

ŽELJEZNIČAR

BROJ 962 || SIJEČANJ 2026.

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.



AKTUALNOSTI

Ledena kiša stvorila probleme u Lici i dalmatinskome zaleđu

4

AKTUALNOSTI

O uskoj pruzi na sastanku s BIH delegacijom u MMPI-u

6

EU FONDOVI

Na proljeće završetak svih građevinskih radova

8



HŽ INFRASTRUKTURA



Dionica Gračac – Malovan, tunel Grabež
FOTO: Ratko Borić

IZDVOJENO

AKTUALNOSTI

Ledena kiša stvorila probleme u Lici i dalmatinskome zaleđu

4

AKTUALNOSTI

O unskoj pruži na sastanku s BiH delegacijom u MMPI-u

6

EU FONDOVI

Na proljeće završetak svih građevinskih radova

8

KOLODVORI

Prometno u sisačkome kolodvoru

14

OSOBNOST

Kao da živim u simulaciji

16

ZANIMANJE

Nema boljih psihologa od konduktera

20

IMPRESUM

ŽELJEZNIČAR

list HŽ Infrastrukture d.o.o.

NAKLADNIK: HŽ Infrastruktura d.o.o.

ZA NAKLADNIKA: Damir Lončarić

GLAVNI UREDNIK: Ivan Kartelo

JEZIČNE UREDNICE: Nataša Bunijevac Krlić,

Ružica Stanić

DIZAJN: Oskar Pigac

FOTOGRAFIJA NA NASLOVNICI: Snjegočistač u kolodvoru

Ogulin, Stipo Barišić

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,

u siječnju snijeg! Iako bi prije desetak i više godina u većini kontinentalne Hrvatske to bila normalna pojava i daleko od ekskluzivne vijesti, u današnje vrijeme prva je vijest i predmet čuđenja brojne djece koja su snijeg vidjela tek na ekranima.

Ove godine napadao je zaista posvuda 5. siječnja i na blagdan Sveta Tri Kralja, a malo veće probleme željeznici stvorio je na jugu Hrvatske, odnosno podno Velebita i u dalmatinskome zaleđu. Ledena kiša koja je pala na području od Gračaca do Knina i Kosova zahtijevala je dodatan angažman i brzu i pravodobnu reakciju naših službi. Kako je to izgledalo možete pročitati na prvim stranicama našeg lista.

Početkom mjeseca zimski uvjeti usporili su infrastrukturne radove, no s porastom temperatura nastavljeni su punim intenzitetom, osobito na velikim infrastrukturnim projektima. Jedan od njih jest rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka na dionici Dugo Selo – Križevci, koji se privodi kraju. Pruga je spojena na cijeloj dionici krajem prošle godine, a trenutačno se najintenzivniji radovi izvode na području Dugog Sela.

Krajem siječnja vlakom smo iz Zagreba putovali do Siska. Jedna je to od najprometnijih dionica i s najvećim brojem putnika u Hrvatskoj. To kako rade i kako žive tamošnji željezničari saznali smo na licu mjesta te zapisali u »Željezničaru«.

U ovome broju pišemo i o ugradnji novih uređaja na željezničko-cestovnim prijelazima, kojima se podiže razina sigurnosti na našim prugama, te projektu mjernih stanica, odnosno uspostave sustava automatskog praćenja sigurnosti, dodatnog osiguranja i tehničke kontrole željezničkih vozila u prometu.

Također donosimo zanimljive priče nekih naših kolega koje ćete upoznati i u drugome svjetlu pa vjerujemo da ćete ih pratiti sa zanimanjem.

glavni urednik lista »Željezničar«

Ivan Kartelo



LEDENA KIŠA STVORILA PROBLEME U LICI I DALMATINSKOME ZALEĐU

PIŠE: Ivan Kartelo

FOTO: Stipo Barišić, Ratko Borić, Senko Slobodanac, Krešimir Klepić

Iako je posljednjih godina snijeg sve rjeđa pojava, svakih nekoliko ipak padne, i to, zanimljivo, uglavnom intenzivnije u veljači. Posljednji smo put situaciju u željezničkom prometu izazvanu snježnim padalinama angažiranije pratili u veljači 2023. Prošle je godine snijeg zabijelio dio Hrvatske na Božić, no početkom ove, točnije 5. siječnja i na blagdan Sveta Tri Kralja, zaista ga je bilo posvuda. Standardno, snijega je bilo u Gorskom kotaru i Lici, no ove godine snijeg i led dosta su problema stvorili i na prugama na jugu Hrvatske, odnosno podno Velebita i u dalmatinskome zaleđu.

Za snjegoborbu na željeznici već u rujnu određen je Operativni plan aktivnosti uređenja pruga kako bi promet tekao bez većih intervencija, odnosno kako bi eventualne intervencije bile brze i učinkovite. Sastavlja se popis ljudi koji mogu biti angažirani na poslovima snjegoborbe (popis sadržava njihove službene i privatne kontakte) te popis opreme koja će se koristiti u intervencijama. Sitna pružna i teška mehanizacija dovodi se u ispravno stanje, a gorivo s aditivima protiv smrzavanja ulijeva se u snjegočistač. Proceduru nam je pojasnio Ratko Borić, voditelj Područne radne jedinice na održavanje građevinskog infrastrukturnog podsustava Jug:

Sve se redovito komunicira. Napominjem da su radovi tijekom protupožarne sezone (košnja trave u pružnome pojasu te uklanjanje granja i stabala koji mogu predstavljati prijetnju s pružnog pojasa) preduvjet za uspješnu snjegoborbu. Kada nastupi vrijeme snjegoborbe, od 15. studenoga do 15. ožujka, pratimo sve vremenske prognoze, a ne samo vremensku prognozu propisanu pravilima. U skladu s konzervativnom procjenom ljudi se stavljaju u pripravnost.

Međutim, bez obzira na pripremu, uvijek se mogu očekivati iznenađenja kao što je



Snjegočistač u kolodvoru Ogulin



Andrija Perić i Marinko Matijević

to bilo ove godine:

Iznenadi vas elementarna nepogoda kao što je to bila ova ledena kiša koja je pala na području od Gračaca do Knina i Ko-

sova, koje obuhvaća i oko 70 km pruge. Dionica Knin – Gračac jako je zahtjevna. Ima 11 tunela i dvije galerije, ukupne dužine veće od dva kilometra, te 19 mostova i velike uspone.



Dionica Gračac–Malovan, tunel Čulum

Na blagdan Sveta Tri Kralja, 6. siječnja, temperature su pale na -12°C i padala je kiša popraćena jakim vjetrom koja se trenutno ledila u dodiru s raslinjem i tlom. Stabla koja su izvan pružnog pojasa i zone djelovanja do čak 15 metara od osi pruge postala su opasnost. Kiša se trenutno ledila na stablima, njihovim granama. Pretvarajući se u led stvorila je dodatni teret koji je uz vjetar povijao i lomio grane i cijela stabla prema profilu pruge. Slomljene grane i stabla stvarali su probleme, odnosno zapreke. Kako se led širio, tako su se stvarali ledeni klinovi pod korijenjem koji su s lakoćom obarali stabla. Osim toga na tome području nestalo je električne energije te su kolodvori Plavno, Pađene i Kosovo nekoliko dana bili u mraku.

Tu noć sve je bilo okovano ledom: fasade, prometnice, tračnice, tucanik, skretnice; kompletno sve postalo je neupotrebljivo. U takvim uvjetima naši ljudi izlaze na intervenciju i ne mogu zvati vatrogasce u pomoć. Idu sami, pazeći pritom da se ne ozljede, odleđuju skretnice da osiguraju put pružnome vozilu za izlazak na udaljenju intervenciju. Nakon što odrade intervenciju, vraćaju se u pripravnost. U ovome događaju sudjelovale su tri ekipe od gotovo 30 ljudi. Inače Regionalna jedinica Jug ima gotovo stotinu radnika na oko 300 km otvorene pruge, 62 tunela i 78 mostova.

Događaj kada je ledena kiša uspjela zaustaviti vlak koji je ostao u Kninu privukao je pozornost medija pa smo prvi put imali priliku pokazati javnosti kako izgleda redoviti radni dan naših službi tijekom snjegoborbe. Ekipe HRT-a i RTL-a provozale su se radnim vozilom te na licu mjesta uvjerile u to koliko je zahtjevan posao održavanja pruge prohodnom.

Svako se jutro pregledavaju pruga i tuneli u kojima se procjedna voda zaleđuje stvarajući ledene sige, ledene zavjese

koje se redovito čiste. To je jako težak i izazovan posao. Inače, posao radnika koji održavaju prugu podrazumijeva fizički rad u različitim vremenskim uvjetima. Događaju se situacije kada su pružna vozila u kvaru i ljudi se kroz snijeg moraju probijati do tunela i natrag pješice, i to po četiri

kilometra. Svim je danima zajedničko to da nose izazove, a za nosit se s takvim izazovima najvažniji su čimbenici iskusan nadzornik pruge i dobri odnosi među radnicima koji tada djeluju kao tim. Bogu sam zahvalan na tome što na terenu imam takve ekipe. – zaključio je Borić.



Ratko Borić



Čišćenje snijega u kolodvoru Gospić



Kolodvor Gračac

O UNSKOJ PRUZI NA SASTANKU S BIH DELEGACIJOM U MMPI-U

PIŠE: MMPI/Ivan Kartelo
FOTO: MMPI

Potpredsjednik Vlade i ministar mora, prometa i infrastrukture Oleg Butković održao je 21. siječnja sastanak s ministrom komunikacija i prometa Bosne i Hercegovine Edinom Fortom u prostorijama Ministarstva mora, prometa i infrastrukture. U ime HŽ Infrastrukture na sastanku je sudjelovao predsjednik Uprave Damir Lončarić.

Tom su prigodom dvojica ministara Butković i Forto, zajedno sa suradnicima, među ostalim, razgovarali o projektima iz područja željezničke i cestovne infrastrukture te o obnovi plovnog puta rijeke Save. Što se tiče željezničkog prometa između dviju zemalja, razgovaralo se o obnovi unske pruge te uspostavljanju željezničkoga putničkog prijevoza na relaciji Sarajevo – Zagreb.

Osim toga teme su bili projekti rekonstrukcije mosta Brčko – Gunja i izgradnje novog mosta Brčko – Gunja, jadransko-jonske autoceste na dionici kroz Bosnu i Hercegovinu (Počitelj – Neum – Trebinje – granica s Crnom Gorom) te izgradnje brze ceste Jajce – Bihać – Kladuša – granica s Republikom Hrvatskom, a razgovaralo se i o sporazumu između Vijeća ministara Bosne i Hercegovine i Vlade Republike Hrvatske o rekonstrukciji mosta Novi Grad (BiH) – Dvor (RH).

Potpredsjednik Vlade i ministar Butković istaknuo je kako su Republika Hrvatska i Bosna i Hercegovina prijateljske i susjedne zemlje, što s jedne strane podrazumijeva, ali i obavezuje na stalno njegovanje bliskih dobrosusjedskih i partnerskih odnosa.

Posljednji put sastali smo se 2023., kada smo otvorili niz važnih tema vezanih uz unapređenje bilateralne suradnje, posebno u području izgradnje i rekonstrukcije mostova, prometne povezanosti te drugih zajedničkih infrastrukturnih pro-



Oleg Butković i Edin Forto



Ministri Forto i Butković sa suradnicima

jekata. Republika Hrvatska snažan je zagovaratelj europskog puta Bosne i Hercegovine i u tome procesu ostajemo pouzdan i čvrst partner. – naglasio je Butković.

Govoreći o željezničkoj infrastrukturi i prometu, posebna pozornost posvećena je obnovi unske pruge, a potpredsjednik Vlade i ministar Butković pritom je istaknuo kako se Hrvatska nalazi u snažnome investicijskom ciklusu u željezničku infrastrukturu, u sklopu kojeg će se u idućih deset godina uložiti oko šest milijardi eura.

— Spremni smo pružiti punu podršku ovome projektu, iako smo svjesni da postoji niz tehničkih i drugih izazova koje je potrebno zajednički rješavati. – zaključio je Butković.

Ministar Forto zahvalio je Republici Hrvatskoj na domaćinstvu i organizaciji sastanka u tako širokome sastavu, istaknuvši važnost otvorenog i sadržajnog dijaloga.

— Kada je riječ o unskoj pruzi, često se u političkim raspravama prednost daje cestovnome prometu u odnosu na željeznički, no smatram da je potrebno promijeniti takav pristup. Bosna i Hercegovina ima željezničku mrežu koju treba revitalizirati, a unska pruga svakako je dio tog procesa. – istaknuo je Forto, dodavši kako se u kontekstu europskih prometnih koridora često govori isključivo o autocestama, iako uz koridor V.c postoji i željeznički koridor koji teče paralelno te ima znatan potencijal.

— Pokrenuli smo izradu stručne studije koja će nam dati jasne smjernice o tome što je potrebno učiniti na unskoj pruzi te procjenu troškova takvog projekta. Za nas je iznimno važno čuti da ovaj projekt ima perspektivu i podršku s hrvatske strane. – zaključio je ministar Forto.



Sudionici sastanka



Sudionici sastanka

NA PROLJEĆE ZAVRŠETAK SVIH GRAĐEVINSKIH RADOVA

PIŠE: Ivan Kartelo
FOTO: Ivica Petrović



Europska unija
Zajedno do fondova EU



Radovi na pothodniku u kolodvoru Dugo Selo

U ovoj će godini konačno biti završen jedan od prvih velikih projekata HŽ Infrastrukture sufinanciran EU-ovim sredstvima. Naime, radovi na rekonstrukciji postojećeg i izgradnji drugog kolosijeka na 38,2 kilometra dugoj dionici Dugo Selo – Križevci ulaze u završnu fazu, što znači da će taj jedan od najvećih i najvažnijih željezničkih infrastrukturnih projekata u Hrvatskoj, ukupne vrijednosti oko 200 milijuna eura, biti priveden kraju na radost svih željezničara, ali i krajnjih korisnika.

Kada posao bude završen, znatno će se unaprijediti željeznička infrastruktura na jednoj od ključnih dionica međunarodnog prometnog koridora, ali i kvaliteta usluge za putnički i teretni prijevoz. Modernizaciju spomenute pruge pratio je niz tehničkih i organizacijskih izazova, no u po-

sljednjih godinu i pol dana aktivnosti na gradilištu znatno su se ubrzale, što je rezultiralo time da sada brojimo posljednje mjesece do završetka projekta.

Krajem prošle godine novi kolosijek na dionici od Dugog Sela do Križevaca u cijelosti je postavljen i spojen. Vlakovi već prometuju po oba kolosijeka na poddionici Vrbovec – Križevci, dok se prometovanje po oba kolosijeka na dionici Dugo Selo – Vrbovec očekuje po završetku radova na novome prometno-upravljačkom podsustavu, planiranome za travanj.

Preostali radovi trenutačno su koncentrirani u kolodvoru Dugo Selo, a njihov završetak planiran je u drugoj polovini 2026., čime će biti okončani svi građevinski radovi na projektu. Voditelj projekta Tihomir Lažeta istaknuo

je kako je riječ o složenoj završnici:

Od znatnijih radova koji se trenutačno izvode preostaju oni u sklopu kolodvora Dugo Selo, i to od izgradnje pothodnika i perona do polaganja pragova, tračnica i skretnica, radova na kontaktnoj mreži i prometno-upravljačkome i signalno-sigurnosnome podsustavu.

Po završetku projekta pruga Dugo Selo – Križevci postat će moderna dvokolosiječna prometnica prilagođena zahtjevima 21. stoljeća, uz znatno povećan kapacitet i pouzdanost prometa. Kolodvori na toj dionici bit će osposobljeni za prihvata interoperabilnih teretnih vlakova duljine do 750 metara te putničkih vlakova duljine do 400 metara, s najvećim dopuštenim osovinskim opterećenjem od 25 tona. Stajališta su prilagođena potrebama lokalnoga



Kolodvor Dugo Selo

i prigradskoga putničkog prijevoza, uz visoke standarde dostupnosti i sigurnosti.

Projekt će znatno poboljšati i sigurnost te kvalitetu života uz prugu. Izgrađeno je šest novih mostova, dok je sedam postojećih rekonstruirano. Obnavljaju se kolodvori Dugo Selo, Vrbovec i Križevci, a izgrađen je i novi kolodvor Gradec s pripadajućom infrastrukturom.

Ukinuto je 17 željezničko-cestovnih prijelaza, koji su zamijenjeni s 12 deniveliranih križanja te dvama pješačkim pothodnicima. Uz to modernizirani su signalno-sigurnosni i telekomunikacijski sustavi, a izgrađeno je oko 20 kilometara zidova za zaštitu od buke te približno 25 kilometara novih spojnih i servisnih cesta. Završetak projekta omogućit će kraće vrijeme putovanja, veći kapacitet pruge i vi-

šu razinu udobnosti, ali i otvara mogućnost snažnijeg uključivanja Bjelovara, Kri-

ževaca i Koprivnice u zagrebački prigradski željeznički prijevoz.



Izmještanje kabela zbog izgradnje temelja nadstrešnice u kolodvoru Dugo Selo

U RADU ŠEST NOVIH UREĐAJA ZA OSIGURANJE ŽELJEZNIČKO-CESTOVNIH PRIJELAZA



Sufinancira
Europska unija

PIŠE: Ivan Kartelo
FOTO: HŽI



ŽCP »Cerna 1«

HŽ Infrastruktura nastavlja s podizanjem razine sigurnosti na željezničkoj mreži. U prosincu 2025. i u siječnju ove godine u funkciju regulacije prometa pušteno je šest moderniziranih automatskih uređaja za osiguranje željezničko-cestovnih prijelaza (ŽCP), odnosno ugrađeni su i u rad pušteni svjetlosno-zvučna signalizacija i polubranici.

Krajem prosinca 2025. pušteni su u rad ŽCP-ovi Bilogorska i Markovac na pruzi Križevci – Bjelovar – Kloštar, Kuljevića na pruzi Varaždin – Golubovec i Cerna 1 na pruzi Vinkovci – Županja. Sredinom siječnja ove godine u rad su pušteni ŽCP-ovi Trenkovo I i Trnovac, koji se

nalaze između kolodvora Požega i Velika. Zajedno s navedenim prijelazima do sada je u promet pušteno 46 od ukupno 95 ŽCP-ova vrijednih 22,3 milijuna eura iz Projekta osiguranja i modernizacije željezničko-cestovnih prijelaza, koji se sufinancira iz fondova Europske unije, odnosno programa Konkurentnost i kohezija. Na dodatnih 19 ŽCP-a završeni su radovi te je u tijeku ishođenje dozvola.

Izvođač radova je tvrtka Altpro d.o.o., poslove stručnog nadzora nad izvođenjem radova obavlja zajednica gospodarskih subjekata koju čine Mobilita Evolva d.o.o. i Mobilita Vision d.o.o. te radnici HŽ Infrastrukture, dok je HŽ Infrastruktura naru-

čitelj. Osnovni su ciljevi projekta smanjenje razine opasnosti koje proizlaze iz sjecišta dvaju zasebnih prometnih sustava (pruga i cesta), povećanje razine osiguranja na željezničko-cestovnim i pješačkim prijelazima, smanjenje broja prometnih nezgoda, a time i smanjenje broja ljudskih žrtava te smanjenje troškova uzrokovanih prometnim nezgodama. HŽ Infrastruktura osim ulaganja u modernizaciju željezničko-cestovnih prijelaza već 25 godina provodi edukativno-preventivnu akciju »Vlak je uvijek brži« (VJUB), koja godišnje obuhvati nekoliko tisuća osnovnoškolske djece, ali i svih ostalih sudionika u prometu poput vozača, pješaka, biciklista i motociklista.



ŽCP »Trnovac 2«



ŽCP »Trenkovo 1«



ŽCP »Kuljevdica«



ŽCP »Markovac«



ŽCP »Bilogorska«

ZAPOČINJE AUTOMATSKA KONTROLA ŽELJEZNIČKIH VOZILA U PROMETU



Sufinancirano instrumentom Europske unije za povezivanje Europe

PIŠE: Željka Mirčić
FOTO: HŽI

Projektom »Poboljšanje željezničke infrastrukture – uspostava sustava praćenja za sigurnost, osiguranje i tehničke kontrole« na željezničkoj infrastrukturi uveden je sustav automatskog praćenja sigurnosti, dodatnog osiguranja i tehničke kontrole željezničkih vozila u prometu.

Sustav se sastoji od mjernih stanica, uređaja dopunske sigurnosne zaštite kojima se tijekom vožnje vlaka, a u sklopu preventivnih mjera zaštite željezničke infrastrukture, kontrolira ispravnost pojedinih komponenti vlaka. Instalirana oprema ugrađena na kolosijeku prikuplja podatke o različitim parametrima željezničkih vozila, s time da se podaci automatski prikupljaju i razmjenjuju s jedinstvenim nadzornim centrom u Zagrebu te lokalnim centrima u Zagrebu, Vinkovcima i Rijeci. Na temelju dojavljenih određenih odstupanja prometni dispečer poduzima propisane radnje u cilju sigurnosti u željezničkom prometu.

Trenutačno je ugrađena oprema na osam mjernih stanica; u funkciji je njih pet, a preostale mjerne stanice bit će stavljene u funkciju tijekom 2026.

Vrijednost projekta iz Sporazuma o dodjeli bespovratnih sredstava iznosi 17,1 milijun eura, od čega je 85 posto sufinancirano iz Instrumenta za povezivanje Europe, Sektora prometa (CEF – *Connecting Europe Facility*) i Europske izvršne agencije za klimu, infrastrukturu i okoliš (CINEA – *European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency*).

Cilj Instrumenta za povezivanje Europe jest sufinanciranje projekata koji pomažu stvaranju, modernizaciji i međusobnom povezivanju mreža širom Europe, koje će biti visokih performansi i ekološki održive te pridonositi ekonomskome rastu, socijalnoj i teritorijalnoj koheziji unutar Europske unije. Stoga HŽ Infrastruktura i



Sustav za automatsku kontrolu vozila u Vratima



Mjerna stanica u Jankovcima

ovim projektom nastavlja s ulaganjima u modernizaciju željezničke prometne infrastrukture u Republici Hrvatskoj radi povećanja sigurnosti i interoperabilnosti na

hrvatskom dijelu Mediteranskog koridora i na drugom dijelu Osnovne mreže, čime doprinosi i daljnjem razvoju transeuropske prometne mreže.

SVE VEĆA AUTOMATIZACIJA

PIŠE: Ružica Stanić
FOTO: railwaygazette.com



U sklopu automatizacije brze prigradske željeznice u Kopenhagu Siemens Mobility i Stadler proizvest će za nacionalnog prijevoznika DSB elektromotorne vlakove bez vozača.

Ugovor vrijedan 23 milijarde danskih kruna (oko 3,1 milijardu eura) obuhvaća proizvodnju barem 226 elektromotornih vlakova i održavanje tijekom 30 godina.

Vlakovi će, navodno, biti dizajnirani s nekim od karakteristika daljinskih vlakova, poput sjedala po dvoje okrenutih jednih prema drugima (2+2), radnih prostora sa stolovima te prostorima za osobe u invalidskim kolicima.

Prvi vlakovi bez vozača trebali bi biti pušteni u promet 2032. na liniji Kopenhagen jug – Hellerup, dok bi cijela mreža brze prigradske željeznice trebala biti automatizirana do 2040.

Automatizacija će omogućiti povećanje učestalosti kako bi se osiguralo da nikada ne bude više od sedam i pol minuta između vlakova na svakoj ruti tijekom vršnih sati, pri čemu vlakovi voze s razmakom od 90 sekundi kroz samo središte grada, između Kopenhagen H.-a i Nørreporta.

OPET PROMET NA PRUZI BUDIMPEŠTA – BEOGRAD

PIŠE: Ružica Stanić
FOTO: Zsolt Hegyi, MAV Group



M ađarski ministar građenja i prometa János Lázár najavio je nabavu stotinu vlakova kineskoga proizvođača za prometovanje na pruzi Budimpešta – Beograd. Poslije duge modernizacije mađarski dio te pruge ponovno će se otvoriti za teretni prijevoz 27. veljače, a za putnički prijevoz do 15. ožujka.

Na istoj pruzi prijevoznik Srbija Voz upotrebljavat će kineske elektromotorne vlakove CRRC Changchun. Stoga su počeli radovi na podizanju dvaju perona kolodvora Budimpešta Keleti za 250 mm.

Putovanje od Budimpešta Keletija do Kelebije na srpskoj granici trajat će sat i pol. Za početak će srpski i mađarski prijevoznik nuditi svaki po tri povratna putovanja dnevno.

U tijeku su ispitivanja na pruzi, uključujući testiranje signalnoga sustava tvrtke China Railway Signal & Communication.

Teretni prijevoznici stalno se prijavljuju za zakup trase, a mi smo blizu sto posto prodanih kapaciteta na mađarskoj dionici. – izjavio je Lázár.

DRUGA ŠANSA NA ŽELJEZNICI

PIŠE: Ružica Stanić
FOTO: Project Leaders



U Ujedinjenom Kraljevstvu provodi se projekt obučavanja zatvorenika za željeznička zanimanja. Obrazovni programi služe rehabilitaciji kažnjenika i njihovu lakšem uključivanju u društvo te sprječavanju ponavljanja zločina. Istodobno, željeznici nedostaje radne snage.

U sklopu projekta 15. siječnja u kaznionici HMP The Mount u Hertfordshireu svečano je otvoren kolosijek za obuku. Program uključuje obuku iz prve pomoći, sigurnosti na pruzi, rukovanja sitnim alatom, zdravlja i sigurnosti na radu, zaštite od požara te Program certifikacije građevinskih vještina.

Ministar zatvora, uvjetne kazne i smanjenja recidivizma lord James Timpson izjavio je:

Nedavno postavljeni kolosijek u HMP The Mountu već mijenja živote donoseći kazne koje smanjuju kriminal dajući zatvorenicima vještine s kojima su spremni za rad nakon puštanja.

Iako je tek sada svečano otvoren, kolosijek je postavljen u studenom 2025. Otad su 24 muškarca završila tečaj. Svi su uspješno prošli intervju, a po otpustu čeka ih posao na željeznici.

PROMETNO U SISAČKOME KOLODVORU

PIŠE: Ivan Kartelo

FOTO: Ivan Zadro

Peroni puni putnika i vlakovi u kojima se traži mjesto više melem su za oči svakog željezničara. Sve to doživjeli smo krajem siječnja pri obilasku sisačkog područja, i to putujući vlakom od Zagreba do Siska, za što je potrebno pedesetak minuta ugodne vožnje.

U razgovoru s osobljem u kolodvoru Sisak saznali smo kako na tome području željeznica uistinu opravdava naziv najprihvatljivijeg oblika prijevoza, u što smo se mogli uvjeriti i sami.

Ima jako puno posla. – u uvodu nam je rekao šef kolodvora Sisak Dražen Drčić, koji ima gotovo 40 godina radnog staža na željeznici. On i još petero kolega prometno su osoblje kolodvora koje je odgovorno za to da sve funkcionira kako treba.

Prometa nikad više. – nastavio je taj Sišćanin, uspoređujući sadašnje stanje sa zlatnim vremenima oko 2000.

Nakon rekonstrukcije pruge u posljednje-



U sisačkom kolodvoru ne nedostaje putnika

mu desetljeću vozna brzina na nekim njezinim dijelovima doseže i 140 km/h. Velik je pritisak na našu prugu jer smo na neki način i pomoćna pruga Ionjske pruge (Dugo Selo – Novska), koju velika rekon-

strukcija tek očekuje. Dnevno na toj pruži bilježimo i do 40 putničkih vlakova, a ima i dosta teretnih, sigurno od 10 do 20.

Osim dobre infrastrukture i novih vlakova



Danijela Dobrić



Lara Šarić i Dražen Drčić

gužvi na sisačkoj pruzi pridonijele su i povlastice koje ostvaruju građani s područja Banovine, koja je stradala u razornome potresu 2020. Od tada se putničke karte subvencioniraju pa je prijevoz željeznicom za tamošnje stanovnike besplatan. Potvrdila nam je to i pomoćnica šefa kolodvora Lara Šarić, koja na željeznici radi šest godina, a mjesto pomoćnice obavlja devet mjeseci. Ta nasmijana i vesela kolegica otkrila nam je svoj radni put na željeznici i opisala svoje radno mjesto.

Pet i pol godina radila sam kao prometnica vlakova u Sunji, Gredi i Lekeniku, no zanimljivije mi je raditi kao pomoćnica šefa kolodvora. Više mi odgovara i radno vrijeme, jer sam prije radila u turnusima. Dinamično je i dobro se slažem sa šefom koji me polako uveo u ovaj posao. Najvažnije je da se na posao ne dolazi s grčem u želucu.

Naša sugovornica živi u Sisku i majka je osmogodišnjaka, koji je zaljubljen i trenira trenutačno najpoznatiji sport u gradu – hokej na ledu. Osim toga slobodno vrijeme provode u šetnjama i u prirodi. Život u Sisku koji je stradao u potresu prije više od pet godina sve je bolji i izgleda da se grad polako vraća u normalu i stalno napreduje.

Sjećam se da sam u trenutku potresa bila na radnome mjestu u Gredi i kako mi se stolica doslovno izmaknula. Taj nesretni potres, koliko je god toga lošeg učinio, donio je i puno dobrog. Obnavlja se redom apsolutno sve, ali ne baš velikom brzinom. Vjerujem da će za pet godina biti sve obnovljeno. Nadamo se i naša kolodvorska zgrada. Bilo bi lijepo da imamo više prostora i da sve bude na svojem mjestu.

Dakle, kolegama iz Siska još nedostaje povratak u glavnu kolodvorsku zgradu koja nije u funkciji od potresa. Iako je prometno osoblje trenutačno smješteno u manju pomoćnu zgradu i ima dobre radne uvjete, svi s nestrpljenjem očekuju povratak na staro radno mjesto. Od odgovornih za obnovu zgrade saznali smo da bi do polovine ove godine trebala biti završena izrada projektne dokumentacije za njezinu cjelovitu obnovu, nakon čega će uslijediti i raspisivanje natječaja za radove. Ne



Unutrašnjost pothodnika otkriva antičku povijest Siska

sumnjamo da će do tada naša ekipa iz Siska nastaviti obavljati svoj posao u dobroj radnoj atmosferi.

Sisački je kolodvor pravi biser među našim kolodvorima i svaki bi ga posjetitelj toga grada trebao vidjeti. Naime, osim novih kolosijeka i zdanja koje čine peroni s modernim nadstrešnicama i suvremenom urbanom opremom i dizalom, pothodnik koji spaja otočni peron s glavnim nudi pravo malo povijesno bogatstvo tog lokaliteta. U pothodniku postavljena je vitrina u kojoj je prezentiran presjek arheo-

loških slojeva koji su istraženi u kolodvoru. To znači da je u mjerilu 1 : 2 prezentirano ono što je nađeno na dubini od 10 m. Osim toga restaurirane su i kamene ploče rimskog foruma i postavljene kao muzejski izložak. Taj suvremeni način prezentacije Siscie svakako pruža mogućnost Siščanima i njihovim gostima da upoznaju bogatu baštinu na kojoj žive. Koncept te zaista rijetko viđene prezentacije osmislio je Konzervatorski odjel u Sisku pri Ministarstvu kulture i medija RH, a projekt je izradilo Željezničko projektno društvo d.d.



Restaurirani rimski forum

KAO DA ŽIVIM U SIMULACIJI

PIŠE: Ivan Zadro
FOTO: Igor Lipovac, Ivan Zadro

Razgovor s Igorom Lipovcem teško je voditi sjedeći. Rečenice se nižu brzo, teme skaču s pruge na planinu, s djece na skretnice, a energija kojom govori tjera sugovornika da hvata bi-lješke u hodu. Nije to nemir, nego energija koja ga pokreće na željeznici i izvan nje. Energija koje očito ne ponestaje. No, kada govori o poslu čini to s razumijevanjem svakog detalja pruge, skretnice i pragova. To znanje nije stečeno preko noći, iza nje ga je 28 godina rada na željeznici gdje je skupljao iskustvo od početnih pozicija, ali uvijek s jasnom željom za učenjem.

Po završetku školovanja za industrijskog mehaničara u tehničkoj školi Prvomajskoj Igor je svoj profesionalni put započeo u tvornici skretnica u Trnavi, gdje je pet godina radio kao pomoćni radnik. Upravo tamo prvi je put izbliza upoznao željeznički sustav i shvatio da je riječ o složenoj i fascinantnoj organizaciji. Na poticaj majke upisao je i Prometni fakultet, smjer željezničke tehnologije, no presudnom za njegov profesionalni razvoj pokazala se specijalizirana škola za nadzornike pri HŽ-u, koju i danas ističe kao jedno od najkvalitetnijih obrazovanja koje je prošao.

Predavali su nam vrhunski stručnjaci iz prakse, ljudi koji su tada bili nositelji znanja na željeznici. Na fakultetu nisam naučio ni pet posto onoga što sam naučio u toj školi. – iskreno je priznao Igor te nastavio: – Upravo ta generacija polaznika danas su voditelji nadzornih grupa po cijeloj Hrvatskoj.

Igor je zatim punih devet godina radio kao kovač, odnosno tehničar za skretnice i pruge u Ranžirnome i Glavnome kolodvoru, a zatim u Popovači, kamo se u konačnici i preselio. Upravo to razdoblje smatra ključnim za razumijevanje skretnica, koje opisuje kao jedan od tehnički najzahtjevnijih i sigurnosno najosjetljivijih eleme-



Igor Lipovac

nata željezničke infrastrukture.

Posebno iskustvo bilo mi je raditi u Ranžirnome kolodvoru, koji ima 500 skretnica. To mi je dalo širinu i sigurnost u pro-

cjeni svakog detalja, jer skretnice imaju jako puno dijelova, a puno je i različitih proizvođača i različitih metoda izvođenja.

Dvije godine radio je kao pomoćnik vodi-



NG Sisak (s lijeva na desno): Dario Papić, Ivica Đuračić, Igor Lipovac, Jurica Kovačević i Goran Dabić



telja nadzorne grupe u Popovači, a potom osam godina u Dugom Selu, gdje je, kako je rekao, ispekao zanat uz pravog mentora. Potom je prešao u Sisak. Danas već šestu godinu Igor Lipovac vodi

Nadzornu grupu Sisak. Grupa broji dvadeset zaposlenika i održava gotovo stotinu kilometara pruge od Velike Gorice do državne granice s BiH u Volinji i do kolodvora Živaje.



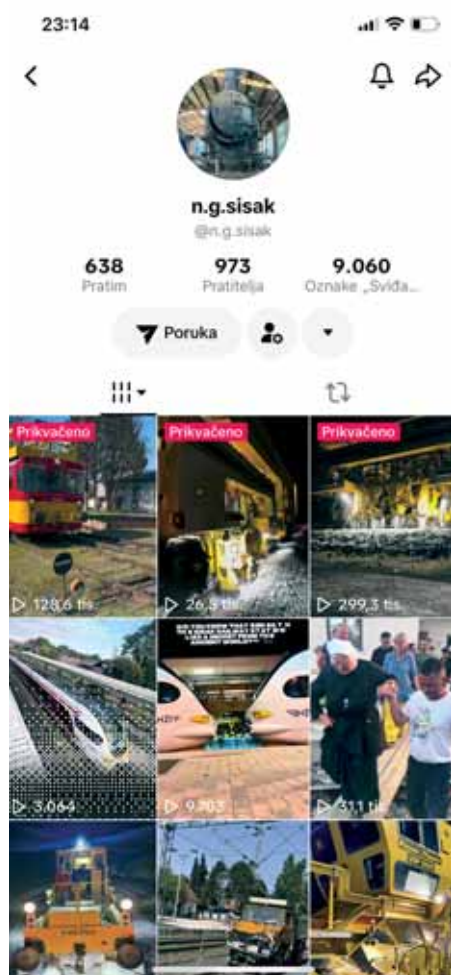
Riječ je o jednoj od najvećih dionica za nadzor u Hrvatskoj nastaloj spajanjem triju nadzorništava. Održavamo sve segmente infrastrukture osim elektroenergetike, a posao je dinamičan i nepredvidiv. Od puknuća tračnica, preko pada stabla do naleta vlaka na životinje i ekstremnih vremenskih uvjeta. Reagiramo u svakome trenutku kroz sustav dežurstava. Cijela dionica od Zagreba do Siska remontirana je za brzine od 140 i 120 km/h, no trenutačno se radi na trima lokacijama u sklopu projekta uklanjanja »uskih grla«. Radi se o sanaciji triju mostova, »Penkovića«, »Proteka« i »Potok«, na kojima su uvedene lagane vožnje, a u planu je i sanacija mosta »Figura«. S izvođačem radova Cenzom jako dobro surađujemo i komuniciramo te očekujemo završetak radova u veljači sljedeće godine.

Posebno zahtjevno razdoblje započelo je potresom, samo dva dana nakon što je Igor preuzeo funkciju voditelja.

Potres me zatekao na poslu. Slike ru-



Rezanje tračnica



TikTok profil NG Sisak

ševina, sirena i dima kao i hitni pregledi pruga kako bi se vlakovi mogli vratiti u kolodvore urezali su mi se u pamćenje. Sve se to događalo uoči rođenja mogea četvrtog djeteta. Strah i nesigurnost koje sam tada doživio potaknuli su me da se bavim dobrotvornim radom i da pokušam nešto promijeniti.

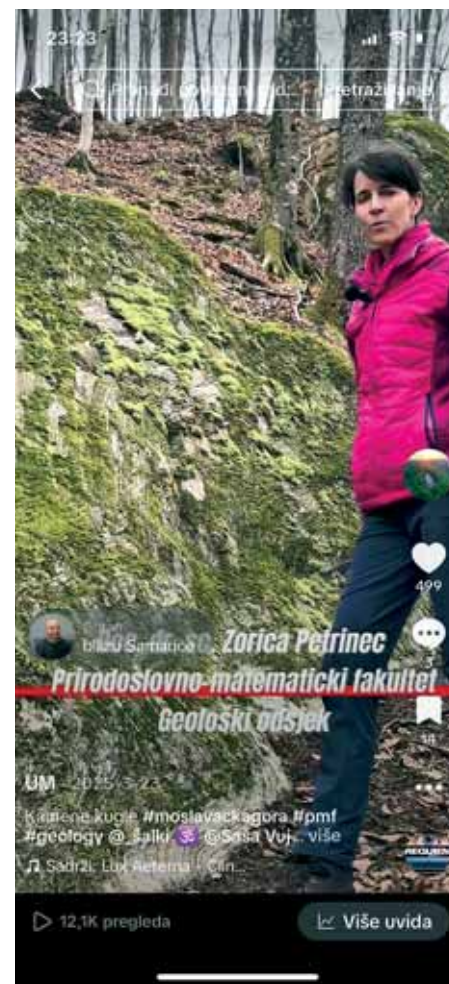
Iako mu je posao izuzetno zahtjevan, Igor Lipovac energiju ne crpi samo iz željeznice. Upravo suprotno, velik dio slobodnog vremena posvećuje radu s djecom, edukaciji, sportu i društveno korisnim projektima. Sve to povezuje ideja da zajednici



vratiti barem dio onoga što je primio.

Igor je javnosti postao poznat i kao autor popularnih videozapisa na TikToku i Facebooku, gdje prikazuje drugu stranu željeznice, onu koju putnici rijetko imaju prilike vidjeti. Podbijačice, plugovi, rad na pruži u ekstremnim uvjetima ili prizori teretnog vlaka koji pri velikoj brzini stvara snježnu mećavu sadržaji su koji su privukli tisuće pratitelja, a pojedini videozapisi dosegli su i 300 000 pregleda. Iako ga mnogi danas zovu *influencerom*, Igor na to gleda s dozom ironije.

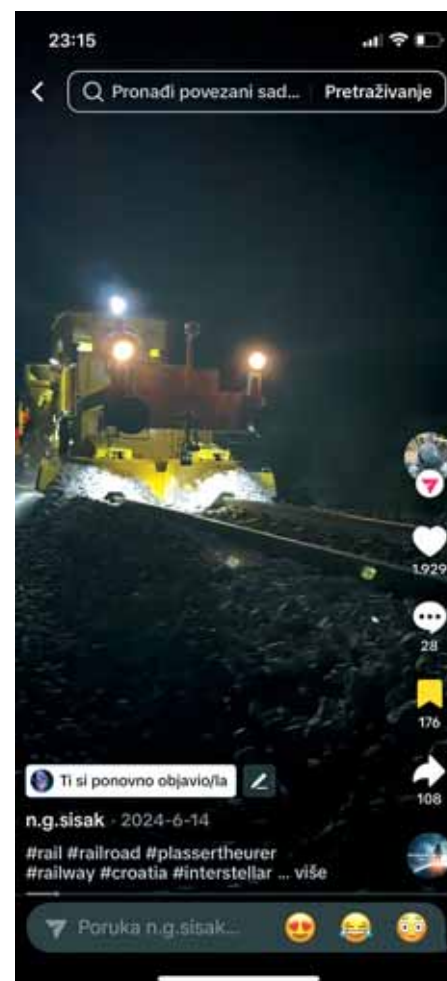
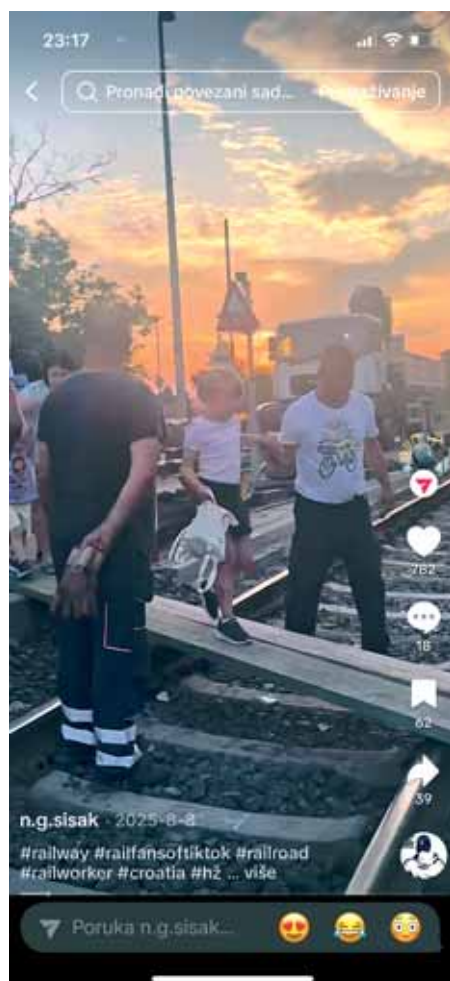
Meni ta svjetla reflektora ne znače puno.



Puno mi je važnije da netko, gledajući te snimke, poželi doći raditi na željeznici. I to se već događa, jer mi se ljudi javljaju zato što su kroz taj sadržaj prepoznali vrijednost tog zanimanja.

Osim uz željeznici, snažno je vezan uz sport i rad s mladima. Aktivno sudjeluje u promociji Rukometnog kluba Moslavac, čija je predsjednica njegova supruga, snimajući i promovirajući mlade sportaše. Rezultati su vidljivi, jer nakon gotovo svakog objavljenog videa klub dobiva nove članove.

U sklopu svoje udruge Igor vodi djecu na



planinarenje po Moslavačkoj gori, organizira akcije čišćenja šuma i sadnju drveća te surađuje s Geološkim odsjekom PMF-a na edukativnim iskapanjima. Na Moslavačkoj gori pronađeni su kristali, a njegova udruga te kristale ne prodaje, već ih poklanja kao simbol vrijednosti koja se ne mjeri novcem. Posebnu pozornost posvećuje radu s djecom do 13 – 14 godina, smatrajući da su u toj dobi još otvoreni za prirodu, zajedništvo i vrijednosti koje se danas često gube. U prirodi, istaknuo je, nema hijerarhije; svi su jednaki, a vodi onaj tko je u tome trenutku najspremniji. Osim djece u aktivnosti udruge uključene

su i osobe s invaliditetom, a jednom na godinu udruga organizira i koncert elektroničke glazbe u duhu renesanse, spoj prirode, kulture i zajedništva.

„Ja ne mogu stati. Ako stojim, onda nešto nije u redu. Ili sam na pruzi, ili s djecom u šumi, ili snimam, ili vučem nekoga sa sobom da vidi kako stvari funkcioniraju. Znam da ne mogu promijeniti cijeli svijet, ali ako sam barem jednu osobu pokrenuo i inspirirao, meni je to dovoljno.

Sve to Igor dijeli sa svojom obitelji, suprugom Dijanom i četvero djece: Zvonči-

com, Ramonom, Josipom i Tinom. Djeca često sudjeluju u aktivnostima, borave u prirodi i, kako je rekao, već sada uče biti vođači.

Kada sve to zbrojimo, a vjerujte nam da ima toga još, priča Igora Lipovca doista zvuči nestvarno. On sam bi rekao da je priča toliko dobra da je sigurno riječ o simulaciji. Željeznički profesionalac, edukator, *influencer*, videomontažer, sportski entuzijast i humanitarac. Gdje Igor pronalazi snagu za sve to, ne znamo. Možda upravo u toj raznolikosti svega, u dosljednosti da ono što govori to i živi.

NEMA BOLJIH PSIHOLOGA OD KONDUKTERA

PIŠE: Ivan Kartelo

FOTO: Ivan Kartelo, arhiva Josipa Glavaša

Postoje ljudi za koje, kada ih prvi put upoznate, imate osjećaj da ih poznajete godinama. Jedan od njih je kolega iz HŽ Putničkog prijevoza (HŽPP) Josip Glavaš, kojeg smo sasvim slučajno sreli u vlaku iz Zagreba prema Sisku. Četrdesetsedmogodišnji Glavaš kontrolor je HŽPP-a, no osim tajni svojeg posla otkrio nam je brojne zanimljivosti.

Nakon što sam završio Željezničku tehničku školu u Zagrebu za prometnika, godine 2003. zaposlio sam se kao kondukter, a zadnjih 11 godina kontrolor sam HŽ Putničkog prijevoza. – počeo je svoju priču Glavaš te nastavio:

Kontroliram tehnološke procese u radu vlakopravnog i kolodvorskog osoblja i tehničke karakteristike u HŽPP-ovu sustavu. Naravno, i ja pregledavam putne isprave i pomažem pri prodaji i pregledu karata.

Kada se radi s ljudima, posao je prilično delikatan, pa krilatica »sto ljudi, sto čudi« u njegovu slučaju poprima puni smisao.

Moraš znati kako se odnositi prema putnicima, ali i kolegama koje nadzireš. Mislim da edukativno djelovanje ima više smisla nego kažnjavanje, a moraš i svojim primjerom pokazati kako se radi i stvarati autoritet. Jako je važno i kako se postaviti u određenim situacijama, odnosno kako se postaviti prema putnicima. Vrlo je važan govor tijela pa, naprimjer, nije dobro napraviti korak unazad, ali ni nagli korak prema naprijed jer možeš izazvati bunt. Moraš biti psiholog. U tome kontekstu ostala mi je urezana u sjećanje izjava jednog profesora u Rijeci koji nam je govorio kako nema boljih psihologa od konduktera. I to sam jako dobro zapamtio.

Naravno da je bilo brojnih situacija u kojima je trebalo primijeniti to iskustvo. Prisjetio se jedne kada je dvadesetak navijača putovalo noćnim vlakom na relaciji



Josip Glavaš

Osijek – Zagreb.

Tada sam bio kondukter i što ću. Stao sam pred njih i zamolio ih da se ponašaju primjereno i ne rade nered u vlaku. I poslušali su me, jer kada imaš otvoren i iskren pristup i dobru volju, otvaraju se sva vrata. Iako na početku nisu imali ni novac za kartu, na kraju su ga skupili te smo im izdali karte na putu.

Naš je sugovornik napomenuo kako je najvažnije da do putnika dođe informacija.

Kada putnici dobiju pravodobnu i provjerenu informaciju, naprimjer, u slučaju kada vlak pregazi čovjeka, te im se objasni da zastoj ne ovisi o željeznici, imaju razumijevanja. To je nešto što se ne mijenja nikada.

Ono što se u njegovu poslu mijenja jesu napredak i modernizacija sustava kojim se radi. Za njegova radnog vijeka tehnologija je prilično napredovala.

Znate kako je. Ponekad postoji otpor pre-



York



München



Glasgow

ma novim tehnologijama, no one uveliko olakšavaju i ubrzavaju naš posao. Tako je i s našim radnim prostorom, odnosno vlakovima koji su sada sve noviji pa je i ugodnije raditi.

Glavaš nema određenu dionicu na kojoj radi pa zna biti na linijama diljem Hrvatske, a ljeti je često i na ispomoći u agencijskim vlakovima koji voze prema moru. S obzirom na to da je za mnoge skupine putnika uvedeno pravo na besplatan prijevoz, od umirovljenika do školaraca i studenata, primijeti se njihovo sve veće zadovoljstvo.

Stvarno im je olakšano putovanje, oso-

bito studentima i umirovljenicima. Posebno je to izraženo na prugama na kojima je obnovljena infrastruktura, naprimjer, na ovoj dionici od Zagreba do Siska ili na onoj od Zaboka do Zagreba, na kojima putovanje traje četrdesetak minuta. Na njima se znatno povećao broj putnika. Remont na pruzi od Zagreba do Novske skratio je putovanje za dvadesetak minuta. Ljudi to sve osjete i naravno da su zadovoljniji.

Glavaš je u braku i otac troje djece (dva sina i kćer). Iz obitelji je za koju je rekao da ima 200 godina staža na željeznici. U slobodno vrijeme bavi se nizom hobija:

planinarenjem, nordijskim hodanjem, a osim toga voli putovati vlakom diljem Europe i istraživati željeznice i nove sredine.

Putovao sam svugdje, i to sam, pa sam u kolodvorima često promatrao sustave i kako sve funkcionira. Iako preferiram germanska uređena društva poput njemačkog, švicarskog i austrijskog, moram priznati da me fascinirala Italija, ali i Engleska, i to York. Nisu tako pedantni kao Nijemci, ali kod njih je sve od vlakova do kolodvora uredno, funkcionalno i podmazano, ali starije. Općenito je bilo zanimljivo vidjeti kako ljudi žive kao u neka prošla vremena.



Lago di Fuzine (Italija)



U Sloveniji



Medvednica

NOVA GENERACIJA ŽELJEZNIČARA NA SJEVERU HRVATSKE

PIŠE: Ivan Zadro
FOTO: Ivan Zadro

Dok se željeznička infrastruktura u sjevernoj Hrvatskoj intenzivno modernizira, paralelno se gradi i nova generacija stručnjaka koja tu modernizaciju operativno provodi u svom svakodnevnom radu. U Koprivnici danas rade mladi tehnolozi HŽ Infrastrukture, ljudi koji su prepoznali željeznicu kao sustav u kojemu žele graditi karijeru.

Glavni tehnolog Marin Šepoval iz Područne radne jedinice prometa Sjever u HŽ Infrastrukturu došao je prije gotovo tri godine, nakon iskustva u privatnome sektoru. Završio je željezničku tehničku školu i Fakultet prometnih znanosti, a za željeznicu se, kako sam kaže, odlučio slučajno, kao prvi željezničar u obitelji. No, vrlo brzo postalo je jasno da se radi o pozivu.

Radimo po cijeloj regiji, od sudjelovanja u internim tehničkim pregledima, puštanjima u rad novih sustava i željezničkocestovnih prijelaza do izrade dokumenta-



Marin Šepoval i Mario Beljo

cije i uputa za rad u kolodvorima. U trenutku kada se uvode novi uređaji i sustavi,

kao sada u sklopu projekta Križevci – Koprivnica – državna granica, važno je da



Kolodvor Koprivnica



Marin Šepoval

ljudi na terenu imaju jasne i precizne upute. – istaknuo je Šepoval.

Sličan put imao je i Mario Beljo, također glavni tehnolog, koji je na željeznicu došao pola godine poslije svojega starijega kolege. Iako se školovao za računalnog tehničara, svakodnevna putovanja vlakom u školu potaknula su ga da upiše Fakultet prometnih znanosti, gdje je završio smjer Željeznički promet. Nakon iskustva u građevinske sektoru i ENNA-i, priliku je prije dvije godine pronašao u HŽ Infrastrukturi.

Nisam se vidio nigdje drugdje osim na željeznici. Na kraju krajeva za to sam se i školovao. Najzanimljiviji dio posla jest prometna koordinacija tijekom zatvora pruge koja uključuje komunikaciju s izvođačem radova te s našim prometnicima i dispečerima te operativno usklađivanje radova i prometa. – kazao je 28-godišnji Beljo.

Iako su obojica na željeznicu došla relativno nedavno, došli su u trenutku velikih promjena tijekom radova na projektu Križevci – Koprivnica – državna granica, sa svime što takav veliki projekt donosi, od dvokolosiječne pruge, preko novih signalno-sigurnosnih uređaja do povećanja propusne moći i brzine prometovanja. Upravo zato, kažu, svaki dan donosi nova zna-



Mario Beljo

nja i izazove.

Ovo nije posao na kojemu sjedite osam sati za stolom. Stalno ste na terenu, u komunikaciji, u rješavanju konkretnih situacija. Učimo svakoga dana i vidimo rezultate svojeg rada i volimo svoj posao. – naglasio je Šepoval.

Svaka promjena donosi i izazove, osobito za osoblje koje se prilagođava novim tehnologijama, no mladi tehnolozi u tome vide priliku.

Mlađim kolegama sve to ide lakše, ali važno je da svi zajedno prolazimo taj proces. Cilj je sigurnija, brža i učinkovitija že-

ljeznica za sve. – rekao je Beljo.

Dolazak mladih na željeznicu nije iznimka. Natječaji za prometnike i skretničare raspisuju se redovito, a prema njihovim riječima, sve više mladih ljudi prepoznaje željeznicu kao dinamičan i perspektivan sustav.

U slobodno vrijeme Marin i Mario su, kao i mnogi, zaljubljenici u nogomet. Na tribinama bi stajali na suprotnim stranama. Iako jedan navija za »Hajduk«, a drugi za »Dinamo«, na željeznici nose isti dres. Na poslu su dio iste ekipe vođene znanjem, energijom i stručnošću nove generacije željezničara.



Kolodvor Koprivnica

SPORTSKA DISCIPLINA PUNO POMAŽE U POSLU

PIŠE: Ivan Kartelo
FOTO: arhiva Luke Martineka

U »Željezničaru« često smo znali predstaviti kolege koji se izvan posla bave zanimljivim dodatnim aktivnostima, neobičnim hobijima, rekreativnim sportom, ali kada otkrijemo nekoga tko je bio i profesionalni sportaš i reprezentativac, tada takvu priliku za razgovor ne propuštamo.

Naš sugovornik, 27-godišnji diplomirani ekonomist Luka Martinek od studenog prošle godine zaposlenik je HŽ Infrastrukture, i to kao specijalist javne nabave.

Zanimljivo je da je do prije nepunih godinu dana bio profesionalni stolnotenisač s prilično bogatom i uspješnom karijerom.

Prekinuo sam karijeru prošle godine u svibnju, a ta moja priča trajala je 18 godina. Dakle, svakog dana dva sata treninga, svaki sam vikend bio zauzet, no zato je bilo i dobrih rezultata. Mislim da sam u karijeri na postolju bio dvjestotinjak puta. – započeo je priču naš vrlo smireni i fokusirani kolega.

Najviše sam ponosan na to što sam bio dio reprezentacije na Europskome prvenstvu u Nantesu. Nažalost, nisam igrao jer smo brzo ispali, a sustav natjecanja bio je takav da nisam dobio priliku. No, bilo je to fenomenalno iskustvo jer sam bio dio manifestacije gdje su zaista najbolji od najboljih, i to je ipak jedna razina više od svega prije.

Sedam je puta bio najbolji sportaš Grada Dugog Sela, gdje je i trenirao. U mlađim kategorijama bio je puno puta prvak Hrvatske, a u paru i seniorski prvak države. Sve mu je to donijelo puno prednosti koje primjenjuje u svakodnevnome životu.

Sportaši ranije sazrijevaju. Naučiš se odgovornosti, a osnovno je doći negdje na vrijeme. Znaš da moraš doći petnaestak minuta prije treninga i spremi se,



Luka Martinek

odraditi i vratiti se, ustati ujutro. Također, stolni tenis je sport u koji koliko uložiš toliko dobiješ i nitko ti neće ništa pokloniti. U ovome ti sportu mozak radi 100 na sat i baš sam nedavno čitao kako je stolni tenis jako dobar za oboljele od Parkinsonove bolesti, pa se čak organiziraju turniri u

kojima sudjeluju oboljeli.

Profesionalni sportaši puno putuju pa je i Martinek upoznao gotovo cijelu Europu. Nedostatak je to što pati društveni život.

Osim 18. rođendana nisam pošteno pro-

slavio ni jedan drugi. Jednostavno se nema vremena za druženje pa profesionalci često budu osamljeni na tim putovanjima. Imao sam sreću jer je sa mnom trenirao brat blizanac pa smo puno toga prolazili zajedno.

Priznaje da je od profesionalne karijere odustao zbog slabije financijske situacije u tome sportu.

Nažalost, klupski stolni tenis u Hrvatskoj prilično je nazadovao. Naši klubovi, za razliku od razdoblja prije dvadesetak godina, nisu konkurentni u Europi i općenito se ne ulaže toliko u stolni tenis. Od njega može dobro živjeti tek nekoliko naših igrača koji su top-razina i igraju u klubovima izvan Hrvatske. Iskreno, nisam mislio da ću od sporta živjeti jer znam da se, s obzirom na konkurenciju, jako teško probiti do visoke razine. Zato sam se i školovao i završio studij, a iskustvo koje sam stekao u sportu mogu primijeniti u svakodnevnom odnosu prema poslu.

O novome poslu u Sektoru nabave rekao je:

Do sada su zaista samo pozitivni dojmovi. Ovdje mogu pitati svakoga za pomoć i svi su mi na usluzi. Ima puno posla, puno dokumentacije, puno pravila i uz sve to netko ti stane i objasni. To mi je iskreno bilo najveće pozitivno iznenađenje. Negativno još nemam.

Danas Martinek ima više vremena i za društveni život te nadoknađuje propušteno tijekom sportske karijere.

Stolni tenis praktički više ne igram, a slabije i pratim. U slobodno vrijeme najviše pratim domaći nogomet, odnosno HNL, ali to je tako od kad znam za sebe. I da, Dinamovac sam. Odmalena mi je usađena ljubav prema plavoj boji. – zaključio je Martinek



»VLAK JE UVIJEK BRŽI« U VARAŽDINU NAJAVIO AKTIVNOSTI U 2026.

PIŠU: MUP, Sanja Paić

FOTO: MUP, Sanja Paić

Polijski službenici Policijske uprave varaždinske proveli su u srijedu 28. siječnja operativnu akciju »Vlak je uvijek brži«.

Tijekom akcije primarno su se utvrđivali prekršaji nepropisne vožnje i nepropisnog prelaska vozača i drugih sudionika u prometu preko željezničko-cestovnih prijelaza.

Tom je prilikom utvrđeno 89 prekršaja, među kojima su bila 53 ciljana prekršaja nezaustavljanja vozila na nezaštićenim pružnim prijelazima i prelaska vozilima preko prijelaza u trenutku kada su se polubranici počeli spuštati ili su bili spušteni te 36 ostalih prekršaja iz Zakona o sigurnosti prometa na cestama. Prekršaji su utvrđivani neposrednim opažanjem policijskih službenika, videokamerama i bespilotnim letjelicama.

Zanimljivo je da je jedan vozač osobnog vozila počinio dva prekršaja iz Zakona o sigurnosti prometa na cestama. Naime, prošao je vozilom kroz raskrižje dok je na semaforu za njegov smjer kretanja bilo upaljeno crveno svjetlo, a nije se zaustavio ni ispred željezničko-cestovnog prijelaza dok je bila upaljena svjetlosno-zvučna signalizacija koja najavljuje spuštanje polubranika radi prolaska vlaka. Za počinjene prekršaje prijeti mu novčana kazna u iznosu do 1840 eura, zaštitna mjera zabrane upravljanja motornim vozilima B-kategorije u trajanju do dva mjeseca, a po pravomoćnosti odluke o prekršajima bit će mu određeno i šest negativnih prekršajnih bodova.

Tijekom akcije u Kaštelancu u prometu je zatečen i jedan uzoran vozač osobnog vozila, i to Zlatko Filipašić iz Kelemena, koji posjeduje vozačku dozvolu od 1978., svakodnevno upravlja vozilom u cestovnome prometu i nema evidentiran ni jedan prometni prekršaj. Za primjernu vožnju policijski su mu službenici uručili prigodni



»Vlak je uvijek brži« na varaždinskom području

poklon-paket financiran sredstvima iz Nacionalnog plana sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske.

Ova godina bit će bogata i događanjima vezanima uz akciju »Vlak je uvijek brži« u

organizaciji HŽ Infrastrukture. S novom godinom i drugim školskim polugodištem krećemo put istoka Hrvatske, sve do rubnih dijelova Slavonije.

Tijekom veljače, ožujka i travnja provodit



»Vlak je uvijek brži« u Kaštelancu



ŽCP »Kanfana«



će se edukacije na području Vinkovaca, Vukovara i Tovarnika. U aktivnosti uključene su i osnovne škole iz manjih mjesta: Ilača, Privlake, Bršadina, Nuštra, Mirkovaca, Starih Jankovaca, Otoka, Vrbanje i Gunje. Težište je stavljeno na područje Vinkovaca kao jedno od najvažnijih željezničkih čvorišta u Hrvatskoj, s velikim ranžirnim kolodvorom i intenzivnim teretnim prometom.

Program je primarno namijenjen učenicima osnovnih škola u Republici Hrvatskoj, no u posljednje vrijeme sve je više srednjih škola zainteresiranih za sudjelovanje, uz sadržaj prilagođen njihovom uzrastu. Cilj je akcije upoznati učenicke s osnovama sigurnog ponašanja u željezničkom prometu te ih osvijestiti o opasnostima i mogućim posljedicama neprikladnog prometnih pravila u željezničkom okruženju.

Planirane su i preventivne aktivnosti na posebno rizičnim željezničko-cestovnim

prijelazima kako bismo dodatno podigli razinu sigurnosti svih sudionika u prometu i zajednički gradili odgovornije i sigurnije okruženje za djecu i mlade.

Vidimo se na istoku, gdje učimo, čuvamo jedni druge i širimo poruku odgovornog ponašanja u prometu. A kad se poželiš ravnice, dođi u Vinkovce i Slavoniju.



Osnovna škola Sesvetski Kraljevec

EU UBRZAVA RAZVOJ TRANSEUROPSKE MREŽE PRUGA VELIKIH BRZINA

IZVOR: www.transport.ec.europa.eu, Ivana Međugorac Imamović

FOTO: Ivan Kartelo

ILUSTRACIJA: www.transport.ec.europa.eu

Europska komisija intenzivira napore u razvoju transeuropske mreže željezničkih pruga velikih brzina radi stvaranja učinkovitoga, interoperabilnoga i održivoga prometnog sustava koji bi do sredine stoljeća trebao povezati sve glavne europske metropole. Taj strateški iskorak jedan je od ključnih stupova Europskoga zelenog plana i politike dekarbonizacije prometa.

Vizija paneuropske mreže pruga velikih brzina

Prema najnovijim smjernicama Europske komisije, planirana mreža pruga velikih brzina trebala bi omogućiti putovanja između glavnih gradova i gospodarskih središta u Europi unutar tri do četiri sata, čime bi željeznica postala konkurentna zračnome prometu na srednjim udaljenostima. Posebno je težište stavljeno na prekogranične veze, koje su do sada često predstavljale najslabiju kariku europske željezničke infrastrukture.

Plan se oslanja na nadogradnju i dovršetak TEN-T (*Trans-European Transport Network*) koridora, uz jasnije rokove i strože zahtjeve za države članice u pogledu tehničkih standarda i interoperabilnosti.

Tehnički i infrastrukturni prioriteti

Razvoj željezničke mreže velikih brzina podrazumijeva niz zahtjevnih infrastrukturnih zahvata, među kojima se ističu:

- izgradnja novih pruga projektiranih za brzine od 250 do 350 km/h
- modernizacija postojećih koridora radi povećanja kapaciteta i brzine
- puna implementacija ERTMS/ETCS sustava kao jedinstvenoga signalno-sigurnosnog standarda
- uklanjanje uskih grla u čvorištima i na graničnim prijelazima.

Europska komisija naglašava da se interoperabilnost ne smije promatrati kao dodatna vrijednost, već kao temeljni pred-



Brzi vlakovi u Španjolskoj

vjet funkcioniranja buduće mreže.

Financiranje i uloga država članica

Za provedbu te ambiciozne vizije predviđena su znatna sredstva iz europskih fondova, ponajprije iz Instrumenta za povezivanje Europe (*Connecting Europe Facility* - CEF), Kohezijskog fonda te buduće programe nasljednike inicijative *EU-Rail Joint Undertaking*. Međutim, Komisija jasno poručuje kako europsko financiranje mora biti dopunjeno snažnim nacionalnim ulaganjima, osobito u fazi projektiranja i izvlaštenja.

Države članice pozvane su da ubrzaju administrativne procedure, poboljšaju međuresornu koordinaciju i osiguraju dugoročnu stabilnost projekata s obzirom na njihovu kompleksnost i višedesetljetnu realizaciju.

Važnost za srednju i jugoistočnu Europu

Posebno je istaknuta potreba za boljim uključivanjem srednje, istočne i jugoistočne Europe u željezničku mrežu velikih brzina. Time bi se smanjile razvojne razlike unutar Unije i ojačala uloga željeznice kao okosnice održive mobilnosti. Za zemlje poput Hrvatske to otvara prostor za strateško pozicioniranje na europskim prometnim pravcima, uz uvjet pravodobne pripreme projekata i usklađivanja s europskim standardima.

Zaključak

Ubrzani razvoj transeuropske mreže pruga velikih brzina označava povijesnu priliku za transformaciju europskog prometa. Za upravitelje infrastrukture, projektante i inženjere to znači povećane tehničke zahtjeve, ali i dugoročnu stabilnost ulaganja i znanja. Željeznica se tim planom potvrđuje kao ključni nositelj održive, sigurne i učinkovite mobilnosti Europe budućnosti.



Razvoj transeuropske mreže pruga velikih brzina

»VEĆ MAŠINA FUČKA...«

PIŠE: Kristina Pavlović
FOTO: Gradski muzej Varaždin

Hrvatski željeznički muzej poziva građane na suradnju u pripremi izložbe o 140 godina željeznice do Varaždina.

Poštovani građani, željezničari sadašnji i bivši, zaljubljenici u željeznicu...! Ove se godine obilježava 140 godina od otvaranja »zagorske pruge« kojom je Varaždin povezan sa Zagrebom, što je uve-

like utjecalo na razvoj cijele regije. Tim će povodom u svibnju biti otvorena izložba o 140 godina željeznice do Varaždina, koju će realizirati Hrvatski željeznički muzej i Gradski muzej Varaždin. Kako bismo što sadržajnije obradili navedenu temu, pozivamo sve vas koji čuvate predmete vezane uz »zagorske pruge«, ne samo uz dionicu Zaprešić – Varaždin, već i Zabok – Đurmanec te Zabok – Gornja Stubica, da

nam se javite i, ako će se uklopiti u izložbeni koncept, da nam ih ustupite za izlaganje.

Možete nas kontaktirati na telefonski broj 01/3782 862 te putem elektroničke pošte na josip.kajinic@hzinfra.hr.

Unaprijed zahvaljujemo na vašemu doprinosu u realizaciji ove važne izložbe!





Andrija Perić i Marinko Matijević
FOTO: Ratko Borić



Dionica Zrmanja – Plavno
FOTO: Ratko Borić