ŽELJEZNIČAR

BROJ 892 || OŽUJAK 2020.

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.



AKTUALNOSTI
Obustavljen putnički prijevoz, radi se smanjenim kapacitetom
_4

AKTUALNOSTI
Potresom oštećeno dvadesetak objekata
_10

EU FONDOVI
Potpisan ugovor za radove na najvećem željezničkom projektu
_14

HŽ INFRASTRUKTURA



Radnici Pružnih građevina rade na održavanju
FOTO: Branimir Butković

IZDVOJENO

AKTUALNOSTI | 4
Obustavljen putnički prijevoz, radi se smanjenim kapacitetom

AKTUALNOSTI | 6
Posao se odrađuje profesionalno, teret ne smije stati

AKTUALNOSTI | 10
Potresom oštećeno dvadesetak objekata

EU FONDOVI | 12
Pandemija usporila radove na EU-ovim projektima

EU FONDOVI | 14
Potpisan ugovor za radove na najvećem željezničkom projektu

KOLODVORI | 16
Teretni vlakovi voze

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 Ćavar, Ivan Kartelo
DIZAJN: Oskar Pigac
FOTOGRAFIJA NA NASLOVNICI: Branimir Butković
ADRESA UREDNIŠTVA:
Zagreb, Mihanovićeva 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,

prije svega nadam se da ste vi i vaši bližnji dobro. Cijeli svijet, pa tako i Hrvatska i mi kao tvrtka, ali i većina nas osobno, suočava se s izazovima koje je rijetko tko iskusio. Pandemija virusa COVID-19 nevjerojatnom brzinom u svim segmentima mijenja svijet u kojem živimo i koji poznajemo. Mijenjaju se tako i poslovne aktivnosti naše tvrtke, ali i cijelog željezničkog sektora, koji u svojoj povijesti ne pamti ovakvu situaciju. Zbog sigurnosnih mjera putnički je prijevoz obustavljen, pa je i privremeno zatvoren određen broj kolodvora. No teretni prijevoz teče, čak i u većem opsegu nego prije, pa zaposlenici čija je dužnost organizacija i regulacija željezničkog teretnog prijevoza te radnici koji rade na održavanju željezničke infrastrukture svoj posao redovito obavljaju. Poslovne zadaće dio kolega odrađuje i izvan radnih mjesta, stoga posao, koliko je to moguće, ide dalje.

U ovome su trenutku prioriteti zdravlje i sigurnost svih nas. Zato još jednom pozivamo na oprez te poštivanja svih uputa Nacionalnog kriznog stožera jer samo zajedno možemo doprinijeti tomu da se što prije vratimo uobičajenom životu.

S obzirom na to da nevolja nikad ne dolazi sama, zagrebačko područje nedavno je pogodio i snažan potres. Dan je to koji svi koji smo ga doživjeli želimo što prije zaboraviti. Prema svim dostupnim informacijama nitko od radnika HŽ Infrastrukture nije ozlijeđen, no, nažalost, teže je oštećen dio naše upravne zgrade u Mihanovićevoj ulici i neki drugi naši objekti, te u njima do daljnjega nije moguće raditi. Dio kolega stoga je premješten u druge objekte na području Zagreba.

Na kraju želim u ovo preduskršnje vrijeme iskušenja izraziti čvrstu vjeru da će biti bolje i da ćemo se što prije vratiti normalnom životu. U ovim izazovnim vremenima neka nam ta vjera bude snaga i put.

S tom porukom vama i vašim bližnjima uredništvo »Željezničara« želi sretan Uskrs!

glavni urednik lista "Željezničar"
Ivan Kartelo



OBUSTAVLJEN PUTNIČKI PRIJEVOZ, RADI SE SMANJENIM KAPACITETOM

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

U kriznim situacijama s kakvima smo se do sada susretali željeznički promet bio je jedna od poluga uspješnoga opstanka društva. Dovoljno je prisjetiti se Domovinskog rata ili prijevoza više od pola milijuna migranata preko Hrvatske 2015., no u situaciji izazvanoj pandemijom koronavirusa najbolje i jedino moguće rješenje bilo je da se potpuno zaustavi prijevoz putnika željeznicom.

Nakon što je 17. ožujka obustavljen promet vlakova u međunarodnome i pograničnome željezničkom prometu prema Sloveniji, Austriji, Njemačkoj, Švicarskoj, Srbiji i Mađarskoj u skladu s Odlukom Stožera civilne zaštite RH od 23. ožujka privremeno je obustavljen i javni željeznički putnički prijevoz. S obzirom na znatno povećan rizik prijenosa virusa COVID-19, javni putnički prijevoz bit će obustavljen na 30 dana. Također, privremeno je obustavljen i zamjenski autobusni prijevoz.

Međutim željeznički teretni prijevoz teče u istom ili čak većem opsegu nego prije trenutačne krizne situacije te ne pokazuje trend pada. Drugim riječima, zaposlenici HŽ Infrastrukture čija je dužnost organizacija i regulacija željezničkog teretnog prijevoza te radnici koji rade na održavanju željezničke infrastrukture svoj posao redovito obavljaju.

Nažalost, kao posljedica privremene obustave željezničkog putničkog prijevoza određeni broj kolodvora (uglavnom na lokalnim i regionalnim prugama gdje je to tehnički izvedivo) privremeno je zatvoren. Tako je zatvoreno otprilike 20 posto kolodvora. Na pojedinim prugama, na kojima se povremeno očekuje teretni prijevoz, zatvoreni kolodvori otvaraju se prema najavi željezničkog prijevoznika.
U kolodvorima koji su i dalje otvoreni za rad zbog prometovanja teretnih vlakova prometno osoblje smanjeno je na minimum, gdje je to moguće, dok dio kolodvora (manji kolodvori) radi kao i obično. Isto tako, na pojedinim prugama kolodvori su umjesto 24 sata dnevno otvoreni za rad u kraćem vremenu (u većini slučajeva 12 sati). Od 2610 izvršnih radnika Sektora za promet trenutačno zbog prometovanja isključivo teretnih vlakova radi njih 1246.
Od ukupno 1600 radnika Sektora za održavanje trenutačno (početak travnja) radi njih 428, a grupe radnika izmjenjuju se.
Zbog privremene obustave putničkog prijevoza radnici HŽ Infrastrukture na pojedinim lokacijama imaju problema s dolaskom na posao. U tom smislu, ministar mora, prometa i infrastrukture donio je Odluku o načinu odvijanja teretnog prometa, kojom je predviđeno da HŽ Putnički prijevoz, u dogovoru s ostalim prijevoznicima i HŽ Infrastrukturom, uvede vlakove za prijevoz službenog osoblja. Stoga je uveden vlak za prijevoz službenog osoblja na relaciji Ogulin – Rijeka i obratno. Ostali se radnici za dolazak na posao uglavnom koriste osobnim vozilima.



Zagreb Glavni kolodvor

Osim već spomenutih radnika Sektora za promet i Sektora za održavanje na teren svakodnevno izlaze i voditelji projekata na kojima su radovi u tijeku. Naime, radovi na projektima izvode se, iako manjim intenzitetom. Riječ je o projektima koji se sufinanciraju iz EU-ovih fondova, i to radovima na modernizaciji i elektrifikaciji pruge Zaprešić – Zabok, rekonstrukciji postojećeg i izgradnji drugog kolosijeka željezničke pruge na dionici Dugo Selo – Križevci te projektima u Rijeci, gdje se radi na unapređenju infrastrukture u luci Rijeka (Zagrebačko pristanište i Rijeka Brajdica).



KOLODVOR BEZ VLAKOVA

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Hodajući središtem Zagreba odmah se može uočiti velik broj kranskih dizalica koje s krovova zgrada uklanjaju dijelove opasne za prolaznike. Zgrada zagrebačkoga Glavnog kolodvora zaključana je i još nije došla na red za raščišćavanje oštećenih dijelova na krovu.

Prostor oko zgrade je ograđen, a na vrata su naljepljene žute naljepnice koje označavaju stupanj oštećenosti. Putnički vlakovi ne voze, a povremeno kolosijecima prođe pokoji teretni vlak.

Uz zgradu te pokraj parne lokomotive, na platou ispred kolosijeka, u posljednje se vrijeme parkiraju osobni automobili. Premda prolaznicima prijeti opasnost od materijala koji može pasti s krova, željezničari imaju dosta poteškoća kada ljudima moraju objasniti kako se tamo ne smiju parkirati, tim više što se u ponedjeljak 6. travnja 2020. očekivao dolazak dviju velikih kranskih dizalica koje su trebale ukloniti statue koje ukrašavaju pročelje kolodvorske zgrade, a koje su nakon potresa postale opasnost za prolaznike. Zato nije bilo drugoga načina nego na automobile nalijepiti upozorenje.

Na katu zgrade saniraju se štete u uredima. Na petome peronu zatekli smo radnike Pružnih građevina koji rade na održavanju petog i osmog kolosijeka te čiste skretnice. U prometnome uredu samo je jedan prometnik Danijel Pežić. Taj je ogulinski prometnik prvo radio u Rijeci, a sada je dobio premještaj u Zagreb. Na posao u »normalno vrijeme« putuje vlakom, a sada nema drugog načina nego osobnim automobilom.



Danijel Pežić



Radnici Pružnih građevina rade na održavanju

Na kolodovoru je malo ljudi i neizvjesno je kada će se život ponovno vratiti na naše perone. Nadamo se i vjerujemo da će to biti uskoro!

POSAO SE ODRAĐUJE PROFESIONALNO, TERET NE SMIJE STATI

PIŠE: Ivan Kartelo
FOTO: Branimir Butković, Željko Kamber



Kolodvor Koprivnica

Kolodvor Koprivnica nalazi se na hrvatskome dijelu Mediteranskog koridora, u Hrvatskoj vrlo važnome prometnom željezničkom pravcu za teretni prijevoz.

Iako je zbog pandemije koronavirusa obustavljen putnički prijevoz, teretni teče kao i prije, a šef kolodvora Koprivnica Željko Kamber, pod čijim su nadzorom i Lepavina, Mučna Reka, Drnje i Botovo, otkrio nam je kako se željezničari u Podravini nose s novonastalom situacijom:

_Promjena je i u tome što je manje posla jer je privremeno obustavljen putnički prijevoz. Radi manji broj ljudi, a teret prolazi uobičajeno pa posla ima.

Radnim danom u smjeni su šef kolodvora i njegov pomoćnik, ali se smjene ne preklapaju kako bi se izbjegli eventualni rizici od zaraze. U smjeni su i dva prometnika, skretničar, rukovatelj manevrom i manevrist koji rade u turnusu 12/24-12/48 i nisu zajedno u prostoriji.

_Dobili smo maske te zaštitna sredstva za dezinfekciju ruku i prostora pa je naše osoblje zaštićeno koliko je god to moguće. Još dok je putnički prijevoz tekao, svi su prijevoznici zamoljeni da njihovo osoblje, kondukteri i strojovođe, ne dolazi u prometni ured kako bi se izbjegao rizik zaraze. Na taj se način pridržavamo mjera socijalnoga distanciranja koje je propisao Nacionalni stožer civilne zaštite RH. – objasio je Kamber.

Kamber je na željeznici od 1985. kada je počeo raditi kao prometnik u Koprivnici. Radio je i za Domovinskoga rata, no to da stane čitav putnički prijevoz nešto je što se ne pamti:

_Nedoživljena situacija! Tako nije bilo ni u ratu i želio bih pohvaliti naše kolege i osoblje koji unatoč svemu profesionalno



Željko Kamber

NEDOŽIVLJENA SITUACIJA! TAKO NIJE BILO NI U RATU I ŽELIO BIH POHVALITI NAŠE KOLEGE I OSOBLJE KOJI UNATOČ SVEMU PROFESIONALNO ODRAĐUJU POSAO, POSEBNO U OVOJ SITUACIJI KADA JE BROJ LJUDI SMANJEN NA POLA I KADA SVI DAJU SVOJ MAKSIMUM KAKO BI SE POSAO ODRADIO. JASNO JE DA ROBA MORA PROLAZITI I DA ŽIVOT NE SMIJE STATI. ŽELIO BIH ISTAKNUTI I TO KAKO SU U MEDIJIMA ČESTO U FOKUSU VOZAČI KAMIONA, NO I MI ŽELJEZNIČARI ODRAĐUJEMO POSAO NA NAJBOLJI MOGUĆI NAČIN, SAMO ŠUTKE.



Mario Jalšić

odrađuju posao, posebno u ovoj situaciji kada je broj ljudi smanjen na pola i kada svi daju svoj maksimum kako bi se posao odradio. Jasno je da roba mora prolaziti i da život ne smije stati. Želio bih istaknuti i to kako su u medijima često u fokusu vozači kamiona, no i mi željezničari odrađujemo posao na najbolji mogući način, samo šutke.

Na pitanje kako provodi ove »koronaške« teške dane, Kamber je odgovorio:

_Živim na selu i imam kuću s vrtom pa je lakše. Mogu izići iz kuće pa se sve lakše podnese.

Naravno, svi ćemo podnijeti i ovo. Pandemija koronavirusa će proći, a kada krene izgradnja drugoga kolosijeka od Križevaca preko Koprivnice do Mađarske, Koprivnica i podravski kraj postat će najveće gradilište u Hrvatskoj.



Alen Janušek

TERETNI VLAKOVI BRŽI OD PUTNIČKIH VLAKOVA

PIŠE: Boris Ćavar
FOTO: Boris Ćavar



Lokomotiva HŽ Carga u Zagreb Ranžirnom kolodvoru

U vrijeme kada su putnički vlakovi stali zbog pandemije koronavirusa teretni vlakovi svih prijevoznika voze. Na »slobodnoj pruzi« imaju upaljene zelene signale i do odredišta stižu brzo kao nikada prije.

Dok su njihove kolege iz HŽ Putničkog prijevoza poslani kućama, na pruzi su ostali strojovođe teretnih vlakova. Zaposlenici HŽ Carga brzo su se prilagodili i organizirali prijevoz u izvanrednim uvjetima. Naredba je da teretni vlakovi i kamioni moraju voziti i ona se ispunjava.

Putničkih vlakova nema pa teretni mogu voziti na »zeleno«, odnosno gotovo svaki signal je slobodan. Računajući vozna vremena prema postojećemu voznom redu, teretni vlakovi ovih dana voze brže od brzih putničkih vlakova jer se gotovo nigdje ne zaustavljaju.

Zaposlenici koji rade dobili su potvrde da neometano mogu putovati s posla i na posao izvan mjesta prebivališta, no pritom imaju poteškoća jer velik je broj strojovođa, naprimjer u Zagrebu, koji putuju na posao od Vinkovaca do Zagorja. Prvih dana nakon što je privremeno prekinut željeznički putnički prijevoz nisu mogli stizati na posao, ali su se poslije organizirali. Automobil, bicikl ili moped pa na posao. Ili moraju doći do najbližega teretnog vlaka pa na posao.

Strojovođe koji voze »preko granice«, odnosno do graničnoga kolodvora, posebno su organizirani. Naprimjer, iste lokomotive i strojovođe voze od Zagreb Ranžirnog kolodvora do Dobove u Sloveniji, od Koprivnice do Mađarske te do Šida u Srbiji. Lokomotive se dezinficiraju i posebno održavaju. Strojovođe i ostali sudionici u prometu također rade u posebnim higijenskim uvjetima.

Nekima je neobično to što teretne vlakove voze nigdje se ne zaustavljajući, ili gotovo nigdje, pa postižu i vremenske rekorde. Uz poštivanje propisane vozne brzine i svih ostalih propisa teretnjaci na odredišta stižu i prije nego što je to propisano voznim redom. Ni u ovakvim izvanrednim okolnostima strojovođe nisu izgubile smisao za humor pa se Zagrepčani šale da ako te ne uhvati korona te ako preživiš potres, snijeg u ožujku i orkanski vjetar, doživiš stalno zeleni signal.

ČINILO SE KAO DA JE ZGRADA OD GUME

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Željeznica je sustav u kojemu dio radnika radi u turnusima koji traju po dvanaest sati. Sve one koji su radili noćnu smjenu u Zagrebu i okolici 22. ožujka na radnim je mjestima uzdrmao potres. Jedan od njih jest Marko Andrijanić, poznato lice svima koji rade u upravnoj zgradi HŽ Infrastrukture u Mihanovićevoj ulici.

Hoćeš-nećeš svi mi stanovnici Zagreba i okolice na dan potresa 22. ožujka 2020. »napili« smo se straha. Većina je ljudi, pretpostavljam, u to vrijeme spavala, no neki su bili na svojim radnim mjestima. Jedan od njih je naš sugovornik Marko Andrijanić, portir u Mihanovićevoj 12, u upravnoj zgradi HŽ Infrastrukture. To jutro tamo su bili i dispečeri, ali s obzirom na ograničene mogućnosti kretanja i ulaska u zgradu, do njih nismo uspjeli doći.

Nekoliko dana nakon potresa otišao sam u Mihanovićevu uzeti fotoaparat pa sam i doznao kako je na dan potresa dežuran bio upravo naš sugovornik. Drugi put kada sam navratio zatekao sam ga na bočnome ulazu.



Marko Andrijanić

Andrijanić je punih 38 godina na željeznici. Otkako se zaposlio 1982. do gubitka zdravstvene grupe 2005. cijeli je radni vijek proveo u izvršnoj službi. Učinilo mi se da u odnosu na kolege ima relativno malo radnoga staža. Na Zagreb Ranžirnom kolodvoru upoznao sam dosta manevrista ili skretničara koji imaju po 45 godina radnoga staža:

_Oni imaju beneficirani staž, a na poslovima koje sam ja obavljao nije bilo beneficije. Kada sam je kao skretničar trebao dobiti, ona je 1995. ukinuta u kolodvorima koji imaju automatski pružni blok.

U nedjelju 22. ožujka Marko Andrijanić razmišljao je o tome kako je vrijeme da uskoro krene kući. Otključao je »kapiju« da mogu ući dispečeri i njegova zamjena Damir Piljek, koji se na posao vozio automobilom iz Zaprešića. Ugasio je svjetla u zgradi i sjeo za pult. Odjednom se začuo huk:

_Bio je to neobičan zvuk. Stao sam pokraj prozora i jednostavno čekao. Činilo mi se kao da pult »bježi« i da je zgrada sva od gume. Sve to trajalo je možda desetak sekundi, ali činilo mi se da je puno dulje. Mojega kolegu »streslo« je u automobilu na putu ovamo. Zapravo, u tome trenutku nije me bilo strah, no kad se toga sjetim, samo se naježim.

Drugi potres naš je sugovornik doživio na putu prema Zagreb Zapadnom kolodvoru. Kod kuće ga je čekala supruga Ana i nakon što su razmijenili iskustva i strahove, zaključili su kako, srećom, njihov dom nije stradao.
Marko Andrijanić obišao je cijelu zgradu koju su statičari procijenili kao neupotrebljivu ili privremeno neupotrebljivu:

_Kada gledaš izvana, čini ti se da zgrada nije oštećena, no kada pogledaš sobe, to je jako loše. I ti si nešto fotografirao, ali to je ništa. Stubište je u jako lošemu stanju, po sobama je namještaj popadao. Ljudi će se morati razmjestiti.

Marko nastavlja raditi na svojemu starom radnom mjestu. S obzirom na to da kolege koji putuju na posao nemaju mogućnost prijevoza do radnoga mjesta, rade oni koji su blizu radnoga mjesta.

BIO JE TO NEOBIČAN ZVUK. STAO SAM POKRAJ PROZORA I JEDNOSTAVNO ČEKAO. ČINILO MI SE KAO DA PULT »BJEŽI« I DA JE ZGRADA SVA OD GUME. SVE TO TRAJALO JE MOŽDA DESETAK SEKUNDI, ALI ČINILO MI SE DA JE PUNO DULJE. MOJEGA KOLEGU »STRESLO« JE U AUTOMOBILU NA PUTU OVAMO. ZAPRAVO, U TOME TRENUTKU NIJE ME BILO STRAH, NO KAD SE TOGA SJETIM, SAMO SE NAJEŽIM.

POTRESOM OŠTEĆENO DVADESETAK OBJEKATA

PIŠE: Vlatka Škorić
FOTO: Branimir Butković, HŽI

I zrazito snažan potres koji je Zagreb pogodio 22. ožujka u jutarnjim satima izazvao je velika oštećenja i na zgradama i objektima kojima upravlja HŽ Infrastruktura. Najviše je oštećena upravna zgrada HŽ Infrastrukture u Mihanovićevoj ulici pa je dio zaposlenika raseljen po sigurnijim zagrebačkim objektima kojima upravlja HŽ Infrastruktura, a većina radi od kuće zbog preporuka Stožera civilne zaštite RH.



Ured u upravnoj zgradi HŽ Infrastrukture

Situacija sa željezničkim zgradama nakon potresa vrlo je složena i u ovome trenutku teško je prikupiti detaljne informacije jer se slika mijenja iz dana u dan. Osim toga zaposlenici i oprema još nisu preseljeni na sigurna mjesta pa je i kolanje informacija otežano. Dana 30. ožujka zatražen je pregled statičara nad 20 objekata koji su u prvome pregledu označeni pojedinim stupnjem oštećenosti. Tako su niskim stupnjem oštećenosti procijenjeni Zagreb Zapadni kolodvor, kolodvori Sesvete i Sesvetski Kraljevec, upravna zgrada Zagreb Ranžirnog kolodvora i zgrada Održavanja u Zagreb Ranžirnom kolodvoru, zgrade u Hanuševoj ulici 6a i Vodovodnoj ulici 21c, zgrada Održavanja u Ulici kralja Tomislava 2 te po jedan stan u Gornjoj Stubici i u Ulici Luje Naletilića na Remetincu. Srednjim stupnjem oštećenosti označeni su kolodvori u Hrvatskom Leskovcu i Turopolju, zgrada Hrvatskoga željezničkog mu-





Središnje stubište u upravnoj zgradi



Hodnik u upravnoj zgradi HŽ Infrastrukture

zeja u Vukovarskoj ulici, zgrada u Trnjanskoj 11f u kojoj je smješten Odjel upravljanja kvalitetom, zgrada Dizelelektrične centrale u Tratinskoj 2a, zgrada Održavanja u Hanuševoj 1, uredi IPC-a i HDŽI-a u Petrinjskoj 89 te stan u Trnjanskoj 11d.

Visokim stupnjem oštećenosti, što znači da nije za stanovanje, označen je jedan stan u Vodovodnoj ulici 21a. Za sve te objekte zatražen je detaljni pregled ovlaštenih statičara.

Do 30. ožujka statičari su detaljno pregledali četiri važna objekta kojima upravlja HŽ Infrastruktura. Tako su zgrada Informatike u Branimirovoj 9a i zgrada u kojoj je smješten Sektor održavanja u Branimirovoj 27 označeni niskim stupnjem oštećenosti, a zgrada Zagreb Glavnoga kolodvora srednjim stupnjem oštećenosti. Čini se da je najviše nastradala upravna zgrada HŽ Infrastrukture u Mihanovićevoj 12. Njezin središnji dio, koji se proteže duž Mihanovićeve ulice, ocijenjen je visokim stupnjem oštećenosti, dok su krila zgrade duž Gajeve i Haulikove ulice označena srednjim stupnjem oštećenosti. Zbog toga je Uprava HŽ Infratsrukture odlučila iz upravne zgrade iseliti sve zaposlenike i smjestiti ih po objektima koji nisu oštećeni ili su označeni niskim stupnjem oštećenosti.

Tako je dio zaposlenika Sektora nabave, Sektora upravljanja ljudskim potencijalima i Sektora razvoja, pripreme i provedbe investicija EU preseljen u upravnu zgradu Zagreb Ranžirnoga kolodvora, Sektor prometa preseljen je u zgradu Zagreb Glavnoga kolodvora, Sektor nekretnina i Sektor pravnih poslova u prostore u Trnjanskoj 11f, a Sektor financija, računovodstva i kontrolinga u zgradu Sektora za održavanjea u Branimirovu 27. Zaposlenici Sektora za pristup infrastrukturi preseljeni su u zgradu u Tomislavovoj 2, a zaposlenici Sektora za podršku Upravi, komunikacije, sigurnost i zaštitu u zgradu u Branimirovoj bb. Naravno, zbog mjera vezanih uz COVID 19 preseljen je samo neophodan dio opreme i zaposlenika, dok drugi rade od kuće.

U ovome trenutku teško je uopće procijeniti visinu štete, vremena potrebnog za otklanjanja, kao i moguće izvore novca iz kojih će se sve sanirati. Treba pričekati da prođu krizna vremena koja uzrokuje COVID-19, a onda će sve biti lakše.



Ured u upravnoj zgradi HŽ Infrastrukture



Ured u upravnoj zgradi HŽ Infrastrukture

PANDEMIJA USPORILA RADOVE NA EU-ovim PROJEKTIMA

PIŠE: Ivan Kartelo
FOTO: HŽI

Europska unija
Zajedno do fondova EU

Sufinancirano instrumentom Europske unije za povezivanje Europe

Očekivano, svjetska pandemija virusa COVID-19 poremetila je brojne poslovne aktivnosti HŽ Infrastrukture pa tako i radove koji se izvode na velikim projektima sufinanciranima EU-ovim sredstvima.

Kakva je situacija s radovima na modernizaciji i elektrifikaciji pruge Zaprešić – Zabok, rekonstrukciji postojećega i izgradnji drugoga kolosijeka željezničke pruge na dionici Dugo Selo – Križevci te na projektima u Rijeci, gdje se radi na unapređenju infrastrukture u luci Rijeka (Zagrebačko pristanište i Rijeka Brajdica) saznali smo od voditelja tih projekata. Odgovor je uglavnom isti: »Radi se, ali smanjenim kapacitetom«.



Završni radovi u tunelu u sklopu projekta Rijeka Brajdica

Kako nam je rekla voditeljica projekta Zaprešić – Zabok Danijela Kosty, radovi se i dalje izvode tijekom dnevnih zatvora kolosijeka od 7.30 do 16.30 sati. Radovi će trajati do 9. travnja 2020. te će biti nastavljeni nakon uskrsnih praznika, točnije od 14. travnja. Premda je putnički prijevoz u prekidu, teretni prijevoz i dalje teče te se dionica svakodnevno zatvara kako bi se izveli radovi, a po završetku radova pregledava se i otvara. Trenutačno se izvode radovi na ugradnji kanalica za odvodnju duž dionice, izgradnji temelja za stupove kontaktne mreže, na dovršetku perona u Kupljenovu te na izgradnji parkinga u kolodvorima i stajalištima. Dana 15. ožujka prekinuti su radovi na razvlačenju kontaktne mreže jer se podizvođač toga dijela projekta vratio u svoju matičnu zemlju kao i radnici koji su izvodili radove na zavarivanju. Radovi na podbijanju kolosiječne rešetke i uređenju željezničko-cestovnog prijelaza završeni su 19. ožujka jer su se radnici tvrtke Swietelsky iz Austrije i Rumunjske vratili u svoje matične zemlje. Također, nakon što je epidemija izbila u Italiji, za dio radova na PU i SS infrastrukturnom podsustavu proglašena je viša sila jer Alstom softver razvija u Italiji (Bologna), a tvornica je zatvorena zbog epidemije virusa COVID-19. Po izbijanju epidemije u RH izvođač je dostavio obavijest o višoj sili za cjelokupan projekt.

Od Marka Kukića, voditelja projekata na riječkome području, doznali smo to da su radovi na projektu Rijeka Brajdica u završnoj fazi, ali se zbog pandemije također može očekivati njihovo usporavanje.
Na dijelu koji obuhvaća područje kolodvora u tijeku je završna faza rekonstrukcije od petog do osmog kolosijeka, što uključuje zasipanje montiranih kolosijeka tucanikom i njihovu pripremu za podbijanje i reguliranje. U tijeku su završna faza montiranja voznoga voda na kolosijecima (od petog do osmog), polaganje kabelske kanalizacije i zdenaca, ugradnja signalnosigurnosnoga i telekomunikacijskoga uređaja, što uključuje njegovo instaliranje i povezivanje, te izgradnja kolosijeka na lukobranu, što uključuje i vatrogasni pristup. U sklopu radova na području tunela završeni su tunelska betonska obloga, potporni zid između kolosijeka, stepenice za prijelaz s kolosijeka te armiranobetonske ploče na postojećemu kolosijeku. Izvode se radovi na betoniranju armiranobetonske ploče na izvlačnjaku, na izradi betonskoga hidrantskog jarka, na bojenju prve ruke tunela, na izradi betonskih zidova na Ulici XIII. divizije (što prethodi vraćanju ulice iznad tunela u prvotno stanje) te na premještanju vodovoda i kanalizacije u Ulici XIII. divizije. Potrebno je još izvesti završno betoniranje armiranobetonske ploče na izvlačnome kolosijeku i polaganje tucanika u tunel, na što se montiraju, strojno reguliraju i podbijaju kolosijeci. Na tome dijelu potrebno je i zamijeniti privremene skretnice trajnima i vratiti Ulicu XIII. divizije iznad tunela u prvotno stanje.

Na području Lučke uprave Rijeka u tijeku su završni radovi na asfaltiranju parkirališta te saniranje uočenih oštećenja na građevini.

U sklopu projekta Zagrebačko pristanište na području kolodvora trenutačno se iz-



Završni radovi u tunelu u sklopu projekta Rijeka Brajdica



Novi Dvori

vode radovi na gornjemu ustroju prvih šest kolosijeka, što uključuje montiranje skretnica, kolosijeka na drvene pragove i njihovo zasipanje tucanikom, izrađuju se temelji i portali kontaktne mreže, temelji kolodvorske rasvjete, kabelska kanalizacija, prekopi i zdenci.
U prvoj fazi radova potrebno je još izvesti strojnu regulaciju sagrađenih kolosijeka, montirati stupove i portale kontaktne mreže te stupove kolodvorske rasvjete te nastaviti raditi na izgradnji kabelske kanalizacije.

Voditelj projekta rekonstrukcije postojećeg i izgradnje drugog kolosijeka na dionici Dugo Selo – Križevci Tihomir Lažeta rekao nam je to kako se zbog posljedica pandemije koronavirusa i potresa radi dodatno smanjenim kapacitetom. Izvođač izvodi minimum građevinskih radova na dva do tri nadvožnjaka, nekoliko propusta, polovini pothodnika u Vrbovcu, nadstrešnicama, kontaktnoj mreži i signalno-sigurnosnim i telekomunikacijskim uređajima u kolodvoru Križevci.



Zaprešić – Zabok



Stajalište Pojatno

POTPISAN UGOVOR ZA RADOVE NA NAJVEĆEM ŽELJEZNIČKOM PROJEKTU

Sufinancirano instrumentom Europske unije za povezivanje Europe

PIŠE: Alenka Ožbolt
FOTO: HŽI

HŽ Infrastruktura je 12. ožujka s tvrtkom Cengiz Insaat Sanayi ve Ticaret A. S. potpisala ugovor za izvođenje radova na projektu »Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka željezničke pruge na dionici Križevci – Koprivnica – državna granica« vrijedan 2 milijarde i 418 milijuna kuna (bez PDV-a).

Riječ je o strateškom projektu od javnog značaja za Republiku Hrvatsku ukupne vrijednosti 2 milijarde i 624 milijuna kuna (bez PDV-a), do sada najvećem infrastrukturnom željezničkom projektu u novijoj povijesti Republike Hrvatske, koji se sufinancira iz Instrumenta za povezivanje Europe (CEF).

Dionica Križevci – Koprivnica – državna granica nalazi se na hrvatskom dijelu Mediteranskog koridora koji se proteže od državne granice s Mađarskom preko Zagreba pa sve do Rijeke, a njezina rekonstrukcija i nadogradnja povećat će kapacitet pruge te podići brzinu prometovanja i razinu sigurnosti na koridoru.

Njome se osim već spomenute rekonstrukcije i obnove postojeće željezničke pruge i izgradnje drugog kolosijeka predviđa i rekonstrukcija kolodvora Lepavina i Koprivnica i izgradnja novog kolodvora Novo Drnje, dok će se postojeći kolodvor Mučna Reka prenamijeniti u stajalište. Rekonstruirat će se stajališta Majurec, Carevdar, Vojakovački Kloštar i Sokolovac i izgradit novo stajalište Peteranec.

Izgradit će se i sedam mostova, tri vijadukta, osam cestovnih nadvožnjaka, tri cestovna podvožnjaka i devet pothodnika. Rekonstrukcija željezničke pruge uključuje i izgradnju svodnih i paralelnih cesta uz trasu željezničke pruge, obnovu i modernizaciju kontaktne mreže i ostalih elektroenergetskih postrojenja te ugradnju novih signalno-sigurnosnih i telekomunikacijskih uređaja. Po završetku projekta najveća dopuštena brzina prometovanja na dionici bit će 160 km/h.Nova dvokolosiječna dionica slijedit će postojeću trasu uz iznimku poddionice Carevdar – Lepavina pa će se ukupna duljina dionice pruge Križevci – Koprivnica – državna granica s Mađarskom skratiti s 43,2 km na 42,6 km. Rok za dovršetak projekta je 42 mjeseca.



Potpis ugovora - Ivan Kršić i Muhammet Cengiz

U ime HŽ Infrastrukture ugovor je potpisao predsjednik Uprave Ivan Kršić, koji je tom prigodom istaknuo:



_Današnjim potpisivanjem ugovora vrijednog 2 milijarde i 418 milijuna kuna započinjemo s modernizacijom dionice Križevci – Koprivnica – državna granica, još jedne važne dionice na hrvatskom dijelu Mediteranskog koridora. Realizacijom ovog ugovora Republika Hrvatska i njezini građani dobit će 42 kilometra moderne dvokolosiječne pruge, povećanje brzine i kapaciteta te, naravno, sigurniji promet.
Sve ono što se govorilo, bolje reći obećavalo desetljećima, o kvalitetnome željezničkom prometu i infrastrukturi ovih dana postaje stvarnost. Ova i sljedeća godina sigurno će ostati upisane kao godine EU fondova i ulaganja u željezničku prometnu infrastrukturu. Strojevi već rade na projektima Dugo Selo – Križevci, Zaprešić – Zabok, kontejnerskom terminalu Brajdica kao i na kontejnerskom terminalu Zagrebačko pristanište. Ove godine započinjemo radove na ovom projektu i na projektima Savski Marof – Zagreb, Virovitica



Predsjednik Vlade RH Andrej Plenković s ministrom Butkovićem, županom Korenom i potpisnicima ugovora

– Pitomača te Vinkovci – Vukovar, a sljedeće godine na najvećem projektu od svih, projektu Hrvatski Leskovac – Karlovac. Nakon ovoga velikog investicijskog ciklusa imat ćemo modernu željezničku infrastrukturu u rangu europske. Sve to omogućit će i znatan razvoj Luke Rijeka te će imati velik utjecaj na rast gospodarstva naše Hrvatske. Upravo zbog svega toga svaki ugovor poput ovoga koji smo danas potpisali posebno nam je važan.

Svečanost potpisivanja ugovora uveličao je i predsjednik Vlade Republike Hrvatske Andrej Plenković, koji je tom prigodom rekao:

_Riječ je o važnom strateškom projektu koji se nalazi na hrvatskom dijelu Mediteranskog koridora. To je zasad najveće ulaganje u željezničku infrastrukturu. Rok od 42 mjeseca za završetak radova na 42 km pruge je ambiciozan, ali, po meni, rok koji se može realizirati. Sufinanciranje projekta iz EU fondova još je jedan dokaz koliko je članstvo Hrvatske u Europskoj uniji važno za izgradnju prometne infrastrukture. Desetljeće koje je pred nama jest desetljeće modernizacije željezničke infrastrukture. To je sektor prometa koji je bio zanemaren i koji zahtijeva dodatan napor.

Ministar mora, prometa i infrastrukture Oleg Butković istaknuo je:

_Ugovor za radove koji je danas potpisan važan je ne samo u financijskom, već i u strateškom smislu. Ovom ćemo investicijom u cijelosti izgraditi prugu od Zagreba do mađarske granice. Osim toga osigurali smo sredstva i za prvu dionicu pruge koja će se spojiti prema Rijeci, a to je dionica Hrvatski Leskovac – Karlovac. Kad je u pitanju željeznička infrastruktura, danas se u Hrvatskoj gradi i obnavlja više no ikad. Radi se na dionicama Dugo Selo – Križevci, Zaprešić – Zabok, Vinkovci – Vukovar, Rijeka Brajdica, Zagrebačko pristanište, obnovljena je pruga prema Sisku, završena je dionica Gradec – Sv. Ivan Žabno. Osim ulaganja u željezničku infrastrukturu idemo i u nabavu novih vlakova.

Predstavnik Uprave Cengiz Insaat Sanayi ve Ticaret A. S. Muhammet Cengiz rekao je:

_Željeznička infrastruktura koju ovim projektom gradimo i obnavljamo nalazi se na hrvatskom dijelu Mediteranskoga koridora koji preko Luke Rijeka, Zagreba i Budimpešte povezuje Pirinejski poluotok s mađarsko-ukrajinskom granicom, a time i s jedinstvenom transeuropskom prometnom mrežom (Trans-European Transport Network – TEN-T). Naša je tvrtka jedna od najvećih građevinskih tvrtki u Turskoj i izuzetno smo ponosni što smo upravo mi odabrani za izvođača ovako važnog infrastrukturnog projekta u Hrvatskoj. Do sada smo uspješno dovršili mnoge projekte u Europi i svijetu, gdje smo se dokazali stručnošću i standardima kvalitete. Tako će biti i na ovom projektu, a u njegovu realizaciju uključit ćemo i hrvatske tvrtke s kojima očekujemo uspješnu suradnju. Zahvaljujemo HŽ Infrastrukturi na ukazanom povjerenju.

TERETNI VLAKOVI VOZE

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković



Kolodvor Tovarnik

Premda je u Hrvatskoj privremeno obustavljen putnički prijevoz, teretni vlakovi i dalje voze. U Tovarniku, pograničnome kolodvoru prema Srbiji, mogu se vidjeti vlakovi gotovo svih teretnih prijevoznika koji posluju u Hrvatskoj.

Priču o pograničnome kolodvoru Tovarnik započinjemo u današnje vrijeme važnom informacijom da u Vukovarsko-srijemskoj županiji ima manje osoba zaraženih koronavirusom u odnosu na cijelu Hrvatsku. Šef područja kolodvora Tovarnik Zvonko Salatović to tumači ozbiljnim shvaćanjem situacije, no u posljednje vrijeme zabrinjava ga povratak Vinkovčana kućama:

_Ovdje smo zatvorili tržnice deset dana prije nego u Zagrebu, a i naši su ljudi ozbiljno shvatili upozorenja. Nakon potresa u Zagrebu 22. ožujka dosta se Vinkovčana koji studiraju ili rade u Zagrebu vratilo kućama. To nas zabrinjava jer u Zagrebu ima dosta zaraženih virusom.

U kolodvoru Tovarnik uz šefa Zvonka Salatovića radi šest prometnika i četiri manevrista. Najmlađa među njima jest Vinkovčanka Martina Šarčević, koja se tamo 14. veljače autorizirala za prometnicu:

_Tu sam, jer gdje položiš, tu i ostaješ. Dulje vrijeme nisam uspijevala dobiti posao na željeznici i konačno sam došla na svoje. Čini mi se da sam bila predodređena za posao na željeznici. To volim, a na željeznici rade i moj otac Ivica Šarčević i brat Tomislav.

Pružnom dionicom između Vinkovaca i



Martina Šarčević

Tovarnika vlakovi voze brzinom od 160 km/h. Udaljenost od 33 kilometra vlakovi savladavaju za samo 16 minuta. Područje kolodvora Tovarnik obuhvaća i nezaposjednute kolodvore Đeletovci i Jankovci:

_Iz postavnice u Vinkovcima upravlja se prugom i kolodvorima. U slučaju kvara uređaja telekomande mi zaposjedamo nezaposjednute kolodvore. Naši tehničari iz Vinkovaca brzo izlaze na teren i za sat ili dva otklanjaju kvar. – objasnio je Salatović.

Otkako je privremeno obustavljen putnički prijevoz između Hrvatske i Srbije teretni vlakovi mogu voziti bez zastoja:

_Vozi se non-stop, a ovdje možemo vidjeti vlakove HŽ Carga, RCC-a, ENNA Transporta, Transagenta i THM-a. Opseg teretnoga prijevoza, bez obzira na okolnosti, nije se smanjio. Do privremenoga ukidanja putničkog prijevoza između Hrvatske i Srbije vozio je jedan par vlakova (412 i 413) s dva vagona. U sezoni vozi još jedan par vlakova. – rekao je Salatović.

Prema standardima Europske unije, prostor kolodvora je ograđen. Kolodvorsku zgradu trenutačno dijele željezničari i granična policija:

_U mojoj bivšoj sobi uz prometni ured i na katu je policija. Carina je u objektu u blizini kolodvora, a planirana je gradnja nove zgrade za carinu i policiju. – opisao je šef područja kolodvora Tovarnik.

Pokušaji ilegalnih prelazaka granice u Tovarniku su svakodnevnica, no ti su pokušaji uvelike zaustavljeni s pojavom koronavirusa:

_U Šidu se obavlja primopredaja vlakova između Hrvatske i Srbije. Donedavno su se migranti tamo mogli slobodno kretati i na prostoru kolodvora. Uskakali bi u vlakove i naša je policija ponekad znala »skinuti« do četrdeset migranata i vratiti ih u Srbiju. Otkako je u Šid došla specijalna policija, a kretanje je ograničeno, opao je i broj pokušaja ilegalnih prelazaka granice.

I na kraju spomenimo to kako je u organiziranome prijevozu migranata preko Hrvatske za Sloveniju od 17. rujna 2015. do 5. ožujka 2016. kroz kolodvor Tovarnik pokrenuto 520 vlakova:

_U prvome vlaku prevezli smo 801 putnika, od toga 633 muškarca, 96 žena i 92 djeteta. Sve smo precizno bilježili. Poslije je policija predavala okvirne podatke o broju putnika i prema tim podacima, prevezli smo 568 743 putnika. – prisjetio je Salatović.

Danas su ti događaji zaboravljeni, a pred željezničarima i društvom u cjelini su novi izazovi.



MINISTAR BUTKOVIĆ OBIŠAO OBNOVLJENI KOLODVOR SISAK

PIŠU: Korporativne komunikacije
FOTO: Ivan Kartelo

Početkom ožujka ministar mora, prometa i infrastrukture Oleg Butković sa suradnicima te u pratnji uprava HŽ Infrastrukture i HŽ Putničkog prijevoza vlakom je doputovao u Sisak, gdje je obišao obnovljeni kolodvor. Ministra i suradnike u sisačkom kolodvoru dočekao je sisačko-moslavački župan Ivo Žinić. Nakon obilaska okupljeni su izrazili zadovoljstvo velikim investicijama u željezničku infrastrukturu na sisačkome području.

_Drago mi je da sam doputovao obnovljenom dionicom do Siska. Dionica koja se obnavlja duga je 25 kilometara, a vrijednost obnove je 250 milijuna kuna (bez PDV-a, op. a.). Obišli smo i obnovljenu zgradu željezničkog kolodvora u Sisku, ukupne vrijednosti 52 milijuna kuna (bez PDV-a, op. a.). Ti su se radovi malo odužili, ali glavni razlog toga su arheološka istraživanja. Drago mi je da će uz obnovljenu kolodvorsku zgradu, koja zaista lijepo izgleda, biti prezentiran i dio naše povijesti. Tako će se korisnici sisačkog kolodvora upravo ovdje upoznati s dijelom istraživanja i povijesti antičkog doba. Većim dijelom dionice između Zagreba i Siska prometovali smo 140 kilometara na sat, što je prizor koji se kod nas rijetko vidi. Po završetku obnove, koja ide svome kraju, vjerujem da će se od Siska do Zagreba stizati za 40 minuta. – istaknuo je ministar te dodao:



Oleg Butković s Ivanom Kršićem (lijevo) i Ivom Žunićem (desno)

_Čestitam HŽ Infrastrukturi što je krenula u veliki investicijski ciklus od milijardu i pol eura. Uskoro nas očekuje potpisivanje ugovora za izvođenje radova na izgradnji i rekonstrukciji drugog kolosijeka na dionici Križevci – Koprivnica – državna granica, a nedavno je potpisan i ugovor za izvođenje radova na obnovi pruge na dionici Zagreb Zapadni kolodvor – Savski Marof. Glavnina investicija u prometnu infrastrukturu danas se odnosi na željeznicu.

Župan Ivo Žinić zahvalio je ministru Butkoviću i HŽ Infrastrukturi te istaknuo:

_Cilj je Zagreb približiti Sisku i vjerujem da će se ulaganjem u željezničku infrastrukturu dodatno skratiti vrijeme putovanja. Ulaganja će osim putnicima koji svakodnevno putuju na posao u Zagreb doprinijeti i razvoju gospodarstva na ovome području.

Predsjednik Uprave HŽ Infrastrukture Ivan Kršić poručio je da će investicije u obnovu dionice Greda – Sisak – Sunja znatno poboljšati kvalitetu željezničke usluge te putovanje od Zagreba do Siska učiniti bržim i sigurnijim.

_Osim toga navedena dionica služit će kao alternativni pravac prometovanja kad počne modernizacija, odnosno izgradnja drugog kolosijeka na dionici Dugo Selo – Novska. Također, veseli nas i vidjeti novo



Kolodvor prema peronima



Dizalo u novom pothodniku



Imitacija rimskog trga na mjestu gdje se nalazio

ruho kolodvora Sisak, koji je obnovljen prema svim standardima moderne željezničke infrastrukture i uvjetima konzervatora. Sve zajedno željeznicu u ovom dijelu Hrvatske učinit će boljom, učinkovitijom i konkurentnijom ostalim vrstama prometa. – rekao je Kršić.

Radovi na sisačkome kolodvoru obuhvatili su rekonstrukciju kolosijeka kao i izgradnju 324 metra dugog otočnog perona s nadstrešnicom. Osim toga uz zgradu je izgrađen i bočni peron s novom nadstrešnicom te pothodnik s dizalima, čime je omogućen pristup osobama smanjene pokretljivosti.

Na strani koja gleda na perone zgrada je dobila i novu fasadu, a na perone je postavljena urbana oprema (nove klupe, kante za otpatke) te je cijeli prostor pokriven videonadzorom.

U sklopu radova na obnovi dionici Greda – Sisak – Sunja osim rekonstrukcije pruge izgrađeni su i novi peroni s nadstrešnicama u Stupnom, Blinjskom Kutu i Brđanima Krajiškim.

Poslije obilaska kolodvora u zgradi Županije održan je radni sastanak s temom ulaganja u željezničku i cestovnu infrastrukturu na području Sisačko-moslavačke županije.

OBNOVA PRUGE I BOLJI DANI ZA PRIJEVOZ ŽELJEZNICOM

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Cilj modernizacije pruge Vinkovci – Vukovar jest povećati količine tereta koje se ponajprije pretovaruju u vukovarskoj luci. Novom prugom putnici će se voziti brže i udobnije, najvjerojatnije u novim elektromotornim garniturama HŽ Putničkog prijevoza. Treba se nadati da će se u konačnici pronaći sredstva i za obnovu stare kolodvorske zgrade u Vukovaru.

O željeznici u Vukovaru ponajviše se piše vezano uz projekt modernizacije pruge od Vinkovaca do Vukovara, koji s 85 posto sredstava sufinancira Europska unija. Kao što je poznato, HŽ Infrastruktura je krajem prošle godine potpisala ugovor za izvođenje radova sa zajednicom ponuditelja koju čine španjolske tvrtke Comsa S.a. i Comsa Instalaciones Y Sistemas Industriales S.a. Cilj modernizacije 18,7 kilometara jest povećanje opsega rada u Luci Vukovar, vozna brzina vlakova od 120 km/h na kvalitetan će način povezati Vukovar i Vinkovce, a elektrificirana pruga omogućit će izravne vožnje putničkih vlakova do udaljenih odredišta. Prema najavama, radovi bi trebali započeti tijekom proljeća.

Željeznički kolodvor u Vukovaru ponajprije je vezan »uz susjede«, točnije uz Luku Vukovar, no tu su i nekoliko kilometara udaljen kolodvor Borovo Naselje i industrijski kolosijek Đergaj, koji je vezan uz poslovanje tvornice umjetnih gnojiva Adriatica Dunav d.o.o.

Prije Domovinskoga rata rad Luke Vukovar kretao se oko opsega prekrcaja do 700 000 tona, a opseg rada Luke se u posljednjih sedam godina kreće oko 40 posto prijeratnih količina. Kada je riječ o prijevozu željeznicom, najbolja godina bila je 2018. kada je bilo pretovareno 320 000 tona tereta, a najlošije su bile 2016. i 2017. kada je bilo pretovareno 220 000 tona tereta. U prva tri mjeseca ove godine željeznicom je bilo prevezeno oko 50 000 tona tereta. Prevoze se različite vrste tereta, ponajviše umjetno gnojivo, žitarice i željezo. Uz HŽ Cargo u Luci kao prijevoznici djeluju RCC i ENNA Transporti.



Luka Vukovar

Na kolosijecima prema Borovu Naselju zna se rasporediti velik broj vagona koji čekaju na pretovar. Radnici HŽ Infrastrukture i HŽ Carga dijele prostor nekadašnjega skladišta. Stara kolodvorska zgrada, svojedobno simbol rata u Vukovaru, ograđena je i prepuštena zubu vremena. Prihvat putnika organiziran je na uređenoj površini uz prostor skladišta. Između



Kolodvor Borovo Naselje



Marina Vinković, prometnica u Borovu naselju

Vinkovaca i Vukovara svaki dan vozi šest pari vlakova, a putnika je relativno malo. Uglavnom voze kratki švedski dizel-motorni vlakovi.

U kolodvoru Borovo Naselje u smjeni rade prometnik i skretničar.

Tvornica umjetnih gnojiva Adriatica Dunav nalazi se uz silos Đergaj. Tamo je nekada bio mali kolodvor čiji je rad bio vezan uz rad silosa, a otkako je osposobljen industrijski kolosijek, tvornica umjetnih gnojiva prevozi znatne količine tereta. Prošlogodišnji opseg istovara kretao se oko 400 vagona. U prva tri mjeseca prevezeno je 80 vagona.

Dragan Previšić, šef kolodvora Vukovar, željezničar je od 1983. i radio je u dvadeset i dva kolodvora na različitim poslovima izvršne službe. Spada u kategoriju ljudi koji puno znaju, no istodobno nisu od velikih riječi:

_Kao što si i sam mogao vidjeti, uspjeli smo se i pomladiti. Tri nam prometnika odlaze u mirovinu, a dva su pripravnika položila stručne ispite za prometnike.

Modernizacijom pruge uredit će se i stajališta Lipovača, Bršadin i Pačetin. Jedini zidani objekt kolodvorske zgrade nalazi se u kolodvoru Nuštar, koji će također biti obuhvaćen temeljitom obnovom. Više-manje svi sugovornici s kojima sam razgovarao istaknuli su to kako je Vlada RH u obnovu Vukovara puno uložila, ali, kao i u cijeloj Slavoniji, nedostaje ljudi.

_Kada se pruga modernizira i putnici će dobiti puno udobnije i brže veze. Luka je dobro opremljena i nadajmo se da će se povećati količine prevezenoga tereta, no mene doista veseli to, i nadam se da je točno, da će se uz prugu između Vinkovaca i Vukovara urediti i biciklistička staza. – rekao je Prevšić.

Zanimljivo je spomenuti to da željeznički kolodvor Vukovar nije posljednje odredište do kojega bi se moglo doputovati vlakom. Kolodvor Vukovar zapravo se nalazi na rubu grada, a kolodvor Stari Vukovar, kao ishodišna točka nekadašnje pruge Vukovar – Ilača, bliže je središtu grada. Kolosijek i dalje postoji, no teško mi je procijeniti je li izvedivo i realno očekivati da se pruga »malo produlji«. U svakome slučaju ideja dobro zvuči.

NA OGULINSKOME ŽELJEZNIČKOM KOLODVORU TIJEKOM POJAVE KORONAVIRUSA

PIŠE: Boris Šimundić
FOTO: Boris Šimundić

U obilasku gradilišta na željezničkome kolodvoru Ogulin bili smo 16. ožujka 2020., no sve što je uslijedilo nakon toga upozoravalo je na nepredvidljivost sljedećih zbivanja.

Naime, prelazak iz 2019. u 2020. gotovo da se nije osjetio. Vremenski uvjeti omogućili su to da radovi na pojedinim gradilištima teku bez zastoja. Situacija koja bi se u Pružnim građevinama mogla samo poželjeti, jer se na temelju završenoga posla i naplaćenoga računa može računati na isplatu plaća i pokriće troškova, a možda i na kupnju novih strojeva kojima bi uz vrijedne ruke radnika Pružnih građevina svaki posao bio jednostavniji.

U razgovoru s radnicima Pružnih građevina prije mjera i preporuka Nacionalnog stožera civilne zaštite vezanih uz obranu od pandemije koronavirusa nije se osjećala nesigurnost i panika. Sve je teklo po planu, no ubrzo je postao aktualan niz pitanja važnih za poslovanje Pružnih građevina. Kako i na koji način raditi na rekonstrukciji pruge i pružne infrastrukture u novim okolnostima? Kako u tim okolnostima voditi dugoročnu brigu o zdravlju ljudi?

Dionica Ogulin – Moravice duga je nešto više od 29,5 km, a radovi koje izvode Pružne građevine regulirani su ugovorima sklopljenima 2014. i 2018. te dvama aneksima ugovoru. Ugovori o izvođenju radova potpisani su s HŽ Infrastrukturom.
Na željezničkome kolodvoru Ogulinu izvode se radovi na zamjeni kolosijeka (glavni remont), izvodi se iskop prethodnoga gradiva koje se utovaruje u vagone i prevozi na za to određeni deponij. Radovi na drugomu i trećemu prolaznom kolosijeku nalaze se u ozbiljnome zahvatu potrebnih iskopa.

Tijekom obilaska gradilišta razgovarali smo sa šefom gradilišta Antom Dolibašićem, koji je uvijek srdačan i otvoren za razgovor. Uputio nas je u aktivnosti Pružnih građevina na kolodvoru Ogulin:



Ivan Dolibašić i Antun Matić

_Osim radova na drugome i trećemu kolosijeku, odnosno glavnome remontu prolaznih kolosijeka, pripremamo se za skoro postavljanje 23 skretnice. Skretnice se očekuju uskoro, a postavljaju se specijalnim strojevima.

Obilazak kolodvora nastavili smo s mlađim Dolibašićem, Ivanom, inženjerom gradilišta, sinom Ante Dolibašića, čija je uža specijalnost niskogradnja vezana uz željeznice.
Ivan u Pružnim građevinama radi dvije godine, a ljubav prema prugama i vlakovima usadio mu je otac:

_Željeznica mi je posebno draga. Specifična je. Na kolosijeku je sve posloženo kao na industrijskoj traci. Organizacija je specifična, kao i strojevi koji se kreću prugom. Posao koji radim mi je izazovan. Ovdje radim gotovo sve iz moje domene: pratim tijek radova i usklađujem vrijednosti zadane po projektu. Prošle godine završili smo skupinu kolosijeka od četvrtog do osmog, a preostaje nam još završiti kolosijeke od prvog do trećeg.

Razgovarali smo i s Ilijom Aračićem, koji na poslovima strojara radi već devetnaest godina. Šef gradilišta Dolibašić istaknuo ga je kao vrijednog i stručnog radnika, posebno vještog u preciznome rukovanju dvoputnim bagerom.

_Svi koji dolaze na obuku u upravljanju dvoputnim bagerima dolaze kod mene. – rekao nam je Aračić.

Nešto bliže kolodvorskoj zgradi mnoštvo je tehnike na jednome mjestu: vagoni za utovar gradiva, dva bagera, nekoliko TMD-ova, ali i radnika Pružnih građevina koje smo zatekli u polaganju drenažne cijevi u već iskopanome kanalu. Jedan od njih jest Dragan Dragojević, koji na željeznici radi 31 godinu, gotovo cijeli radni vijek. Radio je gotovo sve poslove u sklopu pruž-



Strojar-bagerist Ilija Aračić

noga remonta, od donjega do gornjega pružnog ustroja.

Nakon obilaska gradilišta, kada je situacija s koronavirusom eskalirala, Pružne građevine uputile su najveći broj svojih zaposlenika na kraći godišnji odmor, no već krajem ožujka i početkom travnja dio radnika se pod novim mjerama vratio na gradilišta u Ogulinu, Kninu i Malovanu.

Pružne građevine postupile su po uputama Nacionalnog stožera civilne zaštite. Uvedene su maksimalne mjere zaštite zaposlenika (maske i sredstva za dezinfekciju, zaštitne rukavice, kontrola kretanja, ulaska u službene prostorije i vagonske spavaonice). Zahvaljujući tim mjerama, omogućen je povratak zaposlenika na gradilišta.

Vrijeme koje je pred nama pokazat će koliko smo kao ljudi odgovorni sačuvati vlastito zdravlje i zdravlje drugih. Jednaka odgovornost je na onima koji upravljaju sustavima i donose odluke kako će sačuvati rad, jer ako ga ne bude, svaki korak neće biti smjeli korak naprijed.



Mjerenje visine tamponskog sloja

CINQUE TERRE – BISER KOJI VIŠE NIJE SKRIVEN

PIŠE: Mirna Marić
FOTO: Mirna Marić

Cinque Terre, niz od pet slikovitih sela na ligurskoj obali, danas spada među najveće turističke atrakcije Italije, no prije samo pola stoljeća bila su to tek uspavana ribarska sela koja nisu privlačila preveliku pozornost. Sve do sedamdesetih godina 19. stoljeća, kada je sagrađena željeznička pruga između Genove i La Spezije, ta su mjesta bila dostupna samo brodom ili pješke. Napredak je olakšao pristup, ali i oduzeo dio šarma kada je cijeli svijet otkrio ljepotu Pet zemalja i kada su ih turisti počeli preplavljivati, pogotovo od sedamdesetih godina prošloga stoljeća.



Vernazza

Ipak, to ne znači da Cinque Terre nisu vrijedne posjeta – preplavljena turistička mjesta preplavljena su s razlogom. Naime, lijepe su i jedinstvene. Cinque Terre nisu slučajno na UNESCO-ovu popisu: cijela dionica ligurske obale između Levanta i La Spezije proglašena je područjem izuzetne krajobrazne i kulturne vrijednosti. Naselja nastala još u srednjemu vijeku, nadišavši nedostatke neravnoga, neprijateljskoga terena, svjedoče o višestoljetnome razvitku toga područja: kuće kao da su organski iznikle iz litica isturenih prema pučini, a u strme padine okolnih planina urezane su terase za uzgoj vinove loze i maslina.

Cinque Terre nacionalni su park pa se naplaćuje ulaznica od 16 eura koja uključuje neograničenu vožnju vlakovima među selima i pristup planinarskim stazama. Vožnja između pojedinih sela traje samo tri do pet minuta, a vlakovi voze svakih 15 – 30 minuta pa se, u teoriji, svih pet sela može obići u jednome danu. Najsjevernije selo Monterosso od najjužnijega, Riomaggiorea, dijeli samo 12 kilometara odnosno 20 minuta vožnje vlakom. Sela su doista malena (najmanje selo, Corniglia, ima samo 150 stanovnika) pa je prema zakonu ponude i potražnje smještaj u samim selima prilično skup. Zato mnogobrojni putnici odsjedaju u gradiću La Speziji, koji je od Riomaggiorea udaljen samo pet minuta vožnje vlakom, ali sâm ne spada u nacionalni park i ima široku ponudu smještaja.

Iako su sama sela vrlo simpatična, najljepši dio posjeta nacionalnome parku jest planinarenje između sela, a sve ih povezuje Plava staza. U samim se selima možda i ne može uočiti velika razlika između, na primjer, uličica Vernazze i Rovinja ili bilo kojega drugog tipičnog mediteranskog gradića, no šetnja po stazama pruža jedinstvene panoramske poglede, jer s tih je visina vidljivo fascinantno jedinstvo naselja i krajolika. Zato se ipak isplati ostati dulje od jednoga dana i umjesto vlakom sela obići na vlastitim nogama. Staze su različite razine zahtjevnosti, ali sve su dostupne osobi prosječnoga zdravlja. Najslikovitija je dionica između Monterossa i Vernazze: dva sata ozbiljnije uzbrdice i nizbrdice nagrađena su spektakularnim pogledima koji se s jedne strane pružaju na vinograde (podsjetnik na stara vremena kada se živjelo od zemlje, a ne od turizma), a s druge strane na padine koje se strmoglavo spuštaju u kristalno plavo more. Zaposlenici nacionalnoga parka pobrinuli su se za to da turisti ponesu odgovarajuću opremu pa su na ulazima na staze postavljeni znakovi koji zabranjuju nošenje otvorene obuće, a čini se da čuvari koji provjeravaju ulaznice obraćaju pozornost i na obuću.

Turistički vodiči obično preporučuju da se u obilazak krene iz Monterossa, koji se smatra najmanje fotogeničnim – vjerojatno zato što je dosta raspršen, dok su ostale »zemlje« kompaktne i dramatično ugniježđene na stjenovitome terenu iznad mora, pogotovo Manarola i Riomaggiore.
Ipak, Monterosso ima najveću plažu, a njegovom siluetom dominira Torre Aurora, toranj smješten na gotovo filmskoj, strmoj litici iznad mora. Nekada je služio za obranu od gusarskih napada, a danas se u njemu nalazi, očekivano, restoran. Kuriozitet je tzv. Il Gigante, golema betonska skulptura Neptuna sagrađena 1910. kao



Pano



Cinque Terre - željeznička pruga

ukras obalne strane elegantne vile Pastine. Četrnaestmetarski Neptun postao je simbol Monterossa i motiv razglednica, no, nažalost, teško je oštećen u savezničkome bombardiranju tijekom Drugoga svjetskog rata, a 1966. dodatno su ga oštetili snažni valovi. Danas se ruševine kipa gotovo stapaju s konturama litice, Neptun je davno ostao bez ruku i trozuba, ali i dalje je nostalgični simbol Monterossa.
Vernazza je smještena iznad prirodne uvale, iznad koje su se nadvili stara crkva i velebni dvorac Doria iz 11. st., koji su pripadali imućnoj obitelji koja je imala važnu ulogu u povijesti Republike Genove. S tog se mjesta pruža prekrasan pogled na okolicu.

Corniglia je jedino naselje koje nije izravno smješteno na morskoj obali pa je možda zato najmanje razvikano, no njegov položaj na vrhu brda ima svoje prednosti. Naime, ima jedinstvenu panoramsku točku, terasu s koje se vide sva ostala sela. Od obližnjega željezničkog stajališta do sela vodi više od 400 zavojitih stuba.
Unatoč tim ljepotama, većina reklamnih fotografija kojima se turisti mame u Cinque Terre prikazuju Manarolu i Riomaggiore: crvene, ružičaste, žute i narančaste kućice pozorno građene u terasastim oblicima, na stjenovitome terenu iznad mora.

Manarola spada među najstarija naselja u nacionalnome parku, a može se pohvaliti specifičnim dijalektom koji se razlikuje od susjednih. Manarolu i Riomaggiore povezuje slavna staza zvana Via dell'Amore, odnosno Put ljubavi, koja je trenutačno zatvorena zbog odrona.
S obzirom na položaj podno planina, sela su oduvijek ugrožavale prirodne katastrofe, no odroni su sve češći, dijelom i zbog velikoga priljeva posjetitelja. Cinque Terre, u kojima živi samo 5000 stanovnika, posjeti oko 2,5 milijuna posjetitelja na godinu. Toliki priljev posjetitelja dubinski je promijenio život zajednice – turizam je postao glavna industrija, zamijenivši ribolov i ostale tradicionalne industrije, a povećan broj posjetitelja stvara sve veći pritisak na krajolik i smještajne kapacitete.

Danas, kada su informacije lako dostupne, teško je očuvati tajnost posebnih mjesta i pitanje je postoje li još »skriveni biseri«. Kada mjesto poput Cinque Terre postane turističko i počne gubiti autentičnost, možete se žaliti na stanje stvari i prigovarati jer ne možete naći skriveni kafić ili konobu u koje idu samo *lokalci*, no druga je opcija da se jednostavno prepustite opojnoj mediteranskoj ljepoti i ne date se smesti činjenicom da u toj istoj ljepoti uživaju još tisuće turista oko vas, na stazama, u selima, u vlakovima, na plažama...

PUTOVANJE U SJEVERNU MAKEDONIJU

PIŠE: Toma Bačić
FOTO: Toma Bačić



Makedonske željeznice su od kineske tvrtke CRRC kupile 2 trodjelna elektromotorna vlaka koji su isporučeni u jesen 2015.

Dok još nije eskalirala epidemija koronavirusa, uspio sam poslovno posjetiti Sjevernu Makedoniju i Kosovo i njihove željezničke tvrtke.

S obzirom na to da se iz Zagreba u Skopje izvan ljetne sezone ne može putovati vlakom, najbolji izbor bilo je putovanje zrakoplovom. Izravan let traje nešto više od sat vremena, a zrakoplov slijeće u Skopje kasno navečer. Zračna luka Skopje nalazi se u Petrovcu, prigradskome naselju koje je od središta Skopja udaljeno nešto više od 20 kilometara.

U Skopju sam posjetio tvrtku ŽRSMT (*Železnici na Republika Severna Makedonija Transport*) koja je prijevoznik u teretnom i putničkom željezničkom prometu u Sjevernoj Makedoniji. Sjedište tvrtke nalazi se u dijelu grada Lisiče, gdje je i glavni depo.

Željeznička mreža Sjeverne Makedonije sastoji se od glavne transverzale sjever – jug koja povezuje Srbiju s Grčkom. Jednokolosiječna pruga duga je 213 kilometara i jedina je elektrificirana pruga u državi. Cijela pruga Tabanovci – Gevgelija opremljena je telekomandom. Željeznička mreža Sjeverne Makedonije duga je 925 kilometara, a maksimalna brzina prometovanja vlakova je 100 km/h. Najveći uspon na pruzi Tabanovci – Gevgelija iznosi 17 promila, a na neelektrificiranoj pruzi Veles – Bitola 26 promila.

Prva pruga u današnjoj Sjevernoj Makedoniji otvorena je 1873., a vodila je od Soluna preko Gevgelije u Skopje. Pet godina poslije ta je pruga produljena do Mitrovice na Kosovu. Godine 1889. otvorena je pruga od Skopja do Vranja u Srbiji.

U Sjevernoj Makedoniji je u prvoj polovini 20. stoljeća postojala duga mreža uskotračnih željeznica kolosiječne širine 600 milimetara. Normalnokolosiječne pruge zamjenjivale su uskotračne od 1926. kada je otvorena pruga Veles – Kočani do šezdesetih godina 20. stoljeća kada je mreža uskotračnih pruga ukinuta. Godine 1981. otvoreno je novo željezničko čvorište Skopje koje je zamijenilo stari kolodvor oštećen u katastrofalnome potresu 1963. Željeznički kolodvor u Skopju projektirao je slavni japanski arhitekt Kenzō Tange.
Trenutačno se provode testovi na moderniziranoj pruzi Bitola – Kremenica; koja će uskoro biti otvorena. Pruga je duga 16,2 kilometra i zamijenila je staru koja je izvan upotrebe od ranih 90-ih godina prošloga stoljeća. U Sjevernoj Makedoniji trenutačno se gradi 88,2 kilometra duga pruga Kumanovo – Beljakovci – Kriva Palanka – Deve Bair. Ta će pruga povezati Skopje s Bugarskom; a njezin zapadni dio od Kumanova do Beljakovaca modernizirana je stara pruga otvorena za promet 1956.

U jesen 2013. tvrtka MŽT (poslije preimenovana u ŽRSMT) raspisala je međunarodni natječaj za kupnju četiriju dizelskih motornih vlakova i dvaju električnih vlakova. Taj je projekt financiran kreditom Europske banke za obnovu i razvoj. Dana 24. lipnja 2014. potpisan je ugovor s kineskim proizvođačem CRRC-om o isporuci vlako-



Nova električna lokomotiva serije 443 i novi električni vlak serije 411 u pograničnom kolodvoru Gevgelija

va, a njihova je vrijednost iznosila 25 milijuna eura. Prvi je vlak isporučen u jesen 2015., a danas se sa šest vlakova pokriva lokalni željeznički prijevoz u Sjevernoj Makedoniji. Kapacitet električnih i dizelskih vlakova iznosi 200 putnika po vlaku.

Dana 12. siječnja 2017. MŽT je od CRRC-a naručio četiri nove električne lokomotive ukupne vrijednosti osam milijuna eura. Prva lokomotiva isporučena je u svibnju 2019., a preostale tri u siječnju 2020. Četveroosovinske lokomotive snage 4,8 MW mogu vući vlakove mase 1600 tona od Tabanovaca prema Skopju.

Prvoga dana boravka u Sjevernoj Makedoniji vlakom sam iz Skopja otišao do Velesa, a po povratku u Skopje otišao sam i do Tabnovaca. Posljednjega dana boravka otišao sam do Gevgelije. Pruga od Skopja prema Gevgeliji djelomično prolazi slikovitom i lijepom dolinom Vardara. Glavno željezničko raskrižje južno od Skopja nalazi se u gradu Velesu. Ondje se od magistrale odvajaju pruge prema Kočanima i Bitoli. Gevgelija je pogranični grad, smješten nešto više od 150 kilometar južno od Skopja. U kolodvoru u Gevgeliji izmjenjuju se makedonske i grčke lokomotive. U nedjelju u zoru iz Skopja sam se zrakoplovom vratio u Zagreb.



Kolodvor u Skopju, otvoren 1981. je djelo slavnog japanskog arhitekta Kenza Tangea, projektiran u sklopu međunarodne arhitektonske obnove Skopja nakon potresa 1963.

GALICIJA I LAV MADRID – GALICIJA

PIŠE: Marijan Đurđek
FOTO: Marijan Đurđek

Poznato je to da su španjolske željeznice svojom mrežom pruga velikih brzina znatno unaprijedile razinu usluge u putničkome prijevozu povezavši grad Madrid kao glavno političko, kulturno, gospodarsko, turističko i prometno središte s perifernim, priobalnim, urbanim i gospodarski razvijenim regijama. Projekt LAV (*Linea Alta Velocidad*) Madrid – Galicija u završnoj je fazi provedbe i jedan je od najvećih građevinskih i tehničkih izazova s kojima se suočava Adif Alta Velocidad. Provedba toga projekta znatno će skratiti vremena putovanja od Madrida do Galicije te će pogodovati ekonomskome i socijalnome razvitku Galicije i teritorijalnoj koheziji zemlje.



Vlak IR serije 121 u blizini Santiaga de Compostele

Galicija je jedna od sedamnaest španjolskih autonomnih zajednica i sastoji se od četiriju provincija: A Coruñe, Luga, Ourensa i Pontevedrea. Osim istoimenih provincijskih prijestolnica urbanu mrežu čine industrijski grad Vigo i Ferrol s glavnim gradom Santiagom de Compostelom.

Smještena na krajnjemu sjeverozapadu Španjolske, Galicija na zapadu graniči s Atlantskim oceanom, na jugu s Portugalom, na istoku s autonomnim zajednicama Asturijom, Kastiljom i Leónom, a na sjeveru s Kantabrijskim morem. Osim španjolskoga jezika u Galiciji je službeni jezik galješki (španj. *gallego*), koji je sličan portugalskome. Stanovnici su keltskoga podrijetla te su na svoju kulturu i jezik vrlo ponosni. Osim brodogradnje i prerade hrane do sredine 20. stoljeća gospodarstvo Galicije temeljilo se na poljoprivredi i ribarstvu, a nakon toga počela je industrijalizacija.

Dolazak vlakom u Galiciju poprilično je zahtjevan izazov, a korisnicima zračnoga prometa na raspolaganju su zračne luke u A Coruñi, Vigu i Santiagu de Composteli. Najprihvatljiviji je onaj iz smjera Madrida. Vožnja vlakom od Madrida do Santiaga traje pet sati i 11 minuta, dok vlakom IR od Iruna do Santiaga traje 10 sati i 49 minuta. Bilo da je riječ o dolasku bilo o povratku jedan od izbora je noćni vlak HOT koji prometuje od francuskoga pograničnog kolodvora Hendaye do Lisabona. Neizostavno odredište je i portugalski grad Porto, čije je povjesno središte grada uvršteno na UNESCO-ov popis Svjetske kulturne baštine.

Santiago de Compostela važno je odredište kršćanskih hodočašća, poznatije kao odredište Puta svetog Jakova (Camino de Santiago). Taj grad na godinu posjeti milijun ljudi iz cijeloga svijeta od kojih mnogi dolaze zbog Camina koji je važan dio europske kulture, bez obzira na to dolaze li pojedinci iz vjerskih ili turističkih razloga. Jedan od poznatijh Camino puteva jest i Portugalski put (španj. *Camiño Portugués*), koji počinje u Lisabonu i dug je 648,9 km. Kraća dionica te rute, od portugalskoga pograničnog mjesta Valença de Minho do Santiaga, duga je 117 km i dovoljna za dobivanje hodočasničke diplome. Na toj se dionici mogu susresti ljudi iz Australije, Brazila, Izraela, Rusije, Poljske i iz mnogih drugih zemalja. Tijekom toga pješačkog puta potrebna su tri usputna noćenja u prenoćištima odnosno hostelima (port. i španj. *Albergue*), u kojima su cijene noćenja vrlo popularne i iznose od pet - šest eura pa naviše. Na tome putu ljubitelji morskih specijaliteta i vina zaista mogu naići na vrhunsku okrepu, a cijene su prihvatljive i popularne. Kratak predah, doživljaj večernje atmosfere u gradskome središtu Pontevedreu i noćenje korisna si tjelesna obnova za nastavak Camina.

Za dolazak u grad i prometnu luku A Coruñu te obilazak znamenitosti svakako treba izdvojiti najmanje jedan dan. Neke od znamenitosti su moderno gradsko središte, šetnica koja se proteže do Torre de Hérculesa, najstarijega europskog svjetionika, kao i simpatičan kip hobotnice u blizini žičare Monte de San Pedro.

Kronologija razvoja LAV-a Madrid – Galicija počela je 23. prosinca 2007. puštanjem u komercijalnu upotrebu linije LAV Madrid – Olmedo (133km) – (Valladolid) dužine 180,4 km na koju je maksimalna brzina do 300 km/h. Važniji tuneli su San Pedro (8930 m) i Guadarrama (28 377 m) te vijadukt Arroyo del Valle (1796 m). LAV



Zapadno pročelje katedrale sv. Jakova u Santiagu



Camino putokaz

Olmedo – Zamora dužine 99 km u komercijalnoj je upotrebi od 17. prosinca 2015., a od 10. prosinca 2011. u prometu je dionica LAV Ourense – Santiago de Compostela dužine 87,1 km na koju su maksimalne komercijalne brzine do 270 km/h. Ta je dionica građevinski najzahtjevnija i trebalo je sagraditi 38 vijadukata i 31 tunel na gotovo 57 posto ukupne dužine dionice. Također, od 10. prosinca 2011. u komercijalnoj upotrebi je LAV Santiago de Compostela – A Coruña dužine 65,1 km na kojoj su maksimalne brzine do 200 km/h. Ta linija (španj. *Eje Atlántico*) dio je Atlantske osi Atlantskoga koridora i na njoj je sagrađeno 17 tunela (20,2 km) i 10 vijadukata (2,8 km). Obje su dionice dvokolosiječne, tzv. iberijskoga kolosijeka širine 1668 mm, te će se u budućnosti te linije standardizirati na širinu kolosijeka od 1435 mm. Poznato je to da je vozni park španjolskih željeznica poput vlakova velikih brzina serija s120, s121, s130 i s730 prilagođen prometovanju kolosijecima širine 1668 i 1435 mm.

LAV Zamora – Ourense u završnoj je fazi izgradnje i sastoji se od dionice Zamora – Lubián dužine 139,1 km i dionice Lubián – Ourense dužine 101,7 km, koja je i najsloženija zbog složene konfiguracije terena. Na obje dionice sagrađeno je 48 vijadukata i 38 tunela među kojima se ističu tuneli Espiño (7,9 km), El Corno (8,569 km), Prado (7,606 km) i La Canda (7,224 km). Među vijaduktima ističu se Requejo (1,72 km), Arnoia (1,016 km) i Teixeiras (508 m, maksimalne visine 94,8 m). Iako su radovi na liniji LAV Zamora – Ourense trebali završiti u lipnju 2019., Adif je ipak lipanj 2021. najavio kao rok puštanja te linije u promet i dolazak vlakova AVE iz Madrida u Galiciju. Cilj je projekta LAV Madrid – Galicija progresivno skratiti vrijeme putovanja od Madrida do Ourensea na dva sata i 30 minuta i do Santiaga do tri sata. LAV Madrid – Galicija konstruiran je za maksimalne brzine do 350 km/h, standardne je širine kolosijeka od 1435 mm, napaja se izmjeničnom strujom 2 x 25 kV, 50 Hz te će na njemu biti implementiran ERTMS razine 2, sustav upravljanja prometom Asfa te GSM-R mobilni komunikacijski sustav.

Projekt LAV Madrid – Galicija dokaz je jasnog opredjeljenja Španjolske za željeznicu kao vrstu prijevoza koja pogoduje ekonomskoj revitalizaciji i teritorijalnoj koheziji zemlje.



Željeznički kolodvor A Coruña

KRAJOLICI I CVIJEĆE BIBE KRIŽAN

PIŠE: Vlatka Škorić
FOTO: Stjepan Križan

Od polovine veljače do polovine ožujka u HŽI-ovoj galeriji »U predvorju« bila su izložena 22 ulja na platnu i dva akrila na temu cvijeća i krajolika, najomiljenijih motiva umirovljene željezničarke Dragice Križan – Bibe.

Dragica Križan – Biba radila je na željeznici niz godina, i to u Vuči vlakova Zagreb. Dugogodišnji je član Udruge željezničara slikara »Plavo svjetlo«, a jedno vrijeme obavljala je i dužnost tajnice Udruge. Djelujući kroz Udrugu, sudjelovala je na nebrojenim skupnim izložbama od Zagreba preko Dubrovnika i Slavonskog Broda do Zadra, Otočca i niza drugih gradova.

U organizaciji »Plavog svjetla« imala je samostalnu izložbu slika u Roču, a njezini su radovi bili dio skupnih izložaba u Bratislavi, Pečuhu, a nekoliko posljednjih godina i dio međunarodnih izložaba FISAIC-a u Parizu, Landenberg Sarnenu u Švicarskoj i Rijeci. U suradnji s brojnim drugim udrugama slikara bila je sudionica brojnih likovnih kolonija širom Hrvatske, ali i u Mađarskoj, Bosni i Hercegovini te Sloveniji. Omiljena joj je tehnika slikanja ulje na platnu, ali slika i akvarelom, akrilom, pečenom pastelom, ugljenom i olovkom.

Ovo je bila njezina 21. samostalna izložba i posvećena je prirodi i cvijeću. Ovoga puta izložila je motive anemona, perunika, poljskoga cvijeća, ruža, ali i zimskih i jesenskih krajolika te dviju parnih lokomotiva. U pratećemu katalogu prof. Milan Ilić napisao je: »Za razliku od ljudi koji kroz život prolaze kao turisti, ne tražeći bît, nego senzaciju, ljudi prirode i u najvećoj vrevi i buci grada u sebi čuju žubor svojih potoka, huk vjetra u krošnjama, okruženi betonom, čelikom i staklom dehumaniziranih gradskih četvrti, vide u sebi nježnost breza, zelenilo tratina prošaranih poljskim cvijećem, bijelim, plavim i žutim. U turbulentnu užurbanost grada unose svoju staloženost i smirenost. Ako još k tome



Dragica Križan – Biba

posjeduju i neki umjetnički talent, glazbeni, likovni ili književni, svoje će osjećaje pretočiti u skladbu, pjesmu ili sliku, nesebično nudeći i drugima da uživaju u često zaboravljenim ljepotama ovoga svijeta. Dragica Križan – Biba nesporno spada u tu kategoriju ljudi. Rođena i odrasla u prirodi Ivanje Reke, svoju bliskost s prirodom ponijela je i u »veliki Zagreb«, a njezinu nježnost i senzibilitet nisu uspjeli pregaziti ni »crni kolosi željeznice« na kojoj je radila. Ni dugotrajna bolest ni rehabilitacija nisu uspjele slomiti njezin duh i volju, a bolnički zidovi nisu uspjeli zadržati navalu pjesničke i slikarske kreativnosti koja se, godinama prikrivana, poput bujice izlila u nježnu lirsku poeziju i lirski realizam njezinih crteža i ulja na platnu. Ne težeći uklapanju u bilo koji modni ili pomodni trend, Biba ostaje vjerna realističkoj maniri, unoseći u slike čudesnu smirenost, nadahnuti lirizam i koloristično bogatstvo. Njezin je potez odmjeren, lagan, gotovo prozračan, s izvanredno istančanim osjećajem za prijelaze i nijanse, a crtež precizan, s vrlo dobrim osjećajem za kompoziciju i postizanje dubine prostora.«

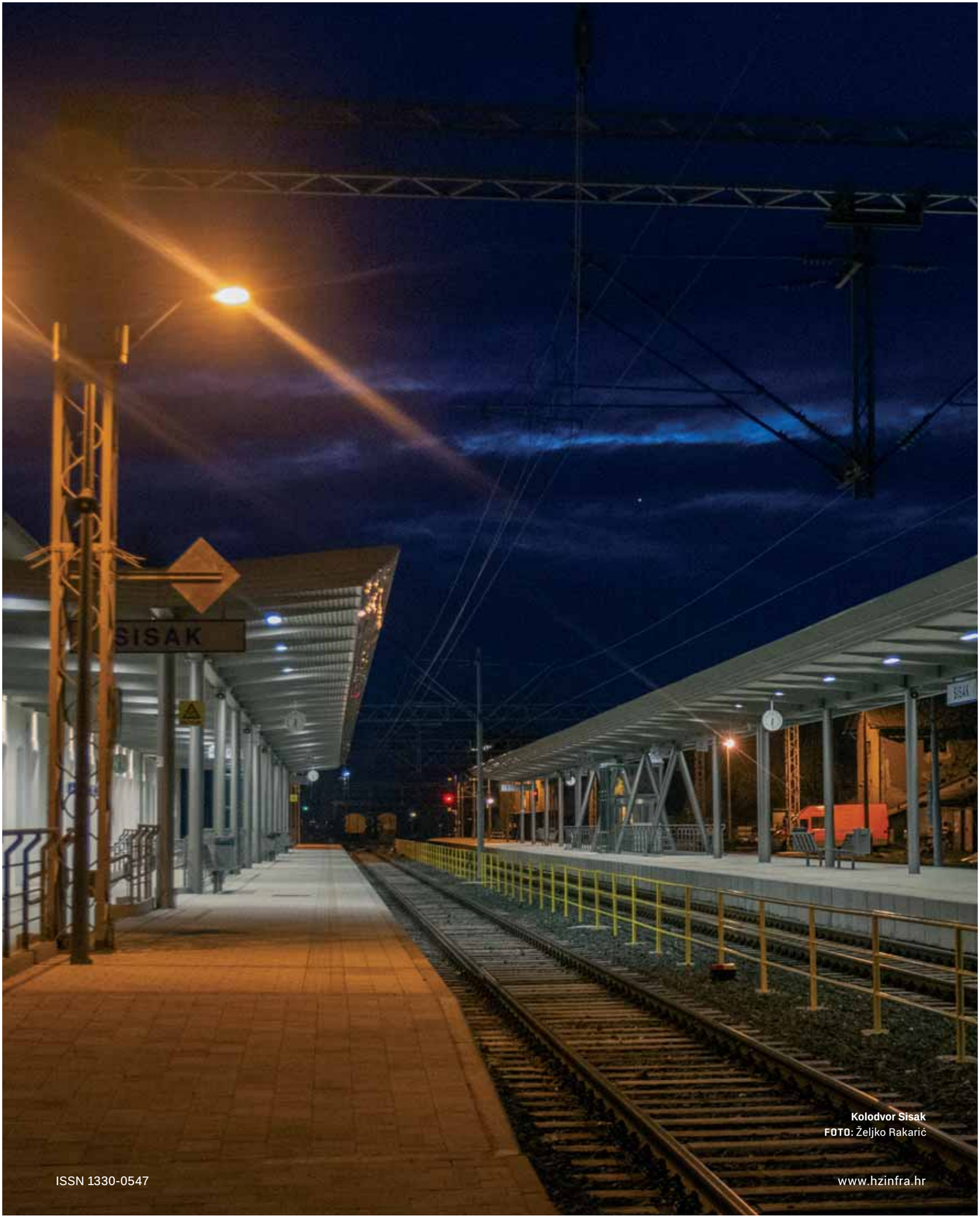








Marina Vinković, prometnica u Borovu naselju
FOTO: Branimir Butković



Kolodvor Sisak
FOTO: Željko Rakarić

ISSN 1330-0547