

ARHIVA +



Trebat će između pet i deset godina da bi željeznica došla u zadovoljavajuće stanje



Silvana Perica

sri, 29/11/2023 - 08:12



Jakost države vidi se u jakosti željeznica, kaže profesor Borna Abramović

Foto: T&T Journal

Hrvatska je krenula u obnovu željezničkih pruga, ali s dosta zastoja, pa tako ni pruga duga 38 kilometara od Dugog Sela do Križevaca još nije gotova, iako je trebala biti završena još 2020. godine.

Otkako je Račanova vlada izgradila dobar dio autocesta pa sve do danas, vlade su potpuno orijentirane na autoceste i velik dio pruga nije obnavljan tridesetak godina. O budućnosti željeznice u Hrvatskoj za Forum.tm govorio je prof. dr. Borna Abramović, redoviti profesor Fakulteta prometnih znanosti.

- Sve željezničke pruge treba modernizirati, baš sve. Željeznica može prevesti velike količine robe i jedan je od najdostupnijih načina prijevoza. Valja znati da se jakost svake države mjeri u jakosti željeznica. Spomenut ću tu kao primjer Švicarsku i Japan s odlično uređenom i razgranatom željezničkom mrežom - kaže naš sugovornik.

Ističe kako je u vrijeme gradnje autocesta velik dio državne administracije bio koncentriran na nju, pa bi se tako trebalo i sada organizirati kad je riječ o obnovi željeznice.

- Ne stojimo tako loše kad je riječ o elektrifikaciji pruga, jer je 36 posto pruge elektrificirano. Međutim, pravci prema Dalmaciji nisu i sve pruge prema jugu treba modernizirati, od Ogulina prema Kninu, Zadru, Šibeniku, Splitu. To bi donijelo brži prijevoz i manje zagađenje okoliša - kaže dr. Abramović.

Prognozira i kako vjerojatno ne bi više od desetak posto turista dolazilo vlakovima, jer Hrvatska je autodestinacija i naši gosti iz Austrije, Njemačke, Češke lako dolaze automobilom na more. U posljednje vrijeme sve veći broj turista dolazi avionima, vidi se to po rastu prometa na aerodromima u Puli, Zadru, Splitu i Dubrovniku. Ipak, na vlak bi vjerojatno prešli turisti koji uživaju i u samom putu, jer je putovanje vlakom poseban doživljaj.

- Vlakom dolaze turisti iz Poljske, Češke, Slovačke i Mađarske; ali Mađari, primjerice, ipak u velikoj većini stižu automobilima i tako će i ostati - kaže dr. Abramović, voditelj nove katedre za organizaciju željezničkog prometa.

- Ipak, obnova pruga bi se isplatila, jer je teretni promet vlakovima profitabilan. Država treba uložiti u infrastrukturu, u pruge, kolodvore, stajališta i ostalu tehničku opremu, kao što ulaže i u ceste i drugu infrastrukturu. U ovom trenutku imamo 18 privatnih prijevoznika u teretnom prometu i svi oni jako dobro posluju - ističe. Dakle, teretni vlakovi jako su isplativi, ali s putničkim prometom već je drugačije i tako nije samo u Hrvatskoj, država potpomaže one linije koje ne mogu biti komercijalne, jer se računa na opću društvenu korist.

- Primjerice, kad bi Vlada ukinula neku slabo isplativu liniju u Slavoniji, Osijek - Strizivojna ili Vrpolje, pitanje je kako će đaci ići u srednju školu, a stariji na posao - objašnjava naš sugovornik.

Elektrifikacija pruga donosi i smanjenje emisije stakleničkih plinova, jer valja znati da autobus zagađuje puno više od diesel lokomotive, dakle vlak je manji zagađivač i kad nije električni. Zanimljivo je i da bi uskoro trebali voziti baterijski vlakovi na liniji Varaždin – Lepoglava -Golubovec, koje će proizvoditi Končar.

Na pitanje zašto se kasni s radovima na nizinskoj pruzi prema Rijeci i zašto su građevinske dozvole sa zakašnjenjem dostavljene izvođaču radova, dr. Abramović kaže kako nema dobre organizacije.

- Još od 1860. godine, kad je izgrađena prva pruga u Hrvatskoj, nikad nismo imali više novca za željeznicu u Hrvatskoj nego sad. Moraju se osnovati timovi ljudi koji će voditi projekte. Imamo i dobar primjer gradnje pruge na dionici Križevci - granica s Mađarskom, koja ide odlično. Valja reći da je ta dionica skuplja nego Pelješki most, jer se grade dva kolosijeka po kojima će se moći voziti vlakovi 160 kilometra na sat, a gradi se i novi most preko Drave - kaže profesor Abramović, dodajući kako zaslugu za gradnju u rokovima imaju turski izvođači radova i hrvatski inženjeri koji obavljaju nadzor.

Nakon što je tri desetljeća sva pažnja bila usmjerena na autoceste, pruge su konačno došle na red za obnovu. Kako bi došle u zadovoljavajuće stanje, trebat će, procjenjuje naš sugovornik, između 5 i 10 godina.

U jednom svom radu dr. Abramović bavio se i aerodromima. Naime, zračne luke do kojih dolazi željeznica u velikoj su prednosti pred ostalima, jer vlak olakšava daljnji transport avionskog tereta. Avioni ne prevoze puno tereta kao brodovi ili vlakovi, ali je to uglavnom vrlo vrijedan teret. Zanimljivo je da bi do zagrebačkog aerodroma 'Dr. Franjo Tuđman' trebalo izgraditi svega 2,5 km pruge do pruge Zagreb-Sisak.

- Zagrebački aerodrom vrlo lijepo napreduje i uskoro bi mogao prijeći 5 milijuna putnika na godinu, a tada nastaje problem, jer svi ti putnici taksijima i autobusima ne mogu brzo doći do grada. Vlak bi to najbrže riješio, a Zagreb bi mogao postati i čvorište za avionski teretni promet za cijelu Jugoistočnu Europu - kaže Abramović.

Dodaje kako, primjerice, aerodrom u Zurichu ima željeznički kolodvor ispod zgrade s kojeg se može otputovati bilo gdje u Švicarsku, a u Frankfurtu su dva željeznička kolodvora kod zračne luke.

Slično bi se moglo povezati dalmatinske luke, koje bi boljom željeznicom mogle rasti i više nego sad. Zadar se specijalizirao za soju i naftne derivate, Šibenik za fosfate i umjetna gnojiva, a Split za žitarice.

- Dalmatinske luke rade dobro, a mogle bi i bolje kad bi bile bolje povezane vlakovima - ističe dr. Abramović. Valja reći da do Zadra putnički vlakovi ne voze već gotovo 10 godina, a teretni prođu, ali samo povremeno.

Ovih dana i Ivan Kršić, šef uprave HŽ Infrastrukture, najavljuje 'desetljeće željeznica', ulaganje od šest milijardi eura. Nadajmo se bez tolikih kašnjenja kao dosad, ili kao u obnovi nakon potresa, jer ni tu nije bio problem novac nego realizacija projekata.

Forum.tm donosi serijal tekstova o koracima koji su nužni za transformaciju Hrvatske u razvijeniju i bolje uređenu zemlju, u sklopu projekta poticanja novinarske izvrsnosti Agencije za elektroničke medije

najnovije

čet, 30/11/2023 - 09:52

Kakve je promjene hrvatskog sustava osmislio Ivo Josipović

pon, 27/11/2023 - 09:30

"Tito nije dopuštao da ga savjest zakoči i sputa"

pet, 24/11/2023 - 11:58

Ako selo dobije nogostup, kanalizaciju, brzi internet i dobar prijevoz, hoće li mladi poželjeti odseliti iz grada?

sri, 22/11/2023 - 11:12

KAL Band prvi put u Hrvatskoj

pon, 20/11/2023 - 09:06

Ljubo Jurčić: Hrvatske vlasti uopće nemaju ekonomsku politiku

pet, 17/11/2023 - 10:50

Novi prosvjed za slobodnu Palestinu

pet, 17/11/2023 - 09:44

Trebamo li zamišljati klimatsku apokalipsu?

čet, 16/11/2023 - 09:03

Obrazovanje na toboganu

uto, 14/11/2023 - 09:31

Posuđuju klupe i sadnice, ali najbolje u Hrvatskoj povlače europski novac – u prvih 6 mjeseci ove godine, već je "kapnulo" 90 milijuna eura

ned, 12/11/2023 - 09:59

Pupovac: Premalo je glasnih boraca protiv filoustaštva

Impressum

Forum.tm | Nakladnik: neprofitna udruga Dom kulture Zagreb | Adresa:
Nova cesta 115,
10000 Zagreb | email: domkulturezagreb@gmail.com | Uredništvo: Dom
kulture Zagreb

TKO? Neprofitna udruga Dom kulture **ŠTO?** Forum.tm, prostor za slobodne ljude i one koji to žele postati **KADA?** Jučer, danas, sutra **GDJE?** www.forum.tm **ZAŠTO?** Da bi stvari bile jasnije