vukovar-Borovo naselje i željezničkih stajališta Nuštar i Bršadin-Lipovača te obnova kolodvorskih zgrada i perona.

Ta je dionica važna i za putnički i za teretni prijevoz.

Najvažnije jest to što će se povećati brzina putovanja, odnosno voznom brzinom do 120 km/h uz neka lokalna ograničenja znatno će se skratiti vrijeme putovanja od Vinkovaca do Vukovara. Osim za cijelu županiju, pruga je posebno važna i za teretni prijevoz, osobito za Luku Vukovar. – rekao je voditelj projekta Marko Žganec.

Pruga je izgrađena davne 1878. godine, a danas je poveznica koridora RH1, osnovne TEN-T mreže (bivši X. paneuropski koridor) i TEN-T koridora Rajna – Dunav, dakle želje-

zničkog pravca Salzburg – Villach – Ljubljana – Zagreb – Beograd – Skopje – Solun te riječnoga plovnog puta na Dunavu. Time povezuje Prioritetnu os 1 i Prioritetnu os 2 Operativnog programa Promet te stvara bazu za postizanje intermodalnosti, jedne od karakteristika kojima teži suvremeno prometno povezivanje u

Europi.

Radovi bi trebali započeti u drugoj polovini ove godine, nakon što budu provedeni postupci javne nabave za radove i za nadzor nad radovima. Završetak radova planiran je za kraj 2020. kada se očekuje da će modernizirana dionica biti puštena u promet.



PRVI KORAK PREMA MILIJARDU EURA VRIJEDNOJ OBNOWI

PIŠU: MMPI/Korporativne komunikacije HŽI
FOTO: MMPI



Ministar Oleg Butković i potpredsjednica Vlade Srbije i ministrica Zorana Mihajlović potpisuju Memorandum o suradnji

IZGRADNJA I REKONSTRUKCIJA ŽELJEZNIČKOG X. KORIDORA PRIORITYET JE ZA HRVATSKU. DIO NOVCA VEĆ SMO INVESTIRALI U PRETHODNOME RAZDOBLJU UZ POMOĆ EU- ovih SREDSTAVA, A ZA REKONSTRUKCIJU PREOSTALIH DIONICA BIT ĆE NAM POTREBNO OKO MILIJARDU EURA, KOJE TAKOĐER, U NAJVEĆOJ MJERI, PLANIRAMO OSIGURATI IZ EU- ovih FONDOVA.

Ministar mora, prometa i infrastrukture Oleg Butković i potpredsjednica Vlade Srbije i ministrica graditeljstva, prometa i infrastrukture Zorana Mihajlović su u Beogradu 9. ožujka potpisali Memorandum o suradnji na unaprjeđenju željezničke pruge Zagreb – Beograd. Osim što su potpisali Memorandum, dvoje je resornih ministara tijekom bilateralnog susreta razgovaralo i o suradnji dviju zemalja u području prometa i infrastrukture.

Ministar Butković istaknuo je to kako je rekonstrukcija pruge Zagreb – Beograd trenutačno jedan od najvažnijih infrastrukturnih projekata u regiji s obzirom na to da se obje zemlje nalaze na bivšem X. koridoru koji povezuje ne samo Hrvatsku i Srbiju, već i druge europske zemlje u smjeru od istoka prema zapadu Europe:

Izgradnja i rekonstrukcija željezničkog X. koridora priorityet je za Hrvatsku. Dio novca već smo investirali u prethodnome razdoblju uz pomoć EU-ovih sredstava, a za re-

konstrukciju preostalih dionica bit će nam potrebno oko milijardu eura, koje također, u najvećoj mjeri, planiramo osigurati iz EU-ovih fondova.

Ministar mora, prometa i infrastrukture izrazio je zadovoljstvo time što su u tako



Sastanak delegacija Hrvatske i Srbije

kratkome roku, mjesec dana nakon posjeta predsjednika Srbije Zagrebu, pripremljeni sastanak i potpisivanje Memoranduma te dodao da je velik broj konkretnih problema već riješen na razini nižoj od ministarske.

Razgovarali smo danas i o drugim projektima, o održavanju graničnih mostova između dviju država, o projektima u unutarnjoj plovidbi i boljem korištenju potencijala rijeka Dunava i Save. Vjerujem da će svi koraci koje smo danas dogovorili, a koji su vrlo konkretni i uključuju skorašnje potpisivanje Sporazuma i o graničnim mostovima, doprinijeti još boljem povezivanju naših dviju država i unaprjeđenju gospodarskih odnosa. – rekao je ministar Butković.

Memorandum koji smo danas potpisali prvi je opipljivi rezultat posjeta predsjednika Srbije Aleksandra Vučića Hrvatskoj na poziv hrvatske predsjednice Kolinde Grabar-Kitarović. Mnogo je razloga za rekonstrukciju ove pruge, od boljeg povezivanja u regiji i većeg opsega prijevoza tereta i putnika do bržeg ekonomskog razvoja, jer je infrastrukturno povezivanje investicija važna za budućnost. – rekla je



Sudionici sastanka

potpredsjednica Mihajlović na konferenciji za novinare nakon potpisivanja Memoranduma.

Dodala je da su se Srbija i Hrvatska u jednome članku Memoranduma obvezale zajedno aplicirati za EU-ova sredstva za izradu projektne dokumentacije i izvođenje radova te kako će u sljedećih mjesec dana biti poznati detalji o statusu projektne dokumentacije i dogovoreni budući koraci.

Naš je plan da pruga Beograd – Zagreb bude rekonstruirana za brzinu od 160 km/h, čime će se vrijeme putovanja skratiti sa sadašnjih sedam i pol sati na najviše četiri. – dodala je Mihajlović.

Tijekom bilateralnog susreta dvaju ministara dogovoreno je formiranje zajedničke radne skupine na razini državnih tajnika koji će raditi na tome, a sljedeći susret ministara dogovoren je za kraj svibnja. Dogovorena je i priprema sporazuma o zajedničkome održavanju mostova između Srbije i Hrvatske tijekom idućeg mjeseca.

Na sastanku su, uz ministra Butkovića i potpredsjednica Vlade Mihajlović, sudjelo-

vali državni tajnici dvaju ministarstava te predstavnici željezničkih, cestovnih i zračnih tvrtki s jedne i druge strane te unutarne plovidbe i riječnog prometa.

HŽ Infrastruktura je u modernizaciju pruge na dionici Zagreb – Beograd do sada investirala nešto više od milijardu kuna. Konkretno, radi se o modernizaciji dionice Novska – Okučani u koju su uložena oko 282 milijuna kuna, dok je u obnovu dionice Vinkovci – Tovarnik uloženo oko 500 milijuna kuna. Oba su projekta sufinancirana EU-ovim sredstvima. Dionica Vinkovci – Tovarnik puštena je promet u rujnu 2011., a dionica Novska – Okučani u svibnju 2016. godine. Također, krajem 2014. završen je kapitalni remont pruge od Zagreb Borongaja do Dugog Sela. Ti su radovi stajali 233 milijuna kuna.

Inače, ukupna duljina dionice od Zagreba do državne granice s Republikom Srbijom iznosi 300 km, od čega je 216 km dvokolosiječne pruge, a 84 km jednokolosiječne pruge. Dionica je jednokolosiječna od Dugog Sela do Novske, a pruga je u cijelosti elektrificirana.

Obnovu i modernizaciju kompletne dionice u najvećoj mjeri planira se nastaviti sufinanciranjem sredstvima iz EU-ovih fondo-

va. Trenutačno se radi na pripremi projekata i ostale projektne dokumentacije za rekonstrukciju i obnovu pruge na dionici Dugo Selo – Novska duge 84 km. Procijenjena vrijednost investicije je 700 milijuna eura. Projekt je u pripremljivoj fazi te je sada u tijeku izrada projektne dokumentacije i ishodenje dozvola za gradnju, što se provodi kroz dva ugovora ukupne vrijednosti 15,5 milijuna eura.

Radi se i na izradi projektne dokumentacije za modernizaciju željezničke dionice Okučani – Vinkovci duljine 131 km. Vrijednost izrade projektne dokumentacije je oko 11,3 milijuna eura, a Europska komisija odobrila je sufinanciranje u iznosu od 85 posto iz Instrumenta za povezivanje Europe (*Connecting Europe Facility* – CEF). Potpisivanje ugovora za izradu te studije očekuje se ujesen ove godine.

Trenutačno je najviša brzina na navedenoj dionici 160 km/h, i to na dijelu koji je obnovo. Rekonstrukcijom cijele dionice želimo omogućiti kvalitetniji i brži prijevoz robe i putnika te revitalizirati željeznički promet na tome dijelu bivšeg X. koridora koji povezuje ne samo Hrvatsku i Srbiju, već i druge europske zemlje u smjeru od istoka prema zapadu Europe.

UGOVORENA PROIZVODNJA ČETIRIJU DMV-ova

PIŠE: HŽPP
FOTO: Mihaela Tomurad Sušac

Dana 21. ožujka 2018. potpisan je Dodatak Ugovoru za nabavu dizel-električnih motornih vlakova kojim je osigurana proizvodnja četiriju novih dizel-električnih motornih vlakova. Sredstva za vlakove osigurana su Zajmom Svjetske banke.

Dodatak Ugovoru potpisali su predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza Željko Ukić te članovi Uprave Mladen Lugarić i Damir Rubčić i predsjednik Uprave Končar-Električnih vozila Ivan Bahun.

Navedeni Dodatak Ugovoru izuzetno je važan za oba poduzeća jer će se novim vlakovima usluga HŽPP-a dodatno unaprijediti na zadovoljstvo putnika, a istodobno će se osigurati posao za domaću industriju. Ukupna vrijednost četiriju novih vlakova iznosi 130,5 milijuna kuna bez PDV-a. Prvi vlak bit će isporučen u roku od 14 mjeseci, a nakon toga svakog mjeseca isporučivat će se po jedan.

Prilikom potpisivanja ugovora Željko Ukić istaknuo je:

„Jedan je od prioriteta HŽ Putničkog prijevoza uoči predstojeće liberalizacije željezničkoga putničkoga prijevoza obnova voznog parka, odnosno nabava novih vlakova. Danas imamo 24 nova vlaka kojima smo izuzetno zadovoljni zbog njihove pouzdanosti, a najvažnije nam je da dobivamo pozitivne informacije od naših putnika. Proizvodnjom novih vlakova osiguravamo posao domaćoj industriji, a njihovim uvođenjem u promet putnicima pružamo komfor koji zaslužuju.“

Ivan Bahun dodao je:

„Danas potpisanim Dodatkom Ugovoru osigurani su uvjeti za proizvodnju daljnjih četiriju DMV-ova. Prvi DMV, za koji je dobiven TSI certifikat, koji potvrđuje da vlak udovoljava tehničkim specifikacijama za



Potpisnici Željko Ukić i Ivan Bahun



Potpisivanje dodatka Ugovoru



Nikolina Brnjac, Željko Ukić i predstavnici Uprave KEV-a

interoperabilnost, u prometu je od 2016. godine. Nastavkom proizvodnje novih vlakova osiguravamo visokokvalitetna radna mjesta u Hrvatskoj i doprinosimo razvoju industrije i gospodarstva te stvaramo neophodne preduvjete za nastup na međunarodnom tržištu.

Potpisivanju Dodatka Ugovoru prisustvovala je i državna tajnica za promet Nikolina

Brnjac, koja je kazala:

„Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture podržava obnovu i modernizaciju voznog parka. Uz ulaganja u infrastrukturu, ova ulaganja višestruko će utjecati na razvoj gospodarstva i poticati zapošljavanje, doprinijeti kvalitetnijoj usluzi i kraćem vremenu putovanja naših građana te povećanoj mobilnosti. Uz sve to, dodatna vrijed-

nost za naše putnike jest uvođenje integriranog prijevoza, pri čemu će HŽ Putnički prijevoz imati našu podršku u zakonodavnome smislu, ponajprije kroz zakon koji pripremamo i koji će omogućiti bolju integraciju svih vidova prometa u cilju kvalitetnijega javnog prijevoza putnika.

Novi dizel-električni motorni vlakovi bit će proizvedeni na jedinstvenoj platformi vlakova serije 6112 i 7023. Prvi dizel-električni motorni vlak u redoviti promet pušten je 15. veljače 2016. godine.

Dizel-električni motorni vlak za regionalni prijevoz serije 7023 jest trodijelna dizel-električna niskopodna garnitura. Maksimalna brzina vlaka je 120 km/h, ima 167 sjedećih mjesta i 175 stajaćih mjesta. Garnitura je sastavljena od dvaju krajnjih motornih vagona s upravljačnicom i srednjeg vagona. Opremljen je s četiri para dvokrilnih vrata, a vlak ima dvije rampe za ulazak i izlazak osoba u invalidskim kolicima te prostor za bicikle. Zahvaljujući dvokrilnim širokim vratima, omogućen je brzi izlazak i ulazak većeg broja putnika, a prozorska stakla zatamnjena su 60 posto radi zaštite od sunca. Vlak je opremljen suvremenim sustavom grijanja i hlađenja te videonadzorom, a putnicima u vlaku omogućen je besplatan pristup internetu (WiFi). Zastavljanja u službenim mjestima najavljuju se putem sustava za informiranje putnika, koji na temelju podataka o položaju vlaka iz GPS uređaja emitira poruke na displejima i putem razglasa.

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

Proizvodnja četiriju dizel-električnih motornih vlakova nastavak je realizacije ugovora za nabavu vlakova koje su HŽ Putnički prijevoz i Končar-Električna vozila potpisali 2014. godine.

ZA POČETAK RIJEŠITI ONO ŠTO SE OBJEKTIVNO MOŽE

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

U vijećnici Grada Sesveta 6. ožujka održan je radni sastanak o unapređenju željezničke infrastrukture na području grada. Sesvete su grad koji je u posljednja dva desetljeća udvostručio broj stanovnika koji u velikoj mjeri ovise o prijevozu željeznicom. Stoga je gradnja stajališta prigradske željeznice uvjet kvalitetnijeg života na tome prostoru.

Uoči polaska vlaka iz zagrebačkoga Glavnog kolodvora na petnaest minuta dugo putovanje do Sesveta delegacija domaćina, koju su činili predsjednik Vijeća gradske četvrti Sesvete Stjepan Kezerić, njegov zamjenik Dražen Markota te Radoslav Dumančić iz udruge Zelene i plave Sesvete, priključila se delegaciji HŽ Infrastrukture, koju je vodio član Uprave Darko Barišić, i HŽ Putničkog prijevoza, koju su činili članovi Uprave Mladen Lugiarić i Damir Rubčić. Kao predstavnik Ministarstva mora, prometa i infrastrukture na put je krenuo i savjetnik ministra Igor Radić.

Tijekom putovanja i razgledanja nekoliko lokacija u Sesvetama na sastanku u Gradskoj vijećnici naznačeni su temeljni interesi VGČ-a Sesvete. Grad Sesvete u posljednja dva desetljeća udvostručio je broj stanovnika tako da oko 90 000 ljudi u velikoj mjeri ovisi o željezničkome prijevozu. Zamisao o gradnji novog središta grada na prostoru nekadašnjeg poduzeća Sljeme izravno je povezana s rješavanjem prometnih problema. U novome gradskom središtu nalazit će se velika glazbena škola, dom zdravlja, zgrada policijske uprave.

Uz to, neovisno o rokovima u kojima će se pojedine situacije pokušati riješiti, kao zajednički stav sudionika sastanka istaknuti su rokovi da se u najkraćim mogućim rokovima realizira ono što je objektivno moguće. Ponajprije se misli na gradnju stajališta u Sesvetskoj Sopnici, čija se gradnja spominje gotovo trideset godina. Radovi na izgradnji stajališta Sesvetska Sopnica, kao zajednički projekt Grada Zagreba, Hrvatskih voda i Hrvatskih željeznica, svečano

KAO GLAVNE TEME VEZANE UZ ŽELJEZNIČKU INFRASTRUKTURU NAZNAČENI SU GRADNJA STAJALIŠTA PRIGRADSKIH VLAKOVA U SESVETSKOJ SOPNICI I SESVETSKOJ SELNICI, DENIVELACIJA JELKOVEČKE ULICE, IZGRADNJA BICIKLISTIČKE STAZE UZ ŽELJEZNIČKI KORIDOR OD ZAGREBA DO DUGOG SELA TE PREMJEŠTAJ I UREĐENJE ŽELJEZNIČKOG KOLODVORA U SESVETAMA.



S lijeva na desno: Mladen Jošić, Radoslav Dumančić i Darko Barišić



S lijeva na desno: Igor Radić, Damir Rubčić, Mladen Jošić i Radoslav Dumančić



Radni sastanak o unapređenju željezničke infrastrukture



su započeti 14. srpnja 2006. godine. Tom je prigodom gradonačelnik Milan Bandić istaknuo to kako je to prvo od nekoliko stajališta koja će se urediti. Nažalost, tada je bio samo reguliran tok potoka i to je bilo sve.

Premda se ne čini kao veliki problem, kao nešto što se može realizirati u kratkome roku naznačena je obnova devastiranog javnog zahoda u Sesvetama. Objekt javnog WC-a udaljen je dvadesetak metara od kolodvorske zgrade i nakon obnove njegova zaštita od vandala ostat će problem koji treba riješiti.

Kao glavne teme vezane uz željezničku infrastrukturu naznačeni su gradnja stajališta prigradskih vlakova u Sesvetskoj Sopnici i Sesvetskoj Selnici, denivelacija Jelkovečke ulice, izgradnja biciklističke staze uz željeznički koridor od Zagreba do Dugog Sela te premještaj i uređenje željezničkog kolodvora u Sesvetama. Kolodvor Sesvete služiti će za regulaciju prometa, a putnici će ulaziti u vlak i izlaziti iz njega pokraj novoga autobusnog terminala. Tom je prigo-

dom istaknuta i gradnja stajališta kod novog naselja Iver u Dugome Selu.

Kraći pregled željezničke infrastrukture iznio je Tomislav Hozjan, voditelj Odjela za razvoj i investicijsko ulaganje u HŽ Infrastrukturi. Najbliže realizaciji jest gradnja stajališta Sesvetska Sopnica. U tijeku su posljednje korekcije izvedbenog projekta i početkom ljeta može se očekivati raspisivanje natječaja za izvođenje radova. Trenutačno se rade korekcije idejnog projekta za stajalište Sesvetska Selnica, nakon čega će se ishoditi lokacijska dozvola. Javni zahod uredit će se u najskorijem roku, a ostali spomenuti zahvati mogli bi biti dio Studije rješenja zagrebačkog željezničkog čvora koja će se financirati EU-ovim sredstvima. Studija će uključivati cjelovito rješenje i prijedloge varijanti idejnih rješenja za različite situacije. Nakon razrade bit će odabrano najpovoljnije rješenje, no cijeli će taj postupak trajati dulje vrijeme.

Stjepan Kazerić i njegov zamjenik Dražen Markota istaknuli su to kako na probleme ukazuju već dugi niz godina i da bi bilo u

redu da se u kratkom roku riješe oni krucijalni:

— Ovdje je broj stanovnika udvostručen i sesvetski kraj ima veliki demografski i gospodarski potencijal. Rješavanje prometnih problema vrlo je važno za djecu i omladinu. Svjedočimo kako sve presporo teče. Ne očekujemo čuda, ali željeli bismo da se konačno krene.

Uime udruge Zelene i plave Sesvete Radoslav Dumančić rekao je to kako se rješavanjem makar jednog od navedenih problema šalje poruka javnosti da se može:

— Aktualna situacija nikome ne ide u prilog. U Sopnici živim 45 godina, a o stajalištu se govori 28 godina. U doseg željezničkog stajališta živi oko 20 000 ljudi. Njegovom gradnjom riješio bi se dio krucijalnih problema stanovnika te četvrti.

Novi radni sastanak zakazan je za početak lipnja kada se očekuju i prvi konkretni pomaci.

NOVI SNJEGOČISTAČI NA PROBI U MORAVICAMA

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Tijekom ožujka na riječkoj pruzi izvodile su se probne vožnje i obuka vozača novih snjegočistača austrijske tvrtke Plasser&Theurer. Svojim prolascima kroz kolodvore vozila su izazvala velik interes među željezničarima.

I dok u Zagrebu snježno nevrijeme pada u zaborav, u Gorskoj kotaru u prvoj trećini ožujka ostalo je još poprilično snijega. Takvi su uvjeti odgovarali ispitivanjima novih, snažniji snjegočistača u zimskim uvjetima. Svojim su dolaskom u kolodvor Moravice vozila su izazvala veliku pozornost željezničara jer su to prvi četveroosovinski TMD-ovi s opremom za čišćenje snijega nabavljeni u HŽ Infrastrukturi.

HŽ Infrastruktura u svojoj floti ima pet

snjegočistača, i to dvije švicarske rolbe RR 2000 stare 45 godina, dvije rolbe RR 6000 stare 31 godinu te najnoviju među njima MTH DELTA 175 iz 2008. godine.

Osnovne podatke o novim vozilima ukratko nam je predstavio Predrag Horvat, voditelj Odjela za mehanizaciju, kontrolu i mjerenje željezničkih podsustava pri Sektoru za održavanje HŽ Infrastrukture:

— Dva nova stroja OBW austrijskog proizvođača Plasser&Theurer trebaju zamijeniti dvije rolbe RR 2000 stare 45 godina i po svojim su tehničkim specifikacijama višestruko snažniji, za trećinu većeg kapaciteta, a po završetku zimske sezone mogu se koristiti kao teške motorne drezine

tijekom cijele godine.

Novi snjegočistači mogu raščistiti do 3300 tona snijega na sat. Kapacitet starih vozila bio je 2400 tone. Veliki pomični plug može probiti snijeg do visine od jednog metra. Mali plug koji se nalazi ispod vozila čisti prostor između tračnica. Rotacijski čistač snijega ima dva usmjerivača, a prema potrebi snijeg može bacati i ispred vozila. To je važno u usjecima i tu mogućnost stare rolbe nisu imale. Mogu raščistiti i širi prostor uz prugu, do šest metara. To je za gotovo tri metra više od mogućnosti starih vozila. Snijeg mogu odbacivati do 40 metara udaljenosti.

Za rad s novim snjegočistačima obučena su četiri vozača.



MJESEC DANA S LOPATOM U RUCI

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Kolodvor Moravice u cijelosti je obnovljen. Riječ je o vrlo važnome kolodvoru jer se nalazi na razmeđu nizinskog i brdskog dijela riječke pruge te zbog opsega ranžirnog rada koji se tamo obavlja. U kolodvoru zakapčaju se i raskapčaju vlakovi za HŽ Cargo, Train Hungary, PPD Transport i RCC.

Šef područja kolodvora Moravice jest Ivica Turković. Kada je prije sedamnaest godina imenovan šefom kolodvora, njegova je nadležnost obuhvaćala samo kolodvor Moravice, a danas je nadležan i za kolodvore Gomirje, Skrad, Vrbovsko i Brod Moravice te tri stajališta. U pet kolodvora zaposleno je 56 željezničara. U Moravicama u smjeni rade po dva prometnika i skretničara, manevrist i vlakovođa:

Najteže je skretničaru koji brine o pet kolodvora. Zimi je to jako teško.

U Moravicama snijeg je pao i 9. ožujka. U jednome ga je trenutku bilo 170 centimetara, no vlakovi nisu stali.

Svi tereti koje smo primili bili su i otpremljeni. Vozili smo cijelu zimu. Naši ljudi lopatali mjesec dana. Imali smo pomoć Pružnih građevina, ali nije bilo lako i radilo se o izvanrednim naporima. – komentirao je Turković.

U Moravicama više nije stacionirana manevarska lokomotiva, no stvari su ipak logično postavljene. Kao pratioci vlakova u Moravice stižu manevristi i oni na licu mjesta raskapčaju ili zakapčaju vlakove, a električna lokomotiva manevrira po kolosijecima. Uslugu pružaju radnici HŽ Infrastrukture, uz iznimku probe koččenja. Zanimljiv je podatak da je tvrtka Train Hungary u Moravice iz Rumunjske dovela tri radnika koji obavljaju manje popravke na njihovim lokomotivama. Vlakovi koji stižu iz Karlovca i voze prema Rijeci teški su 1400 tona i u Moravicama rastavljaju se na dva vlaka od

po 700 tona. Iznimka su vlakovi PPD Transporta koji imaju snažne Siemensove lokomotive Vectron koje do Rijeke mogu prevesti vlak mase 1130 tona.

U kolodvoru Vrbovsko tvrtka Cedar, koja se bavi izvozom drvene građe, na mjestu starog DIP-a izgradila je potpuno novu tvornicu. Na mjestu nekadašnjeg skladišta uz treći kolosijek izgrađen je kontejnerski terminal. Od listopada prošle godine HŽ

Cargo je tamo počeo voziti kontejnerske vlakove. Zanimljivo je kako se u kolodvor Skrad za potrebe malih privatnih pilana željeznicom dopremaju hrastovi trupci iz Slavonije.

I dok se očekuje kompletno uređenje kolodvora Gomirje, na kolodvorsku zgradu postavljeno je novo krovište, a uređeni su prometni ured, čekaonica i sanitarni čvor.



Boris Majetić, nadzorno središte Delnice, skretničar Branko Kordiš, instruktor prometa Simo Jakšić, manevrist Robert Grdić, prometnik Daniel Rendulić i šef kolodvora Ivica Turković



Kontejnerski terminal u Vrbovskom

OVA JE ZIMA BILA JEDNA OD GORIH

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Prema službenim podacima, na području kolodvora Gračac ukupno je palo oko dva i pol metra snijega. Nakon snijega pala bi ledena kiša. Uz to bura koja puše, pogotovo na području kolodvora Zrmanja, a manje oko Malovana, zagorčavala je život skretničarima.

U željezničkome kolodvoru Gračac trenutačno rade po četiri prometnika i skretničara. Pod nadležnošću šefa kolodvora su i kolodvori Malovan te Zrmanja. Kolodvorske zgrade u Gračacu i Malovanu uređene su i dovedene u prijeratno stanje. Prostor, poslovni i stambeni objekt oko kolodvora Gračac svjedoče o tome kako je tamo nekada bilo veliko željezničko čvorište. Uz napuštene zgrade ložionice još uvijek se nalazi okretaljka za parne lokomotive. Zgrada kolodvora Zrmanja u ratu je teško oštećena i srušena je. Prometni ured smješten je u kontejnere.

Šef kolodvora Gračac jest Tomislav Belančić i njegova životna priča zanimljiva je utoliko što je kretanje njegove obitelji bilo u suprotnome smjeru. Naime, dok stanovnici manjih mjesta svoju budućnost traže u gradovima, on je iz Velike Gorice preselio u Ričice:

Moje prvo radno mjesto bilo je u Velikoj Gorici, a od 1995. do 1997. radio sam kao prometnik u Zagreb Glavnom kolodvoru. Nakon toga sa suprugom Tanjom i djecom selim u Liku. Počeo sam kao prometnik u Lovincu, a otkako je Pero Rajković otišao u mirovinu, radim kao šef kolodvora. Supruga radi kao prometnica u Lovincu.

Kao dijete Tomislav Belančić živio je kod djeda i bake u Lici, a poslije je tamo proveo praznike. Očigledno mu je taj kraj prirastao srcu i kada je država ponudila mogućnost za preseljenje, nije se dvoumio:

Načelnik Lovinca Hrvoje Račić bio je vrlo



Kolodvor Gračac

agilan. Dobili smo zemlju i materijal za gradnju kuće. Izgradili smo kuću i naša se obitelj preselila u Ričice. Zadovoljni smo. Oko kuće imamo mali vrt za sebe u kojemu je, naravno, lički krumpir glavna biljka.

Obitelj se priviknula na život u Lici i gradska vreva nije nešto za čime žale:

Kada moram na dulje vrijeme u Goricu ili Zagreb, teško se privikavam, čudno mi je. Gužve me ubijaju. Ovdje je mir, prostora koliko hoćeš. Velike trgovine nisu daleko, a na kupanje najčešće odlazimo na Pag.

Osam izvršnih radnika, po četiri prometnika i skretničara, minimum su da bi kolodvor funkcionirao. Dva prometnika i dva skretničara su iz Gračaca, a ostali su putnici. Zbog godišnjih odmora i bolovanja stvara se višak sati. Problem s prekovremenim satima nastoji se riješiti dovođenjem radnika sa zadarske pruge na zamjenu.

U veljači smo u jednome trenutku imali

šest ljudi na bolovanju. Krpali smo se sa zamjenama i prekovremenim satima. Drugačije se nije moglo. S obzirom na to da nam dosta ljudi na zamjenu putuje sa zadarske pruge, nastojim im prilagoditi zajedničke smjene koliko je god to moguće. Na taj je način trošak prijevoza osjetno manji, a ljudi putuju svojim automobilima. – rekao je Belančić.

Za proljeće je planiran početak remonta pruge između Gračaca i Malovana. Pragovi su već pripremljeni za ugradnju. Na toj dionici postavljeni su betonski pragovi koji pucaju zbog konfiguracije terena. Zbog toga će se zamijeniti fleksibilnijim drvenim pragovima.

Prema službenim izvještajima, u Gračacu je ove godine palo ukupno oko dva i pol metra snijega:

Najprije bi pao snijeg pa ledena kiša. To bi se sleglo i potom bi slijedile nove snježne oborine. Najgore je bilo od 25. veljače do 1. ožujka. U pomoć su nam stizali



Franjo Jurković, Tomislav Belančić i Ivica Kero

i radnici Pružnih građevina. Visina snijega nije bila preveliki problem. Kada je puhala bura, najgore su prolazili skretničari u kolodvoru Malovan. Očistiti bi skretnicu, a vrlo brzo bi je zatrpao nanos snijega. – opisao je stanje Tomislav.

U petnaestak kilometara udaljenom kolodvoru Malovan u smjeni smo zatekli prometnika Josipa Vrsaljka i skretničara Ivicu

Keru. Već tri i pol godine Josip Vrsaljko je tamo na zamjeni. Domicilni kolodvor mu je Škabrnja, a otkako je 15. travnja 2014. na toj pruzi HŽ Putnički prijevoz vlakove zamijenio autobusima, a uz to skroman je i opseg prijevoza tereta, dio radnika s te pruge popunjava smjene na ličkoj pruzi. Kolodvor Malovan, premda se nalazi u mjestu s možda pokojim stanovnikom, u više je navrata bio medijski predstavljen.



Prvi put kada je stanovnik kolodvora bila lisica, zatim je tamo živio sokol, a sada je čuvar kolodvora pas Đurđa.

Teksta u »Željezničaru« o kolodvoru Malovan s kraja devedesetih godina prošlog stoljeća prisjetio se i kninski skretničar Srećko Josipović:

— I danas imam te novine. Šef kolodvora, pokojni Šefik Sejarić, ukazivao je na to da ovdje nemamo pitke vode, što je bio povod za pisanje tog članka.

Kninsko osoblje popunjava radna mjesta sve do Medka. Do posla se svakodnevno prevoze kombijem. U situacijama kada je cesta bila zatvorena nakon smjene koja je završavala u 19 sati, ljudi bi u Knin stizali nakon ponoći:

— Kada bi cesta bila zatvorena za promet, ostajali bi i dulje ovdje. Nekada bi nas pokupili kakvim pružnim vozilom, a znali smo »zaglaviti« i po 36 sati. Bilo je vremena kada po desetak dana nismo imali struje. Sada je puno bolje.



Srećko Josipović, Josip Vrsaljko i ljubimac Đurđa

PRODULJENA SURADNJA ZET-a I HŽPP-a

PIŠE: Sonja Cvetković
FOTO: Mihaela Tomurad Sušac

Potpisivanjem aneksa ugovora između ZET-a i HŽPP-a mjesečne ZET-HŽPP karte i dalje su povoljnije 35 posto.

Nastavno na inicijalni ugovor između HŽ Putničkog prijevoza i ZET-a, zahvaljujući kojemu su od 1. ožujka 2017. cijene mjesečnih ZET-HŽPP karata niže za 35 posto, te potaknuti uspješnim rezultatima postignutima u prethodnoj godini HŽPP i ZET potpisali su 28. veljače aneks ugovora kojim je ugovorna suradnja produljena za godinu dana, odnosno do 28. veljače 2019. godine.

Smanjenjem cijena zajedničke opće, uče-

ničke, studentske i umirovljeničke karte, karte za osobe s invaliditetom i socijalne pretplatne karte ZET-HŽPP znatno je porastao broj zajedničkih korisnika usluge prijevoza te je u protekloj godini prodano čak 50 000 zajedničkih pretplatnih karata i prevezeno više od dvije milijuna putnika. Time je građanima omogućena kupnja povoljnijih radničkih i đачkih mjesečnih karata, smanjio se opseg prometa osobnih automobila u gradu Zagrebu, a olakšane su i dnevne migracije građana iz okolice u grad Zagreb.

Nove, povoljnije cijene karata, novi vlakovi koji voze u gradsko-prigradskome prijevo-

zu te novi, moderni sustav prodaje karata pridonijeli su povećanju broja putnika i popularizaciji integriranog prijevoza.

Putnik koji posjeduje mjesečnu ili godišnju pretplatnu kartu ZET-HŽPP na blagajnama HŽ Putničkog prijevoza može kupiti priključnu kartu kojom se produljuje prijevozni put vlakom.

Uz mjesečne i godišnje karte ZET-HŽPP te željezničke mjesečne i godišnje priključne karte za 1., 2., 3., 4. i 5. zonu korisnik ima pravo na neograničen broj putovanja vlakom, autobusom i tramvajem na području Grada Zagreba i vlakom u 1., 2., 3., 4. i 5. priključnoj zoni.



Potpisivanje Aneksa Ugovora

RADOST I PJESMA U ZEKO-EXPRESSU

PIŠE: Ivana Čubelić
FOTO: arhiva HŽPP-a

I ove su godine na radost najmlađih uskrsni vlakovi vozili u Zagrebu, Splitu, Rijeci, Vinkovcima, Osijeku, Pleternici, Požezi i Slavonskom Brodu i ponovno oduševili oko 2800 mališana i njihovih roditelja.

Tijekom dviju vožnji koje su za građanstvo bile organizirane 24. ožujka na splitskome području prevezeno je 230 mališana i njihovih roditelja. Na vinkovačkome području vožnje su bile organizirane 19. i 24. ožujka na relaciji Vinkovci – Tovarnik – Vinkovci, a na slavonskobrodskome području 17. i 24. ožujka na relaciji Slavonski Brod – Nova Kapela-Batrina – Slavonski Brod, kojima je ukupno bilo prevezeno oko 700 putnika. Na zagrebačkome području dvije vožnje bile su organizirane 2. travnja na relaciji Zagreb GK – Velika Gorica – Zagreb GK, na osječkome području bile su organizirane četiri vožnje, na riječkome području vožnja je bila organizirana 24. ožujka na relaciji Rijeka – Jurdani – Rijeka, a dvije vožnje bile su i na relacijama Požega – Velika i Pleternica – Čaglin.

Humanitarna vožnja Zeko-expressa koju je organizirala Regionalna jedinica Split u suradnji s Turističkom zajednicom grada Splita održana je 28. ožujka na relaciji Split – Kaštel Stari – Split. Uz pjesmu, smijeh i fotografiranje, u vlaku se vozilo više od stotinu mališana i njihovih pratitelja iz splitskog Centra za odgoj i obrazovanje »Juraj Bonačić«, kojima je Zeko podijelio slatke poklon-paketiće koje je donirao Kraš.

U organizaciji Grada Varaždina dvije humanitarne vožnje Zeko-expressa bile su organizirane 24. ožujka na relaciji Varaždin – Ivanec – Varaždin za oko 300 djece iz Društva distrofičara, invalida cerebralne i dječje paralize i ostalih tjelesnih invalida Grada Varaždina, Utočišta »Sv. Nikola«, Udruge »Žipka«, Bedema ljubavi, Udruge gluho-slijepih, Udruge gluhih i nagluhih, Udruge »Uz tebe sam«, Društva za zaštitu od dijabetesa i djecu korisnika socijalne sa-



moposluge.

Za djecu iz dječjih vrtića i nižih razreda osnovnih škola bilo je organizirano 15 vožnji na zagrebačkome, splitskome, riječkome, vinkovačkome, osječkome, požeškome, pleterničkome i slavonskobrodskome području.

Zeko je svako dijete darivao poklon-paketićem, a partner McDonald's mališane je na zagrebačkome području počastio sokovima i balonima. Zadovoljstvo na licima najmlađih putnika najbolji je dokaz 14-godišnje uspješne organizacije uskrsnih vlakova.

U JEDNU SMO ŠKOLU ZAKASNILI

PIŠE: Sanja Paić
FOTO: Sanja Paić



Sigurnost u prometu jedan je od najvećih prioriteta u željezničkom sustavu. Vrsni stručnjaci, inženjeri i tehničari svakodnevno čine velike napore kako bi se sustav upravljanja sigurnošću održavao na visokoj razini. Čine sve što je u njihovoj moći kako se pouzdanost željezničkog sustava ne bi ugrozila.

Nažalost, kao i u većini drugih država, velik problem i ugrožavanje sigurnosti željezničkog prometa javlja se zbog onih sudionika u prometu koji nisu aktivni sudionici, željeznički radnici ili korisnici željezničkih usluga, već u dodir sa željeznicom dolaze posredno. To su najčešće vozači cestovnih vozila na željezničko-cestovnim prijelazima i pješaci koji prugu prelaze na zabranjenim mjestima ili po njoj hodaju. Naš mali tim »Vlak je uvijek brži« već godina pokušava podizati svjesnost o opa-

snostima u željezničkom prometu navedenim skupinama koje jako malo znaju o toj problematici.

Svoje akcije provodimo prema planovima i programima rada namijenjenima svakoj dobnoj skupini. Kad se pojavi neko teško vrijeme s više takvih nesreća i ljudskih žrtava, dodatno se aktiviramo i »rastrčimo« po školama. Sve u nadi da bismo takve negativne trendove nekako mogli zaustaviti i smanjiti. Tako smo ove godine već održali šest akcija u osnovnim školama, kojima je bilo obuhvaćeno 882 djece, neovisno o teškim vremenskim uvjetima, samo kako bismo upozorili naše školare na opasnosti koje vrebaju u željezničkom prometu. Nažalost, u jednu smo školu zakasnili. Jedan je dječak izgubio svoj mladi život na tzv. divljem prijelazu. Takve situacije vrte nas na početak i sav entuzijizam istopi se u tuzi. Tada treba ponovo skupiti snagu i

krenuti ispočetka s nekim novim idejama i rješenjima. Problem divljih prijelaza, odnosno prijelaza koji nisu službeni, već su ih ljudi sami napravili na željezničkoj pruzi kako bi si skratili put, već su dugi niz godina izazov i za razvijene zapadnoeuropske zemlje. Svima je jasno da samo postavljanje tabli s upozorenjima (»zabranjen prijelaz preko pruge« ili »zabranjeno hodanje po pruzi«) nije dovoljno. Dovoljno je za ispunjavanje zakonskih zahtjeva, ali ne i za spašavanje ljudskih života.

Nakon dosadašnjih nesreća u 2018. godini vjerujemo kako je došlo vrijeme da i mi u željezničkim poduzećima počnemo proaktivno gledati na rješavanje problema divljih prijelaza. Maloga dječaka iz Mađareva više ne možemo spasiti, ali svaki sljedeći mladi život, a i život uopće, treba nam biti i jest predragocjen.



DRŽAVNI POTICAJI ZA KOMBINIRANI PRIJEVOZ

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

U organizaciji Zajednice za intermodalni transport i logistiku u vijećnici Hrvatske gospodarske komore 23. ožujka 2018. pred specijaliziranim auditorijem održan je okrugli stol na temu »Primjene Pravilnika o poticajima u kombiniranom prijevozu«.

Nakon uvodnog izlaganja Ivica Vrankića, predsjednika Zajednice za intermodalni transport i logistiku, okupljenima se obratila Nikolina Brnjac, državna tajnica Ministarstva mora, prometa i infrastrukture. Brnjac je istaknula to kako je Pravilnik rezultat dugotrajnih pregovora s Europskom komisijom te kako on iskazuje stav Vlade da se potakne razvoj intermodalnoga teretnog prijevoza:

Do 2023., kada se mogu očekivati izmjene TEN-T mreže koridora, treba lobirati u cilju da kroz Hrvatsku prolazi više od jednoga međunarodnog teretnog koridora. Revizijom staroga Nacionalnog programa željezničke infrastrukture u dogovoru s korisnicima želimo stvoriti realan nacionalni okvir u skladu s našim potrebama i mogućnostima.

U sklopu prezentacije »Željeznički i intermodalni promet u službi gospodarstva RH« Igor Radić, načelnik Sektora za željeznički i intermodalni promet, istaknuo je to kako je u okvirima resornog ministarstva prepoznata uloga intermodalnog prijevoza te kako sami kreiramo uvjete i usmjeravamo potencijale. Procedura se može odmah pojednostaviti, za što negdje ima više, a negdje manje razumijevanja. Kao zanimljiv podatak naveo je to kako sve hrvatske luke zajedno ostvaruju godišnji opseg prometa od 21 milijun tona, a Luka Kopar sama 24 milijuna tona tereta:

Taj podatak dovoljno govori o tome gdje smo. Kada razgovaram s ljudima koji su dugo na željeznici, može se zaključiti kako je restrukturiranje proces koji se teče dugi

niz godina. Na taj proces trebamo gledati kroz razvoj, odnosno kroz primjenu IT aplikacija, kroz to kako ubrzati prijevoz, imamo li osposobljene ljude...

Radić je dodao i to kako planovi ulaganja trebaju biti realno postavljeni:

Treba znati što želimo, na koji način to želimo ostvariti i u kojemu roku. Ne bi se smjelo događati to da plan ulaganja u željeznički promet definiramo na tri milijarde kuna, a onda ga realiziramo 30 ili 40 posto.

Damir Lazor, voditelj Sektora željezničkog i kombiniranog prijevoza i žičara u MMPI-u, prezentirao je to na koji je način rađen Pravilnik i što se njime uspješno postići. Uz odobrenje Europske komisije država potiče organizatore prijevoza, željezničke prijevoznike te vlasnike ili korisnike motornih i priključnih vozila. Poticaj je određen na dvije kune po vlak-kilometru od cijene koja se plaća kao naknada za pristup željezničkoj infrastrukturi. Za ovu su godinu u proračunu RH osigurana dva milijuna kuna za poticaje u kombiniranome prijevozu.

Kako konkretno izgleda kalkulacija poticaja za kombinirani prijevoz na relaciji Rijeka – Zagreb prezentirala je Ana Tomić iz AGIT-a, a Slavko Mamić, direktor Crokombija, govorio je o poslovnoj praksi drugih europskih zemalja.



Nikolina Brnjac



S lijeva na desno: Slavko Mamić, Ana Tomić, Igor Radić, Damir Lazor, Ivica Vrankić

TEHNIČKI SERVISI ŽELJEZNIČKIH VOZILA

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković



Goran Jurišić

Htjeli mi to priznati ili ne, u »Željezničaru« o nekim našim tvrtkama pišemo često, a neke jedva da smo spomenuli. Jedna od tvrtki u skupini »ovih drugih«, nepravедно zapostavljenih svakako su Tehnički servisi željezničkih vozila d.o.o. i zato smo posjetili njihov zagrebački pogon u Strojarskoj ulici.

Sa svoja 693 radnika raspoređena u dvanaest pogona i radionica za održavanje željezničkih vozila po cijeloj Hrvatskoj, odnosno na šesnaest lokacija, ako se govori o njezi i čišćenju vozila, Tehnički servisi željezničkih vozila (TSŽV) su veliko poduzeće, koje je po broju zaposlenika odmah iza HŽ Infrastrukture, HŽ Carga, Pružnih građevina i vlasnika HŽ Putničkog prijevoza. U sastavu poduzeća su i četiri pomoćna vlaka.

Kao društvo ograničene odgovornosti osnovano je 2003. kao Održavanje vučnih vozila, a od 2013. djeluje pod današnjim nazivom. Dio djelatnosti Čišćenja i njege

putničkih vagona d.o.o. vezan uz vozila preuzet je 2013. Iste godine pripojeno je i društvo Novi Plobest d.o.o. iz Ploča koje se bavi proizvodnjom kočnih obloga i konačno prošle godine pripojen je dio radnika poduzeća Tersus eko d.o.o. koje se bavilo održavanjem prostora.

Uz ugovore s nacionalnim prijevoznicima HŽ Putničkim prijevozom i HŽ Cargom društvo ima potpisane ugovore za obavljanje različitih vrsta poslova s više domaćih ili inozemnih poduzeća. Tako s PPD Transportom, HŽ Infrastrukturom i Pružnim građevinama ima ugovor o pružanju usluge pomoćnog vlaka. PPD Transportu, ÖBB-u i CIOS Transportima pružaju usluge održavanja i popravka lokomotiva, a za Končar-Električna vozila izvode srednji popravak lokomotiva serije 1 141. Za riječkog prijevoznika Transagent Rail pripremaju lokomotivu za homologaciju, uz napomenu da nakon nje stiže još šest takvih šesteroosovinskih lokomotiva. Od rujna ove godine, po isteku jamstva, TSŽV preuzima održavanje novih niskopodnih Končarevih

vlakova.

Proizvodni su kapaciteti popunjeni i unatoč nenaplaćenome potraživanju od HŽ Carga, poslovanje poduzeća financijski je stabilno. Složen posao bilo je preuzimanje 57 radnika Tersus eka koji su radili na čišćenju prostorija te duga od 2,5 milijuna kuna. Uz poslove koje tvrtka danas obavlja za HŽ Putnički prijevoz, Pružne građevine, HŽ Cargo, Održavanje vagona i nekoliko privatnih poduzeća taj je segment poslovanja konsolidiran.

Od studenoga 2016. predsjednik Uprave je Goran Jurišić. Naš se sugovornik na željeznici zaposlio 1992., i to kako strojovođa:

Premda nitko od mojih nije radio na željeznici, odmalena sam želio raditi kao strojovođa. Roditelji i nisu bili presretni zbog mojih ambicija, ali ustrajao sam. Dvanaest godina vozio sam vlakove i ponosan sam na taj period života.

Tijekom Domovinskog rata Predrag Jurišić bio je pripadnik 202. PZO brigade, a tije-



kom Oluje priključen je 145. brigadi iz Dubrave. Stekao je diplomu Fakulteta prometnih znanosti i radio kao šef Vuče vlakova, glavni inženjer za investicije. U HŽ Cargu radio je kao šef Službe za održavanje vozila, a potom kao glavni inženjer za vozila. Svoju budućnost, nevezano uz poziciju, veže uz željeznički sustav.

Željeznica nije samo posao, to je poziv i do kraja radnog vijeka želio bih ostati na željeznici. Trebam istaknuti to kako sam tvrtku zatekao u solidnome stanju, a želio bih da se nastavi nadograđivati. U posljednje vrijeme adaptirali smo i klimatizirali radne prostorije, ugrađujemo nova vrata, kupujemo strojeve i nove alate. U svakome slučaju trudimo se da iza nas nešto i ostane novim naraštajima.

Vozni park domaćih prijevoznika u velikoj je mjeri dotrajavao. Vozila su zastarjela i teško je osigurati rezervne dijelove. Najteža za održavanje jest lokomotiva 2132 nulte podserije za koju jednostavno nema dijelova. Osim pregleda i izvanrednih popravaka u TSŽV-u izvode se i srednji popravci za HŽ Putnički prijevoz i HŽ Cargo. Vozila na srednji popravak stižu nakon dvanaest plus dvije godine vožnje, odnosno nakon dva milijuna prijeđenih kilometara. Uz veliki trud, iskustvo i vještinu majstora održavanje vozila složen je posao:

Realno, teško nam je održavati vozni park koji čine vremesna vozila. Uz to prosječna starost naših radnika je 49 godina, a oko stotinu ljudi koji rade u pogonima staro je između 60 i 65 godina. Dugo se nije zapošljavalo i nama nedostaju mladi radnici. Njih treba obučiti za samostalan rad s obzirom na sve složenije mehanizme koji se ugrađuju vozila. Majstori trebaju imati znanja iz područja mehatronike i elektromehanike. Otkako je Hrvatska članica EU-a, naši su majstori, električari, mehaničari, krenuli put Njemačke, Švedske, Austrije i Irske.



DESET GODINA SAVEZA ZA ŽELJEZNICU

PIŠE: Vlatka Škorić
FOTO: arhiva SZŽ-a

Početak travnja ove godine navršava se deset godina otkako je osnovan Savez za željeznicu (SZŽ). Osnovao ga je dvadesetak željezničkih tvrtki, sindikata, predstavnika željezničke industrije i udruga. Savez je neprofitna i nevladina udruga koja se financira iz članarina i rada na projektima, a osnovna vizija jest ta da su javni prijevoz i željeznica okosnica održivoga razvoja u Hrvatskoj, na zadovoljstvo svih građana.

Dodatak Ugovoru potpisali su predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza Željko Ukić te članovi Uprave Mladen Lugarić i Damir Rubčić i predsjednik Uprave Končar-Električnih vozila Ivan Bahun.

Od stotinjak projekata na kojima su uglavnom radili studenti i mladi prometni inženjeri valja spomenuti rad na Strategiji prometnog razvitka Republike Hrvatske 2014. – 2030., sektorskoj strategiji za javnu gradsku, prigradsku i regionalnu mobilnost, izradi prometnih *masterplanova* za deset hrvatskih regija te pripremi Zakona o integriranom prijevozu putnika koji će olakšati zakonske mogućnosti uvođenja integriranog prijevoza putnika.

EU-ovi projekti bili su važan segment rada svih ovih godina. Kao partner Savez je sudjelovao u osam EU-ovih projekata, u suradnji s četrdesetak partnera iz Europe i Hrvatske. U okviru fonda FP7 radilo se na projektu LivingRAIL te na projektu USEmobility, iz fonda IPA-SEE radilo se na projektima ACROSSEE te na projektu RAIL-4SEE, dok se iz fonda INTERREG CE radilo na projektu RUMOBIL. SZŽ sudjelovao je kao vanjski konzultant na trima projektima: iFreight-DC, Intermodadria te Civitas-Dynamo. SZŽ je također kao konzultant sudjelovao u pripremi projektnih prijedloga koji su prijavljeni za financiranje iz sredstava EU-ova fonda za projekt izrade *masterplana* uvođenja integriranoga javnog prijevoza na području sjeverne Hrvatske.



Istraživanja, studije, publikacije

Kao voditelj projekta ili partner SZŽ je sudjelovao u provođenju projekata, izradi studija, idejnih projekata i istraživanju tržišta na sedam studija vezanih uz prikupljanje i analizu podataka i mjesta integracije javnoga prijevoza putnika, promicanje intermodalnosti i »Autoceste mora«, mobilnost građana grada Lepoglave i općine Bednja, za potrebe uvođenja integriranog prijevoza putnika, za potrebe gradnje in-

dustrijskih kolosijeka, uslugu brojanja prometa i provedbe ankete o prometu grada Zagreba te utvrđivanje opterećenja putničkog i teretnog željezničkog prometa na području grada Zagreba. Na osnovi vlastitih istraživanja te u cilju promocije razvoja integriranoga prijevoza putnika i intermodalnog prijevoza tereta, Savez je izdao pet brošura u ukupnoj nakladi od tri tisuće primjeraka. To su brošure: *Grad, regije, željeznica – 12 primjera najuspješnijih njemačkih regionalnih željezni-*



ca, *Mobilnost građana Hrvatske s primjerima iz Varaždinske županije, Intermodalni promet u Republici Hrvatskoj* te dvije brošure o revitalizaciji industrijskih kolosijeka. Radi promocije željezničkog sektora objavili su preko dvije tisuće članaka u tiskanim medijima i na portalima.

Organizacija konferencija i radionica

Važan segment djelovanja kojim se povećava vidljivost Udruge jest i organiziranje

konferencija, pa je organizirano ukupno 13 velikih stručnih skupova, konferencija i radionica na nacionalnoj i regionalnoj razini, kojima je prisustvovalo preko tisuću političara, stručnjaka i novinara. Teme su bile, između ostalog, problematika željezničkocestovnih prijelaza, razvoj željezničkog teretnog prijevoza u RH, industrijski kolosijeci, željeznička infrastruktura, integrirani javni prijevoz u funkciji regionalnoga razvoja, intermodalni prijevoz tereta, razvoj ekoloških načina vožnje i štednje energije

u željezničkom prometu, razvoj željezničkog sektora u sklopu održive Europe do 2050. godine te željeznica kao generator gospodarstva.

Putem projekta »Upoznaj svoju školu« tijekom 2011., 2012. i 2013. predstavljene su prednosti javnoga prijevoza više od tri tisuće učenika osmih razreda osnovnih škola u Varaždinskoj županiji, a u sklopu projekta »Alternativna mobilnost« i »Klasteri – zajedno do uspjeha 2012« održano je deset predavanja u osnovnim i srednjim školama u Međimurskoj županiji, Varaždinu, Zagrebu i Sisku, gdje je promoviran koncept integriranoga prijevoza putnika.

Osooblje Saveza za željeznicu

Sve što je ostvareno ne bi bilo moguće bez predanoga rada djelatnika i suradnika SZŽ-a. Tijekom deset godina u Savezu je volontiralo ili radilo desetak studenata prometa koji su po završetku studija pronašli posao u prometnom sektoru (javnom i privatnom) te su cijenjeni stručnjaci. Prvi predsjednik SZŽ-a bio je Branko Kreš (SHŽ), a prije godinu dana naslijedio ga je Zoran Maršić (SHŽ). Prvi glavni koordinator Saveza bio je Slavko Štefičar, a trenutno tu dužnost obavlja Ante Klečina. Članovi predsjedništva još su Zvonko Viduka (Altpro), Mirjana Konjić (SIHŽ), Dragutin Staničić (UŽS »Plavo svjetlo«) te predstavnik HŽ Infrastrukture. Kako bi poboljšao svoje djelovanje na znanstvenom polju, Savez je osnovao znanstveno vijeće koje čine prof. dr. sc. Zdravko Toš, doc. dr. sc. Nikolina Brnjac, doc. dr. sc. Borna Abramović, doc. dr. sc. Domagoj Bebić i prof. dr. sc. Blaž Bogović.

Trenutačno Savez priprema novu tribinu »Kakvu željeznicu želimo?«, koja će se održati u Zagrebu početkom svibnja. Više detalja o radu Savezu za željeznicu i svim projektima može se pronaći na mrežnoj stranici www.szz.hr.

ČETIRI DESETLJEĆA U HKUD-u »ŽELJEZNIČAR«

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Ako su godine radnog staža u poduzeću ili vrijeme posvećeno hobbiju jamstvo toga da je nekome stalo do onoga čime se bavi, Zdenko Čeh jako je dobar primjer koji potkrepljuje takvu tvrdnju. Puno 42 godine radnog staža na željeznici i 44 godine djelovanja u kulturno-umjetničkim društvima to jasno dokazuju.

Kao i većina »starih« željezničara, Zdenko Čeh jako dobro pamti 1. srpnja 1977. kada se zaposlio na željeznici, u današnjem poduzeću Održavanje vagona. Prvo zaposlenje bilo mu je na radnome mjestu rukovatelja vagonskim elektroosvjetljenjem i grijanjem, a nakon što je položio ispit, radio je kao pregledač vagona i potom malo-pomalo napredovao u izvršnoj službi.

U pet godina trebalo je »upoznati« vagon do najsitnijeg detalja, položiti ispit i polako napredovati. Sve je bilo propisano. Krenuo si od najnižeg; nije to kao danas. U konačnici namjera je bila stvoriti vagonskog majstora koji je objedinjavao više raznih vještina. – opisao je Čeh kako se nekada napredovalo.

Danas Zdenko Čeh radi u potkrovlju Mihanovićeve, u Grupi za financijsku operativu i štete na imovini. Obrađuje odštetne zahtjeve HŽ Infrastrukture. Kao što se lako može naslutiti, najčešće »stradavaju« polubranici:

Polubranici vrlo često »stradavaju«, no sreća je da su konstruirani tako da se po trga samo lomljiva motka, pa su i štete puno manje.

Drugi dio priče, onaj koji je bio i povod za razgovor sa Zdenkom Čehom vezan je uz njegovo djelovanje u tamburaškome orkestru zagrebačkog HKUD-a »Željezničar«. Tim se hobbijem počeo baviti u rodnim Vinokvcima:

Oko kolodvora živjelo je puno željezni-



Zdenko Čeh

čara. Na željeznici su uz mojeg djeda i oca radili i stric, a jedno vrijeme i teta. U petom razredu osnovne škole mi, djeca iz kvarta, masovno smo se uključili u KUD »Maksim Gorki«. Tambura me zainteresirala i dandanas sviram u orkestru.

Po dolasku u Zagreb Zdenko Čeh kreće u tadašnju Željezničku industrijsku školu i vrlo brzo se, u drugome razredu srednje škole, uključio u rad KUD-a »Vinko Jeđut«, današnji HKUD »Željezničar«, gdje se zadržao 44 godine:

Uz dvije kraće pauze u današnjemu HKUD-u »Željezničar« cijelo sam vrijeme član tamburaškog orkestra. Puno smo putovali, malogdje nismo bili. U društvu je nekada bilo puno željezničara, no danas se sve promijenilo. U tamburaškome orkestru ostali smo samo Ivica Šantek i ja. U folklornome ansamblu malotko je sa željeznice.

Godine provedene u HKUD-u »Željezničar«

našem su sugovorniku donijele puno toga dobrog. Proputovao je svijet, ali još je vrjednije druženje i mogućnost da radi ono u čemu uživa i što voli.

Opstali smo sve ove godine, u različitim situacijama u kojima se Društvo znalo naći. Bilo je teških vremena, ali sve uspijevamo prebroditi uz zajednički entuzijazam. I danas je među zagrebačkim folklornim ansamblima HKUD »Željezničar« pri vrhu po kvaliteti. Na temelju jasnih kriterija i kvalitete gradska uprava dodjeljuje nam sredstva. Prostor u kojemu vježbamo, otkako je prodan stari pogon TŽV-a »Gredelj«, više nije željeznički. Financijsku potporu od željezničkog sustava više nemamo, ali što je, tu je, nastavljamo dalje. – komentirao je Čeh.

Danas je Zdenko Čeh i član Uprave HKUD-a »Željezničar« zadužen za tehniku, a svirat će dok god bude mogao. Možemo mu samo poželjeti da dočeka i peto desetljeće u HKUD-u »Željezničar«.

NOVI SHINKANSEN

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



Japanske željeznice predstavile su novu verziju superbrzog vlaka Shinkansen N700S, nazvan još i Supreme («vrhovni»). Novi vlak energetski je učinkovitiji, lakši i tiši u odnosu na dosadašnje Shinkansene. Zbog oštrijeg profila «nosa» stvara manji otpor zraka te manje buke pri ulasku u tunele. Osim toga NS700S može brže kočiti. Uobičajena varijanta sastoji se od 16 vagona te može prevesti 1323 putnika. Unatoč tome čak je 11 tona lakši od starijih generacija, te troši manje energije.

Garnitura se može skratiti na 12 ili osam vagona, a Japanske željeznice nadaju se da će ta prilagodljivost novu seriju učiniti privlačnijom potencijalnim kupcima. Maksimalna vozna brzina ostaje ista kao kod drugih vlakova serije N700, čak 300 km/h. U unutrašnjosti vagona najveća su novost utičnice uz svako sjedalo.

Shinkansen N700S vozit će na relaciji Tokio – Shin-Osaka, a bit će pušten u promet 2020. godine, na vrijeme za Olimpijske igre u Tokiju.

FORMULA 1 I VLAKOVI

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



Singapurski javni prijevoznik Singapore Mass Rapid Transit sklopio je sporazum o razumijevanju s britanskim McLaren Applied Technologies o primjeni njihovih znanja s utrka Formule 1 na vlakovima. Naime, tijekom utrke Formule 1 McLarenov tim prikuplja ogromnu količinu podataka u stvarnom vremenu iz velikog broja senzora ugrađenih u bolide. Senzori su maleni, lagani i otporni, a plan je takvim sensorima i prikladnim bilježnicima podataka opremiti vlakove u Singapuru.

Na željeznici će se tako dobiveni podaci upotrebljavati za nadziranje vučnih motora, kočnica, pneumatskih sustava i mjenjača tako da bude moguće predvidjeti kvarove. Prikupljeni podaci omogućit će nadziranje u stvarnom vremenu, detaljnu analizu i donošenje informiranih odluka za postizanje najboljih mogućih radnih značajki vlakova.

Prvi vlak u Singapuru opremljen takvom tehnologijom trebao bi biti pušten u promet do kraja ove godine.

POPUST UZ AVOKADO

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



Prijevozna karta jeftinija uz predočenje avokada! Ne radi se o prvotravanjskoj šali, nego o nedavnoj akciji Virgin Trains usmjerenoj na mlade putnike. Naime, od 13. do 20. ožujka putnici Virgin Trains u dobi od 26 do 30 godina mogli su uz predočenje avokada na putničkoj blagajni prijevoznu kartu za putovanja vlakom na britanskoj zapadnoj obali kupiti po trećinu jeftinijoj cijeni. Akcija je nazvana «milenijalska avokarta» prema generaciji «milenijalaca» na koju je usmjerena te stapanjem riječi «avokado» i «karta». To je nastavak akcije Virgin Trainsa u sklopu koje su mladi od 26 do 30 godina po posebnom popustu mogli kupiti digitalne prijevozne karte za određene relacije. Pritom je bilo ponuđeno deset tisuća karata, a potražnja je bila tolika da su se srušile mrežne stranice za prodaju te su karte rasprodane u rekordnom roku.

Međutim «milenijalci» nisu baš dobro reagirali na kampanju «Avokarta», prozivajući na portalima i društvenim mrežama Virgin Trains za dodvoravanje mladim ljudima i pozivajući ih da radije snize cijene kako bi željeznički prijevoz učinili dostupnijim mladima.

ÖBB PROMOVIRAO PRVU LOKOMOTIVU VECTRON

PIŠE: Toma Bačić
FOTO: Toma Bačić

Austrijske savezne željeznice (ÖBB) su 5. ožujka u kolodvoru Beč Praterstern promovirale svoju novu električnu lokomotivu serije 1293 001 koju je proizveo njemački Siemens. Na izvrsno organiziranoj prezentaciji lokomotive govorili su Andreas Matthä, generalni direktor Austrijskih saveznih željeznica; Wolfgang Hesoun, generalni direktor Siemens Austrija; Clemens Först, glasnogovornik tvrtke Rail Cargo Austria, i Bernhard Benes, voditelj vuče ÖBB-a, ÖBB Produktion.

U jesen 2015. ÖBB je raspisao natječaj za kupnju 200 novih električnih lokomotiva. Narudžba je trebala biti podijeljena u tri skupine:

- 100 standardnih četveroosovinskih električnih lokomotiva maksimalne brzine 120 km/h i snage 5,6 MW koje su trebale biti opremljene pomoćnim *last mile* dizelskim motorom, a 25 tih lokomotiva trebalo je biti homologirano za Italiju
- lokomotive Super Cargo West: 50 električnih 4-osovinskih ili 6-osovinskih lokomotiva opremljenih dizelskim motorom
- lokomotive Super Cargo East: 50 električnih 6-osovinskih lokomotiva.

Iako se nagađalo koji će od proizvođača biti zainteresiran za proizvodnju lokomotiva unutar tako složene narudžbe, u siječnju 2017. ÖBB je odlučio to da će Siemens biti isporučitelj lokomotiva. Dana 27. siječnja 2017. ÖBB je sa Siemensom potpisao ugovor o kupnji 30 lokomotiva uz mogućnost kupnje dodatnih 170 lokomotiva pod istim uvjetima. Vrijednost narudžbe prvih 30 lokomotiva je 120 milijuna eura, što iznosi povoljna četiri milijuna eura po lokomotivi.

Dana 14. veljače ove godine iz Siemensovih pogona u München-Allachu ispušten je prvi Vectron 1293 001 za Austrijske savezne željeznice. Istodobno su počele prve probne vožnje te lokomotive u Njema-



čkoj. Vectroni maksimalne brzine od 160 km/h koristiti će se u teretnome prijevozu i u tvrtki Rail Cargo Austria, tvrtki kćeri ÖBB-a koja se bavi isključivo teretnim prijevozom.

Trenutačno RCA posjeduje 180 električnih lokomotiva Taurus serijâ 1016, 1116 i 1216 koje je proizveo Siemens. Tvrtka koristi i niz starijih električnih lokomotiva serijâ 1142, 1144 i 1063, kao i niz dizelskih lokomotiva. S opsegom prometa od 2,1 milijardu eura Rail Cargo Austria jedan je od vodećih teretnih prijevoznika u Europi. U 2016. RCA je prevezla više od 518 tisuća vlakova i 49,35 milijuna vlak-kilometara. U

Austriji RCA je u 2016. obavio 74,5 posto ukupnog opsega željezničkog teretnog prijevoza, u Mađarskoj 63,6 posto, u Sloveniji 12,3 posto, a u Hrvatskoj osam posto. U Njemačkoj, Italiji, Bugarskoj, Rumunjskoj i Češkoj tržišni udio tvrtke u ukupnom opsegu željezničkog teretnog prijevoza je manji. Siemens je lokomotivu Vectron prvi put javnosti prikazao na Innotransu, sajmu željezničkih vozila u Berlinu 2010. godine. Vectron je zamijenio Siemensovu lokomotivsku platformu EuroSprinter. Određeni dijelovi Vectrona preuzeti su s posljednje generacije lokomotiva EuroSprinter (belgijske električne lokomotive serije SNCB 18 ili



portugalske lokomotive CP serije 4700). U međuvremenu Siemens je osim električne verzije Vectrona predstavio i dizelsku varijantu, takozvanu *last mile* varijantu, odnosno električnu lokomotivu s malim dizelskim motorom namijenjenu manevarskim vožnjama.

Do danas je naručena 651 lokomotiva Vectron, uz opciju nabave dodatne 373 lokomotive. Sve lokomotive, osim 80 naručenih za finskog nacionalnog prijevoznika VR, namijenjene su za vožnju po pruzi normalnog kolosijeka. Najveće narudžbe lokomotive Vectron do sada su stigle iz ÖBB-a, DB-a, tvrtke koja se bavi iznajmljivanjem

lokomotiva ELL-a i finskoga nacionalnog prijevoznika VR Groupa/Valtionrautatiet-Yhtymä Oy.

Austrijski Vectroni bit će licencirani za vožnju željezničkim mrežama Austrije, Češke, Hrvatske, Njemačke, Mađarske, Italije, Poljske, Slovačke i Slovenije. Uz nacionalne signalno-sigurnosno sustave Vectroni ÖBB 1293 opremljeni su i europskim sustavom za nadzor nad vlakovima (ETCS – *European Train Control System*). Snaga lokomotiva je 6,400 KW, a maksimalna vučna sila 320 kN.

Prvi ÖBB Vectron napustio je Siemensovu

tvornicu u München-Allachu 14. veljače, a isti je dan održana i probna vožnja ne relaciji München-Allach – Reichertshausen. Isporuka serijskih lokomotiva ÖBB-u početak će sredinom 2018. godine.

Tijekom prezentacije ÖBB Vectrona Andreas Matthä, direktor ÖBB-a, rekao je to da će nove lokomotive pomoći RCA-ovoj međunarodnoj ekspanziji. Te lokomotive mogu vući teretne vlakove izravno od Češke do Italije i iz Njemačke u Sloveniju. Wolfgang Hesoun, predsjednik Siemens Austrija, rekao je to da Vectron nije samo međunarodna lokomotiva, već i lokomotiva izvrsnih vučnih karakteristika.

TAJLANDSKA AVANTURA

PIŠE: Marina Ribar

FOTO: Marina Ribar

D očekale smo i taj dan: nedjelju, 18 sati. Avantura je započela dolaskom na novouređeni zagrebački aerodrom. Po slijetanju u Bangkok zapuhnu su nas val topline i čudnovati mirisi. Saznali smo da je to iskonski miris hrane u kojoj se kao osnovni sastojak za pripremu koristi riblje ulje čiji miris na prstima ostaje i do dva dana.

Bangkok je grad koji obavezno treba vidjeti. Riječ je o prevelikome gradu, hektičnome, prepunom smoga i ljudi koji su toga svjesni, a što pokazuju maskama kojima prekrivaju lica. Kao turist isprva pomisliš da su svi bolesni i da ćeš se zaraziti, ali potom shvatiš da štite sebe. Sljedećega dana sjeli smo u automobil u 7.00 i jedva čekali vidjeti plutajuću tržnicu, no naš vozač »nije bio sasvim svoj« te je vožnja bila poprilično stresna. Rekla bih da je to bilo najdužih sat i pol vožnje u mojemu životu.

Na plutajućoj tržnici kućice na vodi. Čiča nas je vozio na drvenome brodiću, oko nas je bila hrpetina svega, ali nismo se dale te nismo ništa kupile. Doživljaj plutajuće tržnice je zadivljujući: puno boja, voća, povrća, mesa (koje za nas nije jestivo na tim temperaturama izvan hladnjaka). Navečer smo se vozile *tuc-tuc*om do Khao San Rooda, glavne ulice s trgovinama. Ondje je u nama proradio tzv. šopingholičarski duh. Iako smo se cjenkale, potrošile smo brdo bahta. Otkrile smo izvrstan kafić u kaskadama te smo još malo uživale u čarima Khao San Rooda.

Sljedećega dana odlučile smo razgledati impozantnu Kraljevsku palaču. Ondje se prilikom razgledanja žene trebaju pokriti. Sljedećega jutra krenule smo na put vlakom do Ajutaje. Zanimljiva su ta putovanja vlakom po istoku. Odabrale smo vožnju u vagonu 2. razreda i sjele na mjesta. Putem smo uživale u prekrasnome krajoliku. Ajutaja je grad koji ostavlja bez daha i koji se



Bijeli hram, Chiang Rai



Phang Nga Bay poznat kao James Bond Island

mora vidjeti. Raj za fotkanje, iznajmile smo bicikle i pile *smoothije*, hvatale redovnike i slikale se s njima na ruševinama hramova. Potom je uslijedilo vrijeme za noćni vlak do sjevera Tajlanda. Sjedile smo u kolodvoru i bavile se večernjim održavanjem higijene,

kada smo vidjele tri policajca kako se *nasli-kavaju* po kolodvoru. Naravno da sam im upala u kadar s četkicom za zube. Bio je dobar osjećaj dići noge u zrak i odmoriti. Dobile smo čistu posteljinu i našoj sreći nije bilo kraja. Vožnja je trajala od 21.00 do



Dijete svećenik, Chiang Mai



Dugovrata seljanka

8.40 sati, no putovanje je prošlo začas. Predjutro smo se razbuđivale razgledajući s donjeg kata zadnje postaje do Chiang Maija. Lijep, zelen kraj, pun palmi, banana, kokosa i rižinih polja. Istoga dana kada smo stigle u Chiang Mai

pohađale smo kulinarski tečaj »Smile Organic Thai Cooking Class«. Na putu do tržnice taksist nas je naučio i prve riječi na tajlandskome: kopunkaaaa, Chang, Doi, Wat... Ondje su nas dočekale naše instruktore Kim i Ui te smo se upoznale s još nevidenim vrstama voća i povrća. Odvele su nas i na farmu gdje smo brale i isprobavale razne vrste povrća. Potom smo učile kuhati te smo stekle vrhunsko iskustvo.

Sljedećega dana krenuli smo do Nacionalnog parka Doi Inthanon. Penjale smo se na najviši vrh Tajlanda, na 2500 metara nadmorske visine, temperatura zraka bila je 20°C. Predivno iskustvo – zelenilo i svježina. Razgledale smo dva hrama i predivan park između njih pun raznih vrsta cvijeća.

Sljedećega jutra već u 7.00 sati krenule smo prema Hot Springu, bijelome i crnome hramu. U bijeli hram ušle smo bose, vani je bila temperatura 39 °C, miris znoja osjećao se u zraku. Hram je izgradio poznati tajlandski umjetnik vlastitim sredstvima. Istina jest da je hram kičast, ali ako je netko toliko vremena posvetio svakome detalju,

jednostavno mu se moraš diviti.

Iskušale smo i u jahanju slonova, što je bilo za pamćenje. Nakon toga uživale smo u vožnji kanuom od bambusa. Iako smo *zakupale* na temperaturi od oko 40 °C, preživjele smo jer nas je čekalo novo odredište – Long Neck Village. Uživale smo *fotkajući* detalje, kupujući suvenire i razgovarajući sa ženama koje nose i do pet kila teške prstenove oko vrata. Legenda kaže da ih je to štitilo i spašavalo im živote od ugriza tigrova.

Vrhunac dana bio je Tiger Kingdom: kupila sam kartu za ulazak u kavez s malim tigrom i potpisala papir da ulazim na vlastitu odgovornost.

Oprostile smo se od Chiang Maija i naše omiljene hotelijerke te nas je taksi dovezao do aerodroma. Na aerodromu smo čekali par sati te smo krenule na Phuket. Ondje su nas taksisti pokušavali prevariti za 800 bahta za vožnju u autobusu u kojemu je svaki putnik dobio drugačiju cijenu. Sljedećega dana obišle smo James Bond Island, stigle u luku, ukrcale se na brod i avantura je mogla početi. Predivan krajolik ostavio nas je bez daha. Vratile smo se na Patong i počeo je Songkran, odnosno proslava Thai Nove godine, koji se slavi zalijevanjem vodom. Svratile smo u obližnji restoran kako bismo izbjegle vodeni rat, no ludilo je trajalo do jutra.

Idućega dana čekao nas izlet na otočje Similan. Do otočja smo se vozile satima, ali isplato se jer je riječ o raj u zemlji. Kupale smo se u kristalno čistome moru, penjale na stjenoviti vidikovac, uživale u svakome trenutku. Na kraju obišle smo otočje Phi Phi, plažu Maya, koja je poznata iz filma »Žak«. Šteta što su svi ti otoci toliko komercijalizirani da se od prekobrojnih turista ne može doživjeti njihova istinska ljepota.

Još malo i avantura zvana Tajland bila je završena. Bilo je to putovanje za pamćenje. Khob Khun Kaaaaa.

UVIJEK VLAKOM

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Jelena Kajfeš, rukometašica »Lokomotive«, vjeran je putnik hrvatskih željeznica. Otkako je počela studirati na zagrebačkome Kineziološkom fakultetu, poslije kao igračica »Trešnjevke« i »Lokomotive«, pa sve do danas iz rodnih Križevaca u Zagreb putuje vlakom.

Vlakom se do Zagreba stiže brzo i uvijek sretno nekoga s kime može razgovarati. Kada god može, obično kada ne putuje s ekipom na gostovanje, naša sugovornica *skokne* doma, i to uvijek vlakom. Doduše, otkako se gradi na dionici pruge Dugo Selo – Križevci, presjeda u autobus:

Često putujem kući i godinama putujem vlakom. Udobnije je, uvijek nekoga sretnim pa tako vrijeme brzo prođe. Posljednjih nekoliko godina sa mnom putuje i moj ljubimac Koko.

Sport je životno opredjeljenje naše sugovornice. Rukomet je počela igrati još u osnovnoj školi, a do kraja srednje škole igrala je u KTC-u »Križevci«. Kada je krenula na Kineziološki fakultet, u Zagrebu je prvo igrala u klubu »Trešnjevka« i tamo je provela devet godina:

Bili smo odlična *klapa* i bilo mi je lijepo, no klub je zapao u financijske poteškoće i slabije se treniralo. Tri sam godine honorarno radila u teretani i trenirala. Na kraju je uslijedio poziv Silvija Ivandije i prešla sam u »Lokomotivu«.

Od tada trenira jedanput, a ponekad i dva puta dnevno, te je s »Lokomotivom« osvojila IHF Challenge Cup, Kup Hrvatske, a prošle im je godine Prvenstvo Hrvatske izmaknulo za jedan gol. U međuvremenu Jelena je diplomirala na Kineziološkom fakultetu i kao profesorica tjelesnog odgoja odradila godinu dana staža u OŠ »Ljubljana«. Sada samo igra rukomet.

Tijekom cijele karijere Jelena Kajfeš igra

na poziciji vanjskog napadača. Iako je nježnije građe od ostalih igračica koje igraju na toj poziciji, Jelena je puno brža i često istrčava u kontranapade. U situacijama kada se postavi obrana, ulazi u duele, obično probije prvu liniju obrane, a ako ne uspije do kraja, protivničke obrambene igračice znaju je dobro *poklopiti*.

Dok igram ništa me ne boli, ali poslije osjećam posljedice tih *kontakata*. Do sada

nisam bila ozbiljnije ozlijeđena. Dobro se osjećam i mislim još igrati.

Nakon te izjave samo po sebi nameće se pitanje što planira nakon što završi igračku karijeru:

Sport je moje životno opredjeljenje. Voljela bih raditi u školi, ili možda voditi kakav fitness centar. Sada igram, a nakon toga – vidjet ćemo.



Jelena Kajfeš



FOTO: Branimir Butković



FOTO: Ivana Čubelić