

KONFERENCIJA POSVEĆENA IZAZOVIMA U RAZVOJU ŽELJEZNIČKOG SUSTAVA

PRIPREMILA:
Anđela Bogdan

Kako voziti 900 vlakova na dan dok gradimo novu mrežu?

Konferencija je okupila ključne dionike željezničkog sektora radi rasprave o upravljanju prometom tijekom opsežnih infrastrukturnih radova, a u cilju očuvanja pouzdanosti usluge i daljnjeg razvoja željezničkog sustava u Republici Hrvatskoj

U organizaciji HŽ Putničkog prijevoza (HŽPP), Hrvatskog društva željezničkih inženjera (HDŽI), Saveza za željeznicu (SZŽ) te Fakulteta prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu, nedavno je održana konferencija posvećena strateškim i operativnim izazovima u razvoju željezničkog sustava Republike Hrvatske. Fokus ovogodišnjeg skupa bio je na svakodnevnom operativnim izazovima koje pred struku postavljaju infrastrukturni radovi, a posebno na složenosti izrade i realizacije voznog reda s gotovo 900 vlakova na dan na mreži koja se paralelno gradi i modernizira.

U dijelu uvodnih obraćanja Žarko Tušek, državni tajnik Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, željeznicu je nazvao temeljem svake ozbiljne ekonomije te rekao kako svjedočimo renesansi u ulaganju u željeznicu s obzirom na veliki investicijski ciklus koji je u tijeku. Istaknuo je da po hrvatskoj željezničkoj mreži sva-

kodnevno prometuje oko 900 vlakova. Istodobno gotovo da nema dijela mreže na kojemu se ne izvode radovi poput modernizacije, elektrifikacije, sanacije, digitalizacije. Ilustracije radi, ako se uzme u obzir samo jedan ključni prometni koridor, a to je onaj od državne granice s Mađarskom do naše glavne luke u Rijeci, može se zaključiti kako se na 45 posto te dionice u ovome trenutku izvode projekti koji su u fazi radova. Na temelju toga može se pretpostaviti koliko je složeno istodobno organizirati i promet i radove. Upravo taj paralelni suživot prometa i radova jedan je od najsloženijih izazova u upravljanju željezničkim sustavom. Konferencija je zato idealna prilika da se otvoreno govori i diskutira o različitim pitanjima, od sigurnosti i pouzdanosti prijevoza, preko utjecaja na korisnike do učinkovitosti koordinacije između upravitelja infrastrukture, prijevoznika, izvođača radova i javnosti. Cilj skupa bio

je analizirati aktualno stanje te ponuditi konkretna rješenja, primjere dobre prakse i vizije kako održati visoku razinu prometa unatoč opsežnim radovima.



Željko Ukić

Željko Ukić, predsjednik Uprave HŽPP-a, rekao je da je komunikacija s građanima, postojećim, ali i potencijalnim putnicima, lakša kada se uključe županije, gradovi i općine. Redovito se održavaju sastanci s velikim brojem jedinica lokalne i regionalne samouprave, jer je teško naći ravnotežu između zahtjeva za korekcijama voznog reda i uvođenjem više vlakova na određenome području i tehničkih ograničenja HŽPP-a koja se odnose i na broj raspoloživih vozila i na stanje željezničke infrastrukture. No, Ukić je pojasnio kako se trude balansirati, uvode nove linije gdje god je to moguće, nabavljaju nove vlakove i njima unapređuju kvalitetu usluge. Dodao je da je svjestan nezadovoljstva putnika, ali i istaknuo da su svi radovi i sve regulacije dio procesa kako bi željeznička usluga u budućnosti bila bolja, kvalitetnija i sigurnija. Cilj je pridobivanje novih putnika te smanjenje opsega korištenja automobila.



Detalj s konferencije

Izrada voznog reda u uvjetima ograničenja i radova na pruzi

Jedan od najzanimljivijih dijelova konferencije bila je panel-rasprava na temu izrade voznog reda u uvjetima ograničenja i radova na pruzi. U njoj sudjelovao je Subhi Tawfiq, član Uprave HŽ Infrastrukture.



Subhi Tawfiq

Sudionici su iz prve ruke govorili o svakodnevnim kompromisima i naporima koji se ulažu kako bi željeznički promet ostao pouzdan i siguran, unatoč ograničenjima uzrokovanim radovima na ključnim dionicama mreže. Tawfiq je

istaknuo da je svaki vozni red koji izrađuju plod složenog procesa u kojemu se usklađuju zahtjevi svih dionika, kapaciteti mreže i tehnička ograničenja. Glavna zadaća HŽ Infrastrukture jest omogućiti stabilan i učinkovit promet, čak i u tako dinamičnim uvjetima, jer željeznica nema alternativu. Dodao je i da su u HŽ Infrastrukturi svjesni toga da svaki građevinski zahvat sa sobom nosi privremene izazove, od smanjenih brzina do zatvorenih dionica, no važno je istaknuti da bez tih kratkoročnih neugodnosti ne bi bilo ni dugoročnog napretka.

Anto Krajina, direktor Sektora za pristup infrastrukturi pri HŽ Infrastrukturi, u prezentacijskome dijelu istaknuo je da upravljaju s 2617 kilometara pruge, od čega je 11 posto dvokolosiječnih, a 39 posto elektrificiranih. S jednim željezničkim putničkim prijevoznikom te devet aktivnih teretnih prijevoznika intenzivno komuniciraju i dogovaraju izvršenje voznog reda. Ono je zahtjevno u trenutku kada se na nekoj dionici izvode radovi pa je putnički prijevoz organiziran zamjenskim autobusima. Nastoje maksimalno unaprijed najaviti radove kako bi se svi prijevoznici lakše organizirali, no to nije uvijek moguće jer se i sami izvođači rado-

va susreću s raznim izazovima. Radovi će se još više intenzivirati u idućemu periodu, no posljedično imat ćemo obnovljenu mrežu pruga na kojima će i izvršenje voznog reda biti puno točnije nego što je to slučaj danas. Krajina je istaknuo da izrada voznog reda u tim uvjetima nije samo tehnički izazov, već i pitanje bliske koordinacije svih službi, od izvođača radova do prometnih dispečera i lokalnih kolodvorskih timova.

Uz predstavnike Ministarstva, HŽ Infrastrukture i akademske zajednice na konferenciji su sudjelovali predstavnici drugih ključnih dionika, među kojima su bili i Josip Grivec, zamjenik župana Međimurske županije, te Željko Turk, gradonačelnik Zaprešića, predstavnici lokalnih sredina u kojima se trenutačno izvode radovi na modernizaciji željezničke infrastrukture.

Sudionici panel-rasprave složili su se s time kako je ključno nastaviti s razmjenom iskustava i stalnim prilagođavanjem operativnog planiranja kako bi se omogućio razvoj infrastrukture bez ugrožavanja redovitosti prometa.

Izvor:

HŽ Infrastruktura