

ŽELJEZNIČAR

BROJ 894 || SVIBANJ 2020.

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.

AKTUALNOSTI

Modernizacija željezničke
infrastrukture nema alternativu

4

AKTUALNOSTI

Strateški projekti bez zastoja

6

RADOVI

Radovi na obnovi pruge od
Virovitice do Pitomače
u punom jeku

12



HŽ INFRASTRUKTURA



Radovi na projektu modernizacije i elektrifikacije pruge Zaprešić – Zabok
FOTO: Vedran Brkić

IZDVOJENO

AKTUALNOSTI

Modernizacija željezničke
infrastrukture nema alternativu

4

AKTUALNOSTI

Strateški projekti bez zastoja

6

EU FONDOVI

Sve se vraća u normalu

8

RADOVI

Radovi na obnovi pruge od Virovitice do
Pitomače u punom jeku

12

INTERVJU

Informatičari uspješni u novoj situaciji

16

INTERVJU

U vrijeme pandemije radovi nisu stali

18

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: NI

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,

nakon intenzivnih osmomjesečnih pregovora, koje je u ožujku ove godine nakratko prekinula izvanredna situacija izazvana pojavom pandemije koronavirusa, 28. svibnja 2020. potpisan je novi Kolektivni ugovor između HŽ Infrastrukture d.o.o. s jedne strane i tri reprezentativna sindikata – Sindikata infrastrukture HŽ-a, Sindikata željezničara Hrvatske i Sindikata prometnika vlakova Hrvatske – s druge strane. U skladu s realnošću trenutačnog izazovnog gospodarskog okruženja, a na zadovoljstvo objiju strana, slobodno možemo reći i radnika HŽ Infrastrukture, pronađen je optimalni okvir u kojem se uglavnom zadržavaju sva prava iz prethodnog ugovora. Ujedno je omogućeno stabilno poslovanje tvrtke u budućem razdoblju. Kolektivni ugovor primjenjivat će se retroaktivno i to od 1. svibnja 2020. do 28. veljače 2021. uz produljenu primjenu od sedam mjeseci, a dostupan je na internim mrežnim stranicama HŽ Infrastrukture.

Modernizacija željezničke infrastrukture nema alternative, zajednička je poruka virtualne panelske rasprave na kojoj su sudjelovali ministar mora, prometa i infrastrukture Oleg Butković, predsjednik Uprave HŽ Infrastrukture Ivan Kršić i dekan Fakulteta prometnih znanosti u Zagrebu Tomislav Josip Mlinarić. U sat vremena panela pod naslovom »Željeznica za budućnost« predstavljani su brojni pomaci vezani uz modernizaciju željezničke infrastrukture, a sva tri sudionika uglavnom su bila suglasna oko budućih planova ulaganja u željeznički sektor.

U ovome broju »Željezničara« donosimo i razgovore s članom Uprave HŽ Infrastrukture Darkom Barišićem te prvim čovjekom Pružnih građevina Perom Semrenom. Također razgovarali smo s direktorom Sektora za informatiku HŽ Infrastrukture Vedranom Jagnjićem.

Osim toga provjerili smo i kako izgleda putovanje vlakom nakon što je ponovno uspostavljen željeznički putnički prijevoz, a obišli smo i brojne radove obnove i modernizacije koji se izvode u sklopu različitih projekata HŽ Infrastrukture.

glavni urednik lista "Željezničar"
Ivan Kartelo



MODERNIZACIJA ŽELJEZNIČKE INFRASTRUKTURE NEMA ALTERNATIVU

PIŠE: Ivan Kartelo
FOTO: arhiva HŽI-a

Već neko vrijeme svjedočimo velikom investicijskom ciklusu obnove i modernizacije željezničke infrastrukture u Hrvatskoj. Kako bi se predstavili planovi i budućnost željeznice, Jutarnji list organizirao je 1. lipnja virtualnu panelnu raspravu pod naslovom »Željeznica za budućnost« na kojoj su sudjelovali ministar mora, prometa i infrastrukture Oleg Butković, predsjednik Uprave HŽ Infrastrukture Ivan Kršić i dekan Fakulteta prometnih znanosti u Zagrebu Tomislav Josip Mlinarić.

Na samom početku panela resorni ministar Oleg Butković napomenuo je kako je početkom rada aktualne Vlade započeo veliki investicijski ciklus u prometnu infrastrukturu (Pelješki most, otvorene tri zračne luke: Zagreb, Split i Dubrovnik) u čemu važno mjesto zauzima modernizacija željeznice, koja je desetljećima zbog raznih razloga bila zanemarišana. Stoga je fokus upravo na modernizaciji željeznice i upravo se u tom sektoru u idućih deset godina planiraju najveća ulaganja.

Trenutačna ulaganja u prometnu infrastrukturu veća su od 20 milijardi kuna, od čega je polovina investicija u željezničku infrastrukturu. – istaknuo je ministar te dodao kako je cilj do kraja desetljeća podići ulaganja u željeznicu na tri, odnosno tri i pol milijarde eura.

Predsjednik Uprave HŽ Infrastrukture Ivan Kršić istaknuo je kako je u ovom trenutku u tijeku realizacija devet velikih projekata. Od toga su četiri u početnoj fazi, a preostali su u visokom stupnju gradnje, napomenuo je Kršić. Krajem prošle i početkom ove godine potpisani su ugovori za projekte Savski Marof – Zagreb, Vinkovci – Vukovar, Virovitica – Pitomača i Križevci – Koprivnica – državna granica. U tijeku su radovi na kontejnerskom terminalu Brajdica, koji završavaju u lipnju. Kršić je napomenuo da odlično napreduju i radovi



Oleg Butković

PROCES OBNOVE ŽELJEZNIČKE INFRASTRUKTURE ZAPOČET JE I ON JE NEZAUSTAVLJIV TE NEMA ALTERNATIVU. BEZ OBZIRA NA TO TKO POBIJEDI NA IZBORIMA, NEĆE IMATI HRABROSTI TO MIJENJATI JER BILO KAKVA ODLUKA DA SE USPORI ILI ODUSTANE OD ULAGANJA U ŽELJEZNIČKU INFRASTRUKTURU NE BI BILA DOBRO PRIHVATENA. STOGA SAM KAO MINISTAR SIGURAN DA ĆE SE TO NASTAVITI.

na kontejnerskom terminalu na Zagrebačkom pristaništu u riječkoj luci, kao i na pruzi Zaprešić – Zabok.

Radovi na pruzi Dugo Selo – Križevci ne teku dinamikom kojom bismo željeli. Do sada je realizirano 62 posto radova. No računamo da ćemo to završiti do kraja 2022., tako da financiranje iz fondova EU-a neće biti ugroženo. – pojasnio je Kršić.

Tomislav Josip Mlinarić ukazao je na činjenicu da se gotovo svi projekti koji se trenutno provode u željezničkoj infrastrukturi nalaze u Nacionalnom programu željezničke infrastrukture za tekuće petogodišnje razdoblje.

Mora se priznati da je ministar Butković sa svojom ekipom u HŽ Infrastrukturi na-

pokon pokrenuo projekte na željezničkoj infrastrukturi naše države. Dugo se čekalo na to. – komentirao je Mlinarić.

Međutim, »projekt svih projekata« jest nizinska pruga od Zagreba do Rijeke, čija se vrijednost modernizacije i izgradnje procjenjuje na iznos od 2,5 do tri milijarde eura. Ideja je stara 38 godina, a ove godine napokon je započela njena realizacija objavom natječaja za izvođača radova od Hrvatskog Leskovca do Karlovca.

Krajem ove, najkasnije početkom iduće godine, počinjemo s radovima na dionici od Hrvatskog Leskovca do Karlovca. Što se tiče nastavka od Karlovca prema Rijeci, u tijeku je, u različitim fazama, izrada studijske dokumentacije za pojedine dionice. Budući da smo u fazi izrade studijske do-



Ivan Kršić

KRAJEM OVE, NAJKASNIJE POČETKOM IDUĆE GODINE, POČINJEMO S RADOVIMA NA DIONICI OD HRVATSKOG LESKOVCA DO KARLOVCA. ŠTO SE TIČE NASTAVKA OD KARLOVCA PREMA RIJECI, U TIJEKU JE, U RAZLIČITIM FAZAMA, IZRADA STUDIJSKE DOKUMENTACIJE ZA POJEDINE DIONICE. BUDUĆI DA SMO U FAZI IZRADA STUDIJSKE DOKUMENTACIJE, JOŠ NIJE DEFINIRANA TRASA BUDUĆE NIZINSKE PRUGE DO RIJEKE, ALI NAŠ JE CILJ ZAPOČETI RADOVE I NA TIM DIONICAMA TIJEKOM 2025. – OTKRIO JE KRŠIĆ.

kumentacije, još nije definirana trasa buduće nizinske pruge do Rijeke, ali naš je cilj započeti radove i na tim dionicama tijekom 2025. – otkrio je Kršić.

Tomislav Josip Mlinarić ocijenio je kako nizinska pruga do Rijeke nema alternativu te dodao da za pripremu i gradnju takvog projekta treba 15 godina. Mlinarić se zaozeo za rekonstrukciju na postojećoj trasi željezničke pruge do Rijeke kako bi se primio teret od 13 milijuna bruto tona godišnje i tako pripremljenije dočekalo veliku investiciju u nizinsku prugu.

Na panelu je bilo riječi i o kontinuiranom rastu teretnog prijevoza od 2015., čemu je pridonijela i pojava privatnih teretnih pri-

jevoznika. Završno obraćanje na panelu pripalo je ministru Butkoviću, koji je jasno poručio:

Proces obnove željezničke infrastrukture započet je i on je nezaustavljiv te nema alternativu. Bez obzira na to tko pobijedi na izborima, neće imati hrabrosti to mijenjati jer bilo kakva odluka da se uspori ili odustane od ulaganja u željezničku infrastrukturu ne bi bila dobro prihvaćena. Stoga sam kao ministar siguran da će se to nastaviti. To je naša realnost i sad je samo pitanje tko će biti na izvršnim funkcijama sutra i koji će se zakoni donositi kako bi se sve to ubrzalo i olakšalo. Vjerujem da će biti dovoljno pameti, volje i želje da se taj investicijski ciklus završi do 2030. godine.



Tomislav Josip Mlinarić

MORA SE PRIZNATI DA JE MINISTAR BUTKOVIĆ SA SVOJOM EKIPOM U HŽ INFRASTRUKTURI NAPOKON POKRENUO PROJEKTE NA ŽELJEZNIČKOJ INFRASTRUKTURI NAŠE DRŽAVE. DUGO SE ČEKALO NA TO. – KOMENTIRAO JE MLINARIĆ.



STRATEŠKI PROJEKTI BEZ ZASTOJA

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković, HŽI

Pandemija koronavirusa imat će teške posljedice za gospodarstvo. No svi projekti sufinancirani sredstvima EU-ovih fondova nastavljaju se, a započinju i radovi na remontima pruge od Virovitice do Pitomače te od Zapadnog kolodvora do Savskog Marofa za koje su potpisani ugovori o kreditima. O toj temi, održavanju prekograničnog željezničkog prometa u vrijeme pandemije i aktualnoj situaciji vezanoj uz obnovu zgrade u Mihanovićevoj ulici razgovarali smo s Darkom Barišićem, članom Uprave HŽ Infrastrukture.

Otkako je upravna zgrada HŽ Infrastrukture nakon procjene statičara proglašena dijelom neupotrebljivom, članovi Uprave rade na nekoliko lokacija. Član Uprave HŽ Infrastrukture Darko Barišić, zadužen za promet, informatiku i internu reviziju, smješten je u sobi na trećem katu zgrade Sektora za informatiku u Branimirovoj ulici. Budući da je cijela zgrada u Mihanovićevoj iseljena, radnici smješteni na nekoliko lokacija, a dio radnika još uvijek radi od kuće, zanimalo nas je kakva je aktualna situacija vezana uz sanaciju upravne zgrade.

Središnji dio zgrade sa stubištem najviše je stradao u potresu. Nakon pregleda statičara procjena je da se taj dio zgrade ne bi trebao upotrebljavati u redovitom radu te da je potrebna rekonstrukcija. Ostali bi se dijelovi zgrade nakon manjih radova mogli osposobiti. Bočno krilo zgrade prema Haulikovoj upotrebljivo je od prizemlja do potkrovlja. Bočnim stubama može se nesmetano kretati. Prizemni dio zgrade s druge strane, prema Gajevoj ulici, ima vlastiti ulaz i taj je dio upotrebljiv. Budući da nema komunikacije između prizemlja i prvoga kata, preostali dio, prvi, drugi kat i potkrovlje ostat će ispražnjeni. Očekuje se da ćemo do 1. srpnja vratiti zaposlenike u useljive dijelove zgrade. Sindikalna dvorana u dvorištu zgrade također je



Darko Barišić

upotreblijva i u nju će se smjestiti Sektor pravnih poslova.

Trenutačno se u Mihanovićevoj snima stanje oštećenja i izrađuju se troškovnici obnove nakon čega će se izraditi projektni zadatak za projektiranje. Nakon projektiranja raspisat će se nadmetanje za izvođenje radova.

Sektor za promet vrlo je brzo nakon potresa iseljen u prostorije na Glavnom kolodvoru. Otkako su zatvorene granice i uvelike je otežan prijevoz kamionima, željeznica je održala prekogranični teretni prijevoz.

Odmah po zatvaranju granica, 15. ožujka, u dogovoru s Ministarstvom mora, prometa i infrastrukture usuglasili smo na koji način osigurati prekogranični prijevoz, odnosno kako regulirati prelazak granica. Preduvjet su bile otvorene granice za željeznički promet. Uspjeli smo dogovoriti protokol o prelasku granice. Protokol je pred-

TREBA ZNATI DA SE TRENUTAČNO RADI IZMEĐU DUGOG SELA I KRIŽEVACA, POTPISAN JE UGOVOR ZA RADOVE OD KRIŽEVACA PREKO KOPRIVNICE DO DRŽAVNE GRANICE, A OČEKUJEMO I NATJEČAJ ZA IZVOĐENJE RADOVA OD HRVATSKOG LESKOVCA DO KARLOVCA. DANAS (16. TRAVNJA, OP. A.) POTPISUJEMO UGOVOR O IZRADI STUDIJSKE DOKUMENTACIJE OD OŠTARIJA DO ŠKRLJEVA. UZ TO U RIJECI SE RADI NA LUČKOM PODRUČJU I U KOLODVORU BRAJDICA TE NA ZAGREBAČKOM PRISTANIŠTU. PREMA REBALANSU PLANA ZA 2020. GODINU, KOJI UKLJUČUJE BROJNE UŠTEDE, NE ODUSTAJE SE OD ZACRTANIH STRATEŠKIH CILJEVA.

viđao da se lokomotiva, ako prelazi granicu, prije nego je preuzme drugi strojovođa, mora temeljito dezinficirati. To smo usuglasili i s našim susjedima Mađarima i Slovencima. Tako su strojovođe, uz striktno pridržavanje epidemioloških uputa, mogle prijeći preko granice i vratiti se, a da ne moraju u samoizolaciju.

U prethodnom smo broju »Željezničara« objavili kako je teretni prijevoz u ožujku povećan za 7,4 posto u odnosu na isti mjesec 2019. Naš sugovornik smatra da će dobar dio tih tereta ostati na željeznici, pogotovo ako se zna da HŽ Infrastruktura nastavlja sa svim započetim projektima:

Treba znati da se trenutačno radi između Dugog Sela i Križevaca, potpisan je ugovor za radove od Križevaca preko Koprivnice do državne granice, a očekujemo i natječaj za izvođenje radova od Hrvatskog Leskovca do Karlovca. Danas (16. travnja, op. a.) potpisujemo ugovor o izradi studijske dokumentacije od Oštarija do Škrlje-



Radovi na projektu modernizacije i elektrifikacije pruge Zaprešić – Zabok

va. Uz to u Rijeci se radi na lučkom području i u kolodvoru Brajdica te na Zagrebačkom pristaništu. Prema rebalansu plana za 2020. godinu, koji uključuje brojne uštede, ne odustaje se od zacrtanih strateških ciljeva. Eventualna usporavanja izvođenja radova bit će povezana s pandemijom. Neće biti zastoja niti na remontima dionice podravske magistrale od Pitomače do Virovitice. Tamo će se 18. svibnja početi izvoditi remont pomoću automatskog stroja za izmjenu gornjeg ustroja AHM tvrtke Swietelsky, koji se nakon toga *seli* na remont magistralne pruge od Zapadnog kolodvora do Savskog Marofa. Za ta dva remonta podignuti su krediti jer se radi o održavanju i nije bilo osnove tražiti sufinanciranje sredstvima fondova Europske unije. Kada već spominjemo sredstva fondova EU-a, HŽ Putnički prijevoz uz njihovu financijsku podršku kupuje nove vlakove.

Sektor za informatiku imao je nakon potresa pune ruke posla. Uspjeli su postaviti mrežu na lokacije na koje smo preselili

radnike, a uz dosta truda uspjeli su organizirati rad od kuće. S obzirom na naputak Vlade ove godine neće se nabavljati nova računala ni bilo kakva nova oprema koja nije neophodna. Međutim, to ne znači da se neće raditi na unaprjeđenju i informatizaciji poslovnih procesa. Nakon uspješnog dovršenja projekta upravljanja imovinom popularno zvanog *Asset management*, započinje provedba nekoliko projekata. Trenutačno je najvažnije prebaciti sustav za naplatu kredita i stambenu

otplatu na platformu SAP, koja se još uvijek *vrti* na DOS-u. Osim toga, unaprijedit će se sustav kontrole procesa nabave u smislu ubrzanja procesa. Radi se na novom sustavu upravljanja prometom i naplate trasa, novom IST-u, za koji bi u vrlo kratkom roku trebala biti gotova natječajna dokumentacija.

Istodobno pojačat će se sustav kibernetičke sigurnosti, pokrenuli smo projekt e-potpisa... Očito, u narednom periodu bit će mnogo novih izazova.



Radovi na obnovi pruge od Virovitice do Pitomače

SVE SE VRAĆA U NORMALU

PIŠE: Ivan Kartelo
FOTO: Vedran Brkić



Europska unija
Zajedno do fondova EU



Kolodvor Zabok

Unatoč epidemiji koronavirusa radovi na projektu modernizacije i elektrifikacije pruge Zaprešić – Zabok izvodili su se cijelo vrijeme i zato je zadovoljstvo vidjeti kako pruga i prateća infrastruktura sve više poprimaju svoj konačan oblik. Iako je do završetka svih radova ostalo nešto više od godinu dana, već sada je vidljivo da će Zagorci dobiti modernu i elektrificiranu prugu koja zadovoljava sve standarde suvremene željeznice. O svemu tome razgovorali smo s voditeljicom projekta Danijelom Kosty.

Kakvo je trenutačno stanje i je li se sve vratilo u normalno stanje?

Iako ni u jednome trenutku nismo stali s radovima, ipak se radilo smanjenim kapacitetom, no sada se sve vraća na staro i radovi se izvode gotovo punim kapacitetom. Još jedino imamo poteškoća s dolaskom radnika Alstoma iz Italije, jer, prema informaciji izvođača radova, imaju zabranu izlaska iz zemlje do 3. lipnja 2020. Unatoč tomu, a s obzirom na to što nas je zadesilo u ožujku, moramo biti zadovoljni. Vjerujem da je ta neizvjesnost iza nas i da se možemo potpuno posvetiti poslu, a to je najvažnije.

Što je dosad napravljeno i što se trenutačno radi?

U kolodvorima Novi Dvori, Luka i Veliko Trgovišće rekonstruirane su kolodvorske zgrade te je izgrađena nova zgrada za smještaj signalno-sigurnosnih i telekomunikacijskih uređaja u Zaboku. U svim kolodvorima izgrađeni su pothodnici te otočni i bočni peroni, položeni su kolodvorski kolosijeci i izgrađene nadstrešnice te je ugrađena vanjska rasvjeta. Na stajalištima su također izgrađeni bočni peroni s nadstrešnicama i rasvjetom. Dovršavaju se radovi na kontaktnoj mreži. Predstoje radovi na uređenju okoliša oko kolodvorskih zgrada, na izgradnji i popločenju pristupnih staza, izgradnji parkirališta, ugradnji prometno-upravljačkih i signalno-si-



Danijela Kosty

gurnosnih uređaja te opreme za audiovizualno obavještanje putnika i na ugradnji dizala i urbane opreme.

Prema vremenskome planu, ostalo je nešto više od godinu dana do završetka svih radova. Što još treba napraviti?

Iako je projekt, što se tiče građevinskih i elektroenergetskih radova, u visokome stupnju dovršenosti, ima još posla. Ostali su radovi na dovršetku preostalih građevinskih radova, posebno oni na ugradnji još triju skretnica, vodozaštiti, odvodnji, svodnim cestama i cestovnome mostu Horvacka, na elektrifikaciji i ugradnji signalno-sigurnosnih uređaja, opreme za audiovizualno obavještanje putnika, ugradnji dizala i urbane opreme. Tu su još i radovi na predizanju dugog traka, definitivnome strojnom reguliranju kolosijeka i skretnica te finoj regulaciji kontaktne mreže. S poboljšanjem epidemiološke slike u Europi očekujemo i kraj svih poteškoća vezanih uz dopremu materijala i dolazak ljudi koji su stizali iz Italije, koja je bila najveće žarište epidemije na području Europe, te očekujem da će radovi na prometno-upravljačkome i signalno-sigurnosnome podsustavu krenuti punim tempom.



Kolodvor Novi Dvori



Kolodvorska zgrada Novi Dvori

HŽ INFRASTRUKTURA KREĆE U IZRADU STUDIJSKE DOKUMENTACIJE ZA MODERNIZACIJU PRUGE OD OŠTARIJA DO ŠKRLJEVA



Sufinancirano instrumentom Europske unije za povezivanje Europe

PIŠE: Alenka Ožbolt
FOTO: Alenka Ožbolt
ILUSTRACIJE: Oskar Pigac

U Hrvatskoj posljednjih nekoliko godina traje vrlo snažan investicijski ciklus u modernizaciju željezničke infrastrukture na razinu kakva je uobičajena i prihvatljiva u Europskoj uniji. Na tome investicijskom valu jest i najnoviji projekt modernizacije željezničke pruge M202 Zagreb GK – Rijeka na dionici od Oštarija do Škrljeva, za što je HŽ Infrastruktura sa zajednicom ponuditelja koju čine tvrtke ŽPD d.d., Granova d.o.o., Institut IGH d.d., Rijekaprojekt d.o.o. i IPZ d.d. potpisala Ugovor za izradu studijske dokumentacije vrijedan 17,9 milijuna kuna (bez PDV-a).

Kada se govori o vrijednosti, važno je reći to da Europska unija iz Instrumenta za povezivanje Europe (*Connecting Europe Facility* – CEF) projekt sufinancira s 85 posto sredstava.

Studijskom dokumentacijom utvrdit će se optimalno rješenje pružne trase i ostalih infrastrukturnih podsustava između Oštarija i Škrljeva, a moguće su dvije osnovne varijante. Prva varijanta podrazumijeva modernizaciju postojeće pruge u duljini od 113,9 km, a druga izgradnju potpuno nove, znatno kraće trase (duljine oko 67 km) koja se polaže novim koridorom uz izgradnju dugačkih tunela kroz planinske masive Male i Velike Kapele.

Rok za izradu studijske dokumentacije jest 16 mjeseci od dana sklapanja ugovora, što osim idejnih rješenja više varijanti trase uključuje i studiju opravdanosti, analizu troškova i koristi za odabrano varijantno rješenje te studiju utjecaja zahvata na okoliš, kojom će se propisati mjere zaštite i očuvanja okoliša koje se moraju provoditi tijekom izgradnje i eksploatacije željezničke pruge.

Taj ugovor predstavlja prvu fazu realizacije Sporazuma o dodjeli bespovratnih



S lijeva na desno: Tomislav Tomić, Mirko Franović, Ivan Kršić, Vlatko Sušanj, Darko Barišić, Marko Z. Žubrinić, Janja Groš, Nikola Ljuban

sredstava sklopljenog između HŽ Infrastrukture i Izvršne agencije za inovacije i mreže (INEA) ukupne vrijednosti sedam milijuna eura. U sklopu Sporazuma je osim izrade studijske dokumentacije, koja je preduvjet za daljnju izradu projektne dokumentacije, predviđena i izrada idejnog projekta te ishođenje lokacijske dozvole.

Postojeća pruga na dionici Oštarije – Škrljevo dio je glavne (koridorske) željezničke pruge M202 Zagreb GK – Rijeka u sklopu

koridora RH2 te sastavni dio osnovne Trans-europske prometne mreže (Trans-European Transport Network – TEN-T) Mediteranskog koridora. Modernizacija te pružne dionice dio je globalnog projekta modernizacije željezničkoga prometnog pravca Rijeka – Zagreb – mađarska granica, čiji je cilj razvitak učinkovitoga i konkurentnoga željezničkoga prometa duž Mediteranskog koridora, a za što je HŽ Infrastruktura već osigurala znatna financijska sredstva iz EU-ovih fondova.



VIROVITICA – PITOMAČA

FOTO: Neven Popovački, N1



RADOVI NA OBNOVI PRUGE OD VIROVITICE DO PITOMAČE U PUNOM JEKU

PIŠE: Alenka Ožbolt
FOTO: Neven Popovački, N1



Trenutačno se na trasi izvodi strojna ugradnja zašitnog sloja pružnim postrojenjem dugim oko 800 metara.

Nakon što je HŽ Infrastruktura u veljači ove godine s izvođačem radova, tvrtkom Swietelsky, potpisala ugovor za obnovu pruge od Virovitice do Pitomače, radovi na dionici dugoj 21 kilometar u punom su jeku.

Pripremni radovi službeno su započeli 16. ožujka, a nakon dopreme pružnog postrojenja Plasser & Theurer - PM1000-URM iz Austrije, dugačkog oko 800 metara, u Virovitici su sredinom svibnja radovi započeli punim intenzitetom.

Pružno postrojenje, s trenutnim prosječnim dnevnim učinkom od 500 m (ovisno o situaciji na trasi), najprije iskapa





postojeći materijal (zastor) i dio trupa pruge do projektirane dubine, reciklira dio staroga tucanika i ponovo ga ugrađuje u zaštitni sloj zajedno s geotekstilom i geomrežom. Osim toga, strojem se odvozi i istovaruje otpadni materijal na privremene deponije. Radovi na strojnoj ugradnji zaštitnog sloja, uz strojnu zamjenu kolosiječne rešetke koja će se tek raditi, najveća su aktivnost na ovom projektu te se izvode tijekom permanentnih zatvora pruge u periodima od dva tjedna.

Na trasi u dvjema smjenama radi oko 60 radnika tvrtke Swietelsky koji su ponajprije angažirani na radu pružnog postrojenja.

Prema dinamici radova nakon što se završi ugradnja zaštitnog sloja, pristupit će se zamjeni kolosiječne rešetke, ugradnji novih armiranobetonskih pragova s elastičnim pričvrsnim priborom te ugradnji tračnica 60E1 i novog sloja tucanika. Drugim riječima, izmijenit će se kompletna kolosiječna rešetka i modernizirati gornji ustroj na otvorenom dijelu pruge i u kolo-

dvorima uz zamjenu skretnica u kolodvorima Špišić Bukovica i Pitomača nakon čega slijedi uređenje željezničko-cestovnih prijelaza, pružnih objekata, odvodnje i stajališta.

Predviđeno je trajanje radova na obnovi pružne dionice Virovitica – Pitomača 18 mjeseci od dana potpisivanja ugovora. Projekt je vrijedan 165 milijuna kuna (bez PDV-a) 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.

Dionica Virovitica – Pitomača dio je željezničke pruge R202 Varaždin – Koprivnica – Virovitica – Osijek – Dalj važne za regionalni prijevoz između sjeverozapadne, sjeveroistočne i središnje Hrvatske.



STARI SJAJ ZA RIJEČKI KOLODVOR

PIŠE: Vlatka Škorić
FOTO: Tomo Dubovečak



Sjeverna fasada u skelama

Dugoočekivni radovi na rekonstrukciji riječke kolodvorske zgrade počeli su 9. ožujka 2020., a prema planu i potpisanom ugovoru izvođač Spektar gradnja s podizvođačima trebao bi posao završiti do ožujka 2021.

Tek što se počela postavljati skela na vanjskoj fasadi, došla je *koronakriza*, ali izvođača to nije previše zabrinulo i posao je nastavio po svim mjerama koje je naložio krizni stožer. Ovih dana, dva i pol mjeseca nakon početka rekonstrukcije, s ukidanjem protuepidemijskih mjera saznajemo da su radovi »u predviđenoj dinamici«, kako to inženjeri vole reći.

Trenutačno se izvode radovi na uređenju čekaonice, vestibula i hodnika prema peronu te radovi na vanjskoj stolariji.

Završeni su konzervatorsko-restauratorski istraživački radovi u čekaonici, a s HŽ Putničkim prijevozom dogovoreno je pre-

mještanje blagajne, što je preduvjet za nastavak radova u vestibulu, gdje su počeli konzervatorsko-restauratorski istraživački radovi. Usporedno se izvode radovi sanacije elektroinstalacija u vestibulu i čekaonici.

Za vanjsku stolariju dobivena je suglasnost konzervatorskog nadzora i projektanta na izrađene uzorke tipskih prozora. U izradi su uzorci tipskih vrata sjevernog i južnog pročelja. Naime, izvođač se obvezao napraviti replike originalnih prozora i vrata, a odobrenje za daljnju proizvodnju trebaju dati konzervatori.

O napretku radova doznajemo iz prve ruke, od voditelja gradilišta Mateja Šake:

„Bez obzira na probleme koji su iskrsnuli zbog *koronakrize*, zadovoljan sam napretkom radova. Napravljeni su istražni radovi u čekaonici, skinuta je žbuka u vestibulu do visine 1,5 m ili više, ovisno o stanju žbuke, i tu traju istražni radovi. Uskoro očekujemo preseljenje blagajni u hodnik pre-

ma peronu kako bi se nastavili istražni radovi na mjestima gdje su smještene blagajne. Postavljena je skela na vanjsko sjeverno pročelje i usporedno s istraživačkim radovima u prostorima za putnike istraživački radovi počinju i na vanjskoj fasadi. Uskoro ćemo vanjsku skelu prekriti jutom jer je Rijeka EPK 2020, koja je trebala staviti *mesh* s logom manifestacije, odustala zbog smanjenja sredstava za tu manifestaciju. Istodobno s građevinskim radovima i restauratorskim istraživanjima radi se na obnovi unutarnjih elektroinstalacija za rasvjetu i priključke, a postojeća se s novom podiže u jednu ravninu »pod masku«. Stolarija nam je također vrlo važan segment posla jer će se ona mijenjati tako da se u istom danu skinu stari prozor (ili vrata) i odmah umetne novi. Zato smo morali prvo obaviti istraživanja, tako da smo restauratorima donosili jednu po jednu repliku prozora i vrata kako bi je oni prvo odobrili, a mi onda nastavili serijsku proizvodnju u broju komada koji nam je



Primjerak replike prozora



Primjerak replike vrata

potreban. Osobito je složen proces dogovaranja izrade replike vanjskih vrata na glavnom ulazu jer tu ima nekih detalja koje nećemo moći izvesti kakvi su bili na originalnim vratima zato što takvih materijala više nema.

O tome kako putnici i željezničari reagiraju na gradilište kojim moraju prolaziti ili svakodnevno raditi Matej kaže:

Putnika nije bilo skoro dva mjeseca u vrijeme *koronakrize*, a sad, kad je putnički

prijevoz ponovno krenuo, ima ih malo i ne smetamo jedni drugima. Oni imaju svoje *koridore* kroz koje prolaze između ulice i perona i drago im je da je obnova krenula. Odlična je suradnja i sa željezničarima koji rade u kolodvoru, svi su kooperativni, dogovaramo se o svemu. Jedino, željezničari negoduju jer projektom nije obuhvaćena kompletna zamjena instalacija, tako da će dio biti nov, a dio će ostati stari, a najviše ih brine to što projektom nije predviđeno postavljanje videonadzora, što je velika šteta. Svi znamo kakav su mamac

za grafitere nove i čiste javne površine. No to se još uvijek može nadoknaditi ako netko tako odluči.

Inače, zgrada riječkoga kolodvora izgrađena je 1891. Nalazi se unutar registrirane urbanističke cjeline grada Rijeke i upisana je u Registar nepokretnih spomenika kulture rješenjem RH, Ministarstva kulture, Konzervatorskog odjela u Rijeci. Zgrada je izgrađena prema projektu Ferenc Pfaffa, glavnog arhitekta Mađarskih državnih željeznica. Zamišljena je kao reprezentativni objekt željezničke infrastrukture u neoklasicističkom stilu. Prvu transformaciju doživjela je već 1907., kada su dograđena dva simetrična krila. S vremenom se prvobitno oblikovanje mijenjalo i zadnja veća obnova bila je u drugoj polovini 20. stoljeća. Na zahtjev Konzervatorskog odjela u Rijeci 2008. godine izvedeni su sondažno-istražni radovi slojeva boje i žbuke na pročelju i stolariji te su tada otkriveni svi osnovni i nanoseni slojevi. Analizirani su i svi, mnogobrojni detalji na bogatoj fasadi, od ukrasnih reljefa, ornamentalne plastike, glave i skulptura do kapitela, pletenica, vijenaca, triglifa itd. Svi ti nalazi danas će pomoći obnovi zgrade do, što je moguće više, starog sjaja kada je krasila Rijeku. Vrijednost radova jest 15,8 milijuna kuna, izvođač tvrtke Spektar Gradnja i Hedom, a predviđeni radovi uključuju sanaciju pročelja zgrade, sanaciju prostora za prijam i otpremu putnika, sanaciju službenih prostora prometnog osoblja, sanaciju sanitarnog čvora za putnike te klimatizaciju zgrade.



Čeka se premještanje blagajni



Detalj vanjske fasade

INFORMATIČARI USPJEŠNI U NOVOJ SITUACIJI

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Najprije mjere Nacionalnog stožera civilne zaštite vezane uz pandemiju koronavirusa, a nedugo zatim i potres doveli su cijelo društvo u stanje mirovanja. Željeznički sustav tu nije bio iznimka, a kako bi se omogućilo tijekom radnih procesa i u takvim uvjetima, velike zasluge pripadaju radnicima Sektora za informatiku.

Vrijeme pandemije koronavirusa pokazalo je kako informatika može odigrati ključnu ulogu pri organizaciji posla na daljinu. Uz pandemiju, potres koji je pogodio Zagreb iziskivao je dodatne napore radnika Sektora za informatiku kako bi se uspostavio informatički sustav na novim lokacijama nakon što je iseljena upravna zgrada u Mihanovićevoj 12.

Direktor Sektora za informatiku, diplomirani inženjer elektrotehnike Vedran Jagnjić, petnaest je godina u željezničkom sustavu. Cijelo je to vrijeme u informatici. U tom periodu, radeći u različitim segmentima, jako je dobro upoznao sustav, tako da je njegovo imenovanje direktorom Sektora za informatiku 1. kolovoza 2019. logičan slijed događanja.

Radio sam u Odjelu za sistemsku podršku i podatkovnu mrežnu infrastrukturu, a prošao sam različite radne procese, od dijeljenja računala, instalacije mreže, konfiguracije i održavanje IP mrežnih uređaja... – ispričao je Jagnjić.

Poslovanje Sektora za informatiku organizirano je u četirima odjelima:

Odjel za sistemsku podršku i podatkovnu infrastrukturu brine se o IP mrežnoj infrastrukturi, serverskoj infrastrukturi, bazama podataka, sustavu elektroničke pošte, IST sustavu, HŽ Portalu i web sustavu, sustavu za pohranu podataka, sustavu za backup i restore, antivirusnom sustavu te o kontaktnom i nadzornom IT-centru. Odjel aplikacijskih sustava zadužen je



Vedran Jagnjić

za razvoj, održavanje, nadogradnju i implementaciju aplikativnih rješenja za potrebe HŽ Infrastrukture, što podrazumijeva rješenja razvijena vlastitim snagama (IST, vremenik, putni nalozi, registar infrastrukture i drugo) kao i gotova vanjska rješenja (SAP ERP, BW IP, Roman Planning, Roman Anywhere, EAM...). Također u sklopu poslova odrađuju se i različiti tipovi integracija sustava kao i razmjene podataka u skladu s različitim potrebama i zahtjevima poslovanja (BCS web services, XI/PI sučelja, Roman Anywhere Web Services itd.). U Odjelu za korisničku podršku i upravljanje IT opremom smješten je za korisnike izuzetno važan Help Desk, a odjel je zadužen za izdavanje računala, pisača, nabavu novih računala i instalaciju potrebnih softverskih alata za HŽ Infrastrukturu. Odjel za optičku i telekomunikacijsku infrastrukturu brine se o cjelokupnoj optičkoj infrastrukturi na fizičkom sloju i transportnoj mrežnoj infrastrukturi. Okosnicu fizičkog sloja čine 1350 km nadzemnog i podzemnog magistralnog optičkog kabela i 200 km lokalnih optičkih kabela.

Transportni sloj sastoji se od 85 mrežnih uređaja, uglavnom SDH a od prošle godine i MPLS-TP i OTN tehnologije, a služi za povezivanje ŽAT-centrala kao i povezivanje centara za daljinsko upravljanje s elektrovnim postrojenjima i podsustavom stanica za napajanje. HŽ Infrastruktura ima višak optičkih kapaciteta te u suradnji s Odašiljačima i vezama dio viška svjetlovodnih niti iznajmljuje na telekomunikacijskom tržištu. – objasnio je Jagnjić.

U Sektoru za informatiku radi 88 djelatnika, a sistematizirano je 115 radnih mjesta. Dio ljudi otišao je prirodnim odljevom, a dio je pronašao povoljnije rješenje u drugim tvrtkama.

Nama nedostaju u prvom redu diplomirani inženjeri elektrotehnike i programeri. Teško je doći do takva kadra jer jake tvrtke već tijekom studija materijalno stimuliraju studente da se kod njih zaposle po završetku školovanja. Uz to mi s našim plaćama i uvjetima rada ne možemo konkurirati tim tvrtkama. – kaže Jagnjić.

Činjenica da puno poslova informatičari mogu odraditi na daljinu pokazala se izuzetno važnom nakon potresa i pri uspostavi rada od kuće za radnike HŽ Infrastrukture korištenjem VPN-pristupa.

U Ranžirnom kolodvoru spojili smo i instalirali računala, a ljudima koji su radili od kuće pružili smo tehničku podršku i omogućili spoj na našu mrežu. Pokazali smo da smo spremni i da možemo brzo i kvalitetno odgovoriti zahtjevima poslovanja za informatičkom podrškom te u takvom načinu rada prepoznajem ogroman potencijal. Svakako treba pohvaliti naše djelatnike koji su se jako dobro snašli i odradili posao u situaciji u kakvoj do tada nisu bili. – ispričao je Jagnjić.

U HŽ Infrastrukтури do ove godine računala starija od pet godina kontinuirano su se mijenjala novijim modelima. Posljedice pandemije, smanjeni prihodi poduzeća,

utjecat će na nabavu računala tijekom 2020. U 2019. zamijenjeno je oko 3000 računala i 30 laptova.

Jasno je da ćemo ove godine štedjeti i reducirati nabavu opreme. No pratit ćemo situaciju i reagirati tamo gdje je to najpotrebnije. – kaže Jagnjić.

Informatički sustav HŽ Infrastrukture opskrbljen je velikim brojem licenciranih programa (*Microsoft, Autodesk, SAP, Oracle* i druge licence). Računala imaju licencirane *Windows i Office* programe, a za sustav je važan program *SAP*, koji informatički pokriva financije i računovodstvo, vremenik, skladišno i materijalno poslovanje te obračun plaća. Također je ove godine završena implementacija sustava *Assef*, koji sadrži mnoge module važne za željezničko poslovanje.

Sistemska sala Sektora za informatiku na-

lazi se u Ranžirnom kolodvoru. Tamo je »ulaz interneta« u sustav HŽ Infrastrukture. Od neovlaštenih upada sustav se štiti vatrozidom, a u Ranžirnom kolodvoru radi se i *backup* podataka, odnosno sigurnosne kopije.

Veliku pažnju posvećujemo zaštiti od neovlaštenih upada u sustav. Na primjeru lne vidi se koliko je to opasno i mi se maksimalno trudimo da naš sustav bude siguran. – rekao je Jagnjić.

U nadolazećem vremenu informatika postaje sve potrebija i zastupljenija u poslovanju. To se vidi primjerice pri modernizaciji pruga, uvođenju videonadzora ili daljinskog upravljanja prometom. Uz informatičku opremu za uvođenje novih IT-sustava svakako će biti neophodno dodatno se kadrovski ojačati jer bez kvalitetnog i stručnog kadra samo ulaganje u softverska i hardverska rješenja nema smisla.



U VRIJEME PANDEMIJE RADOVI NISU STALI

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Boris Šimundić

Otkako je Nacionalni stožer civilne zaštite uveo mjere ograničenja kretanja i okupljanja, hrvatsko gospodarstvo uvelike je stalo. Oni koji su mogli i bili sposobni organizirati se radili su. Jedno od takvih poduzeća bile su Pružne građevine.

U vrijeme pandemije i mjera koje je uvodio Nacionalni stožer civilne zaštite, kada je stalo gotovo cijelo hrvatsko gospodarstvo, na više željezničkih gradilišta u Hrvatskoj mogli su se vidjeti radnici Pružnih građevina. Osim nekoliko dana kada su radovi bili prekinuti i perioda potrebnog za prilagodbu složenim uvjetima u organizacijskom smislu, zastoja nije bilo. Stoga smo za razgovor zamolili Peru Semrena, predsjednika Uprave.

Posljednji put kada smo razgovarali, g. Semren govorio je o rezultatima tvrtke ostvarenima u 2018. Te je godine dobit poduzeća iznosila 3,2 milijuna kuna, a kontinuitet pozitivnog poslovanja nastavljen je i u 2019.

— Pozitivan rezultat ostvarili smo i protekle godine i očekujemo dobit od 300.000 do 500.000 kuna, a financijsko izvješće prezentirali smo našem Nadzornom odboru. Tvrtka je likvidna i plaće smo uspjeli redovito isplaćivati. Trebam istaknuti podršku koji su nam pružili resorno ministarstvo te HŽ Infrastruktura kao naš vlasnik. Protekla godina bila je izazovna, investicije su smanjene, no naša likvidnost ni u jednom trenutku nije bila upitna. Ugovor o održavanju s HŽ infrastrukturom u potpunosti je realiziran.

Prije nego što se vratimo na poslove realizirane protekle godine, g. Semrena pitali smo kako se tvrtka organizirala i uspjela održati poslovanje tijekom pandemije koronavirusa.

— Na vrijeme smo reagirali i povukli poteze



Pero Semren

koji su nam pomogli da i u uvjetima pandemije radimo i opstanemo. Odluke su bile u *gabaritima* Nacionalnog stožera civilne zaštite i u koordinaciji s HŽ Infrastrukturom. Čim se moglo početi s radovima, mi smo počeli. Organizacija u takvim uvjetima bila je otežana, no mi smo stajali svega tri dana. S obzirom na distancu koja je trebala biti među radnicima, bili su otežani uvjeti smještaja, prijevoz radnika do posla, a na gradilištima radnici se nisu mogli grupirati. Stoga je intenzitet radova bio smanjen. Uz to potres je oštetio našu radionicu u Trnavi, gdje proizvodimo skretnice.

Tijekom protekle 2019. godine radnici Pružnih građevina bili su prisutni na gradilištima po cijeloj Hrvatskoj. Ovdje ćemo spomenuti radove u kolodvoru Ogulin koji se nastavljaju i ove godine. Odrađen je remont dijela riječke pruge od Oštarija do Kukače, a ove se godine nastavlja prema Dubravama. U teretnom kolodvoru Ploče postavljeni su novi kolosijeci, a na ličkoj pruzi rekonstruiran je kolodvor Plaški.

Između Perušića i Gračaca ugrađuju se 23 nova željezničko-cestovna prijelaza. Najveća je investicija u kojoj Pružne građevine sudjeluju kao izvođač radova remont pružne dionice Greda – Sisak – Sunja i ti bi se radovi trebali dovršiti do kraja godine. Naš sugovornik vjeruje da će tako i biti:

— Na cijeloj dionici dovršeni su radovi na gornjem pružnom ustroju. Ostalo je još radova na donjem pružnom ustroju, na izradi kanalica i propusta. Trenutačno se izvode radovi na kontaktnoj mreži, a radimo i antikorozivnu zaštitu nosača kontaktne mreže. Dvršeni su radovi na signalno-sigurnosnim uređajima i kabliranju u kolodvorima Sisak, Sisak Caprag i Sisak teretni kolodvor.

U Istri, Lici i Gorskom kotaru radi se na sanaciji većeg broja usjeka. Signalno-sigurnosni uređaji obnavljaju se između Ogulina i Moravica. Za teretni prijevoz izuzetno su važni radovi na ojačavanju mosta u Jakuševcu. Uz obnovu većeg broja

stajališta i montažu nadstrešnica Pružne građevine bile su izvođač radova na rekonstrukciji splitskog stajališta Kopilica. Svoje djelovanje tvrtka pokušava proširiti i na poslove izvan sustava hrvatskih željeznica:

Radili smo na obnovi industrijskih kolosijeka i bili smo ugovorili poslove u Sloveniji, Srbiji i Crnoj Gori. No zbog situacije s pandemijom tamo nije bilo moguće organizirati izvođenje radova i to je stalo.

Ove godine započeli su radovi na kapitalnom remontu dvadeset kilometara pružne dionice između Pitomače i Virovitice na kojima su Pružne građevine kooperant Swietelskom. Izmicanje kabela, posao koji prati remont, ugovoren je izravno s HŽ Infrastrukturuom. Drugo veliko gradilište u Slavoniji jest izgradnja kolodvora Laslovo na mjestu gdje je do sada bilo stajalište. Izgradnjom kolodvora u Laslovu će se moći križati vlakovi koji voze između Osijeka i Vinkovaca.

U Laslovu su angažirana sva naša po-

slovna područja. Uz kolosijeka i perone izgradit će se i pješački pothodnik. Trenutačno se izvode i radovi na remontru tri kilometra kolosijeka između Gračaca i Malovana, gdje betonske pragove zamjenjujemo drvenima. Uz to u Perušiću i Gračacu radimo osiguranje kolodvora. S obzirom na okolnosti rokovi za dovršetak radova na našim su gradilištima malo pomaknuti, no ulažemo maksimalne napore u to da kašnjenja budu što manja.

Radi racionalizacije poslovanja tijekom 2019. Pružne građevine su pri izvođenju radova smanjile broj podizvođača:

Sve što možemo napraviti u vlastitoj režiji sami radimo, a tek kada te mogućnosti nemamo, angažiramo podizvođače. Uz modernizaciju mehanizacije udio podizvođača bio bi još manji. Kada govorimo o modernizaciji, tu u prvom redu mislim na dvoputne bagere, podizne radne platforme, kamione i kombije za prijevoz radnika. U perspektivi nužna je i modernizacija strateške mehanizacije. – objašnjava Semren.

Jedna činjenica na koju je pandemija koronavirusa ukazala jest ta kako je nužno da se gospodarstvo u što većoj mjeri oslanja na vlastite snage. Pružne građevine poželjan su partner velikih tvrtki poput Swietelskog ili Comse, a praktički sve radove kvalitetno mogu izvesti u vlastitoj režiji.

Kod većih radova teško je zaobići naše kapacitete i znanje koje imamo. – kaže Semren.

Premda ova godina s obzirom na tri krajnje neizvjesna mjeseca najvjerojatnije neće uspjeti završiti kako je bilo planirano, u poduzeću vjeruju kako će se održati stabilnost poslovanja.

Vjerujem da ćemo u ovoj godini odraditi velik dio planiranih radova te da ćemo uspjeti u što većoj mjeri umanjiti negativne utjecaje na poslovanje uzrokovane pandemijom COVID-19 i potresom, tim više što imamo podršku HŽ Infrastrukture i Ministarstva mora, prometa i infrastrukture. – zaključio je Semren.



PONOVNO VOZE VLAKOVI

PIŠE: Branimir Butković

FOTO: Branimir Butković, Marince Goran

Otkako su 11. svibnja 2020. ponovo pokrenuti putnički vlakovi, zagrebački je Glavni kolodvor živnuo. Nakon što vlakovi nisu vozili 50 dana, a u cijeloj Hrvatskoj život gotovo da je stao, broj putnika koje sam 12. svibnja vidio u zagrebačkom Glavnom kolodvoru učinio mi se iznimno velikim.

Nakon što je u ponoć 22. ožujka privremeno obustavljen putnički prijevoz, rano ujutro 22. ožujka Zagreb, osobito središte grada, zadesio je potres. Zgrada Glavnog kolodvora zatvorena je i ograđena, a određena područja u kolodvoru definitivno su zatvorena 5. svibnja. Ograđen je prostor ispred prvoga, najprometnijeg kolosijeka, a zatvoren je i drugi peron. Takva situacija iziskivala je od poslodavstva HŽ Putničkog prijevoza brzu reakciju i prilagodbu novonastaloj situaciji.

Naime, 11 putničkih blagajni i jedan informacijski pult bili su raspoređeni u istočnom krilu kolodvorske zgrade. Rješenje je pronađeno u hitnoj organizaciji rada triju



Đurđica Jukić

putničkih blagajni na petom peronu. Rad je organiziran uz poštivanje svih epidemioloških preporuka Stožera civilne zaštite RH. Kako izgleda raditi u takvim uvjetima, doznali smo u razgovoru s putničkim blagajnicama Sandrom Tolj i Đurđicom Jukić.

Đurđica Jukić na blagajni radi 17 godina:

— Pet godina radila sam *okolo*. Bila sam u Velikoj Gorici, Podsusedu i Vrapču. Na tim mjestima najveće su gužve ujutro. Blagajne u kojima smo do sada u kolodvoru radile zamijenile smo ovima na petom peronu. Vlakovi su krenuli 11. svibnja i putnici se pomalo vraćaju. Većina su putnika oni koji putuju na posao i s posla, a ima i onih koji putuju na dalje relacije. Nosimo zaštitne maske i rukavice. Nije jednostavno s obzirom na to da pod maskom nema zraka, a od putnika nas dijeli i *pleksiglas*, tako da se otežano sporazumijevamo. Sve što smo mogle, doma smo počistile i sretne smo da opet radimo. Blagajne rade od 5.00 do 23.00 sata, a radi se u dvije smje-



Sandra Tolj

ne. Bila sam zadnja blagajnica koja je završila kolodvorsku zgradu, a nas dvije prve smo otvorile blagajne.

Sandra Tolj na putničkoj blagajni radi 16 godina. Na blagajni se vrlo dobro snalazi, a osim prijevozne karte putnici često traže i dodatne informacije:

— I mi već napamet znamo kada vlakovi polaze pa puno toga same riješimo. Ovdje uz blagajne nalazi se i jedan informacijski pult. Teže nam je odgovoriti s kojeg perona vlak polazi jer su dva perona, i to ona najprometnija, zatvorena. Vlakovi su raspoređeni na ostale kolosijeke, no mi taj raspored ne znamo u potpunosti.

U prostoru blagajni nakratko se našao i šef Putničke službe, iskusni željezničar Tomo Radnić. U neslužbenom razgovoru Radnić nam je opisao situaciju kada se rano ujutro 22. ožujka dogodio potres, a on se u to vrijeme našao u Glavnom kolodvoru:



U noći sa subote na nedjelju, odnosno 21./22. ožujka, kolodvor je bio zatvoren za pristup putnicima. Drugoga jutra trebao sam doći na posao i taman kada sam prišao zgradi, zemlja se počela tresti. Ostao sam priseban, ali i danas kada se toga sjetim, uhvati me jeza. Najprije se čuo huk, zvuk koji se ni s čim ne može usporediti. Počeo sam bježati prema cesti, ali, jednostavno, ne možeš. Kameni element pao je s krova pokraj mojih nogu. U trenu sam svuda vidio prašinu i dim. Iza zgrade Hrvatskih šuma vidjelo se kako se krov ruši, a onda su se začule sirene i na teren su počeli izlaziti vatrogasci. To se teško riječima može opisati. Naš nadzorno-rasporedni radnik Ivan Matić u to vrijeme za-

vršio je smjenu i prije polaska vlaka za Zaprješić otišao je nešto kupiti u pothodnik. To je sreća jer je ispred kolodvorske zgrade s krova padalo kamenje koje je probijalo nadstrešnicu. Izašao je blijed iz pothodnika i nije mogao vjerovati što vidi.

Tri putničke blagajnice u smjeni i u novim radnim uvjetima zahvaljujući iskustvu i znanju uspijevaju kvalitetno odraditi posao. No kada se vrati veći broj putnika te pokrenu međunarodni vlakovi, čini mi se da rad na trima blagajnama neće biti dovoljan. Stoga se svi nadaju da će se u što skorije vrijeme zgrada Glavnog kolodvora osposobiti za prijam putnika jer, ipak, to je ulaz u grad.



VOŽNJE VLAKOVA U NOVIM UVJETIMA

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Krenuvši na putovanje putničkim vlakom koji vozi od Zagreba do Tovarnika, mogli smo se uvjeriti u to kako danas, u novim uvjetima, izgleda putovanje željeznicom. Premda vlak iz Zagreba kreće u vrijeme kada bi se očekivala veća gužva, broj putnika takav je da se mogu poštivati upute Stožera civilne zaštite RH. U Zagreb Glavnome kolodvoru mogu se vidjeti spojene garniture Končarevih vlakova kako bi se u vlaku održao preporučeni razmak.

Prije polaska vlaka radnici Tehničkih servisa željezničkih vozila dezinficiraju vozila. Vlakopravno osoblje, bez iznimke, nosi gumene rukavice i maske. S obzirom na to da je prvi kolosijek zatvoren, prometno se osoblje poprilično nahoda, a kako su nam spomenuli, očekuju i složeniju situaciju kada počnu voziti međunarodni vlakovi.

Vlak je krenuo prema Tovarniku u 14.36 sati i malo-pomalo punio se u usputnim kolodvorima. Do Dugog Sela sjedala su uglavnom bila popunjena. Vožnja novim Končarevim vlakom doista je ugodna. Vozilo je klimatizirano, do Dugog Sela vozi brzinom većom od 100 km/h, preko razglasa i displeja pružaju se informacije o dolasku vlaka u kolodvore.

Nakon što se u Dugom Selu vlak uvelike ispraznio i zastao u Ivanić-Gradu zbog križanja, razgovarali smo s kondukterom Željkom Sarajlijom. Naš sugovornik na željeznici je zaposlen od 1993. Dok je željeznica bila jedinstven sustav, radio je kao vozni vlakovođa na radnome vlaku i kondukter. Radni vlakovi ukinuti su 2001. i od tada radi kao kondukter. Organizacijski potpada pod Područni centar Novska i »vozi« na relaciji između Zagreba i Vinkovaca te prigradske vlakove između Zagreba i Siska:

— Dugo radim na ovoj relaciji. Imamo puno stalnih putnika i mislim da ih polovinu po-



Kondukter Željko Sarajlija

znajem, a i oni mene znaju. S ljudima nisam imao nikakvih problema. Važno je znati postaviti se i onda je sve jednostavno. Drago mi je da su vlakovi ponovno kre-

nuli jer teško je biti doma i čekati. – rekao je Sarajlija.

Novljansko osoblje ujutro na prvu vožnju





kreće prema Zagrebu. Do Novoselca je malo putnika, a dalje prema Zagrebu ih je sve više. Slično je i na suprotnoj relaciji. Tijekom nastavka putovanja prema Kutini, Novskoj i Slavonskom Brodu u vlaku je malo putnika.

Standardni dio opreme konduktera danas su zaštitna maska i rukavice. Na to se treba naviknuti, a zanimljivo je da malotko među putnicima nosi masku:

Na masku sam se naviknuo. Prilikom pregleda prijevoznih karata svima je sve jasno pa nema potrebe za velikom pričom. Plastične nam rukavice otežavaju posao jer u prstima nemamo osjet opipa, a trebamo uzvraćati kovanice i to nije jednostavno. Možda malo veći problem jest izmještanje blagajni. Ljudi su naviknuli kupovati karte u kolodvoru i dosta njih ne zna gdje se blagajne sada nalaze. Pitaju

nas ili prometnika, a onda shvate da moraju dosta hodati. – opisao je nove radne uvjete Sarajlija.

Premda se putnici pomalo vraćaju, može se očekivati da će se njihov broj znatnije povećati u sljedećemu razdoblju.



120 GODINA PRUGE BJELOVAR – KLOŠTAR

PIŠE: Renata Veličan

FOTO: arhiva HŽM-a, Štefan Brajković

Za gradnju bjelovarskih pruga, koje su sve izgrađene do početka 1914., veliku važnost imala je »Dozvola koju Željezničkom odboru Županije Bjelovarsko-križevačke za predradnje vicinalne željezničke pruge vodeće iz postaje Križevci Kr. ug. državnih željeznica do Bjelovara izdaje 17.08.1890. na godinu dana Kr. ug. ministar trgovine« i osnivanje Dioničkog društva vicinalne željeznice Križevci – Bjelovar – Virovitica – Barcs 1893. sa sjedištem u Budimpešti.

Nakon prve pruge Križevci – Bjelovar, koja je u promet puštena 12. rujna 1894. i koja je Bjelovar spojila na prugu Zákány – Koprivnica – Križevci – Dugo Selo – Zagreb – Karlovac – Rijeka, Dioničko društvo vrlo brzo započinje izgradnju pruge prema Kloštru Podravskom kako bi se Bjelovar povezao prugom s Viroviticom i dalje prema Barcsu. Izgradnja cijele pruge Bjelovar – Kloštar – Virovitica završena je 1900. i ta pruga ove godine obilježava 120 godina svog postojanja. Na pruži normalnog kolosijeka Bjelovar – Virovitica, najveće dopuštene brzine prometovanja od 40 km/h, trebale su biti izgrađene stanica Trojstvo, postaja Mišulinovac i postaja Katalena (kao vodne postaje), zatim postaja Kloštar, Pitomača kao vodna postaja, Vukosavljevića kao tovarišna stanica i postaja Špišić-Bukovica te 15 stražarnica. Priča o gradnji pruge vezana je uz 14. svibnja 1899. i donošenje Zakonskog članka XI. kojim se »dozvoljuje parovozna vicinalna željeznica Belovar-Virovitica« i temeljem kojeg Dioničko društvo dobiva dozvolu za izgradnju »parovozne vicinalne normalno-tračne željeznice«, pruge Bjelovar – Virovitica te pruge od postaje Mišulinovac do ugljenika »Eduard« i »Josip«, a od postaje Bjelovar do bjelovarskog paromlina. Pruga je građena u etapama i nakon što je 28. listopada 1899. pregledana prva izgrađena dionica, pruga Bjelovar – Mišulinovac otvorena je i puštena u promet 1. studenog 1899. Uz nju puštena je u promet i



Razglednica Bjelovara iz Zbirke HŽM-a

pruga Mišulinovac – Josipov rov – Eduardov rov koja je vodila do ugljenika »Josip« odnosno »Eduard«. Pruga je imala i veliko značenje za daljnji razvoj ugljenokopa u Mišulinovcu.

Vrlo brzo, već 2. siječnja 1900., otvara se

za promet dionica Katalena – Kloštar – Virovitica i tada ostaje još nedovršena dionica koja spaja Mišulinovac i Katalenu. Ta pružna dionica pregledana je 3. svibnja. U Sirovoj Kataleni sastavljen je povjerenstveni zapisnik i Vladimir Ehrenhöfer, odsječni savjetnik u ime Kr. ministra



Razglednica Kloštra Podravskog iz Zbire HŽM-a

trgovine, proglašava dionicu Mišulinovac – Katalena otvorenom te je predaje u promet. Pruga je službeno puštena u promet 4. svibnja 1900. Time završava gradnja pruge Bjelovar – Kloštar – Virovitica, odnosno po etapama Bjelovar – Mišulinovac – Katalena – Virovitica. Upravo ta dionica, duljine 12 km, stvara zabune. Naime, u literaturi i podacima koje u »Sto godina željeznice Jugoslavije« navodi Vladimir Stehlik nalazimo podatak da je ta dionica otvorena 4. siječnja 1900., što bi bilo samo dva dana poslije puštanja u promet dionice Katalena – Virovitica, po čemu bi se zaključilo da pruga 120 godina obilježava u siječnju. Rasvjetljavanju datuma otvorenja te pružne dionice uz Sinišu Lajnerta svoj doprinos dale su i kolege iz Sektora za promet Franjo Hiržin i Miralem Mujkić te Zlatko Sabolović iz Sektora za održavanje. U NN broj 103 iz 1900. objavljeno je: »Prometna željeznička uprava objavila je 4. svibnja 1900. u dnevnom tisku, da se navedeni ogranak pruge Mišulinovac-Katalena, lokalne željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica, dana 4. svibnja 1900. službeno otvara s vlakom br. 9115 iz Virovitice, a s vlakom br. 9116 iz Bjelovara, pa je tako cijela lokalna željeznica Križevci-Bjelovar-Virovitica otvorena javnom prometu.« U toj važnoj godini za Bjelovar glavnik kolodvora bio je Szomjas Žiga, činovnik Simo Grünwald, a željeznički liječnik dr. Fischer Herman. Pruga je imala veliko značenje zato što je ne samo Viroviticu već i Osijek preko Bjelovara povezivala sa Zagrebom, Karlovcem i Rijekom. Dva kilometra pruge od Bjelovara do bjelovarskog paromlina puštena su u promet 12. lipnja 1906.

Nakon tih dviju važnih pruga za Bjelovar i nekoliko političkih ophoda do početka Prvog svjetskog rata Bjelovar dobiva prugu prema Garešnici i Grubišnom polju. Pruga Bjelovar – Velika Pisanica otvorena je 21. prosinca 1912., dok je 11. lipnja 1913. puštena u promet pruga Velika Pisanica – Garešnica i Pavlovac Dražica – Grubišno Polje.

U životu bjelovarskih pruga prva velika promjena zbila se 25. svibnja 1968., kada se kao nerentabilne i ekonomski neisplative ukidaju i za promet zatvaraju sve bjelovarske pruge osim prve izgrađene pruge, Križevci – Bjelovar. Od tada promet

na prugama Bjelovar – Velika Pisanica – Garešnica i Pavlovac Dražica – Grubišno Polje nikada više nije niti pokrenut. Nakon što je pruga Bjelovar – Kloštar ukinuta i 1980. potpuno demontirana, ipak se upornošću, snagom i voljom ljudi uspjela reaktivirati. Uz snažnu podršku Stjepana Sulimanca, potpredsjednika Sabora Republike Hrvatske, obnova pruge započela je 1992. kada je potpisan sporazum između Hrvatskih željeznica, Općine Bjelovar i Općine Đurđevac. Radove na pruzi izvodile su bjelovarske tvrtke Tehnogradnja i Hidroregulacija te Poduzeće za ceste Bjelovar. Dvadeset sedam godina od zatvaranja, na Dan Hrvatskih željeznica 5. listopada 1995. pruga je ponovno puštena u promet svečanošću na svačije oduševljenje. Te godine šef kolodvora Bjelovar bio je danas pokojni Miroslav Mustač, a šef kolodvora Kloštar Đuro Hobolja. Za-

jedno su s mnogo požrtvovnosti i predanosti radu te ljubavi prema željeznici surađivali i željno iščekivali ponovni prolazak vlakova prugom, koja je i danas u funkciji.

Priču o bjelovarskim prugama zaokružuje 12,2 km nove željezničke pruge Gradec – Sveti Ivan Žabno, čija je izgradnja sufinancirana europskim sredstvima, a u promet je puštena 2019.

Bjelovarske pruge kriju i određene zanimljivosti: na pruzi Bjelovar – Kloštar postoji tunel »Paulovac« duljine 360,88 m koji se nalazi na km 46+603,40 / 46+964,28 željezničke pruge L-203; željeznički kolodvor Kloštar nalazi se u naselju Budančevica, jednom od četiriju naselja Općine Kloštar Podravski i nosi naziv Kloštar; također, od prve pruge 1894. sve do danas sve su bjelovarske pruge jednokolosiječne neelektrificirane pruge normalne kolosiječne širine.



Tunel Paulovac, autor Štefan Brajković

DVADESET I PET GODINA HDŽI-ova STRUČNOG ČASOPISA

PIŠE: Tomislav Prpić
FOTO: arhiva »Željeznica 21«

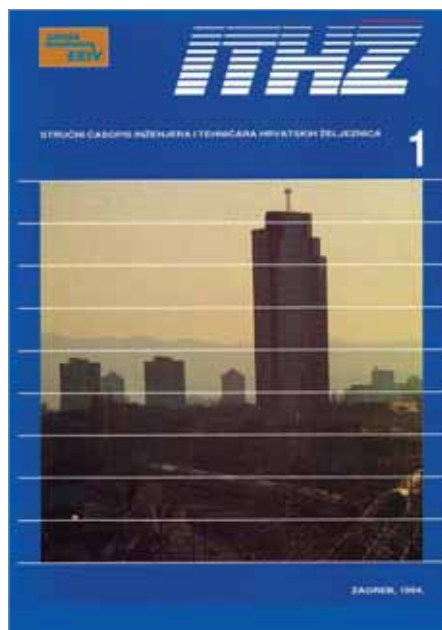
hdži
Hrvatsko društvo željezničkih inženjera

Rijetke su strukovne udruge nastale u novijoj hrvatskoj povijesti koje se mogu pohvaliti izdavanjem stručnoga časopisa 25 godina u kontinuitetu. Jedna od njih jest i Hrvatsko društvo željezničkih inženjera (HDŽI), čiji su članovi željeznički stručnjaci većinom zaposleni u hrvatskim željezničkim poduzećima. Udruga danas ima oko 400 članova i sve svoje programske aktivnosti provodi bez stalno zaposlenih, a rad članova motiviran je entuzijazmom i ljubavlju prema struci. Takav pristup omogućio je i izlaženje stručnoga časopisa »Željeznice 21«.

Osnivanje strukovne udruge Kluba inženjera i tehničara Hrvatskih željeznice (ITHŽ) 1992. i njegovo uključivanje u Savez europskih društava željezničkih inženjera (UEEIV) iste godine bili su veliki koraci za hrvatske željezničke stručnjake u novonastaloj državi i tek osnovanome nacionalnom poduzeću. Okupljanje HŽ-ovih inženjera oko Kluba ITHŽ i gradnja strukture udruge tekli su brzo, pri čemu nije manjkalo entuzijazma. Želja za stvaranjem novoga i suvremenoga nacionalnog željezničkog sustava zahtijevala je platformu za izričaj i punu afirmaciju željezničkih inženjera, a udruga je trebala i komunikacijsko sredstvo sa svojim članstvom. Ne treba zaboraviti da je to bilo vrijeme bez društvenih mreža i drugih vrsta elektroničke komunikacije.

Časopis je nazvan »ITHŽ«, a prvi broj izišao je 1994., na početku velike reforme željeznica u Europi i u vrijeme rasprava o restrukturiranju Hrvatskih željeznica. Doprinos razmatranjima budućeg ustroja HŽ-ova sustava dala je i skupina članova Kluba ITHŽ, inače inženjera raznih struka iz svih dijelova sustava, u stručnome radu pod naslovom »Prijedlog ustroja novog HŽ-a«.

U prvim izdanjima časopisa zaista nije manjkalo ideja vezanih uz aktualne želje-



Naslovnica iz 1994.



Naslovnica iz 2002.

ničke teme, bilo da se radilo o organizaciji bilo o željezničkim vozilima, infrastrukturi ili suvremenim komercijalnim pristupima, i to prema uzoru na europske željezničke sustave. S obzirom na to da je Klub ITHŽ bio pretplaćen na više stranih stručnih željezničkih časopisa, nekoliko vrijednih članova redovito je prevodilo najzanimljivije članke te su na taj način informirali širi krug čitatelja o europskim i svjetskim dostignućima u željezničkoj tehnologiji i tehnici.

Teritorijalna razgranatost željezničkoga sustava postavljala je pred upravljačke strukture dodatne izazove kako na cjelokupnoj mreži omogućiti neformalno educiranje svih stručnjaka, što su uprave hrvatskih željezničkih poduzeća prepoznale u stručnome časopisu i podržavale ga od samog početka njegova izlaženja. Izlaženje časopisa imalo je veliku ulogu u promociji dostignuća domaće željezničke industrije. Posebno treba istaknuti raniju fazu koja obuhvaća devedesete godine prošloga stoljeća i početak 2000-ih go-

dina, kada je objavljeno više stručnih članaka o inovacijama i novitetima iz pogona TŽV-a »Gredelj«, Končar-Elektroindustrije te željezničkih radionica. U to vrijeme, kada su investicijska ulaganja u domaći željeznički sustav bila minorna, stručni časopis pružio je satisfakciju stručnjacima objavljujući članke o njihovim inovacijama i prijedlozima.

Godine 2002. časopis je promijenio naziv u »Željeznice 21« te je redizajniran. Osuvremenjivanjem počelo je i intenzivnije oglašavanje u časopisu. Zainteresiranost brojnih oglašivača, od kojih su mnogi predstavnici renomiranih europskih i svjetskih tvrtki čije je poslovanje vezano uz željeznicu, svjedoči u prilog činjenici da je časopis kvalitetom dosegno višu razinu te da je postao traženo štivo u željezničkoj stručnoj javnosti. Tome je svakako doprinijela pomno razrađena lista primatelja časopisa kao i činjenica da je časopis odvijek bio besplatan.

Od promjene naziva u »Željeznice 21« do danas časopis je bio redizajniran još tri



Naslovnica iz 2005.



Naslovnica iz 2012.



Naslovnica iz 2015.

puta, i to 2005., 2009. i 2015., a u međuvremenu su se promijenili i nakladnici. Naime, Hrvatske željeznice bile su nakladnik časopisa do 2007., kada je to kao pravni sljednik postao HŽ Holding. Nakon što je HŽ Holding rasformiran, nakladništvo časopisa 2013. i 2014. preuzela je HŽ Infrastruktura, a od 2015. do danas nakladnik je HŽ Putnički prijevoz, koji u svom sastavu ima i tiskaru.

Gotovo oduvijek dio časopisa bili su kratki članci o djelovanju HDŽI-a i taj je sadržajni dio odigrao veliku ulogu u upoznavanju javnosti s njegovim radom. Ta je uloga bila posebno važna do ranih 2000-ih godina, kada HDŽI još nije imao svoju mrežnu stranicu. Danas se prilikom prelistavanja brojeva iz tog vremena može naići na članke i fotografije članova HDŽI-a organiziranih kroz razne sekcije kako se bave željezničkom problematikom, posjećuju druge željeznice i sajmove u potrazi za tehničkim i tehnološkim rješenjima koja bi riješila probleme s kojima su se susretali rađajući u hrvatskome željezničkom sustavu. Treba istaknuti tematske brojeve časopisa

koji su obrađivali međunarodna savjetovanja koja je HDŽI organizirao od 2000. U tim brojevima objavljena je većina izlaganja pa je časopis marketinški promovirao tvrtke koje su nastupile na savjetovanjima.

Uređivanje časopisa oduvijek je poseban izazov glavnim urednicima, članovima uredništava i suradnicima. Najvažniji razlog jest taj da su časopis uređivali HDŽI-ovi članovi koji su po struci inženjeri i nemaju iskustva u uredničkom poslu, no inženjerska logika i inventivnost te proučavanje europskih časopisa te tematike omogućili su kreiranje vlastitoga stručnog časopisa. Upravo ta sposobnost poznavanja prilika u hrvatskome željezničkom sustavu i potenciranje aktualnih tema s kojima su se suočavale europske željeznice časopis je učinila zanimljivim. Također treba istaknuti da nikada ni jedan urednik ili član uredništva časopisa nije bio profesionalno zaposlen u HDŽI-u.

S obzirom na to da se časopis uvijek tiskao u Željezničkoj tiskari, bez posebnog

truda i napora ljudi koji su radili na njegovoj grafičkoj pripremi, tehničkome uređivanju i samome tisku vjerojatno nikada ne bi bio tako uspješan. Zbog proizvodnog programa Tiskare i njezine tehničke opremljenosti ljudi koji su omogućivali da svaki broj časopisa bude otisnut vrlo često susretali su se s brojnim izazovima, pogotovo prilikom promjena dizajna.

Može se zaključiti to kako HDŽI-ov stručni časopis i danas ima veliku važnost za nacionalni željeznički sustav, bez obzira na globalno širenje informacija internetom i brojne e-časopise na svjetskoj stručnoj sceni. Ne treba zanemariti ni to da je časopis nastao i opstao zahvaljujući brojnim pojedincima koji su vodili ili još uvijek vode željeznička poduzeća unutar hrvatskoga željezničkog sustava, na čemu im je HDŽI posebno zahvalan. S obzirom na to da postojanje tiskanog izdanja časopisa te njegovo čitanje mnogim inženjerima iz hrvatskoga željezničkog sustava predstavlja zadovoljstvo, HDŽI će se nastaviti truditi da im to ne uskrati.

ŽELJEZNICE KOSOVA

PIŠE: Toma Bačić
FOTO: Toma Bačić



Dizelska lokomotiva 2620 016 ulazi u kolodvor Fushë Kosovë / Kosovo Polje

Početkom ožujka posjetio sam Sjevernu Makedoniju i Kosovo. O željeznicama u Sjevernoj Makedoniji pisao sam u prethodnom broju »Željezničara«, a sada je na redu Kosovo.

S obzirom na nepovoljan vozni red vlakova i dugo putovanje autobusom, od Skopja do Fushë Kosovë (Kosova Polja) putovao sam automobilom. Nova autocesta vodi od makedonsko-kosovske granice na sjever do Prištine, a cestarina se, zasad, ne naplaćuje. U kolodvoru Fushë Kosovë nalaze se središta tvrtki Infrakos i Trainkos, u kojima su me primili njihovi direktori Agron Tachi i Liridon Drenica.

Između kolodvora Fushë Kosovë, koji se

nalazi u istoimenome naselju, nekoliko kilometara jugozapadno od Prištine, i Skopja prometuje jedan vlak na dan. Vlak ujutro polazi iz Kosova i predvečer se vraća iz Skopja. Željezničkog prometa prema Srbiji nema.

Godine 2010. kosovska je vlada administrativno podijelila željezničku tvrtku Hekurudhat e Kosovës (Željeznice Kosova) na Infrakos i Trainkos, a nove tvrtke počele su s radom 1. rujna 2011. Infrakos je vlasnik i upravitelj željezničke infrastrukture na Kosovu, a Trainkos putnički i teretni prijevoznik. Nakon rata na Kosovu 1998. i 1999., u kojemu je željeznička infrastruktura oštećena, pruge je popravio željeznički puk talijanske vojske. U ožujku 2001.

KFOR (Kosovske međunarodne mirovne snage pod vodstvom NATO-a) i privremene Željeznice UNMIK-a (Privremena misija privremene uprave Ujedinjenih naroda na Kosovskim željeznicama) postigle su sporazum kojim se većina odgovornosti vezanih uz upravljanje željezničkim sustavom prepušta kosovskoj vladi.

Pružna mreža na Kosovu duga je 543,1 km, uključujući kolodvorske i industrijske kolosijeke. Čitava željeznička mreža na Kosovu jest jednokolosiječna i nije elektrificirana. Glavni koridor povezuje kosovsko-srpsku granicu s kosovsko-makedonskom granicom, i to od kolodvora Leshak (Lešak) preko kolodvora Fushë Kosovë do kolodvora Hani i Elezit (Đeneral Janković).



Dizelska lokomotiva 2620 005 u depou u kolodvoru Fushë Kosovë / Kosovo Polje

Pruga je duga 148,5 km, a njezino osovinsko opterećenje iznosi 22,5 tone. Maksimalna brzina varira između 70 i 60 km/h. Pruga Fushë Kosovë – Klinë (Klina) – Pejë (Peć) duga je 81,2 km, a njezino osovinsko opterećenje iznosi 20 tona. U kolodvoru Klinë prema jugu odvaja se pruga za Xërxe (Zrze) i Prizren, koja je duga 58,3 km, no ona nije otvorena za putnički prijevoz. Od kolodvora Fushë Kosovë prema istoku vodi 38,9 km duga pruga koja je zatvorena za promet između kolodvora Bardhosh (Dvet Jugovića) i Besianë (Podujevo). Ta je pruga nekada povezivala Prištinu i Niš, no tijekom rata pogranični je tunel srušen i nema nikakvih naznaka njegove obnove. Sa srpske strane granice promet teče do kolodvora Merdare, koji se nalazi u blizini granice. Pruga Leshak – Fushë Kosovë – Hani i Elezit modernizirana je između 1974. i 1980. kada je osovinsko opterećenje podignuto na 22,5 tone, a maksimalna brzina povećana na 80 do 120 km/h. Tada je planirana i elektrifikacija cijelog koridora između Skopja, Fushë Kosovë i Kraljeva u Srbiji, no ona nikada nije izvedena.

Radovi na modernizaciji pruge Fushë Kosovë – Hani Elezit (64,1 km) počeli su u srpnju 2019. Glavni izvođač radova jest talijanska tvrtka Generale Costruzioni Ferroviarie. Agron Thaçi, direktor Infrakosa, opisao je projekt modernizacije:

Modernizaciju smo podijelili na tri faze. Prva je faza južna dionica pruge i plan je

da modernizacija te dionice završi 2021. Natječaj za građevinske radove na dionici Fushë Kosovë – Mitrovicë (Mitrovica) bit će raspisan ove godine, a dionica Mitrovicë – Leshak u fazi je projektiranja. Vrijednost modernizacije čitavoga koridora je 208 milijuna eura, a vrijednost radova na dionici Fushë Kosovë – Hani Elezit 80 milijuna eura. Pedeset posto sredstava osigurano je iz EU-ovih fondova.

Izjava o namjeri ponovnoga uspostavljanja željezničkoga prometa između Kosova i Srbije potpisana je 14. veljače 2020. Liridon Drenica, direktor Odjela za razvoj poslovanja u Trainkosu, objasnio je kontekst ponovnoga uvođenja prometa:

Trainkos je u 100-postotnome vlasništvu Vlade Kosova i ako vlada naloži ponovno uspostavljanje željezničkoga putničkog prijevoza prema Srbiji, mi ćemo uvesti tu uslugu.

Vozni park Trainkosa sastoji se od 16 dizelskih lokomotiva, od kojih je dio naslijeđen od bivših Jugoslavenskih željeznica, a dio je kupljen. Najnovija je Vosslohova dizelska lokomotiva G1700, proizvedena 2006. Tvrtka posjeduje i sedam dizel-motornih vlakova.



Dizel-motorni vlak 5800 004 u pograničnom kolodvoru prema Sjevernoj Makedoniji Hani i Elezit / Đeneral Janković

LIJEPE USPOMENE NA HRVATSKO ZAGORJE

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Mlada prometnica iz kolodvora Novoselec Kristina Kovačić na željeznici je od 2004. Deset godina radila je u Hrvatskom zagorju, uglavnom u kolodvoru Krapina. Za taj period vežu je lijepe uspomene.

Novoselec je posljednja stanica zagrebačke prigradske željeznice. Putnički vlakovi tu relaciju prelaze za malo više od sat vremena. U Ivanić-Gradu vlakovi se križaju i tu se obično gubi do deset minuta, a kada s druge strane kasni vlak, čekanje se može i otegnuti. Kada bi se uspjelo to križanje izvesti s manje čekanja, putovanje do Novoselca moglo bi se skratiti.

U kolodvoru Novoselec u smjeni radi samo prometnik, a putnička blagajnica HŽ Putničkog prijevoza radi u jutarnjoj smjeni. Otkako su počeli voziti i putnički vlakovi, promet na magistralnoj pruži znatno se povećao i takva situacija iziskuje mnogo prometnikove koncentracije. Nema previše vremena kada se može malo opustiti. U smjeni smo tako zatekli Kristinu Kovačić koja je, čini mi se, prava osoba za takav kolodvor. Dobar dio vremena u vrijeme pandemije provela je koristeći »stari« godišnji odmor.

U vrijeme kada su putnički vlakovi stali, vozili su teretni, motorne drezine... No otkako su ove godine u izvršnu službu primljeni novi djelatnici, i nama je lakše. Možemo koristiti »stare« godišnje odmore. Na godišnjem odmoru nisam bila 11 mjeseci, od kraja ožujka prošle godine. Sada sam ga konačno imala priliku iskoristiti.

Kristina Kovačić živi u nekoliko kilometara udaljenom Križu. Na posao se doveze osobnim automobilom, a bilo je i razdoblja u njejoj karijeri kada je radila puno dalje od kuće. Odmah nakon završene Tehničke škole zaposlila se na željeznici i prvo radno mjesto bilo joj je u kolodvoru Luka.

Imala sam samo 18 godina i počela sam



Kristina Kovačić

raditi u kolodvoru Luka koji je imao svog kućnog ili, bolje rečeno, »kolodvorskog« ljubimca. Iz tog vremena u sjećanju mi je ostala fotografija objavljena u »Željezniča-

IMALA SAM SAMO 18 GODINA I POČELA SAM RADITI U KOLODVORU LUKA KOJI JE IMAO SVOG KUĆNOG ILI, BOLJE REČENO, »KOLODVORSKOG« LJUBIMCA. IZ TOG VREMENA U SJEĆANJU MI JE OSTALA FOTOGRAFIJA OBJAVLJENA U »ŽELJEZNIČARU« (PRONAĆI ĆEMO JE, OP. A.). PO NOĆI BIH SJELA S NJIM NA PERON I BACALA TUCANIK, A ON BI DONOSIO ISTI KAMENČIĆ.

ru« (pronaći ćemo je, op. a.). Po noći bih sjela s njim na peron i bacala tucanik, a on bi donosio isti kamenčić. To je doista bio drag pas, mislim da mu je skretničar bio vlasnik. Jako volim životinje i kod kuće uz dva psa držim još nekoliko kućnih ljubimaca.

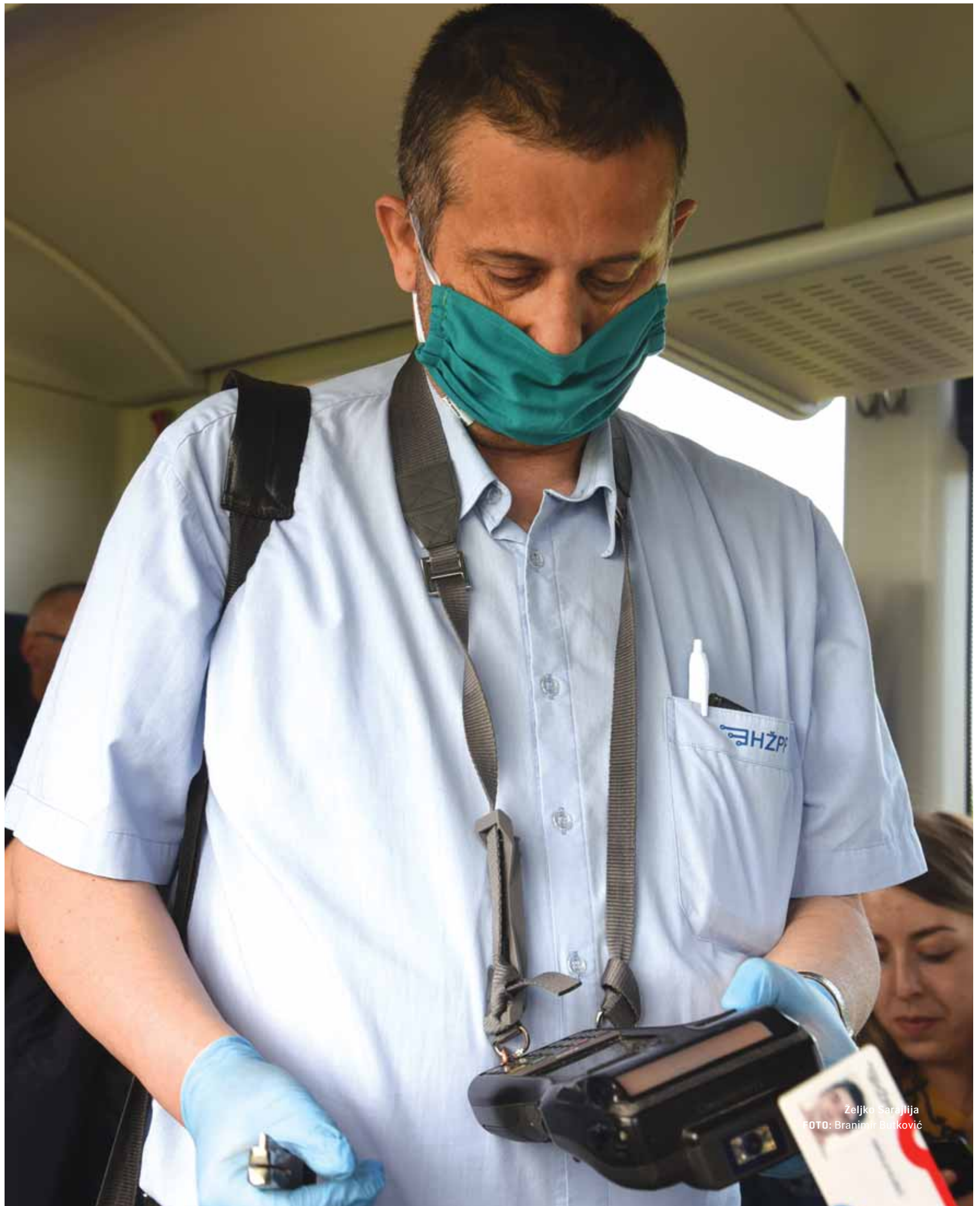
Deset godina Kristina je radila u Hrvatskom zagorju, uglavnom u kolodvoru Krapina. Tamo je bila prisiljena unajmiti stan jer nikako nije mogla doputovati u jutarnju smjenu.

Doma sam uglavnom putovala poslije noćne smjene. No moram reći da mi je u Krapini bilo jako lijepo. Tamo su ljudi stvarno dobri, hoće pomoći, nisu škrti. Poznajem taj kraj i mislim da je dosta krivih predodžbi povezano sa Zagorcima.

Kući, odnosno u kolodvor Novoselec, naša sugovornica vratila se prije šest godina. Ovdje joj je dobro, no isto tako ostale su lijepe uspomene na vrijeme provedeno u Hrvatskom zagorju.



Fotografija iz kolodvora Luka iz 2004. godine



Zeljko Sarajlija
FOTO: Branimir Butković



Radovi na obnovi pruge od Virovitice do Pitomače
FOTO: N1