

ŽELJEZNICAR

BROJ 880 || OŽUJAK 2019.

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.



AKTUALNOSTI

Predsjednik Vlade zadovoljan viđenim u Brajdici

4

AKTUALNOSTI

Željeznica važna za razvoj riječke luke

6

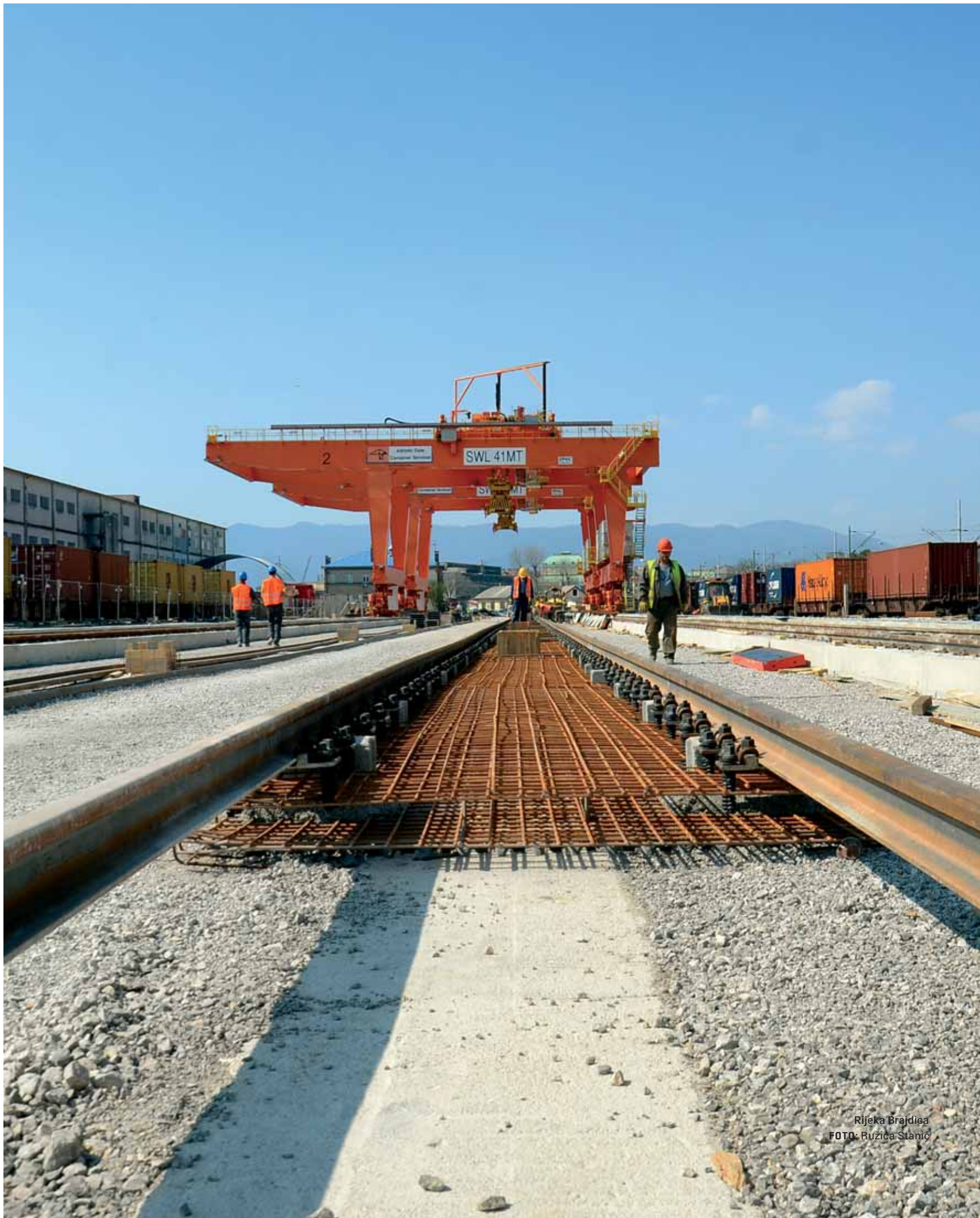
EU FONDOVI

Zadovoljstvo napretkom radova na gradilištu pruge Zaprešić – Zabok

8



HŽ INFRASTRUKTURA



Rijeka Brajdica
FOTO: Ružica Stanić

IZDVOJENO

AKTUALNOSTI

Predsjednik Vlade zadovoljan viđenim u Brajdici

4

AKTUALNOSTI

Željeznica važna za razvoj riječke luke

6

AKTUALNOSTI

Predstavljena organizacija prijevoza

7

EU FONDOVI

Zadovoljstvo napretkom radova na gradilištu pruge Zaprešić – Zabok

8

EU FONDOVI

Završne aktivnosti prije otvaranja pruge Gradec – Sveti Ivan Žabno

10

EU FONDOVI

Uprava HŽ Infrastrukture u obilasku radova na dionici Dugo Selo – Križevci

12

IMPRESUM

ŽELJEZNIČAR

list HŽ Infrastrukture d.o.o.

NAKLADNIK: HŽ Infrastruktura d.o.o.

ZA NAKLADNIKA: Ivan Kršić

GLAVNI UREDNIK: Ivan Kartelo

IZVRŠNI UREDNIK: Branimir Butković

JEZIČNE UREDNICE: Nataša Bunijevac, Ružica Stanić

UREĐIVAČKI ODBOR: Martina Elizabeta Lovrić, Ivana

Soljačić, Željko Kopčić, Damir Čavar, Ivan Kartelo

DIZAJN: Oskar Pigac

FOTOGRAFIJA NA NASLOVNICI: Ante Klečina

ADRESA UREDNIŠTVA:

Zagreb, Mihanovićeve 12
 telefon: +385 (0) 1 4534 288
 telefaks: +385 (0) 1 4572 131
 e-mail: zeljeznicar@hzninfra.hr
 www.hzninfra.hr

NAKLADA: 1800 primjeraka

TISAK: HŽ Putnički prijevoz d.o.o., Zagreb

RIJEČ UREDNIKA

Drage kolegice i kolege,

u ožujku zabilježili smo brojne aktivnosti vezane uz željeznicu. Proljepšanje vremena očekivano je dodatno intenziviralo radove, ponajprije na projektima modernizacije željezničke infrastrukture koji su sufinancirani europskim novcem. Tom prigodom delegacija predvođena resornim ministrom Olegom Butkovićem posjetila je gradilište projekta Zaprešić – Zabok, gdje je odrađena prva faza radova i gdje od 1. travnja kreću radovi na samoj pruzi pa će čitava dionica idućih šest mjeseci biti potpuno zatvorena za željeznički promet. Za to će vrijeme putnike umjesto vlakova prevoziti autobusi i realno je očekivati manje poremećaje u voznome redu, no nakon završetka radova koristi za građane bit će znatno veće.

U prošlome broju pisali smo i o projektu Rijeka Brajdica, gdje se zasad radovi također izvode prema planu. U to se osobno uvjerio i predsjednik Vlade Andrej Plenković, koji je u sklopu radnog posjeta Rijeci obišao i kolodvor Rijeka Brajdica. To je, kako je i sam ustvrdio, jedan od brojnih projekata koji će u Rijeci znatno ojačati ključne infrastrukturne objekte i usluge koje jačaju gospodarstvo i kvalitetu života građana Rijeke te cijele Primorsko-goranske županije.

Radi se i na toliko spominjanome projektu rekonstrukcije postojećeg i izgradnje drugog kolosijeka između Dugog Sela i Križevaca. Već je neko vrijeme jasno da će rok njegova završetka biti produljen. Ostaje za vidjeti koliko, no prema informacijama koje dolaze s terena radovi se izvode solidnom dinamikom. Što se tiče nove pruge između Gradeca i Svetog Ivana Žabnog, ona je završena, no čeka se da izvođač radova ukloni sitne nedostatke. Nakon što se dobije pozitivno rješenje internoga tehničkog pregleda, uputit će se zahtjev Ministarstvu graditeljstva i prostornog uređenja za obavljanje državnog tehničkog pregleda i pregleda Agencije za sigurnost željezničkog prometa. Tijekom ožujka Uprava HŽ Infrastrukture obišla je gradilišta pruge između Gradeca i Svetog Ivana Žabnog te Dugog Sela i Križevaca, što smo i zabilježili u ovo-mome broju našega lista.

glavni urednik lista "Željeznica"
 Ivan Kartelo



PREDSJEDNIK VLADE ZADOVOLJAN VIĐENIM U BRAJDICI

PIŠE: Ružica Stanić
FOTO: Ružica Stanić



Sufinancirano instrumentom Europske unije za povezivanje Europe

U sklopu radnog posjeta Rijeci predsjednik Vlade Andrej Plenković posjetio je i gradilište projekta rekonstrukcije željezničkog kolodvora Rijeka Brajdica i izgradnje intermodalnog terminala, zajedničkog projekta Lučke uprave Rijeka i HŽ Infrastrukture, koji je sufinanciran sredstvima Instrumenta za povezivanje Europe.

Uz predsjednika Vlade bili su ministar mora, prometa i infrastrukture Oleg Butković, ministar turizma Gari Cappelli i drugi dužnosnici. U kolodvoru Rijeka Brajdica dočekali su ih predsjednik Uprave HŽ Infrastrukture Ivan Kršić, ravnatelj Lučke uprave Rijeka Denis Vukorepa, predsjednik Upravnog vijeća Lučke uprave Rijeka Bojan Hlača te Wojciech Szymulewicz, izvršni direktor tvrtke Adriatic Gate Container Terminal, koncesionara na kontejnerskom terminalu Brajdica.

Čelni čovjek HŽ Infrastrukture upoznao je predsjednika Vlade s radovima koji su u punom jeku te se izvode predviđenom dinamikom. Tom prilikom Kršić je predstavio i ulogu projekta unapređenja kontejnerskog terminala Zagrebačko pristanište u kontekstu važnih ulaganja u riječku prometnu infrastrukturu.

Terminal na Brajdici, vrijedan više od 30 milijuna eura, dio je ukupnog ulaganja od čak 200 milijuna eura koje se trenutno odvija u lučku, željezničku i cestovnu infrastrukturu u Rijeci. Rijeka će za tri godine dobiti nove kapacitete, bržu integriranu povezanost i riješiti cestovni problem. Upravo je jedan od skupljih projekata cesta D-403, koja će omogućiti brži i jednostavniji izlazak iz prostora Zagreb Deep Sea kontejnerskog terminala na autocestu. – poručio je Plenković te dodao:

Zadovoljni smo s ovim ulaganjima koja će Rijeku učiniti ne samo Europskom prijestolnicom kulture iduće godine, a time i



Predsjednik Vlade Andrej Plenković s ministrima, predstavnicima lokalne samouprave, HŽI-a, LUR-a i AGCT-a

Hrvatsku staviti na kulturnu kartu Europe, nego znatno ojačati sve ključne infrastrukturne objekte i usluge koje jačaju gospodarstvo i kvalitetu života Riječana i svih onih koji žive u Primorsko-goranskoj županiji.

Ukupna vrijednost projekta Razvoj multi-modalne platforme u Luci Rijeka i povezi-

vanje s kontejnerskim terminalom Jadranske vrata (»Rijeka Brajdica«) iznosi 35,6 milijuna eura, pri čemu udio HŽ Infrastrukture iznosi 26 milijuna eura.

Radovi vidljivo napreduju na svim lokacijama gradilišta. U kolodvoru Rijeka Brajdica demontirana su četiri kolosijeka i izvode se radovi na donjem i gornjem pruž-



Predstavljanje projekata predsjedniku Vlade

nom ustroju (napravljen je iskop te se postavljaju kolosijeci i tračnice). Po završetku montiranja kolosijeka preostaje nasipanje tucanika i niveliranje kolosijeka. Također se izvodi rekonstrukcija kontaktne mreže. Uz kolodvorsku zgradu gradi se novi objekt u kojemu će biti smještena nova signalno-sigurnosna i telekomunikacijska oprema. Prema Sušaku izvode se najzahtjevniji radovi, oni na željezničkom tunelu. Gradi se portalna građevina duga 74 m otvorenog iskopa. Istodobno s tim radovima izvode se i radovi na proširenju cijevi tunela.

Radovi su započeli u svibnju 2018. godine, a predviđen je završetak radova u svibnju sljedeće godine.



Ivan Kršić, Zlatko Komadina, Andrej Plenković, Vojko Obersnel i Oleg Butković



ŽELJEZNICA VAŽNA ZA RAZVOJ RIJEČKE LUKE



Sufinancirano instrumentom Europske unije za povezivanje Europe

PIŠU: Korporativne komunikacije
FOTO: Novi list



Sudionici panel-rasprave

U Rijeci je 22. ožujka 2019. održana konferencija »Potencijali riječke luke« koju je organizirao Novi list povodom 300. obljetnice proglašenja Rijeke slobodnom kraljevskom lukom. Na konferenciji sudjelovao je i predsjednik Uprave HŽ Infrastrukture Ivan Kršić.

U panelskoj raspravi sudjelovali su ključni donosioci odluka vezanih uz temu konferencije: ministar mora, prometa i infrastrukture Oleg Butković, župan Primorsko-goranske županije Zlatko Komadina, gradonačelnik Rijeke Vojko Obersnel, ravnatelj Lučke uprave Rijeka Denis Vukorepa, predsjednik Nadzornog odbora Luke Rijeka Alen Jugović, predsjednik Uprave HŽ Infrastrukture Ivan Kršić, predsjednik Uprave Hrvatskih cesta Josip Skorić i predsjednik Udruge pomorskih agenata Jakov Karmelić.

Sudionici su raspravljali o potencijalima razvoja riječke luke i brojnim važnim projektima koji će tomu doprinijeti, koji su dobrim dijelom sufinancirani iz europskih fondova. Pritom se nije zaobišlo ni temati-

ku problema s kojima su se pojedini projekti susretali. Također raspravljalo se o interesu investitora za ulaganje u riječki prometni pravac.

Ministar Butković podsjetio je na to kako se u riječkoj luci i na riječkom prometnom pravcu provode investicije vrijedne 390 milijuna eura, od kojih je znatan dio osiguran iz fondova Europske unije. U svibnju se izgradnjom Zagreb Deep See kontejnerskog terminala završava 16 godina dug projekt Rijeka Gateway, a do njega će voditi državna cesta D-403, za koju se u travnju raspisuje natječaj za izvođača radova. Ministar je istaknuo i važnost željezničke infrastrukture za razvoj luke.

Ivan Kršić među ulaganjima istaknuo je projekte koje HŽ Infrastruktura provodi s Lučkom upravom Rijeka, a to su Razvoj multimodalne platforme u luci Rijeka i povezivanje s kontejnerskim terminalom Jadranska vrata (projekt Rijeka Brajdica) i Unapređenje infrastrukture u Luci Rijeka – kontejnerski terminal Zagrebačko pristanište, koji su sufinancirani iz europskih fondova. Na konferenciji je istaknuta važ-

nost nizinske pruge kao strateškog projekta koji će doprinijeti i razvoju luke Rijeka.

Svi naši projekti na riječkom području, ali i na dijelu Mediteranskog koridora od Rijeke do mađarske granice omogućit će riječkoj luci dodatno povećanje opsega teretnog prijevoza i podizanje njezine konkurentnosti. Cilj modernizacije pruge od Rijeke do mađarske granice jest uspostava visokokvalitetnoga željezničkog teretnog i putničkog prijevoza, kvalitetne veze luke Rijeka, grada Rijeke i riječkog bazena s drugim dijelovima Hrvatske i Europe, kao i privlačenje novih prijevoznika na željezničku mrežu. To bi također bio i poticaj za gospodarski razvoj Rijeke i Primorsko-goranske županije. Na ovom području pokrenute su aktivnosti za najveće investicije u željezničku infrastrukturu u Hrvatskoj, ukupne procijenjene vrijednosti 2,1–2,6 milijardi eura, a izvori financiranja su fondovi EU-a. Da se radi o projektima i ulaganjima velike važnosti za Hrvatsku potvrđuje i to kako je jedan od prioriteta u Strategiji prometnog razvoja 2017. – 2030. izgradnja nizinske pruge. – izjavio je Kršić.

PREDSTAVLJENA ORGANIZACIJA PRIJEVOZA

PIŠE: HŽPP
FOTO: HŽPP

U Zaboku je 25. ožujka 2019. održan sastanak predstavnika HŽ Putničkog prijevoza i Krapinsko-zagorske županije na temu organizacije prijevoza putnika tijekom radova na modernizaciji i elektrifikaciji pruge Zabok – Zaprešić.

Zbog radova na relaciji Zabok – Zaprešić od 1. travnja do 1. listopada 2019. bit će obustavljen sav željeznički promet, a putnike će umjesto vlakova prevoziti autobusi. Na relaciji Zaprešić – Zabok – Zaprešić vozit će brza (B) i spora (A) autobusna linija, pri čemu će se brza linija zaustavljati u Zaprešiću, (Žeincima) i Zaboku, a spora linija u svim kolodvorima i stajalištima na prijevoznome putu. Također, autobusi će prevoziti putnike na relaciji Zabok – Gornja Stubica – Zabok umjesto osam vlakova koji radnim danom voze između 14.00 i 19.00 sati. Zbog veće cestovne udaljenosti između kolodvora te eventualnih gužvi na cestama na relaciji Zabok – Zaprešić – Zabok očekuje se produljenje voznog vremena autobusa A oko 15 minuta u odnosu na vozni red vlakova, a vozna vrijeme autobusa B pratit će vožno vrijeme vlakova, uz minimalna kašnjenja. Uz to, vozna vrijeme autobusa na relaciji Zabok – Gornja Stubica – Zabok produljit će se za oko 10 minuta u odnosu na vozni red vlakova.

Na sastanku koji je održan u Velikoj galeriji grada Zaboka bili su nazočni župan Krapinsko-zagorske županije Željko Kolar, gradonačelnici i načelnici s područja Županije te Uprava HŽ Putničkog prijevoza sa suradnicima. Na početku sastanka župan Kolar izrazio je zadovoljstvo početkom radova na modernizaciji i elektrifikaciji pruge Zaprešić – Zabok i inicijativom HŽPP-a za organiziranjem sastanka.

Sastali smo se s predstavnicima HŽ Putničkog prijevoza kako bi se detaljno upoznali s planom organizacije prijevoza



Prezentacija nove regulacije prometa

kako bi naši građani što manje osjetili tu promjenu, iako moramo biti svjesni da će biti problema. Dobro je što ćemo imati i brzu i sporu autobusnu liniju i da će, osobito u Zaboku, biti potrebno reorganizirati gradski prijevoz i parkiranje s obzirom da će u Zaboku presjedati oko 3500 putnika na dan. Uz to, na županijskim cestama, gdje god je to potrebno, napraviti ćemo privremena okretišta ili dodatna ugibaldišta kako bi prijevoz putnika bio siguran. S obzirom na trajanje radova i novu organizaciju prijevoza, naše sugrađanke i sugrađane pozivam na strpljenje. - rekao je župan Kolar.

Predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza Željko Ukić istaknuo je to da će zamjenski prijevoz autobusima HŽ Putnički prijevoz zajedno s jedinicama lokalne i regionalne samouprave pokušati organizirati na najbolji mogući način.

Postavit ćemo oznake za HŽPP autobus i objavit ćemo vozni red na svim stajalištima na kojima će se zaustavljati autobusi. S obzirom na to da se na relaciji Zaprešić – Zabok u prosjeku prevozi oko 3500 putnika na dan, nastojat ćemo to sve organizirati na najbolji mogući način. Radovi će se

nastaviti i nakon 1. listopada kada će pruga biti zatvorena od 8.00 do 16.00 sati. Putnike molimo za strpljenje, a u svemu ovome vrlo nam je bitna suradnja s lokalnom zajednicom, pri čemu ćemo organizirati da se autobusi zaustavljaju što bliže željezničkim kolodvorima i stajalištima. - rekao je Ukić.

Gradonačelnik Zaboka Ivan Hanžek rekao je to da je Zabok spreman na radove jer je bilo sličnih situacija kada su se izvodile rekonstrukcije pruge prema Krapini i Stubi.

Mi smo već pripremili određene zahvate u regulaciji prometa koji će omogućiti to da autobusi i presjedanje putnika iz vlakova u autobuse bude učinkovitije i jednostavnije. Presjedanje putnika bit će omogućeno u postojećoj Kolodvorskoj ulici kako bismo putnicima skratili presjedanje iz vlakova u autobuse na najmanju moguću mjeru. Kolodvorska ulica bit će zatvorena za ostali promet, koji će se preusmjeravati na Ulicu Matije Gupca jer si ne možemo dopustiti da autobusi s putnicima kasne i da se ugrožavaju putnici koji će dolaziti do autobusa, odnosno izlaziti iz njih. - zaključio je Hanžek.

ZADOVOLJSTVO NAPRETKOM RADOVA NA GRADILIŠTU PRUGE ZAPREŠIĆ – ZABOK

PIŠU: Korporativne komunikacije
FOTO: Branimir Butković



Europska unija
Zajedno do fondova EU

U sklopu obilaska infrastrukturnih projekata na području Krapinsko-zagorske županije ministar mora, prometa i infrastrukture Oleg Butković posjetio je gradilište pruge Zaprešić – Zabok te pritom izrazio zadovoljstvo vide-nim.

To je jedan od naših najvećih infrastrukturnih projekata, ukupne vrijednosti 530 milijuna kuna. Radovi na projektu započeli su u kolovozu prošle godine, idu zacrtanom dinamikom, a jedan dio radova napreduje i brže od planiranog. Ovo je investicija koja će sigurno doprinijeti boljoj povezanosti Zagreba i Krapinsko-zagorske županije, olakšati i skratiti putovanje prema Zagrebu. - rekao je ministar te podsjetio kako se taj projekt sufinancira sredstvima EU-a u iznosu od 85 posto.

Delegaciju MMPI-a na čelu s ministrom u kolodvoru Novi Dvori dočekao je predsjednik Uprave HŽ Infrastrukture Ivan Kršić te tim zadužen za projekt modernizacije i elektrifikacije pruge Zaprešić – Zabok.

Predsjednik Uprave Ivan Kršić i voditeljica projekta Danijela Kosty upoznali su ministra s dosadašnjim tijekom radova, odnosno s činjenicom da se radovi izvode planiranom dinamikom, a na nekim dijelovima radovi su čak i ponešto »ispred plana«.

Naime, pri kraju su pripremni radovi koji uključuju radove na izmještanju postojeće trase te na izmještanju instalacija (plinovoda, električnih vodova, vodovoda i kanalizacije).

Također radilo se i u kolodvorima duž di-onice, a radovi su najvidljiviji u Novim Dvorima, gdje je napravljen cjelokupan donji ustroj, odvodnja, položene su četiri skret-nice i drugi kolosijek, rade se temelji stu-pova za portale kontaktne mreže, sanira se kolodvorska zgrada, uskoro se počinje



Ministar Oleg Butković i delegacija MMPI-a s predsjednikom Uprave HŽI-a Ivanom Kršićem i voditeljicom projekta Danijelom Kosty



Oleg Butković i Ivan Kršić sa šefom kolodvora Novi Dvori Josipom Habulinom i prometnikom Nedjeljkom Tomekom

raditi peron te se počelo s iskopom pot-hodnika.

Osim toga na samoj trasi pruge završena je ugradnja zaštitnog sloja od Zaprešića do Novih Dvora te će se tijekom travnja na toj poddionici položiti novi kolosijek. Također se izvode i radovi na izgradnji no-

vog željezničkog mosta Vučerna, cestovnog mosta Horvacka te pristupnih cesta uz prugu.

Direktor izvođača radova, tvrtke Swietel-sky, Zvonko Dundović također je izrazio zadovoljstvo do sada učinjenim rekavši kako sve teče prema planu.

OD 1. TRAVNJA POČINJE PERMANENTNI ZATVOR PRUGE KOJI ĆE TRAJATI ŠEST MJESECI, A PUTNICI ĆE SE PREVOZITI ZAMJENSKIM AUTOBUSIMA. ZA TO VRIJEME IZVODIT ĆE SE INTENZIVNIJI RADOVI NA POSTOJEĆOJ TRASI, NA SVIM OBJEKTIMA, DONJEM I GORNJEM USTROJU, IZGRADNJI STUPOVA ZA KONTAKTNU MREŽU, ODNOSNO NA SVEMU ŠTO JE POTREBNO KAKO BI SE PRUGA PONOVRNO PUSTILA U PROMET.



Dolazak vlaka u kolodvor Novi Dvori



Položena nova skretnica u kolodvoru Novi Dvori



Iskop građevne jame za pothodnik u kolodvoru Novi Dvori

ZAVRŠNE AKTIVNOSTI NA PRUZI GRADEC - SV. IVAN ŽABNO



PIŠE: Vlatka Škorić
FOTO: HŽI

Predsjednik i članovi Uprave HŽ Infrastrukture u pratnji voditelja projekta Hrvoja Milasa obišli su u srijedu 6. ožujka 2019. gradilište Projekta izgradnje nove željezničke pruge za prigradski promet Gradec - Sveti Ivan Žabno, sufinanciranog sredstvima EU fondova.

Vozeći se TMD-om od Gradeca do Sv. Ivana Žabna, članovi Uprave mogli su se osobno uvjeriti u trenutno stanje projekta koji je uglavnom završen, a izvođači radova otklanjaju nedostatke koji su utvrđeni na prvome internom tehničkom pregledu u kolovozu 2018.

Voditelj projekta Hrvoja Milas najavio je novi interni tehnički pregled koji će se održati od 27. do 29. ožujka 2019. i do tada će izvođači radova ukloniti sve nedostatke, osim onih koji se odnose na ugrađena nova »srčišta« u skretničkom dijelu i najnovije verzije softvera u signalno-si-



Uprava HŽI-a, voditelj i član projektne tima i prometno osoblje u novoizgrađenom kolodvoru Sv. Ivan Žabno

gurnosnome i prometno-upravljačkome dijelu, koji će biti otklonjeni u svibnju.

Nakon što se dobije pozitivno rješenje internog tehničkog pregleda, uputit će se zahtjev Ministarstvu graditeljstva i pro-

stornog uređenja za obavljanje državnog tehničkog pregleda i pregleda Agencije za sigurnost željezničkog prometa.

Nova željeznička pruga Gradec – Sveti Ivan Žabno ima svrhu približiti grad Bje-



Stajalište Haganj

lovar i cijelu bjelovarsku regiju Gradu Zagrebu. U sklopu projekta izgrađena je nova jednokolosiječna neelektrificirana željeznička pruga za prigradski željeznički prijevoz duljine 12,2 km. Na pruzi nalaze se tri stajališta, i to Lubena, Remetinec Križevački i Haganj, koji svi imaju nadstrešnice. Izvodili su se i signalno-sigurnosni i telekomunikacijski uređaji u skladu sa zahtjevima za željezničke pruge od značaja za lokalni prijevoz te je rekonstruiran i postojeći kolodvor Sveti Ivan Žabno. U oba kolodvora (Gradec i Sveti Ivan Žabno) rekonstruirane su odnosno izgrađene zgrade. Na trasi nalaze se tri nadvožnjaka, tri podvožnjaka i jedan most.



U kolodvoru Sv. Ivan Žabno

U sklopu izgradnje pruge rekonstruirane su i tri ceste (državna, lokalna i županijska) u duljini od 1,3 km, izgrađene su nove spojne i obilazne ceste te poljski i šumski putevi u duljini od oko devet kilometara. Izgrađena su i tri parkirališta uz stajališta. Vrijednost radova na ovome projektu je 30,1 milijun eura.

Prema ulozi koju će imati u međunarodnome i unutarnjem prijevozu pruga će se svrstati u željezničke pruge od značaja za lokalni prijevoz.



Razgledavanje prometnog ureda u kolodvoru Sv. Ivan Žabno



Željezničko-cestovni prijelaz na novoj pruzi prije stajališta Haganj



Privremeni peron u kolodvoru Gradec

UPRAVA HŽ INFRASTRUKTURE U OBILASKU RADOVA NA DIONICI DUGO SELO – KRIŽEVCI



PIŠU: Korporativne komunikacije
FOTO: Sanja Vučić

Predsjednik i članovi Uprave HŽ Infrastrukture obišli su gradilište projekta Rekonstrukcije postojećeg i izgradnje drugog kolosijeka na dionici Dugo Selo – Križevci. Radi se o najvećem projektu HŽ Infrastrukture sufinanciranim sredstvima EU fondova koji je u fazi radova.

Vozeći se TMD-om, dionicom između Vrbovca i Križevaca gdje se trenutačno izvodi glavina radova u sklopu projekta, članovi Uprave zajedno s voditeljem projekta Tihomirom Lažetom mogli su na licu mjesta vidjeti sadašnje stanje radova.

Radovi na terenu izvode se, u skladu s odredbama ugovora, prvenstveno na poddionici od Vrbovca do Križevaca uključujući novi dio pruge (devijaciju) ispred kolodvora Vrbovec te kolodvore Vrbovec, Gradec i Križevce. Na ovoj poddionici nalazi se ukupno pet nadvožnjaka i jedan podvožnjak. Od pet nadvožnjaka jedan nadvožnjak na području Vrbovca pušten je u promet, ostali su u visokom stupnju dovršenosti, odnosno na svima su postavljeni nosači i izbetonirane armiranobetonske ploče, a u najvećoj mjeri izvedene su i pristupne rampe. Za podvožnjak na kraju poddionice, u blizini kolodvora Križevci, konačno je nakon brojnih tehničkih problema definirano rješenje po kojem je izvedeno ojačanje temeljnog tla radi sprečavanja prodora podzemnih voda.

Što se tiče ostalih radova na građevinskom podsustavu na poddionici, radovi na donjem ustroju otvorene pruge završeni su, radovi na objektima u trasi (proputi, mostovi) u najvećoj su mjeri završeni te su radovi na gornjem ustroju u visokom stupnju dovršenosti, odnosno postavljeno je više od 23 km kolosijeka (od kojih je polovina zavarena i strojno regulirana). Do polovine ove godine ostaje završiti nekoliko »prespoja« novog i starog kolosijeka, spojeve na područjima že-



Uprava HŽ Infrastrukture s voditeljem projekta i šefom kolodvora u kolodvoru Križevci

ljezničko-cestovnih prijelaza (koji će se izvesti po završetku radova na nadvožnjacima) i dio spoja novog dijela pruge (devijacije) ispred kolodvora Križevci.

Polovina kolodvorskih kolosijeka u kolodvoru Vrbovec i Gradec gotova je (druga polovina izvest će se nakon preusmjerenja prometa na novoizgrađeni dio), na području Gradeca se i prometuje po više od dva kilometra novih kolosijeka, a na području kolodvora Križevci na polovini se kolodvora izvode radovi na donjem ustroju.

Radovi na elektroenergetskom podsusta-

vu u najvećoj mjeri prate radove na građevinskom podsustavu tako da je na cijeloj poddionici, osim na »prespojima« novog i starog kolosijeka i spojevima na područjima željezničko-cestovnih prijelaza, izgrađena kontaktna mreža (temelji, stupovi, portali itd.). Osim toga u najvećoj mjeri izvedeni su i radovi na elektroenergetskom podsustavu u Križevcima.

Što se tiče radova na prometno-upravljačkom i signalno-sigurnosnom podsustavu, poslovi kabliranja na poddionici izvedeni su, osim na mjestima »prespoja« i u dijelu kolodvora. Unutarnji kolodvorski signalno-sigurnosni uređaji ugrađeni su



Radovi u kolodvoru Križevci

gotovo u cijelosti u kolodvorima Vrbovec i Gradec, dok se u kolodvoru Križevci čeka uređenje prostorije za smještaj opreme. Unutarnji pružni signalno-sigurnosni uređaji (APB) u postupku su ugradnje.

Vanjski signalno-sigurnosni elementi ugrađuju se na otvorenoj pruži dok se u kolodvoru Vrbovec vrše pripremne radnje za njihovu ugradnju. Telekomunikacijski uređaji ugrađeni su u kolodvoru Gradec. Softver za kolodvorske uređaje i APB ispitivan je za kolodvore Vrbovec, Gradec i Križevci. Softver za željezničko-cestovne prijelaze u postupku je korekcije, a softver za ETCS u postupku je definiranja.

Osim na poddionici Vrbovec – Križevci radovi se izvode i na preostalim šest nadvožnjaka poddionice Dugo Selo – Vrbovec, a najviše na četirima nadvožnjacima koji se nalaze na širem području grada Dugog Sela te na novom dijelu pruge M103 od Dugog Sela do Ostrne, budućeg novog dijela pruge prema Novskoj dugog 1,5 km.

Nakon obilaska voditelj projekta je u terenskom uredu u Vrbovcu održao kratku prezentaciju.



Radovi na donjem ustroju u kolodvoru Križevci



Radovi na gradnji perona i nadstrešnica u kolodvoru Vrbovec



Provizorij na mostu Petrovina



Prezentacija u terenskom uredu u Vrbovcu

TERETNI PRIJEVOZ TEČE REDOVITO

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković



Na 5. i 6. kolosijeku u kolodvoru Križevci izvode se završni radovi na donjemu pružnom ustroju. Bez obzira na svakodnevne zatvore pruge i radove količine prevezenih tereta slične su onima kada nije bilo radova. Zasluga je to svih sudionika u prijevoznome lancu.

Radovi koji se izvode u sklopu modernizacije i gradnje drugog kolosijeka između Dugog Sela i Križevaca uvelike su zahvatili i sam kolodvor Križevci. Trenutačno se izvode završni radovi na donjemu pružnom ustroju, i to na površini 5. i 6. kolosijeka južnog dijela kolodvora Križevci. S obzirom na činjenicu da se kolodvor nalazi na području vodozaštitne zone, ovih će se dana na pripremljeni zaštitni kameni sloj položiti i sloj asfalta. Na asfalt debljine devet centimetara kasnije će se položiti zastor i kolosiječna rešetka.

U kolodvoru Vrbovec trenutačno su zbog radova izvan prometa tri kolosijeka, a u kolodvoru Križevci dva. Unatoč svakodnevnim zatvorima pruge od 7.50 do 15.10 sati, u teretnome se prijevozu prevoze iste količine tereta kao i u vrijeme kada nema zatvora pruge. U 24 sata preveze se između dva i pol i tri milijuna bruto tonskih kilometara. Razlog je izvrsna uigranost svih sudionika u prometnome lancu, i prometnog osoblja, i operative i samih prijevoznika.

Putnički prijevoz tijekom zatvora pruge organiziran je autobusima, koji ovisno o području koje je zahvaćeno radovima voze do Vrbovca, a ponekad i do Dugog Sela. Prijevoz autobusima dobro je organiziran, a i putnici su se već priviknuli na takvu organizaciju putovanja. Tomu je pridonijela i dobra informiranost putnika o tome kada voze autobusi te koliko će trajati zatvori pruge.

Uz elektroničke medije i novine, brojni plakati po kolodvorima, stajalištima i blagajnama uvelike pridonose dobroj informiranosti putnika.



Završni radovi na donjemu pružnom ustroju na 5. i 6. kolosijeku



Završni radovi na donjemu pružnom ustroju na 5. i 6. kolosijeku

IZVEDENO VIŠE OD POLOVINE REMONTA

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Ugovor za izvođenje radova na remontu pružne dionice Greda – Sunja potpisan je 10. svibnja 2018., a vrijednost ugovorenih radova koje izvode Pružne građevine je 190 milijuna kuna. Radovi se izvode planiranom dinamikom i do sada je odrađeno 54 posto posla ukupne vrijednosti oko 103 milijuna kuna.

Na gradilištu angažirano je šezdeset radnika PP-a Remont pruga, a među njima su i radnici PP-a Betonske i čelične konstrukcije te PP-a Posit. Povoljni vremenski uvjeti tijekom cijele zime išli su naruku izvođačima radova pa je realizirano više radnih dana nego što bi ih inače bilo realizirano u ovome dijelu godine.

Razgovor s v.d. direktorom PP-a Remont Safetom Hadžićem započeli smo prisjećanjem na dane kada je on radio kao šef gradilišta u Gorskom kotaru i Istri:

Radi li još kod vas onaj fini gospodin koji nas je često obilazio...

Naravno riječ je o dugogodišnjemu suradniku »Željezničara« Rudiju Belovariju i to mi je bilo doista drago čuti.

Naš sugovornik karijeru na željeznici započeo je 1994. godine. Dugo je radio kao šef brojnih gradilišta, a 2016. imenovan je za tehničkog direktora održavanja, a dvije godine poslije, u listopadu 2018., imenovan je za direktora PP-a Remonta, najvećega poslovnog područja Pružnih građevina.

Na remontu pruge Greda – Sunja do sada je odrađeno strojno tamponiranje kolosijeka na poddionici Greda – Sisak TK u duljini od 5915 m i na poddionici od Sisak Caprag – Sunja dugoj 15 462 m. Potrebno je još tamponirati kolosijek građevinskom mehanizacijom u duljini od 1470 m, odnosno u duljini od 640 m u kolodvoru Blinjski Kut te u duljini od 830 m na otvorenoj pruzi kod Sunje.

Do sada ugrađeno je 12 296 novih prago-



Safet Hadžić

va. Uz iznimku 368 drvenih pragova ugrađenih kod željezničko-cestovnih prijelaza i pored nekoliko objekata, pragovi su armiranobetonski. Na poddionici Greda – Sisak TK u cijelosti je zamijenjen kolosijek u duljini od 4286 m, a na drugoj poddionici od Sisak Capraga do Sunje kolosijek je zamijenjen u duljini od 8010 m.

Na poddionici od Grede do Siska TK, sintetičko popođe STRAIL ugrađeno je na željezničko-cestovnim prijelazima Stupno i Staro Pračno, a na drugoj poddionici sintetičko popođe ugraditi će se na pet željezničko-cestovnih prijelaza. Na osam manje prometnih željezničko-cestovnih prijelaza bit će ugrađeno drveno popođe. To je najveći ugovor koji Pružne građevine imaju sklopljen s HŽ Infrastruktrom, no spomenimo to kako njihovi radnici trenutačno rade na više gradilišta po Hrvatskoj. Angažirani su na remontu zagrebačkoga željezničkog čvorišta, na rekonstrukciji kolodvora Ogulin te na obnovi kolodvora Plaški i Zrmanja.



Remont pruge Greda – Sunja

NEMA BRŽEG PUTOVANJA OD PUTOVANJA VLAKOM

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Hrvatski Leskovac jest željeznički kolodvor u zoni prigradskoga željezničkog prijevoza. Vlakom do zagrebačkog Glavnog kolodvora putuje se samo dvanaest minuta i nema bržeg načina putovanja od putovanja vlakom, a putnici su to prepoznali.

Od 2001. kolodvorom Hrvatski Leskovac upravlja Jure Cviolić. Iskusni željezničar s gotovo četrdeset godina staža na pruži prvih je osam godina karijere odradio u dalmatinskim kolodvorima. Bliže kući dolazi 1985. kada počinje raditi kao prometnik u kolodvoru Podsused TK. Tamo je proveo devet godina. Za pomoćnika šefa Zagreb Zapadnog kolodvora imenovan je 1994., a 2001. imenovan je za šefa kolodvora Hrvatski Leskovac. Uz kolodvor Hrvatski Leskovac, u nadležnosti šefa kolodvora su i Horvati te stajalište Mavračić.

— Nakupilo se dosta toga u četrdeset godina. Živim u Kustošiji i do posla brzo stižem vlakom. Kada pogledam unatrag, mogu reći da sam uglavnom zadovoljan. Ovdje u kolodvoru radi pet prometnika i pet skretničara. Prometnički je kadar pomlađen, dok nam se skretničari u prosjeku približavaju četrdesetoj godini radnog vijeka. Imaju dosta staža, a nedostaju im godine života. Više malo tko zna kakav će biti zakon vezan uz mirovine. – rekao je Cviolić.

Kolodvor Hrvatski Leskovac nalazi se na magistralnome pravcu prema Rijeci, no ono o čemu se manje zna, a u poslovnom je smislu vrlo važno, jest to da su u Hrvatskom Leskovcu rasputnice prema Zagreb Zapadnom kolodvoru i Klari – Zagreb Ranžirnom kolodvoru i Sisku.

— U poslovnome smislu to je dodatni posao za naše prometnike.

Kolodvorska je zgrada lijepo uređena. Nova fasada postavljena je 2003. godine.



Kolodvor Hrvatski Leskovac

Tadašnje su sekcije davale materijal pa su radnici sami postavili obloge na zidove i oličili čitav prostor. Asfaltiran je prostor ispred perona, no problem ostaje uređenje parkirališta iza zgrade.

— Sve je više naših putnika koji ovdje ostavljaju automobile i nastavljaju putovanje vlakom, no prostor nije uređen i to ostaje

problem koji trebamo riješiti. – rekao je Cviolić.

Vozno vrijeme putničkih vlakova od Hrvatskog Leskovca do zagrebačkoga glavnog kolodvora, koji je i krajnje odredište većine putnika, samo je dvanaest minuta. Na toj relaciji nema bržeg načina putovanja od putovanja vlakom, a uz to Hrvatski Les-



Jure Cvilić

kovac je u zoni zagrebačkoga prigradskog prijevoza. Putnika je dosta, a prometnici u kolodvoru prodaju pojedinačne karte. Velika većina putnika kupuje mjesečne karte koje se mogu kupiti u Glavnome kolodvoru.

Tijekom 2018. u kolodvoru Hrvatski Leskovac pretovaren je 2131 vagon ili 106 000 tona tereta, uglavnom šodera i pijeska za tvrtku NEXE. Ova je godina započela dobro pa je u manje od tri mjeseca pretovareno 450 vagona, odnosno 22 500 tona tereta. Što se tiče teretnog prijevoza, ohrabruje i podatak da je nedavno tvrtka Manšped, koja se bavi prijevozom kontejnera, u Hrvatskom Leskovcu otvorila industrijski kolosijek.



Edi Rupčić

PRIPREMLJEN PROJEKT ZA UREĐENJE INTERIJERA

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković



Kolodvor Koprivnica

Krovište i fasada zgrade koprivničkog kolodvora obnovljeni su tijekom 2007. i 2008. godine. Još je potrebno urediti interijer, za što su pripremljeni projekti.

Zgrada željezničkog kolodvora Koprivnica sagrađena je 1912. godine. I danas je ta zgrada impozantna, tim više što je obnovljena tijekom 2007. i 2008. godine. Nova fasada i krovšte te prostran trg ispred kolodvorske zgrade čine lijepu cjelinu. Projekt uređenja interijera pripremljen je i njegovom će provedbom cjelina će biti upotpunjena, a Koprivnica kao pogranični kolodvor bit će jedan od najljepše uređenih željezničkih prostora u Hrvatskoj.

Željeznički kolodvor Koprivnica nalazi se na magistralnoj pruzi državna granica – Botovo – Dugo Selo. Riječ je o velikome teretnome i putničkome kolodvoru. Ujedno je granični i rasporedni kolodvor, a za njegovo je poslovanje vrlo važan opseg rada više od 30 km udaljenoga graničnog prijelaza u Gyekenyesu. Prema opsegu prijevoza koji se ondje ostvaruje, taj je opseg



Željko Kamber

rada vrlo blizu onome koji se ostvaruje na graničnome prijelazu u Dobovi, a u prva tri mjeseca 2019. raste. Modernizacija pruge

od Dugog Sela do Križevaca, odnosno svakodnevnih sedmosatni zatvori pruge, znatno otežavaju posao. Željezničkim je prijevoznicima cilj da se prije početka zatvora pruge u 8.00 sati što više vlakova iz smjera Zagreba pokuša »dogurati« do Koprivnice. Istodobno u Koprivnicu stižu vlakovi iz Mađarske pa su kolosijeci uvijek popunjani, a situaciju dodatno otežava činjenica da je zbog radova u Križevcima smanjen broj raspoloživih kolosijeka.

Šef kolodvora Koprivnica Željko Kamber na željeznici je zaposlen od 1985., a na današnju funkciju imenovan je 18. lipnja prošle godine. Uz kolodvor Koprivnicu, pod ingerencijom šefa kolodvora Koprivnica su i kolodvori Lepavina, Mučna Reka, Drnje i Botovo, u kojima rade 21 prometnik i dva skretničara. U kolodvoru Koprivnica zaposleno je 75 radnika, i to prometnici, vlakovođe, skretničari – postavničari i manevristi.

Posla ima dosta i specifičan je zbog graničnog prijelaza i komunikacije s Mađarskim državnim željeznicama. S obzirom



Kolodvor Lepavina



Kolodvor Mučna Reka

na to da imamo dobru ekipu, a pritom mislim na sve kolodvorske radnike, sve uspjevamo odraditi na vrijeme. U nadzornoj su službi tehnolog Josip Furdić, dva pomoćnika šefa kolodvora Radovan Kotur i Danijel Zagorščak te školski instruktor Bianca Kuri. To su sve radnici s velikim iskustvom i suradnja u timu je dobra. – rekao je Kamber.

Većina putnika putuje prema Zagrebu. Veze su dobre i bez obzira na presjedanja u autobuse, vrijeme putovanja je povoljno. Vozne brzine vlakova su 120 km/h, a u kolodvorima su nakon remonta pruge izgrađeni novi, suvremeni peroni. Većina putnika u Koprivnicu stiže iz smjera Varaždina i Virovitice.

Po dolasku u kolodvor na prvi se pogled može uočiti velik broj parkiranih bicikala. To nije slučajno jer je Grad Koprivnica puno uložio u biciklističku infrastrukturu i sustav gradskih bicikala. Na sedam postaja, od kojih je jedna u željezničkome kolodvoru, može se ostaviti 60 gradskih bicikala čije je korištenje potpuno besplatno.



SVAŠTA SAM VIDIO, LJUDI ČESTO NE POŠTUJU PROMETNE PROPISE

PIŠE: Ivan Kartelo
FOTO: Ivan Kartelo, Matej Grgić

Željezničko-cestovni prijelaz u Vodovodnoj ulici jedan je od triju prijelaza u Zagrebu kojima se još uvijek rukuje ručno. Dojava iz prometnog ureda u Zagreb Zapadnom kolodvoru znak je da čuvar prijelaza u kućici mora početi spuštati glomaznu rampu. Zapravo, to radi mehanizam sa zupčanicima, koji pokreće ljudska ruka. I pritom nije potrebna neka velika snaga, no oprez i fokusiranost itekako su potrebni.

Potvrđuje to 58-godišnji Mirko Klasić, jedan od »posljednjih Mohikanaca« toga željezničarskog zanimanja, koji se tijekom najveće jutarnje gužve nije dao omesti našim prisustvom u kućici na prijelazu u Vodovodnoj ulici gdje zarađuje kruh svoj svagdašnji. Dapače, taman kada je spustio rampu, ljutito pogledom sugerira na dvoje mladih sa slušalicama na ušima koji se, bez imalo oklijevanja, ispod nje saginju i prolaze preko pruge.

To je dio Mirkove radne svakodnevnice koja započinje u pet ujutro kada iz Zagorja, malog mjesta Podgaj Petrovski kreće na posao vlakom. I tako posljednje 23 godine, što je zapravo njegov čitav radni vijek na željeznici na kojoj se zaposlio nakon Domovinskog rata, u kojemu je od 1992. do 1995. prošao niz bojišnica. Prije toga radio je u tekstilnoj industriji pa ukupno ima 38 godina radnog staža. Smjena mu traje 12 sati, nakon čega je 24 sata slobodan. U prosjeku vlak prolazi svakih pet do deset minuta pa posla ima.

Težak je ovo posao. Ovdje je zaista velik opseg prometa, a ljudi (pješaci i vozači) znaju biti nestrpljivi i često krše prometne propise i ugrožavaju svoj život. Zna biti i nervoze, ali najbolje je ne ulaziti u konflikte. Ma, sto ljudi, sto čudi... – škrt je na riječima naš sugovornik, kao da mu je na neki način žao neodgovornih pojedinaca u prometu.

Ipak otkriva neke događaje kojima je svje-



Mirko Klasić

dočio, a koji se definitivno mogu svrstati u rubriku »Vjerovali ili ne«:

Vikendom, tijekom noći ima manje vlakova, no zato je puno automobila koji prolaze pa nema odmora. Najčešće sam u noćnim satima tijekom vikenda svjedočio zabijanju automobila u već spuštenu rampu. No jednom je prilikom rampa od-

nijela krov s automobila koji je preko prijelaza prošao poput kabrioleta. Zaista nevjerojatno!

Tu priču potvrđuje i šef Zagreb Zapadnog kolodvora Marko Popić, koji se pridružio razgovoru:

Bio je to neki džip ili SUV. Samo je proju-



Marko Popić i Mirko Klasić

rio i bez krova nastavio voziti. Je li bio pod utjecajem alkohola ili nečeg drugoga, ne znam, ali činilo se kao da nije bio svjestan toga da je ostao bez krova.

Na pitanje može li se ljude upozoriti na to da ne prelaze ispod spuštene rampe, rekao je:

„Ma, još se i izviču na tebe. Zaista znaju biti neugodni i vrijeđati. Što ćete, tako je s ljudima.“

Unatoč svemu Popić smatra kako je ručno rukovanje prijelazom, dok se i ako se ikada realizira podvožnjak ispod pruge, ovdje najbolje rješenje.

„Ljudsko oko najbolje vidi i stigne brzo reagirati, no vidjet ćemo. - odgovara Popić na informaciju kako bi taj prijelaz uskoro trebao biti moderniziran automatskim osiguranjem s polubranicima i svjetlosno-zvučnom signalizacijom.“

A do tada Mirku s početka priče, jednom od posljednjih toga zanimanja, želimo mirnu ruku, oštro oko i što manje doživljaja iz rubrike »Vjerovali ili ne«.



Nepropisno prelaženje ispod spuštene rampe



Na ŽCP-u Vodovodna

»VESELI BJELOVARAC« VOZIO DESETI PUT

PIŠE: Branimir Butković

FOTO: Tihomir Krznarić, Stefan Brajković

Bjelovarski strojovođe deseti su put vozili svoje sugrađane na riječki karneval. Prvi upiti o prijevoznim kartama za »Veseli Bjelovaraca« stižu odmah nakon Nove godine. Putnici znaju to da će za popularnu cijenu karte dobiti doista puno i zato se karte rasprodaju vrlo brzo.

Ove godine deseti izletnički vlak »Veseli Bjelovarac« prevezio je putnike iz Bjelovara na završnicu riječkoga karnevala. Rano ujutro, u 6.15 sati, vlak je krenuo iz Bjelovara, u Križevcima i Zagrebu pokupio je putnike, a u 11 sati stigao je u Rijeku.

Koncepciju toga izletničkog vlaka osmislili su i kao tradiciju uspjeli održati strojovođe iz Bjelovara predvođeni Tihomirom Krznarićem. Na tragu toga vlaka, ujednom trenutku bio je pokretan veći broj izletničkih vlakova koji su vozili na riječki karneval. Tako je bilo zainteresiranih putnika koji su iz Osijeka kretali na dalek put do Rijeke. Od 2013. do 2017. »Veseli Bjelovarac« nije vozio. Tihomir Krznarić prisjeća se tog vremena i kaže kako tada nije bilo druge nego odustati, srećom privremeno:

Što reći kada ti cijena najma vlaka skoči s 19 000 na 29 000 kuna. Cijela naša priča bazirana je na dobroj zabavi i popularnim cijenama. Nije nam do zarade, ali ne možemo ići u minus jer to nema tko pokriti osim putnika. Izračunali smo da bi karta do Rijeke koštala više od 200 kuna. I kada znaš da uglavnom putuju naši sugrađani, obitelji s djecom, zaključili smo da je najbolje privremeno odustati.

S dolaskom nove Uprave HŽ Putničkog prijevoza situacija se promijenila.

Razgovarali smo s predsjednikom Uprave Željkom Ukićem i čovjek je bio korektan i pitao kako mi možemo pomoći. I to ti je to. Mislim da je ovaj vlak ponajprije simbol HŽ Putničkog prijevoza, a mi smo bez



Putnici »Veselog Bjelovarca« u kolodvoru Rijeka



problema prodali sve karte po cijeni od 120 kuna. Cijena karte obuhvatila je i kavicu s kroasanom, kuhano vino na povratku i tradicionalno zajedničku fotografiju iz Rijeke. Od 160 prodanih tombola samo trinaest bilo ih je prazno. Prva nagrada bila je sedmodnevno ljetovanje za dvije oso-

be na Murteru. – rekao je Krznarić.

Vožnja do Rijeke traje dugo i zanimalo me kako to putnici izdrže:

Iz Bjelovara kreće se rano ujutro, a vlak se u Bjelovar vraća oko pola noći. I tvrdim



ti, vožnja putnicima nije predugačka. Osmisli smo niz sadržaja tijekom vožnje, a s nama su i izvrsni tamburaši koji ne staju

cijelim putem. U Rijeci je putnike dočekaio predivan dan i to je bio šlag na tortu. Možda je predugo vrijeme koje boravimo u

Rijeci, od 11 do 19 sati, no kada se sve uzme u obzir, mislim da imamo puno razloga za zadovoljstvo. – zaključio je Krznarić.

INTEGRIRANI PRIJEVOZ NA PODRUČJU ZAGREBA I OKOLICE

PIŠE: HŽPP
FOTO: HŽPP

U cilju poticanja integriranoga javnog prijevoza putnika na području Grada Zagreba i okolice, nastavkom suradnje između ZET-a i HŽ Putničkog prijevoza cijene pretplatnih ZET-HŽPP karata i dalje su 35 posto povoljnije.

Nastavno na inicijalni ugovor između HŽ Putničkog prijevoza i ZET-a kojim su od 1. ožujka 2017. cijene mjesečnih ZET-HŽPP karata niže za 35 posto, potaknuti uspješnim rezultatima postignutim u prethodne dvije godine HŽPP i ZET potpisali su 28. veljače 2019. ugovor kojim je suradnja produljena na dvije godine, odnosno do 28. veljače 2021. Novi dvogodišnji ugovor u sjedištu HŽ Putničkog prijevoza potpisali su direktorica ZET-a Ljuba Romčević-Žgela i Uprava HŽPP-a predvođena predsjednikom Uprave Željkom Ukićem.

Smanjenjem cijena zajedničke opće (400 kn), učeničke, studentske i umirovljeničke karte, karte za osobe s invaliditetom i

socijalne pretplatne karte ZET-HŽPP (200 kn) porastao je broj zajedničkih korisnika usluge prijevoza za 20 posto te je u 2017. prodano oko 47 000 zajedničkih pretplatnih karata ZET-HŽPP i prevezeno oko 2,1 milijun putnika, a u 2018. oko 57 000 zajedničkih pretplatnih karata i prevezeno oko 2,5 milijuna putnika. Time je građanima omogućena kupnja povoljnijih karata, a olakšane su i dnevne migracije građana iz okolice u Grad Zagreb. Područje su primjene ovog ugovora administrativne granice Grada Zagreba koje su u željezničkom sustavu ograničene stajalištima Podused, Mavračići, Odra i Sesevski Kraljevec. Zajedničke karte ZET-HŽPP mogu se kupiti na prodajnim mjestima ZET-a.

Povoljnije cijene karata i usklađeniji vozni redovi uz nove vlakove koji voze u gradsko-prigradskom prijevozu i moderan sustav prodaje karata pridonijeli su povećanju broja putnika i popularizaciji integriranog prijevoza.

U cilju proširenja integriranoga prijevoznog sustava HŽ Putnički prijevoz u prosincu 2017. proširio je integrirani prijevoz na pet zona. Dakle putnik koji ima ZET-HŽPP mjesečnu ili godišnju pretplatnu kartu, na blagajnama HŽ Putničkog prijevoza može kupiti priključnu kartu kojom putovanje vlakom može nastaviti do Karlovca, Siska, Krapine, Gornje Stubice i Križevaca, odnosno svih pet priključnih zona integriranog prijevoza Grada Zagreba.

Ugovorom između ZET-a i HŽPP-a te proširenjem priključnih zona putnicima je omogućeno jednostavno korištenje triju prijevoznih sredstava (vlaka, autobusa i tramvaja). Uspješnom suradnjom ZET-a i HŽPP-a u 2018. bilježi se povećanje prodaje zajedničkih ZET-HŽPP karata za 20 posto i priključnih karata za 26 posto u odnosu na 2017. godinu (u 2018. prodano je oko 10 000 priključnih karata). Više informacija o cijenama i relacijama možete pronaći na <http://www.hzpp.hr/hzpp-i-zet>.

POVOLJNIJE CIJENE KARATA I USKLAĐENIJI VOZNI REDOVI UZ NOVE VLAKOVE KOJI VOZE U GRADSKO-PRIGRADSKOM PRIJEVOZU I MODERAN SUSTAV PRODAJE KARATA PRIDONIJELI SU POVEĆANJU BROJA PUTNIKA I POPULARIZACIJI INTEGRIRANOG PRIJEVOZA.



Mladen Lugarić, Željko Ukić, Ljuba Romčević-Žgela i Damir Rubčić potpisuju ugovor

»PLAVO SVJETLO« U SLOVENIJI

PIŠE: Dragutin Staničić
FOTO: Dragutin Staničić

Na poziv Udruge likovnih umjetnika »Rifnik« iz Šentjura u Sloveniji članovi Udruge željezničara slikara »Plavo svjetlo« iz Zagreba 8. ožujka 2019. povodom Međunarodnog dana žena postavili su izložbu pod nazivom »Buket za vas«.

Na izložbi su osim prigodnih cvjetnih motiva u raznim likovnim tehnikama izloženi radovi drugih tematika, a vrlo zapaženi bili su radovi na temu željeznice koja je u šentjurskome kraju duboko ukorijenjena. Šentjur je slikovito mjesto bogate povijesti u kojemu se nalazi i Muzej Južne željeznice.

Prigodom otvorenja izložbe okupljenim se gostima prigodnim riječima obratio predsjednik Šentjurskih slikara Dragan Podovac, a u ime općine i gradonačelnika šefica Odjela za društvene djelatnosti pri Općini Šentjur Judita Methans Šarlah.

Predsjednica Udruge željezničara slikara »Plavo svjetlo« Tanja Horvat predstavila je autore izlagače na toj izložbi, okupljene je upoznala s poviješću Udruge i njezinim dosadašnjim aktivnostima te izrazila zahvalnost i radost zbog izlaganja u Šentjuru, dodajući da to nije samo buket za vas, već buket za svakoga. Izložbu je otvorila šefica Odjela za kulturu grada Zagreba Cvijeta Grijak, a otvorenju nazočio je savjetnik ministra iz Veleposlanstvu Republike Hrvatske u Ljubljani Ivan Mintas. Oni su pohvalili aktivnost Udruge i međudržavne kulturne suradnje.

Kulturni program obogatila je Drameljska klapa, koja njeguje tradicionalnu dalmatinsku klapsku *pismu*, iako su daleko od mora.

U galerijskome prostoru izloženi su odabrani radovi umjetnika Antonije Celin, Marije Bertić Štefanec, Davorke Borić, Špire Dmtrovića, Marije Grabar, Tomislava Grabara, Marije Jambrović, Krune Klemara, Mijata Marića, Dubravke Mijatović, Josipa Mušanovića, Stjepana Sekulića, Antuna Stipetića, Ivanke Švabek, Nikole Novose-



(S lijeva na desno) Tanja Horvat, Cvijeta Grijak, Ivan Mintas, Dragan Podovac i Martin Čater



(S lijeva na desno) Dragutin Staničić, Tanja Horvat, Ljubica Vučinić, Tomislav Grabar, Marija Grabar, Davorka Borić i Cvijeta Grijak

la, Ksenije Talijančić, Dragice Križan, Ljubice Vučinić, Novice Vučinić te fotografije Dragutina Staničića.

Udruga željezničara slikara »Plavo svjetlo« organizirano djeluje od 1997., okuplja tridesetak članova koji su izlagali po brojnim galerijama i muzejima u Hrvatskoj, ali

i diljem Europe. Na tim izložbama pojedini autori i Udruga dobili su brojna priznanja i nagrade, što potiče na daljnji rad.

Sjedište je Udruge u Zagrebu, točnije u Zagreb Zapadnom kolodvoru, gdje se pripremaju radovi i materijali za izložbe svih autora koji djeluju diljem Hrvatske.

RAZVOJ GRADSKE I PRIGRADSKE ŽELJEZNICE U BEČU

PIŠE: Toma Bačić
FOTO: Toma Bačić

Beč je jedan od najbrže rastućih gradova u srednjoj Europi s 1,9 milijuna stanovnika. U neposrednoj okolini grada živi još milijun stanovnika koji svakodnevno migriraju prema središtu. Površina grada iznosi 414,9 četvornih kilometara i sastoji se od 23 područja poznatih pod njemačkim nazivom Bezirk. Bečki javni prijevoz sastoji se od linija metroa, tramvaja, autobusa, prigradske željeznice i lake željeznice Wiener Lokalbahnen.

Bečko željezničko čvorište najveće je u Austriji, a od 10 najvećih željezničkih kolodvora u Austriji sedam ih se nalazi na području grada Beča. U 2017. kroz bečki glavni kolodvor Wien Hauptbahnhof prolazilo je 123 500 putnika na dan, a kroz kolodvor Wien Meidling 71 415 putnika na dan.

Okosnicu bečkoga prigradskog željezničkog sustava čini S-Bahn koji je otvoren 17. siječnja 1962., nakon osam godina planiranja i gradnje. Pruga Stammstrecke duga 13,1 km glavna je pruga bečkog S-Bahna koja je djelomično podzemna. Osim S-Bahna njome prometuju i neki daljinski vlakovi poput IC-vlakova Salzburg – Beč tvrtke Westbahn. Danas se mreža bečkog S-Bahna sastoji od 10 linija i prevozi oko 89 milijuna putnika na godinu. S-Bahnovi vlakovi se u Beču i bečkoj regiji zaustavljaju u ukupno 181 željezničkom kolodvoru. Unutar sustava S-Bahn voze elektromotorni vlakovi nekoliko generacija: ÖBB 4020, ÖBB 4024, ÖBB 4124, ÖBB 4744 i ÖBB 4746.

Bečko željezničko čvorište znatno je modernizirano u posljednjemu desetljeću otvaranjem dvaju dugih tunela na zapadnome djelu gradske regije i otvaranjem novoga glavnog željezničkog kolodvora. Novi je kolodvor u cijelosti otvoren u prosincu 2015. i zamijenio je stari Južni kolodvor (Wien Südbahnhof).



Vlakovi serije 4744 danas čine glavninu bečke S-Bahnove flote



Vlak privatne željezničke tvrtke Westbahn u kolodvoru Wien Praterstern

Dana 29. ožujka 2016. ÖBB objavio je planove vrijedne 265 milijuna eura o potpunoj rekonstrukciji pruge Wien Hütteldorf – Wien Meidling, što će omogućiti znatno povećanje kapaciteta na S-Bahnovoj liniji

S80. Dio pruge Wien Hütteldorf – Wien Meidling trenutačno je jednokolosiječna pruga s nekoliko željezničko-cestovnih prijelaza. Tijekom modernizacije čitava će pruga postati dvokolosiječna, željeznič-



U blizini kolodvora Wien Meidling počinje Južna željeznica prema Grazu, Zagrebu i Ljubljani

ko-cestovni prijelazi bit će zamijenjeni podvožnjacima, uz što će se sagraditi novi željeznički most preko rijeke Wienerfluss. Dva željeznička kolodvora bit će izgrađena, a dodatna dva modernizirana.

Dana 14. lipnja 2016. ÖBB potpisao je ugovor s gradskom upravom grada Beča o ulaganju vrijednome 450 milijuna eura u različite projekte prigradske željeznice. Austrijska savezna vlada sudjeluje s 380 milijuna eura, a grad Beč s 70 milijuna eura. Tim iznosom financirat će se različiti projekti S-Bahna – od modernizacije kolodvora do ulaganja u nove vlakove.

U siječnju 2019. tvrtka ÖBB Infrastruktur najavila je investicije vrijedne ukupno četiri milijarde eura u različite željezničke projekte u regije istočne Austrije, koje čine

veću geografsku cjelinu grada Beča. U tome području ÖBB Infrastruktur upravlja s više od 2000 kilometara željezničkih pruga. Projekti će biti izvedeni u periodu 2020. – 2023. godine. Samo u 2019. u željezničku infrastrukturu regije bit će uloženo više od 600 milijuna eura.

Investicije od četiri milijarde eura usmjerene su na sljedeće projekte:

- izgradnju drugog kolosijeka i elektrifikaciju pruge Beč – Marchegg duljine 37,9 km, koja je dionica pruge Beč – Bratislava. Taj će projekt bit dovršen do 2023., a omogućit će znatno povećanje vozne brzine vlakova. Danas vlakovi tom prugom Beč i Bratislavu povezuju za 66 minuta, a u budućnosti će vozno vrijeme iznositi 40 minuta.

- izgradnju drugog kolosijeka i modernizaciju željezničke pruge Beč – Wampersdorf – Ebenfurth – Wiener Neustadt duge 49,8 km. Ta će pruga biti osposobljena za vožnju brzinama od 200 km/h, a dovršetak radova očekuje se 2023.

- modernizaciju Sjeverne željeznice Beč – Břeclav duge 78 km

- elektrifikaciju pruge Gänserndorf – Marchegg

- razvoj projekta nove željezničke pruge do zračne luke Beč.

U razdoblju do 2023. ÖBB Infrastruktur će na nekoliko desetaka željezničkih kolodvora postaviti punionice za električne automobile u regijama Beč, Donja Austrija i Gradišće.

LOS ANGELES: AMERIČKI MEGALOPOLIS

ZAPADNE OBALE

PIŠE: Iva Grdić

FOTO: Iva Grdić (Zenit 11 Kodak Gold 200)

Kao i mnogim mojim vršnjacima rođenima i odraslima u postjugoslavenskoj eri, djetinjstvo mi je bitno bilo obilježeno američkim igranim i animiranim filmovima. Kome se od nas mlađih i starijih milenijalaca nije urezala u pamćenje arhetipska slika Ptice Trkačice i Kojota na kamenitim klancima i pustinskim predjelima američkog Zapada? Ili su nas možda naši roditelji, odrasli na vesternima iz 60-ih i 70-ih godina prošlog stoljeća, zarazili tim nedodirljivim snom o zemlji kauboja i prerija koje se protežu dokle god seže pogled?

S tim mislima zaputila sam se u Los Angeles, središte tvornice svih naših snova i jedan od najgušće naseljenih gradova na svijetu.

Let od Zagreba do Los Angelesa, s presjedanjem u Londonu ili Parizu, traje ukupno četrnaest sati, što i nije neizdrživo, no ni nakon nekoliko tjedana nije mi sjela vremenska razlika od minus devet sati u odnosu na našu vremensku zonu. Dok u Zagrebu dan završava, u Los Angelesu tek započinje, u svojem ritmu. To je kultura koja nam je istodobno poznata, no i potpuno strana. Konzumerizam, materijalizam i manjak povijesti osnovna su obilježja te najzapadnije točke civilizacije, no riječ je o gradu koji je pun prilika za sve ukuse.

Ritam Los Angelesa može se usporediti s prometom s kojim se suočavaju njegovi stanovnici – čas brzo, čas sporo i tako s tima, ovisno o duljini puta koji moraju prijeći.

Jedinstven ambijent Los Angelesa kao oaze mira u usporedbi s užurbanim New Yorkom omogućuju njegove geografske karakteristike: suhi zrak iz pustinje Mojave spušta se s obalnih planinskih lanaca te otpuhuje hladan zrak Tihog oceana, stvarajući time najstabilniji tlak zraka u cijeloj



Zalazak sunca LA

zemlji i najpovoljnije uvjete za astronome. Možda najbolji, ali ne i najpohvalniji opis toga grada, pripisuje se poznatoj američkoj kritičarki i pjesnikinji Dorothy Parker koja je izjavila kako je Los Angeles »sedamdeset predgrađa u potrazi za gradom«.

Beverly Hills, Pasadena, Bel Air, West Hollywood i Silver Lake samo su neki od naziva tih podgradova Los Angelesa koji se ponajprije razlikuju po dohotku svojih stanovnika. Glasoviti Beverly Hills odlikuju se ograđenim vilama i rezidencijama bogatih



Predgrađe LA



Pogled na Griffithov park

i slavni, Rodeo Driveom, čuvenim trgovačkim centrom u kojemu se nude luksuzne robne marke, te vlastitim prometnim policajcima koji dolaze smirivati promet i nadgledati siguran prolazak pješaka na raskrižjima.

S druge strane, u srcu Downtowna, poslovnog dijela Los Angelesa koji se sastoji od neke vrste Wall Streeta i industrijske zone, nalazi se ozloglašeni Skid Row, četvrt naseljena isključivo beskućnicima. Ironično, nedaleko od gradske vijećnice, na ulicama ispod praznih zgrada unesrećeni Amerikanci žive u uvjetima vjerojatno gorima od onih u Jemenu, bez sanitarnih čvorova, u kamperskim šatorima omtanima ceradama i okruženi smećem, prepušteni na milost i nemilost vremenskih uvjeta koje, unatoč mitu da beskućnici u Kaliforniji žive bolje nego na Istočnoj obali, zbog globalnog zatopljenja karakteriziraju neuobičajeno velike količine oborina.

Kalifornija se nakon udaraca koje joj je između 2007. i 2012. zadala recesija opo-

ravila i povećala svoj bruto nacionalni dohodak s 426 milijardi dolara na 4,25 bilijuna dolara, osiguravši si time peto mjesto na svjetskoj ljestvici najuspješnijih ekonomskih sila. Pritom su joj tzv. glavna oružja bila industrija visoke tehnologije, smještena u Silicijskoj dolini u zaljevu San Francisca, te razvitak tržišta nekretnina. Žitelji Los Angelesa, odnosno Angelenosi,

na svojoj koži najviše osjećaju ekonomski »procvat«. Zbog inflacije i masovne migracije stanovništva s Istočne obale i sa srednjeg Zapada u potrazi za suncem i višim temperaturama, stanodavci su proračunato uvidjeli priliku te počeli podizati cijene stanarina. Jedina zaštita od evikcija i povećanja najamnina jest Uredba o stabilizaciji najmnine u kojoj piše da svaka zgrada izgrađena 1978. ili ranije nije obuhvaćena rastom cijena. Naravno, tu uredbu provode isključivo one općine koje su naseljene bjelačkim stanovništvom koje ostvaruje godišnji dohodak srednjega ili višeg ranga, dok 25 posto djece Los Angelesa, većinom hispanoameričkog podrijetla, nema odgovarajući dom te živi po motelima i garažama. Beskućnici i siromaštvo vrebaju na svakome koraku te nije neobično vidjeti ljude kako leže po zelenim travnjacima obiteljskih domova.

Kako Amerikanci reagiraju na društvenu nepravdu? Izolacijom i otuđenjem od tuđe patnje, izgradnjom visokih živica, neizlaženjem iz sigurnosti klimatiziranih osobnih automobila, osim kada je to neophodno, te proširivanjem domova bazenima i *jacuzzi*jima kojima vrve kuće više srednje klase. (nastavak u sljedećem broju)



Pontiac

I ŽELJEZNIČARI ESPERANTISTI NOSITELJI NEMATERIJALNOGA KULTURNOG DOBRA

PIŠE: Vlatka Škorić
FOTO: Vlatka Škorić

Nakon 27 godina predsjedanja Hrvatskim željezničkim esperantskim društvom Marica Brletić nije se kandidirala za predsjednicu, pa će sljedeće četiri godine Društvo voditi dosadašnja tajnica Roža Brletić Višnjic.

Tako je odlučeno na redovitoj Godišnjoj izbornoj skupštini Društva koja je održana 12. ožujka u Zagrebu. Održavanje te skupštine očekivalo se među malobrojnim članstvom (21 član) s posebnom pozornošću iz nekoliko razloga. S jedne strane zbog odustajanja bivšeg vodstva od daljnega vođenja Društva zbog sve manjeg broja članova, što zbog starosti članstva, što zbog toga jer nisu uspjeli privući nove mlade članove, a s druge strane zbog dvije važne i pozitivne stvari. Jedna od njih je ta da Društvo u prosincu ove godine obilježava 65 godina postojanja, a druga je ta da je Ministarstvo kulture RH u veljači ove godine tradiciju esperanta u Hrvatskoj proglasilo nematerijalnim kulturnim dobrom, a Željezničko esperantsko društvo proglasilo jednim od 19 nositelja toga nematerijalnog kulturnog dobra u Hrvatskoj. I tradicija je ipak prevladala trenutačne poteškoće tako da Hrvatsko željezničko esperantsko društvo »ide dalje«.

Skupštinu je otvorila dotadašnja predsjednica Marica Brletić i predložila dnevni red na kojemu je trebala biti i točka o prestanku djelovanja Društva jer se na ranijim sjednicama članovi Upravnog vijeća nisu uspjeli dogovoriti o novim kandidatima za predsjednika i potpredsjednika. Međutim, nakon jednosatne rasprave iskristalizirao se dovoljan broj imena za novo vodstvo pa je Skupština nastavila s radom. Marica Brletić u izvještaju o radu u prethodnome razdoblju istaknula je to da su se sastanci održavali svakoga utorka i na njima je u prosjeku bilo pet članova, održavana su predavanja na lingvističke, turističke, esperantske, ekološke i stručno-željeznič-



Nova predsjednica Roža Brletić Višnjic (prva s lijeva) s ostalim članicama Upravnog vijeća

ke teme, članovi su sudjelovali na nekoliko međunarodnih kongresa, organiziran je i tečaj esperanta, ali polaznici nisu pristupili ispitu. Nakon što je blagajnica Marta Dokić iznijela blagajnički izvještaj, a radi se o potrošenih skromnih oko 5000 kuna u cijeloj godini, skupljenih od članarina, nazočni su jednoglasno prihvatili izvješća.

Potom je izabrano i novo Upravno vijeće koje će djelovati sljedeće četiri godine i koje čine predsjednica Roža Brletić Višnjic, potpredsjednica Janica Pezelj, tajnica Milada Špoljarević, blagajnica Marta Dokić i članica Vlatka Škorić. U Nadzorni odbor Društva izabrane su predsjednica Marija Babić i članice Mirjana Zjačić i

Milka Čatović. Pred novim je vodstvom program rada za 2019. u kojemu je težište na privlačenju novih članova i na dostojnome obilježavanju 65. obljetnice Društva u prosincu ove godine.

Skupštinu je pozdravila i predsjednica Hrvatskog saveza esperantista Spomenka Štimec, koja je izrazila zadovoljstvo time što su, unatoč poteškoćama, članovi uspjeli održati Društvo, i to upravo u godini kada je esperanto postigao afirmaciju u svijetu i Europi proglašenjem tradicije esperanta u Hrvatskoj nematerijalnim kulturnim dobrom. Dosadašnjoj predsjednici Marici Brletić zahvalila je na dugogodišnjemu vodstvu, a novome vodstvu zaželjela uspjeh u radu.



Damir Vrbošić, Našice
FOTO: Branimir Butković



Marinela Novosel, Zagreb
FOTO: Branimir Butković