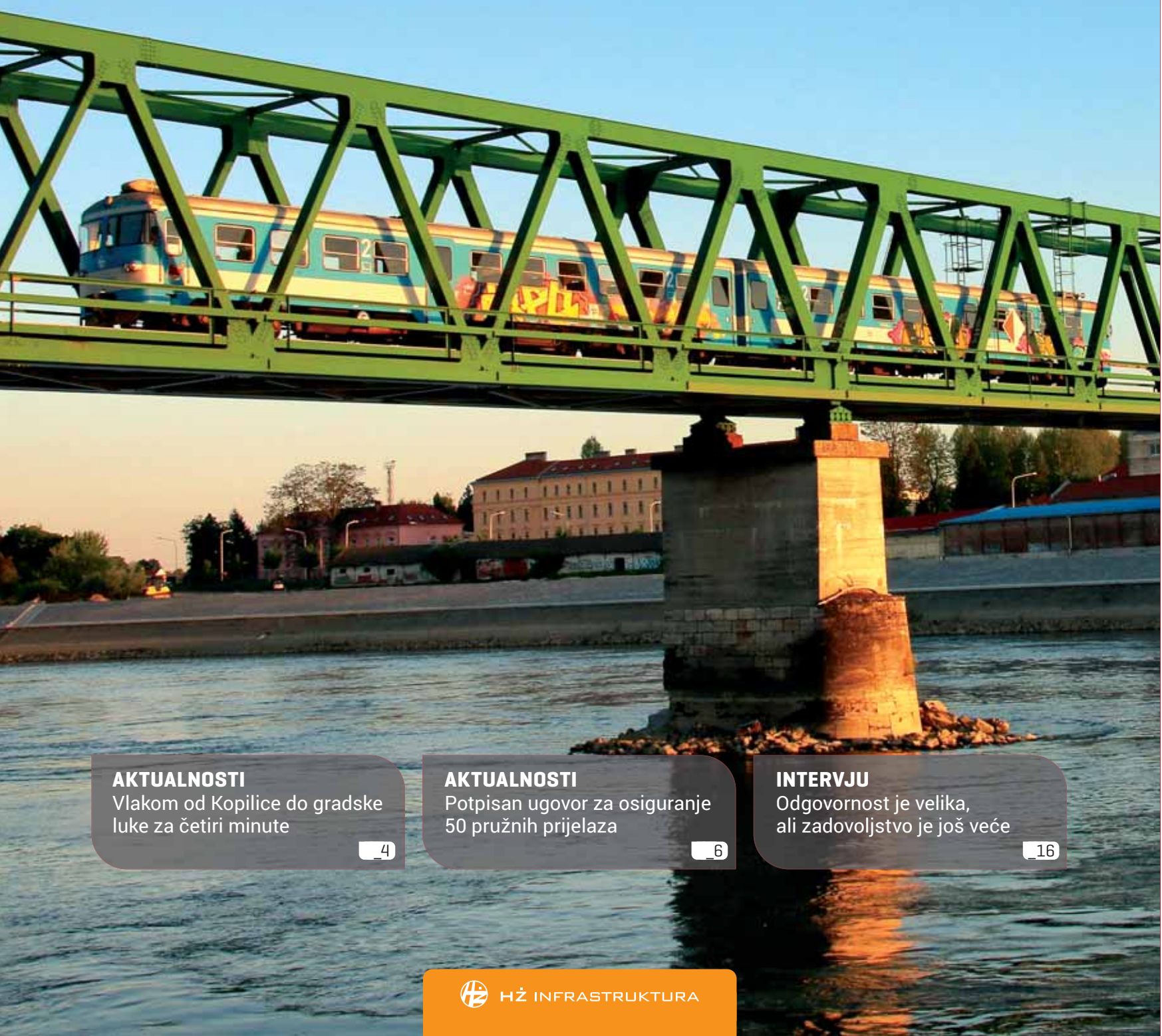


ŽELJEZNIČAR

BROJ 883 || LIPANJ 2019.

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.



AKTUALNOSTI

Vlakom od Kopilice do gradske luke za četiri minute

4

AKTUALNOSTI

Potpisan ugovor za osiguranje 50 pružnih prijelaza

6

INTERVJU

Odgovornost je velika, ali zadovoljstvo je još veće

16



HŽ INFRASTRUKTURA



Kolodvor Krizevci
FOTO: Branimir Butkovic

IZDOJENO

AKTUALNOSTI

4

Vlakom od Kopilice do gradske luke za četiri minute

AKTUALNOSTI

6

Potpisan ugovor za osiguranje 50 pružnih prijelaza

RADOVI

12

Zamjena kolosijeka kod Sisak Capraga

INTERVJU

16

Odgovornost je velika, ali zadovoljstvo je još veće

EU FONDOVI

18

Modernizacija dionice Karlovac- Oštarije

HŽPP

20

Povoljniji prijevoz studentima OBŽ-a

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: Mihaela Tomurad Sušac

ADRESA UREDNIŠTVA:

Zagreb, Mihanovićeve 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

Drage kolegice i kolege,

uoči nove turističke sezone Split je osnažio gradsko-prigradski željeznički promet. Zaživio je, kako su ga mediji nazvali, »splitski metro«. Radi se, naime, o početku provedbe Projekta povezivanja brzom prigradskom željeznicom kolodvora Split, a taj početak označen je 11. lipnja kada je krenuo prvi gradsko-prigradski vlak na relaciji Split Predgrađe (Kopilica) – Split (gradska luka). Radi se, dakako, o prvom koraku, dok je konačni cilj povezati trajektne luke sa zračnom lukom. Aktivnosti o tom pitanju najavljene su za jesen. U cilju povezivanja zračne i trajektne luke željeznicom HŽ Infrastruktura izrađuje studiju izvodljivosti. Prema dobivenim rezultatima studije dopunit će se projektni zadatak, nakon čega će započeti aktivnosti provođenja javnog natječaja za izradu projektne dokumentacije za izgradnju novih stajališta na postojećoj pruzi kako bi se unaprijedio gradsko-prigradski prijevoz.

U ovom broju »Željezničara« donosimo i vijest o nastavku ulaganja u sigurnost na našoj željezničkoj mreži. Naime, HŽ Infrastruktura i Končar – Inženjering za energetiku i transport potpisali su ugovor kojim će se nabaviti i ugraditi oprema za osiguranje 49 željezničko-cestovnih prijelaza i jednog pješačkog prijelaza preko pruge na 50 lokacija u Republici Hrvatskoj. Vrijednost radova iznosi 72,9 milijuna kuna + PDV, a planirani je rok završetka radova kolovoz 2021. Radovi i nabava opreme financirat će se u sklopu projekta Svjetske banke »Održive hrvatske željeznice u Europi«.

Tradicionalno, početkom lipnja obilježava se Međunarodni dan svjesnosti o opasnostima na željezničko-cestovnim prijelazima (ILCAD – *International Level Crossing Awareness Day*). Pored više od 40 zemalja obilježavanju se i ove godine pridružila HŽ Infrastruktura svojom edukativno-preventivnom akcijom »Vlak je uvijek brži« koja je tom prigodom održana na željezničko-cestovnome prijelazu »Stari Jankovci« u Vukovarsko-srijemskoj županiji.

O čemu smo još pisali i što smo zabilježili o željeznici u Hrvatskoj i svijetu saznajte na stranicama koje slijede.

glavni urednik lista "Željezničar"
 Ivan Kartelo



VLAKOM OD KOPILICE DO GRADSKE LUKE ZA ČETIRI MINUTE

PIŠE: HŽPP
FOTO: HŽPP

Prvi gradsko-prigradski vlak na relaciji Split Predgrađe (Kopilica) – Split (gradska luka) krenuo je 11. lipnja, čime je započela provedba Projekta povezivanja brzom prigradskom željeznicom kolodvora Split, koji je poduprla Vlada RH.

U promotivnoj vožnji sudjelovali su gradonačelnik Splita Andro Krstulović Opara, zamjenik gradonačelnika Nino Vela, potpredsjednica HGK-a Mirjana Čagalj, župan splitsko-dalmatinski Blaženko Boban, predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza Željko Ukić, članovi Uprave HŽPP-a Mladen Lugarić i Damir Rubčić, član Uprave HŽ Infrastrukture Darko Barišić te predstavnici udruženja turističkih agencija, turističkih zajednica, gradski vijećnici i ostali uzvanici.

Tom prigodom gradonačelnik Andro Krstulović Opara izjavio je:

„Ovo je danas prvi korak onoga što mi želimo nazvati splitskim metroom. Naš je glavni cilj povezati dvije najprometnije luke, zračnu i trajektu, kroz koju je samo prošle godine prošlo gotovo devet milijuna putnika. Ovo je samo početak. Nastavit ćemo s unaprjeđenjima kako bi našim sugrađanima omogućili kvalitetniji život. Na nama je da izdržimo početak i da naviknemo građane na novi sustav. Poticanjem željezničkog prometa rasteretiti ćemo središte grada od gradskoga, javnog i privatnog prijevoza.“

„HŽ Putnički prijevoz na ovome području potiče obnovu perona, pristupnih puteva i infrastrukture, a sve je to uvod u izgradnju nove željezničke pruge koja će povezivati zračnu luku s gradskom. Projekt ne staje na ovome, nego se nastavlja razvijati. Za sada će nova linija prometovati do 14. prosinca ove godine, a nakon toga dogovoriti ćemo se s resornim ministarstvom i Gradom Splitom da se projekt nastavi.“



Obnovljeni kolodvor Split Predgrađe

istaknuo je predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza Željko Ukić.

Više o nastavku projekta povezivanja zračne i trajektne luke izjavio je član Uprave HŽ Infrastrukture Darko Barišić:

„Ovo je tek početak ulaganja u infrastrukturu na području Splita, odnosno u prigradsku željeznicu, koja od jeseni nastavljamo još intenzivnije u cilju povezivanja zračne i trajektne luke. Uz to priprema se cjelovit projekt obnove kompletne pruge od Zagreba do Splita, čiji bi rok provedbe u fazama mogao biti oko deset godina.“

Nastavkom suradnje HŽPP-a i autobusnog prijevoznika Promet Split u razvoju integriranog prijevoza građani Splita i turisti moći će putovati s jednom kartom koju će koristiti u željezničkome prijevozu na relaciji Split Predgrađe – Split te autobusnome prijevozu Prometa d.o.o. Split u 1. zoni gradskog prijevoza. Cijena karte iznosi 11 kn, a karta vrijedi 75 minuta od trenutka poništavanja. Karte će se prodavati na blagajnama Prometa i HŽ Putničkog prijevoza. Gradsko-prigradski vlakovi na relaciji Split Predgrađe – Split vozit će prosječno svake 24 minute, a vožnja vlakom traje četiri minute.

Strojovođa Božo Kero, koji je vozio prvi vlak, kazao je:

„Vrhunski je osjećaj biti prvi koji će krenuti metroom prema središtu grada. Nadam se da će se na ovaj način rasteretiti protok prometa jer smo zagušeni i svi u ovome vidimo jedino rješenje. Ovo je novi vlak, vrhunski je opremljen i na sve se mislilo. Nadam se da će se ljudima svidjeti.“

Također, planira se uvođenje linije Prometa d.o.o. Split na relaciji Zračna luka – Kaštel Stari i zajedničke karte Promet d.o.o. – HŽPP za relaciju Zračna luka – Kaštel Stari – kolodvor Split. Novi vlakovi na relaciji Split – Split Predgrađe – Split uvedeni su na temelju Sporazuma o dugogodišnjem partnerstvu u razvoju željezničkog prometa i unaprjeđenju integriranog prijevoza



U kolodvoru Split Predgrađe uoči polaska vlaka: Mladen Lugarić, Darko Barišić, Nino Vela, Andro Krstulović Opara, Željko Ukić



Strojovođa Božo Kero vozio je prvi vlak

putnika na području Grada Splita i Splitsko-dalmatinske županije od 30. travnja 2018. te Zaključka Vlade Republike Hrvatske od 4. svibnja 2018. kojim se podupire provedbu Projekta povezivanja brzom prigradskom željeznicom kolodvora Split u trajektnoj luci Split (Istočna obala) sa Zračnom lukom Split te izgradnju intermodalnog čvorišta novoga glavnog kolodvora Split (Kopilica).

U sklopu projekta Grad Split uredio je iskrajna mjesta za turističke autobuse uz zgradu kolodvora u Kopilici te parkiralište s 48 parkirnih mjesta za turističke autobuse s druge strane kolosijeka.

Za potrebe gradsko-prigradskog prijevoza na relaciji Split Predgrađe – Split HŽ Infrastruktura obnovila je kolosijek u kolodvoru Split Predgrađe te je izrađena projektna dokumentacija uređenja željezničkog dijela kolodvora, dok će se radovi na uređenju kolodvora izvoditi u dvije faze. U prvoj fazi radova uređen je bočni peron uz prvi kolosijek, ugrađena vanjska rasvjeta bočnoga perona te su uređeni pješački pristupi i okoliš. U drugoj fazi radova uredit će se

otočni peron između 2. i 3. kolosijeka te ugraditi vanjska rasvjeta.

U cilju povezivanja zračne i trajektne luke željeznicom HŽ Infrastruktura izrađuje studiju izvodljivosti. Prema dobivenim rezultatima studije dopunit će se projektni zadatak, nakon čega će se početi s aktivnostima provođenja javnog natječaja za izradu projektne dokumentacije za izgradnju novih stajališta na postojećoj pruzi kako bi se unaprijedio gradsko-prigradski

prijevoz. Radi se o stajalištima Dujmovića, Solin Širine, Sveti Kajo, Split Hrvatske bratske zajednice i Rudine.

Uz jednosmjernu regulaciju cestovnog prometa u gradskoj luci i uvođenje novih autobusnih i željezničkih linija, čime će se povećati protočnost i skratiti čekanja, cilj je ovoga projekta pružanje kvalitetne intermodalne usluge i prometno rasterećenje grada Splita.



Dolazak vlaka u kolodvor Split

POTPISAN UGOVOR ZA OSIGURANJE 50 PRUŽNIH PRIJELAZA

PIŠE: Alenka Ožbolt
FOTO: Branimir Butković

HŽ Infrastruktura i Končar – Inženjering za energetiku i transport potpisali su ugovor kojim će se nabaviti i ugraditi oprema za osiguranje 49 željezničko-cestovnih prijelaza i jednog pješačkog prijelaza preko pruge na 50 lokacija u Republici Hrvatskoj. Vrijednost radova iznosi 72,9 milijuna kuna + PDV, a planirani je rok završetka radova kolovoz 2021. Radovi i nabava opreme financirat će se u sklopu projekta Svjetske banke »Održive hrvatske željeznice u Europi«.

Izgradnjom osiguranja željezničko-cestovnih prijelaza, odnosno opremanjem željezničko-cestovnih i pješačkih prijelaza novim suvremenim signalno-sigurnosnim uređajima te modernizacijom postojećih uređaja osiguranja uvelike se povećava razina sigurnosti kako željezničkog tako i cestovnog prometa.

Osim ugovorenih 50 željezničko-cestov-

nih prijelaza u planu je povećati razinu osiguranja na još 114 željezničko-cestovnih prijelaza. U tijeku je faza pripreme dokumentacije, odnosno projektiranje, a dinamika realizacije tih projekata ovisi o osiguranju novčanih sredstava.

Također, na većini od ukupno 17 projekata modernizacije željezničke infrastrukture koji se sufinanciraju iz fondova EU-a predviđena je modernizacija ili denivelacija više desetaka željezničko-cestovnih prijelaza (izgradnjom nadvožnjaka ili podvožnjaka).

Od ukupno 1512 željezničko-cestovnih prijelaza u Republici Hrvatskoj njih 888 (otprilike 60 posto) osigurano je prometnim znakovima (Andrijinim križem i znakom »STOP«), 44 mehaničkim branicima (otprilike tri posto), 122 svjetlosnim i zvučnim signalima (otprilike osam posto), a 388 svjetlosnim i zvučnim signalima te

polubranicama (otprilike 26 posto). Preostalih 71 pješački su prijelazi osigurani mimoilaznim ogradama (oko 15 posto).



Uređaj za osiguranje željezničko-cestovnog prijelaza tip KLC3



Predsjednik Uprave Končar KET-a Goran Leci i predsjednik Uprave HŽ Infrastrukture Ivan Kršić (sjede) s članovima Uprave Končar KET-a i HŽ Infrastrukture

ILCAD OBILJEŽEN U STARIM JANKOVcima

PIŠE: Alenka Ožbolt
FOTO: arhiva HŽI

U četvrtak 6. lipnja 2019. jedanaesti put u cijelome svijetu obilježen je Međunarodni dan svjesnosti o opasnostima na željezničko-cestovnim prijelazima (ILCAD – *International Level Crossing Awareness Day*). Pored više od 40 zemalja obilježavanju se i ove godine pridružila HŽ Infrastruktura svojom preventivno-edukativnom akcijom »Vlak je uvijek brži«.

Akcija je održana na željezničko-cestovnome prijelazu »Stari Jankovci« u Vukovarsko-srijemskoj županiji. Taj prijelaz odabran je jer preko njega svakodnevno u prosjeku prelazi čak 600 kamiona te drugih radnih vozila, a ove godine akcija je namijenjena upravo profesionalnim vozačima i nosi slogan »Najvažniji STOP u danu«. Tijekom akcije djelatnici MUP-a i HŽ Infrastrukture zaustavljali su ponajprije profesionalne vozače, ali i druge sudionike u prometu, dijelili im promotivne materijale te razgovarali s njima o potrebi poštivanja prometne signalizacije prilikom prelaženja preko pruge. Naime, prema nacionalnoj i međunarodnoj statistici, u 98 posto slučajeva za nesreće na željezničko-cestovnim prijelazima krivi su vozači cestovnih vozila, biciklisti ili pješaci.

Uz Marka Z. Žubrinića, člana Uprave HŽ Infrastrukture, akciji su se pridružili i Božo Galić, župan Vukovarsko-srijemske županije, Gabrijel Šokičić, zamjenik gradonačelnika Vinkovaca, te Dragan Sudarević, načelnik Općine Stari Jankovci.

Žubrinić je istaknuo to da se svake godine na hrvatskoj željezničkoj mreži u prosjeku polomi oko 500 polubranika, a na željezničko-cestovnome prijelazu »Stari Jankovci«, osiguranome automatskim uređajem sa svjetlosno-zvučnom signalizacijom i polubranicama, samo su u razdoblju od 2013. do kraja travnja ove godine vozači lomili polubranike ukupno 15 puta, nasreću bez ozljeda ili najtežih posljedica. Dodao je i da HŽ Infrastruktura ulaže vrlo velike napore u modernizaciju i do-



Uz Marka Z. Žubrinića, akciji su se pridružili i Božo Galić, Gabrijel Šokičić te Dragan Sudarević

datno osiguranje što više željezničko-cestovnih prijelaza kako bi na taj način dodatno povećala razinu sigurnosti svih sudionika u prometu na križanjima željezničkih pruga i cesta, ali da je uz sve to od iznimno velike važnosti i edukacija te stalno upozoravanje građanstva na opasnosti koje prijete prilikom neopreznog prelaženja preko željezničko-cestovnih prijelaza.

Galić je izrazio zadovoljstvo i podržao akciju kojom se želi podići razina svijesti svih sudionika u prometu o opasnostima prilikom prelaženja preko željezničke pruge te obratiti pozornost na poštivanje prometne signalizacije kako bi se spasili ljudski životi.

Akciju je podržao i Šokičić, koji je rekao da je željezničko-cestovni prijelaz jedno od najopasnijih mjesta u prometu te da se mora učiniti sve kako bi se povećala razina sigurnosti i dodatno educiralo vozače, jer opreza nikad dosta.

Sudarević se požalio se na to da su otvaranjem tržišta u jugoistočnoj Europi Stari Jankovci cestom D46 dobili 600 kamiona na dan preko tog prijelaza, što je najveći problem te općine. Izrazio je za-

hvalnost HŽ Infrastrukture što je prepoznala taj problem i održala akciju na ŽCP-u »Stari Jankovci«, koju je ocijenio izvrsnom.

Inače, svake godine na dan kada se održavaju akcije vezane uz ILCAD Međunarodna željeznička unija organizira i središnju konferenciju posvećenu sigurnosti na ŽCP-ima. Prošle godine domaćin konferencije ILCAD-a bila je HŽ Infrastruktura, a ove godine predstavnici tridesetak svjetskih željeznica iskustva u prevenciji opasnosti na ŽCP-ima razmijenili su na konferenciji u nizozemskome gradu Amersfoortu. Više informacija o ILCAD-u na <http://www.ilcad.org/ILCAD-2019.html>.



HŽ INFRASTRUKTURA SUDJELOVALA NA 14. DANIMA HKIG-a U OPATIJI

PIŠE: Alenka Ožbolt
FOTO: Alenka Ožbolt

Hrvatska komora inženjera građevinarstva ove je godine od 13. do 15. lipnja organizirala četrnaeste Dane Hrvatske komore inženjera građevinarstva. Svi sudionici skupa mogli su sudjelovati u raspravama o temama od zajedničkog interesa.

Darko Barišić, član Uprave HŽ Infrastrukture, sudjelovao je na plenarnoj sjednici skupa govoreći o investicijama u željezničku infrastrukturu.

Investicijski ciklus u željezničku infrastrukturu u ovom je trenutku najveći u povijesti RH. Upravo je HŽ Infrastruktura najveći korisnik EU-ovih fondova i nositelj najvećih infrastrukturnih projekata u državi, čime se uvelike doprinosi rastu nacionalnog BDP-a. – istaknuo je Barišić. Napomenuo je da kada govorimo o izvorima financiranja, razlikujemo održavanje željezničke infrastrukture i regulaciju prometa te investicije.

Naime, održavanje i regulacija prometa većim se dijelom financiraju sredstvima državnog proračuna i trošarinama, a manjim dijelom vlastitim sredstvima odnosno prihodima od pristupa infrastrukturi.

Izvor financiranja investicija ponajprije su EU-ovi fondovi, zatim krediti banaka i vlastita sredstva. Manjim dijelom to je i državni proračun i to za dio nacionalne komponente EU-ovih projekata. Većina EU-ovih projekata sufinancira se u omjeru 85/15, znači 85 posto su EU-ova sredstva, a preostalih 15 posto su sredstva proračuna.

Barišić je dodao da su ulaganja u željezničku infrastrukturu u razdoblju od 1995. do 2015. godine bila znatno manja od ulaganja u cestovnu infrastrukturu, osobito u razdoblju od 2002. do 2009. godine, kada je investicijski ciklus izgradnje autocesta Republike Hrvatske bio na vrhuncu. Duljina autocesta povećala se za više od



Darko Barišić na Danima Hrvatske komore inženjera građevinarstva

tri puta, odnosno s 429 km u 2001. godini na 1.310 km u 2015. godini. Za razliku od višestrukog povećanja duljina autocesta, u razdoblju od 2001. do 2009. godine duljina pruga na hrvatskoj željezničkoj mreži uglavnom je ostala nepromijenjena.

Od 2019. do 2023. godine u željezničku infrastrukturu planira se uložiti 9,3 milijarde kuna, od čega se 59 posto odnosi na projekte sufinancirane iz EU-a. – napomenuo je Barišić, osvrnuvši se na svih 20 EU-ovih projekata koje HŽ Infrastruktura provodi, a riječ je o velikim i složenim kapitalnim projektima čija priprema a kasnije i provedba traje po nekoliko godina.

Krajnji cilj realizacije projekata HŽ Infrastrukture jest revitalizacija željezničke infrastrukture u skladu s europskim standardima, čime će se povećati kapacitet pruga, podići brzina prometovanja vlakova do 160 km/h, skratiti vrijeme putovanja te podići razina sigurnosti. – zaključio je Barišić.

U ime HŽ Infrastrukture na skupu su govorili i Danijela Kosty, voditeljica projekta modernizacije i elektrifikacije pruge Zaprješić – Zabok, te Dražen Vinščak, voditelj projekta rekonstrukcije postojećeg i izgradnje drugog kolosijeka željezničke pruge Hrvatski Leskovac – Karlovac. Oboje su nazočne upoznali s projektima koje vode te problematikom s kojom se susreću u radu.

Predstavnici resornog ministarstva upoznali su sudionike skupa i novostima vezanim uz Zakon o gradnji, Zakon o prostornom uređenju, Zakon o komori arhitekata i komorama inženjera u graditeljstvu te Zakon o poslovima i djelatnostima prostornog uređenja i gradnje. U suradnji s resornim ministarstvom održana je i radionica za e-dozvolu, kako bi se članovi Komore upoznali s informacijskim sustavom prostornog uređenja, e-Poslovanjem, eKonferencijom te s nadogradnjom sustava eDozvola i uvođenjem digitalnog potpisivanja dokumenata.

ZA PAMETNU EUROPSKU ŽELJEZNICU

PIŠE: Vlatka Škorić
FOTO: arhiva HŽI-a

Kojim mjerama osigurati učinkovito infrastrukturno okruženje s posebnim fokusom na povećanje udjela željeznice u ukupnom teretnom prijevozu na 30 posto do 2030. godine bila je glavna okosnica sastanka članova uprava upravitelja infrastrukture (platforme PRIME) održanog 13. lipnja 2019. u švicarskom gradu Bernu.

Bio je to samo jedan u nizu sastanaka održanog u sklopu Europskog foruma željezničke infrastrukture (CER/EIM/PRIME/HLIM) koji je od 12. do 14. lipnja 2019. održan u Bernu. Na Forumu je održano više sastanaka i panela s naglaskom na digitalizaciji i pametnoj željeznici, a sudionici su obišli i gradilište budućeg novog kolodvora u Bernu.

Godišnji sastanak direktora infrastrukture na visokoj razini održan je u cilju razmjene informacija i iskustava među infrastrukturnim kompanijama te pronalazjenja zajedničkih načina potpore željezničkom prometu u Europi.

Predsjednici i članovi uprava razgovarali su o »Pametnom jezičnom rješenju« (*Smart Language Solution*), uključujući uvođenje višejezičnih oznaka i umjetne inteligencije za učinkovitu i sigurnu komunikaciju između strojovođa i signalizacije u prekograničnom prometu. Ta pragmatična rješenja imaju cilj pospješiti komunikaciju i interoperabilnost, uspostaviti pametnu komunikaciju u europskom prekograničnom prometu kao i reducirati troškove upraviteljima infrastrukture, istodobno uvažavajući zahtjeve aktualnih europskih jezika. Razgovaralo se i o načinima suradnje s teretnim prijevoznicima u vezi s uspostavljanjem procesa i uloge za učinkovitu koordinaciju u slučaju međunarodnih poremećaja u prometu. Kako bi se osigurala učinkovitost, pored ustanovljene mreže europskih teretnih koridora prepoznata je ključna važnost pregleda mogućih linija za preusmjeravanje. Radi dovođenja interoperabilnosti na višu razinu infrastrukturni



Sastanak u središnjici Švicarskih željeznica

upravitelji razgovarali su i o potrebi pozivanja europskih vlada na veće investiranje u modernizaciju linija predviđenih za preusmjeravanje te o važnosti harmonizacije operativnih procesa u narudžbi trasa.

Infrastrukturni upravitelji zajedno s predstavnicima ministarstava prometa raspravljali su i o mjerama za transformaciju željezničkog teretnog prijevoza u visoko učinkovit i održiv oslonac prijevoznom sustavu, u cilju prebacivanja više tereta na željeznicu. Svoju potporu tom cilju obećali su putem intenziviranja napora za lakši pristup infrastrukturi, poboljšanje planiranja prijevoznih trasa, pojednostavljenja operacija dinamičnim upravljanjem prometom i krajnjim ciljem kreiranja standar-

dizirane visoko učinkovite infrastrukture za teretni prijevoz.

Komentirajući sastanak, izvršni direktor CER-a Libor Lochman ocijenio je da su sudionici bili usredotočeni na pronalazjenje pragmatičnih mjera za osiguranje učinkovitog željezničkog infrastrukturnog okruženja za prijevoznike, a izvršna direktorica EIM-a Monika Heiming naglasila je to da je i na ovom skupu još jednom istaknuta uloga infrastrukturnih upravitelja u pružanju rješenja za bolju današnju i buduću mobilnost europskih tereta i građana.

Na svim događanjima u Bernu HŽ Infrastrukturu predstavljali su član Uprave HŽI-a Marko Z. Žubrinić i stručna suradnica za međunarodne odnose Elena Lalić.



S obilaska gradilišta nove željezničke stanice u Bernu, Marko Z. Žubrinić, Joaquin J. Otero, Michel Ruesen

HŽI UVODI INFORMATIČKI SUSTAV ZA UPRAVLJANJE I NADZOR IMOVINE

PIŠE: Saša Drageljević
ILUSTRACIJA: Oskar Pigac

HŽ Infrastruktura provodi završne aktivnosti na opsežnome projektu uvođenja IT sustava za upravljanje i nadzor imovine kako bi modernizirala poslovanje i učinkovito pratila trendove u svojem području poslovanja po uzoru na europske tvrtke sličnoga profila.

Projekt uvođenja integriranog sustava za upravljanje i nadzor imovine započeo je u drugoj polovini 2015. godine. S obzirom na to da se radi o složenome projektu koji se proteže kroz cijelu organizaciju i obuhvaća cijeli niz poslovnih procesa, tijekom proteklih godina u projektu su aktivno sudjelovali i surađivali predstavnici gotovo svih odjela i sektora te predstavnici ICT izvođača.

Kroz faze priprema, razvoja i pilotiranja integriranog sustava za upravljanje i nadzor imovine projekt je doveden u završnu fazu implementacije. Obučavanjem budućih korisnika integriranog sustava iz sektora održavanja, nekretnina, informatike, financija, računovodstva i kontrolinga te nabave polovinom 2019. završavaju aktivnosti prije konačnog puštanja IT sustava u produkcijski rad. Rješenje koje će biti uvedeno vrlo je složeno.

Cilj projekta i razlozi njegova provođenja

Sveobuhvatne sustave za upravljanje imovinom i resursima u cilju poboljšanja učinkovitosti upravljanja imovinom koriste sve važnije željeznice u svijetu poput Amtrak, Deutsche Bahna, austrijskih i švicarskih željeznica, Proraila u Nizozemskoj, kanadskih i izraelskih željeznica.

Cilj je ovoga projekta uspostaviti integrirani IT sustav koji će omogućiti podršku procesima upravljanja i nadzora imovine HŽ Infrastrukture i javnog dobra. Uvođenjem tog rješenja bit će omogućeno ili olakšano obavljanje niza važnih poslova kao što su kontinuirano praćenje i raspoređivanje održavanja, prijava kvarova i (IT) nadzor željezničke infrastrukture. Sustav



će biti povezan s GIS podsustavom i omogućit će terenski rad uz pomoć mobilnih uređaja.

Pogodnosti uvođenja sustava jesu i smanjivanje nepotrebnih i isteklih zaliha, optimiziranje nabave i nabavnih planova, precizna i točna evidencija inventara, upravljanje radnim nalogima i preventivnim održavanjem te nadzor nad komponentama željezničke infrastrukture. Zahvaljujući brzom dostupnosti svih relevantnih podataka, sustav omogućuje učinkovitije planiranje i kvalitetno izvješćivanje u svakome trenutku.

Važan razlog uvođenja tog sustava jest i taj da se dosadašnje iskustvo rada unutar HŽ Infrastrukture ugradi u softversko rješenje, ili jednostavnije rečeno, da se vrijedna iskustva i znanja radnika prenesu u sustavan oblik.

Što je zapravo EAM (rješenje za upravljanje imovinom)?

Rješenje za upravljanje imovinom (*Enterprise Asset Management – EAM*) jest IT rje-

šenje uz čiju pomoć organizacija učinkovito i održivo upravlja cijelim ciklusom održavanja fizičke imovine u smislu performansi, rizika i troškova u skladu s praksama dobrog upravljanja imovinom PAS 55/ISO-NP 55000.

U sklopu projekta HŽ Infrastruktura uvodi sljedeće komponente: rješenje za upravljanje održavanjem linearne imovine, raspoređivanje rada i upravljanje nekretninama, rješenje za integraciju s mjernim vozilom i za podršku u odlučivanju u planiranju održavanja željezničke infrastrukture, rješenja za prijavu incidenata, smetnji i kvarova, nadzor infrastrukture i upravljanje tehničkom dokumentacijom.

Sustav će biti usko integriran s postojećim sustavom HŽ ERP, sustavom GIS i novim kontaktnim centrom.

Projekt je obuhvatio niz isporuka

Projekt uključuje sljedeće isporuke: praćenje životnog ciklusa sredstava i materijala, upravljanje linearnim sredstvima, upravljanje radom, upravljanje sredstvima, materijalom, rezervnim dijelovima i inven-

tarom, centralno IT mjesto za prikupljanje i obradu kvarova na sustavu (kontaktni centar), upravljanje voznim parkom, upravljanje IT sredstvima, nadzor željezničke infrastrukture, upravljanje nekretninama, prostorno-informacijski sustav (GIS) i integraciju sa samovoznim mjernim vozilom.

Način provođenja projekta

Projekt EAM bit će implementiran uz primjenu znanja, vještina, alata i metoda koje propisuje Međunarodni institut za upravljanje projektima (PMI) kao i dobre poslovne prakse ICT izvođača, odnosno tvrtki KING ICT i B4B.

Značenje IT sustava za funkcioniranje poslova upravljanja imovinom

Nakon što sustav bude uspostavljen, upravljanje imovinom u HŽ Infrastrukturi bit će uvelike olakšano nizom pogodnosti kao što su:

- jasno praćenje ukupnih troškova vezanih uz imovinu i resurse, jer će se svi matični podaci o imovini nalaziti na jednome mjestu i kroz sustav biti povezani s ostalim ključnim poslovnim sustavima

- nadzor infrastrukture u svakome trenutku, i to zahvaljujući postojanju jednoga mjesta na kojemu će se prikupljati informacije sa svih nadziranih signalnih i mjernih uređaja (signalizacije, komunikacijske opreme, stabilnih postrojenja električne vuče i električne mreže). Važna karakteristika sustava nadzora jest mogućnost reakcije na upozorenje, ali i predviđanje situacije za upozorenje na temelju prikupljenih informacija.

- pravodobna dostupnost svih informacija neophodnih za kvalitetno poslovanje i planiranje, jer sustav omogućuje izradu analiza »što-ako«, izvođenje segmentacija i identificiranje područja u kojima bi se mogla ostvariti poboljšanja

- kvalitetnije upravljanje radnim zadaćama i održavanjem, jer novo rješenje omogućuje raspoređivanje robe i radova na tjednoj i dnevnoj razini, i to prilikom preventivnog i reaktivnog održavanja. Omogućeni su i automatizacija otvaranja i zatvaranja radnih naloga, njihova dodjela te nadzor izvedenih radova.

- olakšano izvještavanje, što je vrlo važno u odnosu na vlasnika željezničke infrastrukture i sve ostale pravne osobe koje imaju potrebu za analizama iz područja održavanja željezničke infrastrukture.

U ovome članku željeli smo pružiti osnovne informacije o projektu i sustavu koji se uvodi kroz projekt. U sljedećim brojevima »Željezničara« nastojat ćemo kroz konkretne primjere opisati kako će HŽ Infrastruktura nakon uvođenja sustava bolje upravljati i održavati svoju imovinu. Shema, niže dolje prikazuje kako će sustav biti strukturiran.



Struktura sustava EAM

ZAMJENA KOLOSIJEKA KOD SISAK CAPRAGA

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković



U sklopu remonta 17,3 km duge pružne dionice između kolodvora Sisak Caprag i Sunja, tijekom svibnja i lipnja radnici Pružnih građevina radili su na zamjeni kolosijeka. Planirani rok za završetak radova je kraj sljedeće godine, a nakon toga preostaje remont 45 km duge dionice od Sunje do Novske.

Krajem svibnja, prilikom obilaska gradilišta, odnosno radova na kapitalnome remontu pruge između Sisak Capraga i Sunje, imali smo prigodu vidjeti istovarivanje tračnica zavarenih u dugi tračnički trak na otvorenoj pruži, na nekoliko kilometara udaljenosti od kolodvora Sisak Caprag.

Trenutačno se izvode radovi na dvije loka-

cije. Prva je lokacija na pruži iz smjera Zagreba, ispred kolodvora Sisak. Riječ je o radovima na 6,2 km dugoj dionici između Grede i Siska, koji su u visokome stupnju dovršenosti. Do stajališta Stupno pruga je osposobljena za brzinu od 100 km/h, a do Siska vozi se brzinom od 60 km/h. Po završetku radova projektirana brzina bit će 160 km/h, a realno vlakovi će voziti brzinama od 140 km/h. Rekonstrukcija kolodvora Sisak zaseban je projekt i uz veliko kašnjenje ti se radovi privode kraju. U sklopu tog projekta ne izvodi se remont na dionici od kolodvora Sisak do šest kilometara udaljenog kolodvora Sisak Caprag, uključujući i taj kolodvor.

Najviše radnika Pružnih građevina koje izvode radove angažirano je na 17,37 km

dugoj dionici od Sisak Capraga do Sunje. Do sada je zamijenjeno 13,2 km tračnica, a u ciklusu koji upravo teče zamijenit će se 5400 m tračnica, odnosno 2700 m kolosijeka.

Pet tračnica u zaprešičkome pogonu Pružnih građevina zavareno je u duljinu od 180 m i radnici ih sada postavljaju u razmaku od 3250 mm jer će služiti za kransku stazu. Po istovaru tračnica kranovi će podizati stara kolosiječna polja izrezana na duljinu od 22 m koja će prevoziti na plato-vagon. Tamo će preuzimati betonske pragove i u povratku ih istovarivati na budući kolosijek.

Sljedeća je faza radova polaganje tračnica na pragove te podizanje kolosijeka po

visini. Nakon dvaju podbivanja kolosijek će se podići za 15 – 20 cm i definitivno regulirati. Po završetku radova na kolosijeku nastaviti će se s radovima na kontaktnoj mreži.

Radovi se trenutačno izvode tijekom osmosatnih zatvora pruge, koji počinju u 8.15 sati, a kada vlakovi voze, njihova je brzina ograničena na 40 km/h. Po završetku radova vlakovi će između Sisak Capraga i Sunje voziti brzinom do 120 km/h. Na toj je dionici klasičnom građevinskom mehanizacijom još potrebno zamijeniti donji pružni ustroj i kolosijeke na 1470 m. Kako bi se obavio iskop i ugradio novi tucanik trebat će organizirati perma-

nentni zatvor pruge od otprilike petnaest dana. Radi se o dvije kraće dionice koje nije stiglo odraditi AHM postrojenje tvrtke Swietelsky. Zato će se na tzv. stari način odraditi dionica u kolodvoru Blinski Kut u duljini od 640 m i dionica ispred Sunje u duljini od 830 m.

Planirani rok za završetak radova jest kraj sljedeće godine, a nakon toga, uz spomenuti zaostatak na dionici između Siska i Sisak Capraga, preostaje odraditi još oko 45 km remonta od Sunje do Novske. Na taj bi se način stvorio kvalitetan pomoćni pravac kojim će se vlakovi voziti tijekom radova na magistralnoj relaciji između Dugog Sela i Novske.



U ĐURĐEVCU VEĆINU PUTNIKA ČINE UČENICI

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Željeznički kolodvor Đurđevac velika je zelena zgrada i središte područja koje obuhvaća kolodvore Virje, Brege, Pitomača i Kloštar. Na ukupno četrdeset kilometara tzv. podravske magistrale radi isto toliko željezničara. Od prosinca 2008. šef područja, koje se u međuvremenu mijenjalo, jest Ivan Matota. U kolodvorima rade prometnici i skretničari, pri čemu ovih potonjih nedostaje. Više nema tečajeva za to zanimanje, a stariji odlaze i ta se radna mjesta ne popunjavaju.

Željeznički kolodvor Đurđevac ima devet kolosijeka. Tri su (drugi, treći i četvrti) prijamno-otpremna. Prvi je utovarno-manipulativni i povezan je s industrijskim kolosijekom koji vodi do silosa. Preostali su kolosijeci industrijski i vezani uz nekadašnju drvenu industriju. Danas je teretni prijevoz u Đurđevcu u cijelosti zamro. Grad Đurđevac ima oko 13 000 stanovnika i sjedište je gimnazije te srednje i obrtničke škole, pa učenici čine najveći broj putnika u lokalnome prijevozu. U 24 sata onuda prolazi pet pari lokalnih vlakova, uglavnom »šveđana«, a zaustavljaju se i tri para brzih vlakova i jedan par poslovnih vlakova.

Kolodvorska zgrada u Đurđevcu skromno je održavana. Radnici je održavaju sami u onolikoj mjeri koliko to mogu odraditi sami. Veće intervencije zbog kvarova prijavljuju se i kao hitne intervencije te se štete brzo otklanjaju.

U Bregima se povremeno tovari drvena građa, a s obzirom na veliki asfaltirani plato, najavljen je i prijevoz žitarica. Kloštar Podravski je prije rata dobivao nagrade kao jedan od najljepše uređenih hrvatskih željezničkih kolodvora, a danas je zanimljiv po činjenici da se ondje s podravskom magistralom spaja pruga iz Gradeca preko Svetog Ivana Žabnog i Bjelovara. Pruga od Bjelovara do Kloštra Podravskega obnovljena je nakon rata ponajprije zahvaljujući zalaganju pokojnoga saborskog zastupnika Stjepana Sulimanca, pa se taj dio pruge i danas naziva »Sulimančeva pruga«. Tek



Kolodvor Đurđevac

po izgradnji spojne pruge Gradec – Sveti Ivan Žabno ta će veza od Zagreba prema Osijeku doista biti kraća od one preko Koprivnice.

Na tzv. podravskoj magistrali vozi se uglavnom brzinama do 80 km/h, uz osovinski pritisak od 20 tona, a najavljen je i remont dvadeset kilometara pruge između Virovitice i Pitomače.

Šef područja Đurđevac Ivan Matota broji još koju godinu do mirovine. Prikupio je 39 godina efektivnoga radnog staža, a s beneficijom 42 godine. Na željeznici je od 1980., a kao stipendist Prometne sekcije na ranžirnom kolodvoru za prometnika je autoriziran u Hrvatskom Leskovcu. Potom je otišao u vojsku. U Koprivnici je radio kao prometnik od 1982. do 1994., kada je ime-



novan za pomoćnika šefa kolodvora. Početkom svibnja 2003. imenovan je za šefa kolodvora Virje, a 15. prosinca 2008. postao je nadležan i za kolodvore Bregi, Đurđevac i Virje. Kloštar i Pitomača pridodani su njegovu području u rujnu 2013. godine. U sistematizaciji radnih mjesta u Kloštru Podravskom predviđeno je radno mjesto pomoćnika šefa kolodvora, no ono se ne popunjava. Naš sugovornik sve to strpljivo odrađuje, bez previše nerviranja:

— Dio ljudi stanuje blizu kolodvora, a dio ih putuje tridesetak kilometara. Nije lako napraviti raspored i odrediti vremena rada na pet mjesta, a da svi budu zadovoljni. Dosta je tu i administrativnog posla. Na meni je pak balansirati između nadređenih i, da tako kažem, proizvodnih radnika. U svakome trenutku treba procijeniti što je najbolje za posao.



Skretničar Vladimir Crnčić, šef kolodvora Ivan Matota i prometnik Damir Pavelić

ODGOVORNOST JE VELIKA, ALI ZADOVOLJSTVO JE JOŠ VEĆE

PIŠE: Ivan Kartelo
FOTO: Marko Kukić



Sufinancirano instrumentom Europske unije za povezivanje Europe

Nakon Danijele Kosty, voditeljice projekta modernizacije pruge Zaprešić – Zabok, koju smo predstavili u prošlom broju »Željezničara«, na redu je Marko Kukić, voditelj još jednog projekta HŽ Infrastrukture sufinanciranog europskim novcem. Radi se o rekonstrukciji i obnovi postojećega željezničkog kolodvora Rijeka Brajdica te izgradnji novoga intermodalnog kontejnerskog terminala Brajdica, što HŽ Infrastruktura provodi u partnerstvu s Lučkom upravom Rijeka. Kad radovi koji su u tijeku budu završeni za 35 milijuna eura, od kojih se 85 posto sufinancira iz CEF-a (Instrumenta za povezivanje Europe), Rijeka, kao najvažnija hrvatska luka, dobit će modernizirani teretni kolodvor s povećanim ukrcajnim i iskrcajnim kapacitetom. Također će se povećati kapacitet odvoza i dovoza željezničkoga kontejnerskog tereta te će se omogućiti znatnije preusmjerenje teretnog prijevoza na željeznicu.

Iako brojka od 35 milijuna eura možda ne odzvanja poput višestruko većih iznosa koji premašuju i milijarde kuna koje spominjemo kada govorimo o, na primjer, najvećim EU-ovim projektima HŽ Infrastrukture poput modernizacije dionica pruge Dugo Selo – Križevci, Hrvatski Leskovac – Karlovac ili Zaprešić – Zabok, važnost projekta je itekako usporediva. – smatra Kukić te ističe:

U ovom trenutku tek oko 25 do 30 posto tereta pretovarenog u luci Rijeka otprema se željeznicom, dok se 70 do 75 posto tereta prevozi cestovnim pravcima. Dovođenjem projekta obnove i proširenja kolodvora Rijeka Brajdica udio tereta prevezenog željeznicom trebao bi se povećati na 50 do 60 posto. Sve navedeno definitivno su preduvjeti za nastavak priče o izgradnji tzv. nizinske pruge.

Projekt obuhvaća rekonstrukciju željezničkog kolodvora Rijeka Brajdica, izgradnju



Zamjenica voditelja projekta Milica Nikolić, članica tima Ljiljana Berc i voditelj projekta Marko Kukić

novoga izvlačnog kolosijeka u tunelu Sušak i izgradnju intermodalnoga terminala na kontejnerskome terminalu Brajdica, a rok za izvršenje ugovora o izvođenju radova jest 24 mjeseca od datuma početka izvršenja ugovora. Izvođač radova je zajednica ponuditelja koju čine Kolektor Koling d.o.o. i Euro-asfalt d.o.o., koji, po svemu sudeći, već godinu dana dobro obavljaju posao.

Radovi na rekonstrukciji i proširenju kapaciteta teretnoga željezničkog kolodvora Rijeka Brajdica započeli su 30. svibnja 2018., a prema planu, projekt bi trebao biti dovršen do sredine 2020. godine. Radovi vidljivo napreduju na svim lokacijama gradilišta. Na teretnome kolodvoru Rijeka Brajdica obuhvaćaju potpunu rekonstrukciju postojećih kolosijeka, a trenutno se završavaju radovi na prvim četirima, starijim željezničkim kolosijecima kao i na rekonstrukciji postojećih i izgradnji novih temelja kontaktne mreže. Istodobno se polaže kabelaška kanalizacija, završava objekt za smještaj budućega signalno-

sigurnosnog i telekomunikacijskog uređaja te instalira nova kolodvorska rasvjeta. Dovođenjem radova željeznički kolodvor i kontejnerski terminal imat će osam novih, rekonstruiranih kolosijeka na željezničkome dijelu i četiri potpuno nova kolosijeka na kontejnerskome terminalu. Paralelno s tim radovima izvode se radovi na proširenju postojećega željezničkog tunela Sušak koji su započeli krajem listopada 2018., a trenutno se izvode radovi na izgradnji drugoga dijela portalne građevine te na bušenju tunela. Na području kontejnerskoga terminala Brajdica, kojim upravlja Lučka uprava Rijeka, izvode se radovi na izgradnji kolosijeka u betonu.

U lipnju smo vremenski na polovini predviđenog trajanja radova, a dosad je izvedeno nešto manje od 50 posto radova. Zadovoljan sam dosadašnjom dinamikom radova i očekujem da će se tako nastaviti do kraja projekta. – dodaje Kukić, koji je kao prvi i odgovorni za projekt često na terenu:

—Barem jednom na tjedan smo na samome gradilištu jer iz ureda se ne može sve riješiti. Odgovornost je zaista velika, no kako vrijeme odmiče, zadovoljstvo je sve veće jer, kao što sam rekao, dosada sve ide po planu, a to je nešto što voditelja projekta najviše čini sretnim.

Što možemo izdvojiti kao specifičnost, jer radi se na tri lokacije, a teretni prijevoz i dalje mora teći?

—Istina, puno toga treba uskladiti jer se radi na željezničkome dijelu kolodvora Rijeka Brajdica, kontejnerskome terminalu (područje Lučke uprave Rijeka) te području željezničkog tunela Sušak. Svakako su najzahtjevniji radovi na tunelu, koji se istodobno kopa na tri mjesta, ali i ti radovi za sada napreduju vrlo dobro. Zbog svega je sav željeznički promet s terminala Brajdica morao biti preusmjeren kroz središte grada Rijeka prugom L212, pa je od početka kolovoza prošle godine na snazi posebna regulacija prometa u središtu Rijeka, odnosno Ulicom Ivana Zajca i Riva.

Po zanimanju ste magistar inženjer elektrotehnike, a uz projekt Rijeka Brajdica voditelj ste i projekta modernizacije Zagrebačkog pristaništa. Možete li nam reći više o tom projektu?

—Radovi na Zagrebačkom pristaništu trebali su početi prošle godine u ovo vrijeme. Međutim, zbog dugotrajnosti postupka nabave, radovi će započeti u rujnu 2019., jer je žalba na Odluku o odabiru koju je naručitelj (HŽI i LUR) donio, odbijena te će ugovor za radove biti potpisan 5. srpnja 2019. u Rijeci. Kada se pogleda to koliko je postupak trajao i koliko je vremena utrošeno, ne možemo biti zadovoljni, no to je, nažalost, tako i upravo su postupci nabave jedan od razloga zašto neki naši projekti za koje nam je odobren europski novac traju duže, što potom javnost negativno percipira.

Kako je izgledao Vaš dosadašnji radni vijek na željeznici?

—Po struci sam inženjer elektrotehnike. Na to sam se odlučio još u srednjoj školi, a time sam putem i nastavio te u Osijeku 2007. završio Elektrotehnički fakultet (usmjerenje elektronika i automatizacija postrojenja i procesa). Godine 2008. kao pripravnik zaposlio sam se u HŽ Infrastrukturi (bivši Elektrotehnički poslovi održavanja) na mjestu glavnog inženjera za elektroničke SS-uređaje. Kada sam stekao određena znanja i iskustva, postupno sam napredovao, pa sam s mjesta glavnog inženjera za elektroničke SS-uređaje prešao na mjesto voditelja Grupe za kolo-

dvorske i APB uređaje pa na mjesto šefa Službe za SS-uređaje i na kraju na mjesto pomoćnika direktora za upravljanje elektrotehničkim infrastrukturnim podsustavima, s kojeg sam dobrovoljno odstupio i prešao u Sektor za razvoj, pripremu i provedbu investicija i EU fondova, gdje sam od 2017. angažiran kao voditelj već gore spomenutih projekata.

Uz postupna napredovanja u tvrtki bio sam uključen i u gotovo sve velike infrastrukturne projekte financirane iz EU-ovih fondova, a paralelno sam radio i na dodatnome usavršavanju i izobrazbi kroz komoru (HKIE), specijalistički studij na FER-u, certifikaciju voditelja projekta (IPMA »C«).



Tunel Sušak u punom profilu za dva kolosijeka



Spoj tunela Sušak s portalnom građevinom



Četiri rekonstruirana kolosijeka

MODERNIZACIJA DIONICE KARLOVAC – OŠTARIJE

PIŠE: Željka Mirčić
ILUSTRACIJA: Oskar Pigac



Krajem svibnja u sjedištu HŽ Infrastrukture održano je javno otvaranje ponuda za izradu studijske dokumentacije za modernizaciju željezničke pruge na dionici Karlovac – Oštarije. Na natječaj za izradu studijske dokumentacije pristiglo je šest ponuda domaćih i inozemnih gospodarskih subjekata za koje slijedi postupak evaluacije. Detaljnije informacije s otvaranja ponuda dostupne su u Elektroničkom oglasniku javne nabave (EOJN) gdje je objavljen zapisnik s javnog otvaranja ponuda.

Dionica Karlovac – Oštarije sastavni je dio željezničke pruge za međunarodni prijevoz M202 Zagreb GK – Rijeka, na koridoru RH2, ogranku Mediteranskog korido-

ra koji povezuje Rijeku, Zagreb i Budimpeštu, a modernizacijom će se postići tehničko-tehnoloških uvjeti kojima moraju udovoljavati glavne koridorske željezničke pruge za međunarodni promet.

Navedena studijska dokumentacija dio je dokumentacije za čiju je izradu osigurano sufinanciranje sredstvima fondova Europske unije, a sredstva se koriste u okviru Operativnog programa »Konkurentnost i kohezija«. U prosincu 2018. HŽ Infrastruktura potpisala je Ugovor o dodjeli bespovratnih sredstava s Ministarstvom mora, prometa i infrastrukture i Središnjom agencijom za financiranje i ugovaranje programa i projekata Europske unije.

Ukupna vrijednost projekta iznosi 85,5 mi-

lijuna kuna, od čega je 69,5 milijuna kuna prihvatljivih troškova. Iz Kohezijskog fonda financirat će se 85 posto prihvatljivih troškova (59 milijuna kuna), dok će ostalih 15 posto (10,4 milijuna kuna) osigurati HŽ Infrastruktura d.o.o. Procijenjena vrijednost nabave za izradu studijske dokumentacije (Studija izvodljivosti, Analiza troškova i koristi i Studija o utjecaju zahvata na okoliš) iznosi 6.900.000,00 kn.

U sklopu ovog Ugovora izradit će se studijska i projektna dokumentacija, a sredstvima osiguranim ovim ugovorom financira se i upravljanje projektom te aktivnosti vezane uz promidžbu i vidljivost. Provedba projekta trajat će do 31. prosinca 2023. godine.



VIROVITIČKI PROMETNIK OSMISLIO DOMAĆU BRZU HRANU

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Željezničar Josip Štih osmislio je »Virpek«, brzu hranu na domaći način. Uz ulaganje puno truda, tržište sve više prepoznaje njegov proizvod.

Prometnik Josip Štih na željeznici je od 1985. godine. Kao rođeni Virovitičanin reći će da nema mjesta gdje nije radio, a danas radi u Cabuni, relativno blizu kuće. Prvo radno mjesto bilo mu je u Čačincima. Pošto je tri godine živio u Osijeku, službovao je u Dardi, Dalju, Josipovcu i Zdencima. U Virovitici nije uspijevao doći na red, a danas je zadovoljan u Cabuni.

Uz posao na željeznici Josip je uvijek pokušavao nešto dodatno raditi. Prije 22 godine kupio je kolica za pečenje kokica, a potom još jedna. Prodavao je sve i svašta, a izgleda da je s »Virpekom« konačno uspio pogoditi nešto što bi moglo donositi prihod kroz dulje vrijeme.

Sve je počelo prije pet godina kada je zajedno sa suprugom Snježanom krenuo s pripremom hrane »na naš način«:

«Nismo željeli peći hamburgere ili hot-dog. Na željeznome stošću na licu mjesta, a to je jako važno, pečemo kruh u *erni* i u nje ga umećemo kockice pilećeg filea ili svinjskog buta iz *paca*. Na to dodajemo rajčicu, kukuruz i zelenu salatu. Sve to pečemo na licu mjesta, a kada tome dodamo lovorov list i malo luka pa sve to zamiriši, teško nas je zaobići.

Kako bi pokrenuo posao, Josip Štih je u cijelosti sam preuređio kamp-prikolicu i izradio pokretnu kuhinju. Od Grada Virovitice dobili su dozvolu za korištenje naziva »Virpek«, što je skraćenica od »Virovitica peče«. Nakon što su dobili potrebne ateste, sve je to trebalo provjeriti na tržištu, na sajmovima diljem Hrvatske:

«Nema gdje nismo bili. Vikendom je puno događanja i to gotovo kroz cijelu godinu. Negdje ne stižeš ispeći kolika je potražnja, a negdje te cijeli dan nitko ni ne primi-



jeti – nema pravila. No, sve u svemu, zadovoljni smo. »Špancirfest«, »Porcijunkolovo«, sajam u Gudovcu, »Terezijana«, »Križevačko spravišće« privlače jako puno ljudi. Bili smo i na Riječkome karnevalu i nakon mjesec dana bili smo u minusu. Nešto smo prometa ostvarili posljednji vikend, a ostalo vrijeme bili smo očajni. S druge strane »Advent u Osijeku« bio je pun pogodak i to uvelike zahvaljujući društvenim mrežama. Čekalo se po petnaest minuta u redu jer svi su htjeli kušati ono što se hvali na *Facebooku*.

Tijesto za pecivo Snježana priprema i peče u prikolici, a pokretni se dio izvlači i priprema pred publikom. Tajna je kvalitete u



Josip Štih

svježe pripremljenom, vrućem pecivu:

«Mogli bismo u pekari kupiti pecivo. Bilo bi jednostavnije, ali to nije ono pravo. I ljudi to prepoznaju. Hrana je proizvod koji općenito prolazi, a mi smo tu priču obogatili nečim vlastitim.

Nov i uspješan proizvod zasigurno privlači pozornost drugih poduzetnika koji bi probali nešto slično, no Josip Štih ne boji se konkurencije:

«Stvorili smo nešto novo, a to smo i željeli. Drago nam je da to ljudi prepoznaju. Bilo je ljudi koji su se raspitivali o načinu na koji radimo, no tu ima doista jako puno posla. Sve treba pripremiti, meso, povrće, peciva, pa cijeli vikend raditi, pospremati i sutra ispočetka. I kada su vidjeli koliko je to posla, odlučili su se za jednostavnija i uobičajenija rješenja.

S obzirom na to da na godinu prelazi jako puno kilometara i da radi vikendima, jasno je kako u svemu tome treba imati podršku kolega na poslu:

«Tu doista nemam što reći. Svi mi pomažu sa smjenama jer bez toga ne bih mogao.

POVOLJNIJI PRIJEVOZ STUDENTIMA OBŽ-a

PIŠE: HŽPP

FOTO: HŽPP, Mihaela Tomurad Sušac



S lijeva na desno: Milan Maksimović, Damir Rubčić, Željko Ukić, Ivan Anušić, Ivana Katavić Milardović

Od 5. lipnja 2019. povoljnije su pojedinačne karte, a od 14. lipnja i prijevoz na relaciji Osijek – Split – Osijek za redovite studente s područja Osječko-baranjske županije.

Dana 5. lipnja 2019. potpisan je Dodatak I. Ugovoru o sufinanciranju troškova javnog prijevoza vlakom redovitih studenata s prebivalištem na području Osječko-baranjske županije (OBŽ). Potpisivanjem Ugovora osigurava se povoljniji prijevoz redovitih studenata koji koriste pojedinačne karte od mjesta prebivališta u OBŽ-u do mjesta školovanja u RH. Pritom će Županija sufinancirati 25 posto iznosa cijene karte pa će uz dodatnih 50 posto popusta koje osigurava HŽ Putnički prijevoz studenti financirati 25 posto iznosa cijene karte.

Također, OBŽ će redovitim studentima s prebivalištem na području OBŽ-a od 14. lipnja do 31. kolovoza 2019. na relaciji Osijek – Split – Osijek, odnosno petkom iz Osijeka i subotom iz Splita, sufinancirati 50 posto troškova karte. Akcijske cijene jednosmjernih karata u iznosu od 100 kn, pri čemu studenti plaćaju 50 kn, vrijede isključivo u izravnim vagonima u kojima je broj mjesta ograničen. Karte se mogu kupiti na temelju važeće pametne kartice ili potvrde OBŽ-a isključivo u kolodvorima Osijek i Split.

Ugovor su u sjedištu OBŽ-a potpisali župan Ivan Anušić, predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza Željko Ukić i član Uprave Damir Rubčić, a na potpisivanju je bio nazočan i šef Regionalne jedinice Vinokovci Milan Maksimović.

Sufinanciranje prijevoza željeznicom koje provodimo od početka ove godine proširili smo i na druge segmente putničkog prijevoza studenata. Osječko-baranjska županija usko surađuje s HŽ-om i ostalim akterima putničkog prijevoza pa sufinanciramo cijene karata za studente i učenike i tako nastavljamo. Hrvatskim je željeznicama potreban poticaj u njihovoj revitalizaciji, a u ovome je trenutku to najjeftiniji i najsigurniji prijevoz koji je u cijelosti u vlasništvu RH te ga kao regionalna i lokalna samouprava trebamo poticati i kroz ovakve projekte. Uskoro ćemo imati i nove projekte u koje planiramo aktivnije uključiti i HŽ, kao i male i velike prijevoznike te osigurati siguran i jeftin prijevoz ne samo studentima i učenicima, nego svima koji koriste javni prijevoz. – istaknuo je župan Anušić.

U povodu potpisivanja Dodatka Ugovoru Ukić je izjavio:

Ovo je nastavak uspješne suradnje HŽ Putničkog prijevoza i Osječko-baranjske županije na unaprjeđenju i revitalizaciji putničkoga željezničkog prijevoza. Zahvaljujemo županu što potiče željeznički prijevoz, a omogućuje da studenti s područja Županije mogu putovati za 25 posto cijene karte u bilo koji dio Hrvatske gdje studiraju. Na primjer, prema ovome ugovoru pojedinačna karta na relaciji Osijek – Vinkovci za studente košta 6,20 kuna. To je vrlo korisna mjera te pozivamo i druge županije da se uključe u projekt.

Pročelnica Upravnog odjela za gospodarstvo Ivana Katavić Milardović istaknula je

jednostavnost procedure korištenja subvencioniranog prijevoza. Studenti na studij u donijeti je u Upravni odjel za gospodarstvo, gdje će dobiti potvrdu kojom na blagajnama HŽ Putničkog prijevoza mogu podići pametnu karticu kojom mogu koristiti povlastice.

Projekt će se provoditi do 31. prosinca 2019., odnosno do utroška planiranih sredstava, a za njegovu provedbu u proračunu Županije planirano je 300.000,00 kuna.

Potpisivanjem Dodatka proširen je Ugovor o sufinanciranju troškova javnog prijevoza vlakom redovitih studenata s prebivalištem na području Osječko-baranjske županije koji je potpisan 30. siječnja 2019. godine. Tim ugovorom osiguran je povolj-

niji prijevoz redovitih studenata iz Osječko-baranjske županije na studij u bilo koje odredište na području Županije, pri čemu Županija sufinancira 25 posto iznosa cijene mjesečne karte.

Nakon potpisivanja Sporazuma o dugogodišnjem partnerstvu u razvoju integriranog prijevoza putnika na području Grada Osijeka i Osječko-baranjske županije te Ugovora o poticanju integriranog prijevoza putnika primjenom zajedničke opće, studentske, umirovljeničke i učeničke pretplatne karte HŽPP – GPP Osijek Osječko-baranjska županija u suradnji s HŽ Putničkim prijevozom potpisivanjem i ovoga dodatka pridonosi revitalizaciji željezničkog prijevoza i povećanju mobilnosti stanovništva na području Županije u cilju poboljšanja kvalitete života građana.



PEDESET GODINA ZAGREBAČKIH MAKETARA

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković



Izložbe željezničkih maketara i modelara uvijek su jako dobro posjećene. U izradu maketa treba uložiti puno truda, strpljenja i znanja pa se time mogu baviti samo pravi zaljubljenici u igru i željeznicu. Većina maketara ima niz godina rada iza sebe, a njihova su publika pak oni najmlađi.

U zagrebačkome Tehničkom muzeju »Nikola Tesla«, povodom obilježavanja pedesete obljetnice Kluba željezničkih modelara Zagreb, dana 31. svibnja 2019. otvorena je velika izložba željezničkih maketa.

Suradnja Tehničkog muzeja i Kluba željezničkih modelara tradicija je duga go-

tovo pola stoljeća. – istaknula je ravnateljica Muzeja Markita Franulić – i nastavila: – Prva izložba maketa i modela organizirana je 1971., dakle dvije godine po osnivanju Kluba, a nakon toga još četiri puta. I sve su te izložbe bile jako dobro posjećene.

U Etnografskome muzeju, u sklopu izložbe »Svijet igračaka«, godine 2013. Klub je organizirao izložbu »Vlakovi za velike i male«, a sljedeće godine na zagrebačkome Glavnom kolodvoru održana je »Velika izložba malih vlakova«.

Klub je osnovan 8. siječnja 1969. i do 7. listopada 1991. djelovao je na Gornjemu

gradu, u Ulici Tita brezovačkog. Tog 7. listopada 1991., prilikom granatiranja Banskkih dvora, do temelja su stradale klupske prostorije. Članovi Kluba čistili su prostor tjedan dana i pokušali spasiti što se spasiti moglo. Tom je prilikom stradala velika stabilna maketa, a preostala imovina privremeno je bila smještena u Hrvatskom željezničkom muzeju. Kraće vrijeme Klub je djelovao u prostorijama zagrebačke Zajednice tehničke kulture, a 1994. trajno se li na današnju lokaciju u Ilici 53.

Danas u Klubu djeluje 45 aktivnih članova, a njih ukupno 617 bili su članovi koji su barem godinu dana plaćali članarinu. Klub je utemeljilo dvadeset entuzijasta od kojih su osmorica bila i na jubilarnoj izložbi. U



Dodjela povelje Stjepanu Briškom



ime Zagrebačke zajednice tehničke kulture (ZZTK) Jadranko Baturić svečano je uručio povelje osnivačima Kluba Radoslavu Karleuši, Krešimiru Šurini, Dragutinu Staničiću, Vladimiru Hervoju, Josipu Stipičeviću, Borni Turku, Vjekoslavu Sutonu i Davoru Vinčiću. Povelje su uručene i zaslužnim članovima Stjepanu Briškom, Da-

voru Čuturašu, Dubravku Kuhti i Lucijanu Koržineku. Nakon što je dodijelio priznanja, Baturić je istaknuo to kako je izložba u Tehničkom muzeju najveća izložba maketa koju je vidio:

Privilegija je ovim ljudima podijeliti plakete, jer oni su male vlakove gradili s puno

znanja, strpljivosti i energije. A samo oni znaju koliko su u to uložili truda i ljubavi.

Danas Klub željezničkih modelara Zagreb djeluje kao samostalna neprofitna udruga u sastavu Zagrebačke zajednice tehničke kulture. Društvo se razišlo uz obećanje: Za deset godina na istome mjestu.

OTVORENJE BRZE PRUGE KØBENHAVN – RINGSTED

PIŠE: Toma Bačić
FOTO: Toma Bačić



Kolodvor Køge Nord na pruzi København – Ringsted na kojem je održana svečanost otvorenja pruge

Krajem svibnja imao sam prigodu posjetiti Kraljevinu Dansku i prisustvovati svečanome otvorenju prve danske pruge za prometovanje vlakova velikih brzina København – Ringsted. Prugu je ceremonijalno otvorio danski princ Frederik 31. lipnja, a prisustvovali su i ministar prometa Magnus Heunicke, direktor danske tvrtke odgovorne za željezničku infrastrukturu Banedanmark Per Jacobsen i niz drugi gostiju. Na dan otvorenja svi zainteresirani su se novom prugom mogli voziti besplatno, a redoviti promet počeo je teći 1. srpnja.

U København putovao sam zrakoplovom, iako je iz Zagreba moguće planirati i že-

ljezničko putovanje do danskoga glavnog grada. Takvo bi putovanje trajalo nešto kraće od 23 sata, uz presjedanje u Münchenu, Hamburgu i danskome kolodvoru Fredericia. Iz kopenhavske zračne luke vlakom do glavnoga kolodvora u Københavnu stiže se za 13 minuta, a od tamo do kolodvora Køge Nord, gdje je održano svečano otvorenje, vozio je poseban vlak. Nova željeznička pruga nalazi se na glavnome danskom otoku Sjællandu, koji je i najmnogoljudniji danski otok. Pruga København – Ringsted projektirana je za maksimalnu vožnju od 250 km/h i elektrificirana je danskim standardnim sustavom elektrifikacije 25 kV, 50 Hz.

Pruga velikih brzina København – Ring-

sted, duga 60 km, sagrađena je da bi se omogućili dodatni kapaciteti na relaciji između Københavna i zapada države te zaobišlo vrlo prometno čvorište Roskilde. Nova pruga počinje u kolodvoru Ny Ellebjerg, 4,4 km jugozapadno od glavnoga kolodvora u Københavnu i slijedi trasu autoceste do Ringsteda. Između kolodvora Ny Ellebjerg i Køge Nord nalaze se dva kraća tunela – Kulbane (695 m) i Hvidovre (560 m). Prije kolodvora Ringsted nova pruga prati postojeću u duljini od 8,1 km. Izgradnja nove pruge koštala je 11,4 milijarde danskih kruna (1,53 milijarde eura) i trajala je devet godina. Polaganje kolosijeka počelo je krajem 2016., a elektrifikacija u svibnju 2017. Probne vožnje na



Elektromotorni vlak Danskih željeznica DSB na kolodvoru Køge Nord tokom svečanosti otvaranja pruge

novoj željezničkoj pruzi počele su 12. travnja 2019.

Od 1. lipnja 2019. novom prugom od Københavna do Næstveda prometuje jedan par vlakova na sat. Putovanje između tih dvaju gradova traje 58 minuta. Od 8. srpnja novom će prugom prometovati dodatni regionalni vlakovi, no potpuna implementacija novoga voznog reda očekuje se u prosincu 2019.

Pruga København – Ringsted projektira-

na je za maksimalni kapacitet od 24 para vlakova na sat. Danski su mediji oštro kritizirali mali broj vlakova koji trenutačno prometuje prugom København – Ringsted, kao i činjenicu da je izgradnja pruge koštala više nego što je to prvotno bilo predviđeno.

Ceremonijalno otvoreno pruge København – Ringsted bilo je organizirano u novome kolodvoru Køge Nord, koji je od početnog kolodvora Ny Ellebjerg udaljen 30,9 km.

Novi je kolodvor pješačkim nathodnicima povezan sa starim istoimenim kolodvorom koji se nalazi na željezničkim prugama København – Køge i Roskilde – Køge.

Kolodvor Ringsted nalazi se na kraju nove pruge i u njemu se ona spaja s konvencionalnom starom željezničkom prugom. Kolodvor Ringsted potpuno je rekonstruiran od siječnja 2017., a ukupno je izmijenjeno više od 16 kilometara kolosijeka i 24 skretnice.



PUTEM SVILE PO KIRGISTANU

PIŠE: Mirna Marić
FOTO: Mirna Marić

Kirgistan je vjerojatno najpraktičnije polazište za putovanje srednjom Azijom jer ne zahtijeva vizu od zapadnjaka, a u prijestolnici Biškeku možete dobiti vize za okolne zemlje ako nastavljate istraživati regiju. No itekako vrijedi posvetiti čitavo putovanje samome Kirgistanu: što više dana možete ostati, to bolje. Kada pogledate zemljopisnu kartu, zemlja se ne čini divovskih dimenzija, no treba uzeti obzir da prijevoz traje dulje nego što smo navikli u Europi. Ceste su loše i često neasfaltirane, javni prijevoz postoji samo u natruhama, a koncept voznog reda nije baš razvijen, *lokalci* se najčešće voze automobilima i dijele troškove benzina (vozači skupljaju putnike i automobil kreće kada se napuni).

Željeznički promet ograničen je zbog planina (čak 94 posto površine države iznad je 1000 m, a prosječna je visina 2750 m), no postoje dvije, međusobno nepovezane pruge sveukupne duljine 417 km. Jedna prolazi kroz sjever zemlje od Kazahstana preko Biškeka do jezera Issyk-Kul, a druga povezuje uzbečku granicu (Andijon) s gradovima u Ferganskoj dolini, Ošom i Jalal-Abadom, no potonja nije u funkciji od krvavih etničkih sukoba 2010. Kirgistanске željeznice imaju mrežnu stranicu, no informacije je najbolje provjeriti na licu mjesta i obratite pozornost na to je li vozni red izražen u moskovskome ili kirgistan-skome vremenu, jer u primjeni su oba. Vlak je sporija varijanta prijevoza, ali vrlo jeftina, a ruta između Biškeka i Issyk-Kula poznata je po panoramskim pogledima.

S druge strane putujete li s *lokalcima* u njihovim automobilima, imate priliku bolje upoznati ljude i običaje (poželjno je služiti se ruskim jezikom jer rijetki *lokalci* govore strane jezike). Na duljim relacijama uobičajeno je napraviti stanku za obrok i putnici se poput obitelji podruže za jelom. Što se jede i pije u Kirgistanu? Kao i u cijeloj srednjoj Aziji, sveprisutni su kruh,



Jezero Song-Kul

meso i razni mliječni proizvodi. Tradicionalno piće dobrodošlice kojim će vas počastiti *lokalci* jest *kymyz*, fermentirano kobilje mlijeko, sjajan primjer stečenog ukusa. *Lokalci* ga obožavaju, a zapadnjačka nepca najčešće se neće usrećiti. Na ulicama se često mogu vidjeti štandovi s vrećama punim bijelih kuglica kredaste teksture. To je kurut, okruglice od jogurta osušene na suncu, vrlo slane i intenzivnog okusa. Dok svježe mliječne proizvode treba konzumirati brzo, kurut se može nagonirati za zimnicu pa se taj oblik prerade mlijeka pokazao idealan za nomadski način života. Nama se od mjesne hrane posebno svidio prženi bob, sveprisutna gricalica s bazara, ukusna kalorijska bomba i prava napast kojoj je teško odoljeti.

U Kirgistanu živi više od 90 naroda, što ilustrira složenu povijest toga područja. Najbrojniji su Kirgizi (oko 73 posto), a slijede Uzbeci (većinom u spornoj Ferganskoj dolini) te Rusi. Struktura se dosta mijenjala. U sovjetskome periodu Kirgistan je naseljavan ruskim stanovništvom, koje se

nakon raspada SSSR-a većinom iselilo. Službeni su jezici kirgiski i ruski. Stanovnici su pretežito muslimani suniti. Inače, zanimljivo je spomenuti da je Kirgistan jedina država u srednjoj Aziji koja se oduprla sklonosti regije doživotnim diktatorima. Dok su vođe okolnih »stanova« *pustili korijenje*, u Kirgistanu je bilo prilično burno: nemiri, prosvjedi, rušenja predsjednika, a u jednome periodu Kirgistan je imao čak i predsjednicu (treba uzeti u obzir to da je srednja Azija daleko patrijarhalnija od bilo kojeg dijela Europe).

Kirgizi su tradicionalno nomadi i do dolaska Rusa, koji su uspostavili vlast u regiji u 19. st., nije bilo gradova. Današnja prijestolnica Biškek tradicionalno je bila karavanska postaja na Putu svile, a u 19. st. ondje je sagrađena vojna utvrda zvana Pišpek. Nakon uspjeha Oktobarske revolucije Biškeka, koji je imao veći broj radnika, postaje središte revolucionarnih zbivanja u srednjoj Aziji. U sovjetskome periodu grad je zvan Frunze, po sovjetskome generalu Mihailu Frunzeu, rođenome u



Kurut



Song-Kul, domaćini u jurti

tome gradu (zračna luka i dandanas nosi kraticu FRU), a 1991. dobio je današnji naziv Biškeek.

Drugi najveći grad je 3000 godina star Oš, jedno od najstarijih naselja u srednjoj Aziji, važna postaja na Putu svile i jedno od središta proizvodnje svile. Nažalost, u novijoj je povijesti poznat po sukobima između Kirgiza i Uzbeka koji su od 1990. u više navrata buknuili na području Oša. Kao i u Biškeku, danas u Ošu prevladava sovjetski stil arhitekture, a od kurioziteta treba istaknuti muzej Sulayman Too, bizaran retro-futuristički primjer arhitekture iz 1970-ih urezan u Sulejmanovu planinu. Sama zgrada zanimljivija je od postava muzeja (staromodno postavljena izložba arheoloških pronalazaka); teško je reći sličli li više šeširu isturenome iz planinske litice ili svemirskoj postaji iz SF filma, a lako ju je zamisliti i kao jazbinu nekog negativca iz filmova o Jamesu Bondu. Planina je inače na UNESCO-ovu popisu jer sadrži brojna sveta mjesta koja se štiju tisućljećima, a naziv potječe od vjerova-

nja da je ondje sahranjen kralj Salomon, u islamu štovan kao prorok Sulejman. No gradovi ipak nisu ono zbog čega turisti dolaze u Kirgistan. Ponajprije dolaze zbog djevičanske prirode, fascinantnih planinskih krajolika, tirkiznih jezera i žive nomadske kulture. Država je prepoznala turistički potencijal u tome pa je razvila čak prilično organiziranu ponudu za turiste, ponajprije CBT (*Community Based Tourism*), sustav smještaja kod lokalaca i nomada diljem zemlje, prema kojemu turisti spavaju kod obitelji, u kući ili jurti, za vrlo

nisku cijenu u koju su obično uključeni i obroci s obitelji. Po želji, moguće je organizirati sadržaje vezane uz nomadsku kulturu, na primjer moguće je prisustvovati tradicionalnim svečanostima, demonstraciji gradnje jurte ili lova s orlovima.

Ovo su samo neke impresije iz zemlje koja nudi neobičnu mješavinu drevne nomadske kulture i komadića sovjetskog perioda zamrznutih u vremenu.

(nastavak u sljedećem broju)



Muzej Sulayman Too u Oshu

KUD-ovi PROMOVIRAJU ŽELJEZNICU

PIŠE: Vlatka Škorić
FOTO: arhiva KUD-ova

Njihova je jedina plaća pljesak zadovoljne publike i neko zajedničko putovanje na kojem se uz nastupe mogu i malo zabaviti te upoznati druga slična društva. Radi se o stotinama članova željezničarskih KUD-ova koji su bili vrlo aktivni ovoga proljeća, a imaju velike planove i za ljeto. Dio tih aktivnosti donosimo u ovom letimičnom pregledu događanja u splitskom, zagrebačkom i varaždinskom željezničarskom kulturno-umjetničkom društvu, dakle u tek tri od desetak KUD-ova koji još uvijek u svom imenu imaju nešto željezničarsko.

KUDŽ »Filip Dević« Split

Devičevo proljeće počelo je u travnju nizom nastupa u Splitu, u lipnju se zahuktalo raznim gostovanjima izvan Dalmacije, dok je pred njima i dugo toplo ljeto čiju će atmosferu dodatno zagrijavati svojim nastupima. Tako su u travnju sve *Devičeve* sekcije održale cjelovečernje koncerte za goste iz Izraela u splitskom hotelu »LeMeridienLAV« te na splitskoj Rivi u povodu proslave blagdana svetog Dujma, dok je muška klapa nastupila na Visu u povodu Dana grada Visa. Svibanj je započeo nastupom ženske i muške klape na Dalmatinskoj večeri klapa SUDAMJA 2019., potom su plesni ansambl, orkestar i mješovita klapa održali koncert na proslavi 50. godišnjice Udruženja obrtnika Splita, mješovita klapa cjelovečernji je koncert održala na Rivi, a ženska klapa u Varošu, sve u sklopu svečanosti u povodu Dana grada Splita.

Ni u lipnju nije bilo manje naporno jer je mjesec započeo nastupom plesnog ansambla na Županijskoj smotri folkloru u Trilju, a zatim putovanjem mješovite klape u Albaniju kako bi 11. lipnja u Tirani održali prelijepu, emotivnu hrvatsku večer u organizaciji Ministarstva vanjskih poslova RH i Veleposlanstva RH u Tirani. Na poziv veleposlanice Sanje Bujas Juraga mješovita klapa koncertom je oduševila



Sve tri klape KUDŽ »Filip Dević« Split na nastupu u Novalji

veleposlanike brojnih zemalja kao i Hrvate koji žive u Tirani. I Novalja je svoj dan grada proslavila uz cjelovečernji koncert svih *Devičevih* sekcija. Folklorni ansambl, orkestar i muška klapa održali su pak koncert za skupinu francuskih turista u Splitu, a potom su u šibenskom hotelu »Solaris« sve sekcije svoje umijeće pokazale na kongresu organizatora kulturnih događanja iz cijele Europe. Krajem lipnja muška je klapa nastupila na smotri klapa u Slivenu pored Omiša, a ostale sekcije u Podgori, dok je mjesec završio nastupom muške klape na Festivalu dalmatinskih klapa u Omišu, na kojem već godinama pobiru sve važne nagrade.

Početkom srpnja folklorni ansambl i orkestar sudjelovat će u talijanskom gradu Galliateu na festivalu folkloru, sredinom srpnja sve sekcije priređuju cjelovečernji koncert u Imotskom, muška i ženska klapa nastupaju na smotri klapa u Klisu, a srpanj će završiti na splitskoj Rivi, na međunarodnoj folklornoj večeri koju organizira upravo KUDŽ »Filip Dević«. U kolovozu će

muška klapa pjevati na smotri klapa u Skradinu i na Kornatima u povodu Dana Nacionalnog parka »Kornati«, dok će sve sekcije osim muške klape održati cjelovečernji koncert na Murteru. Tijekom srpnja i kolovoza očekuje ih još sedam koncerata na splitskoj Rivi u sklopu manifestacije »Spli'ski litnji koluri«.

KUD HŽ-a Varaždin

Ni Varaždinci ne zaostaju za Splićanima. Folkloriši KUD-a HŽ-a Varaždin, pored niza drugih nastupa, krajem svibnja predstavili su se na »Varaždinskom sejmju«, gdje se dječji ansambl predstavio plesovima Hrvatskog zagorja i Podravine, a stariji plesovima Prigorja, Banata i Podravine. U međuvremenu se planira još niz nastupa, a kruna ove godine bit će sudjelovanje na međunarodnom folklornom festivalu pod nazivom »FOLK AZORES« u kolovozu na otoku Terceiri, jednom od Azorskih otoka u Portugalu. Taj festival jedan je od najvećih folklornih festivala u Europi, a čast da nastupe na tom festivalu, kao jednim

predstavnicima Hrvatske, ukazao im je selektor hrvatskog CIOFF-a (međunarodne folklorne organizacije). Kako je put dalek i skup, varaždinski željezničari još od rano-ga proljeća prikupljaju novac od sponzora i pokrovitelja.

I Gradski puhački orkestar HŽ-a Varaždin, jedna od sekcija istoga KUD-a bio je aktivan, a najvažniji nastup imali su u lipnju na 33. smotri puhačkih orkestara u Novom Vinodolskom u organizaciji Hrvatskog sabora kulture. Očekivano, osvojili su Zlatnu plaketu u konkurenciji četiriju orkestara A kategorije. Orkestri A kategorije na ovogodišnjem Susretu prema pravilima izvodili su dvije obvezne skladbe: »Morlački ples« hrvatskog skladatelja Tončija Čičerića i »Mojsije i Ramzes« skladatelja Satoshiya Yagisawe.



Puhački orkestar HKUD »Željezničar« Zagreb na nastupu u Novom Vinodolskom

HKUD »Željezničar« Zagreb

Na vinodolskoj smotri u konkurenciji 11 orkestara, ali u C kategoriji, nastupio je i Puhački orkestar HKUD-a Željezničar iz Zagreba i, naravno, i oni su zaslužili plaketu za najbolji orkestar u Hrvatskoj u svojoj kategoriji. Mjesec dana prije toga puhači zajedno s folklorasima i zborom održali su cjelovečernji koncert u zagrebačkom KD-u »Lisinski« kojim su proslavili 105 godina postojanja HKUD-a »Željezničar« Zagreb, čemu su dodali i obilježavanje 15 godina rada voditeljice folklorne Katarine Horvatović. Na koncertu pod nazivom »S one bane mora« folklorasi su prikazali 16 koreografija, među kojima je bilo i nekoliko praižvedbi, a puhači su osim na pozornici svoj revijalni program svirali u predvorju Dvorane.

Kao i Varaždinci, tako i članovi HKUD-a »Željezničar« Zagreb od proljeća prikupljaju novac za još jedno vrlo važno ali skupo putovanje. Naime, pozvani su na najveći svjetski festival folklorne »Folklorama«, koji se održava u kanadskom gradu Winni-



Mješovita klapa KUDŽ »Filip Dević« na nastupu u Novalji

pegu. Tu će publici i folklorasima iz cijeloga svijeta predstaviti hrvatsku baštinu i kulturu. U nedostatku sredstva prvi put su se odvažili na prikupljanje novca putem

platforme »Indiegogo«. Za donaciju od 30 dolara na dar se dobiva KUD-ova majica, a donatori koji uplate iznos od 100 dolara bit će spomenuti u programskoj knjižici.

SUPRUGA JE ZA SVE KRIVA

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Upleterničkoj Hrvatskoj knjižnici i čitaonici 6. lipnja 2019. pred dosta velikim brojem posjetitelja otvorena je izložba slika »dobroga duha grada« Vida Marića. Izložba je dio događanja u sklopu Lipanjskih dana amaterskog stvaralaštva, koji se u Pleternici tradicionalno organiziraju tijekom četiri lipanjska vikenda.

U galerijskome prostoru u prizemlju knjižnice izloženo je 60 radova na temu prirode, sakralnih motiva i neizbježne željeznice, pri čemu prvi radovi datiraju iz 1956. s nastave vjeronauka. Vid Marić prisjeća se kako je 1956. vjeronauk »protjeran« iz škole, a župnik Ljudevit Petrak »smjestio« se u vatrogasnome domu. Da bi privukao djecu, osmišljavao je različite aktivnosti:

On je već 1955. nabavio stol i opremu za stolni tenis. Ubrzo je nabavio šperploče i četiri zdjelice s bojom. Iz tog su vremena sačuvane i tri moje slike koje su ovdje izložene. – prisjetio se početaka Vid Marić.

Na otvorenju izložbe izmjenjivali su se kratki govori popraćeni s dosta dosjetki te glazbeni program što su ga izveli KUD Orljava i vokalni sastav »Grabarčani«. Oni koji su nešto dulje na željeznici zasigurno su čuli za Vida Marića. Oduvijek je pomalo planinario, a otkako je 2000. otišao u mirovinu, započeo je njegov intenzivan »planinarski život«. Ilustracije radi, jedne je godine proveo 150 dana u planinama. I o tome se ponešto znalo, no to da se bavi slikanjem bilo je malokome poznato, ponajviše supruzi Katici koja je prilikom jednog susreta s ravnateljem čitaonice Franjom Novakom spomenula kako njezin suprug slika i rekla:

Pa, hajde, vidi ti malo što to moj suprug radi.

Ravnatelj je pogledao i tako je nastala ova izložba. Gradonačelnica Pleternice Anto-



Vid Marić i Antonija Jozić

nija Jozić dobro poznaje Vida Marića, no nije znala da se bavi slikanjem:

Kroz ove slike prepoznajemo Vida Marića kao osobu, a zanimljivo je da često više znamo o nama dalekim ljudima, a o onima koji nas okružuju znamo zapravo malo.

Opširniji razgovor s Vidom Marićem planiran je za jedan od ljetnih brojeva u kojemu će više riječi biti o željeznici. Spomenut ću kako je u vrijeme dok je šef kolodvora bio Vid Marić Pleternica dva puta izabrana za najljepše uređen željeznički kolodvor tadašnjeg ŽTP-a Zagreb, a u travnju 1991. priznanje za najljepše uređen željeznički kolodvor dodijelila mu je i Zajednica jugoslavenskih željeznica:



Na otvorenju izložbe

Te godine uz nas Pleterničane u Beogradu su nagrade povodom Dana željezničara primili i Branko Krokek u ime RŽV-a Čakovec i ing. Florijančić za zasluge prilikom elektrifikacije pruge Dugo Selo – Križevci.

Neizostavno ime u ovoj priči jest profesor likovnog odgoja Dragutin Bajt, koji je zajedno s Vidom Marićem 1990. organizirao izložbu učeničkih radova u kolodvoru. Za nagradu učenici su dobili besplatnu vožnju vlakom do Zagreba i obilazak muzeja »Mimara«. O tome događaju svjedoči sačuvana zajednička fotografija.

Naravno, Vidu Mariću možemo poželjati još puno planinarskih izleta i slikanja.







Rijeka Brajdica
FOTO: Marko Kukić