

ŽELJEZNIČAR

BROJ 891 || VELJAČA 2020.

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.

AKTUALNOSTI

Potpisan ugovor za radove na obnovi pruge Zagreb Zapadni kolodvor – Savski Marof

4

AKTUALNOSTI

Potpisan ugovor za obnovu pruge Virovitica – Pitomača

6

EU FONDOVI

Potpisan ugovor za izradu studijske dokumentacije za »Lepoglavsku spojnicu«

8



HŽ INFRASTRUKTURA



Luka
OTO: Branimir Butković

IZDVOJENO

AKTUALNOSTI | 4

Potpisan ugovor za radove na obnovi pruge Zagreb Zapadni kolodvor – Savski Marof

AKTUALNOSTI | 6

Potpisan ugovor za obnovu pruge Virovitica – Pitomača

EU FONDOVI | 8

Potpisan ugovor za izradu studijske dokumentacije za »Lepoglavsku spojnicu«

EU FONDOVI | 10

Vidljivi obrisi konačnog rješenja

EU FONDOVI | 12

Završetak radova sredinom lipnja

PARTNERI | 18

Još jedan »igrač« na tržištu

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: Branimir Butković

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,

brojni važni događaji vezani uz željeznicu, ponajviše njezinu infrastrukturu, obilježili su veljaču. Činjenica je da svjedočimo iznimno velikome investicijskom ciklusu modernizacije željezničke infrastrukture, uglavnom putem EU-ovih fondova, no u 2020. krenula je i provedba investicija koje su financirane iz drugih izvora. Tako su u veljači sklopljena dva ugovora za radove na obnovi važnih željezničkih dionica.

HŽ Infrastruktura je 3. veljače 2020. u Virovitici s tvrtkom Swietelsky potpisala ugovor za izvođenje radova na obnovi pruge Virovitica – Pitomača, duge 21 kilometar. Riječ je o dionici željezničke pruge R202 Varaždin – Koprivnica – Virovitica – Osijek – Dalj, važne za regionalni prijevoz između sjeverozapadne, sjeveroistočne i središnje Hrvatske. Projekt je vrijedan oko 170 milijuna kuna i financira se iz komercijalnoga kredita s državnim jamstvom.

Napokon je na red stigla i obnova jedne od najfrekventnijih dionica na mreži RH. Naime, HŽ Infrastruktura potpisala je s tvrtkom Swietelsky ugovor za izvođenje radova na obnovi pruge Zagreb Zapadni kolodvor – Savski Marof. Ugovor je vrijedan 365,7 milijuna kuna (bez PDV-a), od čega se veći dio (210 milijuna kuna) financira iz kredita Svjetske banke za obnovu i razvoj.

U veljači je HŽ Infrastruktura sa zajednicom ponuditelja koju čine tvrtke ŽPD d.d., Granova d.o.o., Institut IGH d.d. i Rijekaprojekt d.o.o. potpisala ugovor za izradu studijske dokumentacije za projekt »Povezivanje željeznicom unutar funkcionalne regije Središnje Hrvatske – Lepoglavska spojnicu«. Ugovor je vrijedan 6,2 milijuna kuna (bez PDV-a), od kojih Europska unija iz Operativnog programa Konkurentnost i kohezija 2014. – 2020. sufinancira 85 posto sredstava.

Što se tiče ostalih projekata HŽ Infrastrukture koji se također sufinanciraju EU-ovim sredstvima, a koji su u fazi radova, za ovaj broj »Željezničara« obišli smo gradilišta na projektima Rijekajeka Brajdica, Zagrebačko pristanište, Zaprešić – Zabok i Dugo Selo – Križevci. Pomaci su vidljivi pa svakako ne propustite pročitati sve najnovije vijesti s terena.

glavni urednik lista "Željezničar"
 Ivan Kartelo



POTPISAN UGOVOR ZA RADOVE NA OBNOVI PRUGE ZAGREB ZAPADNI KOLODVOR – SAVSKI MAROF

PIŠE: Alenka Ožbolt
FOTO: HŽI

HŽ Infrastruktura potpisala je 20. veljače s tvrtkom Swietelsky ugovor za izvođenje radova na obnovi pruge Zagreb Zapadni kolodvor – Savski Marof.

Ugovor je vrijedan 365,7 milijuna kuna (bez PDV-a), od čega se veći dio (210 milijuna kuna) financira iz kredita Svjetske banke za obnovu i razvoj. Rok implementacije jest 27 mjeseci od dana sklapanja ugovora.

Riječ je o dionici dvokolosiječne željezničke pruge duge 17,8 kilometara koja se nalazi na koridoru RH1, izuzetno važnome za međunarodni teretni i gradsko-prigradski prijevoz. Njome u prosjeku prođe oko 160 vlakova na dan.

Nakon završetka radova tom dionicom vlakovi će prometovati brzinom od 120 km/h, sigurnost i interoperabilnost željezničkoga prometa te nosivost pruge bit će veći, smanjit će se troškovi održavanja pruge, a poboljšat će se i mogućnost prijevoza većeg broja putnika u dnevnome migracijskom prometu.

Potpisivanju ugovora prisustvovao je Oleg Butković, ministar mora, prometa i infrastrukture, koji je tom prigodom rekao:

„Ovo je još jedan ugovor koji označava ogroman investicijski ciklus koji je pokrenut u željezničkome sektoru. Pruga od Zagreba do Savskog Marofa zaista treba temeljitu obnovu i zato zahvaljujem Svjetskoj banci, koja nam je u ovome projektu pružila financijsku podršku. Vjerujem da će za dvije godine, koliko će trajati radovi, svi putnici na toj relaciji osjetiti prednosti bržega i kvalitetnijega putovanja, što je i konačni cilj ovog projekta.“

Svečanost je uveličala i Elisabetta Capannelli, direktorica Svjetske banke za Hrvatsku:



Potpisivanje Ugovora

„Svjetska banka je dugogodišnji partner Vlade RH u sektoru željeznica. Zadovoljstvo nam je što kontinuirano pružamo podršku Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture i HŽ Infrastrukturi u obnovi strateške željezničke dionice Zagreb Zapadni kolodvor – Savski Marof. Ovo ulaganje pomoći će u uklanjanju kritičnih uskih grla željezničke infrastrukture, poboljšanju učinkovitosti i sigurnosti te ostvarenju financijske održivosti hrvatskoga željezničkog sektora. Radujemo se daljnjim aktivnostima na reformama i modernizaciji usluga željezničkog prometa u Hrvatskoj.“

Nakon potpisivanja ugovora Ivan Kršić, predsjednik Uprave HŽ Infrastrukture, rekao je:

„Potpisivanje današnjega ugovora nastavak je niza aktivnosti na modernizaciji i izgradnji željezničke infrastrukture u Republici Hrvatskoj. U posljednje vrijeme svjedočimo brojnim ugovorima koje je HŽ Infrastruktura potpisala, a čija se vrijednost mjeri u milijardama kuna. Projekti na kojima radimo diljem Hrvatske željeznicu će učiniti boljom, učinkovitijom i konkurentnom ostalim vrstama prometa.“

Obnova dionice od Savskog Marofa do Zagreb Zapadnog kolodvora projekt je koji će, kada bude završen, osnažiti najfrekventniji željeznički pravac u Hrvatskoj. Obnovom postojeće infrastrukture podići će se razina sigurnosti, omogućit će se veća brzina vlakova, veća nosivost pruge, a gradsko-prigradski prijevoz postat će bolji i privlačniji putnicima. Paralelno s time otvorit će se mogućnost rasterećenja gradskih prometnica od cestovnih vozila, što će u konačnici doprinijeti i pozitivnome utjecaju na zaštitu okoliša. Hvala Svjetskoj banci koja je prepoznala važnost ovoga projekta i podržala nas u njegovoj provedbi, a tvrtki Swietelsky želimo uspješan rad, ne sumnjajući da će posao izvesti kvalitetno i u zadanome roku.“

Zvonko Dundović, predstavnik izvođača radova tvrtke Swietelsky, rekao je:

„Tvrtka Swietelsky d.o.o. na građevinskoj je tržištu u Hrvatskoj prisutna dulje od 20 godina. Na prugama pod upravljanjem HŽ Infrastrukture do sada smo obnovili više od 500 km pružnih kolosijeka. Ističemo pružne dionice Ogulin – Split, Mrzlo Polje



Elisabetta Capannelli, Davor Mavar, Ivan Kršić, Zvonko Dundović, Oleg Butković

– Ogulin, Vrbovec – Botovo, Osijek – Beli Manastir, Vrpolje – Slavonski Šamac i Zagreb Borongaj – Dugo Selo. Sve radove izveli smo najnovijim tehnologijama i strojevima, čime potvrđujemo činjenicu da tvrtka Swietelsky prati najnovija tehnološka i tehnička iskustva te da posjeduje mehanizaciju respektabilnu u Europi i u svijetu. Takav profil tvrtke omogućuje nam iz-

vođenje ugovorenih radova u optimalnome, najkraćemu vremenu. Do sada smo sve poslove ugovorene s HŽ Infrastrukturom obavili profesionalno, kvalitetno i u roku, držeći se ugovorenih financijskih okvira. Nadamo se da će tako biti i sada.

Projekt obnove pruge na dionici Savski Marof – Zagreb Zapadni kolodvor ob-

hvaća:

- cjelovitu obnovu gornjega i donjega pružnog ustroja
- sanaciju mostova Krapina, Lužnica i Vrabeščak
- sanaciju propusta i sanaciju podvožnjaka Vrapčanska i Škorpikova
- sanaciju triju pothodnika te ugradnju sintetičkoga popođenja na željezničko-cestovne prijelaze »Sokolska«, »Kolodvorska«, »Savska«, »Brdovec« i »Savski Marof«
- uređenje zgrada u kolodvoru Savski Marof i stajalištu Brdovec
- zamjenu postojećih perona i uređenih površina novima u stajalištima Kustošija i Zaprešić-Savska te u kolodvoru Podsused
- ugradnju nadstrešnica u stajalištima Kustošija, Podsused, Zaprešić-Savska i Brdovec
- usklađivanje signalno-sigurnosnih i telekomunikacijskih uređaja
- kompletnu obnovu sustava kontaktne mreže.



Kolodvor Savski Marof

POTPISAN UGOVOR ZA OBNOVU PRUGE VIROVITICA – PITOMAČA

PIŠE: Alenka Ožbolt

FOTO: Virovitičko-podravska županija

HŽ Infrastruktura je 3. veljače 2020. u Virovitici potpisala ugovor s tvrtkom Swietelsky za izvođenje radova na obnovi pruge Virovitica – Pitomača, duge 21 kilometar. Riječ je o dionici željezničke pruge R202 Varaždin – Koprivnica – Virovitica – Osijek – Dalj, važne za regionalni prijevoz između sjeverozapadne, sjeveroistočne i središnje Hrvatske. Predviđeno trajanje radova je 18 mjeseci od dana potpisivanja ugovora. Projekt je vrijedan oko 170 milijuna kuna i financira se iz komercijalnoga kredita s državnim jamstvom.

Nakon završetka radova dionicom će vlakovi prometovati brzinom od 100 km/h, što će u odnosu na sadašnju brzinu od 80 km/h skratiti putovanje i učiniti ga sigurnijim.

Potpisivanju ugovora prisustvovali su ministar mora, prometa i infrastrukture Oleg Butković, saborski zastupnici Tomislav Tolušić i Josip Đakić, župan virovitičko-podravski Igor Andrović i gradonačelnik Virovitice Ivica Kirin.

Nakon potpisivanja ugovora Ivan Kršić, predsjednik Uprave HŽ Infrastrukture, rekao je:

„Nakon što smo u prošloj godini ostvarili znatna dostignuća u razvoju željezničke infrastrukture diljem Hrvatske, odlučno krećemo i na početku 2020. Po završetku radova na pruzi Virovitica – Pitomača građani ovog dijela Hrvatske dobit će u cijelosti funkcionalnu prugu i prateću infrastrukturu koja će zadovoljavati sve potrebe regionalnoga željezničkog prijevoza. HŽ Infrastruktura je u planu investicija 2020. – 2024. osigurala ukupno 449 milijuna kuna za obnovu triju dionica na pruzi R202 Varaždin – Koprivnica – Virovitica – Osijek – Dalj. Osim dionice Virovitica – Pitomača obnovit će se dionice Pitomača – Virje (oko 22 km) i Virje – Koprivnica (oko 20 km) pa ovaj dio Hrvatske uskoro posta-



Potpisivanje Ugovora

je veliko željezničko gradilište. Kada svenavedenome dodamo početak radova na rekonstrukciji postojećega i izgradnji drugoga kolosijeka na pruzi Križevci – Koprivnica – državna granica, jasno je da svjedočimo novome vremenu željeznice na ovim prostorima.

Svečanost je uveličao i Oleg Butković, ministar mora, prometa i infrastrukture, koji je istaknuo važnost ulaganja u regionalne pruge poput dionice od Varaždina do Osijeka odnosno Dalja:

„Osim što smo se fokusirali na ulaganja u



Ivan Kršić i Zvonko Dundović



Ivan Kršić, Oleg Butković, Igor Andrović i Ivica Kirin

željeznice od međunarodnog značaja iznimno nam je važno i regionalno povezivanje, u ovome slučaju Podravine sa Slavonijom. Svi projekti koji se trenutačno realiziraju svjedoče o tome kako Vlada RH ima jasnu viziju razvoja željezničke infrastrukture koja je usmjerena prema učinkovitome i tehnološki razvijenome sustavu, koji će omogućiti jačanje međunarodne trgovine, ali i povezivanje građana.

U obraćanju prisutnima Igor Andrović, župan virovitičko-podravski, istaknuo je:

„Ovaj projekt puno znači za Virovitičko-podravsku županiju. Modernizacijom i obnovom ove pruge dobit ćemo brže, sigurnije i jeftinije prometovanje. Ovo je dio dionice kojom će se ovaj dio spoja Podravine i Slavonije kvalitetnije povezati s ostatkom Hrvatske, ne samo u prometnome, već i u gospodarskome razvoju, što će biti znatan iskorak za naše poduzetnike i gospodarstvenike. Radovi će se izvoditi modernim postrojenjima velikoga učinka, što će omogućiti to da dionicom tijekom izvo-

đenja radova promet teče u intervalima. Nakon završetka radova dionicom će vlakovi prometovati brzinom od 100 km/h, što će u odnosu na sadašnju brzinu od 80 km/h skratiti putovanje i učiniti ga sigurnijim.

Zvonko Dundović, predstavnik izvođača radova tvrtke Swietelsky, rekao je:

„Tvrtka Swietelsky u Hrvatskoj je na građevinskome tržištu prisutna dulje od 20 godina. Na prugama pod upravljanjem HŽ Infrastrukture do sada smo obnovili više od 500 km pružnih kolosijeka. Ističemo, na primjer, dionice pruga Ogulin – Split, Mrzlo Polje – Ogulin, Vrbovec – Botovo, Osijek – Beli Manastir, Vrpolje – Slavonski Šamac i Zagreb Borongaj – Dugo Selo. Sve radove izveli smo najnovijim tehnologijama i strojevima, čime potvrđujemo činjenicu da tvrtka Swietelsky prati najnovija tehnološka i tehnička iskustva te posjeduje mehanizaciju respektabilnu u Europi i u svijetu. Ovakav profil tvrtke omogućuje nam izvođenje ugovornih radova u

optimalnome, najkraćem vremenu. Sve poslove ugovorne s HŽ Infrastrukturom do sada smo obavili profesionalno, kvalitetno i u roku, držeći se financijskih ugovornih okvira. Nadamo se da će tako biti i sada.

Projekt obnove pruge na dionici Virovitica – Pitomača obuhvaća:

- zamjenu materijala nosive konstrukcije pružnoga trupa
- zamjenu materijala kolosiječne rešetke novom
- uređenje sustava odvodnje te usklađivanje signalno-sigurnosnih i telekomunikacijskih uređaja
- uređenje površine za prihvat putnika u stajalištu Virovitica Grad, kolodvoru Špišić Bukovica, stajalištu Vukosavljevica te u kolodvoru Pitomača, gdje će se izgraditi bočni peroni duljine 160 m i visine 55 cm
- uređenje 22 željezničko-cestovna prijelaza; na svim prijelazima bit će ugrađena sintetička podložna konstrukcija i uređiti će se prilazne rampe.

POTPISAN UGOVOR ZA IZRADU STUDIJSKE DOKUMENTACIJE ZA »LEPOGLAVSKU SPOJNICU«



PIŠE: Alenka Ožbolt
FOTO: Branimir Butković
ILUSTRACIJA: Oskar Pigac

HŽ Infrastruktura je sa zajednicom ponuditelja koju čine tvrtke ŽPD d.d., Granova d.o.o., Institut IGH d.d. i Rijekaprojekt d.o.o. 10. veljače 2020. potpisala ugovor za izradu studijske dokumentacije za projekt »Povezivanje željeznicom unutar funkcionalne regije Središnje Hrvatske – Lepoglavska spojnica«.

Ugovor je vrijedan 6,2 milijuna kuna (bez PDV-a) od kojih Europska unija iz Operativnog programa Konkurentnost i kohezija 2014. – 2020. sufinancira 85 posto sredstava.

Rok za izradu studijske dokumentacije je 13 mjeseci od dana sklapanja ugovora, što uključuje izradu Studije povezivanja »Lepoglavska spojnica« unutar funkcionalne regije Središnje Hrvatske s idejnim rješenjima, Studiju izvodljivosti te Analizu troškova i koristi za odabrano idejno rješenje.

Studijska dokumentacija za projekt »Povezivanje željeznicom unutar funkcionalne regije Središnje Hrvatske – Lepoglavska spojnica« analizirat će modernizaciju postojeće pruge na dionici Čakovec – Varaždin – Lepoglava te Krapina/Sveti Križ Začretje – Zabok duljine oko 54 km te gradnju novog spoja željezničke pruge Lepoglava – Krapina/Sveti Križ Začretje duljine oko 19 km, što je dio plana modernizacije i gradnje željezničke infrastrukture od Čakovca i Varaždina prema Zaboku i Zagrebu.

Gradnja nove pruge Čakovec – Varaždin – Lepoglava – Zabok, koja se proteže kroz Krapinsko-zagorsku, Međimursku i Varaždinsku županiju, uklapa se u europske strategije prometnog razvoja koje favoriziraju željeznicu kao brz, učinkovit i ekološki prihvatljiv način prijevoza. Njezina izgradnja omogućit će povezivanje sjevera Hrvatske sa Zagrebom. Osim toga imat će i ključnu ulogu u integriranome putničkom prijevozu, čime će velikome broju građana u sjevernoj prometnoj podregiji omogućiti učestala i brža putovanja na

posao i u školu. Pruga će podići i značaj teretnog prijevoza u tranzitu te će poboljšati konkurentnost gospodarstva sjeverne Hrvatske.

Dokumentacija koja će biti izrađena u sklo-

pu ovog projekta podloga je za izradu eventualno potrebnih prijedloga izmjena i dopuna dokumenata prostornog uređenja, studije utjecaja na okoliš te daljnje projektne dokumentacije koja je preduvjet za buduću modernizaciju i izgradnju pruge.



Predstavnici HŽ Infrastrukture i predstavnik izrađivača studije nakon potpisa ugovora

STUDIJSKA DOKUMENTACIJA ZA PROJEKT »POVEZIVANJE ŽELJEZNICOM UNUTAR FUNKCIONALNE REGIJE SREDIŠNJE HRVATSKE – LEPOGLAVSKA SPOJNICA« ANALIZIRAT ĆE MODERNIZACIJU POSTOJEĆE PRUGE NA DIONICI ČAKOVEC – VARAŽDIN – LEPOGLAVA TE KRAPINA/SVETI KRIŽ ZAČRETJE – ZABOK DULJINE OKO 54 KM TE GRADNJU NOVOG SPOJA ŽELJEZNIČKE PRUGE LEPOGLAVA – KRAPINA/SVETI KRIŽ ZAČRETJE DULJINE OKO 19 KM, ŠTO JE DIO PLANA MODERNIZACIJE I GRADNJE ŽELJEZNIČKE INFRASTRUKTURE OD ČAKOVCA I VARAŽDINA PREMA ZABOKU I ZAGREBU.



NADVOŽNJAK PREDUVJET ZA POČETAK RADOVA U DUGOM SELU

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković



Novi nadvožnjak pored Brckovljana

Sredinom veljače obišli smo gradilište poddionice pruge između Dugog Sela i Vrbovca kao dijela projekta rekonstrukcije i modernizacije pruge Dugo Selo – Križevci. Na tom se dijelu pruge gradi sedam od ukupno jedanaest nadvožnjaka. Najviše su uznapredovali radovi na prvome nadvožnjaku na ulazu u kolodvor Dugo Selo. Preusmjeravanje prometa na njega i zatvaranje željezničko-cestovnoga prijelaza preduvjeti su za izvođenje zahtjevnih radova u kolodvoru Dugo Selo.

Većina dosadašnjih izvještaja s gradilišta pruge Dugo Selo – Križevci odnosila se na poddionicu od Vrbovca do Križevaca. S obzirom na to da prema planiranoj dinamici radova između Dugog Sela i Vrbovca nije bilo intenzivnijih građevinskih radova, to je bilo logično. Dalje od očiju javnosti ipak se radilo i sada su, prilikom vožnje vlakom na toj pružnoj dionici, vidljivi rezultati izvedenih radova.

Između Dugog Sela i Vrbovca nalazi se sedam od ukupno jedanaest nadvožnjaka. Osim nadvožnjaka broj 2 i 3 na kojima nisu postavljeni nosači preko svih ostalih izrađena je betonska ploča. Najveći intenzitet radova trenutno je na nadvožnjaku broj 1 na ulazu u kolodvor Dugo Selo. Po njegovu dovršetku i preusmjeravanju

prometa na njega zatvorit će se željezničko-cestovni prijelaz kako bi mogli započeti ozbiljniji radovi na kolodvoru. Sredinom ožujka započet će radovi na kolodvorskoj zgradi.

Rekonstrukcija kolodvorske zgrade Dugo Selo predviđena je u tri faze kako bi se omogućilo neprekidno upravljanje prometom i neometano kretanje putnika. Nakon radova kolodvor će poprimiti nov i modern izgled.

Trenutačno se radovi izvode bez tzv. zatvora pruge. Nasip novoga kolosijeka sagrađen je gotovo do Brckovljana, mjesta oko pet kilometara udaljenoga od Dugog Sela. Kada se počne raditi na mostovima i propustima, radovi će se izvoditi uz tzv.

zatvore pruge.

Radovi se izvode i na devijaciji pruge koja iz kolodvora Dugo Selo vodi prema Novskoj. Novi dio pruge gradi se kako bi se omogućilo produljenje kolodvora Dugo Selo u oba smjera. Najprije će biti sagrađen jedan kolosijek, koji će se s postojećom prugom spojiti kod Ostrne. Drugi će kolosijek biti sagrađen u sklopu projekta Dugo Selo – Novska.

U kolodvoru Vrbovec promet je preusmjeren na novoizgrađene kolosijeke i otočni peron te su počeli radovi na sjevernome dijelu kolodvora. Uklonjena su prva tri kolosijeka i trenutno se izvode radovi iskopavanja, uređenja temeljnoga tla i izgradnje nasipa.



Nadvožnjak na ulazu u kolodvor Dugo Selo

VIDLJIVI OBRISI KONAČNOGA RJEŠENJA



Europska unija
Zajedno do fondova EU

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković



Teretni kolodvor Zabok

Projekt rekonstrukcije i elektrifikacije dionice željezničke pruge Zaprješić – Zabok izvodi se uz poštivanje zadanih rokova. Radovi bi trebali biti dovršeni do srpnja sljedeće godine, a već danas može se vidjeti puno objekata koji su u velikoj mjeri poprimili svoj konačni oblik.

Radovi na modernizaciji dionice pruge Zaprješić – Zabok izvode se na cijeloj pružnoj dionici i teku planiranom dinamikom. Pruga je velikim dijelom položena uz cestu tako da je tijekom radova vidljiv mnogobrojnim putnicima koji onuda svakodnevno prolaze.

Izvođač radova tvrtka Swietelsky angažirala je brojne podizvođače pa se na gradilištu mogu vidjeti mehanizacija i radnici

Končara, Alstoma, Stepa, Jet Seta i Akroobjekta. U kolodvorima Novi Dvori, Luka, Veliko Trgovište i Zabok dovršeni su otočni peroni, a radovi na nadstrešnicama dovršeni su ili se privode kraju. Dvršeni su pothodnici koji vode do otočnih perona ili koji, kao u Zaboku, povezuju dva dijela grada, s tim da dizala još nisu ugrađena. U kolodvorima Luka i Zabok trenutačno se izvode radovi na bočnim peronima, a materijalni vlakovi u kolosijek nadopunjuju tucanik. Vozni vod razvučen je od Zaprješića do Luke. Na dionici od Luke do Velikog Trgovišta treba još podići stupove kontaktne mreže i razvući vozni vod. U stajalištu Pojatno sagrađen je peron, a u Žincima srušena zgrada sa službenim stanom i na tome mjestu sagrađen novi peron, a bit će sagrađeno i parkiralište. U

stajalištu Kupljenovo u tijeku su radovi na izgradnji perona. Prema projektu, kolodvor u Zaboku odvojen je od teretnoga dijela. Nekoliko stotina metara u smjeru Zagreba uvelike je sagrađen novi teretni kolodvor. Kolosijeci su položeni, a preostalo je još spajanje dijela kolosijeka.

Duž dionice u kolodvorima se izvode radovi na izgradnji parkirališta, pristupnim cestama prema zgradama, a korita propusta oblažu se kamenom, zavaruju se tračnice i ugrađuju odvojne skretnice za industrijske kolosijeka.

Kolodvorske zgrade u Luci, Velikom Trgovišću i Novim Dvorima u cijelosti su obnovljene. U Zaboku kao najvećemu i najprometnijemu kolodvoru u kojem se izvode i najzahtjevniji radovi obnova kolodvorske zgrade nije obuhvaćena projektom.



Kolodvor Luka



Stajalište Pojatno



Novi Dvori



Stajalište Žeinci

ZAVRŠETAK RADOVA SREDINOM LIPNJA



Europska unija
Zajedno do fondova EU

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković



Manevarski rad ispred tunela

Do sada izvedeni radovi na rekonstrukciji željezničkoga kolodvora Brajdica privode se kraju. Prema planu, radovi bi trebali biti dovršeni početkom lipnja i taj će se rok, uz manja odstupanja, najvjerojatnije poštovati. Porast opsega posla u luci Brajdica tijekom radova u luci, na željezničkome kolodvoru i u tunelu potvrđuje opravdanost zajedničke investicije Lučke uprave Rijeka i HŽ Infrastrukture.

Početak veljače na gradilištu intermodalnoga terminala Brajdica mogao se vidjeti popriličan broj radnika i mehanizacije. Prema riječima voditelja projekta Marka Kukića, radovi bi trebali biti završeni 1. lipnja ove godine:

Istina je da se posao obavlja uz manja

kašnjenja, ali s obzirom na složenost i vrstu radova, to je zanemarivo. Po završetku radova slijedi ishođenje uporabne dozvole. Tijekom radova najveće iznenađenje bila nam je tvrdoća stijenske mase u unutrašnjosti tunela. To nismo očekivali i umjesto miniranja morali smo piketirati, odnosno bušiti stijenu.

Kada smo obilazili gradilište, na kolosijecima su bila postavljena tri vlaka, a povećan opseg posla na terminalu potvrdili su nam i željezničari koji svakodnevno pretovaruju vlakove, kazavši kako se u luci uskoro uvodi i treća smjena. Manipulacija vlakovima trenutačno je vrlo zahtjevna jer se kompozicija rastavlja i manipulira se s po tri vagona koji se opet spajaju u kompoziciju. Sve to iziskuje dosta manevarskog rada.

Rezultati za 2019. koje je objavila Uprava AGCT-a pokazuju to kako broj pretovarenih kontejnera, unatoč radovima, raste iz godine u godinu. Tako je u 2018. na Brajdici pretovareno 227 375 TEU, a tijekom protekle godine rekordnih 271 817 TEU ili čak 20 posto više. Realna je pretpostavka da će tijekom 2020. biti pretovareno 300 000 TEU, što bi bilo povećanje od čak 100 000 TEU u samo tri godine.

Rekonstrukcija kolodvora Brajdica obuhvaća ukupno osam kolosijeka na željezničkome području te izgradnju četiriju novih kolosijeka na lučkome području. Do sada je dovršeno osam kolosijeka i trenutačno se, nakon što su rekonstruirana prva četiri kolosijeka uz kolodvorsku zgradu, grade preostala četiri kolosijeka. Rekonstrukcija kontaktne mreže i kolodvor-



Radovi na izgradnji preostalih kolosijeka u kolodvoru

ske rasvjete dovršena je, a uz prva četiri kolosijeka sagrađena je kabelska kanalizacija i postavljene su nove skretnice. Uz kolodvorsku zgradu sagrađen je objekt za signalno-sigurnosne i telekomunikacijske uređaje te objekt za pomoćno napajanje. Na lučkome području 400 metara dugi kolosijeci izgrađeni su na betonskoj podlozi, a upravo tolika bit će i duljina vlaka koji će se u jednome potezu moći povući na izvlačnjak i prebaciti na kolosijeka HŽ Infrastrukture. Na lučkome području postavljene su rasvjetni stupovi i portali nosača kontaktne mreže i u tijeku su radovi na izgradnji kabelske kanalizacije. Najsloženiji radovi su oni na izgradnji od-

nosno proširenju 400 metara dugog tunela izvlačnjaka. Uz postojeći kolosijek tunel je proširen za još jedan kolosijek te će se uz redoviti promet vlakova istodobno moći manipulirati vlakovima. Portalna građevina, odnosno sedamdeset metara dug umjetni tunel, spojen je na ulaz u tunel i sada čini jedinstveni objekt s izvlačnjakom. U tunelu se trenutačno betonom popunjava prostor između stijene i oplata. Na tunelsku stijenu postavlja se sedamdeset centimetara široka armiranobetonska obloga. Betoniranje se izvodi u prostorima (kampadama) dugima po deset metara. Posljednja kampada proširenog tunela betonirana je 7. veljače 2020.

S dovršetkom radova željeznički kolodvor i kontejnerski terminal imat će osam novih, rekonstruiranih kolosijeka na željezničkome dijelu, četiri potpuno nova kolosijeka na kontejnerskome terminalu i novi izvlačni kolosijek u tunelu.

Uz te radove u luci su počeli 100 milijuna kuna vrijedni radovi na povećanju dubine na starome dijelu terminala. Dubina mora na operativnoj obali iznositi najmanje 14,88 metara, čime će se omogućiti pristajanje 400 metara dugih brodova s 15 000 TEU u punoj duljini, odnosno više neće biti potrebe za time da se pramac broda veže za bovu.

RADI SE NA PRVIH ŠEST KOLOSIJEKA

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković



Sufinancirano instrumentom Europske unije za povezivanje Europe



Radovi na rekonstrukciji prvih šest kolosijeka u kolodvoru Mlaka

Do sredine svibnja trebali bi biti dovršeni radovi na rekonstrukciji prvih šest kolosijeka u kolodvoru Mlaka, a do prosinca trebalo bi dovršiti i preostalih šest kolosijeka. Nakon toga kreću radovi na kolosijecima na području kojim upravlja Lučka uprava Rijeka. Radovi na rekonstrukciji kolodvora i radovi u luci dio su složenoga projekta izgradnje i koncesioniranja Zagrebačke obale, nove luke u Rijeci.

Gradnja Zagrebačke obale, novoga riječkog kontejnerskog terminala, započela je 2016. U prvoj fazi projekta, u svibnju 2019., dovršena je gradnja nove obale duge 400 metara. Komparativna prednost toga terminala u odnosu na ostale terminale u okružju jest dubina mora od 20 metara koja omogućava pristajanje najvećih brodova današnjice. Usporedbe radi, nakon radova na dnu mora na Brajdici će dubina mora biti 13,9 metara.

U nastavku projekta neophodno je sagraditi cestu D 403, vrlo zahtjevan cestovni spoj luke i riječke obilaznice, što je preduvjet za dobivanje uporabne dozvole. Rekonstrukcija kolodvora zajednički je

projekt Lučke uprave Rijeka i HŽ Infrastrukture, vrijedan 31,6 milijuna eura. Rekonstrukcija kolodvora Mlaka, vezanog uz Zagrebačku obalu, gotovo da je preslikan projekt rekonstrukcije kolodvora Brajdica. Sufinancira se sredstvima iz Instrumenta za povezivanje Europe (*Connecting Europe Facility* – CEF) u iznosu od 26,8 milijuna eura.

U kolozovu 2019. počeli su radovi na rekonstrukciji željezničkoga kolodvora Mlaka te na izgradnji novih kolosijeka na kontejnerskome terminalu. Trenutačno se radovi izvode na prvih šest kolosijeka. Napravljeni su iskopi u duljini od 500 metara i nakon nasipanja tamponskoga sloja slijedi nasipanje tucanika te montiranje pragova, kolosijeka i skretnica. Za očekivati je, s obzirom na to da za sada nema kašnjenja, da će ti radovi biti dovršeni kako je i planirano, odnosno do 18. svibnja 2020. Nakon toga promet će biti prebačen na nove kolosijeke, a radovi će se nastaviti na »željezničkom području«, odnosno na preostalim šest kolosijeka (7. -12. kolosijek). Završetak tih radova planiran je za 1. prosinca 2020. Uz radove na kolosijecima radit će se kabela kanalizacija za buduće

signalno-sigurnosne i telekomunikacijske uređaje i kabele napajanja. Izvodit će se i radovi na rekonstrukciji kontaktne mreže i suvremenijoj rasvjeti. Umjesto halogenih žarulja ugrađivat će se energetske učinkovitije LED rasvjete.

Slično kao i na terminalu Brajdica, na lučkome će se području, na novome dijelu kontejnerskoga terminala, sagraditi četiri nova kolosijeka. Uz te 400 metara duge kolosijeke sagradit će se i dva kolosijeka (kranske staze) za portalne dizalice na betonskoj podlozi. I na lučkome području kolosijeci će biti elektrificirani pa će se manevarski rad obavljati električnim lokomotivama. Izvlačnjak će se graditi na području bivše INA-e, u blizini nekadašnje okretaljke, a na tome prostoru bit će ishodište ceste D403 koja će povezivati luku s riječkom obilaznicom. Gradnja spojne ceste zahtijevat će rušenje željezničkih objekata.

Raspisan je natječaj za izbor koncesionara u luci. Radovi vezani uz željezničku infrastrukturu omogućit će koncesionaru kvalitetno obavljanje posla vezanog uz manipulaciju kontejnerima i otpremanje vlakova.

ŽELJEZNICA – OKOSNICA EUROPSKOGA SUSTAVA MOBILNOSTI

PIŠU: Korporativne komunikacije
FOTO: Arhiva HŽI-a

U Bruxellesu je 18. veljače 2020. održana svečana dodjela Europske željezničke nagrade, a 19. veljače i Opća skupština CER-a. Na tim događanjima HŽ Infrastrukturu predstavljali su članovi Uprave mr. sc. Darko Barišić i Marko Z. Žubrinčić.

Europska željeznička nagrada za 2020. dodijeljena je 18. veljače Geertu Pauwelsu, izvršnome direktoru belgijske tvrtke Lineas. Pauwels je restrukturirao belgijsko poduzeće za teretni prijevoz u dugovima i uz potporu privatnih ulagača pretvorio ga u uspješno poduzeće, a zatim je promovirao inovativne usluge zajedno s fleksibilnom prometnom ponudom.

Opća skupština CER-a održana je sljedećega dana i okupila je direktore vodećih europskih željeznica kojima se na sastanku pridružio i potpredsjednik Europske komisije Frans Timmermans kako bi započeo suradnju u kontekstu potpisivanja Europskoga zelenog plana (engl. *Green deal*).

Na marginama Opće skupštine CER-a održan je sastanak na kojemu je Henrik Hololei, generalni direktor Europske komisije za promet (MOVE), predstavio strategiju održive i pametne mobilnosti, koja bi trebala biti objavljena prije kraja godine. Izvršni su direktori kroz konkretne primjere odgovorili na to kako dodatno »ozeleiniti« željeznički promet. Danas je željeznica odgovorna za samo tri posto svih emisija u prometu, iako se njome prevozi 17 posto unutarnjeg tereta i osam posto putnika u Europi.

Također je održan panel na temu digitalizacije kao ključnoga faktora za postizanje učinkovitoga i konkurentnoga željezničkog teretnog prijevoza, a izabrano je i novo vodstvo CER-a. Za predsjednika CER-a na dvogodišnje razdoblje izabran je izvršni direktor ÖBB-a Andreas Matthä, a za potpredsjednike izabrani su Erik Laidvee (EVR), Oliver Wolff (VDV) i Marc Wengler (CFL). Novi članovi Upravnog od-



Marko Z. Žubrinčić, Andreas Matthä (predsjednik CER-a), Libor Lochman (izvršni direktor CER-a), Darko Barišić



Dodjela nagrada

bora su Jean-Pierre Farandou (SNCF) i Mantas Bartuška (LG). Zahvaljujući na izboru, Andreas Matthä rekao je to da su ovo odlučujuća vremena za željeznički sektor. Željeznice moraju ojačati infrastrukturu i više pozornosti posvetiti prednostima digitalizacije. Europa mora poticati prave uvjete za preusmjerenje prometa s cestovnoga na željeznički promet i postati okosnica europskog sustava mobilnosti.

Predstavnici HŽI-a spomenuli su najave EU-a da će nacionalna komponenta iznositi 25 posto i izrazili protivljenje jer je RH koristila samo jedno proračunsko razdoblje te istaknuli to da zbog zastarjele infrastrukture nismo u istome položaju kao druge željeznice.

Izvršni direktor CER-a Libor Lochman i predsjednik CER-a Andreas Matthä istak-

nuli su viziju CER-a za budućnost europske mobilnosti u kojoj su željeznice prvi izbor i ključne za smanjenje stakleničkih plinova. Godina 2019. bila je ključna za klimatsku politiku EU-a, jer su se države usuglasile s ciljem klimatske neutralnosti do 2050. i usvojile Europski zeleni plan. Ključne mjere su dekarbonizacija prijevoza i prebacivanje tereta na željeznicu, što je i istaknuto u Bijeloj knjizi EU-a iz 2011. Europski zeleni plan navedeno treba ojačati učinkovitim alatima po kojima plaćaju onečišćivači i jamči se ispravno financiranje za čistu mobilnost, što može značiti veliku promjenu u postizanju održive mobilnosti u Europi. Prvi ljudi CER-a izrazili su uvjerenje da će CER pružiti podršku svim dobrim političkim rješenjima koja će Europu učiniti svjetskim prvakom održivosti.

IZ ĐAKOVA DO OSIJEKA ZA SAMO POLA SATA

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković



Kolodvor Đakovo

Kolodvor Đakovo na pruži Osijek – Strizivojna-Vrpolje dio je V.c koridora koji prolazeći kroz istočni dio Hrvatske spaja Mađarsku preko Bosne i Hercegovine s lukom Ploče. Zanimljiv je podatak da je prije dvadesetak godina najbrža izravna veza između Zagreba i Osijeka bila preko Đakova, no vrijeme od tri sata vožnje ipak nije bilo dovoljno da ona zaživi i opstane.

Pruga Osijek – Đakovo – Vrpolje, duga 47,7 kilometara, svečano je bila puštena u promet 11. rujna 1905. U to vrijeme sagrađeni objekti zadržali su svoj izvorni izgled. Kolodvorska zgrada u Đakovu u cijelosti je obnovljena i izgleda reprezentativno. Istodobno je zgrada stajališta Budrovci u cijelosti zapuštena i predviđena za rušenje.

Zanimljivo je to kako prvi planovi o izgradnji te pruge datiraju iz četrdesetih godina

osamnaestoga stoljeća, no provedba se oteгла i pruga je trasirana tek 1895. Sljedećih su se godina prikupljala sredstva i dozvole, a radovi su konačno počeli 1904. U promet je pruga puštena godinu dana poslije i nadovezala se na već izgrađenu pružnu dionicu od Vrpolja da Slavenskog Šamca.

Danas je ta pružna dionica dio koridora V.c koji iz Mađarske, preko Osijeka, Đakova i Vrpolja te Bosne i Hercegovine vodi do luke Ploče. Pruga je obnovljena početkom stoljeća i osim na dionici kod jezera Jošala u blizini Đakova na njoj su omogućene vozne brzine vlakova od 100 km/h. U međuvremenu se odustalo od ideje da se kod jezera sagrađi vijadukt pa je brzina na tome dijelu i dalje ograničena na 20 km/h, a ni elektrifikacija cijele pruge više nije među prioritetima HŽ Infrastrukture.

Đakovo je od Osijeka udaljeno 38 km, a od

Vrpolja, drugoga odredišta većine putnika, 11 kilometara. Do Osijeka vlak stiže za samo pola sata, no putnika je ipak manje. Josip Bilandžija, pomoćnik šefa kolodvora Osijek, koji je mjerodavan za Đakovo, procjenjuje kako su putnici izgubljeni otako je Ministarstvo znanosti i obrazovanja učenicima odobrilo slobodan izbor prijevoznoga sredstva, neovisno o cijeni:

Autobusni prijevoz osjetno je skuplji. Istina je i da je pruga od pojedinih mjesta udaljena četiri, možda i pet kilometara pa se velik broj učenika odlučio za prijevoz autobusima. Nekada je vožnja vlakom bila obvezna ako je stajalište od mjesta stanovanja bilo udaljeno do dva kilometra. Bez ograničenja država plaća prijevoz učenika neovisno o cijeni, pri čemu je željeznica izgubila do 30 posto putnika.

Veza između Osijeka i Zagreba ostvaruje



Joso Vragolić, Josip Bilandžija i Željko Kruljac

se tzv. podravskom magistralom preko Koprivnice te uz presjedanja preko Đakova i Vinkovaca. Zanimljivo je spomenuti to kako su krajem prošloga stoljeća izravni vlakovi vozili i preko Đakova te do Osijeka stizali za samo tri sata.

Josip Bilandžija na željeznici je 32 godine:

— Završio sam ŽOC u Zagrebu i na željeznici sam od prvoga dana radnog vijeka. Tijekom radnoga vijeka kao prometnik sam radio u Bizovcu, Josipovcu, Dardi, Bilišću i Đakovu, a posljednje tri godine pomoćnik sam u Osijeku.

Radno vrijeme u kolodvoru Đakovo je od 4.10 do 22.00 sata. U smjeni rade promet-

nik i skretničar. Zanimljivo je da je u Đakovu, kao i u kolodvoru Opatija-Matulji, skretničarima na raspolaganju službeni bicikl koji se koristi kada se u Đakovu križaju vlakovi. Za potrebe HŽ Putničkog prijevoza karte prodaje prometnik.

Pod nadzorom pomoćnika šefa područja kolodvora Osijek je i pet stajališta. Na njima su, uz iznimku Dopsina, sagrađeni peroni i nadstrešnice. Zgrada stajališta u Budrovcima predviđena je za rušenje, nakon čega će biti sagrađena nadstrešnica. Što se tiče teretnog prijevoza, kolodvor Đakovo povezan je s poduzećem Žito.

— Za potrebe silosa voze se velike količine

tereta, pri čemu to poduzeće koristi usluge više prijevoznika pa se na kolosijecima mogu vidjeti vlakovi HŽ Carga, RCC-a, PPD-a... - rekao je Bilandžija.

Otkako je HŽ Cargo odlučio popisivati vagonu u vlastitoj režiji, prekobrojni su postali vlakovođe HŽ Infrastrukture. Njima je ponuđena prekvalifikacija za rukovatelje manevrom i skretničare. Takva je sudbina zadesila i skretničara Josu Vragolića, koji kaže da će kao pripravnik uskoro otići u mirovinu:

— Na željeznici sam od 1984. i uskoro ću u mirovinu. Tijekom radnog vijeka nema gdje me nije bilo – od Šapjana do Tovarika. Bio sam i u Zagrebu deset godina. Nije bilo lako i bilo je po principu »snađi se, družu«. U Đakovu brinem o posljednjoj šumskoj rampi u Hrvatskoj. Govore kako će je uskoro zamijeniti modernim rješenjem i nadam se da ću to doživjeti dok još radim.



Joso Vragolić

JOŠ JEDAN »IGRAČ« NA TRŽIŠTU

PIŠE: Branimir Butković

FOTO: Branimir Butković, Dragutin Staničić

Riječki Transagent Rail novi je prijevoznik na tržištu željezničkoga teretnog prijevoza. U vrlo jakoj konkurenciji ta se tvrtka nastoji izboriti za svoje mjesto pod Suncem.

Hrvatsko tržište željezničkoga teretnog prijevoza bogatije je za novog prijevoznika – riječki Transagent Rail. Uz nacionalnog prijevoznika HŽ Cargo na tržištu su prisutni Rali Cargo Carrier Croatia, THM, ENNA Transporti, SŽ Tovorni promet te Rail & Sea, a za pružanje usluga prijevoza registrirana su i poduzeća Pružne građevine, CER Cargo i Eurorail Logistics. Ponajprije zahvaljujući aktivnosti novih prijevoznika, teretni prijevoz iz godine u godinu bilježi porast opsega.

Transagent kao međunarodna pomorska i prometna agencija posluje od 1964. Nakon proširenja djelatnosti djeluje kao lučka agentura, a od devedesetih godina prošloga stoljeća i kao špediter.

Od početka svoje špediterske aktivnosti Transagent željeznicom prevozi velike količine tereta, ponajviše iz luke Bakar. S rastom potražnje i zahtjevima za fleksibilnijim pristupom prijevozu uočen je nedostatak kapaciteta na željeznici. Tada se rodila ideja o osnivanju vlastite tvrtke za željeznički prijevoz te o početku samostalnoga rada. Konačno je 2018. Transagent Rail pokrenuo svoj prvi vlak. Od listopada 2019. direktor tvrtke je Boris Rosanda, koji nam je ukratko objasnio logiku djelovanja Transagent Raila:

Transagent kao grupa jako velik opseg prometa ostvaruje željeznicom, a naš glavni klijent su željezare. U skladu s time iz Bakra vozimo više stotina tisuća tona rasutoga tereta na godinu u uvozu i nešto manje gotovih proizvoda u izvozu. Sve su to izazovi kojima se moralo odgovoriti u novoj tvrtki. Trenutačno radimo s četiri unajmljena Taurusa. To je dovoljno za naš



Boris Rosanda

opseg posla, a ako zatreba, najmodavac ima pripremljene lokomotive s dozvolama za vožnje po Hrvatskoj. Zapošljavamo 29 radnika, strojovođa, pregledača vagona i dispečera. Osim prijevoza iz Rijeke organiziramo provoz vlakova kroz Hrvatsku prema raznim odredištima (Turska – Austrija, Srbija – Italija, Mađarska – Italija...). Uz to u Srbiji smo u suradnji sa sestrinskom tvrtkom Transagent Operator d.o.o. Beograd pokrenuli kontejnerski terminal iz kojeg ćemo uskoro pokrenuti redoviti promet.

Bakar je luka za rasute terete i u njoj, kao što smo već spomenuli, Transagent Rail ostvaruje najveći opseg posla. S obzirom

na to da u luci umjesto nekadašnjega jedinog prijevoznika sada djeluje njih nekoliko, zanimalo nas je je li ta činjenica utjecala na posao:

Nekada smo u lancu imali Luku Rijeka, HŽ Infrastrukturu i HŽ Cargo kao jedinog prijevoznika. To je bilo jednostavno, no danas je tržište veće, više je klijenata i više prijevoznika. Zbog toga je neophodna svakodnevna komunikacija između dionika u prometu, a dijelom su ostale stare navike. Proaktivna komunikacija među sudionicima u prometu nešto je što treba unaprijediti i na čemu vrijedi raditi.

Transagent Rail kao prijevoznik koji na



tržištu djeluje tek godinu i pol dana suočio se s vrlo jakom konkurencijom koja se već pozicionirala na tržištu:

— Mi smo najnoviji prijevoznik i u velikoj se konkurenciji nastojimo izboriti za svoje mjesto pod Suncem, a to nije jednostavno. Puno ulažemo u obrazovanje naših radnika. Okupili smo mladu ekipu. Strojvođe su stari do 35 godina i dugoročno računamo na tu ekipu. Principi djelovanja na tržištu takvi su da se dijeliti može samo ono što se zaradi i mi se tako ponašamo.

Prijevoz je vrlo važna stavka u poslovanju

poduzeća. Kvalitetan i brz prijevoz u konačnici znači i jeftiniju robu na odredištu. Na kraju razgovora našega sugovornika pitali smo o trendovima i budućnosti teretnoga prijevoza u Hrvatskoj:

— Struktura prijevoza se promijenila. Sve se više voze kontejneri i s tim u vezi zagovornik sam gradnje intermodalnih terminala na kopnu. Cilj prijevoza nije dolazak broda u luku, već robu brzo pretovariti i otpremiti do konačnoga odredišta. Što se tiče teretnoga prijevoza u Hrvatskoj, dvije su opcije: ili će se Hrvatska osloniti na pomorske luke ili će biti tranzitna država. – zaključio je Rosanda.



POTPISAN SPORAZUM O UNAPRJEĐENJU ŽELJEZNIČKE USLUGE

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković



Željko Ukić i Darja Kocjan

Čelni ljudi HŽ Putničkog prijevoza i SŽ Potniškog prometa potpisali su Sporazum o razumijevanju o poboljšanju usluge u međunarodnim vlakovima između Hrvatske i Slovenije. Zajedničkim naporima, uz potporu EU-ovih fondova, brojnim mjerama nastojat će se privući što veći broj putnika koji koriste željeznicu.

S namjerom da se unaprijedi željeznički putnički prijevoz između Slovenije i Hrvatske u zagrebačkome hotelu »Esplanade« 12. veljače 2020. potpisan je Sporazum o razumijevanju o poboljšanju usluge u međunarodnim vlakovima između Hrvatske i Slovenije.

Sporazum u sklopu EU-ova projekta CO-

NECT2CE potpisali su direktorica SŽ Potniškog prometa Darja Kocjan te predsjednik Uprave HŽPP-a Željko Ukić i članovi Uprave Mladen Lugarić i Damir Rubčić.

U uvodu je Željko Ukić istaknuo to kako je željeznički prijevoz između Hrvatske i Slovenije u 2019. koristilo oko 130 000 putnika:

„Vjerujem da ćemo na temelju aktivnosti definiranih u Sporazumu uvoditi nove ponude i usluge. Obvezali smo se promovirati strateško partnerstvo i raditi na poboljšanju usluge u međunarodnim vlakovima sa željom da privučemo još veći broj putnika i ostvarimo znatniji prihod.“

Darja Kocjan vjeruje kako će u uvjetima že-

stoke konkurencije cestovnoga prometa zajednički napori ipak rezultirati boljom uslugom i većim brojem putnika u međunarodnim vlakovima:

„Svjedočimo žestokoj konkurenciji cestovnoga prometa u odnosu na željeznički promet. Kao željeznički prijevoznici moramo djelovati kako bi se što više putnika koristilo vlakom kao ekološki najprihvatljivijim prijevoznim sredstvom. S HŽ Putničkim prijevozom već niz godina aktivno surađujemo vezano uz vozni red, različite prijevozne povlastice i posebne ponude te na promociji željezničkog prometa.“

Projekt CONNECT2CE dio je 246 milijuna eura vrijednoga programa međunarodne suradnje INTERREG Središnja Europa. Vrijednost projekta CONNECT2CE iznosi 2,8 milijuna eura, pri čemu je vrijednost projekta za HŽ Putnički prijevoz oko 171 400 eura.

Renato Humić, koordinator za EU fondove, ukratko je prezentirao osnovne ciljeve projekta CONNECT2CE:

„Projekt CONNECT2CE pokrenut je 1.



Renato Humić



lipnja 2017. i trajat će do 31. svibnja ove godine. Voditelj projekta u kojemu uz Hrvatsku sudjeluju Italija, Mađarska, Slovačka, Češka, Austrija i Njemačka jest Central European Initiative iz Trsta. Cilj je projekta adresirati lošu pristupačnost regionalnih i perifernih područja i područja uz granicu do glavnih prometnih središta u urbanim područjima te da naš glas dopre do javnosti i utječe na donositelje odluka.

Kao vanjski promatrač angažirana je konzultantska tvrtka BSL kako bi izradila modele za unaprjeđenje željezničke usluge između Zagreba i Ljubljane. Unaprjeđenje usluge planirano je u četiri koraka, pri čemu je predložen niz mjera. Njima će se nastojati poboljšati usluge kao što su mrežna prodaja karata u međunarodnome prijevozu, ugostiteljska ponuda, promocija posebnih ponuda i uvođenje posebnih karata. Uz obnovu voznoga parka neophodno je unaprijediti i infrastrukturu.

Na kraju treba spomenuti to da je dionica između Zagreba i Ljubljane duga 141 kilometar, a vozno vrijeme većine vlakova koji voze na toj relaciji dva sata i 20 minuta.



BESPLATNA PUTOVANJA UČENIKA, STUDENATA I UMIROVLJENIKA BBŽ-a

PIŠE: HŽPP

FOTO: Bjelovarsko-bilogorska županija

U Ekonomskoj i turističkoj školi u Daruvaru 7. veljače 2020. potpisan je Ugovor o sufinanciranju troškova javnog prijevoza učenika srednjih škola, redovitih studenata, umirovljenika i osoba starijih od 60 godina Bjelovarsko-bilogorske županije, čije je polazište ili odredište na pruzi Banova Jaruga – Daruvar – Virovitica.

Potpisivanju ugovora bili su nazočni predsjednik Uprave HŽPP-a Željko Ukić i član Uprave Damir Rubčić te župan Bjelovarsko-bilogorske županije Damir Bajs sa suradnicima, ravnateljica Ekonomske i turističke škole Dinka Kavalir i zamjenica gradonačelnika Daruvara Vanda Cegledi. Uoči potpisivanja Ugovora župan Bajs izjavio je:

Daruvar je turistički biser ovoga dijela Hrvatske, grad sjajne tradicije, lječilišnog turizma, grad kulture, vina i ginka. Tijekom 2018. dogovorili smo povratak željeznice u Daruvar, a kako bismo potaknuli zanimanje za željeznicu zajedno s drugim županijama potpisali smo prvi ugovor u kojemu smo predvidjeli financiranje prijevoza đaka i studenata naše županije u iznosu od 50 tisuća kuna. Međutim, ispostavilo se da su ta sredstva bila premala. Već 2018. povećali smo sredstva na 150 tisuća kuna, a prošle, 2019. predvidjeli smo 300 tisuća kuna.

Kada smo došli do 100 tisuća putnika, predvidjeli smo da se sufinanciranje nastavi za 2020., s time da smo mogućnost da svi naši đaci i studenti s daruvarskoga područja dobiju besplatan prijevoz i za ovu godinu odlučili proširiti i na naše sugrađane treće životne dobi. Zato ćemo financirati i umirovljenike i naše sugrađane starije od 60 godina, što znači da će i oni imati besplatan prijevoz iz Daruvara. To će doprinijeti daljnjoj popularizaciji i povratku željeznici. Moram istaknuti iznimno dobru suradnju s HŽ Putničkim prije-



Damir Rubčić, Željko Ukić i Damir Bajs

vozom, a iza toga bi se trebala kriti mogućnost lakšeg upisa u naše škole u Daruvaru.

U povodu potpisivanja Ugovora Ukić je izjavio:

Iznimno nam je drago što nastavkom suradnje kojom je u 2019. besplatan prijevoz bio omogućen srednjoškolcima i redovitim studentima Bjelovarsko-bilogorske županiji i ovim ugovorom tu suradnju proširujemo i na umirovljenike i osobe starije od 60 godina. Kako bismo pružili još kvalitetniju uslugu, svim učenicima srednjih škola koji sada imaju besplatan prijevoz od kuće do škole HŽ Putnički prijevoz omogućio je da se tijekom cijele godine mogu neograničeno voziti na području cijele RH, na svim relacijama. Ovim mjerama i na ovaj način možemo sačuvati pruge i vlakove na ovome području. – kazao je Ukić i dodao da smatra da Bjelovarsko-bilogorska županija u Hrvatskoj prednjači po poticanju putovanja željeznicom.

S obzirom na to da je u proračunu za

2020. Bjelovarsko-bilogorska županija osigurala 300 000 kuna, uz sufinanciranje Županije i popust HŽ Putničkog prijevoza redoviti studenti te umirovljenici i osobe starije od 60 godina moći će koristiti besplatna pojedinačna putovanja, a učenici srednjih škola besplatna mjesečna putovanja. Prijevoz stanovništva navedenih kategorija omogućen je u 2. razredu vlakova. Pravo na besplatan prijevoz ostvaruju građani s prebivalištem na području Bjelovarsko-bilogorske županije, čije je polazište i odredište na pruzi Banova Jaruga – Daruvar – Virovitica.

U 2019. na toj relaciji putovalo je do 200 studenata i do 30 srednjoškolaca na mjesec, a umirovljenici i osobe starije od 60 godina iz Daruvara ostvarili su oko 1140 putovanja.

Na temelju potvrde obrazovne ustanove o statusu redovitoga studenta i identifikacijskoga dokumenta iz kojega je vidljivo prebivalište na području Bjelovarsko-bilogorske županije redoviti studenti trebaju izraditi pametnu karticu HŽPP-a kojom će pojedinačne karte kupovati na blagajnama kolodvora.

DJELOMIČNO UREĐEN NOVI SMJEŠTAJ ZA RADNIKE PRUŽNIH GRAĐEVINA

PIŠE: Boris Šimundić
FOTO: Boris Šimundić



Ranžirni kolodvor u Zagrebu

Smeštaj radnika u sagrađenoj objektu bio je tema gotovo svih dosadašnjih uprava Pružnih građevina, no proteklih mjeseci uz svesrdnu potporu HŽ Infrastrukture i molbu Uprave Pružnih građevina pokrenuta je inicijativa da se adaptira dio objekta na Ranžirnom kolodvoru u Zagrebu te uredi dio katnoga prostora za smještaj zaposlenika Pružnih građevina.

Ideja nije od jučer. I prije se razmišljalo o pronalaženju kvalitetnoga smještaja i rješenja kako radnike koji su trenutno smješteni u kolodvoru u Dugom Selu, i to u vagonima koji više ne omogućuju komoditet kao u vrijeme kada su bili uređeni za tu namjenu, smjestiti u kvalitetno konačište radi boljih životnih uvjeta. Dio uredskih prostorija u lijevome krilu zgrade Ranžirnog kolodvora ubuduće će služiti za smještaj radnika Pružnih građevina.

Pružne građevine na novu lokaciju namjeravaju smjestiti 83 zaposlenika, a očekivani završetak uređenja »nove adrese« u zagrebačkim Dugavama predviđen je tijekom 2020. Veličina prostora poslovne zgrade

Zagreb Ranžirnog kolodvora kao i lokacija prostorno su impresivni. Okoliš zgrade je uredan, ispred ulaza nalazi se održavani park, a do zgrade vodi široki pločnik. Velika ulazna staklena vrata otvaraju vidik iz hodnika, desno se nalaze uredi HŽ Carga, a u prizemlju lijevo uredi Ranžirnog kolodvora. Široke stubbe vode na prvi kat, gdje će u prostoru od 840 m² biti novi povremeni smještaj za radnike Pružnih građevina. Radovi traju. Do sada su postavljeni laminatni pod i uređeni zidovi, a sanitarni čvor i kuhinja djelomično su uređeni. Pravo omanje gradilište.

Arhitektica Tea Duvančić rekla nam je da se uskoro očekuje opremanje prostora potrebnim namještajem.

Tijekom pisanja teksta doznali smo to da je dio zaposlenika već smješten u adaptirane spavaonice jer su morali napustiti željeznički kolodvor u Dugom Selu. Naime, izgradnja pruge Dugo Selo – Križevci napreduje prema planu, a uskoro će početi radovi i na kolodvoru u Dugom Selu, gdje su do jučer bili smješteni vagoni Pružnih građevina.

Najavu uređenja i preseljenja radnika Pružnih građevina s lokacije iz Dugog Se-

la na Ranžirni kolodvor u zagrebačkim Dugavama najavio je u svojem intervju listu »Na peronu« Pero Semren, predsjednik Uprave Pružnih građevina. Odluka o preseljenju zaposlenika Pružnih građevina koji su bili smješteni u Dugom Selu u Dugave opravdana je, a novi smještaj omogućuje više korisnoga prostora.

Javni prijevoz »novim stanarima« nije daleko, potrebno im je tek oko pet do deset minuta hoda do prve autobusne stanice s koje ZET-ovi autobusi prometuju prema središtu Zagreba. Vjerujemo da će se preseljenju na novu lokaciju radovati upravo oni koji će biti korisnici novouređenih prostora. Novi smještaj raspolagat će spavaonicama u kojima će se nalaziti od tri do četiri kreveta, uređenim sanitarnim čvorom, blagovaonicom te kuhinjom opremljenom hladnjacima, sudoperima i električnim štednjacima. Grijanje prostora osigurano je putem Termoelektrane toplane Zagreb, što mami osmijeh na usne budućih stanara, koji znaju kako je zimi bilo spavati u vagon-skome smještaju. Novi je smještaj u čvrstome objektu i omogućava potreban komoditet.

SUZBIJANJE DISKRIMINACIJE NA RADNOM MJESTU

PIŠE: Ružica Stanić
FOTO: Europska komisija

Europska komisija i Hrvatski poslovni savjet za održivi razvoj (HRP-SOR), čija je članica i HŽ Infrastruktura, organizirali su krajem siječnja u Zagrebu radionicu za poslodavce »Diskriminacija na radnom mjestu: Kako ostvariti razumnu prilagodbu u praksi«. HŽ Infrastruktura održala je također internu edukaciju za nadređene radnike o diskriminaciji i uznemiravanju na radu.

Na radionici Europske komisije poslodavci su mogli saznati više o razumnim prilagodbama za osobe s invaliditetom, najboljim praksama te mogućim poteškoćama na lokalnoj razini pri provedbi tih prilagodbi.

Glavna tema radionice, razumna prilagodba, jest promjena u vezi s radnim okruženjem koja je potrebna da bi se osobi s invaliditetom omogućilo obavljanje vlastitog posla, napredovanje u njemu ili sudjelovanje u osposobljavanju. Može se odnositi na prilagođavanje politika i procedura, trening i mentorstvo, posebnu opremu za rad, čitače ili prevoditelje, prilagodbu radnog vremena, rad od kuće i drugo.

Središnji govor održao je Rick Williams, specijalni savjetnik za invaliditet, koji je među ostalim objasnio najčešće pogrešne predodžbe o razumnoj prilagodbi. Neki su od njih to da je razumna prilagodba skupa (navodno, 90 posto prilagodbe ne košta ništa ili jako malo), teška ili da predstavlja rizik za zdravlje i sigurnosti. Poslodavci koji osiguraju razumnu prilagodbu dobivaju veći izbor kandidata, odane i motivirane radnike kao i bolji imidž.

Kao jedna od potpisnica Povelje o raznolikosti Hrvatska, inicijative čiji je cilj uključivanje marginalnih društvenih skupina na tržište rada, a čiji je nositelj HRPSOR, HŽ Infrastruktura donijela je svoju Politiku raznolikosti i nediskriminacije te akcijski plan njezina provođenja. Cilj te po-



Rick Williams, specijalni savjetnik za invaliditet

litike jest osigurati jednake mogućnosti svim radnicima od samog zapošljavanja putem mogućnosti profesionalnog razvoja i rasta te onemogućiti svaki oblik diskriminacije.

O temi diskriminacije i uznemiravanja na radu Sektor za upravljanje ljudskim potencijalima HŽI-a održao je u prosincu dvodnevnu edukaciju za 60-ak nadređenih radnika. O pravnim aspektima diskriminacije prisutne je informirala Leposava Ovčariček, glavna referentica za pravne poslove, dok je o psihološkim aspektima govorila Ljiljana Mikuš, stručna suradnica za psihofiziologiju rada.

Kako je rečeno na edukaciji, zadatak je poslodavca osigurati jednaku primjenu zakona i akata na sve radnike, pravednu raspodjelu posla, u realnim rokovima; jas-

no definirati obaveze i odgovornost radnika, postaviti organizacijske ciljeve, svrhu i procedure, osigurati kontrolu nad procesom rada, ali i informiranost i uključenost radnika. Nadalje, potrebna je socijalna podrška suradnika i nadređenih te jasna povratna informacija. Komunikacija mora biti otvorena i dvosmjerna, sustav napredovanja i nagrađivanja pravedan i transparentan, a procedure za rješavanje problema jasne. Također, potrebna je fleksibilnost za privatne obaveze kako bi se mogla uspostaviti ravnoteža profesionalnog i privatnog života.

Kreirajući upravo takvu radnu atmosferu i radne uvjete, poslodavac sprečava uznemiravanje i diskriminaciju na radu, povećava radnu učinkovitost, odnosno ostvaruje znatne financijske efekte poslovanja.

MALI VLAKOVI U MAĐARSKOJ

PIŠE: Dragutin Staničić
FOTO: Dragutin Staničić



U mađarskome gradu Šopronu od 24. do 26. siječnja 2020. održana je XII. međunarodna izložba željezničkih modelara i maketara.

U suvremeno opremljenome Pro Kultura centru »Liszt Ferenc«, u dvije velike dvorane i prostranome predvorju bile su izložene brojne makete i modeli te predstavljeni proizvođači željezničkih modela, maketa te prateće opreme. Na toj izvrsno posjećenoj međunarodnoj izložbi, u dvorani koja je dobila naziv »Zagrab« i koja je bila obilježena tablom dizajniranom poput tabli kojima se obilježavaju željeznički kolodvori i stajališta u Hrvatskoj, prvi put sudjelovala je ekipa »Malih vlakova« iz Zagreba.

Naši su izlagači u dvorani postavili modularnu maketu na 24 m², kojom su prometovali brojni modeli vlakova koji voze na našim prugama, ali i na prugama regije. Zapažene su bile i povijesne kompozicije koje su povezivale našu zemlju s ostalim europskim središtima poput EC-a »Mimara«, IC-a »Agram« i IC-a »Drava« kao i muzejske kompozicije koje danas prometuju u susjednim državama. Za izložbu pripremljen je i postav s modelima lokomotiva HŽ-a od 1991. do 2019.

Kolega iz Lendave izložio je maketu te modele lokomotiva i vagona Parenzane te niz svojih modela lokomotiva i vagona koje je pregradio ili izradio, a vozili su po Sloveniji i Hrvatskoj.

Klubovi iz Šoprona i Debrecina izložili su zajedničku modularnu maketu dugu 55 m, na kojoj su prikazani brojni detalji iz mađarske povijesti, od »tvrde granice« preko života na selu, razvitka industrije i cestogradnje do vjetroelektrana. Po tračnicama su vozile kompozicije koje su obilježile povijest željezničkoga prometa u Mađarskoj. Posebno zanimljiva jest parna lokomotiva serije MAV 424 koja je u Hrvatskoj nosila oznaku serije 11. Jedan od velikih proizvođača opreme za makete osim izložbeno-prodajnog centra održao je radionice sastavljanja maketa i izrade diorama. Tvrtka GySEV je najmlađe posjetitelje darivala prigodnim edukativnim poklonima »željeznica prijatelj djece«. Izložbu je toga vikenda obišlo više od tri tisuće posjetitelja svih uzrasta. Posebno simpatičan bio je posjet učenika i nastavnika škole koja njeguje hrvatski jezik.

Klub modelara iz Šoprona svoje prostorije ima u krugu radionica GySEV-a. Dio pro-

stora namijenjen je za stalni muzejski postav koji se može obići uz najavu, a prikazuje povijest sjeverozapadne Mađarske. Dio prostora koristi se za klupske aktivnosti – izradu modela i maketa.

Grad Šopron nalazi se na sjeverozapadu Mađarske, u blizini granice s Austrijom, spada u regiju Zapadno Podunavlje, broji oko 60 000 stanovnika i važno je kulturno, turističko i prometno središte. Nazivi svih glavnih objekata i ulica su dvojezični, a iz kolodvora prema Bečkome Novom Mjestu, Beču i Bratislavi tijekom dana prolaze brojni prigradski vlakovi.

Grad ima dugu povijest, spominje se od 13. stoljeća, ima vrlo zanimljivu i prepoznatljivu srednjovjekovnu jezgru s renesansnim i baroknim građevinama. Iako je stradao u Drugome svjetskom ratu, grad je obnovljen i odiše srednjoeuropskom arhitekturom. Sačuvane su zidine iz doba Rimskoga carstva kao i vatrogasni toranj koji dominira starom jezgrom grada. Ekipa »Malih vlakova«, koju su činili Goran Princ, Siniša Dujmović, Ante Radočaj i Dragutin Staničić, ponosna je na to što je sudjelovala na toj besprijekorno organiziranoj izložbi i predstavila željezničko modelarstvo i maketarstvo iz Hrvatske.

PRIGRADSKI ŽELJEZNIČKI PRIJEVOZ U MOSKVI

PIŠE: Toma Bačić
FOTO: Toma Bačić



Siemensov vlak Lastočka u stajalištu Koptevo

Moskva je drugi po veličini grad u Europi, iza Istanbula, s oko 12 milijuna stanovnika u užemu gradskom području i nešto više od 20 milijuna u širem gradskom području. Grad ima devet velikih kolodvora i niz manjih. Od devet velikih kolodvora većina ih je čeone konfiguracije.

U posljednjih desetak godina Moskva ubrzano razvija sustav gradskih i prigradskih željezničkih pruga. Naime, dijelovi dobro razvijene mreže moskovskoga metroa već su dulje na rubu kapaciteta te gradske vlasti žele rasteretiti metro razvojem gradske i prigradske željeznice. Moskovski metro jest metro s najvećim brojem putnika izvan Azije. Sustav prevozi nešto više od sedam milijuna putnika na dan. Na listi

najprometnijih metroa Moskva se nalazi na šestome mjestu, Pariz na 11., a London na 12.

Moskovska kružna željeznička pruga

Moskovska kružna željeznička pruga otvorena je početkom 20. stoljeća, no na njoj je željeznički putnički prijevoz ukinut 30-ih godina prošloga stoljeća. Prije deset godina odlučeno je to da se pruga modernizira za potrebe gradskoga željezničkog prijevoza. Pruga duga 54 km ponovno je otvorena 2016. i danas njome svake tri minute voze Siemensovi vlakovi Desiro. Tarifno je ta pruga integrirana u sustav moskovskoga javnog gradskog prijevoza, što znači da na njoj vrijede sve vrste karata za metro, autobuse, tramvaje, monoželjeznice i trolejbuse. Na pruži se

nalazi i kraća podzemna dionica poznata pod nazivom Gagarinski tunel.

Moskovskom kružnom željezničkom prugom vozi se nešto više od pola milijuna putnika na dan, a vlakovi čitav krug prolaze za 88 minuta. Kroz najprometnija stajališta prođe oko 60 tisuća putnika na dan. Moskovska kružna željeznička pruga znatno je rasteretila neke linije metroa u gradu, omogućivši putnicima izravnije smjerove putovanja. Vlakovi na pruži voze redovito od 5.45 do 1.00 sat.

Po moskovskoj kružnoj željezničkoj pruži voze Siemensovi elektromotorni vlakovi koji su u Rusiji poznati pod nazivom Lastočka. Do danas su Ruske željeznice kupile 212 tih vlakova različitih konfiguracija. Ti su vlakovi djelomično proizvedeni u njemačkim Siemensovim pogonima u Krefel-



Elektromotorni vlak Lastočka ulazi u Lenjingradski kolodvor u Moskvi

du, a djelomično licencno u pogonima tvrtke Uralskie Lokomotivi u ruskome gradu Jekaterinburgu.

Moskovske dijametralne željezničke pruge Godine 2010. moskovske gradske vlasti počele su planirati veće uključivanje željeznice u javni gradski prijevoz. Odlučeno je to da će se osim kružne željezničke pruge modernizirati i neke željezničke pruge koje dijametralno vode iz gradskoga središta prema periferiji. Prve dvije pruge, od predviđenih pet, otvorene su 2019. Linija MCD-1 povezuje Lobnju s Odincovim kroz središte Moskve. Linija je duga 52 kilometra. Za potrebe njezina otvorenja moderni-

zirana su sva željeznička stajališta i kolodvor Bjeloruskaja u središtu grada te su kupljeni novi elektromotorni vlakovi. Linija MCD-2 duga je 80 km i povezuje Nahabino s Podolskom. U središtu Moskve prolazi kroz kolodvor Kurskij.

Za tri dodatne linije dijametralnih pruga predviđene su veće intervencije u postojeću infrastrukturu – na zapadu Moskve grade se novi željeznički vijadukti koji će omogućiti izravno prometovanje vlakova kakvo nije moguće unutar postojeće infrastrukture. Puštanje u promet linija MCD-3 i MCD-4 planira se 2021., a linije MCD-5 najranije 2024. Na MCD linijama voze elektromotorni vla-

kovi Ivolga, koje proizvodi ruski proizvođač željezničkih vozila Transmashholding. Istovjetno kao moskovska kružna željeznička pruga i dijametralne pruge u cijelosti su integrirane u tarifni sustav moskovskoga javnog gradskog prijevoza. Tom integracijom cijene prijevoza znatno su pale te je željeznički prijevoz postao konkurentnijim.

Dugoročno Moskva planira dodatne gradske željezničke pruge koje bi kroz gradsko središte prolazile kroz tunele. Iako za taj projekt postoje samo preliminarni planovi, oni bi sigurno znatno pridonijeli drastično boljem prometu u ruskome glavnom gradu.

ČETIRI DANA U TOSKANI

PIŠE: Hrvoje Dečak

FOTO: Hrvoje Dečak

Provesti četiri dana u Toskani, jednoj od najljepših regija Italije, tek je treptaj, ali dovoljan da ostavi neizbrisive dojmove. Ako putujete u aranžmanu s turističkom agencijom, pripremite se na dugu vožnju autobusom, dosta hodanja, rano ustajanje i spretnost da za kratkih pauza stignete na kavu, ručak, u zahod i u kupovinu barem pokojeg suvenira.

Na putu iz Hrvatske u Toskanu većina skupina dulje se zaustavlja u Bologni ili Ferrari, a nas je zapalo ovo drugo odredište. Zaustavili smo se u samome središtu Ferrare, pokraj dvorca obitelji d'Este, koja je dugo vladala gradom. Impozantnih dimenzija, boje crvene cigle, kao i većina zgrada u Ferrari, dvorac je okružen širokim opkopom ispunjenim vodom. Kažu da su se d'Este utvrdom štitili od vanjskih neprijatelja, ali i vlastita naroda, buntovnog zbog visokih poreza. Vrlo blizu dvorca jest Piazza Municipale, trg na kojemu se nalazi srednjovjekovna palača Palazzo del Comune, a nasuprot njoj katedrala. Pročelje katedrale bilo je zastrto paravanom, slično kao i toranj zagrebačke katedrale.

Središte grada puno je štandova na kojima se prodaju suveniri, umjetnički predmeti i antikviteti, a dok hodate ulicama, morate paziti jer su mnoge popločene starinski, stršećim kamenim oblucima poput turske kaldrme na Balkanu.

Prvi dan puta završio je dolaskom u Montecatini Terme, mjesto u Toskani, 40-ak kilometara istočno od Firence. Gradić s oko 20 000 stanovnika dijelom nas je podsjetio na Rogašku Slatinu, a dijelom na Opatiju, iako nije na moru. Na brdu iznad grada jest stari dio naselja, Montecatini Alto, a do njega osam minuta vozi uspinjača, duga točno kilometar i prilično duža od naše zagrebačke.

Drugi je dan bio posvećen popularnome nacionalnom parku Cinque Terre u pokra-



Rijeka Arno u Firenci, s mosta Ponte Vecchio

jiini Liguriji, na obali Ligurskoga mora, južno od Genove. Čini ga pet gradića (neki kažu ribarskih sela), čije se raznobojne kuće strmo spuštaju s okolnih litica do mora. Zapravo, Riomaggiore, Manarola, Vernazza i Monterosso su uz more, dok je Corniglia na vrhu brda i do nje se može stići minibusom (pripremite se za »stiskavac«) ili preko blage 382 stube. Riomaggiore i Manarola povezani su 900 metara dugom Šetnicom ljubavi.

Od sela do sela putuje se lokalnim vlakovima i svaka vožnja traje samo nekoliko minuta, a kupuje se jedinstvena prijevozna karta. Naravno, u selima je sve puno restorancića, kafića i dućančića sa suvenirima, a za ručak s nogu preporučam prženi miks lignji, škampa i drugih vrsta riba. Za deset eura bit ćete više nego siti! Običi svih pet sela u jednome danu prilično je naporno, ali za puni dojam dovoljno ih je obići dva ili tri, na primjer, Riomaggiore i Manarolu. Nekima je najljepša Vernazza, koja je teško stradala u poplavi 2011., ali već je ponovno lijepa.

Treći dan putovanja počeo je obilaskom Pise i Kosoga tornja. Kosi toranj zapravo je zvonik katedrale, od koje je odvojen baš kao i velika krstionica. Prekrasan je osjećaj proći kroz zidine iza kojih se odjednom otvori Piazza dei Miracoli, odnosno Trg čudesa. Bijele građevine – krstionica, katedrala i toranj – iskonska su ljepota romaničke arhitekture. Kosi je toranj na vrhu (visok je 55 metara) nagnut četiri metra od svoje osi, a počeo se naginjati još tijekom gradnje u 12. i 13. stoljeću. Posljednji je put malo ispravljen i dodatno učvršćen 1999. – 2001. U njega puštaju do pedeset osoba odjednom, koje se uspinju uza 257 stuba. Zbog straha od terorizma pred tornjem i na drugome kraju trga su vojnici s dugim cijevima. Unatoč tomu turisti ne misle na opasnosti, nego svi tijekom fotografiranja zauzimaju istu pozu: ispruže dlanove kao da pridržavaju toranj.

Nakon Pise, gdje smo se pred autobusom jedva othrvani prodavačima kišobrana, remenja i satova sumnjiva podrijetla, uslijedila je dugotrajna vožnja prema jugu Tos-

kane, u vinsku regiju Chianti. Prvi je cilj bio stari gradić San Gimignano, poznat po visokim tornjevima kojih je nekada bilo 70-ak, a danas ih je tek 15-ak. Glavna je ulica prepuna slikovitih trgovina, a čak dvije slastičarnice na trgu hvale se »najboljim sladoledom na svijetu«. Redovi su pred njima dugi, ali zbog manjka vremena nismo se sami uvjerali u to je li njihova tvrdnja istinita. No, kupili smo lokalni specijalitet – suhomesnate kobasice od veprovine uz dodatak aromatičnih trava. Inače, glavni slatkiš Toskane su *cantuccini*, tvrdi kolačići s bademom, koji mogu biti i s borovnicom, čokoladom ili drugim dodacima. Samo malo dalje od grada jest vinarija Palagetto. Sjeli smo na lagani zalogaj kako bismo kušali prilično dobra vina. Neki su kupili butelje po cijeni od sedam eura ili više.

U Firencu smo ušli vlakom Trenitalia iz obližnjega gradića Prata, jer tako se puno brže stiže u samo središte grada. S kolodvora se pješice začas stiže do crkve Santa Maria Novella, omiljene polazne točke obilaska Firence. Samo par minuta hoda potrebno je do istinske ljepotice – katedrale Santa Maria del Fiore. Firenca je jedan od najljepših gradova svijeta i majka talijanske renesanse, a katedrala je remek-djelo epohe zahvaljujući svojem bijelom mramoru ukrašenome crvenim i zelenim detaljima. Tik ispred nje je velika, samostojeća krstionica, koja je i glavni razlog zbog kojeg je katedralu teško fotografirati s pročelja. Visinom pak dominira kupola visoka 114 metara, djelo graditelja Brunelleschija, a s desne strane 85 metara visok zvonik, djelo Giotta, najslavnijega slikara i graditelja rane renesanse. I na kupolu i na zvonik možete se popeti, naravno, s ulaznicom.

Iako je strogo središte Firence zatvoreno za promet, taksiji, kamioni, vespe i kočije stalno prolaze amo-tamo i praktički ne možete zastati da biste se divili prizoru ili ga slikali, a da pritom već nekome ne smetate, no to je Firenca, grad koji ipak duboko osvaja ljepotom i šarmom.

Blizu katedrale jest trg Piazza della Signoria i na njemu palača Palazzo della Signoria ili Palazzo Vecchio, na kojoj se uzdiže 94 metra visok toranj. Pred ulazom je replika čuvenoga Michelangelova Davida

i Bandinellijeva Herkula. David je najslavniji kip Firence (original je pohranjen u Galleria dell'Accademia) i valjda je na svakome drugom firentinskom suveniru, često samo jedan njegov detalj – spolni organ(čić)!

Palača Signoria bila je središte političke moći Firence, koju je obilježila dinastija Medici. Vični trgovini i političari postali su najbogatiji bankari Europe i mnogi su kraljevi, kada bi htjeli u rat, najprije išli k njima po zajam. I riječ »banka« nastala je u Italiji, a označivala je klupu za kojom su se sklapali novčarski poslovi.

U Firenci treba vidjeti još barem Galeriju Uffizi (makar izvana), odmah do Piazza della Signoria, jedan od najslavnijih svjet-

skih muzeja (pazite, čita se »Ufici«, što ne znaju ni svi vodiči pa izgovaraju »Ufiči«). Blizu je i čuveni most Ponte Vecchio (Stari most) preko rijeke Arno, na kojemu su još od 14. stoljeća nanizani dućančići, mahom zlatarnice. Preko mosta začas se stiže do grandiozne renesansne Palače Pitti, doma istoimenoga bankara, a potom obitelji Medici. Nikako ne smijete propustiti vidjeti prekrasne vrtove Boboli, koji se nalaze odmah iza palače, a puni su drvoreda, skulptura i fontana!

Kad se umorite, predahnite uz cappuccino, na koji smo se odvažili na jednom od najljepših trgova, Piazza della Repubblica. I nismo požalili tih pet i pol eura za šalicu užitka.



Vlak nacionalnog prijevoznika Trenitalia



Pisa (katedrala, Kosi toranj i krstionica)

»POGLED U VISINE – SRCE GORE«

PIŠE: Petra Krpan
FOTO: Petra Krpan

Alpinistička sekcija jedna je od sekcija HPD-a »Željezničar« i možda njegov najatraktivniji dio. Penjači Dalibor Vlatković i Vesna Klanac gotovo četiri desetljeća savladavaju najzahtjevnije litice. Njihova je nasljednica darovita dvadeset i četverogodišnja Karla Vlatković.

Hrvatsko planinarsko društvo »Željezničar« u nekoliko sekcija okuplja više od 700 članova. Najstarije među njima su speleološka i alpinistička osnovane 1950. Zbog velikog interesa iskazanog unutar alpinističke sekcije, godine 2000., kao prva u Hrvatskoj, osnovana je Sekcija visokogorskog planinarenja.

Dugogodišnji alpinisti i penjači Dalibor Vlatković i Vesna Klanac ne kriju svoju ljubav prema prirodi i brigu za nju, posebno prema planinama. Veza je to koju njeguju od rane mladosti. I danas se bave alpinizmom i sportskim penjanjem. Prohodali su mnoge zahtjevne rute po raznolikim planinskim lancima te osvojili neke od najzahtjevnijih smjerova u raznim vremenskim uvjetima. Dalibor je svojevrsna legenda penjačkoga sporta u Hrvatskoj, koji svoju ljubav i znanje prenosi na svoju kćer, Karlu Vlatković, svojedobno prvakinju Hrvatske i Colorada (Sjedinjene Američke Države) u seniorskoj kategoriji i, prema mnogima, jednu od najboljih mladih penjačica u Hrvatskoj. Vesna Klanac dugogodišnja je alpinistica koja je prohodala najzahtjevnije rute u Hrvatskoj i Europi. Posebno joj je draga Paklenica kojoj se rado vraća svake godine. Oboje su dugogodišnji članovi Hrvatskoga planinarskog društva »Željezničar«, društva koje ove godine obilježava sedam desetljeća djelovanja i koje i dalje slovi za jedno od najvažnijih planinarskih društava u Hrvatskoj s dugogodišnjim iskustvom u obrazovanju alpinista i speleologa. Atraktivna fotografija priložena uz ovaj tekst snimljena je tijekom penjačkoga izleta u Mošćeničku Dragu u jesen 2019. Na slici je Dalibor



Dalibor Vlatković

Vlatković i slobodno se može reći da fotografija prikazuje bit sportskog penjanja, a to su ljubav i poštovanje prema planini i prirodi. HPD »Željezničar« najbrojnije je planinar-

ska društvo u Hrvatskoj i ono ove godine obilježava sedam desetljeća djelovanja. Svoju brojnost uvelike duguje Sekciji društvenih izleta, koja je osnovana 2000. i koja okuplja 250 članova.



Novi Dvori
FOTO: Branimir Butković

