

Среда, 20. март 2019.

Број: 1086-1087 ■ Година LIII ■ www.zeleznicesrbije.com

ТОКОМ ПОСЕТЕ ПРЕДСЕДНИКА РУСКЕ ФЕДЕРАЦИЈЕ ВЛАДИМИРА ПУТИНА СРБИЈИ ПОТПИСАН УГОВОР СА „РУСКИМ ЖЕЛЕЗНИЦАМА“ ВРЕДАН 230 МИЛИОНА ЕВРА



странице 2 и 3

- Настављамо успешну сарадњу и крећемо у нове пројекте
- Србија до 2021. добија јединствен диспетчерски центар на железници – један од најmodернијих у овом делу Европе

ЗАВРШЕНА РЕКОНСТРУКЦИЈА ПРУГЕ ТОПЧИДЕР – РАКОВИЦА – РЕСНИК

ОД ТОПЧИДЕРА
ДО РАКОВИЦЕ
БРЗИНА
ПОВЕЋАНА НА
80 km/h

страница 6

НАСТАВАК УСПЕШНЕ САРАДЊЕ СТИЖЕ ЈОШ ОСАМ НОВИХ ВЕКТРОН ЛОКОМОТИВА

- Србија Карго и Сименс потписали нови уговор



странице 10 и 11

ЗАПОЧЕТА РЕКОНСТРУКЦИЈА ПРУГЕ НИШ – ЗАЈЕЧАР



РАДОВИ ВРЕДНИ ПЕТ МИЛИЈАРДИ ДИНАРА

- Једна од најтежих пруга у региону биће завршена до краја августа 2020
- Током реконструкције теретни возови саобраћаће правцем Ниш – Мала Крсна – Пожаревац – Мајданпек – Прахово

странице 4 и 5



ТЕЖЊА КА ЗАЈЕДНИЧКОМ НАСТУПАЊУ НА ВАНЕВРОПСКИМ ТРЖИШТИМА

- Европским компанијама приказан велики инвестициони циклус модернизације железнице у Србији
- Приоритет Кластера – повезати приватни и јавни сектор

странице 14 и 15



БЕЗ ВОЗОВА ИЗМЕЂУ БЕОГРАДА И НОВОГ САДА ЗБОГ ИЗГРАДЊЕ ПРУГЕ ЗА ВЕЛИКЕ БРЗИНЕ

странице 6 и 7



РАДОВИ ВРЕДНИ ПЕТ МИЛИЈАРДИ ДИНАРА

● Једна од најтежих пруга у региону биће завршена до краја августа 2020

● Током реконструкције теретни возови саобраћаће правцем Ниш – Мала Крсна – Пожаревац – Мајданпек – Прахово

Безбедност у саобраћају је приоритет Владе Републике Србије и када кажем да држава никада није више улагала у железницу, то је заиста тако. Поред главних коридора, прошле године је реконструисано 270 километара регионалних пруга, ове године планирамо да то буде близу 300 километара, јер су оне важне и за привреду и за становништво – рекла је потпредседница Владе Србије и министарка грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре проф. др Зорана Михајловић.

– Захваљујући ресорном министарству уложемо пет милијарди динара у реконструкцију 108 km дужине пруге – рекао је генерални директор „Инфраструктуре железнице Србије“ др Мирољуб Јевтић и нагласио да је пруга Ниш – Зајечар једна од најлепших и најтежих пруга у овом делу



700
РАДНИХ ДАНА ЈЕ ПРОЦЕНА ТРАЈАЊА РАДОВА НА ПРУЗИ НИШ – ЗАЈЕЧАР



Европе и биће прави изазов за рад, а према проценама, радови ће трајати 700 радних дана. На прузи Ниш – Зајечар налазе се 52 моста укупне дужине 1,8 километара и 36 тунела укупне дужине од 23,8 километара, као и 90 путних прелаза. Ова пруга је карактеристична и по томе што једна од ретких у Европи са радијусима кривина од 240 до 250 метара, којих има око 60 – објаснио је Јевтић и додао да

вембра прошле године, када је завршен ремонт пруге Пожаревац – Мајданпек, као алтернативни железнички правац за пругу Ниш – Зајечар.

– Ово је део трогодишњег програма ревитализације преко 750 километара регионалних пруга, који обухвата период 2018 – 2020. године. Све што смо планирали за 2018. годину смо и реализовали, а то су пруге: Шабац – Брасина, Нови Сад – Орловат – Панчево, и оно што је за све нас јако важно на овом месту јесте реконструкција пруге од Пожареваца до Мајданпека.

.

Реконструкцијом ове пруге преузети су сви токови

робе који су раније ишли из Прахова Пристаништа и Бора према Шапцу, тако да сада можемо да приступимо и реконструкцији ове пруге – рекао је генерални директор „Инфраструктуре железнице Србије“ др Мирољуб Јевтић. Он је истакао да ће се водити рачуна и о потребама локалне привреде, пре свега фабрике бетонских прагова МИН ДИВ у Сврљигу, али и свих других корисника железничког транспорта.

Почетак извођења радова

поздравио је и председник ме-

сне заједнице Јасеновик, села чији сужитељи имали највише непријатности због испадања цистерни претходних месеци.

Безбедност мештана најважнија

Подсетимо, након трећег инцидента на прузи Ниш – Зајечар када су за мање од месец дана три пута исклизнуле и преврнуле се цистерне, потпредседница Владе Србије и министарка грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, проф. др Зорана Михајловић, донела је 14. фебруара одлуку да неће проћи више ниједан воз овом пругом док се не заврши реконструкција”, рекла је Михајловићева у разговору са мештанима Јасеновика.

Министарка је тада нагласила да је држава обезбедила пет милијарди динара да се ова важна регионална пруга, у дужини од 112 километара, која није обновљена од 1961. године, у овој години реконструише.

„Чињеница је да су многе регионалне пруге дотрајале, јер у њима није улагано деченијама, али је исто тако непобитно и да држава узлаже више него икад у железницу“, рекла је министарка и подсетила да ће се ове године кренути са измештањем пруге из центра Ниша у оквиру модернизације и реконструкције пруге Ниш – Димитровград, у шта ће бити уложено 268 милиона евра.

Председник МЗ Јасеновик захвалио се потпредседници Влади што је дошла у Јасеновик и што су мештани добили уверавање да возови неће ићи пругом док све не буде потпуно безбедно.

Градоначелник Ниша Дарко Булатовић поручио је да су безбедност и здравље људи најбитнији и захвалио се Влади Србије и потпредседници Влади на одлуци која је донета у интересу грађана.

Љ. Богдановић,
Ж. Ристић

СТАНОВНИШТВО И ОКОЛИНА НИСУ БИЛИ УГРОЖЕНИ

Током ових акција, на срећу по становништву и животну средину, није било црвења из цистерни, те је избегнута еколошка катастрофа. Акције подизања и претака амонијака из оштећених цистерни, након првог исклизнућа, 19. јануара, протекле су под строгим надзором и уз поштовање прописа. Санирање ванредног догађаја обављено је по инструкцијама и уз директан надзор директора Сектора за саобраћајне послове „Инфраструктуре железнице Србије“ Дејана Ђорђевића и присуство шефа нишке секције Милице Марине. Перманетно је било дежурство стручног осoblja из ОЦ Зајечар, као и ангажовање радника ЗОП-а из свих крајева, у складу са стањем људства. У овој акцији ангажовани су нишки и београдски помоћни возови.

Будући да је на месту исклизнуло колосек претежно у кривини, са надвишењем од 11 промила од Матејевца према Сврљигу, „Зоповић“ су морали да подигну колосек за око 30 сантиметра како би дизаљка могла да ради. Друга цистерна је била оштећена, па је морала бити подигнута на плато и обезбеђена од самопрекретања, како би се могло обавити претака. Посао претака организован је железнички превозник, приватни оператор „NCL“, чије су цистерне биле у саставу воза када се догодио ванредни догађај.



ОД ТОПЧИДЕРА ДО РАКОВИЦЕ БРЗИНА ПОВЕЋАНА НА 80 КМ/САТ

Завршена комплетна реконструкција пруге Топчидер – Раковица – Ресник

Инфраструктура железнице Србије" је 15. јануара 2019. године завршила комплетну реконструкцију око седам и по километра пруге Топчидер – Раковица – Ресник, а сви уређаји на овој деоници од тада су у пуној функцији.

Након реконструкције, на делу пруге од Топчидера до Раковице брзина возова повећана је на 80 км/сат, уместо досадашњих 30 км/сат, док је брзина возова на деоници Раковица – Ресник са некадашњих 50, повећана на 70 километара на сат.

Укупна вредност изведених радова износи око 24,5 милиона евра, а финансирање је обезбеђено из средстава кредита Европске банке за обнову и развој.

Главном оправком ове пруге обухваћени су санација трупа пруге са хидрохематичким објектима, замена колосечне решетке и засторне призме, замена контактне мреже, изградња трансформаторских постројења, као и замена и реконструкција телеграфско – телефонских и сигнално – сигурносних постројења за регулisanje саобраћаја на двоколосечној прузи. Обновљеном пругом обухваћене су станице Раковица и Ресник, као и стајалишта Кијево и Кнежевац.

На деоници пруге између Топчидера и Ресника уређена су и четири путна прелаза, опремљена савременим систе-



мом осигурања и гуменим панелима – Кијево, Цветни брег, Ресник и путни прелаз на прузи Распушница К – Ресник.

У железничкој станици Ресник саграђен је нови пешачки потходник испод осам колосека, са излазима на три новоизграђена перона. Изграђени су и нови наткривени перони са комплетном опремом. Станична зграда у Реснику је дограђена, чиме су проширени капацитети намењени путницима и стручним службама за одржавање железничке инфраструктуре, а саграђен је и потпуно нов објекат екипе за хитне интервенције са три колосека и манипулативним платоом површине 780 квадратних метара.

У железничкој станици Раковица реконструисани су сви станични колосеки и перони. Перони су опремљени новим инсталацијама и расветом, разгласом, системом за информисање путника и новим мобилијаром.

Осим уговорених радова, додатно је санирана и хидроизолација надстрешница у станицама Раковица.

У стајалиштима Кијево и Кнежевац изграђени су нови перони.

За реконструкцију пруге Топчидер – Раковица – Ресник било је потребно око 200 тона нових шина, 53 скртнице, око 30 хиљада бетонских прагова и око 50 хиљада кубика новог туцана.

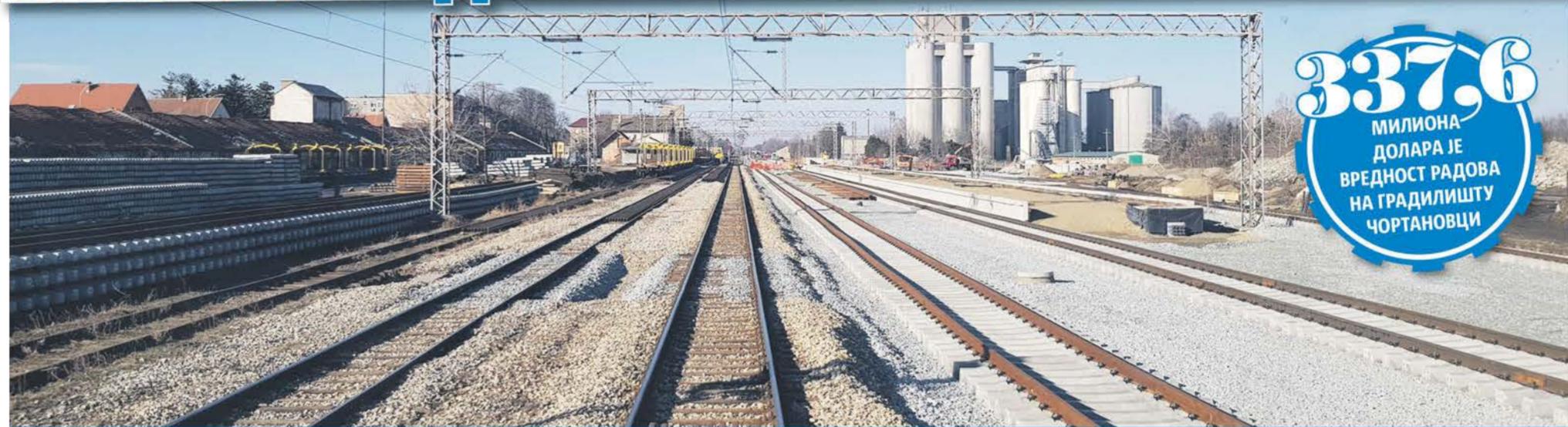
Н.А.



Среда, 20. март 2019. [пруга](#)

Среда, 20. март 2019. [пруга](#)

ИЗМЕНА САОБРАЋАЈА ОД 1. ФЕБРУАРА ИЗМЕЂУ БЕОГРАДА И НОВОГ САДА ЗБОГ ИЗГРАДЊЕ ПРУГЕ ЗА ВЕЛИКЕ БРЗИНЕ



337,6
МИЛНОНА
ДОЛАРЯ ЕЈ
ВРЕДНОСТ РАДОВА
НА ГРАДИЛИШТУ
ЧОРТАНОВЦИ

● Железнички саобраћај на релацији Стара Пазова – Нови Сад од 1. фебруара 2019. године обустављен због радова на изградњи пруге за брзине до 200 километара на сат



Нова организација путничког и теретног саобраћаја

Компанија „Србија Воз“ је од 1. фебруара 2019. године променила организацију путничких возова у међународном и унутрашњем железничком саобраћају.

Возови између Београда и Беча, који полазе из станице Београд Центар у 7:13 сати, а из Беча у 8:42 сати, неће више саобраћати, као ни међународни возови између Београда и Будимпеште, са поласком из станице Београд Центар у 21:15 сати и из Будимпеште у 22:15 сати. Међународни воз који је по реду вожње из Београд Центра за Будимпешту Келети полази у 11:13 сати, од 1. фебруара полазиће из Новог Сада у 10:57 часова до Келебије, са пресејањем из Келебије у 14:46 сати за станицу Будимпешта Келети, док ће воз који је по реду вожње полазио из Будимпеште Келети за Београд Центар полази у 7:57 сати, сада полази из 11:57 сати до Келебије, са пресејањем из Келебије у 15:41 сати за Нови Сад.

– Терен на коме се изводе радови није нимало једноставан. Фрушкогорска брда, као и траса поред самог Дунава имају посебне геолошка услове. Те проблеме решавају заједно српски и руски стручњаци. Крајем децембра стигло се до половине радова на тунелским цевима, па радови за сада иду нешто испред плана – рекао је Мансурбек Султанов, први заменик директора компаније „РЖД Интершнел“.

Када је у питању унутрашњи путнички саобраћај, возови ће се кретати само на релацији Нови Сад – Суботица – Нови Сад, док између Београда и Но-

МОДЕРНИЗАЦИЈА ПРУГЕ ЈАЈИНЦИ – МАЛА КРСНА

ВРЕДНОСТ РАДОВА
39,2 МИЛИОНА ЕВРА



Инфраструктура железнице Србије" и конзорцијум фирм који чине француска компанија „Цолас Раил“ и домаћа „Енергопројект нискоградња“ потписали су 28. децембра прошле године Уговор о реконструкцији пруге Јајинци – Мала Крсна и железничке станице Мала Крсна.

Укупна вредност уговора износи око 39,2 милиона евра. Од укупних средстава, за 30,2 милиона евра биće реконструисана деоница пруге између Јајинца и Мале Крсне, док је остатак средстава у износу од 8,9 милиона евра најменје за реконструкцију желеznичке станице Мала Крсна.

Уговором је предвиђена реконструкција пруге, електротехничких постројења, као и радови у осам станица, шест стајалишта и по три моста и тунела.

Пруга Јајинци – Мала Крсна налази се на међународном железничком Коридору 10 кроз Србију и дуга је 59 километара.

Путници који из Земуна плањају путовање за Шид имају воз у 05:00 часова, а из Батајнице у 14:36. Воз из Шида полази у 19:54 часова за Земун, а у 12:07 за Батајницу.

Возови на релацији Зрењанин – Нови Сад – Зрењанин, као и Зрењанин – Панчево – Београд центар – Зрењанин неће саобраћати.

Теретни саобраћај, захваљујући напорима „Инфраструктуре железнице Србије“, од 1. фебруара са пруге Стара Пазова – Нови Сад комплетно је преусмерен на помоћни превозни правец Панчево – Орловат – Римски Шанчеви – Нови Сад.

Б. ГОРДИЋ
Ј. ВЕБЕР

смањених брзина последњих десетица је значајно смањен и обим путничког саобраћаја на овој релацији, па се после завршене реконструкције очекује увођење нових путничких возова и повећање броја превезених путника на овој релацији.

Радови ће се одвијати у условима потпуног затвора станице за саобраћај. Током извођења радова, возови ће саобраћати пругом Београд – Младеновац – Ниш.

Почетак радова очекује се до јуна 2019. године, а предвиђен рок за њихов завршетак је петнаест месеци од почетка радова.

Н.А.



У прошлјој години на путним прелазима широм Србије стручне службе „Инфраструктуре железнице Србије“ су забележиле чак 3.700 случајева ломљења браника и полубраника, које су својом неодговорном и непрописном вожњом оштетили возачи друмских возила. Број поломљених браника и полубраника на путним прелазима у 2018. години скоро је дупло већи од просечног броја оваквих случајева у претходним годинама.

Оваквим поступцима „Инфраструктуре железнице Србије“, само у првом делу године, нанета је директна материјална штета од око 500 милиона динара. За тај новац, „Инфраструктура железнице Србије“ могла је аутоматским рампама да обезбеди око 25 путних прелаза широм Србије.

Апел возачима

Последњи догађаји на путним прелазима указују да су и даље честе непотештоће прописа од стране возача друмских возила, што за последицу понекад има и трагичне последице.

Тако је у петак, 25. јануара, у 10.45 сати, возач друмског возила, поломио полубраник на исправном путном прелазу у месту Дреновац, између Параћина и Ђићевца, и том приликом се сударио са теретним возом.

Возач је са тешким телесним повредама превезен у здравствену установу на Параћин.

Прегледом снимака са видео надзора, који је постављен на путном прелазу у Доњем Мечурову, констатована су два случаја када су возачи друмских возила, иако је постојало упозорење светлосном сигнализацијом на наилазак воза и спуштање рампе, наставили вожњу



НА ПУТНИМ ПРЕЛАЗИМА МАТЕРИЈАЛНА ШТЕТА ОКО 500 МИЛИОНА ДИНАРА

„Инфраструктура ЖС“ отворила мејл адресу за дописе у вези са путним прелазима

„Инфраструктура железнице Србије“ отворила је 9. јануара нову мејл адресу – putnipelezi@srbrail.rs – са циљем брже и ефикасније комуникације са јавношћу када је реч о путним прелазима. Путем овог мејла „Инфраструктури железнице Србије“ мониће да се достављају приједбе, предлоги, сугестије, као и да се укаже на евентуалне проблеме у функционисању путних прелаза широм Србије.

Руководство и стручне службе „Инфраструктуре железнице Србије“ свакодневно ће пратити и анализирати све добијене информације, а биће то начин и да се оствари двосмерна комуникација са грађанима.

ризикујући своје животе и животе других учесника у саобраћају, као да нису извукли поуке из несреће која се додигла на овом путном прелазу.

Крајем прошле године сличан случај додогоди се у Нишу, на путном прелазу код Палилулске рампе, 29. децембра у вечерњим сатима, када се аутобус јавног градског превоза на линији 8, који саобраћа на рејону Габровачка Река – Паси Пољана, нашао у зони путног прелаза у тренутку када

су се рампе већ спуштале. Аутобус је на тај начин онемогућио да се рампе спусте и општиот уређај путног прелаза, који је пре тога функционисао и био исправан.

Аутоматски путни прелаз на овом месту усклађен је са друмском семафорском сигнализацијом, која је такође била исправна. Аутобус јавног



3700
РАМПИ ШИРОМ
СРБИЈЕ СУ ВОЗАЧИ
ДРУМСКИХ ВОЗИЛА
СЛОМИЛИ ТОКOM
2018. ГОДИНЕ

градског превоза у Нишу задржао се у зони затварања путног прелаза у тренутку његовог укључења, иако је имао додатних 15 секунди времена током звучног сигнала да се удаљи из зоне.

Стручне службе „Инфраструктуре железнице Србије“ располажу потребним информацијама и фотографијама

поднеле су Основном јавном тужилаштву у Нишу кривично пријаву против одговорних лица за кривично дело угрожавање јавног саобраћаја, према члану 289 Кривичног законика Републике Србије.

Овакво понашање возача аутобуса у Нишу је зачујујуће и за сваку осуду, нарочито ако се има у виду да се само неколико дана пре тога додогодила тешка саобраћајна несрећа у Доњем Мечурову.

„Инфраструктура железнице Србије“ је у претходном периоду више пута апеловала на све учеснике у саобраћају да поштују сигнализацију и да се придржавају прописа, јер је то једини начин да се очува безбедност саобраћаја.

Поред тога, поправка сваког од 3.700 браника и полубраника на путним прелазима широм Србије плаћа се новцем грађана Србије, а осим што су ти додатни трошкови изузетно велики, за поправку поломљених рампи потребно је десетак дана.

Запослени у компанији „Инфраструктура железнице Србије“ истичу да се само заједничким напорима и одговорним понашањем учесника у саобраћају, на путним прелазима могу очувати и унапредити безбедност и спречити несреће.

Н. АВРАМОВИЋ



Ово је једанаести путни прелаз који је „Инфраструктура железнице Србије“ у последњих годинама донела у саобраћај или поставила бранике, као и савремену

сигнално-сигурносну опрему. Од тих једанаест аутоматизованих путних прелаза, „Инфраструктура железнице Србије“ из сопствених средстава изградила је осам путних пре-



Чишћење скретница на барској прузи код станице Дивци

Преглед путних прелаза на барској прузи

ПРЕГЛЕДАНИ СВИ ПУТНИ ПРЕЛАЗИ НА БАРСКОЈ ПРУЗИ

Десет дана након стражничке несреще на пружном прелазу у Доњем Мечурову, када је у судару аутобус са возом, седам лица изгубило живот, а тридесет двоје теже или лакше повређено, започела је темељна провера свих путних прелаза. Све то као и контроверзнији друштвени проблеми који су такође стручно прописани правном регулативом, железничари ће у наредном периоду морати да испитају до детаља.

Након скенирања ситуације на терену, Секција ЗОП Ваљево поднела је детаљан извештај Сектору за грађевинске послове „ИЖС“ у којем су наведене све актуелне мањкавости

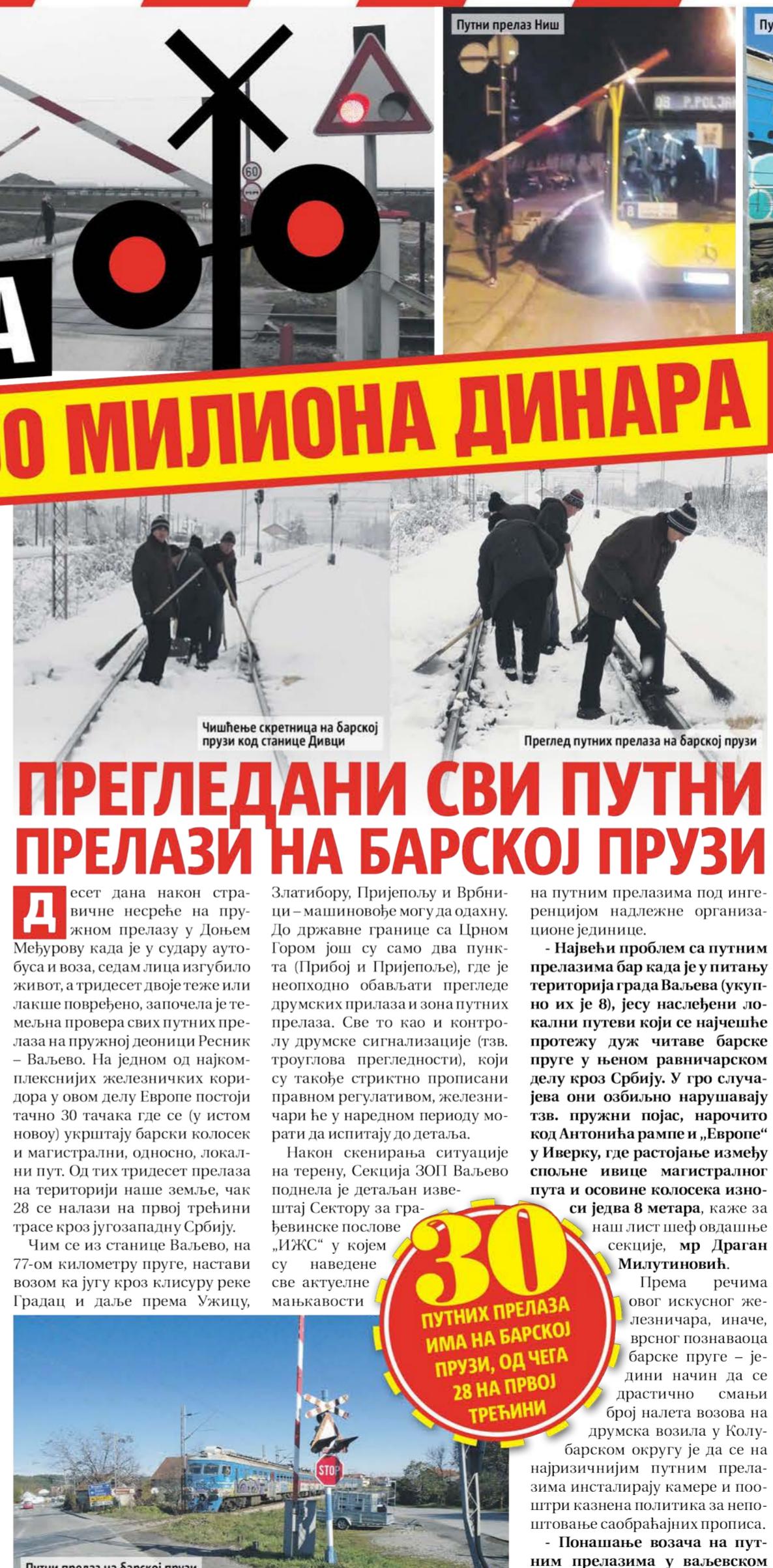
на путним прелазима под инженеријом надлежне организационе јединице.

- Највећи проблем са путним прелазима бар када је упитану територију града Ваљева (купуно их је 8), јесу наслеђени локални путеви који се најчешће протежу дуж читаве барске пруге у њеном равничарском делу кроз Србију. У грој случајева они озбиљно нарушају тзв. пружни појас, нарочито код Антонића рампе и „Европе“ у Иверку, где растојање између спољне ивице магистралног пута и осовине колосека износи једва 8 метара, каже за наш лист шеф одвештајне сектерије, мр Драган Милутиновић.

Према речима овог искусног железничара, иначе, врсног познаваоца барске пруге – једино начин да се драстично смањи број налета возова на друмске возила у Колубарском округу је да се на

најразличитијим путним прелазима инсталирају камере и поштити казнена политика за непостављање саобраћаја, уважавајући, при том, и Правилник о начину укрштања железничке пруге и пута. Исти документ је, такође, прописан ЈП Путеви Србије, али је у техничком смислу бар бити решени на неупредиво савременији начин.

АЛЕКСАНДАР РАНКОВИЋ



30
ПУТНИХ ПРЕЛАЗА
ИМА НА БАРСКОЈ
ПРУЗИ, ОД ЧЕГА
28 НА ПРВО
ТРЕЋИНИ

Путни прелаз на барској прузи

односно, ЈП Путеви Београда. Градска управа Ваљево је још прошле јесени обезбедила тзв. троуглове безбедности и вертикалну сигнализацију. Пре извесног времене осветљена су дводесетак прелаза на терену, илуструјући своју тврђу чињеницом да сваког дана пилепери прелазе преко путне линије одмах из путног прелаза на тзв. обилазници за Ужице, скретајући директно у градску улицу (насеље Горић) која појтима наставља на индустриску зону, он додаје да је „лонција коначно пребачена у дводесетак скретница које су испуштене у најдужим овданим села са највећим даје појединачни прелазе у тврдима, тврдима за „Пругу“ Драган Милутиновић.

Само на потезу од Дивца до Ваљева тренутно је у функцији пет путних прелаза од којих су неки на међурастојању од непуна два километра. Локално становништво за сада није заинтересовано за укидање било ког прелаза па остаје једино да сачекамо изградњу највећих брзих трака (M 4) до новог аутопута (коридор 11) у Непричави. Тиме ће се одреди број путних прелаза у складу са Законом о безбедности у друмском саобраћају, уважавајући, при том, и Правилник о начину укрштања железничке пруге и пута. Исти документ је, такође, прописан ЈП Путеви Србије,

БЕЗБЕДНОСТ | 9

Родна равноправност на скретницама

Упркос хроничном дефициту расположивих људи, надлежна секција ЗОП је и током јануарских снегових наноса све скретнице и путне прелазе одржавала беспрекорно. Изузетно ниске температуре ваздуха које су у обилне падавине захватиле читаву Западну Србију после Божића, мобилисале су чак и припаднице нежнијег пола. Оне су колегама, такође, излазиле на отворену пругу и чистиле снег. Без обзира на то што овдашња испостава Трајевинског сектора „ИЖС“ броји тек тридесет и двоје радника, задато „поседање станица“ у ванчичној агенди зимског одржавања постројења испоставено је у апсолутном смислу. Курвиозитет је да послови зимског одржавања станица скретница већ дуже време бивају поверили искључиво запосленима у Секцији. Тако на терену, илустрације ради, имамо ситуацију да колосек и објекти под снегом током временских непријатела чисте и одржавају само радници ЗОП-а! Све што хода и на платном је списку ОЈ-а ЗОП Ваљево, „кад загусти“ узима лопату и метлу у руке. Из неког разлога, железничари у овдашњем ЕТД-у углавном су поштевени физичких послова када су већи смотови. Истинा, нису ни све секције подједнако оптерећене наведеним задацима. Док Ужиčани са својим 90 радницима одржавају скретнице у зимском периоду на само четири станице, Ваљеви са тек нешто више од 30 људи држе под контролом станице Велики Борак, Ваљево и Ластра, мада су као испомоћ ангажовани и у угљари Вреоци.

„ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ“ АД БИЛЕ СУ У БЕОГРАДУ ДОМАЋИН КОНФЕРЕНЦИЈЕ КЛАСТЕРА ЖЕЛЕЗНИЦА ЈУГОИСТОЧНЕ ЕВРОПЕ

Железнице Србије“ ад-
 биле су недавно дома-
 ћини Конференције до-
 бављача железница из региона
 и железница Немачке, Италије,
 Француске и Велике Британи-
 је, коју је организовао Кластер
 железница југоисточне Европе.
 Циљ ове конференције био је
 да окупи добављаче железница
 како би заједно настутили на-
 ваневропским тржиштима. По-
 вод за организовање конферен-
 ције био је паневропски пројекат PERES (Promoting European
 Rail Excellence outSide EU), који
 финансира Европска комисија,
 а поред представника европ-
 ских организација, скупу су
 присуствовали и представници
 српских железничких компа-
 нија.

У име домаћина, извршни директор „Железница Србије“ ад.
Мр Рајко Ковић је поздравио присутне и истакао да су овакви скупови најбољи начин за упознавање са најновијим техничким решењима из области железничког саобраћаја, као и за сагледавање могућности њихове примене у систему српских железница и железничких компанија у окружењу.

-Управо кроз директне супрете између произвођача, добављача и крајњих корисника могу да се утврде смернице на који је начин могуће ићи ка примени најбољих решења по принципу бенчмаркинга. Тиме се стичу услови да произвођачи или дистрибутери који присуствују овој конференцији, кроз разговор са нашим стручњацима из српских железничких компанија заједнички анализирају и утврде који је то ниво технике и технологије



ТЕЖЊА КА ЗАЈЕДНИЧКОМ НАСТУПАЊУ НА ВАНЕВРОПСКИМ ТРЖИШТИМА

РЕКОНСТРУИСАНЕ ДЕОНИЦЕ		ПЛАНИРАНИ ПРОЈЕКТИ ОД 2019.	
Распутница Г - Ресник	7,5 km	Обилазница око Ниша	22 km
Железничка станица Прокоп	I фаза	Ваљево - Врбница	207 km
Изградња Жежељевог моста		Сталаћ - Ђуник	17,5 km
		Бели Поток - Винча - Панчево	29 km

РЕКОНСТРУИСАНЕ ДЕОНИЦЕ		
СЕВЕРНЕ ДЕОНИЦЕ		
Голубинци - Рума	17,9 km	
Сопот - Ковачевац	18,4 km	
Мала Крсна - Велика Плана	29,5 km	
ЈУЖНЕ ДЕОНИЦЕ		
Бујановац - Букаревац	13,7 km	
Врањска Бања - Ристовци	17,7 km	

- Европским компанијама приказан велики инвестициони циклус модернизације железнице у Србији ● Приоритет Кластера – повезати приватни и јавни сектор

који се може код нас применити. С друге стране, ово је добра прилика да се европским компанијама представи један велики инвестициони циклус техничке модернизације српских жељезница који спроводи држава, а који ће се завршити тако што ће сви главни жељезнички коридори бити двоколосечне пруге са брзинама од 120 до 200 километара на сат, чиме ће се знатно повећати удео и приходи овог вида превоза на транспортном тржишту – истакао је Ковић.

По речима Ковића, кластерска организација малих и средњих предузећа има доста предности јер омогућава да и сама предузећа унутар овакве организације могу лакше сарађивати и заједно наступати на тржиштима са готовим комплетима решења намењеним корисницима на железници, што заузврт пружа сигурност и омогућава смањење трошка.

југу земље, као и реконструкција пруге Ресник-Ваљево које су завршене током 2016. и 2017. године. Ове реконструкције су финансиране из руског кредита и делом из средстава Републике Србије, као и средствима из кредита EBRD IV за набавку материјала. Жежељев мост који је изграђен средствима из ИПА пројекта, буџета АП Војводине и Града Новог Сада и бу-

Модернизација српских железница битна за напредак привреде

Вида Јерковић, начелница одељења у Сектору за железнице и интермодални транспорт Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре истакла је значај пројекта PERES водице и града Новог Сада и буџета Републике Србије, завршен је 2018. године. Компанија „Инфраструктура железнице Србије“ је из својих средстава и делом из средстава буџета Републике Србије финансирала ремонт више од 270 километара регионалних пруга, а сопственим средствима је завршила и реконструкцију деонице Предејане – Цеп на Коридору 10.

истакаје она који пројекат ЕНЕКО којим се помаже малим и средњим предузетима у Србији и другим европским земљама да изађу на тржишта ван Европе. Тежња је на повезивању и већим контактима између тих предузећа.

Према њеним речима, напа железница има значајно место на западном Балкану са железничком мрежом укупне дужине 3.739 километара, која се протеже од границе са Мађарском до границе са Македонијом, од Суботице до Прешева. Поред тога, она је навела да постоје још два значајна железничка крака, од којих је један изузетно значајна пруга од

Београда до Врбница, односно границе са Црном Гором. Вида Јерковић је подсетила да су од 2014. до данас завршени бројни пројекти финансирали из кредитних средстава европских фондова. Тако је 2016. осврнуто на реконструкцију ходних година је интензивно улагано и у модернизацију возног парка српских железница, па је тако набављено 27 дизел-моторних возова средствима руског кредита и 21 електромоторни гарнитура из ЕБРД кредитне

2016. завршена реконструкција деонице Гиље – Ђуприја – Параћин, која се налази на Коридору 10, затим реконструкција шест железничких деоница на северу и на гарнитура из ЕБРД кредита.

Актуелни пројекти

Јерковић је навела и да је у току спровођење значајних пројеката

МР РАЈКО КОВИЋ, извршни директор
Железница Србије“ ап.

МР РАJKО КОВИЋ, извршни директор Железница Србије „а.д.“

МИЛАН ВУЧКОВИЋ,
директор Кластера

анице Земун, а планиран је и ставак обнове преко 300 километара регионалних пруга.

Поред поменутих, она је објавила да се ради на изради техничке документације за неко-кој пројекта за које још нису отворена финансијска средства.

Захваљујући Европској унији димо на идејном пројекту за **конструкцију деонице Велика Панона-Ниш, а у завршној фази је** идејно решење за реконструкцију и модернизацију деонице **Алах-Ђунис**, која се налази **Коридору 10**, из средстава **BIF**. За пругу од Брестовца до **Панонце** са **Македонијом** планира се израда идејног пројекта

који смо добили одобрење из BIF-а. Средствима овог фонда се у потпуности финансији и израда идејног пројекта припадајућим студијама за модернизацију пруге Стара Пава-Голубинци-граница са Хрватском, рекла је Јерковић.

Оно што је још у плану јесте реконструкција и модернизација деонице од Ваљева до Брђанице (граница са Црном Гором), израда техничке документације предвиђена је уговором који је потписан 17. јануара са ским партнерима. Овим уговором је утвђено да ће се уређене технолошке разлике између европског и америчког железничког система, али сам уверена да имамо квалитетне производе и техничка решења, тако да очекујем да ћемо успоставити сарадњу са америчким колегама, истакла је Боћи.

ским партнерима. Овим уговором је, осим тога, предвиђена прода техничке документације и извођење радова на изградњи јединственог диспетчерског центра, а очекује се да ове године буде потписан споразум о новом руском кредиту.

Черковић је рекла да је Законом буџету за 2019. годину пред- ћена гаранција од EBRD-а за финансирање набавке нових електромоторних гарнитура у високом носу од 100 милиона евра.

ПОПИСАН АНЕКС II КОЛЕКТИВНИХ
УГОВОРА ЗА ЖЕЛЕЗНИЧКИ СЕКТОР

Од јануара вредност
радног сата 70,15 динара



За запослене у железничком сектору јануарска зарада обрачуната је по новој основици, која износи 70,15 динара по радном сату.

До сада је вредност радног сата била 66,46 динара, што је било умањење од 10 одсто након примене Закона о привременом уређивању основица за обрачун и исплату плате односно зарада и других сталних примања код корисника јавних средстава (Сл. гласник РС, бр.116/14). Подсећамо, да је вредност радног сата на железници била 73,46 динара, пре доношења овог Закона.

Од 1. јануара 2019. године ступио је на снагу Закон о изменама и допуни Закона о привременом уређивању основица за обрачун и исплату плате односно зарада и других сталних примања код корисника јавних средстава (Сл. гласник 95/18). Наведеним Законом прописано је да се основица за обрачун и исплату плате код корисника јавних средстава (код јавних предузећа која је основана Република Србија) умањује за 5 одсто, уместо за 10, почев од 1. јануара.

Потписивањем Анекса ИИ колективних уговора, оснивачи, послодавци и представитивни синдикати у железничком сектору утврдили су нову основицу за обрачун и исплату плате односно зарада, која износи 70,15 динара по радном сату.

ОД 1. МАРТА 2019. ГОДИНЕ

Поново возом до
Мајданпека и Пожаревца



Након шестогодишње паузе, од 1. марта возови који су саобраћали на релацији Зајечар – Мајданпек саобраћају до станице Пожаревац и од ње.

Првих седам дана марта, за путнике су важиле промотивне цене, тј. поступ од 90 посто. Возна карта коштала је свега 43 динара, а након промотивног периода, путници ће морати да издејте 433 динара за путовање у једном смjeru, док ће повратна карта износити 694 динара.

Возови који су полазили из Зајечара за Мајданпек у 06:30 и 14:55 часова, полазиће у 06:22 и 15:04 часова до Пожаревца, а возови који су из Мајданпека за Зајечар полазили у 09:00 и 17:40 часова, полазиће из Пожаревца за Зајечар у 06:15 и 15:08 часова.

Возови на релацији Мајданпек – Пожаревац – Мајданпек стајају у Бродици, Волуји, Кучеву, Каони, Звијиду, Радрову-Клејну, Чешљевој Бари, Мадиловцу стајалишту. Стигу, Сопоту, Пожаревачкој распутници и стајалишту.

УГАШЕНА КАРГО ВУЧА У ЛАЈКОВЦУ КАДРОВСКИ „ПРЕПОЛОВЉЕНИ“ ПА ПРЕБАЧЕНИ У МАКИШ



Aneksema уговора о раду који су 1. фебруара ове године (за петнаест месецова), једног помоћника и шефа организационе јединице, стигли на потписивање у Лajковac, окончана је традиција карго вуче на левој обали Колубаре дуга читав један век. Железничка истопстава која је у златна времена узаног колосека бројала преко две стотине машиновођа, почетком овог месеца званично је угашена. Иако путничка вуче још увек има своје људе у Лajkovcu, они већ више од годину дана, „de iure“ припадају београдској секцији.

Поделом некадашње компаније на четири независна предузећа, у августу 2015. године, Лajkovac је у складу са својим саобраћајним значајем под судове старе управне зграде, сместио организационе јединице и за теретну и за путничку карго вучу.

Велике потешкоће у организацији трансфера (до посла и назад) за колеге из Карга, представљајући ужасно лоша саобраћајна веза између Макиша и градског језгра у Београду. С тим у вези, лajkovачке машиновође застапајући се да ће бити на озбиљним мукама јер уколико нпр. смену заврши пре поноћи, до јутарњих сати неће имати чак ни теоретску шансу да мрдину са ранжирне станице у Макишу. Осим да се кући, евентуално, врате пешице или „стопом“?! Зато и не чуди намера дајући већа ће шефа ОЈ, за вучу у Lajkovcu, да поново „ускочи“ у локомотиву и дефинитивно се врати на колосек. Рад у турнусу за железничаре, удаљен 60 и више километара од фирмe, неупоредivo је комотнији од класичне „осмице“.

У читавој причи, наравно, не треба занемарити и тај додатни расход за (аутобуски) превоз наших колега на релацији Зајечар – Макиш. Према грубој рачуници, „Србија Карго“ а.д. ће само за ову намену убудуће морати да издваја минимум 200.000 динара месечно!

АЛЕКСАНДАР РАНКОВИЋ

Среда, 20. март 2019. [пушта](#)

Среда, 20. март 2019. [пушта](#)

УТИЦАЈ ЉУДСКОГ ФАКТОРА НА САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ НА ПУТНИМ ПРЕЛАЗИМА ЕДУКАЦИЈОМ ДО БЕЗБЕДНОСТИ



Укупштини Града, 16. јануара, представљена је студија о утицају људског фактора на саобраћајне незгоде на путним прелазима на територији града Београда, са предлогом мера за повећање нивоа безбедности, као и брошура „Буди опрезан“, на међународнију обуци будућих возача у аутобусима.

Брошура „Буди опрезан“ садржи информације о аутоматским уређајима за осигурување путних прелаза, примере опасних ситуација, начине функционисања сemaфора и полуобrаници, примере карактеристичних саобраћајних незгоде, као и тест питања и намењена је ауто-школама и млађим возачима – рекао је заменик градоначелника Горан Весић.

Весић је истакао да Град увек подржава овакве акције и да ако се спаси само један живот, онда су оне успешне. Он је нагласио да је Град Београд финансирао че-

тири студије, међу којима је ова безбедност на путним прелазима и најавио даља улагања у овој области, посебно ако се има у виду да је ситуација у Београду све компликованија због повећања броја возила и да треба обратити много већу пажњу на образовање младих возача.

Градски секретар за саобраћај Душан Рафаиловић рекао је да су саобраћајне

незгоде на путним прелазима ретке, али да су последице веома тешке.

На територији главног

града постоји 120 пружних

прелаза. Према Студији

безбедности саобраћаја

у зонама пружних прелаза из

2015. године, возачи друмс

ких возила у више од 90

подстоти случајева доприноси

су насталају саобраћајним

незгоде на путним прелази

маја је годину дана, а

нове мере односно са побољш

шаваје извода и програма обу

ке возача у ауто-школама –

рекао је Рафаиловић.

Он је истакао да се активности

саобраћаја за прелазима преко путних прелаза са активном сигнализацијом и од укупно 15.178 посматраних возила, 1.120 је нашло на пут

но-пружном прелазу у тренуци

маја је на прелазима био

активан уређај за обезбеђење

саобраћаја. Од овог броја вози

ла око 83,8% возила је чекало

на прелазу док се подигну по

лубраници, а око 6,3% возила

је прејело преко прелаза док је

активна само звучна и светло

сигнализација, а полуобrаници

били су још почињи

саобраћаја на пр

ужим прелазима. Анкете

су показале да квад на путном прелазу док се подигну полубраницима и светлосно-звукном сигнализацијом утиче са 37% на одлуку возача да отпочне небезбедно понашање, дуг период наиласка воза учествује са 45%, док на нестриљење и друге разлоге отпада 18%. Када су упитању путни прелазима опремљени самим сигнализацијама, а највећи број возача не очекује да на тој прузи саобраћај возови, а све је већи проце

нтали и оно што је доказано да је

безбедно или не да

пређе прелаз.

Анализа поменутих анкета показала је да је ниво

занава на начину функци

онисања путних прелаза

НИЗАК, и да би било неоп

ходно допунити наставни

план и програм ауто-шко

ла наставном јединицом

на начину рада путних пре

лаза и исправним, одго

вормима понашањем свих

возача који на њима налазе

– закључио је донетр Нор

берт Павловић. Б. ГОРДИЋ

током израде студије посматрано је понашање возача који су пре

лазили преко путних прелаза

са активном сигнализацијом и

од укупно 15.178 посматраних

возила, 1.120 је нашло на пут

но-пружном прелазу у тренуци

маја је на прелазима био

активан уређај за обезбеђење

саобраћаја. Од овог броја вози

ла око 83,8% возила је чекало

на прелазу док се подигну по

лубраници, а око 6,3% возила

је прејело преко прелаза док је

активна само звучна и светло

сигнализација, а полуобrаници

били су још почињи

саобраћаја на пр

ужим прелазима. Анкете

су показале да квад на путни

прелазу док се подигне по

лубраницима и светлосно-звук

сигнализацијом утиче са 37%

на одлуку возача да отпочне

небезбедно понашање, дуг

период наиласка воза

учествује са 45%, док на не

стриљење и друге разлоге отпа

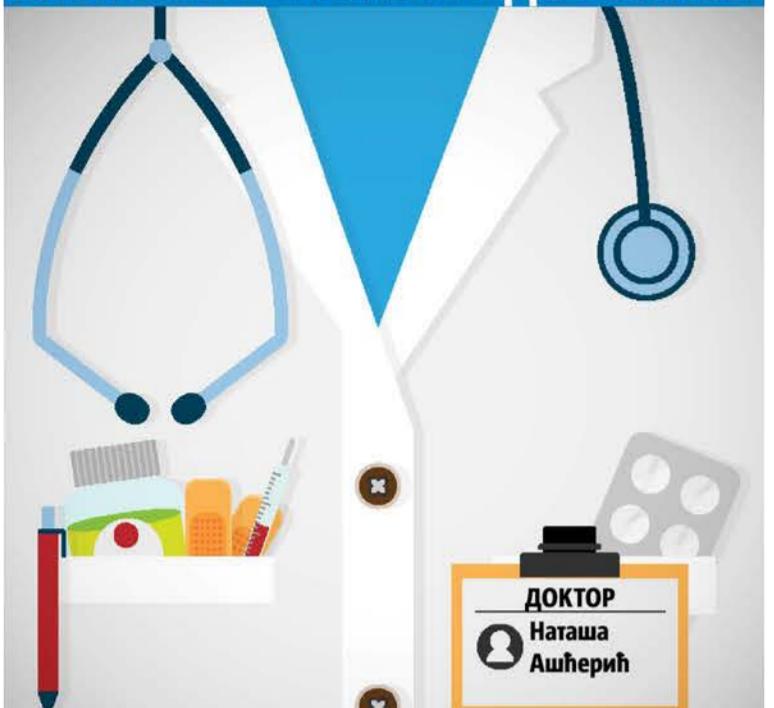
да 18%. Када су упитању путни

прелазима опремљени самим

сигнализацијама, а највећи број

возача не очекује да на тој

ВИ ПИТАТЕ - ЛЕКАРИ ОДГОВАРАЈУ



ОПАСАН ВИРУС ГРИПА

Епидемије сезонског грипа које се јављају скоро сваке године, вирус грипа тип А има најтежу форму. Пут преноса грипа је капљични. Честици вируса се излучују кашањем, кијањем и говором. Затворени и загушљиви простори нарочито су погодни за његово ширење. Осим капљичним могућ је пренос директним или индиректним контактом (рукама преко предмета и сл.) када капљице или излучевине из носа и грла доспеју на руке или друге површине. Исти је случај и ако нечистим рукама додирјемо своја уста, очи или нос, упозорава др Наташа Ашћерин, начелница Одељења опште праксе у Заводу.

Како да наш лист каже др Ашћерин, одрасла особа је заразна три до пет дана од почетка болести, а деца до седам дана. Од осталих уобичајених вирусних инфекција дисајних путева од којих су најчешће преходне, грип се разликује по наглог почетку и развоју симптома болести.

- Први симптоми су повишене температуре, главоболја, болови у мишићима и зглобовима, осећај потпуне малакалости. Може се појавити још мучнина, повраћање, губитак апетита и пробавне тегобе. Температура може бити изразито висока, чак и виша од 40 °C и често је прадена осећајем хладноће (грозницом) или дрхавицом. У почетку, болесник нема симптома везаних за дисајни систем, али након дан-два појављује се бол у грлу, отежано дисање на нос и сув надражани кашаљ. Температура обично остаје повишене четири до шест дана. Опоравак од болести је спорији и дужи од осталих вирусних инфекција. Кашаљ, умор, безвръзност, слаб апетит и сличне тегобе могу потрајати и до три седмице, каже др Ашћерин.

У разговору за „Пругу“ др Наташа Ашћерин истиче да грип може изазвати озбиљне компликације, поготово код старијих особа или хроничних болесника који болују од оболења срца и плућа.

АИДА СТОЈКОВИЋ

ЗАВОД ЗА ЗДРАВСТВЕНУ ЗАШТИТУ РАДНИКА ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ



ПРЕВЕНТИВНИ ПРЕГЛЕДИ ЧУВАЈУ ЗДРАВЉЕ

● Према новом Предлогу закона грађани ће морати да се одазову на скрининг прегледе

● Уколико се неко не одазове РФЗО неће платити цело лечење ● Циљ оваквог предлога није „кажњавање“ грађана, већ намера да се подигне свест о превентивним прегледима

Према новом Предлогу закона који је почетком јануара ушао у скупштинску процедуру, грађани ће морати да се одазову на скрининг прегледе карцинома дојке, грлића материце и дебelog црева. Уколико се неко не одазове, а дође до оболења, РФЗО неће платити цело лечење. Циљ оваквог предлога није „кажњавање“ грађана, већ намера да се подигне свест о превентивним прегледима.

Месечни распоред за превентивни рад лекара

Изабрани лекар и гинеколог позивају своје пациенте (заведене у картотеку) према плански утврђеном списку пацијената и месечном распореду за превентивни рад лекара. Дешава се да пациенти нису у могућности да дођу одређеног дана. Они се слободно могу јавити код центра на телефон 011-362 0000 и заказати превентивни преглед код изабраног лекара. На овај начин позивамо пациенте да се и пре званичног позива јаве на превентивни преглед и ураде најбоље што могу за своје здравље, објашњавајући процедуре др Ашћерин.

У Заводу за здравствену заштиту радника „Железнице Србије“ од 2014. године, када је установа и акредитована, пациенти се позивају на превентивне прегледе позивним писмима на кућну адресу. Циљ запослених у Заводу је рано откривање оболења која, уколико се на време не открију, могу довести до тешких последица по здравље појединца, па и становништва у целини, истиче начелница Опште праксе др Наташа Ашћерин.

Према њеним речима, у Заводу се ради осам пре-

вентивних прегледа који су у складу са законским одредбама превентивних мера из области здравствене заштите.

Годишњи систематски прегледи обављају се за пациенте стасорог добра имеђу 20. и 22. године живота. За становништво од 23. до 34. године, систематски прегледи се обављају једном у пет година, а за становништво од 35. година, уколико немаје регистровано оболење од дијабетеса, објашњава др Ашћерин.

Лекари Завода позивају на скрининг за рано откривање кардиоваскуларних оболења на сваких пет година, и то му-

шкарце од 35. до 69. године, жене од 45. до 69. године, а жене млађе од 45. година по-

године, жене од 45. до 69. године, а жене млађе од 45. година по-

године, жене од 45. до 69. године, а жене млађе од 45. година по-

године, жене од 45. до 69. године, а жене млађе од 45. година по-

године, жене од 45. до 69. године, а жене млађе од 45. година по-

године, жене од 45. до 69. године, а жене млађе од 45. година по-

године, жене од 45. до 69. године, а жене млађе од 45. година по-

године, жене од 45. до 69. године, а жене млађе од 45. година по-

године, жене од 45. до 69. године, а жене млађе од 45. година по-

године, жене од 45. до 69. године, а жене млађе од 45. година по-

године, жене од 45. до 69. године, а жене млађе од 45. година по-

године, жене од 45. до 69. године, а жене млађе од 45. година по-

године, жене од 45. до 69. године, а жене млађе од 45. година по-

године, жене од 45. до 69. године, а жене млађе од 45. година по-

године, жене од 45. до 69. године, а жене млађе од 45. година по-

године, жене од 45. до 69. године, а жене млађе од 45. година по-

године, жене од 45. до 69. године, а жене млађе од 45. година по-

године, жене од 45. до 69. године, а жене млађе од 45. година по-

године, жене од 45. до 69. године, а жене млађе од 45. година по-

године, жене од 45. до 69. године, а жене млађе од 45. година по-

године, жене од 45. до 69. године, а жене млађе од 45. година по-

године, жене од 45. до 69. године, а жене млађе од 45. година по-

године, жене од 45. до 69. године, а жене млађе од 45. година по-

године, жене од 45. до 69. године, а жене млађе од 45. година по-

године, жене од 45. до 69. године, а жене млађе од 45. година по-

године, жене од 45. до 69. године, а жене млађе од 45. година по-

године, жене од 45. до 69. године, а жене млађе од 45. година по-

године, жене од 45. до 69. године, а жене млађе од 45. година по-

године, жене од 45. до 69. године, а жене млађе од 45. година по-

године, жене од 45. до 69. године, а жене млађе од 45. година по-

године, жене од 45. до 69. године, а жене млађе од 45. година по-

године, жене од 45. до 69. године, а жене млађе од 45. година по-

године, жене од 45. до 69. године, а жене млађе од 45. година по-

године, жене од 45. до 69. године, а жене млађе од 45. година по-

године, жене од 45. до 69. године, а жене млађе од 45. година по-

године, жене од 45. до 69. године, а жене млађе од 45. година по-

године, жене од 45. до 69. године, а жене млађе од 45. година по-

године, жене од 45. до 69. године, а жене млађе од 45. година по-

године, жене од 45. до 69. године, а жене млађе од 45. година по-

године, жене од 45. до 69. године, а жене млађе од 45. година по-

године, жене од 45. до 69. године, а жене млађе од 45. година по-

године, жене од 45. до 69. године, а жене млађе од 45. година по-

године, жене од 45. до 69. године, а жене млађе од 45. година по-

године, жене од 45. до 69. године, а жене млађе од 45. година по-

године, жене од 45. до 69. године, а жене млађе од 45. година по-

године, жене од 45. до 69. године, а жене млађе од 45. година по-

године, жене од 45. до 69. године, а жене млађе од 45. година по-

године, жене од 45. до 69. године, а жене млађе од 45. година по-

године, жене од 45. до 69. године, а жене млађе од 45. година по-

године, жене од 45. до 69. године, а жене млађе од 45. година по-

године, жене од 45. до 69. године, а жене млађе од 45. година по-

године, жене од 45. до 69. године, а жене млађе од 45. година по-

године, жене од 45. до 69. године, а жене млађе од 45. година по-

године, жене од 45. до 69. године, а жене млађе од 45. година по-

године, жене од 45. до 69. године, а жене млађе од 45. година по-

године, жене од 45. до 69. године, а жене млађе од 45. година по-

године, жене од 45. до 69. године, а жене млађе од 45. година по-

године, жене од 45. до 69. године, а жене млађе од 45. година по-

године, жене од 45. до 69. године, а жене млађе од 45. година по-

године, жене од 45. до 69. године, а жене млађе од 45. година по-

године, жене од 45. до 69. године, а жене млађе од 45. година по-

године, жене од 45. до 69. године, а жене млађе од 45. година по-

године, жене од 45. до 69. године, а жене млађе од 45. година по-

године, жене од 45. до 69. године, а жене млађе од 45. година по-

године, жене од 45. до 69. године, а жене млађе од 45. година по-

године, жене од 45. до 69. године, а жене млађе од 45. година по-

године, жене од 45. до 69. године, а жене млађе од 45. година по-

године, жене од 45. до 69. године, а жене млађе од 45. година по-

године, жене од 45. до 69. године, а жене млађе од 45. година по-

године, жене од 45. до 69. године, а жене млађе од 45. година по-

године, жене од 45. до 69. године, а жене млађе од 45. година по-

ЈУГ СРБИЈЕ ОКРЕНУТ ВОЗОВИМА РЕД ВОЖЊЕ ПРИЛАГОЂЕН ПОТРЕБАМА ПУТНИКА



Новим редом вожње на пругама југа Србије настављена је тенденција враћања путника возовима. У железничку станицу Ниш, као регионални центар и чвршице пет пружних правца, пристижу све пунији возови. Имајући у виду да возови у "коригованом" временима саобраћају одредно, очекује се да сви ефекти тога дођу до изражаваја.

Менаџмент „Србија Воз“ и сам врх компаније услишили су сугестије о којима се у периоду припрема говорило у Нишу. Корекције су направљене на основу систематског праћења и поређења свих релевантних показатеља на терену из претходних периода, уз уважавање свих, па и најситнијих детаља. Тако су у новом реду вожње нашли возови прилагођени потребама локалног становништва, али и потребама

Ж.РИСТИЋ

НЕСВАКИДАШЊИ ДОГАЂАЈ КОД ПРОКУПЉА СНЕШКО ЗАУСТАВИО ВОЗ



Да је на прузи и најнеочекиваније могуће уверио се, 16. јануара, машиновођа воза на линији Ниш–Прокупље. Испред воза се, непосредно пре уласка у станицу Прокупље, испречио – „Снеско Белић“!

Машиновођа је, у складу са свим прописима, зауставио дизел моторну гарнитуру и о догођају обавестио локалну полицију. Воз је био заустављен около пала сата, полиција је организовала деблокаду пруге, а потом и спровела истрагу. Према причају житеља прокупачког насеља Гарић, у коме се инцидент догодио, Снеска су на шинама направила деца. Откад деца на прузи, тема је за

официјалну родитељску истрагу. Будући да се у конкретном случају ради о слабо прометној прузи, деца свакако и нису могла знати када ће наћи воз! Са друге стране, услови за реаговање машиновође нису увек и свуда исти.

Осим поменутог догођаја, за који су неки имали чак и симпатије, син на југу Србије није озбиљније угрожавао железнички саобраћај у минулом периоду. Из штаба за зиму поручили су да су апсолутно премиени за овај период године, а то су и доказали јер се железнички саобраћај обијао редовно и безбедно без обзира на снежне наносе.

Ж.РИСТИЋ

ЗАШТИТА РАВНОПРАВНОСТИ У ДРУШВИМА Одржана обука о дискриминацији и механизима заштите



Да је једнакост и заједница дисциплина једно од основних начела људских права, које се огледа у томе да су сви људи буду исти у правима и вредни поштовања, био је само један од закључака обуке, кроз интерактиван приступ, коју је, 26. фебруара, одржала заменица поверионице за заштиту равноправности грађана Јокановић. Организатори ове обуке су биле поверионице за етику „Србија Воз“ а.д. и „Инфраструктуре железнице Србије“ а.д., као и директорка Медија центра „Железница Србије“ а.д.

Учесници обуке, чланови радних група друштава, задужени за израду Кодекса равноправности, су се на почетку упознали са дефиницијом дискриминације која подразумева неоправдано прављење разлике или неједнако поступање у односу на лица због њиховог личног својства на отворен или прикривен начин. Такође, заменица поверионице грађана Јокановић је учеснике информисала која су то лично својства (пол, раса, национална припадност, сексуална опредељеност, политичко опредељење, старост, изглед, итд.), која су основа за дискриминацију, затим их упознала са врстама и облицима дискриминације који се могу манифестирати и уједно прецизирају разлику између мобинга и дискриминације. Нагласила је да је сваки човек вредан поштовања односно да нико не сме бити дискриминисан.

Посебан сегмент обуке био

је посвећен надлежности Поверионика за заштиту равноправности, као и изради Кодекса равноправности. У том погледу, учесници обуке су имали прилике да се детаљно упознају са целокупним поступком заштите права пред Повериоником. Такође, учесницима су представљени механизми и процедуре доношења Кодекса равноправности, шта сам Кодекс мора да садржи и које фазе се морају прони при изради истог. Истакнуто је да независне институције, међу којима је и Служба поверионице за заштиту равноправности снагом аргумента и угледа помажу људима у остваривању својих права.

Учесницима обуке је био посебно значајан и сегмент посвећен добром примема из практике у погледу израде Кодекса равноправности, међу којима се налазе примери компанија попут IBM, HEWLETT PACKARD и друге. Такође, наведене су и афирмтивне мере које су пресудне за постизање пуне равноправности и ради ублажавања неједнакости међу групама и појединцима на пример када је реч о женама, Ромима и другим.

На крају обуке је посебно истакнуто да се у свакој фази израде Кодекса равноправности у оквиру компаније, може обратити за помоћ Поверионику за заштиту равноправности као и да им је веома важна добра сарадња са пословдцима који су посвећени суштављању дискриминацији.

СЛАВИЦА АНИЋ ЈЕВТИЋ,
БОЈАНА РАДОВАНОВИЋ

ВЕСТИ ИЗ МЕЂУНАРОДНОГ ЖЕЛЕЗНИЧКОГ САОБРАЋАЈА

БРЖЕ И УДОБНИЈЕ ПУТОВАЊЕ У МАЂАРСКОЈ

Путници ће ускоро уживати у болим условима путовања захваљујући финансијским средствима, у износу од 166 милиона евра, која ће обезбедити Европска унија. Тим поводом, Корина Крету, европска комисарка за регионалну политику истакла је да обновом возиле средстава, Кохезиону политику ЕУ улаже у услуге железничког превоза путника у Мађарску како би путовање било брже и поудобније, уз значан побољшање удобности путовања.

На тај начин, Европска унија својим улагањем знатно мења на боље свакодневни живот грађана. Возови који имају капацитет са 600 места, имају простор предвиђен за бицикли и инвалидске колице. Они ће имати бесплатан WI-Fi и бићи опремљени аудио-визуелним системима, сигурносним камера-марама и утичницама.

Извор: CER monitor



РУМУНИЈА СПРЕМНА ЗА ПРЕДСЕДАВАЊЕ ЕВРОПСКОМ УНИЈОМ

Средином јануара ове године представљен је програм председништва Румуније. Приоритети овог програма су унапређење пакета за мобилност, наставак дискусије о инструменту за повезивање Европе (CEF) као и правима путника у железничком и комбинованом саобраћају. Инструмент за повезивање Европе (CEF) је финансијски инструмент основан за додатна улагања у изградњу нове и унапређење постојеће саобраћајне, енергетске и телекомуникационе инфраструктуре. Реч је о средствима из којих државе чланице, осим из постојећег Структурног и Кохезионог фонда, могу финанисати пројекте на девет коридора Трансевропске саобраћајне мреже (TEN-T).

Председништво Румуније такође наводи да планира завр-

шетак Трансевропске саобраћајне мреже и да тежи да унапређењу преговора у вези са предлогом Уредбе „паметна Трансевропска саобраћајна мрежа“. Осим тога, у плану је да се настави преговори о Уредби о царини, о програму који подржава развој електронских система неопходних за примену Царинског кодекса Европске уније као и о активностима и сарадњи између царинских надлежних органа.

Извор: CER monitor

Влада Хрватске, доделила је хрватском државном оператору за превоз путника (HŽPP) уговор о обавези јавног превоза, на период од 10 година, почевши од 1. јануара 2019. године. Олеј Буктовић, министар за поморски саобраћај, транспорт и инфраструктуру Хрватске и представници руководства државног оператора за превоз путника (HŽPP) потписали су уговор у децембру прошле године. Донета је одлука да се државни оператор за превоз путника пружи финансијска подршка од 4,62 милијарди евра, биће финансијски из фонда Европске инвестиције (EIB) и Светске банке. Имајући у виду да је Украина једна од земаља која је укључена у Трансевропски саобраћајни мрежи (TEN-T), она је уједно један од важних учесника у развоју транспортног коридора Европа-Азија.

На тај начин украјинска транспортна

мрежа постаје веома важан део стратешких транспортних и логистичких коридора Европске уније. Ова национална стратегија, под називом „Drive Ukraine 2030“, усвојена је пре неколико месеци и Влада Украјине очекује да ће Европска унија усвојити и подржати реализацију исте. Очекује се да ће применом ове националне стратегије, до 2030. године, Украјина постати интегрални део паневропске саобраћајне мреже.

Извор: RailwaysPro

ЗА ТЕН-Т ПРОЈЕКТЕ У УКРАЈИНИ 4,5 МИЛИЈАРДИ ЕВРА



У оквиру националне стратегије „Drive Ukraine 2030“ у периоду 2019-2030. године у плану је реализација 39 инфраструктурних пројеката. Ови пројекти, чија укупна вредност износи 4,5 милијарди евра, биће финансијски из фонда Европске инвестиције (EIB) и Светске банке. Имајући у виду да је Украина једна од земаља која је укључена у Трансевропски саобраћајни мрежи (TEN-T), она је уједно један од важних учесника у развоју транспортног коридора Европа-Азија.

На тај начин украјинска транспортна мрежа постаје веома важан део стратешких транспортних и логистичких коридора Европске уније. Ова национална стратегија, под називом „Drive Ukraine 2030“, усвојена је пре неколико месеци и Влада Украјине очекује да ће Европска унија усвојити и подржати реализацију исте. Очекује се да ће применом ове националне стратегије, до 2030. године, Украјина постати интегрални део паневропске саобраћајне мреже.

Извор: RailwaysPro

УСЛУГЕ ПУТНИЧКОГ САОБРАЋАЈА СЛОВАЧКЕ ПОНОВНО УВЕДЕНЕ



Услуге превоза путника у Словачкој су обустављене, још у фебруару 2003. године, због смањеног броја путника. Након неколико година, може обратити за помоћ Поверионику за заштиту равноправности и ради ублажавања неједнакости међу групама и појединцима на пример када је реч о женама, Ромима и другим.

На крају обуке је посебно истакнуто да се у свакој фази израде Кодекса равноправности у оквиру компаније, може обратити за помоћ Поверионику за заштиту равноправности и ради ублажавања неједнакости међу групама и појединцима на пример када је реч о женама, Ромима и другим.

Извор: RailwayPro

ПОВЕЋАН ОБИМ РОБНОГ И ПУТНИЧКОГ САОБРАЋАЈА У ПОЉСКОЈ



У периоду од јануара до новембра 2018. године, превезено је 230,9 милиона тона терета што је са 5,08% више у поређењу са претходном годином. По току, пољски оператор за робни саобраћај (PKP Cargo) је задржао прву позицију са учешћем од 43,63%. Дозволу за превоз терета има укупно 67 железничких компанија које саобраћају на железничкој мрежи Польске.

Тржиште путничког жељезничког саобраћаја је такође забележило повећан обим, у периоду од јануар-новембар у прошој години. Када је реч о жељезничком превозу путника, укупно је превезено 285 милиона путника прошле године што је за 1,9% више у поређењу са 2017. годином. Када је реч о перформанси транспорта, PKP Intercity има највећи удео од 52,88%. Дозволу за превоз путника има укупно 16 жељезничких предузећа која саобраћају у жељезничкој мрежи Польске.

Извор: RailwayPro

МЕЂУНАРОДНЕ ВЕСТИ | 21

ИЗЛЕТНИЧКА ВОЖЊА ЗА ПАМЋЕЊЕ Аустријски љубитељи жељезнице путовали шинобусом

Вршачком пругом недавно је путовала и група аустријских љубитеља жељезнице из Граца. Првобитно је било планирано да се вожња организује од Вршца до Панчева, а даље према Орловату на зрењанинској прузи, али је због ремонта пруге на делу из Кочарева до Уздине делимично изменења најчешће продужена до Београда, односно распутнице Панчевачки мост.

Вршачком пругом недавно је путовала и група аустријских љубитеља жељезнице из Граца. Првобитно је било планирано да се вожња организује од Вршца до Панчева, а даље према Орловату на зрењанинској прузи, али је због ремонта пруге на делу из Кочарева до Уздине делимично изменења најчешће продужена до Београда, односно распутнице Панчевачки мост.

Промена трасе свакако није умањила феноменalan осећај који су љубитељи имали јер им је вожња старијим шинобусом вратила успомене на нека давна, „срћенија“ времена. Према речима Драгана Јовановића, организатора овог путовања, иначе власника предузећа „Балкан романтик“, љубитељи жељезнице били су презадовљени доживљеним искуством, нарочито љубазношћу српских жељезничара. Он је истакао да оваква путовања спроводи већ дуж низ година широм земље захваљујући тесној сарадњи са српским жељезничарима. Наведено путовање је, како са нашим листом организовано у сарадњи са жељезничким компанијама „Србија Воз“ и „Инфраструктура жељезнице Србије“, па иранажман намерава да понови још неколико пута до краја ове године.

Изв



Недавно се навршило 100 година од како је произведена најснажнија и најпознатија зглобна парна локомотива. Била је то, у ондашње време, једна од најуспешнијих конструкција европске индустрије локомотива.

Од 1873. год. мађарска индустрија почела је градити парне локомотиве у фабрици МАВ Гепгуар, Будимпешта. До 1908. год. испоручено је већ 2.900 локомотива на европско тржиште. Принцип рада ове машине континуиран је тако да прегрејана пара из парног котла под притиском најпре улази у цилиндар високог притиска-вп. У њему остварује рад као у цилиндру са једноструком експанзијом паре. Из цилиндра-впа пара са снажним притиском одлази у цилиндар ниског притиска-ип, у којем експандира до коначног притиска паре, која је извршила рад, и као таква кроз димњачу одлази у атмосферу.

Као што се види на фотографији, ова локомотива има двојни механизам „маллет“

МР. СЦ. ЛУКА ЧУПКОВИЋ

ИЗУМИТЕЉ САВРЕМЕНЕ КОЧИЦЕ НА ВОЗУ

БОЖИЋЕВА КОЧНИЦА

После успешно завршених проба са „Божићевом кочиницом“ у Горском котару 1928. године, Међународна жељезничка унија-УИЦ признала је ову кочиницу као интернационалну. Провера је обављана од Фужина до Слемена у оба смера на успону 25 daN/t, а од Фужина до Дрвеника на успону од 18 daN/t. Први пут је „Божићева кочиница“ уградена на насеље возове 1913. год. и патентирана исте године у Берлину као Божићев изум јер код нас није тада било уреда за патентирање изума.

Порука коју је записао и оставио овај изумитељ и данас је актуелна:

„Једини пут да будете жељезнички инжењер од угледа је да много волите струку, да много радите, да сте мотивисани за рад и да је ваш руковођилац способан да васличним примером инспирише... да то буде човек који знаде вредновати ваше идеје.“

МР. СЦ. ЛУКА ЧУПКОВИЋ

Добривоје Божић својим доприносом у области коичне технике може се срвстати са



са по три погонске осовине у сваком механизму. Први механизам се могао закретати и боље прилагодити општим кривинама пруге. У доба изградње ове импресивне парне локомотиве она су биле највеће локомотиве у целој Европи. Године 1913. на изложби у Паризу локомотива МАВ 601 добила је прву награду, за врло успешно техничко решење, остварену адхезију и активну вучну силу на ободу точкова, као и економичан рад. Најважнија пруга западног дела Аустроугарске монархије, била је она која је, кроз Горски Котар, повезивала Будимпешту, Загреб и Ријеку. Пруга је била предвиђена за осовински притисак од 16t, па су мађарски инжењери могли да пројектују и произведу ову локомотиву, намењену тешкој теретној вучи.

Локомотива серије ЈЖ 32, исплучена је из саобраћаја 1967., неколико година касније, и даје коришћење. На делу пруге Кин-Сплит замењена је дизел-електричном локомотивом (Г16) 661.

МР. СЦ. ЛУКА ЧУПКОВИЋ

ИЗУМИТЕЉ САВРЕМЕНЕ КОЧИЦЕ НА ВОЗУ

БОЖИЋЕВА КОЧНИЦА

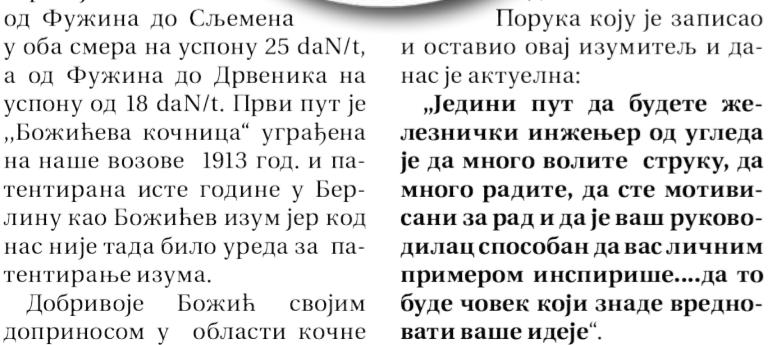
После успешно завршених проба са „Божићевом кочиницом“ у Горском котару 1928. године, Међународна жељезничка унија-УИЦ признала је ову кочиницу као интернационалну. Провера је обављана од Фужина до Слемена у оба смера на успону 25 daN/t, а од Фужина до Дрвеника на успону од 18 daN/t. Први пут је „Божићева кочиница“ уградена на насеље возове 1913. год. и патентирана исте године у Берлину као Божићев изум јер код нас није тада било уреда за патентирање изума.

Порука коју је записао и оставио овај изумитељ и данас је актуелна:

„Једини пут да будете жељезнички инжењер од угледа је да много волите струку, да много радите, да сте мотивисани за рад и да је ваш руковођилац способан да васличним примером инспирише... да то буде човек који знаде вредновати ваше идеје.“

МР. СЦ. ЛУКА ЧУПКОВИЋ

Добривоје Божић својим доприносом у области коичне технике може се срвстати са



Добривоје Божић својим

доприносом у области коичне

технике може се срвстати са

БОЖИЋЕВА КОЧНИЦА

Добривоје Божић својим

доприносом у области коичне

технике може се срвстати са

БОЖИЋЕВА КОЧНИЦА

Добривоје Божић својим

доприносом у области коичне

технике може се срвстати са

БОЖИЋЕВА КОЧНИЦА

Добривоје Божић својим

доприносом у области коичне

технике може се срвстати са

БОЖИЋЕВА КОЧНИЦА

Добривоје Божић својим

доприносом у области коичне

технике може се срвстати са

БОЖИЋЕВА КОЧНИЦА

Добривоје Божић својим

доприносом у области коичне

технике може се срвстати са

БОЖИЋЕВА КОЧНИЦА

Добривоје Божић својим

доприносом у области коичне

технике може се срвстати са

БОЖИЋЕВА КОЧНИЦА

Добривоје Божић својим

доприносом у области коичне

технике може се срвстати са

БОЖИЋЕВА КОЧНИЦА

СВЕТЛНА БИЛИЋ ИЗ РУМЕ

Дама у копачкама



Као дете из велике железничке породице, међународни помоћни судија за жене, Светлана Билић, недавно је одабрана да у 18 колу Супер лиге Србије за мушкарце буде члан судијске тројке (на стадиону „Рајко Митић“) у утакмици Црвене Звезде и Вождовца. За младу даму ово је заиста било велико признање. Светланином спорском духу највише је „кумовао“ отац Милан, сада машиновотраја у пензији, који је за радног века био врстан фудбалер, одбојкаш и шахиста.

Билићева је рођена у Руми 1981. године и ове јесени завршава мастер студије на Економском факултету у Београду. Говори неколико страних језика, што јој је од велике користи у судијској пракси.

- Већ судим 18 година и до сада сам одсудила прегршт утакмица како домаћих, тако и интернационалних. Судила сам на четири Европска првенства, где сам била актер три финала. Била сам у судијској тројици у финалу Универзијаде у Београду. Већ се три године налазим на листи помоћних судија Супер лиге Србије. Увек се трудим да будем добар домаћин испред ФС Србије на бројним међународним такмичењима и утакмицама под њиховим покровитељством. Циљ ми је у наредном периоду суђење на Светском првенству за жене и покушај проласка на међународну сцену за мушкарце. У недостатку судијског тима из Србије, била сам у међународном тиму са колегицама из Мађарске - каже за „Пругу“ Светлана Билић.

Данас је ова дама признати међународни судија са више од 200 одсуђених утакмица у Лиги Европе за жене. Уз то, она је и веома успешни фудбалски судија Српске лиге - група Војводина за мушкарце. Као „шлаг на торту“ дошао је избор за пет најбољих женских судија у Европи. Са поносом истиче да јој је драго што је судила 2014. године на Светском првенству у фудбалу за жене у Костарики и Европском првенству на Малти за жене до 19 година.

Б. Р.

НИКОЛА ЂУРИЋ, ШЕФ КАРГО СЕКЦИЈЕ УЖИЦЕ

ПРОФЕСИОНАЛАЦ И ВРСТАН СПОРТИСТА *у послугу* "СРБИЈА КАРГО" а.д.



- Фудбалер од имена и врстан спортсала који је дуги низ година био тренер, активни играч – капитен, секретар и потпредседник
- Популарни Ниџа управља Секцијом ОЈ ЗОВС Пожега, која одржава локомотиве и теретна кола

стан спортсала који је дуги низ година био тренер, активни играч – капитен, секретар и потпредседник, почео је да игра фудбал 1986. године у ФК „Слобода Ужице“. Популарни Ниџа од тада, па све до недавно, променио је много клубова – од „брдовитог Ужица, до равне Војводине“.

Након гашења ФК „Железничар“ у коме је оставио део себе, није му преостало ништа друго, него да се рекреативно бави спортом. Његово огромно залагање и труд препозната је Заједница железничких спорчких клубова Србије, која му је 2010. године доделила Диплому за најбољег спортсала на Железници и Златну пласкету за најуспешнијег спортског радника 2014.

За четрдесететврогодишњег Ниџу везана је на сваки данашња прича о којој се и данас говори. Наступајући за „Жељу“ из Пожеге у протеклих десет година, Ђурић је од 54 досуђена једанаестераца реализовао чак 51.

Један од оних који је изузетно емотивно примио вест о гашењу ФК „Железничар“ из Пожеге био је и наш колега, Никола Ђурић, шеф Карго Секције Ужице.

Фудбалер од имена и вр-

19
ГОДИНА РАДНОГ
СТАЖА НА
ЖЕЛЕЗНИЦИ ИМА
НИКОЛА ЂУРИЋ

Фамилија плавих униформи

Ђурићева мајка Верица била је прва жена отправник возова у Ужицу, уједно и први женски отправник на барској прузи. Због те чињенице железница је Николу стипендирала током школовања у Новом Саду и Београду, па није нимало чудно што је дипломирани инжењер (железничког машинства) из Ужица постао железничар и тако ушао у многобројну фамилију плавих униформи.

- Заиста сам све учинио да „Жеља“ и даље „живи“?! Јао ми је свих добрих људи који су хтели да помогну. Мени је остало да вредно и неуморно радим, да своје две ћерке, петнаестогодишњу Ђурђину, ученицу Ужице гимназије и деветнаестогодишњу Анастасију, студента прве године Електротехничког факултета (смер за софтверско инжењерство и информационе технологије) у Новом Саду, пренесем љубав према спорту, каже за наш лист Никола Ђурић.

На железницу је дошао пре 19 година. Данас управља Секцијом ОЈ ЗОВС Пожега, која одржава локомотиве и теретна кола. Успешан рад није остао непримећен од руководства „Србије Карго“, па је добио огроман подстрек и обавезу да оправда поверење, те неретко на послу остане и „24 часа“. Искуство и знање стекао је ангажујући се при контролним

прегледима и ванпланским оправкама дизел и електро локомотива, како у радионици, тако и на терену. Поред редовног рада Ђурић је током своје професионалне каријере више пута био ангажован и као контролно-пријемни орган у Румунији за вагоне серије Eanoss и Sgnss.

- За 19 година радног стажа учествовао сам у раду Комисија при ванредним догађајима на барској прузи, али и организацији бројних интервјуја на локомотивама, односно, теретним вагонима са помоћним возом ОЈ. Поред наведеног, видио сам и одржавање возних средстава Шаранске осмице – каже Ђурић.

Легендарни Ниџа данас живи у Ужицу са супругом Добрилом и две ћерке. У по родичној кући са њима су, такође, мајка Верица и отац Љубинко, некада врсни плivač, који му је пренео љубав према спорту.

Б. РАДОЈИЧИЋ

После јесење полу сезоне, фудбалери „Пруге“ налазе се на врло добром другом месту са освојених 16 бодова (гол разлика 47:20). Пролећна сезона почиње 22. фебруара, па ће у дербију наши момци одметити снаге са „Танjugовцима“. Биће то сусрет за памћење, јер може одлучивати о бољем пласману на табели.

Иначе, железничари су у шестом колу победили екипу Republika.rs резултатом 10:1, а у претпрошлом и

„љутог“ ривала, екипу Партизана.rs (4:3), после велике борбе.

- Пре свега, хтео бих да се захвалим људима из „Железнице Србије“ на поверењу које су ми указали. Такође мојим саиграчима и Бранку Радојићићу, који нам на свакој утакмици улива снагу и енергију, што нам заиста пуно значи. Медија лига је озбиљно такмичење са дosta добрих екипа, као и играча. Борио сам се до последњег кола јесење полу сезоне за најбољег стрелца

али са 13 постигнутих голова, после осмог кола заузимам друго место, са само два гола мање од Станића из екипе РТВ. Имали смо шансу за прво место, али смо завршили као други и обезбедили пласман у други круг такмичења где нас очекују дosta добре екипе. Оптимиста сам и надам се да ћемо наставити са добрым играма, а жеља ми је да будем и први стрелац – рекао је Иван Николић Роналдињо.

Б. Радојићић

ПРУГА Republika
10 | 1

ФЕР-ПЛЕЈ ЗЛАТНА
ЛИГА ГРУПА МЕДИЈА

ЖЕЛЕЗНИЧАРИМА
ДРУГО МЕСТО

Иван Николић Роналдињо