

ŽELJEZNIČAR

BROJ 841 || PROSINAC 2015.

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.

EU FONDOVI

Počeli radovi na izgradnji
nove pruge Gradec –
Sveti Ivan Žabno

4

EU FONDOVI

Modernizacija pruge
Škrljevo – Rijeka –
Jurdani

5

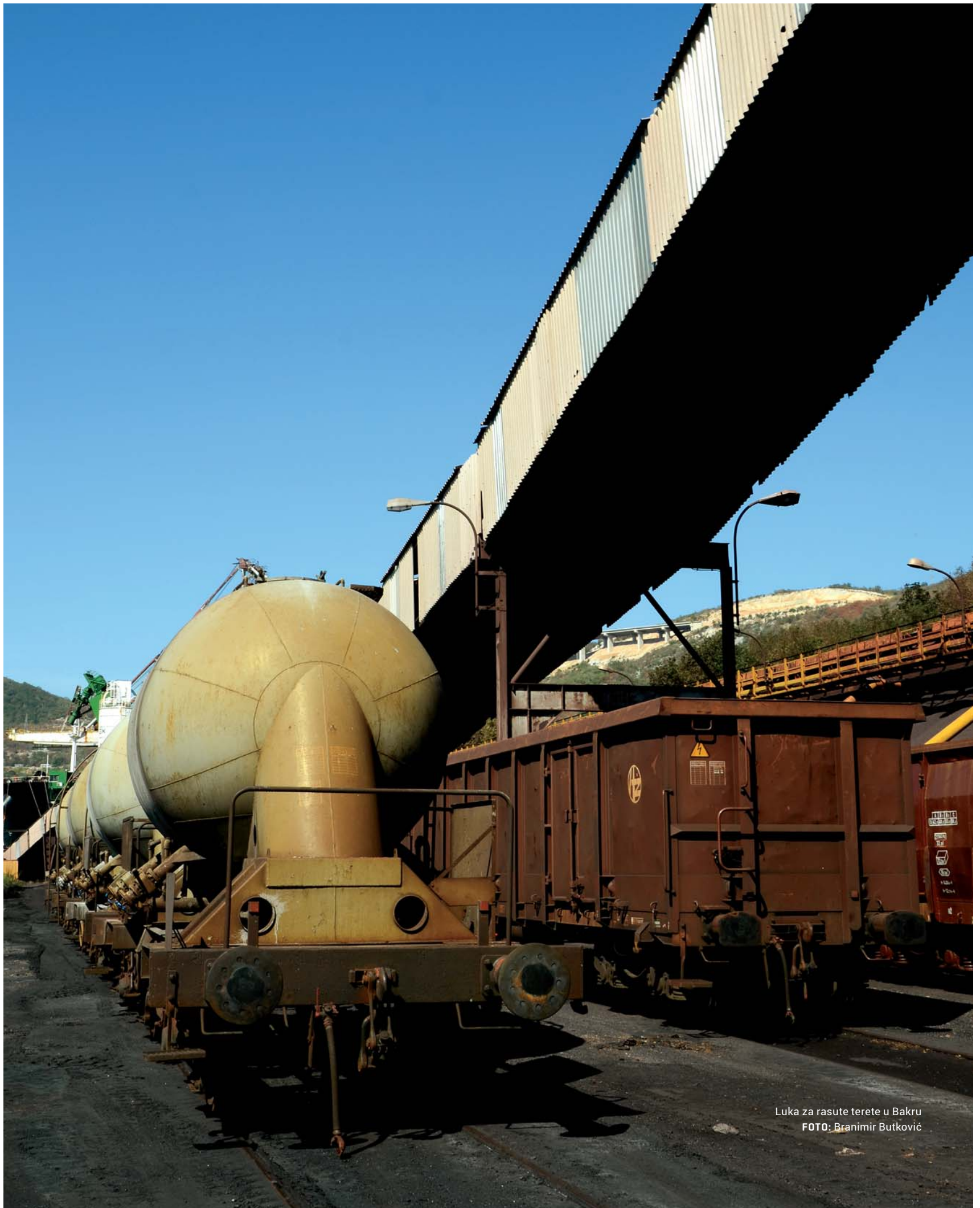
SINDIKATI

Predstavljam sve radnike
HŽ Infrastrukture, a ne
pojedinačne interese

16



HŽ INFRASTRUKTURA



Luka za rasute terete u Bakru
FOTO: Branimir Butković

IZDVOJENO

EU FONDOVI

Počeli radovi na izgradnji nove pruge
Gradec – Sveti Ivan Žabno

4

EU FONDOVI

Modernizacija pruge Škrljevo –
Rijeka – Jurdani

5

AKTUALNOSTI

Potreban je iskorak u poduzetništvu

8

SINDIKATI

Predstavljam sve radnike HŽ
Infrastrukture, a ne pojedinačne interese

16

HŽ PUTNIČKI PRIJEVOZ

Uvode se zajedničke karte

23

OSOBNOSTI

Skinem nos i ozbiljan sam!

26

IMPRESUM

ŽELJEZNIČAR

list HŽ Infrastrukture d.o.o.

NAKLADNIK: HŽ Infrastruktura d.o.o.

ZA NAKLADNIKA: Renata Suša

GLAVNI UREDNIK: Ivan Kartelo

IZVRŠNI UREDNIK: Branimir Butković

JEZIČNE UREDNICE: Nataša Bunijevac, Ružica Stanić

UREĐIVAČKI ODBOR: Martina Elizabeta Lovrić, Ivana

Soljačić – Richter, Željko Kopčić, Damir Čavar, Ivan

Kartelo, Katarina Rakas

DIZAJN: Oskar Pigac

FOTOGRAFIJA NA NASLOVNICI: Branimir Butković

ADRESA UREDNIŠTVA:

Zagreb, Mihanovićevo 12
telefon: +385 (0) 1 4534 288
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

Cijenjene kolegice i kolege,

blagdani su iza nas i nastavljamo u novoj godini koja će, ne sumnjamo, biti izazovna i dinamična kao i 2015. te, nadamo se, obilata pozitivnim događanjima na željeznici.

Kad govorimo o aktivnostima, u prosincu 2015. koji je iza nas dočekali smo i toliko očekivani početak prvih radova na jednome od strateških projekata HŽ Infrastrukture sufinanciranim iz EU-ovih fondova, točnije na izgradnji nove pruge Gradec – Žabno. Izvođač je počeo s pripremnim radovima, odnosno s čišćenjem i pripremom terena, što podrazumijeva uklanjanje šiblja, grmlja, i drveća. Ako i čim to budu dopustili vremenski uvjeti, početak će i opsežniji građevinski radovi, a kako je najavljivano, pruga bi trebala biti završena do kraja 2017., na radost svih Bjelovaraca i cijele regije.

Pod božićno drveće u prosincu je stigla i vijest da je potpisan Sporazum između HŽ Infrastrukture i Izvršne agencije za inovacije i mreže (INEA), kao nositelja projekta temeljem ovlasti Europske komisije, o dodjeli 85 posto bespovratnih sredstava od najviše 10 milijuna eura za projekt »Izrada projektne i ostale dokumentacije za izgradnju drugog kolosijeka, modernizaciju i obnovu na dionici željezničke pruge Škrljevo – Rijeka – Jurdani«.

U međuvremenu, na riječkoj su relaciji završeni radovi na kapitalnome remontu pruge od Ogulina do Moravica planirani za 2015. godinu. Gradilište je pripremljeno za zimu, a nakon internih tehničkih pregleda vozne brzine vlakova podignute su na redovite brzine predviđene voznim redom. Također, na sjeveru Hrvatske, kao što je i planirano, završena je obnova dionice Koprivnica – Botovo – državna granica.

HŽ Infrastruktura dobila je i novog predstavnika radnika u Nadzornome odboru. Slavko Proleta, predsjednik Sindikata infrastrukture Hrvatskih željeznica, izabran je za člana Nadzornog odbora HŽ Infrastrukture kao kandidat zajedničke liste svog sindikata, Sindikata željezničara Hrvatske, Sindikata hrvatskih željezničara, Sindikata branitelja i radnika HŽ-a i Sindikata radnika Hrvatskih željeznica. Njegova razmišljanja o smjeru u kojemu će djelovati donosimo u ovom izdanju Željezničara.

Pisali smo o još puno zanimljivih događanja vezanih uz željeznicu, a na vama je da otkrijete o kojima.

glavni urednik lista "Željezničar"

Ivan Kartelo



POČELI RADOVI NA IZGRADNJI NOVE PRUGE GRADEC – SVETI IVAN ŽABNO



PIŠE: Ivan Kartelo
FOTO: Dražen Kocijan



Hrvoje Milas predstavlja projekt okupljenim novinarima



Dana 18. prosinca 2015. u Gradecu su počeli prvi radovi na jednom od kapitalnih projekata HŽ Infrastrukture, točnije na izgradnji nove željezničke pruge na dionici Gradec – Sveti Ivan Žabno koja se sufinancira iz EU-ovih fondova. Vrijednost projekta izgradnje nove dionice duge 12,2 km iznosi 203,4 milijuna kuna, a projekt je s 85 posto sredstava sufinanciran iz Europskog fonda za regionalni razvoj.

Izvođač radova, španjolsko-njemački konzorcij Comsa i Wiebe, počeo je s pripremnim radovima za koje je kao podizvođača angažirao hrvatsku tvrtku Jet Set iz Vrbanje, koja je počela s čišćenjem i pripremom terena, što podrazumijeva uklanjanje šiblja, grmlja, drveća te vađenje panjeva.

U ime HŽ Infrastrukture početku radova prisustvovao je voditelj projekta izgradnje pruge Hrvoje Milas koji je tom prilikom naglasio:

- Ovo je jedan od strateških projekata HŽ Infrastrukture, sufinanciran s 85 posto

EU-ovih sredstava i drago nam je da su krenule aktivnosti koje može vidjeti i šira javnost. Najvažnije je da smo počeli, ovo su zasad pripremnim radovi, no važni su jer označavaju početak gradnje toliko željene pruge. Početkom iduće godine, ako i čim to budu dopuštali vremenski uvjeti, početak će se izvoditi i opsežniji građevinski radovi, ponajprije na nadvožnjaku preko autoceste (podravskog ipsilona). Vjerujemo da ćemo, kako je i planirano, do kraja 2017. završiti prugu na radost svih Bjelovaraca i cijele ove regije.

Više o dinamici radova na izgradnji pruge u ime izvođača radova zajednice ponuditelja Comsa i Wiebe otkrio je šef gradilišta Tomislav Hannich:

- Danas smo počeli s čišćenjem grmlja i šiblja od kolodvora Gradec prema Svetom Ivanu Žabnom. Podizvođač tih radova jest slavonska tvrtka Jet Set iz Vrbanje. Raščišćavanje terena trebalo bi biti gotovo do kraja veljače 2016., a potom ćemo s dolaskom lijepog vremena

krenuti i s glavnim zemljanim radovima na izradi pružnog trupa. Riječ je općenito o vrlo zahtjevnom projektu jer je to nova pruga sa sedam objekata, tri nadvožnjaka i jednim mostom.

O zapošljavanju domaćih snaga na ovom projektu kazao je kako će dosta poslova obavljati hrvatska lokalna operativna.

O projektu

Cilj izgradnje nove željezničke pruge Gradec – Sveti Ivan Žabno jest približiti Grad Bjelovar i bjelovarsku regiju Gradu Zagrebu, što će biti od velike važnosti za lokalno stanovništvo. Naime, izgradnjom pruge putovanje od Bjelovara do Zagreba skratit će se s dosadašnjih sat i 40 minuta na jedan sat. Osim nove pruge, izgradit će se tri potpuno nova željeznička stajališta s nadstrešnicama i parkiralištima te obnoviti zgrada stajališta Gradec i željezničkoga kolodvora Sveti Ivan Žabno, uz rekonstrukciju same kolodvorske zgrade.

MODERNIZACIJA PRUGE ŠKRLJEVO – RIJEKA – JURDANI

PIŠE: Željka Mirčić
ILUSTRACIJA: HŽI



Sufinancira Europska unija
Instrument za povezivanje Europe



Idejno studijsko rješenje

U prosincu 2015. potpisan je Sporazum između HŽ Infrastrukture i Izvršne agencije za inovacije i mreže kao nositelja projekta temeljem ovlasti Europske komisije o dodjeli 85 posto bespovratnih sredstava od najviše 10 milijuna eura za projekt »Izrada projektne i ostale dokumentacije za izgradnju drugog kolosijeka, modernizaciju i obnovu na dionici željezničke pruge Škrležvo – Rijeka – Jurdani«.

Projekt uključuje i rekonstrukciju željezničkog stajališta Permani i kolodvora Šapjane te izgradnju signalno-sigurnosnih uređaja na pružnoj dionici od željezničkog kolodvora Jurdani do Šapjana u duljini 27,5 km. Projekt se s maksimalnih 8,5 mil. eura sufinancira iz Instrumenta za mrežno infrastrukturno povezivanje Europe, a preostali dio ugovorene maksimalne vrijednosti projekta u iznosu 1,5 mil. eura sufinancirat će RH.

Glavni je cilj projekta povećanje propusne moći i kapaciteta pruge,

povećanje razine sigurnosti, a time i povećanje razine kvalitete željezničkih usluga u teretnom i putničkom prijevozu. Također, projekt pridonosi razvoju željezničkoga gradsko-prigradskog prijevoza, odnosno bolje prometnoj povezanosti Grada Rijeke i okolice te Primorsko-goranske županije. Nadalje, projekt će omogućiti znatan porast opsega prometa Luke Rijeke, doprinijet će otvaranju mogućnosti za daljnji industrijski razvoj, ali i učinkovitosti te konkurentnosti željezničkog prometa duž cijeloga Mediteranskog koridora, i to u skladu s infrastrukturnim zahtjevima Transeuropske transportne mreže (TEN-T mreža koridora). Razvojem gradsko-prigradskog željezničkog prometa Grada Rijeke i okolice dodatno će se revitalizirati urbano područje uz željeznički infrastrukturni pojas.

Financijska pomoć za provedbu Projekta doprinosi znatnom razvoju Grada Rijeke i Županije, uz modernizaciju dionice pruge Škrležvo – Rijeka – Jurdani i

povećanje broja željezničkih usluga u putničkom i teretnom prijevozu te pozicioniranje Grada Rijeke na razinu ostalih europskih gradova po pitanju smanjenja razine buke kroz grad i poštivanja ekoloških zakonitosti. Važan doprinos tog projekta jest omogućivanje osobama smanjene pokretljivosti da ravnopravno sudjeluju u prometu, i to zahvaljujući stajalištima i parkiralištima prilagođenima prema europskim standardima i normama, navele su voditeljica projekta Snježana Krznarić i članica projektne tima Laura Mikulić.

Ovim sporazumom obuhvaćeni su izrada Studije izvodljivosti, Studije financijske i ekonomske analize, Studije utjecaja na okoliš, Idejnog projekta i ishođenje lokacijskih dozvola, Glavnog projekta i ishođenje građevinskih dozvola, rješavanje imovinsko-pravnih odnosa (u iznosu 10 posto vrijednosti ugovora) te vođenje projekta.

Dionica će biti elektrificirana i opremljena u skladu s europskim propisima čija je svrha uspostava harmoniziranoga i inteligentnoga prometnoga sustava u Europi.

Procijenjena vrijednost projekta izrade projektne i ostale dokumentacije iznosi najviše 10 milijuna eura, a točna vrijednost projekta znat će se nakon što bude završena procedura javnog natječaja za izbor najpovoljnijeg izvođača za izradu projektne i ostale dokumentacije, natječaja koji je krajem prosinca 2015. bio u statusu skorog raspisivanja.

Prema planiranoj dinamici, završetak projekta »Izrada projektne i ostale dokumentacije za izgradnju drugog kolosijeka, modernizaciju i obnovu na dionici željezničke pruge Škrležvo – Rijeka – Jurdani« predviđen je najkasnije do 31. prosinca 2019. godine.

ZAVRŠNO PREDSTAVLJANJE PROJEKTA *NAPA STUDIES*

PIŠE: Željka Mirčić
FOTO: <http://www.napa-studies.eu>



Co-financed by the European Union
Trans-European Transport Network (TEN-T)

U sklopu projekta razvoja luka sjevernog Jadrana u Rijeci je održano završno predstavljanje projekta »Razvoj multimodalne povezanosti luka u sjevernom Jadranu i njihova uspješna integracija u središnju mrežu – STUDIJE NAPA-e« sufinanciranog EU-ovim sredstvima. Cilj tog projekta, u kojemu je HŽ Infrastruktura (HŽI) jedan od partnera, jest razvijanje i jačanje konkurentnosti sjevernojadranskoga prometnog koridora u odnosu na transeuropsku prometnu mrežu (TEN-T).

U povodu završnog predstavljanja projekta »Razvoj multimodalne povezanosti luka u sjevernom Jadranu i njihova uspješna integracija u središnju mrežu – STUDIJE NAPA-e« održanog sredinom prosinca 2015. u Rijeci prezentiran je projekt koji treba pridonijeti razvoju sjevernojadranskih luka, Rijeke, Kopra, Trsta i Venecije, omogućiti multimodalnost između mora i zaleđa priključcima na željezničke i unutarnje plovidbene prometne koridore, ICT rješenjima prevladati tehničke i operativne prepreke te na taj način poboljšati pristup transeuropskoj mreži koridora.

HŽ Infrastruktura kao jedan od 12 partnera Lučke uprave Rijeka, voditelja *NAPA Studies*, na taj je način stekla pravo korištenja financijskih sredstava Europske unije za izradu tehničke dokumentacije za rekonstrukciju željezničkoga teretnog kolodvora Rijeka-Brajdica i izgradnju intermodalnog terminala Brajdica i intermodalnog terminala na Zagrebačkoj obali, novog lučkog terminala. EU je dodijelio financijska sredstva za izradu studijske i tehničke dokumentacije razvoja sjevernojadranskih luka u iznosu 2,8 milijuna eura, što je 50 posto vrijednosti cijelog projekta. Na završnome je predstavljanju projekta šefica Službe za fondove EU Sanja Vučić u ime HŽI-a prezentirala



Luka Rijeka



Simulacija intermodalnog terminala

izradu tehničke dokumentacije na željezničkim infrastrukturnim postrojenjima na Rijeci-Brajdici i Zagrebačkoj obali i njihovu modernizaciju u sklopu novih multimodalnih sjevernojadranskih luka.

Projekt *NAPA Studies* jedan je od ključnih koraka u razvoju riječkoga prometnog pravca koji je strateški pravac razvoja RH definiran prometnom studijom, što omogućuje da se svi željeznički infrastrukturni projekti na tome koridoru mogu sufinancirati bespovratnim sredstvima iz EU-ovih fondova. Projekt će pridonijeti razvoju Rijeke, koji je temeljen na razvoju luke, a boljom povezanošću

lučke i željezničke infrastrukture povećat će se kapacitet za prihvata i otpremu većih količina tereta, razvoju interoperabilnosti i modernizaciji infrastrukture u skladu sa standardima Europske unije.

Prisutnim gostima i medijima o važnosti tog projekta i suradnje lučkih uprava i partnera na projektu govorili su zamjenik ministra pomorstva, prometa i infrastrukture Zdenko Antešić, u ime voditelja *NAPA Studies* Lučke uprave Rijeka Vlado Mezak, gradonačelnik Rijeke Vojko Obersnel, zamjenica župana Primorsko-goranske županije Ana Štefančić Modrić te predstavnici lučkih uprava sjevernojadranskih luka.

PREDSTAVLJENI REZULTATI OP-a PROMET 2007. – 2013.

PIŠE: Željka Mirčić
FOTO: Željka Mirčić

Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture predstavilo je 9. prosinca 2015. akademskoj zajednici i strukovnim udruženjima, korisnicima projekata i medijima rezultate postignute kroz Operativni program Promet 2007. – 2013. za čije je projekte razvoja prometne infrastrukture MPPI-u dodijeljeno 278 milijuna eura.

U prostorijama MPPI-a rezultate korištenja sredstava iz OPP-a 2007. – 2013. predstavili su potpredsjednik Vlade i ministar regionalnoga razvoja i fondova EU-a Branko Grčić te ministar pomorstva, prometa i infrastrukture Siniša Hajdaš Dončić. Predstavljanju korištenja sredstava prisustvovali su predsjednica Uprave HŽ Infrastrukture Renata Suša te članovi Uprave Željko Kopčić i Ivan Vuković te uprave drugih korisnika projekata sufinanciranih iz OPP-a 2007. – 2013.

Potpredsjednik Vlade i ministar Grčić sudionicima događanja prezentirao je provedbu projekata financiranih iz EU-ovih fondova uz napomenu da je postotak ugovaranja i viši od 100 posto jer su ugovorena sva EU-ova sredstva koja su nam u ovome sedmogodišnjem razdoblju bila na raspolaganju.

Ministar Hajdaš Dončić, čelnik Upravljačkog tijela OPP-a, upoznao je prisutne sa Strategijom prometnoga razvoja kao ključnim dokumentom za razdoblje od 2014. do 2030. koju je Vlada RH usvojila 2014. godine i kao uvjetom za financiranje projekata iz fondova Europske unije:

„To je temeljni i sveobuhvatan dokument koji omogućuje funkcionalni regionalni pristup u kontekstu prometnoga planiranja, a što je najvažnije, to je preduvjet za održivi razvoj prometnog



Siniša Hajdaš Dončić



Sanja Vučić

NADogradnja postojeće strategije prometnoga razvoja 2014. – 2030. i izrada nacionalnoga prometnog modela dugoročna je vizija razvoja prometnoga sustava Hrvatske i predstavljat će osnovu za prometno planiranje te za financijski opravdana i racionalna ulaganja u sve segmente prometa u Republici Hrvatskoj.

sustava regije, odnosno županija, te za razvoj novoga sektora javne gradske, prigradske i regionalne mobilnosti putnika. Nadogradnja postojeće Strategije prometnoga razvoja 2014. – 2030. i izrada Nacionalnoga prometnog modela dugoročna je vizija razvoja prometnoga sustava Hrvatske i predstavljat će osnovu za prometno planiranje te za financijski opravdana i racionalna ulaganja u sve segmente prometa u Republici Hrvatskoj.

U sklopu predstavljanja rezultata korištenja financijskih sredstava iz OPP-a 2007. – 2013. prezentirani su projekti korisnika sredstava HŽ Infrastrukture d.o.o., Hrvatskih cesta d.o.o., Hrvatskih autocesta d.o.o. i Zračne luke Dubrovnik d.o.o.

Ukupna vrijednost projekata za HŽ Infrastrukturu iz OPP-a 2007. – 2013.

iznosi 114,3 milijuna eura, od čega vrijednost radova iznosi 74,5 milijuna eura, vrijednost projektiranja koje je u tijeku 38 milijuna eura, a procijenjena vrijednost izrade Studija, čiji su postupci javne nabave u tijeku, u iznosu 1,8 milijuna eura. Navedeni projekti sufinanciraju se s 85 posto sredstava iz Europskog fonda za regionalni razvoj. Za projekt modernizacije dionice Dugo Selo – Križevci odobrena su sredstva iz OPP-a u vrijednosti 198 milijuna eura, a u nastavku će se sufinancirati sredstvima iz Operativnog programa Konkurentnost i kohezija.

Šefica Službe za fondove EU HŽ Infrastrukture Sanja Vučić predstavila je prisutnima projekt izgradnje nove željezničke pruge za prigradski prijevoz na dionici Gradec – Sveti Ivan Žabno, čiji su radovi započeli krajem 2015.



Sufinancira Europska unija
Instrument za povezivanje Europe



POTREBAN JE ISKORAK U PODUZETNIŠTVO

PIŠE: Vlatka Škorić
FOTO: Branimir Butković

Uz potporu HŽ Infrastrukture, HŽ Putničkog prijevoza i Končar-Električnih vozila, u upravnoj zgradi HŽ Infrastrukture 15. prosinca 2015. obilježena je 11. obljetnica rada Intermodalnog promotivnog centra (IPC) Dunav – Jadran i promovirana deveta knjiga IPC-a pod naslovom »Transformacija prometnog sustava Hrvatske intermodalnim prijevozom u globalno intermodalno čvorište – treći dio«.

IPC Dunav – Jadran jest neprofitna, nevladina udruga koja već jedanaest godina, jedina u Hrvatskoj, promovira intermodalni prijevoz. Do sada su organizirali osam foruma, dvije međunarodne konferencije i dva okrugla stola, a tiskali su i devet knjiga u kojima su predložena brojna rješenja za daljnji razvoj intermodalnog prijevoza u Hrvatskoj.

U IPC-u trenutačno su udruženi HŽ Infrastruktura, Lučka uprava Rijeka, Končar-Električna vozila, Luka Vukovar, RŽV Čakovec, Đuro Đaković - specijalna vozila, Fakultet prometnih znanosti i AGIT, a njihov rad podupiru HGK, GIU-HCP, Savez za željeznicu, Klaster intermodalnog prijevoza i CRUP-Centar za razvoj unutarnje plovidbe.

O 11-godišnjem radu IPC-a i najnovijoj knjizi govorili su dekan Fakulteta prometnih znanosti prof. dr. sc. Hrvoje Gold, prodekan za znanost i vanjsku suradnju FPZ-a te predsjednik IPC-a prof. dr. sc. Tomislav Josip Mlinarić, viši znanstveni suradnik Ekonomskog instituta doc. dr. sc. Dubravko Radošević, predsjednica Uprave HŽ Infrastrukture i donedavna predsjednica IPC-a Renata Suša te glavni tajnik, voditelj autorskog tima IPC-a i predsjednik Savjeta IPC-a mr. sc. Dragutin Šubat.

Predsjednik IPC-a Mlinarić rekao je da je IPC jedanaest godina intenzivno radio na



Sudionici proslave 11. obljetnice IPC-a

promociji intermodalnosti, ali je kao ključno pitanje nakon dosadašnjeg rada istaknuo kako i što dalje. Intermodalnost je sagledana s teorijske strane, ali nedostaje iskorak u poduzetništvo da bi ona dala i rezultate. Prvi korak u tome smjeru poduzet će konzorcij četiriju fakulteta Zagrebačkog sveučilišta koji je osnovan prošle godine i koji bi s vremenom trebao ostvariti suradnju i s drugim fakultetima kako bi koncept intermodalnosti bio implementiran.

Predsjednica HŽI-a Suša pohvalila je dobru energiju koju su stručnjaci IPC-a širili svih ovih godina te im na tome čestitala. Pritom je naglasila kako je željeznički sustav jedan od osnovnih karika u intermodalnome lancu, a HŽI to doživljava s velikom odgovornošću.

Naši planovi obnove željezničke infrastrukture poznati su i sukladni nacionalnoj Prometnoj strategiji čije je težište na intermodalnom prijevozu. Većinu sredstava za investicije na glavnim koridorskim prugama osiguravamo kroz europske fondove i jedan smo

od najvećih korisnika europskih sredstava u RH. Dosad smo putem EU-ovih fondova ugovorili projekte ukupne vrijednosti 174 milijuna eura. Ove smo godine napravili važne iskorake u tome smjeru: potpisan je ugovor o izgradnji nove pruge između Gradeca i Svetog Ivana Žabnog vrijedan 203,4 milijuna kuna, a za koji dan, točnije u petak, počinju prvi radovi na čišćenju i pripremi terena, zaključila je Suša.

Glavni tajnik IPC-a Šubat osvrnuo se na dosadašnje razdoblje i 12 dosadašnjih skupova na kojima je sudjelovalo 135 stručnjaka, a njihova znanja ugrađena su u iskustvo i knjige IPC-a. Zahvalivši svim suradnicima istaknuo je kako je IPC ovih godina donio niz prijedloga i rješenja koja mogu pridonijeti razvoju intermodalnog prijevoza u Hrvatskoj.

Tijekom skupa prijedloge i ideje za daljnji rad IPC-a dali su i župan vukovarsko-srijemski Božo Galić, znanstvenici dr. sc. Slavko Kulić, prof. dr. sc. Anka Mašek Tonković, prof. dr. sc. Bojan Hlača i mnogi drugi.

U OBNOVU DIONICE KOPRIVNICA – BOTOVO – DG ULOŽENO 116 MIL. KUNA

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Nakon tehničkog pregleda koji je proveden u prvoj polovini prosinca 2015., završeni su radovi na obnovi dionice Koprivnica – Botovo – državna granica u koju je HŽ Infrastruktura uložila oko 116 milijuna kuna. Osim što su izvedeni radovi na otvorenoj pruzi, rekonstruirani su kolodvori Koprivnica, Drnje i Botovo.

Radovi na obnovi dionice Koprivnica – Botovo – državna granica započeli su krajem srpnja 2014., a završeni su nakon tehničkog pregleda koji je proveden od 8. do 10. prosinca 2015. Još samo treba otkloniti sitnije nedostatke. Izvođač radova na obnovi te dionice duge 14,3 km bila je zajednica ponuditelja koju su činile tvrtke Swietelsky d.o.o i Pružne građevine d.o.o.

Zajednica ponuditelja koju su činile zagrebačke tvrtke ŽPD d.d., Investinženjering d.o.o., Komnet d.o.o. i VPS-Inženjering d.o.o. bila je zadužena za nadzor nad izvođenjem radova.

Posljednji su izvedeni radovi na signalno-sigurnosnim i telekomunikacijskim uređajima. Prije obnove najveća dopuštena vozna brzina vlakova iznosila je 80 km/h, uz daljnju tendenciju smanjivanja brzina. S voznim redom za 2015./2016. na toj su pruzi dopuštene najveće vozne brzine od 140 km/h. Jedino ograničenje brzine na 100 km/h bit će na snazi na zavoju koji se nalazi na izlazu iz kolodvora Koprivnica.

Uz radove na trasi, osuvremenjeno je i šest željezničko-cestovnih prijelaza, čime je podignuta razina sigurnosti sudionika u prometu na križanjima ceste i pruge. Osim prijelaza pokraj kolodvor Drnje i Botovo, osuvremenjeni su i prijelazi Danica, Peteranec, Ivanečka te prijelaz na cesti koja povezuje Botovo i Drnje sa Šodericom. Na prijelazima su magnetni



Radovi na obnovi dionice Koprivnica – Botovo – državna granica

PRIJE OBNOVE NAJVEĆA DOPUŠTENA VOZNA BRZINA VLAKOVA IZNOSILA JE 80 KM/H, UZ DALJNJU TENDENCIJU SMANJIVANJA BRZINA. S VOZIM REDOM ZA 2015./2016. NA TOJ SU PRUZI DOPUŠTENE NAJVEĆE VOZNE BRZINE OD 140 KM/H. JEDINO OGRANIČENJE BRZINE NA 100 KM/H BIT ĆE NA SNAZI NA ZAVOJU KOJI SE NALAZI NA IZLAZU IZ KOLODVORA KOPRIVNICA.

tračnički kontakti zamijenjeni sensorima za detekciju vlaka s pripadajućim unutarnjim uređajem, a zamijenjeni su i postavljajući polubranika te cestovni svjetlosni i zvučni signali. Tri prijelaza, Ivanečki, Peteranec i prijelaz na cesti koja spaja Botovo i Drnje sa Šodericom, koja su do sada bila osigurana svjetlosnim i zvučnim signalima, dodatno su modernizirana polubranicama. Na taj je način svih šest prijelaza dobilo osiguranje najviše razine sigurnosti.

U sklopu obnove dionice Koprivnica – Botovo – državna granica uklonjen je stari zastorni materijal, proširen je pružni trup, ugrađen je tamponski sloj, završeni su radovi na ugradnji nove kolosiječne rešetke, strojna regulacija kolosijeka,

predizanje kolosijeka, definitivno strojno i ručno planiranje kolosijeka, uređenje odvodnje i drenaže te uređenje otočnog perona u kolodvoru Botovo. Također, završeni su radovi na obnovi kontaktne mreže. Na cijeloj dionici stupovi su najprije očišćeni, antikorozivno zaštićeni i obojeni. Osim otvorene pruge, rekonstruirani su 1. i 20. kolosijek u kolodvoru Koprivnica. U Drnju su obnovljeni 1. i 2. kolosijek. Tijekom obnove zamijenjeno je ukupno 15 skretnica u kolodvorima, i to deset u Koprivnici, tri u Botovu i dvije u Drnju. Tijekom ranijih zahvata na mostu Drava Botovo koji povezuje Hrvatsku i Mađarsku promijenjene su tračnice i kolosiječni pribor te su postavljene nove pješačke staze, a nakon posljednjeg remonta ojačan je temelj stupa mosta.

GRADILIŠTE SPREMNO ZA ZIMU

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Završeni su radovi na kapitalnom remontu pruge od Ogulina do Moravica planirani za 2015. godinu. Gradilište se priprema za zimu, a nakon internih tehničkih pregleda vozne brzine vlakova podignute su na redovite brzine predviđene voznim redom.

S obzirom na nadolazeću zimu, radovi na kapitalnome remontu dionice Moravice – Ogulin privedeni su kraju. Zatvori pruge na snazi su bili do 18. prosinca, a svi radovi privedeni su kraju do 23. prosinca 2015. Najvažnije aktivnosti na pruži sredinom prosinca bili su interni tehnički pregledi te pripreme gradilišta za mirovanje tijekom zimskih mjeseci. Svi planom predviđeni radovi za 2015. su dovršeni i prema riječima voditelja projekta Roberta Trošelj, izvođač radova (Pružne građevine op.a.) dao je maksimum i odlično odradio posao:

„Rok za dovršetak svih radova je kraj lipnja 2016. godine, a već sada dovršeno je gotovo 98 posto radova na gornjem pružnom ustroju.

Nakon internoga tehničkog pregleda pružne dionice od Gomirja do Moravica na 39 kilometara dugoj dionici brzine su podignute na voznim redom predviđene brzine. Tu brzinu ne definira samo građevinsko stanje pruge, već u obzir treba uzeti i objekte na pruži, točnije trokute preglednosti koji ograničavaju brzine. Također, interni tehnički pregled proveden je na cijeloj dionici od Moravica (uključujući i kolodvor) do Skrada.

Radovi na gornjem pružnom ustroju gotovo su dovršeni na cijeloj dionici. Realizirano je sve što je bilo planirano, a tomu u prilog išlo je i lijepo vrijeme tijekom jeseni i zime. Kao i proteklih godina, u ovo doba godine zabilježen je samo jedan tjedan tijekom kojeg je pao



Voditelj projekta Robert Trošelj

snijeg, no to nije bitnije poremetilo planiranu dinamiku radova. Sredinom prosinca 2015., kada smo obišli gradilište, radilo se na oblikovanju kolosijeka te finoj regulaciji kontaktne mreže. Nekoliko kilometara iza Ogulinskog Hreljina radnici Spegre radili su oblogu tunela Kloštar, postavljali zaštitnu mrežu na predusjek i zausjek te regulirali odvodnju.

Tijekom priprema gradilišta za zimu ono se dovodi u takvo stanje da radovi mogu mirovati nekoliko mjeseci a potom, čim se za to stvore uvjeti, mogu biti nastavljeni. Nasipa se tučenac, skretnice se postavljaju u zimski profil i kolosijek dovodi u takvo stanje da rolba može proći.

U proljeće treba sanirati most Suha Dobra. Riječ je o čeličnome mostu dugome 25 metara na izlazu iz kolodvora Ogulin. Uz to, na dionici od Gomirja do Ogulina trebat će urediti dio sustava odvodnje. Dio radova treba ugovoriti naknadno. Na pitanje od tome koji su bili najzahtjevniji radovi tijekom remonta, Robert Trošelj rekao nam je kako je, s obzirom na prostor kojim pruga prolazi,

sve bilo zahtjevno:

„Cijeli remont na ovoj dionici bio je zahtjevan sam po sebi. Na pruži su veliki nagibi, radijusi krivina su maleni i treba reći da su *dečki* iz Pružnih građevina dali svoj maksimum. Završetak svih radova, prema ugovoru, očekuje se krajem lipnja 2016. i taj ćemo rok poštovati.

Trenutačno je u tijeku priprema dokumentacije za ponudu za nastavak radova na rekonstrukciji četiriju kolodvora na toj dionici jer oni nisu bili obuhvaćeni remontom. Riječ je o kolodvorima Ogulin, Ogulinski Hreljin, Gomirje i Vrbovsko. Svi oni koji su imali priliku vidjeti tijekom radova u kolodvoru Moravice znaju kako je riječ o velikim zahvatima. Slično kao i kolodvor Moravice, i ogulinski kolodvor ima osam kolosijeka. U sklopu tih radova mijenjat će se sve skretnice, ugrađivat će se novo osiguranje kolodvora...

Uglavnom, između Ogulina i Moravica bit će još dosta posla, no ti radovi ne bi trebali znatnije utjecati na redoviti promet vlakova.

NOVE NADSTREŠNICE NA KOLODVORU RIJEKA

PIŠE: Vlatka Škorić
FOTO: Branimir Butković

Sredinom prosinca 2015. završeni su radovi na obnovi nadstrešnice na 1. peronu riječkoga kolodvora u koje je HŽ Infrastruktura investirala 392 000 kuna.

Naime, početkom lipnja prošle godine u riječkome kolodvoru skinut je postojeći pokrov nadstrešnice na 1. peronu koji je bio dotrajaio i predstavljao opasnost za sigurnost putnika.

Početkom studenoga 2015. počeli su radovi na obnovi stupova i mreže noseće konstrukcije, tijekom kojih su izvedeni limarski i ličilački radovi te premazivanje alkidnom lakirnom bojom. Krovopokrivački radovi počeli su krajem studenoga, a svi radovi završeni su polovinom prosinca prošle godine.

Kolodvorska zgrada u Rijeci nalazi se unutar registrirane urbanističke cjeline grada Rijeke, u ožujku 2006. upisana je u Registar nepokretnih spomenika kulture rješenjem Konzervatorskog odjela u Rijeci pri Ministarstvu kulture pa su se svi radovi morali izvoditi uz suglasnost konzervatora.

Izmjena postojećeg pokrova nadstrešnice na prvom peronu samo je privremena mjera do potpune obnove riječke kolodvorske zgrade. Naime, za rekonstrukciju kolodvorske zgrade u Rijeci u izradi je tehnička dokumentacija, kojom je predviđena nova nadstrešnica – metalna konstrukcija sa staklenim pokrovom, koju su konzervatori prihvatili. Za obnovu je izdana i lokacijska dozvola, a trenutačno je u izradi glavni projekt.

Do tada putnici koji stižu u riječki željeznički kolodvori ili odlaze iz njega osjećat će se sigurnije i udobnije pod novom nadstrešnicom koja će ih štiti od vremenskih nepogoda, osobito u ovim zimskim mjesecima.



Nova nadstrešnica na riječkom kolodvoru

ULAGANJE U MOSTOVE NA MREŽI HŽ INFRASTRUKTURE

PIŠE: Martina Lovrić i Marin Košutić
FOTO: Branimir Butković i arhiva HŽI-a

Mostogradnja je oduvijek bila posebno područje graditeljstva. Tako su i željeznički mostovi poseban, neizostavan, a često i nezaboravan dio željezničkih putova. No mostove, jednom kad su izgrađeni, treba održavati kako bi bili što trajniji te zadovoljavali zahtjeve funkcionalnosti i sigurnosti.

Na mreži hrvatskih pruga kojima upravlja HŽ Infrastruktura nalaze se 542 mosta. Budući da su posljednjih godina intenzivirana ulaganja u obnovu raznih dijelova naše infrastrukture, tako je u razdoblju od 2011. do danas u različite oblike obnove, ali i ojačavanje onih mostova koji su detektirani kao tzv. uska grla, uloženo više od 100 milijuna kuna. Najčešće su spominjani poznati Zeleni most (Hendrixov most) u Zagrebu i Ličanka kod Fužina, no popis je podugačak i sadrži gotovo 50 mostova.

Na riječkoj pruzi najveći zahvati izvedeni su na već spomenutom mostu Ličanka te na mostu Jelenski jarak kod Vrbovskog te im je na taj način povećana nosivost. Željeznički most Ličanka duljine 71 m smješten je oko 160 m ispred ulaza u kolodvor Fužine iz smjera Zagreba. Unatoč pojačanjima iz 1977. i 1993. most je po pitanju nosivosti bio tzv. usko grlo riječke pruge. Zato je tijekom 2013. i 2014. most u cijelosti obnovljen (nova rasponska konstrukcija, hidroizolacija čelične kolosiječne ploče i bočnih limova korita, pojačani su upornjaci, ojačan je središnji stup mosta s temeljem, sagrađen je novi kolosijek na mostu itd.). Vrijednost radova iznosila je gotovo 20 milijuna kuna.

Radovi na rekonstrukciji mosta Jelenski jarak počeli su krajem 2013. Zbog dotrajalosti metalne konstrukcije mosta i lošeg stanja upornjaka i tla iza upornjaka bilo je neophodno ojačati postojeće



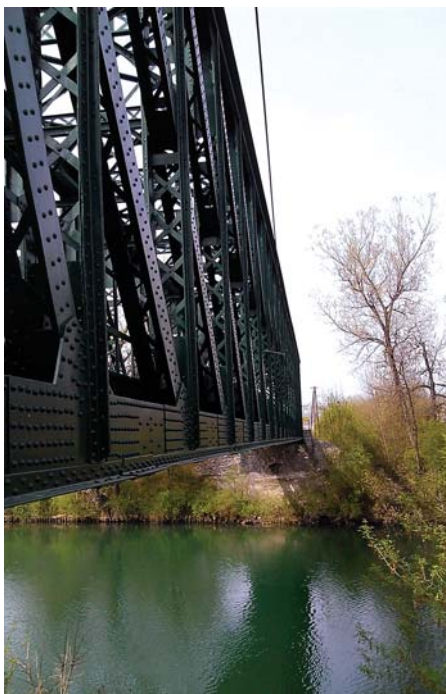
temelje i upornjake te ugraditi novi armiranobetonski prednapeti most, što je stajalo gotovo 10 milijuna kuna. Na toj važnoj pruzi obnovljena je i antikoroziivna zaštita na čeličnome mostu Suha Dobra u Ogulinu te je saniran most Viktor Lenac u samome gradu Rijeci. Na krajnjem sjeveru riječkoga prometnog pravca, dakle na granici s Republikom Mađarskom, u dva se navrata radilo na mostu Drava Botovo duljine 291 m, i to 2013. kad su zamijenjene tračnice i kolosiječni pribor te postavljene nove pješačke staze i konačno 2015. kada je ojačan i temelj stupa mosta. Samo u njegovu obnovu uloženu je više od četiri milijuna kuna.

Na ličkoj pruzi, odnosno pruzi Oštarije – Knin – Split, u razdoblju između 2011. i 2014. pojačano se radilo na mostovima, i to u 2011. obnovljena je antikoroziivna zaštita na metalnome mostu Butišnica (56 m), u 2012. na Dretulji kod Plaškoga

(31 m), Mrežnici (41,2 m), Staroj Foši (55,6 m), potom u 2013. na Radljevcu (44 m) i Manitašu (21 m), a u 2014. na mostovima Krka (68,5 m) i Čikola (40 m). Da biste dobili sliku koliko stoje zahvati na mostovima, treba reći da je samo nova antikoroziivna zaštita na spomenutim mostovima koštala više od pet milijuna kuna.

Na najjužnijem dijelu naše željezničke mreže, na pruzi Metković – Ploče u 2014. i početkom 2015. novu antikoroziivnu zaštitu dobili su mostovi Crna rijeka, Rastoka, Kula Norinska (svi duljine oko 30 m) i Duvrat (16 m). Riječ je zahvatima vrijednima milijun i pol kuna.

Drugi važni pravac na koji je bio usmjeren dio aktivnosti na rješavanju pitanja mostova bio je X. paneuropski koridor, ponajprije pruga Novska – Tovarnik – državna granica. Na mostu Budainka u Slavenskom Brodu obnovljena je



antikoroziivna zaštita, a 2013. dva su manja mosta (kraći od 11 m) zbog smanjenja količine predviđenog protoka zamijenjena armirano-betonskim propustima (Mijur i Rinovica). Tijekom 2015. tri su mosta duljine od 11,5 do 15 m (Glogovica u Slavonskom Brodu, Kamenica kod Nove Kapele i Vrbova kod stajališta Vrbova) zamijenjeni novim armirano-betonskim mostovima te su time poboljšane njihove karakteristike za tijek prometa. Samo ta tri nova mosta investicija su vrijdnija od 30 milijuna kuna.

Osim toga, 2012. na području Slavonije, na pruzi Pleternica – Velika, na dva mosta preko Orljave obnovljena je antikoroziivna zaštita te su zamijenjeni dijelovi oštećeni korozijom. U 2014. na istoj su pruzi, na mostovima Orljavica i Dervišaga duljine 10 m ugrađene pješačke staze te su im podmazani ležaji. U manjem opsegu obnavljani su mostovi i na Dunavu,

Karašici, Breznici i Vučići.

Na sjeverozapadu je Hrvatske 2013. obnovljena antikoroziivna zaštita 50 metara dugoga mosta Bednja kod Ludbrega, potom je u 2014. na lokalnoj pruzi Varaždin – Golubovec obnovljen stari čelični most Očura 4, a na pruzi Čakovec – Mursko Središte 130 m dug čelični most Mura. Vrlo veliki zahvat izveden je na dotrajaloj mostu Konjska na lokalnoj pruzi Križevci – Bjelovar – Kloštar. Ondje je stari čelični most zamijenjen mostom od armiranog betona u obliku sanduka te je ujedno uređeno korito, što je stajalo 2,3 milijuna kuna.

Na karlovačkom području, na pruzi Karlovac – Kamanje – državna granica, na Kupi su obnovljena dva prekrasna mosta, i to Zorkovac duljine 92 m i Bubnjarci duljine 82,45 m. Konstrukcija Zorkovca je pritom ojačana te mu je obnovljena antikoroziivna zaštita, što je investicija vrijedna gotovo sedam milijuna kuna.

Osim Zelenog mosta (Hendrixova mosta) u Zagrebu, ljepotana hrvatske mostogradnje i građevine izuzetno važne za željeznički promet u zagrebačkome čvorištu, a o kojemu smo detaljnije pisali u prošlome broju, valja spomenuti kako je HŽ Infrastruktura vrlo otvorena i za inovacije i za primjenu novih tehnologija na mostovima pa tako sudjeluje i u znanstveno-istraživačkom projektu SMARTrail (*Sustainable Maintenance and Analysis of Rail Transport Infrastructure*), čiji je glavni cilj unapređenje metoda sanacije željezničke infrastrukture.

Godine 2013. kao pilot-projekt (prvi u RH) u kojemu je izvedeno nekoliko različitih varijanti poboljšanih tehničkih rješenja tzv. prijelaznih područja između mostova i otvorenog dijela kolosijeka odabran je željeznički most Buna na sisačkoj pruzi. Važno je napomenuti da je cilj da se tehnička rješenja tog pilot-projekta primjenjuju i na europskim željeznicama.

RADOVI U PUNOM ZAMAHU

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Radovi u sklopu prve faze gradnje Zagrebačke obale počeli su u kolovozu 2014. I premda je riječ o projektu vrijednome 70 milijuna eura, donedavno su se radovi izvodili ispod morske površine. Tek od studenoga 2015. rezultati rada u dvije smjene konačno se mogu vidjeti i iznad morske površine.

U kolovozu 2014. započeli su građevinski radovi na izgradnji Zagrebačke obale, novoga riječkog kontejnerskog terminala i jednog od strateških projekata Vlade RH. Zbog brojnih objekata, većinom skladišta, koja zaklanjaju pogled prema obali, a i samog načina gradnje, i danas je vidljivo vrlo malo od onoga što je do sada napravljeno. Neovisno o tome, napravljeno je puno, a radovi se izvode u skladu sa zadanim rokovima.

Konačnom izgradnjom novog terminala udvostručit će se kapaciteti riječke luke. Terminal na Brajdici ima godišnji kapacitet od 600 000 kontejnera. Otkako je koncesionar preuzeo upravljanje Brajdicom, opseg rada je u stalnome porastu, no terminal još ni izdaleka nije dosegao maksimalni kapacitet. Godine 2014. prekrcano je 149 838 kontejnera. Zagrebačka obala gradit će se etapno. Investitor je Lučka uprava Rijeka, a kreditom Svjetske banke trenutno se gradi obala duga 400 metara. U drugoj fazi, koja se planira financirati sredstvima iz EU-ovih fondova, izgradit će se još 280 metara obale. U toj fazi koncesionar bi trebao srušiti preostale objekte i opremiti terminal. HŽ Infrastruktura je za gradnju terminala ustupila dio svog zemljišta pa će se rušiti radionica za održavanje željezničkih vozila i upravna zgrada bivše Vuče vlakova. Ukupna vrijednost obiju faza radova procijenjena je na 140 milijuna eura, s time da druga faza uključuje i rekonstrukciju teretnog kolodvora. Na



Radovi na izgradnji Zagrebačke obale

prvi natječaj nije se javio ni jedan koncesionar pa će se natječaj ponoviti uz promijenjene uvjete.

Ishođenje uporabne dozvole vezano je uz gradnju spojne ceste s novog terminala i riječke obilaznice. Vrijednost gradnje 2500 metara duge ceste procijenjena je na 700 milijuna kuna. Na izlazu iz terminala, preko željezničke pruge gradit će se vijadukt koji će ulaziti u tunel i konačno se spojiti na čvorište Škurinje. Na trasi koja prolazi gotovo kroz središte grada trebat će rušiti i velik broj objekata. Radove izvode renomirani graditelji sličnih objekata: Grand lavori Fincosit, Nuova Co. Ed. Mar i Impresa di Costruzioni Giuseppe Maltari. Za nadzor nad izvođenjem radova angažirani su Invest inženjering Zagreb i roterdamska tvrtka Royal Hasking.

Specifičnosti same gradnje na licu mjesta pojasnio nam je Rajko Račeta, voditelj projekta u ime Lučke uprave Rijeka:

Radovi su se počeli izvoditi u moru, u ovome trenutku jedino su vidljivi 22 metra dugi i 4000 tona teški kesoni. Radi se u dvije smjene. Istina, malo se kasnilo s ishođenjem potrebnih dozvola, no otkako se počelo raditi, radovi se izvode solidnim tempom.

Radovi se izvode uz pomoć triju radnih brodova, dviju dizalica, pontona i

platforme. Velik dio dosadašnjih radova izvodio se pod morem. Morsko dno na tom je području vrlo duboko, no istodobno i nekvalitetno i slabe nosivosti za bilo kakve zahvate. Zbog toga je trebalo poboljšati kvalitetu morskog dna. Radovi su započeli izgradnjom podmorskog nasipa na dubini od dvadeset metara. Nakon toga nasip je dodatno opterećen kako bi se slegnulo tlo. U morsko je dno ugrađeno 4000 pilota od kojih je dio na dubini od 60 metara. Kameni materijal brodovima se dovozi iz kamenoloma u Istri, a beton mikserima iz Kukuljanova. Na kraju u obalu će biti ugrađeno i postavljeno u konačnu poziciju 49 kesona te će se spojiti s kopnom.

Na Zagrebačkoj obali dubina gaza iznosit će 20 metara, što će omogućiti pristajanje najvećih kontejnerskih brodova koji danas plove. Usporedbe radi, dubina gaza na Brajdici je 14 metara. Prema planu, radovi na izgradnji prve faze Zagrebačke obale bit će dovršeni polovinom 2018. godine.

S obzirom na udaljenosti između luka i krajnjih odredišta, kontejnerski se prijevoz uvelike oslanja na željeznicu. Primjera radi, koncesionar na Brajdici namjerava doseći omjer od 60 : 40 posto u korist prijevoza željeznicom. Premda je do dovršetka gradnje Zagrebačke obale preostalo još dosta vremena, jasno je da će u tome željeznica igrati važnu ulogu.

OVOGODIŠNJI REZULTATI

BOLJI 44 POSTO

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Kada su u ožujku 2014., nakon dvadeset godina, u bakarsku luku »vraćeni« tereti koji se prevoze u Linz, bio je to dobar znak za poslovanje svih sudionika u prijevoznome lancu, odnosno same luke, HŽ Carga i HŽ Infrastruktura. U prvih jedanaest mjeseci 2015., uz dobre najave za 2016., opseg rada Luke Bakar premašio je milijun tona.

Luka za rasute terete u Bakru u 2015. će doseći radni učinak kakav je imala nekada, odnosno realno je očekivati da će opseg rada Luke Bakar premašiti milijun i dvije stotine tisuća tona tereta. U Škrljevu, s nadmorske visine od 270 metara, odvaja se ogranak s riječke pruge koji se spušta prema Bakru, na samo dva metra nadmorske visine. Ta 11 400 metara duga pružna dionica izgrađena je 1931. Vozna brzina vlakova ograničena je na 40 km/h. Trenutačno se izvodi strojna izmjena pragova, odnosno izvodi se neophodno održavanje. Remont riječke pruge, i to po dionicama, započeo je 2005. i krajem 2015. »stići će« do Ogulina. Prema planu, remont bi se trebao izvoditi 2016. godine.

Kolodvor Bakar organizacijski potpada pod kolodvor Škrljevo. Šef kolodvora, osim za Škrljevo, zadužen je i za Šoiće, Meju i Bakar. U kolodvoru radi petnaest prometnika i četiri skretničara, dok u Bakru rade tri prometnika i pet čuvara željezničko-cestovnog prijelaza.

Na pruzi od Škrljeva do Bakra nalaze se dva željezničko-cestovna prijelaza. Onaj u Šoićima je automatiziran, a drugi, na izlazu iz Bakra osiguravaju čuvari te se stoga planira gradnja automatskoga željezničko-cestovnog prijelaza.

U kolodvoru Bakar u radu se isprepliću HŽ Infrastruktura i HŽ Cargo. Tamo je postavljeno pet kolosijeka dugih po 290 metara. Luka raspolaže pretovarnim



Luka za rasute terete u Bakru

kapacitetima i trima dugačkim kolosijecima od kojih je jedan rezerviran za prijevoz cementa. Ti kapaciteti omogućuju maksimalni dnevni opticaj od 120 vagona. Do travnja 2015. u Bakru se radilo s prekidima, a od travnja kolodvor je otvoren 24 sata i od tada nije bilo prekida u njegovu radu.

U prvih jedanaest mjeseci 2015. u Bakru je ostvaren opseg rada od 1 078 819 tona tereta. Tijekom cijele 2013. ostvaren je opseg rada od 189 887 tona. Godina 2014. naznačila je da stižu bolji dani i te je godine bilo prevezeno 864 095 tona. U usporedbi s istim razdobljem rezultati u 2015. bolji su 44 posto.

Prema riječima Nikole Frankovića, šefa kolodvora Škrljevo, očekuje se da će ove godine u Bakru i Šoićima biti ostvaren opseg rada nešto veći od dva milijuna tona tereta, što je jako dobar rezultat. Uz to, dobre su najave za sljedeću godinu. Željezna rudača, ugljen i cement iz

Solina tereti su koji se otpremaju iz Bakra. Željezna rudača otprema se u Mađarsku i Austriju.

Nakon punih dvadeset godina, u ožujku 2014. željezna se rudača ponovno počela prevoziti prema Austriji. Prema Linzu i Leobenu roba se prevozi preko dionice Škrljevo – Rijeka do Šapjana i dalje kroz Sloveniju i Austriju. U drugome smjeru, riječkom prugom, kompozicije sastavljene od deset vagona, odnosno vlakovi teški 890 tona, izvlače se do Lokvi i tamo se dva vlaka spajaju u jednu kompoziciju s dvadeset vagona.

Plan, odnosno dinamiku otpreme određuje špediter. Dnevno se otprema od četiri do šest vlakova, pri čemu cijeli posao mora biti sinkroniziran i svaki sudionik u lancu treba znati kakvo je stanje na terenu i tomu prilagoditi svoje kapacitete. Najvažnije je pratiti terete, obrtaj vagona te smjene strojnog osoblja.

PREDSTAVLJAM SVE RADNIKE HŽ INFRASTRUKTURE, A NE POJEDINAČNE INTERESE

PIŠE: Željka Mirčić
FOTO: Željka Mirčić

Slavko Proleta, predsjednik Sindikata infrastrukture Hrvatskih željeznica (SIHŽ-a), izabran je za člana Nadzornog odbora HŽ Infrastrukture (NO-a HŽI-a) kao kandidat zajedničke liste svog sindikata, Sindikata željezničara Hrvatske, Sindikata hrvatskih željezničara, Sindikata branitelja i radnika HŽ-a i Sindikata radnika Hrvatskih željeznica.

Na završenim izborima za člana NO-a HŽI-a radnici su Vas izabrali kao predstavnika pet sindikata koji djeluju u HŽI-u. U sljedeće četiri godine ispred Vas je odgovorna zadaća. Zašto je važan predstavnik radnika u NO-u HŽI-a?

U ovome trenutku u HŽI-u provode se procesi i donose odluke važne za budućnost i sudbinu HŽI-a, a time i radnika. Kao član NO-a imam odgovornu zadaću nadzirati poslovanje Društva i sudjelovati u odlučivanju o pitanjima koja se tiču gospodarskih i socijalnih interesa radnika. Najčešće se sindikati o odlukama informiraju kroz formalno savjetovanje, a važna uloga izabranoga predstavnika radnika u NO-u jest ta što ćemo svi imati pravodobne informacije. Namjera mi je da kao član NO-a informiram sve sindikate o procesima i odlukama NO-a HŽI-a, na temelju čega možemo pravodobno reagirati i izravno utjecati na donošenje tih odluka.

Koja su Vaša očekivanja od djelovanja u NO-u? Što namjeravate mijenjati u odnosu na Vaše prethodnike i koji je Vaš cilj?

Moja odluka da kao član NO-a prihvatim zadaću zastupanja pet sindikata proizišla je iz potrebe i mogućnosti da se sindikati ujedine. Nažalost, dosadašnja scena sindikalnih strukovnih interesa ista je već dugi niz godina. Uvjet da prihvatim



Slavko Proleta, predsjednik Sindikata infrastrukture Hrvatskih željeznica (SIHŽ-a)

zajedničko zastupanje sindikata jest izlazak iz strukovnih sindikata i organiziranje sindikalnog djelovanja prilagođenog novome vremenu i okolnostima, što su predstavnička tijela zastupljenih sindikata i prihvatila. Zastupat ću interese svih radnika, a preduvjet za to je mijenjanje samih sindikalnih povjerenika da ne koriste sindikat za sebe i svoje interese.

Čini se da je pred Vama puno posla jer najavljujete potpuno nov način djelovanja sindikata?

Kao što sam rekao, namjera mi je da kao predstavnik radnika u NO-u doprinesem objedinjavanju, a sutra i ujedinjenju radnika. Radi svega gdje smo i što danas predstavljamo kao sindikati, a još više radi budućnosti i onoga što nas sutra očekuje, moramo prestati sitničariti. Budimo iskreni, obrasci ponašanja poput nadmetanja, podmetanja, otimanja članova među sindikatima te međusobnih prebacivanja zbog toga tko je što i gdje rekao te lošeg rejtinga sindikata među članovima nemaju budućnost. Na taj način sindikati rade

protiv sebe. Pritom mislim na sve sindikate koji djeluju u hrvatskim željezničkim tvrtkama jer već kasnimo s novim sindikalizmom koji će imati snagu nosit se s novim izazovima.

Predsjednik ste Sindikata infrastrukture HŽ-a od 2011. godine. Pretpostavljamo da Vam djelovanje u Sindikatu u funkciji predsjednika i putovanje na relaciji Vinkovci – Zagreb oduzima puno vremena. Hoće li se Vaše djelovanje i angažman u NO-u HŽI-a odraziti na obveze u Vašem sindikatu?

Vlakom putujem četiri puta tjedno u Zagreb. Uz dobar tim kolega u SIHŽ-u i dobru organizaciju vremena, uz potporu obitelji, odnosno kada se stvari poslože, smatram da se može učiniti puno toga, a to mi je i namjera. Želja mi je predstavljati radnike, da smo lojalni svome članstvu i da služimo prosperitetu i tvrtke i svih radnika. Bit će mi zadovoljstvo ako u ime svih sindikata kao član NO-a HŽI-a doprinesem u odlučivanju o pitanjima koja su važna za radnike, boljim radnim uvjetima i većoj sigurnosti radnih mjesta, a u cilju razvoja i modernizacije svih željezničkih društava.

ŽELJEZNICA ME UČINILA ČOVJEKOM KAKAV JESAM

PIŠE: Ružica Stanić
FOTO: Ružica Stanić

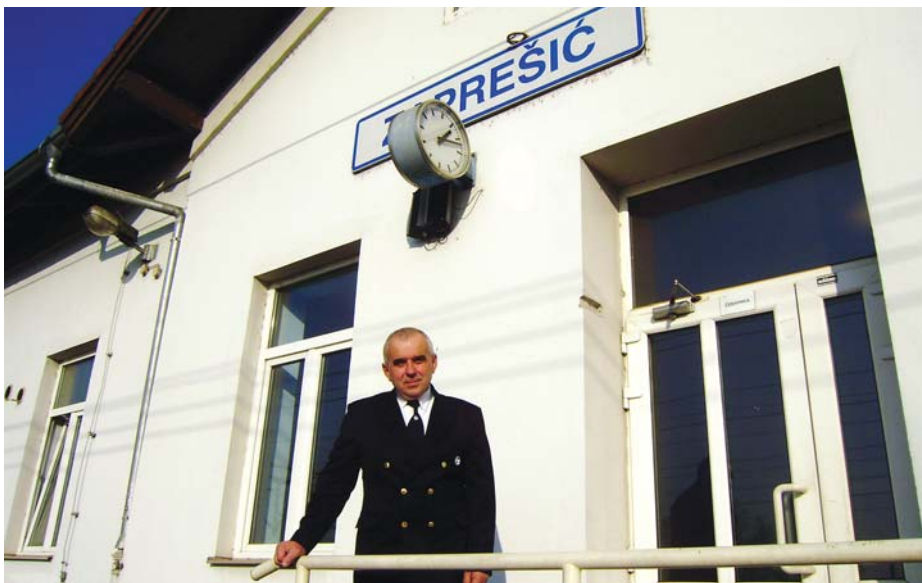
Vrlo prometan kolodvor Zaprešić jedan je od kolodvora i stajališta kojima upravlja šef kolodvora Danko Hrastinski. Osim za Zaprešić, mjerodavan je i za kolodvor Savski Marof te još osam službenih mjesta. Na željeznici je već 33 godine, a razgovarali smo o tome kako usklađuje sve obveze te o životu na željeznici i sa željeznicom.

Već ste dugo na željeznici. Kakav je bio Vaš put?

Čini mi se da je mnogo priča poput moje uz kolosijek HŽ Infrastrukture. Moj pokojni tetak bio je željezničar i njegova je bila ideja da bih trebao na željeznicu. Tako je počelo i ne mogu reći da sam požalio. U lipnju 1982. završio sam školu, a već u srpnju počeo sam raditi na željeznici. Stažirao sam i prvih sedam godina radio u krasnome kolodvoru Hrvatski Leskovac s dobrim ljudima. Budući da je to daleko od Zaboka, gdje živim, godine 1989. prešao sam u Zagreb Glavni kolodvor. To je bilo prekrasno vrijeme... U kolovozu 1999. postajem šefom kolodvora Zaprešić. Kad već misliš da sve znaš, ponovno učiš. Prije godinu i pol postao sam i šefom kolodvora Savski Marof.

Zaprešić je vrlo frekventan kolodvor, a nadležni ste i za Savski Marof.

Ovo je čvorišni kolodvor, jak radionički kolodvor, ovdje se od magistralne pruge Zagreb – Savski Marof odvaja pruga Zaprešić – Čakovec. Dnevno imamo 800 - 1000 putnika i oko 150 vlakova. Zadužen sam za pedesetak kilometara pruge i službena mjesta od stajališta Podsused do Harmice s ukupno oko 30 radnika. Jedanput tjedno imam obvezu obići Savski Marof, a odem i češće. Ostala službena mjesta i komadić pruge u smjeru Kumrovca dužan sam obići jedanput mjesečno. Često posao nosim doma,



Danko Hrastinski

dostupan sam 24 sata dnevno, liježem i budim se sa željeznicom, i tako već 15 godina.

Ovaj posao zahtijeva mnogo Vašega vremena. Kako to prihvaćaju Vaši najbliži?

Moja supruga razumije kakav je to život jer također radi na željeznici, spikerica je u Zagreb Glavnom kolodvoru. I upoznali smo se na željeznici, tako da bih mogao reći da mi je željeznica sudbina.

U Vašim kolodvorima radi relativno mnogo željezničarki - od 19 prometnika, šest je žena. Jeste li primijetili neku razliku u odnosu na suradnju s muškim kolegama?

Čini se da su žene nešto opuštenije u kontaktu s putnicima, a kad se pojavi neki problem, nema tu razlike između muških i ženskih kolega. Na primjer, ljetos se zapalio rastavljač na 11. kolosijeku i njegovi su dijelovi pali u travu i zapalili je. Naše dvije prometnice odmah su uzele vatrogasne aparate od devet kilograma i ugasile požar, a nakon obavljena posla mrtve-hladne nazvale vatrogasce. Dobar željezničar je dobar željezničar! Sve kolege u kolodvoru dobro surađuju i spremni su na dogovore. Mislim da u ugodnoj radnoj

atmosferi čovjek daje najbolje od sebe i tome težim kao šef kolodvora. Naravno, red se mora znati, to je na prvome mjestu.

Na željeznici se, nažalost, događaju i izvanredni događaji. Kako se nosite s time?

Pokušavaš na to ne misliti. Kod željeznice je dobro što je sve propisano. U slučaju nesreća čovjek se uvijek malo šokira, ali znam što u svakoj vrsti situacije trebam napraviti. Pomislim: »Za to si pripremljen, to znaš, sad moraš to i to napraviti.«

Što biste voljeli vidjeti u svom budućem radu?

Želio bih da započne remont pruge od Savskoga Marofa do Zagreba, kao i remont pruge Zaprešić – Zabok s elektrifikacijom. Rado bih sa svojim osobljem odradio taj veliki posao, a onda se povukao nekamo gdje nema toliko stresa.

Željeznica je, vidimo, obilježila Vaš život.

Sustav mi je davao šanse, a ja sam se trudio davati sve od sebe. Željeznica mi je omogućila da postanem čovjek kakav jesam.

KROZ ŽELJEZNIČKI FOND PROŠLO 649 RADNIKA

PIŠE: Vlatka Škorić
FOTO: Oskar Pigac

U cilju uspješnog premošćivanja viška radnika u željezničkim tvrtkama 2010. osnovan je Željeznički fond.

Europske su se željeznice tijekom restrukturiranja suočile s problemom viška zaposlenih te su ga rješavale svaka na svoj način. Po uzoru na model fonda za zbrinjavanje viška radnika na njemačkim željeznicama, na inicijativu predstavnika sindikata i u tadašnjem HŽ Holdingu je 2. listopada 2010. osnovan Željeznički fond, kako bi se uspješno premostio problem viška radnika na obostranu korist tvrtke i zaposlenika. Ustroj Željezničkog fonda u HŽ Holdingu bio je predviđen Ugovorom o radno-pravnoj zaštiti radnika od poslovno uvjetovanih otkaza koji je tadašnja uprava potpisala u svibnju 2006. s pet sindikata potpisnika kolektivnog ugovora.

Temeljna je zadaća Fonda briga o radnicima koji su proglašeni tehnološkim viškom, organiziranje prekvalifikacija i dokvalifikacija radnika te njihovo ponovno uključivanje u radni proces. Kad se radnik nađe na listi viška, on može odabrati uključivanje u Željeznički fond ili uzeti otpremninu predviđenu kolektivnim ugovorom.

Nakon pripajanja HŽ Holdinga HŽ Infrastrukturi, s danom 1. studenoga 2013. Željeznički fond organiziran je u HŽ Infrastrukturi i od tada se kroz Željeznički fond dobrovoljno zbrinjavaju radnici s listâ tehnološkog viška u HŽ Infrastrukturi, HŽ Putničkom prijevozu i HŽ Cragu te njihovim ovisnim društvima.

Od početka djelovanja Fonda, dakle od 2. listopada 2010. do danas, u Fond je bilo raspoređeno ukupno 649 radnika, a sredinom prosinca 2015. u njemu se nalazilo 314 radnika. Od toga je pet radnika iz HŽ Infrastrukture, četiri radnika iz HŽ Putničkog prijevoza, 182 radnika iz



HŽ Carga i 123 radnika iz Pružnih građevina. Plaća radnika u Fondu je 4000 kn bruto, a u Fondu se mogu zadržati najdulje tri godine, ne računajući privremene rasporede. Naime, radnici se iz Željezničkog fonda mogu privremeno raspoređivati, ali samo u ono društvo koje je radnika rasporedilo u Željeznički fond, a vrijeme rasporeda može trajati najmanje mjesec dana. Željeznički fond financira se iz Državnog proračuna RH sredstvima koja su osigurana za zbrinjavanje viška radnika, vlastitim sredstvima pojedinog društva te vlastitim sredstvima društava u vlasništvu društava HŽ Infrastrukture, HŽ Putničkog prijevoza i HŽ Carga.

Željeznički fond u suradnji sa Zavodom za zapošljavanje, među ostalim, traži posao za radnike koji su proglašeni tehnološkim viškom unutar svih društava, organizira prekvalifikacije i dokvalifikacije u suradnji

s društvima iz kojih su raspoređeni te obavještava radnike koji su raspoređeni u Fond o svakome raspisanom natječaju za zapošljavanje na neodređeno i određeno vrijeme za radno mjesto na koje ispunjavaju sve tražene uvjete natječaja. Istodobno, u slučaju ukazane potrebe za novim zapošljavanjem poslodavci su od Savjeta Fonda dužni zatražiti prethodnu suglasnost za novo zapošljavanje. Ako se u Fondu nalaze radnici iz društva koje je zatražilo suglasnost, a koji ispunjavaju tražene uvjete radnog mjesta za koje se traži suglasnost za novo zapošljavanje, poslodavac nakon provedenog postupka može zaposliti jedino radnika koji se nalazi u Fondu.

Od travnja 2013. predsjednica Savjeta Željezničkog fonda je Mirjana Konjić, a zamjenik predsjednice Savjeta je Josip Stanković.

NA POČETKU BILA SAM ATRAKCIJA, NO SADA SU SE VEĆ SVI NAVIKLI

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branko Babić

Upodjeli poslova na željeznici skretničar je tipično muško zanimanje. Nekada je tako bilo i sa zanimanjem prometnika, no danas to više nije tako. Kao skretničari i dalje uglavnom rade muškarci, no ima i pokoja iznimka među kojima je i Vinkovčanka Mirela Banić.

Kada je riječ o Vinkovcima, samo se po sebi nameće pitanje o željezničarskim korijenima sugovornika:

„Moj pradjed vozio je parnu lokomotivu. I djed je radio na željeznici i kako je nekada to bilo, dobio je premještaj iz Subotice u Vinkovce. Moja mama, Emica Rukavina, radila je u Mađarskoj školi na poslovima materijalnog knjigovodstva, a i otac mi je nekoliko mjeseci radio na željeznici. Nakon što sam odustala od Pravnog fakulteta u Zagrebu, vratila sam se kući i ubrzo sam se i ja zaposlila na željeznici. Dana 23. prosinca 2015. navršilo se 29 godina otkako sam ovdje – opisala je Banić kako se zaposlila na željeznici.

Budući da nije bilo mogućnosti da počne raditi na nekom drugom radnom mjestu, Mirela Banić zaposlila se kao spremačica. Završena gimnazija i kasnije položen ispit za prometno-transportnog radnika bili su dobra kvalifikacija za to da nakon reorganizacije dobije posao u vinkovačkom teretnom kolodvoru. Tog prijeratnog vremena Mirela se prisjeća s nostalgijom:

„Vinkovci su u to vrijeme bili veliko željezničko čvorište. Bilo je posla i u teretnom i u putničkom prijevozu. Teretni kolodvor bio je pun vagona, a putnički kolodvor u Vinkovcima vrvio je životom. Danas je kolodvor Vinkovci lijep i uređen, ali nedostaju putnici. Kada se toga prisjetim, postajem nostalgična.

Tijekom rata smanjio se opseg posla pa je dio ljudi odlazio na tzv. poček. Nakon



Mirela Banić

pada Mirkovaca, naša sugovornica je s dvije kćeri, Ninom i Nikom, prvo otišla u Ljubljano, a potom u Pulu. Po povratku radila je različite poslove, čak je nekoliko mjeseci tijekom rata bila na ispomoći u Zagrebu:

„Pred Novu godinu u Zagrebu su bile velike gužve pri izdavanju režijskih i FIP-ovih iskaznica. Bilo je posla i došla sam na ispomoć.

Nakon rata, gotovo sedam godina, Mirela Banić radila je u financijskom knjigovodstvu, no nakon što je uveden SAP, pojavio se višak ljudi i kao kriterij za iskazivanje prekobrojnih radnika određene su godine radnog staža, odnosno oni s najmanje staža iskazivani su kao višak.

„Ponudena mi je otpremnina ili odlazak u Željeznički fond. Odlučila sam se za odlazak u Fond, no, srećom, prije dvije godine kolege su se sjetile mene i mojeg položenog ispita iz željezničke struke kada se otvorila mogućnost popunjavanja radnog mjesta skretničara – objasnila je Mirela kako je počela raditi kao skretničarka.

KAKO GOD BILO, VOLIM TU SVOJU ŽELJEZNICU. KADA STOJIŠ NA PRUZI, ONA ELEGANTNO VIJUGA POKRAJ TEBE, DOK ISTODOBNO POKAZUJE SNAGU I MOĆ.

U odnosu na administrativne poslove, izvršna je služba drugačije organizirana. Stariji radnici znaju reći kako niste pravi željezničar ako niste hodali kolosijekom. Nakon kraćeg razmišljanja, naša je sugovornica odlučila prihvatiti ponudu:

„Ubrzo sam dobila mentora, položila ispit, autorizirala i počela raditi. Znala sam da na tome radnom mjestu ima i fizičkog rada, ali budući da sam porijeklom Ličanka, nisam se previše bojala. Radim u turnusima, čistim skretnice, dajem signalizaciju, jedino možda moja slika dok sjedim u zaštitnoj odjeći kao dečkić ne odgovara liku pravog skretničara. Jedno vrijeme bila sam atrakcija, no sada su se već svi navikli.

Muško društvo odlično je prihvatilo novu radnicu i na tome im je Mirela Banić zahvalna:

„Dečki su doista krasni i puno su mi pomogli. Ponekad mi u razgovoru kažu kako su sumnjali da ću moći raditi posao skretničara, ali pokazalo se da nisu bili u pravu. Ovdje za nikoga nema popusta. Malo nas je i kad se netko razboli, teško popunjavamo smjene.

Posao skretničara nije bio odabir naše sugovornice, ali kao prava Vinkovčanka voli željeznicu i misli da je dobro odlučila:

„Kako god bilo, volim tu svoju željeznicu. Kada stojiš na pruzi, ona elegantno vijuga pokraj tebe, dok istodobno pokazuje snagu i moć.

TREBA ISKORISTITI SVAKU PRILIKU!

PIŠE: Vlatka Škorić
FOTO: Vlatka Škorić

Mladi Kaštelanin Ivan Bugarin, diplomirani inženjer geodezije i geoinformatike, nositelj crnoga pojasa u džudu, tek je dvije godine član tima Građevinskog sektora Regionalne jedinice Jug u Splitu. Na željeznicu je došao 2013. kada je zaposleno stotinjak inženjera, a razgovarali smo o njegovim dojmovima o radu na željeznici.

Ivan je kao odlikaš završio Srednju geodetsku školu u Splitu, a na Geodetskom fakultetu u Zagrebu diplomirao je geodeziju i geoinformatiku. Za posao u HŽ Infrastrukturi javio se na javni natječaj te se zaposlio u prosincu 2013. godine. Pripravnički staž odradio je pod mentorstvom Ivana Vlašića iz Upravljanja željezničkim infrastrukturnim pod-sustavima, a sada radi na mjestu diplomiranog inženjera geodezije u Građevinskom sektoru Regionalne jedinice (RJ) Jug u Splitu.

Odakle ideja o bavljenju geodezijom?

Uvijek su me zanimala prirodne znanosti te poslovi koji su dinamični, a i nisam mogao zamisliti da radni vijek provedem na jednome mjestu u nekom uredu. Zanimaju me nove tehnologije, a u ovome tehničkom području stvari se mijenjaju svakoga dana.

Otkud interes za željeznicu? Je li tko u Vašoj obitelji radio na željeznici?

Nemam željezničara u obitelji, to je došlo slučajno. Kao student sam preko Studentskog servisa radio na izradi 3D-modela za projekt obnove postojećeg i izgradnje drugoga kolosijeka dionice Hrvatski Leskovac – Karlovac i tako pobliže upoznao željeznicu.

Za nas laike asocijacija za geodeta je nešto u stilu »čovjek preko nekog neobičnog instrumenta gleda prema



Ivan Bugarin

PROMET JE TAJ KOJEMU JE SVE PODREĐENO, A MI, SVATKO NA SVOJ NAČIN, TREBAMO PRIDONIJETI NJEGOVOJ SIGURNOSTI I KVALITETI.

nekom udaljenom šarenom štapu«. Kako izgleda Vaš radni dan?

Da, to je uobičajena asocijacija (smijeh). Ali taj dio posla, geodetska izmjera, samo je jedan malen segment posla, ali segment kojim počinje svaki projekt. Ostali poslovi ove struke su i aktivno sudjelovanje u izvođenju građevinskih radova te sudjelovanje u izradi tehničke dokumentacije za rješavanje imovinsko-pravnih poslova. Svaki je radni dan drugačiji. Ne postoji šablona: rekonstrukcija otpremništva Solin Luka, remont zadarske pruge, izrada situacija kolodvora, priprema podloga za projekte, nadzor nad projektima, pregled tehničke dokumentacije, poslovi oko imovinsko-pravnih odnosa...

Dok ste studirali, imali ste neka očekivanja od svoje karijere. Jesu li se

ona ispunila dolaskom na željeznicu?

Da, to je to! To je ono što sam učio i što sam želio: multidisciplinarnost. Zanimljivi su mi različiti poslovi, nove tehnologije, bliska suradnja s drugim strukama, svakodnevno učenje i cjeloživotno obrazovanje. Veliku pomoć pružaju mi starije kolege. Velika je sreća kad imate od koga učiti. Ovdje u Splitu nas troje mladih inženjera učimo od starijih kolega. Zahvalan sam im na strpljivosti, otvorenosti i kolegijalnosti. Među nama nema konkurencije, nego funkcioniramo kao tim. Svi moramo surađivati da bi naš rezultat bio vidljiv i funkcionalan.

Što biste mogli učiniti da stvari budu bolje?

Sâm – ništa! Da bi se bilo što pomaklo, cijeli tim raznolikih struka zajedno treba početi raditi na tome, a ja samo mogu doprinijeti tome timu. Promet je taj kojemu je sve podređeno, a mi, svatko na svoj način, trebamo pridonijeti njegovoj sigurnosti i kvaliteti.

Čuli smo da se u slobodno vrijeme ozbiljno bavite sportom.

Više ne. Kad se jednom zaposliš i ustaješ u 6.00 sati, nema više vremena za večernje treninge i ozbiljno bavljenje sportom. Nekoć sam trenirao pet puta tjedno u Judo klubu Kaštela, a najveći uspjeh bila mi je srebrna medalja na Prvenstvu Hrvatske do 23 godine. Nositelj sam crnoga pojasa i sada se samo rekreativno bavim džudom.

Što biste poručili mladim inženjerima koji su nedavno došli na željeznicu i na kojima je odgovornost za sustav sljedećih tridesetak godina?

Samo naprid! Treba iskoristiti svaku priliku!

NA SNAGU STUPIO NOVI VOZNI RED

PIŠE: HŽPP

FOTO: Oskar Pigac

U odnosu na vozni red 2014./15., od 13. prosinca 2015. u željeznički putnički promet uvedena su četiri pogranična vlaka prema Srbiji, par noćnih vlakova na relaciji Zagreb – Split – Zagreb vozit će i izvan sezone, a uvedeno je i dodatnih pet vlakova u lokalni promet.

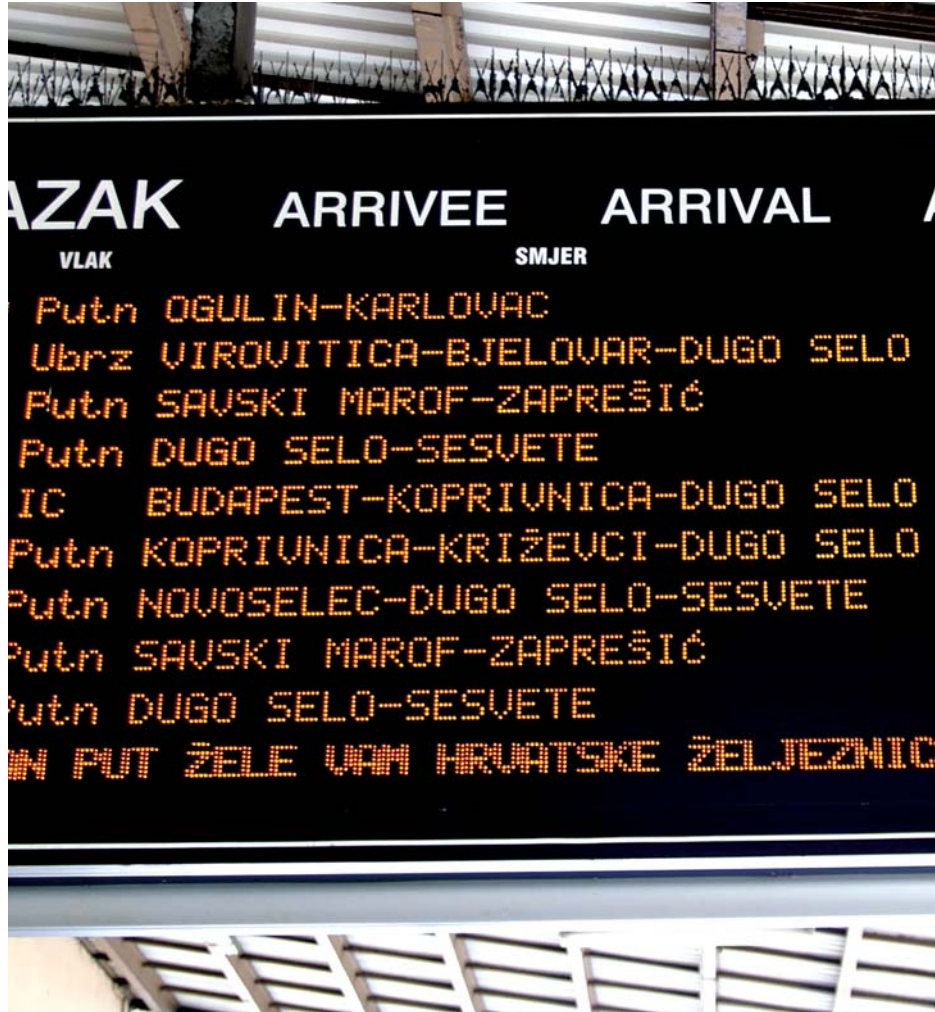
U voznome redu 2015./16., koji je na snazi od 13. prosinca 2015., vozi 714 vlakova, od toga 57 u međunarodnom i 657 u unutarnjem prijevozu.

U međunarodnome prijevozu Hrvatska je istim brojem vlakova povezana sa Slovenijom, Austrijom, Njemačkom, Švicarskom, Bosnom i Hercegovinom, Srbijom i Mađarskom.

U pogranični promet prema Srbiji uvedena su dva vlaka na relaciji Osijek – Bogojevo – Osijek i dva vlaka na relaciji Erdut – Sombor – Erdut. Pogranični vlakovi na relaciji Lendava – Mursko Središće – Lendava, koji su vozili subotom, voze od ponedjeljka do subote, osim blagdanima.

U daljinskome prijevozu noćni vlak 820/821 na relaciji Zagreb – Split izvan sezone vozit će ponedjeljkom, srijedom i petkom, na relaciji Split – Zagreb utorkom, četvrtkom i nedjeljom, a u ljetnoj će sezoni ti vlakovi voziti svakodnevno od svibnja do listopada. U svome sastavu imat će vagon za spavanje, vagon s ležajima i vagon za prijevoz praćenih vozila. Sezonski vlak 1820/1821 na relaciji Zagreb – Split – Zagreb koji je vozio u srpnju i kolovozu neće voziti.

U lokalni prijevoz uvedeni su dodatni vlakovi na relacijama Gornja Stubica – Zabok, Primorski Dolac – Split, Koprivnica – Pitomača – Koprivnica i Pitomača – Virovitica. Četiri vlaka koja su vozila iz Pule do Lupoglava produljuju



vožnju do Buzeta. Također, došlo je do promjena u voznom redu vlakova koji voze iz Zagreba u smjeru Križevaca, Koprivnice i Bjelovara i obratno zbog reduciranja vožnji dizel-motornih vlakova na elektrificiranoj dionici Križevci – Zagreb – Križevci. Time će putnicima biti omogućen kvalitetniji i udobniji prijevoz novim elektromotornim i klasičnim vlakovima, a uz smanjenje troškova energije i održavanja bit će povećana raspoloživost dizel-motornih vlakova na prugama koje nisu elektrificirane. Na relaciji Bjelovar – Zagreb – Bjelovar vozit će četiri izravna vlaka, dok će putnici

ostalnih vlakova u Križevcima presjedati prema Zagrebu/Bjelovaru.

U 2015. HŽ Putnički prijevoz u promet je uveo 15 novih vlakova – 10 elektromotornih vlakova za regionalni prijevoz i pet elektromotornih vlakova za gradsko-prigradski prijevoz Grada Zagreba, čime je povećana kvaliteta prijevozne usluge.

Novi vozni red na snagu je stupio 13. prosinca 2015. i vrijedit će do 10. prosinca 2016. godine, a u elektroničkom izdanju može se preuzeti na internetskim stranicama HŽ Putničkog prijevoza (www.hzpp.hr).

BOŽIĆNI VLAK ODUŠEVIO DJECU

PIŠE: Ivana Čubelić

FOTO: arhiva HŽPP-a i Branimir Butković

HŽ Putnički prijevoz već 18 godina organizira vožnje božićnog vlaka Tin-express. I ove su godine božićni vlakovi vozili u Zagrebu, Splitu, Rijeci, Varaždinu i Vinkovcima, a bile su organizirane i četiri humanitarne vožnje namijenjene djeci s posebnim potrebama.

U Zagrebu je humanitarna vožnja bila održana 3. prosinca 2015. na relaciji Zagreb Glavni kolodvor – Dugo Selo – Zagreb Glavni kolodvor. Vožnja je bila darovana djeci s posebnim potrebama iz Doma za djecu iz Nazorove ulice u Zagrebu, Centra za odgoj i obrazovanje »Vinko Bek«, Hrvatskog saveza za rijetke bolesti, Udruge roditelja djece s posebnim potrebama »Put u život« iz Zagreba, Udruge osoba s invaliditetom »Sun-cokret« iz Velike Gorice i dječjih vrtića »Potočnica« i »Duga« iz Zagreba. U okićenome vlaku bilo je oko 150 djece s roditeljima i voditeljima, a uz prigodni program djecu su dočekali sveti Nikola, Djed Mraz i vile s darovima. Darove za djecu osigurali su HŽ Putnički prijevoz, KING ICT i McDonalds.

U suradnji s Turističkom zajednicom grada Splita humanitarna vožnja u Splitu bila je održana 7. prosinca 2015. na relaciji Split – Labin Dalmatinski – Split. Vožnja je bila namijenjena djeci s posebnim potrebama iz Centara za odgoj i obrazovanje »Juraj Bonaći« i »Slava Raškaj« iz Splita. Uz to, u suradnji s Gradom Kninom humanitarna vožnja bila je održana 21. prosinca na relaciji Knin – Drniš – Knin i darovana djeci iz Udruge invalida »Sv. Bartolomej« i Dječjeg vrtića »Cvrčak« iz Knina.

Na vinkovačkome području humanitarna vožnja bila je održana 16. prosinca 2015. na relaciji Vinkovci – Vukovar Borovo naselje – Vinkovci. HŽ Putnički prijevoz humanitarnu vožnju darovao je 60-ak djece s posebnim potrebama iz Centra



za rehabilitaciju »Mala Terezija« i učenicima odjela za djecu s poteškoćama u razvoju Osnovne škole »A. G. Matoš« iz Vinkovaca. Darove za djecu osigurali su HŽ Putnički prijevoz i Kandit.

Djeca su u veselim i prigodno okićenim vlakovima bila oduševljena. Tijekom putovanja družila su se s Djedom Mrazom i njegovim pomagačima, pjevala dječje božićne pjesme i plesala s Djedom Mrazom, a mnoga su odmah otvorili darove. Nekima od njih bila je to prva vožnja vlakom.

Uz humanitarne vožnje, HŽ Putnički prijevoz i ove je godine za dječje vrtiće i osnovne škole tijekom tjedna i za građanstvo tijekom vikenda organizirao vožnje Tin-expressa. Tako su na zagrebačkome području bile organizirane 32 vožnje za oko 4000 putnika, na splitskome području organizirana je vožnja za članove Udruge »Naša dica« iz Kaštela i devet

ostalih vožnji, 13 vožnji na riječkom i istarskom području, 17 vožnji na varaždinskom, čakovečkom i bjelovarskom području te tri vožnje na relaciji Vinkovci – Vukovar – Vinkovci. Na zagrebačkom Glavnom kolodvoru djeca su se na peronu mogla fotografirati s maketom snjegovića Snješkom, kao i iza kartonske makete božićnog vlaka. Vožnje su trajale oko sat vremena, a djeca su dobila i prigodan dar. Vožnje na riječkome području trajale su dulje jer je vlak vozio do Delnica, u kojima su djeca i roditelji mogli posjetiti Park Jelena, ledenu dvoranu i adventski sajam.

Uz to, HŽ Putnički prijevoz je do 2. siječnja 2016. organizirao i vožnje vlakom na obiteljsko imanje Salaj u Grabovnicu pokraj Čazme. Ove godine imanje je okićeno sa 1 850 000 lampica, a uz likove iz bajki na imanju su posjetitelji mogu popiti tople napitke i zagrijati se u velikome šatoru. Za djecu je bio pripremljen prigodan program uz druženje s Djedom Mrazom.

UVODE SE ZAJEDNIČKE KARTE

PIŠE: Mihaela Tomurad Sušac
FOTO: Mihaela Tomurad Sušac

HŽ Putnički prijevoz s autobusnim prijevoznikom Promet Split potpisao je 15. prosinca 2015. Ugovor o uvođenju zajedničke mjesečne prijevozne karte u javnom gradsko-prigradskom prijevozu Splitsko-dalmatinske županije.

Ugovor su potpisali predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza Dražen Ratković i direktor Prometa Split Željko Krnić. Potpisivanju ugovora bio je nazočan Ivo Baldasar, gradonačelnik Grada Splita. O važnosti tog ugovora Ratković je rekao:

„Uz to što smo između Zagreba i Splita promijenili vozni red i prilagodili ga našim korisnicima, ova današnja priča jest priča o integriranom prijevozu po prihvatljivim cijenama. Ovo je početak stvaranja integriranoga gradsko-prigradskog prijevoza u Splitsko-dalmatinskoj županiji i nadamo se da će suradnja biti uspješna i da će se usluga svake godine proširivati i unaprjeđivati. Ovom prigodom htio bih pohvaliti radnike Podregije Split Regionalne jedinice Jadran koji su ponajprije zaslužni za potpisivanje ovoga važnog ugovora.“

„Ovo je svakako dobro za putnike, pogotovo za stanovnike Zagore. Putnici će moći odabrati način prijevoza do Grada Splita i obratno. Sada imaju veći izbor, a nadalje ćemo još bolje prilagođavati vozne redove kako bi što više mogućnosti ponudili građanima, istaknuo je Krnić nakon potpisivanja Ugovora.“

HŽ Putnički prijevoz i Promet Split od 1. siječnja 2016. uvode zajedničku mjesečnu kartu HŽPP-Promet Split u javnome gradskom prijevozu u Splitsko-dalmatinskoj županiji. Integrirani gradsko-prigradski prijevoz bit će



Dražen Ratković, predsjednik Uprave HŽPP-a, Željko Krnić, direktor Prometa Split, i Ivo Baldasar, gradonačelnik Splita

OVO JE POČETAK STVARANJA INTEGRIRANOGA GRADSKO-PRIGRADSKOG PRIJEVOZA U SPLITSKO-DALMATINSKOJ ŽUPANIJ I NADAMO SE DA ĆE SURADNJA BITI USPJEŠNA I DA ĆE SE USLUGA SVAKE GODINE PROŠIRIVATI I UNAPRJEĐIVATI.

uveden na relaciji Split – Split Predgrađe – Solin – Kaštel Sućurac – Kaštel Gomilica – Kaštel Kambelovac – Kaštel Stari – Sadine – Labin Dalmatinski – Prgomet – Preslo – Bakovići – Primorski Dolac u cilju pružanja što kvalitetnije usluge prijevoza građanima. Zajedničku mjesečnu kartu moći će koristiti radnici, učenici i studenti u I. zoni Grada Splita. HŽ Putnički prijevoz zajedničke mjesečne prijevozne karte prodavat će na blagajni kolodvora Split, a Promet Split na svojim prodajnim mjestima.

HŽ Putnički prijevoz i Promet Split nastavit će aktivnosti na usklađivanju voznih redova kako bi putnicima omogućili što kvalitetniji prijevoz i unaprijedili integrirani gradsko-prigradski prijevoz Splitsko-dalmatinske županije.

U nastavku suradnje cilj je dogovoriti zajedničku pojedinačnu kartu koja će putnicima tijekom ljetne sezone omogućiti što kvalitetniji prijevoz autobusom i vlakom od Zračne luke Resnik do Splita i obratno.

NOVA VOZILA NA MREŽI HŽ INFRASTRUKTURE

PIŠE: Toma Bačić
FOTO: Toma Bačić

U proteklih mjesec dana na mreži HŽ Infrastrukture pojavio se niz novih vučnih vozila koja spadaju u sam vrh proizvoda europske željezničke industrije. Riječ je o vozilima Siemens, Bombardiera i Končara te o staroj dizelskoj lokomotivi rumunjskog Electroputerea.

Krajem studenoga 2015. Končar KEV počeo je ispitivanje novog dizelmotornog vlaka sagrađenog za potrebe HŽPP-a na nekoliko pruga u ravničarskome dijelu Hrvatske. Nakon što vlak bude ispitan, uslijedit će njegova serijska isporuka nacionalnome putničkom željezničkom prijevozniku.

U isto vrijeme slovenska podružnica austrijskoga teretnog prijevoznika RCA iznajmila je od tvrtke European Railway Leasing električnu Siemensovu lokomotivu Vectron, koja je odmah počela voziti i u Hrvatskoj. Lokomotiva 183 822 do sada je vozila vlakove na relacijama Dobova – Šid i Dobova – Koprivnica. Riječ je o jednoj od najmodernijih električnih lokomotiva na svijetu nastalih na modificiranoj i unaprijeđenoj platformi EuroSprinter. Vectron, koji koriste RCA i hrvatski RCCC, ima snagu od 5,2 MW i maksimalnu brzinu. Riječ je o četverosustavnoj lokomotivi koja može voziti svim standardnim sustavima željezničke elektrifikacije u Europi. RCCC je također počeo češće koristiti RCA-ove dizelske lokomotive u sklopu vlakova koji voze u Hrvatskoj. Riječ je o četveroosovinskim dizelskim lokomotivama serije 2016 popularno nazvanima Hercules snage 1,6 MW.

Tvrtka PPD Transport je početkom prosinca 2015. u Hrvatsku dovezla još jednu električnu lokomotivu Vectron, također iznajmljenu od European Railway Leasinga (ELL). Riječ je o lokomotivi 193 239, obojenoj u boje ELL-a. PPD je nekoliko dana ranije u Hrvatsku na



Lokomotiva Vectron



Naposljetku, mađarska je tvrtka THM na ispitivanje dovezao i Bombardierovu lokomotivu TRAXX Last Mile. Riječ je o vrlo zanimljivome vučnom vozilu: o električnoj lokomotivi opremljenoj malim dizelskim motorom koja može obavljati manevarski rad na neelektrificiranim kolosijecima. Kao takva je vrlo zanimljiva manjim prijevoznicima jer ukida potrebu za manevarskom lokomotivom.

Naposljetku, mađarska je tvrtka THM na

Rumunjska dizelska lokomotiva prema licenciji švicarskog Sulzera ispitivanja dovezla staru dizelsku lokomotivu broj 609 012. Riječ je o rumunjskoj dizelskoj lokomotivi koju je rumunjska tvornica lokomotiva Electroputerea proizvela prema licenciji švicarskog Sulzera.

Niz neovisnih željezničkih prijevoznika koji posluju ili se pripremaju početi poslovati u Hrvatskoj potvrđuju da je Hrvatska zanimljivo tržište željezničkih usluga.

VELIKA ULAGANJA U KOSOVU

PIŠE: Ružica Stanić
IZVOR: www.eib.org
FOTO: upload.wikimedia.org



Europska investicijska banka (EIB) odobrila je Kosovu zajam od 42 milijuna eura za modernizaciju kosovskoga dijela Europskoga željezničkog pravca 10. Taj će projekt uključiti kosovsku željezničku mrežu u koridor Osnovne prometne mreže EU-a Bliski istok – Istočni Mediteran, koji povezuje zapadni Balkan s Austrijom, Grčkom i Bugarskom kao dio Transeuropske prometne mreže. To je prvi zajam EIB-a javnom sektoru u Kosovu. Iz EIB-a poručuju da je jedan od ciljeva projekta što veći opseg teretnog i putničkog prijevoza prebaciti na željeznicu, čime bi se smanjilo i ukupno otpuštanje stakleničkih plinova i doprinijelo angažmanu EIB-a u području zaštite klime.

Europski željeznički pravac 10 dug je 250 km, od čega 148 km prolazi Kosovom, a ostatak Makedonijom i Srbijom. Radovi na modernizaciji započet će krajem 2016., a završetak radova planiran je do kraja 2017. Kosovo za će projekt modernizacije željeznice dobiti i subvenciju EU-a za pripremu i implementaciju projekta u iznosu 40 milijuna eura te zajam od 40 milijuna eura od Europske banke za obnovu i razvoj, koji je odobren u rujnu 2015.

PRVI TRAMVAJSKI VLAKOVI U AMERICI

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



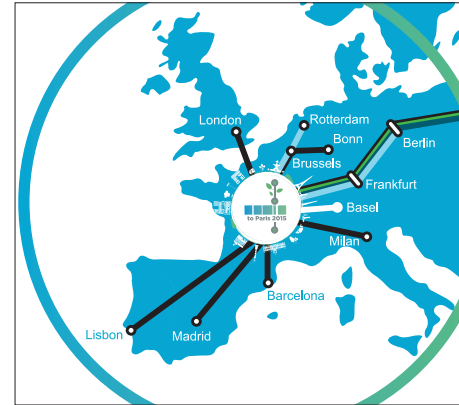
Njemački Vossloh Rail Vehicles isporučio je Meksiku prve tramvajske vlakove na području Sjeverne i Južne Amerike. Riječ je o dvama dizelskim vozilima koje je vlada meksičke savezne države Puebla naručila prošle godine. Tramvajski vlakovi dio su projekta vrijednog 800 milijuna pesosa (332,16 milijuna kuna) kojim se želi uvesti turističku vožnju na relaciji dugoj 17,4 kilometra između meksičkog Državnog željezničkog muzeja koji se nalazi u gradu Puebli i grada San Andrés Cholule.

Novi tramvajski vlakovi trebali bi biti pušteni u promet 2016. Bit će dugi 38 metara i sastojati se od triju dijelova s po 80 sjedala. Tramvajski vlakovi iz te turističke ponude isprva će voziti od 9.00 do 20.00 sati prosječnom brzinom od 35 km/h.

Prvi tramvajski vlakovi pojavili su se ranih 1990-ih u njemačkome gradu Karlsruheu. Otad se njihova uporaba proširila na druge dijelove Njemačke, Francusku, Nizozemsku, Španjolsku, Italiju, a u planu su slični projekti i u Africi i Aziji.

»VLAK ZA PARIZ«

PIŠE: Ružica Stanić
IZVOR: www.uic.org
FOTO: www.uic.org



Od 27. studenoga do 11. prosinca u Parizu je održan svjetski samit o klimatskim promjenama COP21. Već godinu dana ranije počele su pripreme projekta »Vlak za Pariz«, kojim se što više sudionika samita željelo dovesti vlakom. Tu globalnu kampanju koordinirala je Međunarodna željeznička unija (UIC), a uključili su se brojni željeznički prijevoznici iz Europe i Azije. Cilj je kampanje osvijestiti javnost o važnosti uloge održiva prijevoza i niske razine ugljika u željezničkome prometu kao mjerama ublažavanja klimatskih promjena.

Kampanjom »Vlak za Pariz« željeznički sektor želi poručiti da su održivi prometni sustavi ključni za smanjenje globalnog zatopljenja te bi što više prijevoza trebalo prebaciti na željeznicu. Prema nekim procjenama, opseg će se prometa u mnogim gradovima u zemljama u razvoju udvostručiti do 2020. godine. Stoga bi Okvirna konvencija Ujedinjenih naroda o promjeni klime (UNFCCC), o kojoj se raspravljalo u Parizu, trebala bolje uključiti promet u svoje stavke o tehnologiji i mehanizmima financiranja.

SKINEM NOS I OZBILJAN SAM!

PIŠE: Vlatka Škorić
FOTO: Branimir Butković

Vinkovački prometnik i dugogodišnji volonter Mario Perković rekao je da su djeci dovoljni samo pogled i osmijeh i dodao: - Kad na peronu ispraćam izbjeglički vlak, ja im se nasmijem i mašem im.

Mario Perković na željeznici radi 22 godine, trenutačno kao prometnik u vinkovačkome kolodvoru. Volonter je od 2000., od 2008. predsjednik je društva »Naša djeca« grada Vinkovaca, godine 2009. dobio je Državnu nagradu za volontiranje za fizičke osobe, a od 2011. član je »Crvenih nosova - klaunova doktora«. U međuvremenu je završio i pedagoški studij i postao odgajatelj, o vlastitome trošku pohađao je seminar menadžmenta volontiranja, a završio je i program izobrazbe koji mu je omogućio da pristupi klaunovima-doktorima čija je misija na pristupačan način djeci objasniti njihovu bolest. Zadnjih godinu i pol dana, nakon poplava koje su zadesile istočnu Hrvatsku, pod patronatom UNICEF-a radi s djecom u Gunji.

Kad je počela izbjeglička kriza u Hrvatskoj, angažirao se i na ublažavanju problema djece koja su zahvaćena njome. O tome kaže:

— Kad sam čuo priču o izbjeglicama u Srbiji, otišao sam u Beograd vidjeti što se to događa kako bismo se i mi znali pripremiti. U trenutku kada su izbjeglice stigle i u Hrvatsku, odmah smo počeli pomagati u kolodvoru u Tovarniku, potom u kampu Opatovac, a sada smo u kampu u Slavonskom Brodu. Organizirali smo prostor za igru, spužve za igru na podu, bojanke, flomastere, igračke, odjeću... U Opatovcu se radilo 24 sata na dan, a kad je odjednom došao velik broj izbjeglica, radili smo podijeljeni u tri tima. Tijekom velikih gužvi s djecom se nije moglo igrati jer je u kampu bilo i do 8000 ljudi pa smo za najranjivije



Mario Perković kao klaun-doktor

organizirali podršku kroz »Mother baby corner«. U kampu se znalo naći i po 60 beba u jednoj noći. Pridružili su nam se članovi društva »Naša djeca« iz cijele Hrvatske, a financiramo se kroz projekt UNICEF-a. Glavna koordinatorica UNICEF-a je naša članica Antonija Spajić, koja je upravo proglašena volonterkom 2015. godine.

Što je pritom bilo najteže?

— Najteže je bilo raditi po kiši, hladnoći i noću. Tisuće izbjeglica došle bi mokre do kože, a ponekad nismo imali dovoljno cipela i čarapa da bi ih zamijenili. Bilo je i slučajeva kada bi izbjeglice zamijenile svoje čarape i cipele suhima, no kada bismo im nudili da ponesu i rezervne jer su rekli da putuju prema Švedskoj, nisu ih htjeli uzeti jer »možda će trebati nekome drugome«. Ističem i probleme razdvojenih obitelji. Pamtim jedan slučaj izgubljene djevojčice koja je hodala od jednog do drugog kontejnera, otvarala vrata i zazivala majku. Ne znam što je s njom bilo na kraju.

Najviše se bavite djecom. Kako djeca reagiraju na klaunove-doktore?

— Na djeci se umor ne vidi, iako su neka hodala po 12 kilometara u komadu i bila više od 50 dana na putu. Djeca su radoznala i znatiželjna, u Hrvatskoj su

dobili najbolju moguću organiziranu pomoć, topli kutak u kontejneru, dijelili smo im igračke. Djeca, ko' djeca – željni su igre, a hit su bili balončići od sapunice. I roditelji su pozitivno reagirali, s velikom zahvalnošću.

Kako se sporazumijevate?

— Uz pomoć prevoditelja, uglavnom Sirijaca koji žive u Hrvatskoj, koji u izbjegličkoj krizi imaju najteži posao, ali ga odrađuju sjajno.

Što još sve, osim što ste klaun-doktor, radite tijekom izbjegličke krize?

— Sve! Tražio stan za službenike UNICEF-a, vozio osoblje, dovezio pomoć, prevozio djecu, iz dana u dan, iz sata u sat...

Kako kolege na poslu reagiraju na Vaš volonterski angažman?

— Odlično! Pomažu mi kada trebam zamijeniti smjenu zbog nekih obveza. Čak su me i pitali jesam li dobio koji slobodan dan za sve to što radim (smijeh). Naravno da nisam.

Perković je osobito istaknuo sjajnu suradnju svih onih koji rade na zbrinjavanju izbjeglica. Ministar unutarnjih poslova Ranko Ostojić često je na »licu mjesta«, nevjerojatno opušten, a veliku pomoć volonteri imaju i od generala Ivica Jurića koji je bivši prometnik.

Kako se osobno nosite s emocijama kada se mijenjate iz veselog i otkaćenog klauna-doktora u običnog volontera, jer volontiranje u krizi je ozbiljan, odgovoran i težak posao?

— Jednostavno! Skinem nos i opet sam ozbiljan. Mada, i iza smiješne maske stoji golema ozbiljnost.

ŽELJEZNICA POVEZUJE LJUDE I PROSTORE

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Dana 3. prosinca 2015. u Državnom arhivu u Zagrebu otvorena je izložba »Vlakom preko granice/Vlakom čez mejo«. Izložba je postavljena u sklopu međunarodnog projekta SIHeR 2.0. Svoj doprinos projektu dalo je šest slovenskih i hrvatskih arhiva (Hrvatski željeznički muzej, Zgodovinski arhiv Celje, Pokrajinski arhiv Maribor, Zgodovinski arhiv Ptuj, Državni arhiv u Varaždinu, Državni arhiv za Međimurje i Državni arhiv u Zagrebu). Tema izložbe su putovanja i »željezničarski« život s hrvatske i slovenske strane granice.

Do 29. siječnja 2016., od ponedjeljka do petka, od 9 do 14 sati posjetitelji mogu razgledati brojne fotografije, povijesne dokumente i različite predmete iz povijesti željeznice s obje strane granice. Dio izložene građe je i iz fundusa Hrvatskoga željezničkog muzeja, a posljednjeg dana izložbe, u Noći muzeja bit će izvučeni dobitnici nagradne pitalice, koju su sponzorirali HŽ Infrastruktura, HŽ Putnički prijevoz i Slovenske železnice.

Jedna od autorica izložbe Katarina Horvat istaknula je kako je pripremajući izložbu otkrila da je željeznica poseban svijet s puno zaljubljenika. Osim njima, izložba je namijenjena istraživačima i onima koji žele nadopuniti svoja znanja. Najmlađim posjetiteljima svakako će najzanimljivija biti maketa željeznice iz Kluba željezničkih modelara Zagreb.

Ravnateljica Državnog arhiva u Zagrebu Živana Heđbeli istaknula je kako su se na toj izložbi spojile dvije dimenzije:

„Bit djelovanja željeznice su putovanja, odnosno dimenzija prostora. Arhivi pak izučavaju dimenziju vremena. Ovom izložbom spojili smo dvije dimenzije, a u konačnici željeli bismo da posjetitelji zavole željeznice i arhive.“



Detalj s otvorenja izložbe

ZNAMO ŠTO SU ŽELJEZNICE BILE NEKADA, A MI DANAS NASTOJIMO DA ONE, UNATOČ PONEKAD NEDOSTATNIM ULAGANJIMA, TO OStanu I U BUDUĆNOSTI. TAKOĐER SE NADAMO DA ĆEMO I BUDUĆIM GENERACIJAMA OSTAVITI NEŠTO VRIJEDNO ZA ARHIVE.

Zadovoljstvo izvrsnim odazivom u ime slovenskih partnera izrazio je direktor Zgodovinskog arhiva Celja Borut Batagelj.

„Možda danas željeznica nema važnost koju je imala nekada, no uloga željeznice odlično se mogla vidjeti kada je ponovno otvorena pruga Đurmanec – Rogatec i kada je vlak opet povezao dva kraja, a danas dvije države. Željeznica ujedinjuje i ljude i prostore, rekao je Batagelj.“

S novim voznim redom, koji je na snagu stupio 13. prosinca 2015., Celje i Zagreb povezuju tri vlaka dnevno, a to je prema riječima pomoćnika direktora SŽ Putničkog prometa Stanka Rožnika lijep priloga osnovnoj zamisli izložbe – povezivanju ljudi i prostora. Uz HŽ Putnički prijevoz, izložbu je potpo-

mogla i HŽ Infrastruktura. Tom prigodom ravnateljica Ureda Uprave HŽ Infrastrukture Antonija Jergović istaknula je kako su u cilju što bolje prometne povezanosti dviju država, HŽ Infrastruktura i SŽ-Infrastruktura nedavno potpisale Sporazum o suradnji.

„Znamo što su željeznice bile nekada, a mi danas nastojimo da one, unatoč ponekad nedostatnim ulaganjima, to ostanu i u budućnosti. Također se nadamo da ćemo i budućim generacijama ostaviti nešto vrijedno za arhive – dodala je Jergović.“

U nadi da će željeznica i dalje uspješno povezivati dva naroda koji dijele zajedničku povijest izložbu je otvorio Marko Rakovac, ministar savjetnik Veleposlanstva Republike Slovenije.

PO ŠTREKI SU VOZILE GEMIŠTARE

PIŠE: Vlatka Škorić
FOTO: Vlatka Škorić

Na Fakultetu elektrotehnike i računarstva nedavno je promovirana knjiga Stanislava Vukorepe »Pruge koje su život značile«. U prepunoj dvorani našlo se stotinjak autorovih prijatelja, ljubitelja željeznice i bivših željezničara koji su radili na pruzi (Čapljina) Gabela – Hutovo – Ravno – Hum – Uskoplje – Dubrovnik te na odvojcima Uskoplje – Zelenika i Hum – Trebinje – Bileća – Nikšić - Titograd (Podgorica).

Nakladnik te vrlo opsežne monografije na 532 stranice, s oko 580 fotografija, mala je istočnohercegovačka Općina Ravno, a uz autora Stanislava Vukorepa, na njoj je radilo desetak stručnih suradnika. Među autorima fotografija koji su ih ustupili za objavljivanje u knjizi jest i nedavno umirovljeni prometnik iz Zaprešića Vjekoslav Suton.

Jedan od promotora bio je i bivši dekan FER-a prof. dr. Nedjeljko Perić koji je knjigu nazvao »pričom o štreki po kojoj su vozile gemištare (mješoviti vlakovi)«, a vrijeme u tom dijelu Hercegovine dijelilo se na vrijeme »prije pruge« i na vrijeme »nakon pruge«.

U knjizi je ispričana jedinstvena povijest priprema za gradnju pruge i njezinih odvojaka, koja je građena ručno, bez mehanizacije. Kada je gradnja malo zastala, Franjo Josip graditeljima je ponudio »kilo zlata« za »kilo kamenja«, samo da bi što prije bila završena. U knjizi prikazani su svi kolodvori, stajališta, pomoćne zgrade, uređaji i gomila dokumenata, spomenut je niz imena ljudi koji su na njoj radili te je složena cijela kulturološko-sociološka studija cijeloga tog kraja koji je s prugom oživio, a nakon njezina zatvaranja opet utruo. Rečeno je i to da je ljepota te pruge jedinstvena i usporediva jedino s prugama u kanjonu Colorado. Cijela knjiga mogla bi se nazvati katalogom željezničke baštine



Detalj s promocije (Stanislav Vukorep u sredini)

U KNJIZI JE ISPRIČANA JEDINSTVENA POVIJEST PRIPREMA ZA GRADNJU PRUGE I NJEZINIH ODVOJAKA, KOJA JE GRAĐENA RUČNO, BEZ MEHANIZACIJE.

istočne Hercegovine. Prvim vlakom vozio se Franjo Josip, a zadnji put vlak je tom prugom prošao 26. svibnja 1976. godine. Pruga je zatvorena uz argument da nije rentabilna, unatoč tomu što je poslovala toliko dobro da su radnici dobivali i 13. plaću! Jedan od govornika na promociji rekao je to da je, slučajno ili ne, istoga dana u promet bila puštena nova pruga Beograd – Bar.

Priča o pruzi napisana je na temelju postojećih dokumenata, istraživanja i svjedočenja suvremenika, a nekoliko njih koji su radili na pruzi, poput umirovljenog strojovođe Andrije Doke, bili su i na promociji.

Knjiga »Pruge koje su život značile« nije samo publicistički, lako čitljiv uradak, nego se može priznati kao znanstveno djelo jer su u knjizi označene 872 reference koje potvrđuju autentičnost

svakog od tih navoda. Knjiga je nastajala desetak godina, a bio je to veliki financijski zalogaj za malu Općinu Ravno. Knjiga može svakom putniku namjerniku, osobito biciklistima koji su sve češći posjetitelji, poslužiti kao turistički vodič po tome kraju. Naime, danas postoje programi revitalizacije te pruge kroz pješačke i biciklističke staze, uglavnom kroz EU-ove regionalne fondove za pogranične projekte između Hrvatske i Bosne i Hercegovine.

Svoj obol promociji dao je i umirovljeni prometnik Vjekoslav Suton, koji ne samo da je ustupio fotografije iz svoje privatne arhive za potrebe izdavanja knjige, već je na promociji ispričao i neka sjećanja koja mu je prenio otac, koji je na toj pruzi radio kao strojovođa, te prikazao film koji je sam snimio nekoliko dana prije nešto što je zatvorena dionica Dubrovnik – Čapljina.

»CRKVICE« IVANKE PIPLICE

PIŠE: Vlatka Škorić
FOTO: Dragutin Staničić

Upravnoj zgradi HŽ Infrastrukture, u galeriji »U predvorju« u ponedjeljak 14. prosinca 2015. otvorena je izložba 17 ulja na platnu pod nazivom »Crkvice« autorice Ivanke Piplice, članice Udruge željezničara slikara »Plavo svjetlo« i umirovljene dizajnerice koja je u HŽ-u radila od 1971. do 2000. godine.

Izložbu je otvorio Stanko Špoljarić, kustos zagrebačkog Umjetničkog paviljona, koji je rekao da je Ivanka slikarica realističnoga kova koja se koncentrira na određene teme kojima se bavi u određenim razdobljima.

Tako je nakon motiva krajolika, glagoljice, lutaka, maski, vode, zagrebačkih veduta i drugih red došao i na stare crkvice od Splita i Brača do Svetog Martina pod Okićem.

Inače, Ivanka Piplica autorica je likovnih rješenja kalendara, rokovnika, vozničkih redova, plakata i svih drugih promotivnih izdanja koje je HŽ izdavao od 1971. do 2000. godine, a za dio njih dobila je i zapažene nagrade dizajnerskih udruga, kao što je nakon toga nagrađivana i za likovno stvaralaštvo na međunarodnim izložbama slikara željezničara Europe.



Ivanka Piplica

POSUĐE IZ ORIENT- EXPRESSA U HŽM-U

PIŠE: Vlatka Škorić
FOTO: Tamara Štefanac

Ovih dana Hrvatski željeznički muzej bogatiji je za nekoliko vrijednih neobičnih predmeta i fotografija vezanih uz putovanja.

Naime, umirovljena učiteljica iz Zagreba Zlata Vlašić Muzeju je darovala nekoliko fotografija Kolodvorske kavane i osoblja u Zagreb Glavnom kolodvoru koji datiraju iz razdoblja od 1930. do 1939. te nekoliko komada posuđa iz istog razdoblja u kojem se posluživala hrana u Orient-expressu. Tri šalice za kavu, jedna zdjelica za juhu, dva velika i jedna mali tanjur te dvije vilice iz čuvenog vlaka

Orient-express sačuvao je Zlatin otac Josip Colner koji je do 1939. radio kao *oberkonobar* u Kolodvorskoj kavani u zagrebačkome Glavnom kolodvoru.

Gospođa Zlata posuđe je čuvala kao uspomenu na svog oca Josipa Colnera, zaboravila na njega i kad ga je slučajno našla, tražeći u svom podrumu ukrase za božićno drveće, donijela ga u Muzej. Nakon što se detaljno istraži vrijednost i značenje posuđa, ono će se naći u HŽM-ovoj Zbirci odora, opreme i ostaloga pribora u kojem već ima pedesetak komada posuđa iz vagonkog restorana HŽ-a, JDŽ-a i JŽ.



Šalica za kavu iz Orient-expressa

KONCERT OSIJEKU NA DAR

PIŠE: Vlatka Škorić
FOTO: Branimir Butković

HKUD Željezničar Osijek već niz godina svome gradu za rođendan daruje koncert. Tako je bilo i ove godine. Koncert pod nazivom »Sunce sije samo za njega« održan je u osječkom HNK-u 3. prosinca i na njemu su nastupile sve *Željine* sekcije.

Pred prepunim je HNK-om Osijek, u nazočnosti gradskih čelnika i njihovih gostiju, reprezentativni ansambl pod vodstvom Nenada Sudara izveo pet koreografija, i to Međimurske plesove, Plesove s otoka Murtera, Posavske i Bunjevačke plesove te Plesova iz Zagorja. Pripremni ansambl pod vodstvom Dragana Stakića izveo je Slavonske plesove, dok je dječja skupina izvela koreografiju »Baranjske buše«, tradicijski ples vezan uz poklade.

Ženska vokalna skupina izvela je četiri hrvatske tradicijske pjesme u obradi voditelja skupine i orkestra Vesne Svaline i Franje Batoreka, dok je mješovita vokalna skupina uz pratnju tamburaškog orkestra izvela četiri hrvatske i internacionalne tradicijske pjesme. U sklopu programa samostalni nastup imao je i Tamburaški orkestar Tamburaške škole Batorek, koji je izveo dvije instrumentalne skladbe, a u izvedbi dviju skladbi pratio je vokalne soliste Tihomira i Snježanu Lakotić. Koncert je završio zajedničkom izvedbom pjesme »Neka cijeli ovaj svijet« iz Kabiljova mjuzikla »Jalta, Jalta«.

HKUD Željezničar iz Osijeka godinu je završio tradicionalnim božićno-novogodišnjim koncertom 29. prosinca u vlastitim prostorijama. Tako su nizom sjajnih i vrlo posjećenih nastupa na najbolji mogući način obilježili 90. obljetnicu kontinuiranog djelovanja.

Osječki Željko godinu je završio tradicionalnim božićno-novogodišnjim koncer-



tom 29. prosinca u vlastitim prostorijama. Tako su nizom sjajnih i vrlo posjećenih nastupa na najbolji mogući način obilježili 90. obljetnicu kontinuiranog djelovanja.

Svojim su nastupom članovi HKUD-a »Željezničar« iz Osijeka još jednom

potvrdili svoj doprinos kulturnoj ponudi grada Osijeka koji na njih računa i u kontekstu osječke kandidature za europsku prijestolnicu kulture. Svojom kvalitetom i tradicijom znatno su doprinijeli širenju slavonske kulturne baštine i običaja u svijetu.



**ŽELJEZNIČKI
KOLODVORI
U SVIJETU**

Berlin Alexanderplatz, Njemačka
FOTO: Ante Klečina



Zagrebačka obala
FOTO: Branimir Butković