

ŽELJEZNIČAR

BR. 961 || PROSINAC 2025.

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.

Sretan Božić i nova 2026. godina

EU FONDOVI

U prometu novi kolodvor i
željeznička stajališta

6

HŽPP

Baterijski vlak u Splitu

8

INTERVJU

Unaprjeđenje poslovanja i
smanjenje troškova

10



HŽ INFRASTRUKTURA



Kolodvor Novo Dnje
FOTO: Ivan Zadró

IZDVOJENO

EU FONDOVI

U prometu novi kolodvor i željeznička stajališta

6

HŽPP

Baterijski vlak u Splitu

8

INTERVJU

Unaprjeđenje poslovanja i smanjenje troškova

10

EU FONDOVI

Uklanjanje uskih grla na željezničkoj infrastrukturi

12

RADOVI

Brže i sigurnije upravljanje prometom na ličkoj pruzi

14

OSOBNOST

Priča velike obitelji Bižaca

22

IMPRESUM

ŽELJEZNIČAR

list HŽ Infrastrukture d.o.o.

NAKLADNIK: HŽ Infrastruktura d.o.o.

ZA NAKLADNIKA: HŽ Infrastruktura d.o.o.

GLAVNI UREDNIK: Ivan Kartelo

JEZIČNE UREDNICE: Nataša Bunijevac Krlić,

Ružica Stanić

DIZAJN: Oskar Pigac

FOTOGRAFIJA NA NASLOVNICI: Zagreb, Ante Klečina

ADRESA UREDNIŠTVA:

Zagreb, Branimirova 27
telefon: +385 (0) 1 4534 288
telefaks: +385 (0) 1 4572 131
www.hzinfra.hr

NAKLADA: 750 primjeraka

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

RIJEČ UREDNIKA

Drage kolegice i kolege,

kraj godine obilježen je brojnim događanjima vezanima uz željeznicu. Na dionici projekta rekonstrukcije postojećeg i izgradnje drugog kolosijeka Križevci – Koprivnica – državna granica, koji polako, ali sigurno ulazi u završnu fazu, s novim voznim redom u promet je pušten novi kolodvor Novo Drnje. To kako se željezničari snalaze u novim boljim uvjetima i s novom tehnologijom provjerili smo na licu mjesta.

I na jugu Hrvatske u prosincu smo zabilježili pozitivne pomake. S novim voznim redom na pružnoj dionici Kaštela – Split u funkciju su stavljena dva nova stajališta Sveti Kajo i Solin Širina. Ta stajališta znatno doprinose boljoj prostornoj dostupnosti željezničke infrastrukture te kvalitetnijoj povezanosti stanovnika Splitsko-dalmatinske županije tijekom svakodnevnih migracija. Također, u redoviti promet uveden je novi baterijski vlak na relaciji Split – Kaštel Stari – Split. Baterijski vlak proizveden je u sklopu projekta »Primjena zelenih tehnologija u željezničkom putničkom prijevozu«, koji se financira iz Nacionalnog plana oporavka i otpornosti 2021. – 2026. (NPOO). Punionica izgrađena u kolodvoru Split Predgrađe omogućila je da baterijski vlak počne redovito voziti u splitskome prigradskom prijevozu.

U prosincu donosimo i vijest da je HŽ Infrastruktura od Pružnih građevina preuzela šest radionica za popravke pružnih vozila diljem Hrvatske (Zagreb RK, Osijek, Koprivnica, Rijeka, Vinkovci i Split). Riječ je o radionicama u kojima se obavljaju kontrolni pregledi, periodični radovi i manji izvanredni popravci vozila za posebne namjene, koje su sada pod nadležnosti Sektora za mehanizaciju. Na koji bi način to trebalo unaprijediti poslovanje jednog dijela HŽ Infrastrukture otkrio nam je direktor Sektora mehanizacije Branko Franolić.

Za sami završetak još jedne intenzivne i izazovne godine u posljednjemu ovogodišnjem broju »Željezničara« pripremili smo još niz tema, vijesti i priča sa željeznice. Na vama je da ih provjerite, a mi vam želimo mirne i ugodne predstojeće blagdane, čestit Božić i najsretniju 2026. godinu!

glavni urednik lista »Željezničar«

Ivan Kartelo



GODINA NASTAVKA VELIKIH INVESTICIJA

PIŠE: Ivan Kartelo
FOTO: arhiva HŽI-a

U 2025. dva najveća EU-ova projekta HŽ Infrastrukture ušla su u završnu fazu, otvarala su se gradilišta, radilo se i na drugim prugama, a svjedočili smo i poboljšanjima u putničkom prijevozu.

SIJEČANJ

Zahuktali su se radovi na obnovi 14 kilometara pruge M402 Sava rasputnica – Zagreb Ranžirni kolodvor – Zagreb Klara, vrijedni 26,6 milijuna eura bez PDV-a. Nakon što je nabavljeno i istovareno 28 kilometara novih tračnica, iskopano je 1500 m³ zastornog materijala, 700 metara postojećega kolosijeka zamijenjeno je novim i potom strojno regulirano.



VELJAČA

HŽ Infrastruktura je 7. veljače 2025. pokrenula postupak javne nabave za radove na projektu »Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka željezničke pruge Dugo Selo – Novska«, duge 83 kilometra. Procijenjena vrijednost radova je 620 milijuna eura, a sufinanciraju se iz EU-ovih fondova (Instrument za povezivanje Europe – CEF i Program Konkurentnost i kohezija – PKK). To je ujedno najveći željeznički projekt u povijesti Republike Hrvatske.



OŽUJAK

Ministar mora, prometa i infrastrukture Oleg Butković je u Varaždinu, zajedno s predstavnicima HŽ Infrastrukture, Varaždinske županije i Grada Varaždina, obišao radove na zamjeni kolosijeka u željezničkom kolodvoru Varaždin. Riječ je o radovima koji su započeti u sklopu velikog projekta obnove dionice željezničke pruge u ukupnoj duljini od 90 kilometara, a uključuju 74,7 kilometara dionice Klostar – Koprivnica – Varaždin te 11,8 kilometara dionice Varaždin – Čakovec. Ukupna vrijednost tih radova iznosi 190 milijuna eura.



TRAVANJ

U travnju je u promet pušteno dodatnih 4,5 kilometara pruge novoga desnog kolosijeka između kolodvora Mučna Reka i Koprivnica. Također, u kolodvoru Lepavina za promet je otvoren dodatni 4. kolosijek, duljine 900 metara.



SVIBANJ

Nakon uspješno završenih kolektivnih pregovora između Uprave HŽ Infrastrukture i reprezentativnih sindikata potpisan je 3. aneks Kolektivnom ugovoru kojim se znatno poboljšavaju materijalna i radna prava svih zaposlenika. Time je potvrđen nastavak pozitivnoga socijalnog dijaloga i zajedničkog nastojanja da se rad u HŽ Infrastrukturi učini još stabilnijim, sigurnijim i privlačnijim.



LIPANJ

Na željezničko-cestovnome prijelazu u naselju Svetoj Klari u Zagrebu obilježen je Međunarodni dan svjesnosti o opasnostima na željezničko-cestovnim prijelazima (ILCAD – *International Level Crossing Awareness Day*) te je održana edukativno-preventivna akcija HŽ Infrastrukture »Vlak je uvijek brži«.



SRPANJ

Potpisani su ugovori o kupoprodaji 13 novih vlakova. Ugovori obuhvaćaju proizvodnju pet elektrodizelskih, četiriju elektro-baterijskih i četiriju baterijskih vlakova te dviju punionica koje će biti postavljene u kolodvorima Lupoglav i Velika. Vrijednost projekta, koji se financira iz zajma Europske investicijske banke (EIB), iznosi 117,9 milijuna eura. Vlakovi će biti isporučeni u 2027. i 2028.



KOLOVOZ

U sklopu Projekta osiguranja i modernizacije željezničko-cestovnih prijelaza, koji obuhvaća 94 ŽCP-a i jedan pješački prijelaz preko pruge, HŽ Infrastruktura u funkciju regulacije prometa pustila je ukupno osam moderniziranih automatskih uređaja za osiguranje željezničko-cestovnih prijelaza (ŽCP), odnosno ugrađeni su i u rad pušteni svjetlosno-zvučna signalizacija i polubranici.



RUJAN

U promet je pušten prvi baterijski vlak, čime je napravljen znatan iskorak prema održivijemu i ekološki prihvatljivijemu željezničkom prijevozu.

HŽ Infrastruktura potpisala je sa zajednicom ponuditelja koju čine tvrtke Interkonzalting d.o.o. i PlanAxis d.o.o. ugovor za izradu tehničke dokumentacije za cjelovitu obnovu zgrade Zagreb Glavnog kolodvora. Vrijednost ugovora iznosi 330 tisuća eura (+PDV). Rok za izradu tehničke dokumentacije je 24 mjeseca, a planirani zahvati uključuju konstrukcijsku i energetsku obnovu zgrade, perona i nadstrešnica, ugradnju nove rasvjete, moderne sustava grijanja i hlađenja te korištenje obnovljivih izvora energije.



LISTOPAD

U Tehničkom muzeju »Nikola Tesla« u Zagrebu 30. listopada svečano je otvorena velika izložba »Dva stoljeća željeznice u svijetu. Dva stoljeća od prvog plana do današnje željezničke mreže u Hrvatskoj«, kojom se obilježava 200. obljetnica puštanja u promet prve pruge između Darlingtona i Stocktona u Engleskoj 1825. Riječ o događaju koji je zauvijek promijenio svijet.



STUDENI

Dugogodišnji projekt rekonstrukcije postojećeg i izgradnje drugog kolosijeka od Dugog Sela do Križevaca privodi se kraju, a napokon je pruga spojena duž cijele dionice. Najzahtjevniji radovi odrađeni su na mostu Zelina, posljednjemu od 13 mostova obuhvaćenih projektom.

Studen je donio promjene u HŽ Infrastrukturi. Umjesto dosadašnjeg predsjednika Uprave Ivana Kršića imenovan je dosadašnji član Uprave Damir Lončarić.



PROSINAC

Stupanjem na snagu novoga voznog reda, 14. prosinca 2025. u promet je pušteno više novih i novoizgrađenih službenih mjesta. Na pruži Križevci – Koprivnica – državna granica u funkciju je stavljen novoizgrađeni kolodvor Novo Drnje. Istodobno je u promet uključeno i novoizgrađeno stajalište Peteranec, smješteno između Koprivnice i Novog Drnja. Također, s novim voznim redom na pružnoj dionici Kaštela – Split u funkciju su stavljena i dva nova stajališta Sveti Kajo i Solin Širina.



U PROMETU NOVI KOLODVOR I ŽELJEZNIČKA STAJALIŠTA

PIŠE: Ivana Međugorac Imamović

FOTO: Ivan Zadro, Suzana Vujić



Sufinancirano instrumentom Europske unije za povezivanje Europe

Stupanjem na snagu novoga voznog reda, 14. prosinca 2025., na željezničkoj mreži Republike Hrvatske u promet je pušteno više novih i novoizgrađenih službenih mjesta, čime se dodatno unapređuju dostupnost željezničke infrastrukture i kvaliteta usluge za korisnike u kontinentalnome i obalnome dijelu zemlje.

Na pruzi Križevci – Koprivnica – državna granica u funkciju je stavljen novoizgrađeni kolodvor Novo Drnje, čime je nakon više od desetljeća ponovno aktivirana infrastruktura za putnički promet na dionici Koprivnica – Novo Drnje. Kolodvor je projektiran i izgrađen kao u cijelosti interoperabilan te raspolaže sa šest elektrificiranih prijemno-otpremnih kolosijeka, stabilnim kolosiječnim kapacitetima i bočnim peronom duljine 160 metara. Opremljen je suvremenim elektroničkim signalno-sigurnosnim uređajem, koji je u probni rad pušten krajem rujna 2024.

Istodobno je u promet uključeno i novoizgrađeno stajalište Peteranec, smješteno između Koprivnice i Novog Drnja, čime je dodatno povećana dostupnost željezničke infrastrukture stanovnicima širega koprivničkog područja. Prema Voznome redu 2025./2026. na toj dionici voze tri para vlakova, čime je započela početna faza planiranoga prigradskog prijevoza.

Uspostava novih službenih mjesta dio je jednog od najvećih infrastrukturnih projekata na željezničkoj mreži Republike Hrvatske – modernizacije pruge na dionici Križevci – Koprivnica – državna granica, duljine 42,6 kilometara, ukupne vrijednosti 350 milijuna eura, sufinanciranog iz Instrumenta za povezivanje Europe (CEF). Završetak cjelokupnog projekta planiran je do kraja 2026.

Također, s novim voznim redom na pruzi Kaštela – Split u funkciju su stavljena i dva nova stajališta Sveti Kajo i Solin Širina. Ta stajališta znatno doprinose



Kolodvor Novo Drnje



Stajalište Peteranec



Stajalište Solin Širina



Stajalište Sveti Kajo

se boljoj prostornoj dostupnosti željezničke infrastrukture te kvalitetnijoj povezanosti stanovnika Splitsko-dalmatinske županije tijekom svakodnevnih migracija. Vrijednost investicije izgradnje stajališta

Sveti Kajo i Solin Širina iznosi 1,08 milijuna eura (+ PDV), a kroz ta dva stajališta prolazi oko 40 vlakova na dan, čime se potvrđuje njihov značaj u lokalnome i regionalnome prometnom sustavu.

NOVO DRNJE ZA NOVO VRIJEME

PIŠE: Ivan Kartelo
FOTO: Ivan Kartelo

Uvijek je veliko zadovoljstvo obići nove pruge te preuređene ili nove kolodvore, uglavnom, sve ono što željeznici daje dodanu vrijednost, i to ne samo krajnjim korisnicima, nego i radnicima koji tamo provode svoje radno vrijeme. S novim voznim redom na pruži Križevci – Koprivnica – državna granica otvoren je kolodvor Novo Drnje, koji je u ponedjeljak 15. prosinca primio prve putnike.

Jedan putnik otputovao je vlakom za Zagreb. – rekao nam je na početku razgovora dobro raspoloženi prometnik u kolodvoru Novo Drnje Mario Hrustek, kojeg smo zatekli u prometnome uredu.

Taj nas podatak ne treba previše začuditi. Zbog intenzivnih radova na projektu rekonstrukcije i izgradnje drugoga kolosijeka na dionici Križevci – Koprivnica – državna granica u jutarnjim satima prođe tek jedan vlak, nakon čega se pruga zatvara za promet, a putničkog prijevoza nema ni tijekom vikenda. Osim toga više od 10 godina prošlo je otkako se putnički vlak zadnji put zaustavio u Drnju, i to na drugoj lokaciji. Zbog toga se putnici moraju naviknuti i na tu novost.

Kolodvor Novo Drnje kolodvor je, može se to tako reći, za novo vrijeme, a tako i izgleda. Iako još ima nešto posla koji treba obaviti, većina vanjskih radova praktički je završena, čekaonica se još uređuje, a sam prometni ured mjesto je ugodno za rad osoblja koje se sada prvi put susrelo s novom tehnologijom, odnosno prometno-upravljačkim i signalno-sigurnosnim uređajem.

Da, mislim da je to prvi novi uređaj za upravljanje na ovoj dionici i za sad je dobar. Prometni je ured lijep. – rekao nam je sa zadovoljstvom naš sugovornik pogledavajući na nove ekrane smještene na stolu preko kojih prati stanje u prometu.

Iako pomalo nestrpljiv zbog rokova zavr-



S lijeva na desno: Mario Hrustek i Davor Krnjak



Kolodvor Novo Drnje

šetka projekta, 53-godišnji Hrustek, koji je inače iz Čakovca, vjeruje da će, kad napokon sve bude gotovo, putovanje prema Zagrebu putnicima biti znatno olakšano. Na to se nadovezao i skretničar Davor Krnjak, koji je do sada skupio 34 godine radnog staža, a u kolodvoru Novo Drnje radi izvanredno. Inače radi u Koprivnici, od kuda je i rodom:

Ako nešto zaštekla na skretnicama, tu

sam, ali novi uređaj radi odlično. Sve se vidi na ekranima. Radio sam na starome blok-uređaju Lorencu i ovo je avion Rafale u usporedbi sa starim uređajem. Puno je modernije, preglednije i ima puno više mogućnosti.

Kada se sve završi i kolodvor u cijelosti postane operabilan, dvojac iz Novog Drnja sigurno će imati više mogućnosti za još bolje radne uvjete, koji su već sada izvrsni.

BATERIJSKI VLAK U SPLITU

PIŠE: HŽPP
FOTO: HŽPP

Dana 15. prosinca 2025. u redoviti promet uveden je novi baterijski vlak na relaciji Split – Kaštel Stari – Split. Baterijski vlak proizveden je u sklopu projekta »Primjena zelenih tehnologija u željezničkom putničkom prijevozu«, koji se financira iz Nacionalnog plana oporavka i otpornosti 2021. – 2026. (NPOO). U prometu je od rujna 2025., povremeno je vozio na relaciji Virovitica – Bjelovar – Virovitica te je korišten za ispitivanje punionica. Punionica izgrađena u kolodvoru Split Predgrađe omogućila je da baterijski vlak počne redovito voziti u splitskome prigradskom prometu.

Tim povodom državni tajnik Ministarstva mora, prometa i infrastrukture Žarko Tušek istaknuo je:

Danas u Splitu u redoviti promet uvodimo prvi baterijski vlak koji je, uz podršku resornog ministarstva i Vlade RH, razvila tvrtka Končar. Radi se o vlaku isključivo na baterijski pogon, prvome takvom u Hrvatskoj i Europi. Do sada smo nabavili 70 novih vlakova. Uz ugovorene još 19, uz sufinanciranje iz Modernizacijskog fonda i Socijalnog fonda za klimatsku politiku, pripremamo nabavu još gotovo 40 vlakova, od kojih će dio biti baterijski i elektrobaterijski. Pruga Zagreb – Split je 2024. ušla u TEN-T mrežu, čime je omogućeno njezino europsko sufinanciranje. U 2026. raspisat ćemo natječaj za dokumentaciju za modernizaciju pruge. Uz to ugradnjom signalno-sigurnosnih uređaja skratit će se vrijeme putovanja između Splita i Zagreba.

Uvođenjem tog vlaka u promet HŽ Putnički prijevoz (HŽPP) uveo je i 14 novih linija na relaciji Split – Kaštel Stari i obratno te od danas građani mogu koristiti 32 prigradska vlaka. Povećanjem broja dnevnih polazaka dodatno se potiče korištenje željezničkoga putničkog prijevoza, a nastoje se rasteretiti prezagušene promet-



Novi baterijski vlak na relaciji Split – Kaštel Stari – Split

nice na širem splitskom području. Uz to od ovoga voznog reda putnici mogu ko-

ristiti i dva nova stajališta – Sveti Kajo i Solin Širina.



Žarko Tušek



Blaženko Boban



Željko Ukić



Baterijski vlak ima 113 sjedećih mjesta

Fokusirat ću se na benefite ovoga današnjeg vlaka za građane Splitsko-dalmatinske županije. Prije svega ovo je iznimno ugodan i udoban vlak, bešuman, baterijski. Druga je prednost što od danas na relaciji Split – Kaštel Stari imamo 14 polazaka više nego do sada. Od danas imat ćemo ukupno 32 vožnje od Splita do Kaštel Staroga i obratno. I treći je benefit da se danas otvaraju dvije željezničke postaje – jedna u Solinu, a jedna u Svetom Kaju, da bi građani što više koristili te benefite barem na ovome dijelu od Kaštel Staroga, pa i od Primorskog Dolca, prema gradu Splitu i time rasteretili cestovni promet. – rekao je župan Splitsko-dalmatinske županije Blaženko Boban.

Kontinuirana nabava novih vlakova osigurava kvalitetniju uslugu te povećanje frekvencije linija u cilju bolje mobilnosti. Uz to, zahvaljujući i projektima besplatnog prijevoza za djecu, učenike, redovite studente, umirovljenike i starije od 65 godina, broj putnika redovito raste. Na području Splitsko-dalmatinske županije ove ćemo godine prevesti oko 480 000 putnika, što je za šest posto više nego lani. S obzirom na nove linije koje uvodimo u prigradskome prijevozu na širem splitskom području, vjerujemo da će se rast broja putnika nastaviti. Želim istaknuti da imamo i ugovorenu proizvodnju još 19 novih vlakova, a time je obuhvaćeno šest novih elektrodizelskih vlakova, koji će od sljedeće godine povezivati Split i Zagreb, te do-

datni novi baterijski vlakovi, od kojih će dio također voziti na ovome području. – dodao je predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza Željko Ukić.

U sklopu ovog projekta proizveden je i elektrobaterijski vlak, koji je od svibnja u prometu na relaciji Zagreb – Bjelovar – Zagreb, te je sagrađeno šest punionica u kolodvorima Bjelovar, Virovitica, Osijek, Varaždin, Pula i Split Predgrađe. Ukupna vrijednost projekta iznosi 17,1 milijun eura, od čega se 13,3 milijuna eura sufinancira iz NPOO-a. Baterijske vlakove i punionice proizvela je tvrtka Končar – Električna vozila. HŽPP danas u svojem voznom parku ima 70 niskopodnih vlakova.

Uvođenjem našega prvog baterijskog vlaka u redoviti promet simbolično zaključujemo veliki razvojni projekt i tehnološki iskorak Končara, istodobno podižući kvalitetu putničkog prijevoza na hrvatskim prugama vozilima bez štetnog utjecaja na okoliš. Ovaj uspjeh rezultat je snažne suradnje domaće industrije, HŽPP-a i svih relevantnih dionika, što potvrđuje da zajednički rad na jasno postavljenome cilju donosi konkretne pomake u smjeru inovativnih i održivih rješenja. Posebno nas veseli što će upravo Dalmacija, regija s velikim prometnim potencijalom i potrebom za suvremenim prijevoznim rješenjima, imati priliku koristiti ovu tehnologiju. Novi vlak opremljen je modernim baterijskim

sustavom koji omogućuje vožnju na neelektrificiranim prugama uz visoku energetska učinkovitost i veću udobnost za putnike. – izjavio je predsjednik Uprave Končar – Električnih vozila Josip Ninić.

Baterijski vlakovi omogućuju organizaciju željezničkoga putničkog prijevoza na neelektrificiranim prugama na ekološki prihvatljiv način. Podižu razinu energetske učinkovitosti prometnog sustava te doprinose smanjenju buke i emisija stakleničkih plinova iz prometa.

Tehničke značajke baterijskog vlaka

Baterijski vlak jest dvodijelna niskopodna kompozicija opremljena rampama za ulazak i izlazak osoba u invalidskim kolicima, prostorom za bicikle i toaletima prilagođenima ulasku osoba u invalidskim kolicima, a kompletan putnički prostor je pod videonadzorom. U prostoru za putnike postavljeni su monitori za prikaz videosa držaja. Uz vizualne i audionajave kolodvora i stajališta putnicima u vlaku omogućen je besplatan pristup internetu (WiFi).

Baterijski vlak ima 113 sjedećih mjesta. U prometu je moguće funkcionalno spojati baterijske vlakove s niskopodnim vlakovima nove generacije, čime se osigurava veći kapacitet. Baterijski vlak može dosegnuti maksimalnu brzinu do 120 km/h. Za pogon koristi baterije koje se pune isključivo na punionicama. Punjenje traje do najviše 30 minuta.

UNAPRJEĐENJE POSLOVANJA I SMANJENJE TROŠKOVA

PIŠE: Ivan Kartelo
FOTO: Ivan Kartelo

Ujeku velikih infrastrukturnih radova i projekata koje se provode diljem naše željezničke mreže, pomalo ispod radara stigla nam je važna i dobra vijest koja bi, po svemu sudeći, trebala unaprijediti poslovanje Sektora za mehanizaciju i Sektora za održavanje. Naime, sredinom studenoga stiglo je rješenje Agencije za sigurnost željezničkog prometa kojim se HŽ Infrastrukturi izdaje sukladnost za funkciju izvođenja održavanja za drugi i treći stupanj održavanja za vozila za posebne namjene i vozila za inspekciju infrastrukture prema Provedbenoj uredbi.

Pojednostavljeno, HŽ Infrastruktura preuzela je od Pružnih građevina šest radionica za popravke pružnih vozila diljem Hrvatske (Zagreb RK, Osijek, Koprivnica, Rijeka, Vinkovci i Split). Riječ je o radionicama u kojima se obavljaju kontrolni pregledi, periodični radovi i manji izvanredni popravci vozila za posebne namjene, koje su sada pod nadležnosti Sektora za mehanizaciju. To smo iskoristili kao povod za razgovor s direktorom nadležnog sektora Brankom Franolićem i voditeljem Odjela za pružnu mehanizaciju Željkom Jurenićem.

Proces preuzimanja radionica zbog europskih direktiva i dobivanja ECM certifikata ipak je trajao malo dulje zbog velikog posla oko dokumentacije koju je trebalo revidirati i pripremiti kako bi zahtjev upućen Agenciji bio kompletiran. Sve to uspjeli smo nakon audita i napokon dobili potvrdu da od 19. studenoga možemo raditi kao entitet, odnosno tvrtka za održavanje. – objasnio je složenost procesa Franolić, uz napomenu kako je potvrda izdana na razdoblje od jedne godine pa je glavno težište na održavanju svih propisanih postupaka, evidencija i organizacijskih standarda kako bi se tijekom 2026. uspješno proveo audit i potvrdila puna usklađenost potrebna za izdavanje certifikata na rok od pet godina.



Branko Franolić i Željko Jurenić

Dakle, do sada je HŽ Infrastruktura uslugu djelatnosti vezanih uz kontrolne preglede radnih vozila plaćala Pružnim građevinama, a sada je sve pod upravljanjem Sektora za mehanizaciju. – rekao je naš sugovornik te istaknuo:

Da bi bilo koje pružno vozilo krenulo na prugu, mora imati odrađen kontrolni pregled, i to jednom mjesečno, tromjesečno te dvanaestomjesečno. Radi se o TMD-ovima, podbijačicama, rešetalicama, vagonima, prikolicama, zapravo o svemu što služi za održavanje pruge.

To je ukupno stotinjak aktivnih vozila koja održavaju pruge. Velika je to flota, koja je, nažalost, prilično zastarjela, ali uz dobro održavanje u radionicama, koje su od sada pod upravljanjem HŽ Infrastrukture, i dalje funkcionalna i važna.

Kada se gledaju neka iskustva, najbolje održavanje je ono vlastito jer već postoje ljudi koji su određeni da to rade, određeni tehnički uvjeti u radionicama, alati i na-

prave te radnici osposobljeni da mogu napraviti nešto što je vrlo važno. Drugi model održavanja, tzv. outsourcing, svodi se na to da je tu uslugu potrebno ugovoriti s vanjskom tvrtkom koja ima ECM certifikat te ju treba obavijestiti o tome gdje se nalazi pružno vozilo i koji kontrolni pregled treba obaviti. Sve to znatno produljuje proces, dok je na ovaj način sve jednostavnije i puno operativnije.

Osim toga, kako je napomenuo naš drugi sugovornik, voditelj Odjela za pružnu mehanizaciju Željko Jurenić, trebalo bi se osvariti i uštede u poslovanju nadležnog sektora.

Prije se plaćalo po cijeni sata rada. Na primjer, mjesečni pregled normiran je sa 16 sati rada, a sat je iznosio 40 eura. Tromjesečni pregled bio je normiran s 35 sati rada, a godišnji s 96 sati rada. To je trošak koji sada više nemamo. Imamo radnike koji su na plaći. Mislim da smo u dobrome plusu jer su troškovi kontrolnih pregleda po prijašnjemu modelu iznosili oko milijun



Radionica u Rijeci



Radionica Zagreb RK



Radionica u Koprivnici

i pol eura na godinu.

Od dvojca s kojim smo razgovarali saznali smo i to kako se tijekom 2026. planira nastaviti sustavno opreмати radioničke jedinice, ponajprije nabavom ručnog i specijaliziranog alata potrebnog za siguran i kvalitetan rad, uključujući nabavu specijaliziranih alata i mjernih uređaja, opreme za dijagnostiku i ispitivanje, opreme za siguran rad i informatičke opreme za vođenje dokumentacije i praćenje tehničkih podataka. Za postizanje stabilnog i ujednačenog sustava održavanja, napomenuli su naši sugovornici, potrebno je ojačati kadrovsku strukturu, osigurati punu popunjenost svih radnih mjesta i nastaviti s programima stručnog osposobljavanja i edukacija potrebnih za specijalizirane radne procese. Zato je u tijeku postupak javnog natječaja za 13 radnih mjesta u Odjelu za upravljanje radionicama. Po dovršetku kadrovskog popunjavanja, opremanja i standardizacije radnih procesa cilj je uspostaviti stabilan, organiziran i potpuno funkcionalan sustav radionica.



Radionica u Splitu

UKLANJANJE USKIH GRILA NA ŽELJEZNIČKOJ INFRASTRUKTURI

PIŠE: Željka Mirčić

FOTO: Ivan Mlinac



Završeni radovi na usjeku kod Labina Dalmatinskog

U sklopu radova na projektu uklanjanja uskih grila na dionicama željezničke mreže Republike Hrvatske, a od kojih se većina nalazi na Transeuropskoj prometnoj mreži (TEN-T mreži), HŽ Infrastruktura poboljšat će uvjete mobilnosti željezničkog prometa.

Radovi na projektu »Uklanjanje uskih grila na željezničkoj infrastrukturi« obuhvaćaju 28 usjeka i 17 mostova, uključujući jedan vijadukt i jedan propust, duž velikog dijela mreže HŽ Infrastrukture.

Do sada završeni su radovi na 27 usjeka, odnosno svi radovi na pruzi Oštarije – Knin – Split, na dionicama Plaški – Blata, Rudopolje – Vrhovine, Vrhovine – Ličko Lešće i Ličko Lešće – Perušić. Završeni su i usjek kod kolodvora Lička Jesenica te usjeci na dionicama Drniš – Žitnić i Labin Dalmatinski – Kaštel Stari.

Radovi na usjecima obuhvaćaju uklanjanje nestabilnih blokova s njihovih površina, čišćenje površine od raslinja te isko-

pe. Nakon toga slijede ugradnja armiranobetonskih jastuka na samim usjecima, postavljanje nosive mreže, ugradnja nosivih i rubnih sidara i, za kraj, zaštita kabela i uzemljenje metalnih dijelova.

Završeni su i radovi na šest mostova, i to na dva mosta na pruzi Oštarije – Knin – Split odnosno na mostovima »Kolski put« u Kninu i »Kambelovac« u Kaštel Kambelovcu, na dva mosta na pruzi Varaždin – Dalj, odnosno na mostovima »Voćinka« i »Vojlovica« u blizini Čačinaca, na mostu »Moštanik« na pruzi Vrpole – Slavonski Šamac – državna granica i na jednome propustu na potoku Selec, na pruzi Savski Marof – Zagreb GK.

Zbog dotrajalosti materijala i smanjene nosivosti konstrukcije i ograničenja vozne brzine na tome dijelu pruge, mostovi, koji su stari od 50 do 77 godina, zamjenjuju se novima. To znači da se postojeće konstrukcije mosta, propusta ili vijadukta uklanjanju te grade nove, uz ojačanje upornjaka i nosivih stupova. Također, radovi obuhva-

ćaju rekonstrukciju kolosijeka, zamjenu mosne građe, postojeće armiranobetonske ili čelične rasponske konstrukcije novom, čelične limene rasponske konstrukcije armiranobetonskom te zamjenu mosta nasipom. Na kraju radova bit će izvedeni i potrebni elektrotehnički radovi, uzemljenje, radovi na signalno-sigurnosnim i telekomunikacijskim kabelima te radovi na kontaktnoj mreži.

Cilj je projekta povećati brzinu i razinu sigurnosti željezničkog prometa te poboljšati kvalitetu željezničke mreže u skladu s EU-ovim direktivama te tehničkim specifikacijama za interoperabilnost. Projekt promiče načelo dobrog upravljanja, uključujući suradnju s civilnim društvom, a u skladu s odredbama EU-ove strategije za biološku raznolikost, intervencije predviđene projektom neće štetiti okolišnim ciljevima. Vrijednost projekta iznosi oko 25 milijuna eura, s time da se 80,94 posto sufinancira bespovratnim sredstvima iz Nacionalnog plana oporavka i otpornosti, a preostali iznos iz Državnog proračuna.



Postavljanje mosta »Voćinka« kod Čačinaca



Završeni radovi na mostu »Kambelovac«



Radovi u Kaštel Kambelovcu

BRŽE I SIGURNIJE UPRAVLJANJE PROMETOM NA LIČKOJ PRUZI

PIŠE: Ivan Zadro

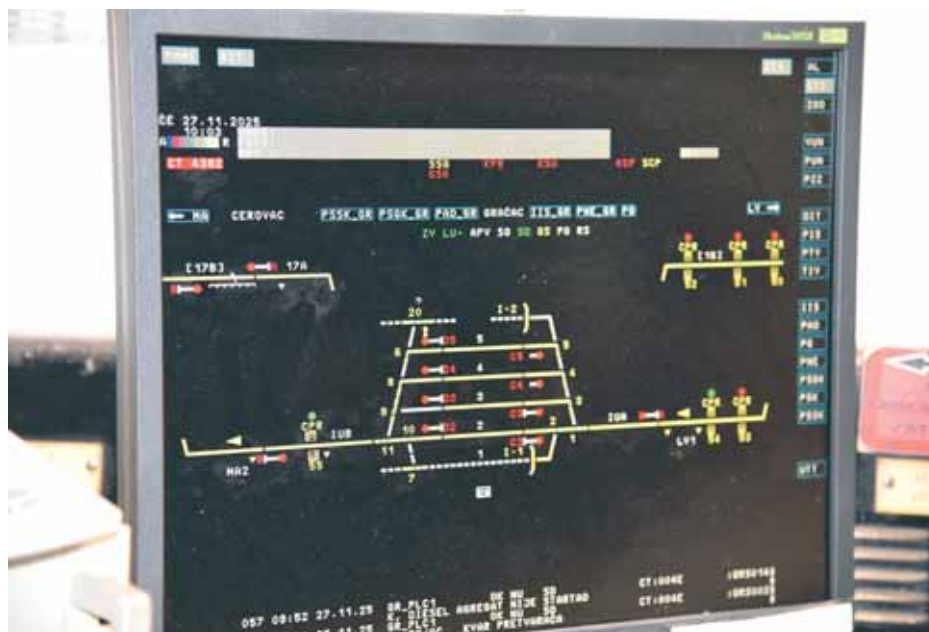
FOTO: Anamarija Brozović i Ivan Zadro

Sredinom prosinca u punu funkciju regulacije prometa pušteni su svi kolodvorski elektronički signalno-sigurnosni uređaji od Perušića do Gračaca, čime su ukinute lagane vožnje koje su bile na snazi te je putovanje ubrzano.

Dvije ključne značajke su sigurnost i brzina. Ovo je sada puno brži rad u prometnome uredu nego prije. Danas doslovno za 20 sekundi okrenem deset skretnica, za što mi je prije trebalo između 40 minuta i sat vremena. – rekao je Marko Ukić, prometnik u kolodvoru Gračac, pokazujući na novi upravljački uređaj prometnika vlakova.

Riječ je o elektroničkome signalno-sigurnosnom sustavu koji se postupno uvodi na ličkoj pruzi, a koji već sada znatno unapređuje organizaciju prometa, povećava razinu sigurnosti te skraćuje vrijeme putovanja. Uređaji su ugrađeni u 12 kolodvora od Oštarija do Gračaca. Tijekom 2024. u punu funkciju regulacije prometa pušteni su uređaji u kolodvorima Josipdol i Plaški, čime su svi kolodvori od Josipdola do Ličkog Lešća, na više od 80 kilometara pruge, povezani jedinstvenim sustavom. Iste godine dovršeni su radovi na ugradnji uređaja u kolodvorima Perušić, Gospić, Medak, Lovinac i Gračac te na odjavnica Studenci, Lički Osik i Cerovac. Na temelju rješenja Agencije za sigurnost željezničkog prometa, u kolovožu 2024. u probni rad pušteni su kolodvori Perušić, Medak i Lovinac, sredinom travnja 2025. kolodvor Gospić i odjavnica Lički Osik, a sredinom svibnja i kolodvor Gračac. Sredinom prosinca 2025. u punu funkciju regulacije prometa pušteni su svi kolodvorski uređaji od Perušića do Gračaca.

Odlično funkcionira i stvarno sam zadovoljan. Isprva sam mislio da će biti teže raditi na novome sustavu, ali kada se uđe u rutinu, nama prometnicima posao je znatno olakšan. Uz dobru komunikaciju



Upravljački uređaj

sa strojovođom sve ide jako brzo. – objasnio je Ukić.

je, kako je rekao, njegova obiteljska tradicija:

Tridesetosmogodišni Ukić živi u Kninu, a inače je iz Primorskog Dolca. Željeznica

Za sebe kažem da imam stotinu godina željezničarskog staža: djed je radio 40 go-



Marko Ukić



Elektronički signalno-sigurnosni uređaji

dina, otac 45, a ja sam na željeznici gotovo 20 godina. Radio sam u svim kolodvorima od Knina do Gračaca i stvarno mi je super na radnome mjestu.

Dodatna su prednost novog sustava automatski grijači skretnica. Oštre zime i velike količine snijega, tipične za područje Gračaca, više ne bi trebale uzrokovati ozbiljnije poteškoće u funkcioniranju željezničkog prometa.

Više o statusu projekta na ostatku ličke pruge rekla nam je zamjenica voditelja projekta Anamarija Brozović iz HŽ Infrastrukture:

Ugradnjom signalno-sigurnosnog uređaja u kolodvore na cijeloj dionici od Oštarija do Knina znatno unapređujemo i sigurnost prometa. U veljači ove godine pustili smo u rad uređaje osiguranja željezničko-cestovnih prijelaza na dionici Ličko Lešće – Lovinac, i to Sitivuk, Markovo Selo, Sićina rampa, Borik, Ribnik, Medak 1, Zagorci, Raduč i Nadvožnjak, a do kraja siječnja 2026. planiramo u rad pustiti još

osam željezničko-cestovnih prijelaza na dionici Lovinac – Gračac. Također, prvi put u rad su pušteni željezničko-cestovni prijelazi Perušić 2, Smetlište, Medak 2, Medak B, Miletići, Lovinac 3 i Gračac, koji rade u ovisnosti s kolodvorskim uređajima.

Sredinom prošle godine započeli su intenzivni radovi i u kolodvorima južno od Gračaca: Malovanu, Zrmanji, Plavnome, Pađenama i Kninu, zajedno s odjavnicama Pri Budić i Stara Straža, kako bi se 17 kolodvora integriralo u jedinstvenu cjelinu.

Ugradnja elektroničkoga signalno-sigurnosnog uređaja do Knina trebala biti završena do kraja 2026. U budućnosti iste uređaje planiramo ugraditi u 12 kolodvora i pet odjavnica između Knina i Splita. Kada u promet budu pušteni i ostali uređaji u kolodvorima do Splita, stvorit će se jedinstvena cjelina od ukupno 29 kolodvora i 13 odjavnica kojima će se moći upravljati iz središnjeg mjesta u Kninu. – pojasnila je Brozović.

Ugradnjom tih uređaja u kolodvore te daljinskim upravljanjem prometom podigla bi se razina sigurnosti za sve sudionike u prometu, ukinule ograničene vožnje i podigle brzine prometovanja, što bi pak znatno skratilo vrijeme putovanja od Zagreba do Splita.



RADIONICA O PROMETNO-TEHNOLOŠKIM ELABORATIMA ZA VELIKE INFRASTRUKTURNE PROJEKTE

PIŠE: Ivana Međugorac Imamović
FOTO: Alen Križić

U organizaciji Hrvatska komore inženjera tehnologije prometa i transporta (HKIP), 9. prosinca 2025. na Fakultetu prometnih znanosti u Zagrebu održana je stručna radionica pod nazivom »Prometno-tehnološki elaborati i organizacija prometa kod velikih infrastrukturnih projekata na željezničkoj mreži«. Radionica je okupila brojne stručnjake iz područja željezničkog prometa, projektiranja i infrastrukture, a posebna pozornost bila je posvećena izazovima u organizaciji prometa tijekom velikih radova na mreži. U organizaciji radionice podršku su, uz HŽ Infrastrukturu, dali Fakultet prometnih znanosti te Hrvatsko društvo željezničkih inženjera.

U ime Uprave HŽ Infrastrukture sudionike je pozdravio Subhi Tawfiq, član Uprave, koji je istaknuo važnost daljnjeg unaprjeđenja standarda i stručne dokumentacije u fazama modernizacije željezničkog sustava:

Hrvatska se nalazi u razdoblju najintenzivnije modernizacije željezničke mreže, zbog čega je kvalitetna organizacija prometa tijekom radova važnija nego ikad. Inicijativa HKIP-a za izradu pravilnika važan je iskorak prema ujednačavanju standarda i unapređenju stručne dokumentacije. Posebno mi je drago što su među predavačima i naši stručnjaci, čije iskustvo s velikih projekata daje vrijedan doprinos ovoj raspravi. Uvjeran sam da će radionica potaknuti konstruktivnu razmjenu mišljenja i doprinijeti sigurnijemu i učinkovitijemu željezničkom sustavu.

Radionica je održana u sklopu aktivnosti HKIP-a usmjerenih na izradu podloge za nacrt pravilnika o sadržaju, namjeni i razini razrade prometno-tehnološkog elaborata za željeznice, dokumenta čiji je cilj ujednačiti pristup izradi prometno-tehnoloških elaborata te povećati kvalitetu projektne dokumentacije za radove na želje-



Subhi Tawfiq

zničkoj mreži RH.

Stručni doprinosi i projektna iskustva

Program radionice obuhvatio je pet stručnih predavanja, koje su održali Anto Krajina (»Proces organizacije prometa vlakova u uvjetima radova i zatvora pruge«), Dražen Vinšćak i Alen Križić (»Primjeri iz projekta rekonstrukcije i izgradnje drugog

kolosijeka na dionici Dugo Selo – Križevci«), Mario Rašić (»Iskustva s projekta Križevci – Koprivnica - državna granica«), Luka Šošo (»Tehnologija prometa tijekom rekonstrukcije kolodvora Ljubljana«). Posebno su istaknuta iskustva s aktualnih hrvatskih infrastrukturnih projekata, gdje prometno-tehnološki elaborati imaju ključnu ulogu u osiguravanju protočnosti, sigurnosti i minimalnog ometanja željezničkog prometa tijekom radova.

Zaključci radionice

Sudionici su se složili s time kako je standardizacija strukture i sadržaja prometno-tehnoloških elaborata temelj za učinkovitije planiranje i provedbu zahvata na mreži, osobito u razdoblju intenzivnih investicija i rekonstrukcija. Ova druga radionica bila je usmjerena na velike infrastrukturne projekte, nadovezujući se na prvu radionicu održanu u listopadu, koja je bila posvećena tzv. točkastim radovima.

Organizatori su najavili daljnju suradnju i nastavak aktivnosti na izradi nacrt pravilnika, uz očekivanje da će zajednički razrađeni standardi doprinijeti kvalitetnijemu planiranju i funkcionalnijemu upravljanju prometom u budućim projektima.



S lijeva na desno: Alen Križić, Mario Rašić, Anto Krajina, Luka Šošo i Borna Abramović

BOLJA SURADNJA ZA UNAPRJEĐENJE ŽELJEZNICE

PIŠE: Ivan Zadro
FOTO: Ivan Zadro

Suradnja s lokalnom upravom pokazuje se kao primjer dobre prakse u ubrzavanju projekata i učinkovito-me rješavanju otvorenih pitanja. Upravo su to bili naglasci sa sastanka HŽ Infrastrukture, koju je predstavljao član Uprave Darko Barišić, s gradonačelnikom Grada Siska Domagojem Orlićem.

Na sastanku otvoren je niz tema vezanih uz zajedničke projekte, jačanje prometne povezanosti te aktualne infrastrukturne izazove. Kao jedno od ključnih otvorenih pitanja istaknuta je zgrada željezničkoga kolodvora u Sisku, smještena u samome središtu grada, samo stotinjak metara od zgrade gradskog poglavarstva, koja je teško stradala u potresu.

Zgrada je nefunkcionalna, vizualno izgleda loše i predstavlja potencijalnu opasnost za građane. S obzirom na uvođenje besplatnih karata na relaciji Sisak – Zagreb, bilježi se velika fluktuacija putnika i neophodno je što prije početi rješavati taj problem. – istaknuo je gradonačelnik Orlić.

S njegovim se ocjenama složio i član Uprave HŽ Infrastrukture Darko Barišić.

U lipnju 2026. trebao bi biti dovršen projekt cjelovite obnove kolodvorske zgrade u Sisku, koja je zaštićeni spomenik kulture. Nakon toga očekujemo raspisivanje javne nabave za izvođenje radova, a početak radova moguće je već na jesen iste godine. U međuvremenu riješeno je i pitanje stanovanja u zgradi te će ona u cijelosti biti namijenjena javnoj uporabi. – rekao je Barišić.

Osim o obnovi kolodvorske zgrade razgovaralo se o sanaciji pasarele u kolodvoru Sisak Caprag, koja je u lošem stanju, te o potrebi pojačanog održavanja pružnog pojasa kroz grad Sisak. Nakon odabira izvođača i početka radova



Darko Barišić i Domagoj Orlić

na projektu Dugo Selo – Novska promet će biti preusmjeren preko Siska do Novske, što će znatno podići intenzitet prometa na toj dionici tijekom radova. Danas putovanje vlakom od Siska do Zagreba traje 49 minuta, a vlakovi prometuju približno svakih sat vremena. Sve veći broj građana Siska i okolice oslanja se na

željeznički promet, što dodatno naglašava potrebu za daljnjim ulaganjima. Kroz zajedničku suradnju planiraju se nova infrastrukturna ulaganja, uključujući izgradnju novih stajališta i pothodnika, radi daljnjeg povećanja razine dostupnosti i kvalitete željezničkog prijevoza na sisačkome području.

HŽ INFRASTRUKTURA NA KONFERENCIJI

»KVARNER 2030.«

PIŠE: Ivana Međugorac Imamović

FOTO: Novi list, Dean Miculinić

Na poslovnoj konferenciji »Kvarner 2030. – Transformacija i investicije«, održanoj 8. prosinca 2025. u Opatiji, sudjelovao je i član Uprave HŽ Infrastrukture Darko Barišić, i to kao panelist u raspravi »Hrvatska u pokretu: razvoj riječkog prometnog i logističkog pravca«. Uz Barišića na panelu su sudjelovali stručnjaci iz prometnog i logističkog sektora, i to državni tajnik Ministarstva mora, prometa i infrastrukture Tomislav Mihotić, ravnatelj Lučke uprave Rijeka Denis Vukorepa, član Uprave Rijeka Gatewaya Tomislav Rosandić, tehnički direktor Bina Istre Christian Santaleza, voditelj operative Enna Transporta Leon Dolušić te predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza Željko Ukić. Konferencija je okupila ključne dionike iz područja prometa, logistike, energetike i turizma, a težište je bilo na snažnome investicijskom ciklusu koji Kvarner i riječki prometni pravac pozicionira kao jedno od najvažnijih europskih čvorišta između Jadrana i srednje Europe.

Razvoj riječkog pravca – prioritet hrvatske prometne politike

Otvarajući konferenciju, državni tajnik Ministarstva mora, prometa i infrastrukture Tomislav Mihotić istaknuo je stratešku važnost ulaganja u prometnu i lučku infrastrukturu:

Hrvatska se snažno pozicionira kao logistički i prometni centar ovog dijela Mediterana. Riječka luka dio je osnovnih europskih prometnih koridora, što nam omogućuje povlačenje znatnih europskih sredstava. Ulaganja u cestovnu, željezničku i lučku infrastrukturu ključna su ne samo za logistiku i gospodarstvo, nego i za turizam, jer Hrvatska je u prvome redu turistička zemlja.

Mihotić je naglasio kako je za investicije u Luku Rijeka osigurano 650 milijuna eura, uključujući projekt Rijeka Gateway, te niz drugih investicija u državnoj prometnoj



Darko Barišić na panel-raspravi »Hrvatska u pokretu: razvoj riječkog prometnog i logističkog pravca«

OVO SU NAJVEĆA ULAGANJA U ŽELJEZNIČKU INFRASTRUKTURU OTKADA POSTOJI REPUBLIKA HRVATSKA. DANAS GOTOVO DA NEMA KILOMETRA PRUGE U DRŽAVI KOJI NIJE U FAZI RADOVA, JAVNE NABAVE ILI IZRADE DOKUMENTACIJE. HRVATSKA JE TRENUTAČNO JEDNO VELIKO ŽELJEZNIČKO GRADILIŠTE.

infrastrukturi koje će dodatno unaprijediti povezanost Hrvatske i regije.

Član Uprave HŽ Infrastrukture Darko Barišić istaknuo je važnost riječkog pravca u sklopu sveobuhvatnoga investicijskog ciklusa hrvatske željezničke infrastrukture, ukupno vrijednog šest milijardi eura, u sljedećih deset godina:

Ovo su najveća ulaganja u željezničku infrastrukturu otkada postoji Republika Hrvatska. Danas gotovo da nema kilometra pruge u državi koji nije u fazi radova, javne nabave ili izrade dokumentacije. Hrvatska je trenutačno jedno veliko željezničko gradilište.

Govoreći o ulaganjima u riječki bazen, Barišić je istaknuo strateški značaj luke Rijeka, koja je uz postojeći Mediteranski ko-

ridor 2024. uvrštena i na dva dodatna TEN-T koridora (Zapadni Balkan – istočni Mediteran te Baltičko more – Jadransko more), što dodatno otvara mogućnosti za korištenje EU-ovih sredstava.

Ulaganja u riječku luku i intermodalni promet

Barišić je podsjetio na nedavno završene projekte modernizacije željezničke infrastrukture na kontejnerskim terminalima Brajdica i Zagrebačko pristanište, vrijedne gotovo 60 milijuna eura. Oba terminala projektirana su za ukupni kapacitet od 1,2 milijuna TEU-ova, pri čemu je 60 posto namijenjeno željezničkome prometu. Upravo se na takvim temeljima gradi buduću razvoj riječkog pravca, posebno kroz realizaciju nizinske pruge.

Na panelu je poseban naglasak bio stavljen na projekt nove dvokolosiječne nizin-



ske pruge Zagreb – Rijeka, ključne za povećanje kapaciteta i konkurentnosti riječke luke. Barišić je istaknuo najnoviji napredak:

Prvi je put u rujnu ove godine cjelokupna trasa nizinske pruge prihvaćena s aspekta zaštite okoliša. Do 2026. završavamo izradu idejnih projekata i ishođenje lokaćijskih dozvola, nakon čega krećemo u natječaje za radove. Ovo je projekt koji će prometno potpuno redefinirati Hrvatsku.

Nova pruga bit će duga oko 175 km, skraćena u odnosu na sadašnju za 56 km, te uključuje izgradnju 17 vijadukata, 14 tu-

nela i pet novih kolodvora, uz maksimalnu brzinu do 160 km/h. Procijenjena vrijednost projekta iznosi oko tri milijarde eura.

Brojni projekti širom zemlje

Barišić je podsjetio na to da je u tijeku provedba 13 velikih EU-ovih projekata na dva međunarodna koridora, uključujući dionice Križevci – Koprivnica – državna granica, Dugo Selo – Križevci, Hrvatski Leskovec – Karlovac te najveći projekt u povijesti tvrtke – rekonstrukciju i izgradnju drugoga kolosijeka na dionici Dugo Selo – Novska, vrijednu 620 milijuna eura. Puno se ulaže i u lokalne i regionalne pruge, uključujući dionice u Dalmaciji, Slavo-

niji, na sjeveru zemlje i u Istri, koje su financirane kreditom Europske investicijske banke.

Konferencija »Kvarner 2030.« još je jednom potvrdila da se Kvarner i riječka luka ubrzano razvijaju u moderno europsko prometno i logističko čvorište. U tome razvoju ključnu ulogu imaju ulaganja u željezničku infrastrukturu kao dugoročno najodrživiji i strateški najvrjedniji oblik prometnog sustava. HŽ Infrastruktura najvećim investicijskim ciklusom u svojoj povijesti daje snažan doprinos tome procesu, a projekti u riječkome bazenu i na riječkome prometnom pravcu ključni su elementi buduće prometne slike Hrvatske.

AKO VOLIŠ TO ŠTO RADIŠ, ONDA NEMA GRANICA

PIŠE: Ivan Kartelo
FOTO: Ivan Kartelo, Ivan Zadro



Ivan Bralić

Nakon više od desetljeća ponovno je živnula željeznica na zadarskome području. Doduše, nema još prometa vlakova do Zadra, no obnova dionice Zadar – Knin u punome je jeku, što znači da su i tamošnji željezničari više angažirani. Osim što s užitkom gledaju kako se obnavlja godinama zapuštena pruga i stari pragovi zamjenjuju novima, betonskima, moraju obratiti više pozornosti na radna vozila koja prometuju prugom za potrebe njezine obnove.

Tako je i u kolodvoru Benkovac, gdje su se

u prosincu izvodili završni radovi prve faze obnove dionice Zadar – Knin, točnije na obnovi pruge od Zadra do Benkovca. U kolodvoru toga ravnokotarskoga gradića koji zahtijeva obnovu zatekli smo mladog prometnika, 25-godišnjeg Ivana Bralića. Na željeznici je zaposlen nepunih godinu dana, a na remontu pruge u Benkovcu je od lipnja.

„Jako je zanimljivo i bolje ne može biti. Ovdje sam da učim i jako se veselim tome, a kolege su odlične i boljima ih ne mogu zamisliti. – započeo je entuzijastično taj

mladić rođen u Kninu.

Potom je opisao svoj trenutni posao:

„Kako nema prometa vlakova, bavimo se pružnim vozilima odnosno vlakovima koji dovoze materijal i koji imaju nekoliko ulazaka i izlazaka tijekom dana.

Na posao stiže automobilom iz Knina, a radni dan počinje u sedam sati:

„Onda pregledavamo što je bilo u prošloj smjeni, gleda se što će se događati u to-



me danu, obavljaju pripreme za izlazak radnih vozila tijekom dana. Radi se do 19 sati pa sam slobodan 24 sata.

Mladi je prometnik rodom iz unešićkoga kraja, a kako to obično biva, iz željezničarske je obitelji jer mu je otac strojovođa, a mlađi brat također prometnik. Za sebe kaže da je sasvim jednostavan i samozatajan mladić, koji voli svoj kraj, a slobodno vrijeme prati od svega po malo u sportu:

„I košarku i nogomet, a najviše, naravno, »Hajduk«. Ipak sam Dalmatinac, ha, ha...”

Na kraju je uputio poruku mladima koji bi željeli krenuti njegovim putem na željeznici:

„Posao je odgovoran i nije šala. Treba biti fokusiran i koncentriran, no ako voliš željeznicu, onda se može sve i nema granica!

Dakle, ako na mladima svijet ostaje, onda, barem u ovome slučaju, brige za željeznicu nema.



Kolodvor Benkovac

PRIČA VELIKE OBITELJI BIŽACA

PIŠE: Ivan Kartelo
FOTO: privatna arhiva Mirka Bižace

Život je poput *kinder-jajeta*. Omot je uvijek isti, a unutra svaki put ili uglavnom različita igračka i zapravo nikad ne znaš što te čeka. Život, naravno, nije igračka, ali igra neku svoju čudnu igru, a u slučaju mojeg sugovornika ispada da je, kartaški rečeno, išao na *all in*. Možda zvuči malo pretenciozno, ali kada se u današnje vrijeme netko ostvari devet puta kao roditelj, jasno je da to nije »običan dan u uredu«, već poseban način življenja i promišljanja koji uključuje posebnu milost, nebrojene radosti, ali i brojne izazove. Ta misao pala mi je na pamet dok sam se pripremao za razgovor s kolegom iz Sektora za razvoj, pripremu i provedbu investicija i EU fondova HŽ Infrastrukture Mirkom Bižacom, ocem, ni manje ni više, nego devetero djece.

Baš zbog svega navedenog u ovo adventsko vrijeme obiteljska priča 49-godišnjeg Bračanina Bižace, s adresom na zagrebačkome Bukovcu, činila mi se prikladnom. Dakle, našem sugovorniku svakodnevica se prilično razlikuje od one prosječne obitelji, a za to su zaslužni redom: Donat (13), Samuel (11), Debora (10), Estera (8), Justin (7), Monika (5), Leticija (3), Leona (1,9) i Celestin (3 mj.). Devetero djece, supruga Sonja i on, slobodno možemo reći, izvanstandardna su obitelj.

Sa svakim djetetom dobiješ *kariolu* darova (naravno, ne materijalnih), a onda se sve ostalo može lakše podnijeti. – rekao je Bižaca na početku razgovora.

Svakako nam to nije bio plan. Iskreno, prvo dijete bilo je ogroman šok za mene jer sam trebao izići iz zone udobnosti i ustaljenog načina života, i to je bilo izazovno. Kao mladić zamišljao sam da ću imati brojniju obitelj, ali nisam mislio da će ih biti baš devet. No, uz Božju pomoć mogli smo prihvaćati djecu kako su dolazila. Dolazak druge djece bio je svakako lakši, jer se malo po malo fokus djece us-



Obitelj Bižaca

mjeravao na braću i sestre te ponekad možemo i odahnuti. Zapravo, borimo se kao i svi drugi.

Na tome putu prihvaćanja promjena jako puno značila im je vjera, odnosno Bog koji je u središtu te mnogobrojne obitelji.

Nastojimo tako živjeti i učiti našu djecu jer bez Boga kao saveznika, kao darivatelja, ne bi bilo moguće otvoriti se životu. U tome nam pomaže i crkva, odnosno naša župna neokatekumenska zajednica, gdje uz redovite sastanke i slušanje Božje riječi te euharistijska slavlja dobivamo snagu za naprijed i milost za opraštanje. Svedeno se nekada oprostiti, bilo bračnome drugu, blišnjemu ili kolegi na poslu, čini gotovo nemogućim. Sav ljudski napor i snaga ne mogu ništa bez otvorenog srca i nadasve milosti odozgo.

No, kako osim na duhovnome planu Bižace funkcioniraju po onome svjetovnome,

odnosno kako je sa svakodnevnim aktivnostima.

Jutro je najizazovnije i najveća je gužva. Pale se svjetla pa buđenje i red za toalet, koji imamo samo jedan, pa kucanje na vrata. Nakon jutarnje higijene i doručka svi idemo u kombi i slijedi razvoženje u školu i vrtić. Nakon posla kupim djecu, a središnji trenutak dana nam je večera, što nam je jako važno kako bismo jednom u danu svi bili na okupu. Nedjeljom ujutro također imamo vrijeme kada se svi okupljamo i djeca izriču pohvale od proteklog tjedna, ali i ono što im je bilo manje lijepo. Na taj način i uz pjevanje psalama svi se bolje upoznajemo. Inače moram priznati da nema unaprijed zadanih dnevnih obveza, pa obično onaj kome je pri ruci iznese otpad, isprazni perilicu... Pomažu svi, a ima i zanimljivih i smiješnih scena. Na primjer, kada se operu čarape, sve stavimo na sredinu boravka, svi se okupimo i uparujemo čarape, koje se potom sprema-



ju u ormar.

Samo po sebi nameće se pitanje koliko na dan radi perilica rublja.

Imamo dvije perilice i svaki dan operu do tri ture rublja, a uz to i dvije perilice posuđa.

Bižace žive u iznajmljenome stanu od stotinjak kvadrata u kući na Bukovcu, koji nije baš idealnog rasporeda jer se sastoji od tek dvije spavaće sobe i dnevnog boravka. Taj bi problem uskoro trebao biti riješen jer su u najmu dvoetažnog stana u vlasništvu HŽ Infrastrukture, koji je Bižaca dobio na internome natječaju. Stan se obnavlja i kada sve bude gotovo i kada se presele, bit će im puno lakše. Nije lako ni financijski uzdržavati toliku obitelj.

Pa nije lako. Supruga je na rodiljnome dopustu, no pomaže nam puno i obitelj, a za blagdane uskoči i Caritas. Često je neizvjesno, ali uz Božju providnost nikad ne oskudijevamo u osnovnim potrebama.

Uz sve te, ne baš lake izazove djeci ne nedostaje puno toga, a stariji sami odlaze i na izvanškolske aktivnosti.

Debora svira violinu i trenira atletiku na Svecicama, Donat svira tamburicu, Samuel klavir, a obojica treniraju i nogomet. I ostali će kada budu mogli sami odlaziti i vraćati se.

Iako pred sam kraj razgovora, došli smo i do supruge Sonje, koja je, kako kaže Mirko, stup obitelji.

Sonja zaslužuje lovorike, jer ulaže većinu napora, truda i brige i nekad mi se čini da sam joj ja samo ispomoć. Njezina ljubav, strpljenje i požrtvornost često me i posrami, jer ipak imam odmak od svega dok sam na poslu.

Unatoč svemu uz pomoć župne zajednice organiziraju se pa nađu vrijeme za sebe te supruga i on iziđu ponekad sami.

Jako je važno da supruga i ja imamo za-

jedništvo, jer jedino tako odgoj djece može uspjeti u ovome izazovnom AI vremenu. – napomenuo je Bižaca i zaključio:

Svakako želim reći da su nam djeca dar koji nismo ničim zaslužili. Ne smatram se boljim od bilo koga, dapače, za neke ljude mislim da bi bili bolji roditelji od mene, ali Bog je tako htio. Mi smo se otvorili Njegovoj volji i plodovi su tu. Puno je obveza, napora, ali i radosti.

Iako imaju svega pomalo, u ovo blagdansko vrijeme ovoj posebnoj i brojnoj obitelji želimo što manje stresa, a još više radosti i ljubavi.



ODRŽANE HUMANITARNE VOŽNJE

PIŠE: HŽPP
FOTO: HŽPP

U povodu Međunarodnog dana osoba s invaliditetom HŽ Putnički prijevoz (HŽPP) i ove je godine darovao humanitarne vožnje djeci s invaliditetom i teškoćama u razvoju.

Na ovogodišnjoj humanitarnoj vožnji 3. prosinca na zagrebačkome području sudjelovala su djeca iz Udruge »Sve pod istim krovom« (SPIK) iz Zagreba, Centra za odgoj i obrazovanje »Slava Raškaj« iz Zagreba i Udruge osoba s invaliditetom »Suncokret Plus« iz Velike Gorice.

U okičenome vlaku bilo je oko 180 djece s roditeljima i voditeljima, a uz prigodni program djecu su dočekali Djed Božićnjak i pratiteljice s darovima. Nakon polaska vlaka s 1. perona Zagreb Glavnog kolodvora nasmijana dječja lica pratila su Djeda Božićnjaka, pjevala dječje božićne pjesme te plesala i radosno zavirivala u vrećice s darovima. Djeca su u veselome i okičenome vlaku bila oduševljena, a nekima od njih bila je to prva vožnja vlakom.

Uoči vožnje Djed Božićnjak poslao je poruku:

„Biti Djed Božićnjak u vrijeme darivanja najljepša je funkcija koju mogu imati. Mojoj sreći kraja nema. Čekaju me prijatelji; s nekima imam dogovor još od prošle godine.“

Tijekom vožnje oduševljeni Tin izjavio je:

„Sve mi se sviđa. Jako je lijepo i pozdravljam svoje roditelje. Hvala njima kaj sam došao tu.“

Na Tina nadovezala se Sara koja je rekla:

„Dugo dolazim ovdje, skoro već par godina i svake je godine predobro. Zabavljamo se u vlaku, pjevamo božićne pjesme i plesmo.“

Predsjednica Udruge »Suncokret Plus«



Humanitarna vožnja na zagrebačkome području

Jadranka Kosović naglasila je važnost takvih projekata za djecu s invaliditetom:

„Cilj nam je, pogotovo kod djece u spektru autizma, da ih privikavamo na situacije ko-

je nisu svakodnevne ni jako strukturirane, da ima druge djece, da ima i buke koja će im možda smetati. Ali, evo, vožnja je zanimljiva tako da vidim da ne čuju one distrakcije koje im inače smetaju u blagova-



Humanitarna vožnja na splitskome području



Humanitarna vožnja na slavonskobrodskome području

onici. Njima je to poseban doživljaj, jako im puno znači, jako se vesele. Svi su to željno iščekivali.

Na splitskoj humanitarnoj vožnji, koja je održana 3. prosinca na relaciji Split – Kaštel Stari – Split, sudjelovalo je oko 180 djece iz Centra za odgoj i obrazovanje »Juraj Bonačić«, donoseći osmijehe i radost na lica sudionika.

U povodu humanitarne vožnje splitski Djed Božićnjak izjavio je:

„Ove godine djeca su bila jako dobra. Stižemo sa Sjevernog pola pa sobovi odmaraju, a Djedica najboljoj djeci dijeli poklone. Majka korisnika Centra Antonija izjavila je:

„Svi su veseli. Danas ne moraju učiti, nego se samo voze i dobivaju poklone i zabavljaju se, a vidjeli su i Djeda Božićnjaka. Ovo im puno znači.

Korisnica Marija izjavila je:

„U vlaku mi je super, a dobila sam i puno slatkiša. Pomažem i tetama u domu, svim djelatnicima i sestrama. Svaki dan sam vrijedna, a za Božić ću raditi i mađarice.

Ravnateljica Centra »Juraj Bonačić« Snježana Čotić istaknula je emocionalnu važnost takvih događanja za korisnike Centra:

„Ovo puno znači našoj djeci. Već očekuju ovu vožnju i s nestrpljenjem nas pitaju kad će božićni vlakčić. Zahvalni smo i Županiji i HŽ-u što su za nas ovo organizirali. Uistinu je važno da djeca iziđu iz ustanove, posebno na ovaj dan, dan posvećen osobama s invaliditetom. U vlaku je 140 djece, i to iz Splita te podružnica Sinj i Makarska. Dodala je da Centar ima 750 korisnika, kojima se osigurava osnovnoškolsko i srednjoškolsko obrazovanje.

Sponzor humanitarne vožnje bila je Splitsko-dalmatinska županija pa se vožnji pridružio i župan Blaženko Boban.

„Od prve godine sudjelujemo u ovoj inicijativi. Ovo je sada već četvrta pa možemo reći da božićna vožnja vlakom postaje tradicija. U suradnji s HŽ Putničkim prije-

vozom Županija upravo na ovaj dan, dan posvećen osobama s invaliditetom, organizira ovaj prijevoz kako bismo ih razveselili u ovo blagdansko vrijeme. Djeca su iznimno sretna i zadovoljna, a i nama je srce ispunjeno. – izjavio je župan.

Humanitarna vožnja 3. prosinca održana je i na relaciji Varaždin – Novi Marof – Varaždin, a u njoj je sudjelovalo oko 180 djece iz Udruge savjetovaštva »Uz tebe sam«, Udruge distrofičara, invalida cerebralne i dječje paralize i ostalih tjelesnih invalida Grada Varaždina, Udruge gluhooslije-pih osoba Varaždinske županije, Udruge gluhih i nagluhih Grada Varaždina i Varaždinske županije, Udruge za autizam »Pogled« i Udruge udomitelja za djecu i mlade Varaždinske županije Zipka.

Na slavonskobrodskome području humanitarna vožnja održana je na relaciji Slavonski Brod – Nova Kapela – Slavonski Brod. U vožnji je sudjelovalo oko 110 malšana iz Udruge »Plavi cvijet« i »Obiteljski koordinator – udruga za ranu intervenciju u djetinjstvu« iz Slavonskog Broda. I na toj vožnji smijeha i radosti nije nedostajalo, a djeca su pjevala i veselila se darovima koje im je uručivao Djed Božićnjak.

Riječka vožnja humanitarnog »Tin-expressa« bila je održana 7. prosinca na relaciji Rijeka – Delnice – Rijeka. Ove godine sudjelovala su djeca iz udruga »DIRA« i »Sindrom DOWN Rijeka« te Caritasa Rijeka. Nakon fotografiranja u kolodvoru putnici

su se zaputili prema Selu Bake Mraz, gdje su ih čekali topla čokolada, fritule te bogat program i kreativne radionice.

Čim je vlak krenuo Marta je izjavila:

„Ovaj vlak vozi me u grad Bake i Djeda Mraza. Jako mi se sviđaju dvije stvari – i vlak i to što idemo hraniti životinje.

Član Udruge »Sindrom DOWN« Marko do-dao je:

„Veselimo se i idemo u Delnice. Bit će jako lijepo i družimo se.

U vlaku je Djedu Božićnjaku pomagala i vilenjakinja Ema:

„Ja sam pomoćnik Djeda Mraza i imam poteškoća. Drago mi je što ću sa svojim kolegama i djecom moći otići vlakom na adventsku bajku.

Po dolasku u kolodvor Delnice djecu je dočekala rasplesana Baka Mraz, koja je tom prigodom kazala:

„Došla su mi posebna djeca koja su mi posebno pri srcu. Evo, sada smo plesali, pjevali i zabavljali se.

Partner humanitarnih vožnji je Hrvatski Telekom, pokrovitelj humanitarnih vožnji je KING ICT d.o.o., a sponzori humanitarnih vožnji KONČAR d.d. i Splitsko-dalmatinska županija.



Humanitarna vožnja na varaždinskome području



Humanitarna vožnja na riječkome području

KOLODVOR S DUŠOM

PIŠE: Željka Miša
FOTO: Robert Blažina

Kolodvor s dušom, najsladši željeznički kolodvor u Hrvatskoj i slično, tepaju kolodvoru Fužine, koji je poseban po koječemu, ali u prosincu je još posebniji. Tijekom godine u njegovoj se čekaonici nalaze mala knjižnica i kutak s igračkama za djecu, a šef kolodvora i njegovi kolege vrijedno svake godine zgradu ogrnu u božićno ruho.

U kolovožu 2024. imenovan sam za šefa kolodvora Fužine i odmah nakon toga započeli smo s uređivanjem kolodvora, radnih prostorija, posebno okoliša, te smo posadili nova autohtona stabla, živicu, travnjak i cvijeće. Nakon toga stigao je i prvi Božić. Jednostavno se nametnula želja da uredimo kolodvor u božićnome duhu. Fužine su turističko mjesto, posjetitelji su u velikome broju i djeca, što nas je dodatno potaknulo na uređenje. – opisao je Robert Blažina, šef kolodvora Fužine.

Putnici su oduševljeni.

Jako sam se ugodno iznenadila s obzirom na to da smo stigli iz Rijeke. Inače je čekanje s djecom malo zahtjevno pa jedan kutak za djecu pozdravljamo. – rekla je Mirela iz Rijeke.

Dječak Karlo rekao je:

Priča je bila dobra. Sve ih volim pročitati.

To da su Fužine drukčiji kolodvor primjećuju putnici tijekom cijele godine pa se tako



Robert Blažina



Kolodvor Fužine

priča o kolodvoru s dušom proširila društvenim mrežama, a potom i do medija. Na peron je stigla i ekipa Nove TV, koja je u studenome snimila prilog za svoje informativne emisije, a kolodvor je u prosincu zasjaio punim sjajem.

Sami izrađujemo božićne ukrase od paleta kojima je tako udahnut nov život. I stari bicikl, koji je trebao završiti u otpadu, uz puno cvijeća krase naš kolodvor. Naš trud prepoznala je i Općina Fužine te je donacijom cvijeća i božićnih ukrasa pomogla da naš kolodvor postane kolodvor s dušom. Po završetku božićno-novogodišnjih praznika slijedi postavljanje starih skija i sanjki. Trudimo se da kolodvor uvijek ima neku tematsku izložbu u skladu s godišnjim dobima i aktualnim zbivanjima. Čak i Osnovna škola Ivanke Trohar Fužine svojim radovima uljepšava pano u čekaonici. – zaključio je šef kolodvora.

Tu inicijativu pozdravljaju i iz Turističke za-

jednice Gorskog kotara, čiji je direktor Petar Hrg za Novu TV izjavio:

Mislim da takve stvari ocrtavaju jedan karakter; kada detaljima ili osobnim dodirima čovjek uljepša prostor ne samo sebi nego i posjetiteljima i susjedima.

Ovo je priča koja pokazuje da nije potrebno mnogo novca, već samo malo mašte i logistike, ali i puno volje i želje za napretkom.



Maštovit kutak za djecu

DOSTOJNO OBILJEŽENA DVJESTOTA OBLJETNICA ŽELJEZNICE U SVIJETU

PIŠE: Kristina Pavlović
FOTO: HŽM

Gotovo dvije tisuće posjetitelja svih dobi u samo mjesec dana obišlo je veliku izložbu posvećenu dvama stoljećima željeznice u svijetu. Izložbu pod nazivom »Dva stoljeća željeznice u svijetu. Dva stoljeća od prvog plana do današnje željezničke mreže u Hrvatskoj« zajednički su ostvarili HŽ Infrastruktura – Hrvatski željeznički muzej, Tehnički muzej »Nikola Tesla«, Sveučilište u Zagrebu – Fakultet prometnih znanosti i Prirodoslovno-matematički fakultet te brojni suradnici iz Hrvatske i inozemstva.

Postavljena u prostorima Tehničkog muzeja »Nikola Tesla« u Zagrebu, izložba je od 30. listopada do 30. studenoga 2025. na temelju originalnih predmeta, fotografija, dokumenata i multimedije ispričala priču o razvoju željeznice, i to od prvih parnih lokomotiva do suvremenih sustava, te o ključnim prekretnicama na svjetskim i hrvatskim prugama od 19. stoljeća do danas. U obilježavanje tih 200 godina uklopljeno je i 165 godina otkako željeznica postoji i na prostoru Hrvatske. S tim u vezi, dana 1. listopada, kao uvod u izložbu, organiziran je znanstveni skup u prostorima Instituta društvenih znanosti »Dr. Ivo Pilar« u Zagrebu, na kojemu je svojim radovima i izlaganjima sudjelovalo pedesetak znanstvenika i stručnjaka iz područja koja se tiču od povijesti, preko geografije, prometnih, društvenih i humanističkih znanosti pa sve do agronomije, građevine i elektrotehnike. Knjigu sažetaka sa znanstvenog skupa može se, u digitalnome obliku, pronaći na mrežnim stranicama Hrvatskoga željezničkog muzeja, baš kao i opširan znanstveno recenzirani katalog odnosno monografiju izložbe čiji su autori dr. sc. Josip Kajinić i prof. dr. sc. Borna Abramović.

Tijekom izložbe održana je i radionica za članove povijesne grupe OŠ Tina Ujevića iz Zagreba. Nakon vođenog obilaska djeca su upoznata s vrlo posebnim muzejskim predmetom, čiji su model prema upu-



Vođeni obilazak

tama muzejske pedagoginje i sama imala priliku izraditi. Riječ je o promjenjivome zidnom kalendaru proizvedenome u Budimpešti, u Mađarskoj, 1866. Kalendar se danas čuva u Hrvatskome željezničkom muzeju, u koji je dospio 1992. nakon što ga je ustupio prometni ured kolodvora Čakovec. Kao dio muzejske Zbirke odora, uredske opreme i pribora nosi inventarni broj 098 i najstariji je predmet iz te zbirke. Željeznica je na jedinstven i doista presudan način utjecala na promjene koje su se dogodile u posljednjih 200 godina, počevši od prve pruge između dvaju gradova, Darlingtona i Stocktona, u Engleskoj 1825.



Radionica

pa sve do 2025. Treće desetljeće 21. stoljeća svakako će do svojega kraja donijeti brojne novosti na željeznici u svijetu. Željeznica će bez sumnje postaviti neke nove rekorde, neki će njezini objekti svakako biti uvršteni u Registar zaštićenih kulturnih dobara te na UNESCO-ov popis svjetske baštine, ali i dobiti brojne nove pruge, pogotovo za vlakove velikih brzina i one namijenjene sve intenzivnijemu željezničkom teretnom prijevozu. Svakako će biti izgrađeni i brojni novi vlakovi s novim mogućnostima i prednostima u odnosu na postojeće. Sve to nas bez sumnje očekuje i na području Hrvatske.



Promjenjivi zidni kalendar

POLA STOLJEĆA FILMA »VLAK U SNIJEGU«

PIŠE: Kristina Pavlović

FOTO: arhiva HŽI-a

Kada je 3. veljače 1976. u Zagreb Glavnome kolodvoru snimljen posljednji kadar filma »Vlak u snijegu«, nitko nije razmišljao o tome kako je stvoren bezvremenski klasik kojemu se rado vraćaju i stari i mladi. Taj je klasik potreban svima osobito u ovim vremenima kada se čini kako nedostaje zajedništva i kako su djeca previše izložena virtualnim, a premalo stvarnim životnim dogodovštinama.

Iako su meteorolozi u vrijeme snimanja filma najavljivali hladnu zimu s puno snijega, pa se redatelj oslonio na ta predviđanja pri planiranju snježnih kadrova, to se ipak nije dogodilo i rješenje je pronađeno u Sloveniji. Topovi za snijeg dovezeni su s Planice.

Film »Vlak u snijegu«, čija se radnja događa oko 1935., kao i roman Mate Lovraka prema kojemu je nastao, još uvijek je jednako popularan kao prije 50 godina kada je snimljen. Režirao ga je Mate Relja, koji je ujedno preradio knjigu i napisao scenarij. Počeo ga je snimati kao svojevrsni *homage* autoru u godini Lovrakove smrti, 1974., na lokacijama u Zagrebu, u selima Grgincu, Tomašu i Cigleni u okolici Bjelovara te na željezničkoj pruzi Bjelovar – Kloštar Podravski.

Lovrak je svoj roman, prvotno naslovljen »Djeca Velikog sela«, napisao 1931. kao mladi učitelj u Velikim Zdencima, ali je knjiga izašla iz tiskare 1933. u nakladi beogradskog »Nolita«. Za to izdanje ilustracije je izradio Marijan Detoni. Knjiga Mate Lovraka i danas stoji na popisu lektire hrvatskih đaka, a kako i ne bi kada zahvaljujući svojoj jednostavnosti i avanturističkim zgodama likova brojne generacije uči o najvažnijoj životnoj vrijednosti – zajedništvu.

U kina je filmska adaptacija stigla 18. lipnja 1976. Glavne uloge tumače Slavko Štimac (Ljuban), Gordana Inkret (Draga) i



Plakat iz filma »Vlak u snijegu«

Željko Malčić (Pero), a većina ostalih glumaca iz filma bila su djeca iz obližnje škole.

»Vlak u snijegu« bio je prvi film za djecu koji je na festivalu u Puli osvojio nagradu publike »Jelen«. Prikazivao se u više od 30 zemalja, a »Himna zadrugara« (»Kad se male ruke slože«) Arsena Dedića uz stihove Drage Britvića i dalje se pamti i pjevuši:

Kad se mnogo malih složi,
Tad se snaga stoput množi,
A to znači da smo jači,
Kad se skupimo u zbor.



Scena iz filma »Vlak u snijegu«



Naslovnica knjige »Djeca Velikog sela«

U spomen na Matu Lovraka (1899. – 1974.) svake se godine u Velikome Grđevcu, njegovu rodnome mjestu, obilježavaju Lovrakovi dani kulture. Tako njegova djela bivaju živima i danas. Od 2005. na prostoru tamošnjega Kulturnog centra »Mato Lovrak«, na temelju ugovora o izlaganju sklopljenog s Osnovnom školom Mate Lovraka, a u spomen na slavno književno djelo i film, smještena je kompozicija muzejskog vlaka sastavljena od parne lokomotive oznake JŽ 51-053 (MÁV 375.883) i triju dvoosovinskih putničkih vagona serije Ba-at. Ta je kompozicija dio Zbirke željezničkih vozila i dijelova Hrvatskoga željeznič-



Scena iz filma »Vlak u snijegu«



Kompozicija muzejskog vlaka sastavljena od parne lokomotive oznake JŽ 51-053 (MÁV 375.883) i triju dvoosovinskih putničkih vagona serije Baat



Dvoosovinski putnički vagoni serije Baat



Kulturni centar »Mato Lovrak«



Lokomotiva JŽ 51-053

kog muzeja. Lokomotiva JŽ 51-053 sagrađena je 1917. u Tvornici Mađarskih državnih željeznica MÁVAG u Budimpešti pod tvorničkim brojem 46. Ostvarivala je najveću brzinu do 60 km/h. U prometu je bila do 1985., a nakon osnutka Hrvatskoga željezničkog muzeja 1991. postala je dio njegova fundusa.

S obzirom na to da je kompozicija »Vlaka u snijegu« u Velikome Grđevcu već dvade-

set godina izložena kiši, snijegu, suncu i nesmotrenim posjetiteljima, na njoj se danas vide tragovi starenja u takvim uvjetima. Međutim, izvrsna je vijest kako su uoči 50. obljetnice prikazivanja toga nezaboravnog filma Hrvatski željeznički muzej i HŽ Infrastruktura pokrenuli postupke za izradu elaborata za konzervatorsko-restauratorske radove, a potom i obnovu parne lokomotive JŽ 51-053 i triju vagona Baat, koji danas u Velikome Grđevcu djecu pod-

sjećaju na Lovraka, na njegove mališane iz Velikog sela i na simpatičnoga brkatoga konduktera zvanog Saperlot, kojega je u filmu glumio Eduard Peročević, koji viče:

Hitro, djeco, u vagon! Hitro! Smrznut ćete se!

Lijepo su to vijesti jer svakoj pruži, svakome brijegu, a i svakome djetinjstvu treba jedan vlak u snijegu!

NAJDULJI ZELENİ TUNEL NA HS2

PIŠE: Ružica Stanić
FOTO: HS2



Nakon preusmjeravanja ključne ceste nastavljena je izgradnja najduljega zelenog tunela na britanskoj pruzi za velike brzine HS2.

Tunel će biti dug 2,7 km, a gradi se metodom izgradnje tunela u otvorenom iskopu blizu Greatwortha u Zapadnom Northamptonshireu. Naime, armiranobetonska tunelska cijev radi se u otvorenom iskopu te ju se potom zatrpava iskopanim materijalom kako bi se bolje uklopila u krajolik. Dosad je izgrađeno oko kilometar tunela.

Tunel ima oblik slova M, s odvojenim dijelovima za vlakove iz smjera sjevera i juga. Sva konstrukcijska poboljšanja prvo su testirana na posebno izgrađenoj testnoj dionici zelenog tunela u Chipping Wardenu.

Nakon dovršetka tunel će pomoći u zaštiti ruralnog krajolika i smanjenju smetnji za ljude koji žive u blizini. Još nas čeka dug put, ali lekcije iz Chipping Wardena uvelike su nam pomogle povećati produktivnost i želim zahvaliti svima koji su naporno radili da dođemo do ove točke. – izjavio je voditelj projekta HS2 Sam Arrowsmith.

ODRŽIVI PRIJEVOZ VODIKA

PIŠE: Ružica Stanić
FOTO: Voestalpine Tubulars



Ako promet želimo učiniti održivim, moramo razmišljati o cijelomu lancu vrijednosti. Primjerice, za proizvodnju tzv. zelenog čelika, odnosno čelika proizvedenog sa znatno smanjenom ili gotovo nikakvom emisijom ugljikova dioksida, potreban je vodik. Međutim, za održivost treba voditi računa i o emisijama koje nastaju pri njegovu prijevozu. Stoga su proizvođač vagona InnoFreight, proizvođač čelika Voestalpine Tubulars i HyCentA konstruirali H2Tainer, kontejner za učinkovito i sigurno prevoženje vodika cestom i željeznicom. Svaki kontejner visok je 12 metara i na njega se može složiti do 475 kg vodika pri maksimalnom tlaku skladištenja od 500 bara, a kao što je rečeno, može voziti i cestom i prugom. Životni je vijek vagona više od 20 godina. H2Tainer trenutačno prolazi postupak izdavanja potrebnih dozvola te se očekuje da će postati dostupan na ljeto 2026. Razvoj H2Tainera dio je širenja asortimana proizvoda InnoFreighta za podršku dekarbonizaciji.

Primjećujemo znatan porast potražnje u ovom segmentu, primjerice u prijevozu biomase ili recikliranog otpada. H2Tainerom sada možemo pridonijeti i prijevozu vodika. – rekao je vlasnik InnoFreighta Peter Wanek-Pusset.

POVIJESNI BOŽIČNI VLAK

PIŠE: Ružica Stanić
FOTO: The Portugal News



Portugalce i turiste koji se nađu u Portugalu razveselila je vijest da je 7. prosinca ponovno počeo prometovati povijesni vlak Vouga. Subotom i nedjeljom do 4. siječnja putnici se mogu voziti uskotračnom prugom u vlaku sastavljenom od dizelske lokomotive CP 9004 i vagona s početka 20. stoljeća. Sve je ukrašeno u božićnom stilu, a djecu će zabavljati vilenjaci u vlaku.

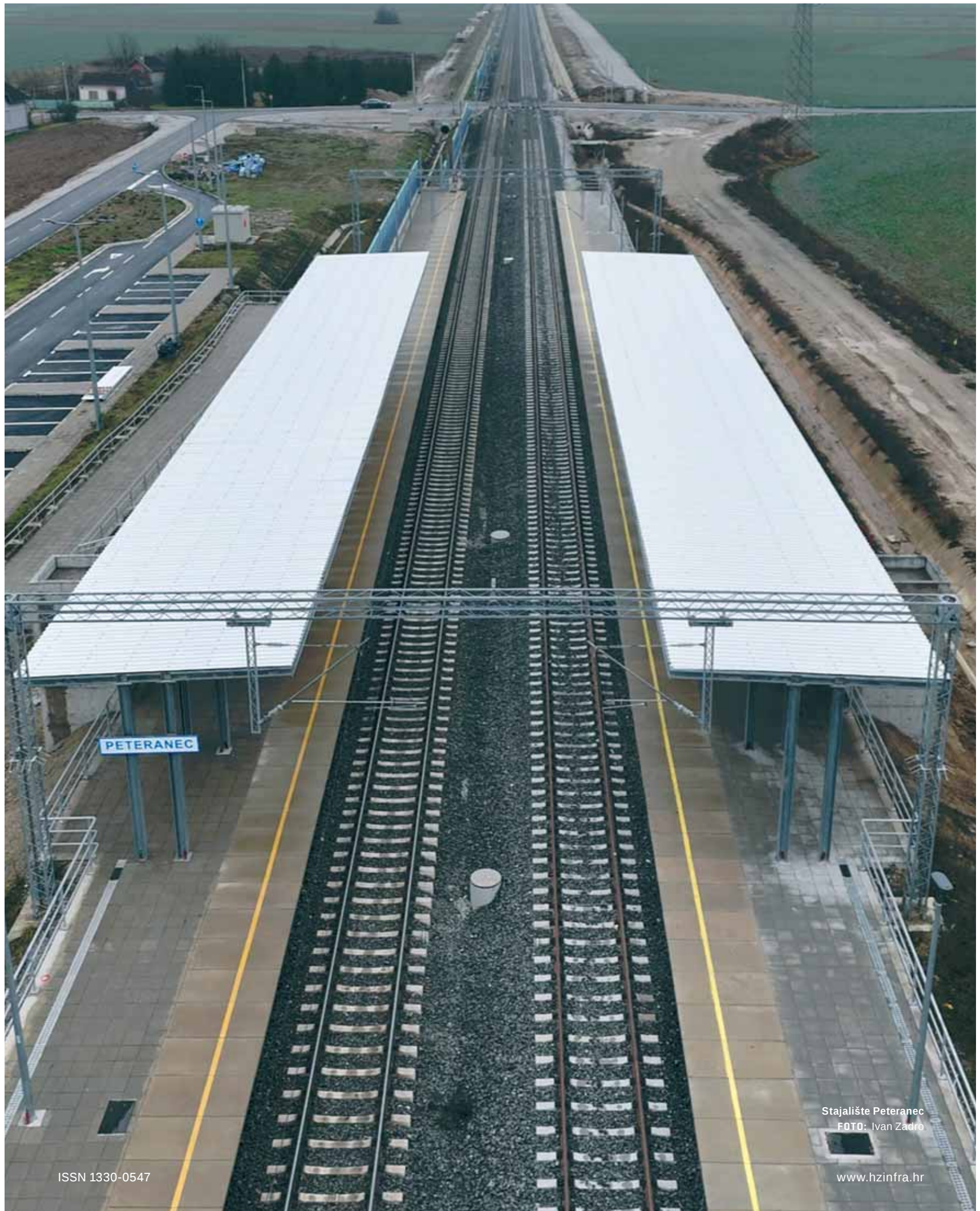
Božićni vlak polazi iz kolodvora Aveiro preko Micinhate do Vouge, sela na obali rijeke Vouge. Putovanje uključuje vođeno razgledavanje Željezničkog muzeja Macinhata do Vouga.

Naravno, takva putovanja ne mogu proći bez posjeta božićnom sajmu i povijesnoj jezgri. Grad Agueda hvali se »najvećim Djedom Mrazom na svijetu«, visokim 21 metar i ukrašenim s preko 250 000 LED žaruljica, ali i »najmanjim Djedom Mrazom na svijetu«, nanoskulpturom vidljivom samo pod mikroskopom.

Prijevozne karte za ovaj posebni vlak koštaju 41 euro za odrasle i 25 eura za djecu.



Usjek kod Kaštel Starog
FOTO: Ivan Mlinac



PETERANEC

Stajalište Peteranec
FOTO: Ivan Zadro