

ŽELJEZNIČAR

BROJ 963 || VELJAČA 2026.

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.

AKTUALNOSTI

Nizinska pruga gradit će se prema Alliance modelu

4

AKTUALNOSTI

O razvoju željeznice u Splitsko-dalmatinskoj županiji

6

RADOVI

Nastavak obnove pruge Banova Jaruga – Daruvar

10



HŽ INFRASTRUKTURA



Stroj SMD 80 u radu
Foto: Željka Mirčić

IZDVOJENO

AKTUALNOSTI

Nizinska pruga gradit će se prema Alliance modelu

4

AKTUALNOSTI

O razvoju željeznice u Splitsko-dalmatinskoj županiji

6

RADOVI

Nastavak obnove pruge Banova Jaruga – Daruvar

10

RADOVI

Napreduje izgradnja stajališta Sesevetska Sela

12

RADOVI

Kad puknu veze

14

VJUB

Edukacija o sigurnosti u prometu u istočnoj Slavoniji

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: Sesevetska Sela, Ivan Zadro

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,

HŽ Infrastruktura objavila je u veljači javni natječaj za uslugu Tehničke pomoći za nabavu i provedbu IPP/Alliance ugovora za projektiranje i građenje tzv. nizinske pruge (Zagreb – Rijeka), odnosno dionice Karlovac – Skradnik i Skradnik – Krasica – Tijani. Radi se o nadmetanju za tehničku pomoć (konzultantske usluge) u pripremi i provođenju budućeg postupka nabave za izvođenje radova, izradu nacrtu ugovora i konačno savjetovanje u fazi provedbe samog ugovora, odnosno projektiranja i izvođenja radova na izgradnji pruge.

IPP (Integrirani projektni pristup), odnosno Alliance ugovor, suvremeni je model ugovaranja velikih i složenih infrastrukturnih projekata, koji se temelji na partnerstvu između naručitelja i izvođača.

Obišli smo radove na obnovi infrastrukture u zapadnoj Slavoniji. Dolaskom stroja za brzu izmjenu kolosiječne rešetke SMD 80 sredinom veljače na poddionici Banova Jaruga – Pakrac nastavljena je obnova pružne dionice Banova Jaruga – Daruvar u duljini 53,44 kilometra. Radovi na obnovi dionice od Banove Jaruge do Daruvara, na pruži Banova Jaruga – Pčelić, izvođe se u dvije faze, a trebali bi trajati još dvije godine. Po završetku radova na poddionici Banova Jaruga – Pakrac planirana brzina vlakova iznositi će 80 km/h, ovisno o lokalnim ili prometnim ograničenjima, dok će na dionici prema Daruvaru brzina biti prilagođena konfiguraciji terena.

Na međunarodnoj pruži Zagreb Glavni kolodvor – Dugo Selo u visokome stupnju izgradnje je novo željezničko stajalište Sesevetska Sela, važan projekt za daljnji razvoj željezničkog čvorišta Zagreb i unapređenje javnoga gradskog prijevoza u istočnome dijelu metropole. Novo stajalište smješteno između kolodvora Sesevete i stajališta Sesevetski Kraljevec povećat će dostupnost i kvalitetu željezničke usluge za stanovnike toga rastućeg zagrebačkog prigradskog naselja.

U ovome broju našega lista čitajte i o planovima za razvoj željeznice na području Splitsko-dalmatinske županije, o tome kako nadležne službe HŽ Infrastrukture rješavaju kvar na optičkome kabelu, gdje je održana i kako je prošla prva ovogodišnja edukativno-preventivna akcija »Vlak je uvijek brži« te brojne druge zanimljivosti iz svijeta željeznice.

glavni urednik lista »Željezničar«

Ivan Kartelo



NIZINSKA PRUGA GRADIT ĆE SE PREMA ALLIANCE MODELU

PIŠE: Željka Miša
ILUSTRACIJA: HŽI

HŽ Infrastruktura 20. veljače 2026. pokrenula je postupak javne nabave za uslugu Tehničke pomoći za nabavu i provedbu IPP/Alliance ugovora za projektiranje i građenje tzv. nizinske pruge (Zagreb – Rijeka), odnosno dionice Karlovac – Skradnik i Skradnik – Krasica – Tijani.

Radio se o nadmetanju za tehničku pomoć (konzultantske usluge) u pripremi i provođenju budućeg postupka nabave za izvođenje radova, izradu nacrtu ugovora i konačno savjetovanje u fazi provedbe samog ugovora, odnosno projektiranja i izvođenja radova na izgradnji pruge.

Rok za dostavu ponuda je do 31. ožujka 2026., a vrijednost nabave iznosi 1,5 milijuna eura.

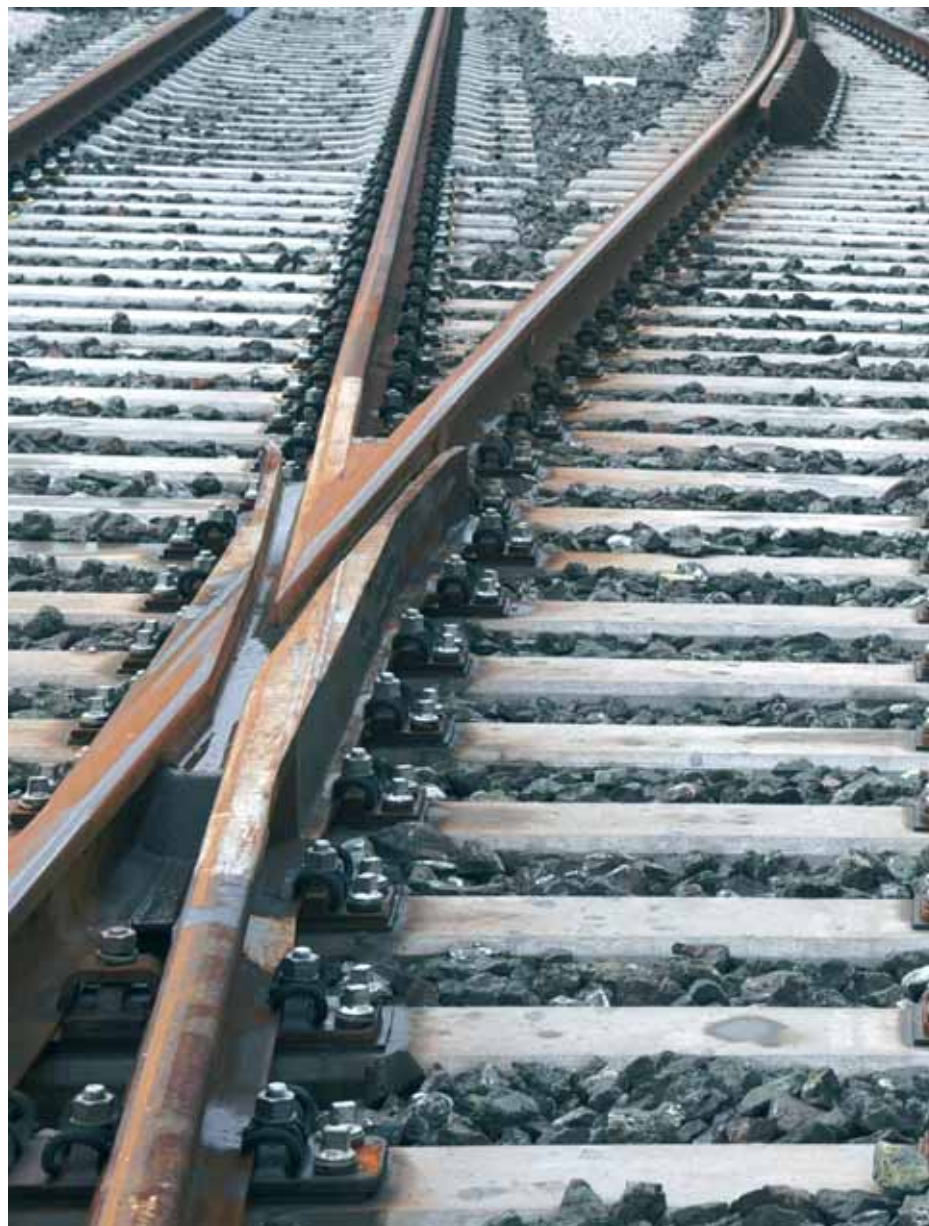
IPP (Integrirani projektni pristup), odnosno Alliance ugovor, suvremeni je model ugovaranja velikih i složenih infrastrukturnih projekata, koji se temelji na partnerstvu između naručitelja i izvođača. Ovaj model do sada nije korišten u Republici Hrvatskoj te će projekt nizinske pruge predstavljati prvu primjenu takvog pristupa u nacionalnome infrastrukturnom sustavu.

Za razliku od tradicionalnih modela, gdje se rizici nastoje prebaciti na izvođača, kod Alliance modela svi ključni sudionici projekta:

- rade kao jedinstveni integrirani tim
- zajednički upravljaju rizicima
- transparentno prikazuju troškove
- sporove rješavaju unutar projekta, bez sudskih postupaka (osim u iznimnim slučajevima).

Dodatne specifičnosti:

- otvorene knjige (*open-book* princip) – potpuna financijska transparentnost
- zajedničko odlučivanje – ključne odluke donose se jednoglasno

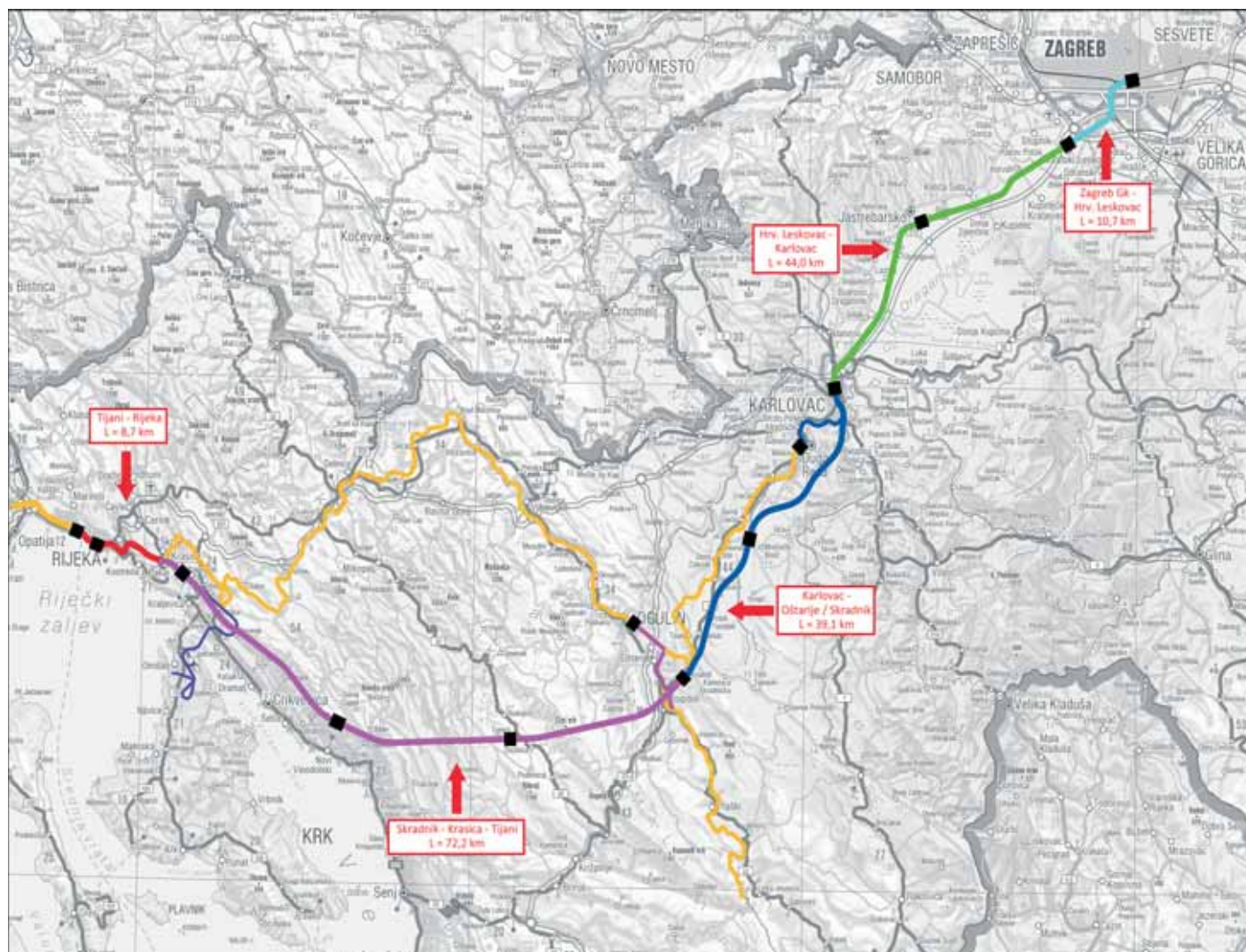


- fokus na najbolje rješenje za projekt, a ne na pojedinačne interese.

Ovakav model uspješno se primjenjuje na velikim infrastrukturnim projektima u Estoniji, Finskoj, Ujedinjenome Kraljevstvu i Novome Zelandu, osobito kada je riječ o projektima s visokom razinom tehničke

složenosti i neizvjesnosti.

Nizinska pruga dio je triju značajnih trans-europskih prometnih koridora, Mediteranskog, Baltičko more – Jadransko more i Zapadni Balkan – istočni Mediteran, koji povezuju luku Rijeka s Mađarskom i ostalim srednjoeuropskim državama. Planira-



Nizinska pruga Zagreb – Rijeka

na dvokolosiječna pruga bit će elektrificirana, projektirana za brzine do 160 km/h, a na njoj će biti izgrađeno pet novih kolodvora i jedno stajalište. S obzirom na to da će nova trasa prolaziti vrlo zahtjevnim terenom, predviđena je izgradnja velikog broja pružnih objekata: 17 vijadukata i 14 tunela. Njezinom izgradnjom znatno će se povećati sigurnost i kapacitet željezničkog prometa, omogućiti prometovanje vlakova duljine 750 m, što otvara mogućnosti daljnjeg razvoja lučkog bazena Ri-

jeka, pa i proširenje luke na otoku Krku (Omišalj), čime bi riječka luka ostvarila pri-mat među lukama sjevernog Jadrana.

Dionice Karlovac – Skradnik i Skradnik – Krasica – Tijani trenutno su u fazi izrade idejnih projekata i ishođenja lokacijskih dozvola. Plan ih je ishoditi do kraja 2026. Njihovom izgradnjom duljina nizin-ske pruge od Zagreba do Rijeke iznositi će približno 175 km, odnosno skratit će se za 56 km u odnosu na postojeću duljinu. Pro-

cijenjena vrijednost radova cijele nizin-ske pruge iznosi oko tri milijarde eura, a preciz-nija vrijednost i rokovi izvođenja definirat će se nakon izrade idejnog projekta i anali-ze tržišnih cijena u trenutku raspisivanja natječaja za radove.

Dionice nizin-ske pruge od Karlovca do Ti-jana 2025. prihvaćene su s gledišta zaštite okoliša te je Ministarstvo zaštite okoliša i zelene tranzicije izdalo Rješenje o prihvatljivosti zahvata za okoliš.

O RAZVOJU ŽELJEZNICE U SPLITSKO-DALMATINSKOJ ŽUPANIJI

PIŠE: Ivana Međugorac Imamović

FOTO: Jelena Zovak, Ivana Međugorac Imamović

U Splitu su 24. veljače 2026. održani radni sastanci potpredsjednika Vlade i ministra mora, prometa i infrastrukture Olega Butkovića, Splitsko-dalmatinske županije i Grada Splita na kojima su razmatrani ključni prometni projekti na području aglomeracije Split. U ime HŽ Infrastrukture na sastancima su sudjevali predsjednik Uprave Damir Lončarić te član Uprave Darko Barišić.

Program radnog posjeta obuhvatio je obilazak infrastrukturnih projekata te sastanke na kojima su, uz cestovne, otvorene i ključne željezničke teme.

Na radnome sastanku u zgradi Splitsko-dalmatinske županije, uz ministra Butkovića i župana Blaženka Bobana, razgovaralo se o velikim infrastrukturnim zahvatima na području Županije, uključujući projekte cestovne i lučke infrastrukture, ali i o potrebi snažnije integracije željezničkog sustava u ukupnu prometnu mrežu.

Iako su u prvome planu bili projekti poput tunela Kozjak i brze ceste Mravince – Omiš, državni tajnik Žarko Tušek naglasio



Radni sastanak u zgradi Banovine

je važnost paralelnog razvoja željezničke infrastrukture kao preduvjeta za održiv i dugoročno učinkovit prometnu sustav splitske aglomeracije.

Sastanak u Gradu Splitu – željeznica kao okosnica urbane mobilnosti

Na sastanku u Gradu Splitu s gradonačel-

nikom Tomislavom Šutom u središtu razgovora bila je provedba projekta »Povezivanje Zračne luke Split i luke Split«, koji uključuje trasu željeznice od Istočne obale, preko Trga HBZ-a, Kopilice, Solina i Kaštele do Zračne luke Split.

Razgovaralo se i o prometnome rješenju



Damir Lončarić i Darko Barišić



Oleg Butković sa suradnicima

Istočne obale u kontekstu uređenja željezničkog prometa, statusu pripreme programa anketnog natječaja za gradski projekt Kopilica, uređenju željezničkog stajališta na Trgu HBZ-a, potrebnim izmjenama prostornih planova radi definiranja trase prema zračnoj luci te koordinaciji s Hrvatskim cestama vezano uz moguće vođenje trase koridorom D8.

Ministar Oleg Butković istaknuo je kako je pred Splitsko-dalmatinskom županijom snažan investicijski ciklus u prometnu infrastrukturu, naglasivši da su projekti u splitskoj aglomeraciji među prioritetima Vlade Republike Hrvatske.

Prema njegovim riječima, ključni projekti usmjereni su na bolju prometnu povezanost, rasterećenje gradskog prometa i jačanje multimodalnog sustava, u kojemu željeznica ima važnu ulogu, osobito u povezivanju Zračne luke Split s gradskom lukom i širim urbanim područjem.

Naglašena je potreba snažne koordinacije između Ministarstva, lokalne i regionalne samouprave te infrastrukturnih tvrtki kako bi se osigurala pravodobna priprema projektne dokumentacije i financiranje, uključujući korištenje sredstava Europske unije.

HŽ Infrastruktura na sastancima je istaknula kako razvoj željezničke infrastrukture u splitskoj aglomeraciji predstavlja dugoročno rješenje za smanjenje prometnih gužvi, povećanje sigurnosti prometa te jačanje gospodarskog i turističkog potencijala regije.

Poseban naglasak stavljen je na projekt povezivanja Zračne luke Split i luke Split željezničkom infrastrukturom, koji predstavlja temelj budućeg integriranog prometnog sustava splitskog područja.

Naglašeno je i kako je početkom ove godine HŽ Infrastruktura ugovorila izradu studijske dokumentacije za modernizaciju i unaprjeđenje pruge Oštarije – Knin – Split, jedne od najvažnijih željezničkih veza između kontinentalnog i južnog dijela Hrvatske. Rok za izradu cjelokupne studijske dokumentacije iznosi dvije godine, čime će se stvoriti preduvjeti za definiranje



Razgovaralo se o velikim infrastrukturnim zahvatima na području Županije



Blaženko Boban sa suradnicima



Tomislav Šuta sa suradnicima

optimalnog modela modernizacije, povećanje kapaciteta i brzina, podizanje razine sigurnosti te dugoročno kvalitetnije povezivanje Splita s ostatkom nacionalne i europske željezničke mreže. HŽ Infrastruktura nastavit će u suradnji s

Ministarstvom mora, prometa i infrastrukture, Splitsko-dalmatinskom županijom i Gradom Splitom intenzivno raditi na pripremi i provedbi projekata koji će željeznicu pozicionirati kao okosnicu održive mobilnosti u Dalmaciji.

STRATEŠKE PORUKE IZ BRUXELLESA I AKTIVNA ULOGA HŽ INFRASTRUKTURE

PIŠE: Sonja Cvetković

FOTO: arhiva CER-a

Početak veljače 2026. u Bruxellesu još je jednom potvrdio da se budućnost europske željeznice oblikuje na sjecištu politike, strategije i operativne provedbe. Svečana dodjela nagrade *European Railway Award 2026*, održana 2. veljače, te Glavna skupština CER-a, održana dan poslije, okupile su predstavnike europskih institucija, država članica, upravitelja infrastrukture i industrije oko zajedničkih prioriteta: jačanja željezničke infrastrukture, uklanjanja prepreka prekograničnome prometu, osiguranja stabilnog financiranja i povećanja razine otpornosti europskoga prometnog sustava.

Aktivna uključenost HŽ Infrastrukture u europske rasprave

HŽ Infrastrukturu na Glavnoj skupštini CER-a predstavljao je član Uprave Darko Barišić, čime je osigurana aktivna uključenost hrvatskoga upravitelja infrastrukture u rasprave o budućnosti europske željeznice, financiranju infrastrukturnih projekata i provedbi zajedničkih europskih politika.

Dugogodišnje redovito sudjelovanje na Skupštini HŽ Infrastrukturi omogućuje izravan uvid u smjerove razvoja europske prometne politike, pa tako i ove godine kada se aktivno razgovaralo o kontekstu novoga Višegodišnjeg financijskog okvira Europske unije, Instrumenta za povezivanje Europe (CEF), digitalizacije željeznice i pojednostavljenja regulatornih postupaka, koji imaju izravan utjecaj na planiranje i provedbu infrastrukturnih projekata na nacionalnoj razini.

U sklopu boravka u Bruxellesu održan je i bilateralni sastanak između HŽ Infrastrukture i MÁV-a. Razgovaralo se o temama od zajedničkog interesa, uključujući razvoj strategije prediktivnog održavanja, stanje i budućnost željezničke trase Zagreb – Rijeka, planove elektrifikacije i aktualne europske inicijative poput ERTMS



Enno Wiebe i Alberto Mazzola

-a, vojne mobilnosti i upravljanja kapacitetima. S obzirom na obuhvatnost tema i zajedničke interese, dogovoren je nastavak suradnje proširenim stručnim sastankom u Zagrebu u ožujku 2026.

European Railway Award 2026: željeznica kao strateški stup Europe

Na 19. dodjeli nagrade *European Railway Award 2026*, koju su zajednički organizirali CER i UNIFE, željeznica je jasno pozicio-



European Railway Award 2026

nirana kao jedan od ključnih stupova europske mobilnosti, sigurnosti i održivog razvoja. Nagrađene inicijative istaknule su potrebu za snažnijom političkom potporom željezničkoj infrastrukturi, osobito u kontekstu prekograničnih projekata i razvoja pruga velikih brzina.

Nagrada *Rail Trailblazer Award 2026* dodijeljena je zajedničkoj inicijativi država članica za ubrzani razvoj europske mreže pruga velikih brzina i uklanjanje prepreka prekograničnim infrastrukturnim projektima, dok je nagrada *Rail Champion Award 2026* pripala Poljskoj za snažno političko vodstvo koje je željeznicu pozicioniralo na mjesto ključnog alata europske konkurentnosti, otpornosti i sigurnosti, uz poseban naglasak na ulaganja, inovacije, pojednostavljenje procedura i vojnu mobilnost. Predsjednik CER-a Alan Beroud tom je prigodom istaknuo:

„Željeznica se danas nalazi u samome središtu strateških odluka Europe: od otpornosti i sigurnosti do održivosti i konkurentnosti. Kada politička volja jasno podupire željeznicu, tada je moguće graditi snažniju, povezaniju i konkurentniju Europu za buduće generacije.

Poruke s dodjele nagrada dodatno su naglasile važnost usklađenog djelovanja europskih institucija, država članica, upravitelja infrastrukture i industrije kako bi se strateški ciljevi pretočili u konkretne projekte na terenu.

Glavna skupština CER-a: od strateških poruka do konkretnih prioriteta

Na Glavnoj skupštini CER-a rasprave su bile usmjerene na operativnu provedbu europskih politika i definiranje ključnih prioriteta za nadolazeće razdoblje. Usvojen je Poslovni plan CER-a za 2026., s naglaskom na snažnome i predvidivome EU-ovu financiranju, razvoju željezničke infrastrukture, digitalizaciji, implementaciji ER-TMS-a te jačanju otpornosti željezničkog sustava. Posebna je pozornost posvećena raspravama o novome Višegodišnjem financijskom okviru Europske unije i budućnosti Instrumenta za povezivanje Europe (CEF), pri čemu je istaknuta ključna uloga infrastrukturnih projekata u ostvarivanju ciljeva povezanosti, teritorijalne ko-



Alan Beroud

hezije i sigurnosti.

Jedna od horizontalnih tema Skupštine bilo je pojednostavljenje procedura, prepoznato kao neophodan preduvjet za bržu i učinkovitiju realizaciju infrastrukturnih projekata. Rasprave su obuhvatile postupke izdavanja dozvola, tehničke specifikacije interoperabilnosti, javnu nabavu i upravljanje kapacitetima radi smanjenja administrativnih opterećenja i povećanja predvidivosti za upravitelje infrastrukture.

Vojna mobilnost i otpornost prometnog sustava

U kontekstu aktualnih sigurnosnih izazova, velik dio rasprava bio je posvećen vojnoj mobilnosti i ulozi željeznice u jačanju otpornosti Europe. Istaknuto je kako razvoj infrastrukture za potrebe vojne mobilnosti mora istodobno doprinositi i civilnome prometu, bez negativnog utjecaja na



Sophia Kircher

dostupnost kapaciteta za putnički i teretni prijevoz. Naglašena je potreba za jasnim zakonodavnim okvirom i uravnoteženim pristupom koji uzima u obzir operativne realnosti željezničkog sektora.

Od europske strategije do nacionalne provedbe

Događanja u Bruxellesu potvrdila su da se europska željeznica razvija kao zajednički projekt koji zahtijeva snažnu koordinaciju svih dionika. Fokus na pojednostavljenje procedura, jačanje infrastrukture i međunarodnu suradnju pokazuje jasnu usmjerenost prema rješenjima koja omogućuju učinkovitiju provedbu strateških ciljeva na nacionalnoj razini.

Za HŽ Infrastrukturu sudjelovanje na dodjeli nagrade *European Railway Award* i Glavnoj skupštini CER-a važan je korak u jačanju njezine pozicije unutar europskoga željezničkog prostora.



Rail Trailblazer Award 2026

NASTAVAK OBNOVE PRUGE BANOVA JARUGA – DARUVAR

PIŠE: Željka Mirčić
FOTO: Željka Mirčić



Stroj za brzu izmjenu kolosiječne rešetke

Dolaskom stroja za brzu izmjenu kolosiječne rešetke SMD 80 sredinom veljače na poddionicu Banova Jaruga – Pakrac nastavljena je obnova pružne dionice Banova Jaruga – Daruvar u duljini 53,44 kilometra.

Radovi na obnovi dionice od Banove Jaruge do Daruvara, na pruzi Banova Jaruga – Pčelić, izvode se u dvije faze. Započeli su u proljeće 2024. prvom fazom, odnosno na poddionici Banova Jaruga – Pakrac, dužoj 29,98 kilometara. Nakon što bude završena do kraja ove godine, uslijedit će druga faza radova, koja obuhvaća poddionicu Pakrac – Daruvar, dugu 23,46 kilometra. Završetak svih radova od Banove Jaruge do Daruvara planiran je tijekom 2028.

Po završetku radova na poddionici Banova Jaruga – Pakrac planirana brzina vlakova iznositi će 80 km/h, ovisno o lokalnim ili prometnim ograničenjima, dok će na dionici prema Daruvaru brzina biti prilagođena konfiguraciji terena.

Ukupna investicija iznosi 51,3 mil. eura, od čega je 47 mil. eura financirano kreditom Europske investicijske banke, a preostali dio iz Državnog proračuna.

Obnova pružne dionice Banova Jaruga – Daruvar obuhvaća izmjenu kolosiječne rešetke te radove na sanaciji objekta. Sanacija obuhvaća zamjenu postojeće kolosiječne rešetke. Stari drveni pragovi i tračnice zamjenjuju se novim armiranobetonskim pragovima i novim tračnicama, a ugrađuje se i novi kameni agregat LA20.

Također, projektom su obuhvaćeni zamjena kolosijeka i skretnica u kolodvorima Lipik, Pakrac, Sirač i Daruvar, sanacija 49 željezničko-cestovnih prijelaza ugradnjom novoga sintetičkog popođenja, sanacija propusta i mostova, čišćenje otvornih kanala te ugradnja kanalice pri uređenju pružnog pojasa.

Do sada je na prvoj poddionici, onoj od željezničkog otpremništva Pakrac do sta-

jališta Kukunjevac, zamijenjeno 12 kilometara kolosiječne rešetke, obnovljena su tri kolosijeka i ugrađeno je šest skretnica u kolodvoru Pakrac, dok su u željezničkom kolodvoru Lipik ugrađene četiri skretnice i obnovljena dva kolosijeka. Također, sanirano je sedam armiranobetonskih pločastih propusta od planiranih 36 te obnovljeno 13 željezničko-cestovnih prijelaza od ukupno 28 koliko ih se planira sanirati na prvoj poddionici. Saniran je i pružni pojas te su uređene kanalice.

Tvrtka Swietelsky d.o.o. kao izvođač radova nastavila je radove na obnovi prve poddionice od željezničkog stajališta Kukunjevac u smjeru Banove Jaruge pokretanjem stroja za brzu izmjenu kolosiječne rešetke SMD 80. Predviđena dinamika rada stroja je 11 dana u kontinuitetu. Na dan se radovi izvode najmanje 10 sati, s učinkom od oko 1600 metara kolosijeka. Prije nego što je stroj za brzu izmjenu počeo raditi, izvedeni su pripremni radovi te su na trasu istovarene nove tračnice. Postrojenje SMD 80 radi tako da razmiče

postojeće stare tračnice te skuplja stare drvene pragove, koji se kranom odvoze na vagone koji ih potom otpremaju na deponij stare građe. Kran dovozi nove armiranobetonske pragove koji se postavljaju u kolosijek, na koji se potom postavljaju nove tračnice. Nakon pomicanja stroja izvodi se ET zavarivanje kolosijeka, a potom slijede radovi na izbacivanju kamenog agregata, odnosno rešetanje kolosijeka, te se ugrađuje novi kameni agregat, izvodi strojna regulacija kolosijeka te uređuje zastorna prizma. Naposljetku, radovi će obuhvatiti sanaciju propusta na pružnoj poddionici te željezničko-cestovnih prijelaza.

Danas je nastavljena obnova poddionice od lokacije Kukunjevac, preciznije od km 17+257 u smjeru Banove Jaruge. Za sada smo zadovoljni nastavkom obnove. Stroj je stigao prema planu, a služi nas i vrijeme. Inače, nastavak radova ovisio je o raspoloživosti stroja SMD 80 jer takvih je strojeva samo nekoliko u Europi. Za sada sve teče prema planu. Cilj nam je s ovom fazom radova na poddionici prema Banovoj Jaruzi završiti do sredine ožujka, a potom prelazimo na strojno rešetanje, odnosno zamjenu kamenog zastora. Čeka nas još dosta posla. Planirani su i radovi na obnovi postojećih objekata, a završetak svih radova na prvoj poddionici očekuje se tijekom ove godine. – rekao je pri obilasku radova voditelj obnove dionice Banova Jaruga – Daruvar Vedran Špoljarević.

Stručni nadzor projekta vodi Jasmina Dragičević, koja je istaknula važnost preciznosti u svakoj fazi radova:

Svaki segment radova kontrolira se u skladu s tehničkim propisima, zakonom te pravilima struke. Zato je izuzetno važna dobra komunikacija svih sudionika u projektu, i naručitelja i izvođača i nadzora. Također, vrlo su važne njihove tjedne koordinacije na gradilištu.

Dodala je i to da je pri praćenju i kontroli svih radova na gradilištu od iznimne važnosti provoditi mjere zaštite na radu.

Kvalitetno izvedenim radovima u skladu s ugovorom, svim propisima i zakonima



Obnovljena tri kolosijeka u otpremništvu Pakrac



Obnovljeni kolosijek i sanirani propust u kolodvoru Pakrac grad



Početak rada stroja



Predstavnici voditeljskog tima naručitelja, nadzora i izvođača radova



Obnovljeni kolosijeci u Lipiku

jamčimo u konačnici bolje završeni projekt. Ponovna uspostava prometa, sigurnost i kvaliteta usluge ciljevi su zbog kojih je i pokrenuta obnova ove, za lokalnu zajednicu, vrlo važne pruge. – istaknula je Dragičević.

jih je i pokrenuta obnova ove, za lokalnu zajednicu, vrlo važne pruge. – istaknula je Dragičević.

NAPREDUJE IZGRADNJA STAJALIŠTA SESVETSKA SELA

PIŠE: Ivan Zadro
FOTO: Ivan Zadro

Na međunarodnoj pruzi M102 Zagreb Glavni kolodvor – Dugo Selo u tijeku su radovi na izgradnji novoga željezničkog stajališta Sesevetska Sela, važnog projekta za daljnji razvoj željezničkog čvorišta Zagreb i unapređenje javnoga gradskog prijevoza u istočnome dijelu metropole. Novo stajalište smješteno između kolodvora Sesevete i stajališta Sesevetski Kraljevec povećat će dostupnost i kvalitetu željezničke usluge za stanovnike toga rastućeg zagrebačkog prigradskog naselja.

Stajalište se gradi na dionici dvokolosične pruge u pravcu, osposobljenoj za promet vlakova maksimalnom brzinom od 140 km/h. – rekao nam je tijekom obilaska gradilišta voditelj projekta Zvonimir Budić te dodao:

Prilaz stajalištu s južne strane bit će Ulicom Đure Hercega, a sa sjeverne strane pristupnom cestom, koja će biti u produžetku Međugorske ulice. Izvedena je većina radova na izgradnji bočnih perona duljine 160 metara i širine tri metra te veći dio konstrukcije pješačkog pothodnika. Pristup peronima bit će omogućen stubištima i rampama za osobe smanjene pokretljivosti, dok će komunikacija između perona biti osigurana pješačkim pothodnikom ukupne duljine sa stubištima oko 20 metara, svijetle širine pet metara i visine tri metra. Osobama smanjene pokretljivosti pristup pješačkome pothodniku bit će omogućen kosim podiznim platformama.

Vrijednost radova iznosi 3,3 milijuna eura. Počeli su u studenome 2024., no Budić ističe kako su radove djelomično usporili nepredviđeni izazovi:

Znatan dio radova na izgradnji južne strane stajališta nije se mogao izvoditi zbog postojeće dionice srednjenaponskih kabela, što je odgodilo dovršetak



Stajalište Sesevetska Sela

dijela konstrukcije pothodnika te rekonstrukciju kontaktne mreže. Nakon što je HEP izveo radove na izmještanju postojeće dionice kabela u novu trasu, radove

na izgradnji stajališta možemo nastaviti u punome obimu i s takvim scenarijem završetak ugovorenih radova planiran je do kraja kolovoza ove godine.



Zvonimir Budić



Natalia Stojić



Radovi u stajalištu Sesvetska Sela

Trenutačnom dinamikom radova zadovoljni su i izvođači Cenoza promet i Pružne građevine. Zamjenica inženjera gradilišta Natalia Stojić iz Cenoze opisala nam je stanje na gradilištu:

Problematika vodova prolongirala je radove. Trenutačno radimo na južnome stubištu pothodnika i želimo što prije demonstrirati provizorij kako bismo mogli pristupiti svim drugim radovima. Tijekom iskopavanja suočili smo se s visokim razinama podzemnih voda, a kiša i snijeg dodatno su utjecali na dinamiku radova. Ipak, radimo u skladu s mogućnostima koje dopuštaju vremenski uvjeti. U sljedećim tjednima na gradilištu će raditi tri ekipe s više od dvadeset radnika. Suradnja s HŽ Infrastrukturom vrlo je dobra; uvijek pravodobno dobivamo potrebne informacije i zadovoljni smo suradnjom.

Važno je istaknuti kako se gornji i donji pružni ustroj ne mijenjaju te će kolosijeci po završetku radova biti vraćeni u postojeće stanje.

Oba će perona biti djelomično natkrivena nadstrešnicama duljine oko 60 metara,



koje će štititi dio perona, ulaze u pothodnik te parkiralište za bicikle. Peroni će biti opremljeni urbanom opremom: klupama, koševima za otpad, tablama, piktogramima, vitrinama za vozni red te stalcima za bicikle.

Projekt uključuje i izgradnju dvaju parkirališta te nove pristupne ceste. Južno parkiralište, uz južni peron i spoj na Ulicu

Đure Hercega, imat će 25 parkirališnih mjesta, a sjeverno 27 mjesta. Također, kompletno stajalište i parkirališta bit će osvijetljeni te će stajalište biti pod video-nadzorom.

Najveći dobitnici projekta zasigurno će biti svakodnevni putnici koji će dobiti sigurniju i pristupačniju željeznicu s novim funkcionalnim i suvremenim stajalištem prilagođenim svakodnevnim potrebama

KAD PUKNU VEZE

PIŠE: Ivan Kartelo

FOTO: Ivan Tolić

Optički kabeli trenutačno su najbolji prijenosni medij za telekomunikacijski i podatkovni promet te za promet u mrežama za nadzor postrojenja jer nisu skupi, ne kradu se jer nisu od metala i imaju brzine prijenosa veće od 100 Gbit/s. Također, lako se spajaju u prstenastu strukturu te tako formiraju protekciju veza između dvaju kolodvora.

Kvar na njima može izazvati neprilike u inače složenome željezničkom sustavu, a baš o jednome takvom slučaju i pravodobnoj reakciji nadležnih službi HŽ Infrastrukture razgovarali smo s voditeljem Grupe za nadzor telekomunikacijskih uređaja Ivanom Tolićem, čija je ekipa tijekom veljače bila zadužena za sanaciju kvara na optičkome kabelu od Savskog Marofa do državne granice sa Slovenijom.

Zbog puknuća optičkoga kabela na stupu kontaktne mreže tijekom veljače radilo se na zamjeni 600 metara optičkoga kabela između dviju čvrstih točaka. Ugrađivala se spojnica na stup kontaktne mreže kako bi se stari optički kabel spojio s novim te kabelski završetak u betonskoj blok-kućici Sutla, gdje je međukonekcija s optičkim kabelom Slovenskih željeznica. – rekao je Tolić i napomenuo kako su radovi izvedeni brzo i učinkovito.

Montaža kabela trajala je 11. veljače od 10 do 13 sati te je u tome razdoblju bio zatvoren lijevi kolosijek pruge Savski Marof – Dobova. Nakon toga izrađeni su spojnica i kabelski završetak. – dodao je.

Radove je izvela tvrtka Pružne građevine, Poslovno područje POSIT uz pomoć TMD-a Dionice KM Zagreb te nadzor radnika Sektora za informatiku, Odjela za optičku i telekomunikacijsku infrastrukturu. Naš je sugovornik dodatno otkrio:

Najizazovnije je bilo montirati kabel na stupove kontaktne mreže u terminu zatvo-



Zatezanje optičkog kabela na motornoj drezini

ra pruge i isključenja napona, zategnuti ga sa zateznim spiralama napraviti odgovarajući provjes između stupova. Izazovno je bilo i pripremiti radove jer ih je Slovenskim željeznicama trebalo najaviti tri

tjedna prije, a radovi se izvode na otvorenome bez obzira na vremenske uvjete.

Tolić je rekao da intervencije na magistralnome optičkom kabelu nisu tako česte, da



Djelatnici Odjela za optičku i telekomunikacijsku infrastrukturu: Josip Škrljec, Ivan Tolić i Tomislav Hržina


 Izrada spoja dvaju optičkih kabela metodom *fusion splice*


Iskop rova za polaganje PHD cijevi i kabela



Optička spojnica na stupu kontaktne mreže

nisu svakodnevne, nego se dio kabela mijenja uslijed puknuća (pad drveća) ili nakon prekida uzrokovanog djelovanjem glodavaca u kabelski zdenecima kroz koji kabl prolazi. Ako je kabl djelomično oštećen, veze se nastoje prebaciti na ispravne optičke niti tako da korisnici nemaju prekid veza.

Grupu za nadzor telekomunikacijskih mreža čini šest djelatnika kao i Grupu za optičku infrastrukturu, koji su raspoređeni u ispostavama Zagreb, Split, Ogulin i Vinkovci. U veljači izvedeni su i radovi na polaganju PHD cijevi i optičkoga kabela između zdenca MZD2, u kojemu se nalaze optička spojnica i kabelske kanalice.

Izvedeni su i sanacija oštećenoga magistralnog optičkoga kabela Kustošija – Vrapče te spajanje podzemne trase kabe-



Provlačenje optičkog kabela u montažni zdenac

la koja vodi od Zagreb Zapadnog kolodvora prema Vrapču i nadzemne trase kabela po stupovima kontaktne mreže te je u duži-

ni od tri kilometra dobivena podzemna trasa koja nije u opasnosti od pada drveća, kao što je to bilo do sada.

PORTOROŽ U ZNAKU GRADITELJSTVA

PIŠE: Željka Miša
FOTO: Vanesa Pandžić/CROPIX



S lijeva na desno: Oleg Butković, Zoran Janković i Tomislav Tomašević

Slovenski Portorož 11. veljače 2026. bio je mjesto okupljanja na tradicionalnoj slovensko-hrvatskoj poslovnoj konferenciji »Investicije u graditeljstvu 2026.«, u organizaciji medijske kuće Delo. Središnji je to poslovni događaj koji svake godine okuplja ključne donositelje odluka, investitore i vodeće predstavnike industrije. U središtu rasprava bili su veliki infrastrukturni projekti, investicijski ciklusi na razini država i gradova te izazovi koji očekuju sektor graditeljstva u nadolazećemu desetljeću, a poseban naglasak stavljen je na razvoj željezničke infrastrukture.

Posebno zanimljiva bila je panel-rasprava u kojoj su sudjelovali potpredsjednik Vlade i ministar mora, prometa i infrastrukture Oleg Butković, ministrica infrastrukture Republike Slovenije Alenka Bratušek te gradonačelnici Ljubljane i Zagreba Zoran Janković i Tomislav Tomašević. Pritom se Butković, među ostalim infrastrukturnim projektima, osvrnuo na sektor koji će u prometnome resoru biti u fokusu investicijskog ulaganja u sljedećemu desetljeću – željeznicu.

Hrvatska trenutačno realizira željezničke projekte u vrijednosti većoj od mili-

jardu i pol eura, što iz europskih fondova, što iz kredita Europske investicijske banke. – istaknuo je Butković te dodao da je tih gotovo 800 milijuna eura iskorišteno za obnovu lokalnih i regionalnih pruga u Hrvatskoj koje nisu pogodne za sufinanciranje iz EU-ovih fondova.

Velika ulaganja u željezničku infrastrukturu, koja predstavlja najveći izazov u prometnoj infrastrukturi, ide dalje. Ti veliki izazovi jesu provedba samih projekata, kašnjenja u projektiranju i dugotrajni procesi javne nabave, za što smo napravili određene iskorake poput promjene zako-



Marijan Čužić

na. Jedan od ključnih elemenata je i usklađivanje prostornih planova, Zakon o prostornom uređenju te novi Državni prostorni plan. – izjavio je ministar Butković, dodavši da Vlada tim postupcima i zakonskim izmjenama želi omogućiti bržu realizaciju velikih infrastrukturnih projekata.

Na panelu posvećenome usklađivanju javnih sredstava, gospodarstva i realnih kapaciteta član Uprave HŽ Infrastrukture Marijan Čužić istaknuo je kako su pokrenute najveće investicije na dvama međunarodnim koridorima: od Rijeke, preko Zagreba do Mađarske i od Slovenije, preko Zagreba do Srbije, a da je trenutačno glavni prioritet tzv. nizinska pruga, koja je izuzetno kompleksan projekt.

Završetkom njezine izgradnje brzina će iznositi 160 km/h, a osigurat će se i kvalitetna veza s područjem otoka Krka. Duljina nizinske pruge od Zagreba do Rijeke iznositi će približno 175 km, odnosno



Sudionici konferencije

skratit će se za 56 km. Naš je cilj da se na toj udaljenosti putuje sat i pol, a vjerujem

da ćemo to i ostvariti u sljedećih desetak godina. – zaključio je Čužić.

SIGURNOST CESTOVNOG PROMETA 2026.

PIŠE: Ivana Međugorac Imamović

FOTO: Ivana Međugorac Imamović, Goran Mehkek/CROPIX

Dana 17. veljače 2026. u hotelu Hilton Garden Inn u Zagrebu održana je 8. konferencija Jutarnjeg lista »Sigurnost cestovnog prometa 2026. – digitalizacija prometnog sustava i nova pravila EU za vozače«. Skup je okupio brojne predstavnike državnih institucija, prometne struke, akademske zajednice i tehnološkog sektora na raspravi o budućnosti sigurnosti prometa u kontekstu digitalizacije i novih europskih regulatornih okvira.

Konferencija, na kojoj je sudjelovalo stotinjak stručnjaka i dionika prometnog sustava, otvorena je pozdravnim govorima organizatora, a fokus rasprava bio je na uvođenju digitalnih rješenja, izmjenama zakonodavstva i jačanju nadzora u prometu.

Digitalizacija i nova pravila u prometu

Među ključnim temama istaknute su digitalna vozačka dozvola, prekogranično priznavanje prometnih sankcija te nova pravila za mlade i profesionalne vozače. Najavljene promjene dio su šire europske reforme usmjerene na modernizaciju prometnog sustava i povećanje razine sigurnosti na cestama.

U sklopu rasprava predstavljene su i inicijative vezane uz mobilne prometne dokumente, odnosno mogućnost korištenja elektroničkih dozvola na pametnim telefonima, uz zadržavanje fizičkih isprava kao opcije.

O europskim izazovima i preporukama u području sigurnosti cestovnog prometa govorio je Antonio Avenoso, izvršni direktor Europskog vijeća za sigurnost prometa, dok je primjere regulatornih rješenja i prakse država članica predstavio Manuel Picardi iz udruženja *European Driving Schools Association*.

Implementaciju Direktive EU-a o vozačkim dozvolama i aktualno stanje sigurnosti na hrvatskim cestama predstavio je Josip Mataija iz Ravnateljstva policije,



8. konferencija Jutarnjeg lista »Sigurnost cestovnog prometa 2026.– digitalizacija prometnog sustava i nova pravila EU za vozače«

naglasivši ključne izazove u nadzoru prometa i potrebu daljnjeg unaprjeđenja preventivnih aktivnosti.

Stanje sigurnosti na cestama

Predstavnici prometne policije iznijeli su pregled aktualnog stanja sigurnosti cestovnog prometa u Hrvatskoj. Istaknuto je kako, unatoč određenim pozitivnim trendovima, i dalje postoji prostor za napre-



dak, osobito kada je riječ o prekomjernoj brzini, vožnji pod utjecajem alkohola i ne-korištenju sigurnosnog pojasa, koji i dalje znatno doprinose najtežim prometnim stradanjima. Naglašena je i potreba za snažnijom primjenom novih tehnologija u nadzoru prometa, uključujući korištenje bespilotnih letjelica i naprednih sustava kontrole, radi učinkovitijeg praćenja prometnih prekršaja i prevencije nesreća.

Uloga tehnologije i umjetne inteligencije

Stručnjaci iz tehnološkog sektora predstavili su mogućnosti primjene umjetne inteligencije u upravljanju prometom, od analitike prometnih tokova do sustava ranog upozorenja i automatiziranog prepoznavanja rizičnih ponašanja vozača. Takva rješenja sve se više prepoznaju kao važan alat u smanjenju broja prometnih nesreća i učinkovitijemu upravljanju prometnom infrastrukturom.

Istaknuto je i kako digitalizacija prometnog sustava predstavlja jedan od strateških prioriteta, no uz tehnološki razvoj neophodno je kontinuirano ulagati i u prometnu edukaciju i preventivne aktivnosti. O ulozi naprednih tehnologija u sigurnosti prometa govorili su brojni stručnjaci iz tehnološkog i sigurnosnog sektora. Primjenu umjetne inteligencije u sustavima upravljanja prometom predstavio je Matija Mandić iz tvrtke KING ICT, naglasivši potencijal AI-ja u analizi prometnih tokova i donošenju sigurnosnih odluka.

Doprinos HŽ Infrastrukture sigurnosti prometa

U sklopu konferencijskog programa prikazana je videoprezentacija HŽ Infrastrukture o sigurnosti prometa na željezničko-cestovnim prijelazima, s naglaskom na preventivno-edukativnoj akciji »Vlak je uvijek brži«. Sigurnost na pružnim prijelazima ostaje jedno od prioritarnih područja



Nikola Milina



S lijeva na desno: Goran Ogurlić, Nikola Milina, Dino Posavec i Josip Mataija

djelovanja HŽ Infrastrukture, osobito u kontekstu rasta opsega prometa i sve intenzivnije interakcije cestovnog i željezničkog sustava.

Zajednički cilj: sigurniji prometni sustav

Zaključci s konferencije potvrdili su kako daljnje povećanje razine sigurnosti prometa zahtijeva koordinirano djelovanje operatera infrastrukture, tehnološkog sektora

i edukacijskih institucija. Pritom digitalizacija, nadzor i modernizacija infrastrukture imaju ključnu ulogu, ali jednako važan ostaje i ljudski čimbenik, odnosno odgovorno ponašanje svih sudionika u prometu. Sudjelovanjem na tome skupu HŽ Infrastruktura još je jednom potvrdila svoju aktivnu ulogu u razvoju sigurnijega i suvremenijega prometnog sustava Republike Hrvatske.

EDUKACIJA O SIGURNOSTI U PROMETU U ISTOČNOJ SLAVONIJI

PIŠE: Sanja Paić
FOTO: Sanja Paić

Od 11. do 13. veljače u trima slavonskim mjestima, Slakovcima, Privlaci i Ilači, provedene su edukativno-preventivne akcije »Vlak je uvijek brži«. Posjetili smo tri osnovne škole te održali terensku akciju na željezničko-cestovnome prijelazu u Privlaci. Cilj je bio jednostavan, ali iznimno važan: podići razinu svijesti o sigurnosti u prometu, osobito u blizini željeznice i željezničkih prijelaza, gdje i trenutak nepažnje može imati ozbiljne posljedice.

Prvo odredište bili su Slakovci. U osnovnoj školi učenici i učitelji aktivno su sudjelovali u interaktivnim radionicama, razgovorima i vizualnim prezentacijama. Razgovarali smo o rizičnim ponašanjima: prelasku pruge bez zaustavljanja, korištenju mobitela, ignoriranju svjetlosnih i zvučnih signala, ali i o jednostavnim, odgovornim postupcima koji spašavaju živote. Naglasak je stavljen na tri koraka: zaustavi se, pogledaj i poslušaj. Nakon predavanja srdačni domaćini počastili su nas slavonskim čobancem pa smo, puni dojmova i zahvalnosti, nastavili put prema sljedećem odredištu.

Drugi dan bio je rezerviran za Privlaku. Osim edukacije u školi, održali smo preventivnu akciju na frekventnome željezničko-cestovnom prijelazu kojim svakodnevno prolaze djeca, roditelji, sportaši, radnici i brojna teretna vozila. Akciju su podržali policijski službenici PP Vinkovci te prometnik kolodvora Otok Branko Pejanović, čime je istaknuta važnost zajedničkog djelovanja svih službi u prevenciji nesreća. U neposrednoj blizini prijelaza nalazi se i ŠNK Privlaka. Iako mlade sportaše nismo zatekli na treningu, treneru smo ostavili edukativne plakate i letke, jer poruka o sigurnosti mora stići do svakog djeteta, na terenu i izvan njega.

Posebno nas je razveselila blizina Osnovne škole »Stjepan Antolović« i Dječjeg vr-



Učenici OŠ Ilača

tića Privlaka. Mališani su za fašnik odabrali temu »Vlak u snijegu«, inspiriranu pozna-

tim djelom Mate Lovraka, što je dodatno naglasilo koliko je željeznica prisutna u



Dječji vrtić Privlaka

dječjoj svakodnevici i mašti. Dogovorili smo i novi susret, ali taj put posvećen najmlađima.

Trećeg dana stigli smo u Ilaču, gdje je edukacija održana u Hrvatskome domu, odmah preko puta škole. I tamo su učenici pokazali znatiželju, otvorenost i spremnost na učenje. Pitanja su bila konkretna, razgovori iskreni, a zaključak zajednički: sigurnost počinje odgovornim ponašanjem svakog pojedinca.

U radionicama sudjelovalo je ukupno više od 300 učenika i učitelja, a posebnu radost djeci donijeli su pokloni sa Žapcem Andrijom, maskotom akcije. Njegove razigrane ruke i veseli pogled pretvorili su ozbiljnu temu u iskustvo koje se pamti. Osmijesi na dječjim licima pokazali su da edukacija ne mora biti ni stroga ni zastrašujuća. Kada se znanje prenosi kroz igru, dijalog i osobni primjer, ono postaje trajno.

Naša baza bili su Vinkovci, grad bogate povijesti i posebne energije. Tamo smo uz radne obveze pronašli i vremena za kratku šetnju i upoznavanje lokalne baštine, što je dodatno obogatilo cijelo iskustvo. Prošetali smo šetnicom uz Bosut, od hotela »Slavonija«, mimo spomenika Josipa Kozarca pa sve do mosta i natrag uz park



VJUB tim i PP Vinkovci



VJUB tim i PP Vinkovci



VJUB tim i PP Vinkovci

Lenije. Grad nas je podsjetio na to koliko su duboki njegovi korijeni: od vučedolske kulture do rimskog razdoblja kada su Vinkovci bili poznati kao *Colonia Aurelia Cibalae*. U Gradske muzeju razgledali smo impresivne artefakte: od najstarijeg europskoga kalendara do rimskog novca, svjedočanstva civilizacija koje su tamo ostavile trag.

Ova akcija još je jednom potvrdila koliko je važna suradnja škola, sportskih klubova, policije, željezničkih djelatnika i lokalne zajednice. Sigurnost u prometu nije samo skup pravila; to je kultura ponašanja koju gradimo zajedno. Sudionici su kući ponijeli nova znanja, ali i jasnu poruku: zaustavi se, pogledaj, poslušaj, jer vlak je uvijek brži.

ODGOVORNOST I SIGURNOST NA PRVOME MJESTU

PIŠE: Sanja Paić
FOTO: Ivan Brajković

Smješten na ravnici istočne Slavonije, grad Otok u Vukovarsko-srijemskoj županiji razvio se zahvaljujući poljoprivredi, obrtništvu i prometnim pravcima koji taj dio Hrvatske povezuju s većim regionalnim središtima. Blizina Vinkovaca, jednog od najvažnijih željezničkih čvorišta u zemlji, snažno je oblikovala prometni i gospodarski život mjesta. Željeznica je na tome području desetljećima dio svakodnevice jer ju stanovnici koriste za odlazak na posao i u školu, putovanja i prijevoz robe.

U takvome okružju kolodvor ima važnu ulogu za lokalnu zajednicu. Brigu za njegovo sigurno i uredno funkcioniranje nedavno je preuzeo Ivan Vranjković, željezničar s dugogodišnjim iskustvom u prometnoj službi. Iako je na dužnosti tek kratko, prometni sustav poznaje iznutra, od skretničarskih do prometnih poslova. S Vranjkovićem smo razgovarali o njegovu profesionalnom putu, svakodnevnom odgovornostima i sigurnosti u željezničkom prometu. *Friški* šef kolodvora, koji je na tome radnom mjestu od veljače, na željeznici je zaposlen 12 godina.

— Po završetku srednje Tehničke škole Zagreb zaposlio sam se u kolodvoru Drenovci kao prometnik vlakova. To su bili moji prvi ozbiljni doticaji s operativnim dijelom sustava. Tamo sam učio što znače odgovornost, točnost i dobra komunikacija. — započeo je Vranjković te u nastavku otkrio koje je sve poslove obavljao prije sadašnje funkcije:

— Radio sam kao prometnik vlakova i skretničar. To su poslovi koji zahtijevaju stalnu koncentraciju i disciplinu te su dobra priprema za vođenje kolodvora.

Kako je rekao, odrastao je uz prugu te su ga vlakovi i željeznica oduvijek zanimali. U skladu s time izbor zanimanja došao je prirodno. Danas radi posao koji voli pa



Kolodvor Otok

smo ga pitali kako izgleda njegov uobičajeni radni dan.

— Radni dan započinje pregledom izvještaja o stanju u kolodvorima i organizaciji



Ivan Vranjković

prometa. Slijede koordinacija osoblja, praćenje prometa i rješavanje redovitih zadataka. Sigurnost prometa, dobra organizacija rada i pravodobna reakcija u svakoj nepredviđenoj situaciji. Željeznica je sustav u kojemu nema mjesta za improvizaciju. Svaka odluka mora biti u skladu s pravilima. Tehnologija i sigurnosni sustavi znatno su napredovali, ali ljudski je čimbenik i dalje presudan. Tehnologija pomaže, no odgovornost i znanje ljudi ostaju ključni.

Jedna od važnijih stavki u radu kolodvora jest sigurnost. – napomenuo je Vranjković i nastavio:

Sigurnost je temelj željezničkog prometa. Bez nje nema pouzdanog sustava. Osim tehničkog podizanja razine sigurnosti potrebna je edukacija pa svi mi željezničari moramo, koliko god je to moguće, upozoravati na to da, naprimjer, prugu treba prelaziti isključivo na mjestima predviđenima za to, da je vlak uvijek brži nego što se čini te da mu je zaustavni put dug. Nažalost, mnogo je neodgovornog ponašanja poput paljenja vatre, bacanje otpada i neopreznog kretanja uz kolosijek.

Kroz kolodvor Otok prolaze putnički vlakovi koji voze na relaciji Vinkovci – Gunja te teretni koji voze na relaciji Vinkovci – Brčko, no, kako je istaknuo naš sugovornik, kolodvor u manjoj sredini nije samo prometno mjesto, nego dio svakodnevice ljudi, mjesto dolazaka, odlazaka i susreta.

Za kraj Vranjković je imao i poruku za mlade koji razmišljaju o karijeri na željeznici.

To je odgovoran, ali stabilan i častan po-



Ivan Vranjković

sao. Tko voli red, sustav i dinamiku prometa, na željeznici može pronaći sigurnu karijeru.

Uz ulaganja i modernizaciju koje je trenutno u tijeku željeznica može imati još veću ulogu u prijevozu putnika i robe. Iako se broj putnika u Slavoniji posljednjih godina smanjio, ponajprije zbog iseljavanja i promjena u načinu života, željeznica i dalje ostaje važan oslonac lokalnim sredina-

ma. Ona povezuje ljude s radnim mjestima, školama i obitelji te zadržava svoju društvenu i prometnu ulogu. Bez obzira na izazove, željeznica ostaje uz ljude – pouzdana, dostupna i trajno prisutna u svakodnevnici zajednice.

Naš razgovor sa šefom kolodvora protekao je u ugodnome i toplome ozračju, onakvome kakvo u Slavoniji dolazi prirodno, uz jednostavnost, otvorenost i ljudsku blizinu.



Mirko Babić i Ivan Vranjković

POTPISAN UGOVOR S BJELOVARSKO-BILOGORSKOM ŽUPANIJOM

PIŠE: HŽPP
FOTO: BBŽ

Župan Marko Marušić potpisao je ugovore s predsjednikom Uprave HŽ Putničkog prijevoza Željkom Ukićem i direktorom tvrtke Čazmatrans Damirom Pavlovićem, kojima Bjelovarsko-bilogorska županija osigurava besplatan i povoljan javni prijevoz za svoje građane.

Umirovljenici i osobe starije od 65 godina, redoviti studenti, djeca i učenici osnovnih i srednjih škola te osobe s invaliditetom s prebivalištem na području Bjelovarsko-bilogorske županije moći će besplatno koristiti vlakove HŽ Putničkog prijevoza na svim relacijama u Republici Hrvatskoj. Pravo na besplatan prijevoz ostvaruje se putem pametne kartice prijevoznika sa zapisom profila, odnosno godišnje karte u 2. razredu redovitih vlakova.

Uz to, Županija će financirati 50 posto iznosa pune cijene prijevozne karte za umirovljenike na međuzupanijskim autobusnim linijama Čazmatransa, dok prijevoznik odobrava komercijalni popust od 10 posto na osnovnu cijenu karte. Time umirovljenici za putovanja izvan Županije plaćaju samo 40 posto ukupne cijene karte.

Kontinuirano vodimo brigu o kvaliteti života naših stanovnika, a osobito onih najosjetljivijih. Ovim ugovorima osigurali smo besplatan javni prijevoz i dodatno smanjili troškove putovanja za umirovljenike. Time građanima omogućujemo lakšu dostupnost obrazovanju, zdravstvenim uslugama i svakodnevnim obvezama, a ovo je još jedan konkretan pokazatelj da slušamo potrebe naših građana i ulažemo u socijalno odgovorne mjere. – istaknuo je župan Marušić.

Potpisivanju ugovora nazočili su predstavnici umirovljenika, članovi Županijske skupštine Zlatko Barila i Siniša Glavaš te predsjednik Povjerenstva za osobe s invaliditetom Tomislav Novosel, koji su za-



S lijeva na desno: Damir Pavlović, Marko Marušić i Željko Ukić



hvalili županu na nastavku kvalitetne suradnje i pohvalili ovaj potez kao važan za

povećanje dostupnosti i mobilnosti građana.

»VESELI BJELOVARAC« NA RIJEČKOME KARNEVALU

PIŠE: HŽPP
FOTO: HŽPP

Tradiciju dugu 25 godina HŽ Putnički prijevoz nastavio je ove godine 15. veljače kada je iz Bjelovara za Rijeku krenuo najveseliji karnevalski vlak na jedan od najljepših svjetskih karnevala.

Veseli maskirani putnici krenuli su u ranim jutarnjim satima iz Bjelovara te uz zaustavljanja u Vrbovcu i Zagrebu otputovali za Rijeku kako bi prisustvovali veseloj

karnevalskoj povorci. Šarene maske, pjesma i ples obilježili su to veselo i prekrasno putovanje i druženje u vlaku. U vlaku su bili organizirani i tombola i izbor najbolje maske.

U Rijeci ih je dočekalo više od 11 000 karnevalista koji su u stotinu skupina prošetali središtem Rijeke na velikoj Međunarodnoj karnevalskoj povorci 43. Riječkog karnevala. Natjecanje u maštovitosti, du-

hovitosti i originalnosti te vatromet boja i oblika rezultirali su paradom stotina alegorijskih kola, tisuća maski i nemjerljivog broja gledatelja iz zemlje i inozemstva.

Povorka je završila prolaskom tradicijskih maskiranih skupina, pri čemu su posljednji Korzom prošli Zametski zvončari, Grobnički dondolaši i Halubajski zvončari. Središnji događaj Riječkoga karnevala završen je oko 20 sati paljenjem pusta.



ŽELJEZNICE SLAVONSKIH PUSTARA

PIŠE: Zvonko Ćurak

FOTO: Zvonko Ćurak

Slavonske pustare su urbano-ekonomska naselja po slavonskim ravninama u kojima su obitelji živjele baveći se poljoprivredom i djelatnostima vezanima uz poljoprivredu. Pustare su činili stanovi, objekti namijenjeni ugodnijem životu, velika skladišta, poljoprivredni strojevi, životinjska gospodarstva i manji pogoni za preradu poljoprivrednih prehrambenih proizvoda. Pustare nastaju od 14. stoljeća kao naselja na velikaškim posjedima. Njihovo je zlatno doba trajalo od polovine 19. do osamdesetih godina 20. stoljeća. Industrijalizacijom pustare su izgubile na važnosti i danas žive samo u uspomenama posljednje generacije pustaraša, koji su se razasuli širom svijeta tražeći bolji život.

Pustare su do početka 20. stoljeća povezivali poljski putovi koje su zimi obilježavali blato, jaruge i snijeg, a ljeti vagaši i prašina. Tada je počela masovna izgradnja pustaraških uskotračnih pruga s konjskom vučom. U spomen na stotinjak pustara južno od Osijeka skupina mještana sela Antunovca je 13. veljače 2012. osnovala Udrugu »Korijeni pustare«, koja djeluje kroz nekoliko sekcija. Znatno doprinos dala je uređenju muzeja na otvorenome pod nazivom »Oštri čošak«, u kojemu primarno mjesto zauzimaju artefakti »pustaraške željeznice«. Južno od Osijeka sedamdesetak kilometara tih pruga povezovalo je većinu pustara, ali i važne lokacije kao što su osječka šećerana i željeznički kolodvori Antunovac i Laslovo, iz kojih su se dalje prevozili poljoprivredni proizvodi, ali i stanovnici (đaci i radnici).

Nekoliko entuzijasta, među kojima su Branko Vadjla, Ivan Kastel i niz drugih, posebnu je pozornost posvetilo prikupljanju izložaka vezanih uz spomenutu uskotračnu željeznicu. Nakon desetak godina iscrpnog rada danas »Oštri čošak« dobiva konačan izgled, koji obećava jedinstven primjer muzeja na otvorenome na kojemu



»Oštri čošak«

je izložen niz simbola Slavonije koji će ostati novim generacijama. Stariji će obnavljati uspomene, a mladi upoznavati dio prošlosti svojeg zavičaja. Tamo će biti izložen niz prepoznatljivih slavonskih objekata kao što su đeram visine 11 metara s opremom i bunarom promjera 2,5 m, zvonik i zvono poklon obitelji Schmit iz 1923., lokomobil (parni stroj za pogon vršilica, pilana, mlinova, električnih generatora), autentični kandelabri ulične rasvjete te

spomen-zid (ugao kuće s dva kraka porušениh zidova) na kojemu je popis svih 120 okolnih pustara.

Središnje mjesto zauzima pustaraška željeznica »Čiro« sa zbirkom originala i replika vozila koja su nekada vukli konji, a potom parne lokomotive ili prikladne dizelske. Najvrjedniji je artefakt parna lokomotiva na kojoj su restauracijom izgubljena sva obilježja (tehnički podaci i podaci o



Ivan Kastel i Branko Vadjla



Lokomotiva na kolosijeku



Lokomobil

izradi). Lokomotiva je izložena na temelju dozvole Agencije za šećer RH. Ipak, po nekim podacima lokomotiva je proizvedena 1922. u tvornici Orenstein & Koppel u Berlinu. Imala je vučnu snagu oko 100 tona, tri vezane osovine, maksimalnu brzinu od 25 km/h, težinu 13,5 tona i bila je namijenjena za širinu kolosijeka od 0,76 m. Uz lokomotivu postavljeni su vagoni za prijevoz šećerne repe, drva, mlijeka, cigle i putnika te vagonet futer kojim se razvozila stočna hrana. Sva vozila postavljena su na tridesetak metara originalnih kolosijeka na hrastovim i čeličnim pragovima uz pripadajući kolosiječni pribor. Kolosijek je kao izvorna pruga zasut šljakom (cunderom), nusproizvodom nekadašnje osječke šećerane. Izložena vozila čine impresivnu sliku nekadašnje željeznice koja je povezivala pustare, naselja, šume, gospodarstva, skladišta ubrane ljetine i kolodvore po cijeloj Slavoniji i Baranji.

U razgovoru sa članovima Udruge »Korijeni pustare« saznao sam da je posao u završnoj fazi i da ove godine planiraju izgraditi sjenicu za oko 60 posjetitelja i ogradu te urediti zelene površine. Koliko mi je poznato, to je jedinstveni muzej takvog tipa u Hrvatskoj, koji se prostire na 1500 m² otvorenog prostora i koji će očuvati povijesnu baštinu tog dijela Slavonije.

Antunovčani su kao poznati ljubitelji željeznice donirali dosta sredstava i više tisuća sati rada kroz desetak godina da bi prikupili, obnovili, izgradili, pravno riješili i

vizualno osmislili spomenuti prostor. Jedan od mještana rekao je da je šteta što lokomotiva nije u vučnome stanju da se izgradi nekoliko kilometara pruge po kojoj bi vukla te zanimljive vagone. Bila bi to velika vrijednost i atrakcija za selo, ali i za sve one koji već navraćaju i sa zanimanjem prate napredovanje radova. Prolaznici zastaju, razgledaju, fotografiraju i dive se tome skupu simbola Slavonije na jednome mjestu.

Kao ljubitelj željeznice i sam sam svojim savjetima i vrijednim predmetima pomogao u realizaciji ovog projekta. Važno je sačuvati povijesno blago željeznice koja je u mnogome doprinijela razvoju Slavonije, kao uostalom cijelog svijeta.



Đeram



Popis pustara

ŽELJEZNIČARSKI DUH KOJI JE PROSLAVIO SPLIT

PIŠU: Maja Frapporti-Roglić, Ratko Borić

FOTO: KUDŽ »Filip Dević«

Split i njegova željeznica oduvijek su bili povezani neraskidivim nitima, ali rijetko je koja spona tako čvrsta i raspjevana kao Kulturno-umjetničko društvo željezničara »Filip Dević«. Dana 31. siječnja 2026. u foyeru splitskog HNK održana je svečana sjednica, a navečer u kazalištu svečani koncert u povodu 75 godina kontinuiranog rada. Velika je to obljetnica za bilo koju instituciju, a za našeg slavljenika, toga »žilavog i živahnog sedamdesetpetogodišnjaka«, to je tek još jedna uspješna stanica na dugome putovanju koje traje od 1950. Tom su prigodom uzvanici održali govore, a institucijama i pojedincima dodijeljene su prigodne željezničke putne karte u retrostilu. Takva jedna trajna prijevozna karta, prema važećemu voznome redu 1950./2026., uručena je i predstavniku HŽ Infrastrukture, članu Uprave Darku Barišiću.

Treba napomenuti da je dugogodišnji predsjednik Uprave KUDŽ-a »Filip Dević« Tonči Kovač, nekadašnji šef Sekcije ZOP Split, a Ratko Borić, sadašnji voditelj Područne radne jedinice za održavanje građevinskog infrastrukturnog podstava Jug, član je Uprave KUDŽ-a već punih sedam godina. To dokazuje da se snažne veze sa željeznicom nastavljaju.

Od zvižduka lokomotive do prve probe

Sve je počelo i prije službenog osnivanja. Već 1939. pri željezničkome čvorištu u Splitu formirana je limena glazba splitskih željezničkih radnika, popularnih feratjera. Bila je to jedina limena glazba u gradu u godinama nakon Drugog svjetskog rata, preteča svega onoga što će 20. studenoga 1950. postati KUDŽ »Filip Dević«.

Danas, pod krovom HŽ Infrastrukture, Društvo nastavlja čuvati svoj dom. Ta veza sa željeznicom nije samo povijesna crtica; ona je simbol kontinuiteta i radničkog prkosa koji je iznjedrio kulturu vr-



Završno kolo »Ero«

hunske razine. Od samih početaka i osnivanja dramske sekcije te omladinskoga tamburaškog orkestra »Dević« je inkubator talenata, okupljajući više od 8000 građana kroz desetljeća djelovanja.

Ambasadori Splita na svim kontinentima

Kada bismo sva putovanja »Devića« pretvorili u sliku, bila bi to karta svijeta iscrtana tisućama kilometara. Održavši više od 5000 nastupa Društvo je proputovalo



Ispunjeno kazalište



Ples lindo i lijerica

gotovo sve europske zemlje te stiglo do Novog Zelanda, Meksika, Egipta, Australije i četiri puta do Sjedinjenih Američkih Država.

Zlatne medalje iz engleskog Middlesbrogha (1970.) i Grand Prix iz poljskih Katowica (1984.) samo su dio bogate riznice koja krase prostorije Društva. Ipak, peharima se ne mogu izmjeriti susreti s našim iseljenicima. Za njih je »Dević« glas domovine, tanki most preko oceana koji briše udaljenost i donosi miris domovine u njihove domove.

Lider i pokretač županijske baštine

Osim po vrhunskim izvedbama, »Dević« je u stručnim krugovima prepoznat kao vizionar i stup institucionalne kulture. Kako ističe Marijana Botić Rogošić, tajnica Saveza kulturno-umjetničkih društava Splitsko-dalmatinske županije, upravo je »Filip Dević« prije točno 20 godina dao inicijativu za osnivanje tog saveza. Kroz puna dva desetljeća »Dević« je ostao jedino društvo koje kontinuirano i neumorno sudjeluje u njegovu radu, neprestano podižući ljestvicu izvrsnosti. Njihova proaktivnost najočitija je u činjenici da su, na vlastitu inicijativu, organizirali prvu Smotru županijskog folklora, trasirajući put koji su poslije slijedili mnogi drugi. Devićevci sudjeluju u radu žirija Festivala klapa Omiš, umjetnički su voditelji susreta klapa na

Klisu (Branko Tomić) i drugdje. Utjecaj Društva na razvoj zajednice i očuvanje baštine golem je. To je tiha, ali moćna snaga koje, u svojoj skromnosti, možda ni sami članovi nisu u cijelosti svjesni.

Čuvari tradicije i snaga u teškim vremenima (Domovinski rat)

Povijest Društva nisu činili samo pjesma i ples; bila je to i borba za identitet. Tijekom Domovinskog rata brojni članovi »Devića« zamijenili su instrumente i nošnje puškama, no aktivnost nije stala. Dok su oružja grmjela, Društvo je pod hrvatskom zastavom predstavljalo svoju domovinu u Europi, a muška je klapa izvodila »Requiem za hrvatskog vojnika« maestra Vinka Lesića, dižući svoj glas i mobilizirajući sve snage u obranu domovine, istaknuo je Ante Čaleta, voditelj Hrvatske matice iseljenika – Podružnice Split.

Zvuk koji definira grad

Klape »Filipa Devića« posebna su priča splitske kulturne baštine. Muška klapa, rekorder omiškoga festivala s 43 nastupa, i ženska klapa, popularne »Splitske rusulice«, koja je širom otvorila vrata žensko-me klapskom pjevanju, ugradile su se u same temelje dalmatinskoga glazbenog izričaja.

Posebno mjesto u srcima Splićana zauzima mješovita klapa. Njezin specifičan

zvuk, nastao kao spoj vokalnog savršenstva i manjeg orkestra, postao je kulturni dio blagdanske tradicije. Emisije Radio Splita na Staru godinu, uz koje su generacije pripremle blagdanske stolove, postale su neodvojiv dio kolektivne memorije grada. »Sićaš li se Splita grada« nije samo naziv njihovog CD-a, već pitanje koje »Dević« svojim radom postavlja svakome prolazniku.

Budućnost u sigurnim rukama

Danas »Filip Dević« broji oko 200 aktivnih članova raspoređenih u deset sekcija. Od tri klape i mješovitog zbora do folklornoga plesnog ansambla i orkestra Društvo je aktivnije nego ikad. Posebno veseli rad s najmlađima – Škola folklora i Škola mandoline i gitare jamče da će se tradicija nastaviti.

Mladi i perspektivni timovi koji danas vode sekcije donose novi zamah, ali uz duboko poštovanje prema prethodnicima poput Branka Šegovića, Ljube Stipišića, Rajmira Kraljevića i mnogih drugih velikana koji su krojili »Devićevu« stazu.

Zahvaljujući potpori HŽ Infrastrukture, Grada Splita, Splitsko-dalmatinske županije i turističkih zajednica, »Filip Dević« ostaje nezaobilazan čimbenik društvenog života. Od organizacije splitske tombule za Sudamju do susreta klapa Društvo pokazuje da je živi organizam koji raste sa svojim gradom.

Na kraju ove velike obljetnice ostaje samo osjećaj duboke zahvalnosti prema svima koji su utkali dio sebe u taj golemi mozaik. Tko je davne 1950. mogao slutiti da će ovaj zvižduk lokomotive prerasti u simfoniju koja traje tri četvrt stoljeća? »Filip Dević« živi vječno – FDŽV!



Darko Barišić i Ante Jukić

SOLARNI PANELI NA TRAČNICAMA

PIŠE: Ružica Stanić
FOTO: SNCF



Švicarska tvrtka Sun-Ways za Francuske državne željeznice (SNCF) postavlja pomične solarne panele na tračnice. Pilot-projekt, koji bi trebao trajati do travnja 2028., provodi se u blizini kolodvora Buttes u švicarskom kantonu Neuchâtelu, a trenutno se pregledavaju rezultati prvih ispitivanja.

Paneli su postavljeni na tračnice u duljini 100 metara na dionici kojom dnevno prometuje 30 vlakova brzinom do 90 km/h. Ugrađeno je 48 panela koji godišnje proizvode 16 000 kWh električne energije.

Ispituje se kako solarni paneli utječu na tračnice, preglede kolosijeka i druge radove redovitoga održavanja. Osim toga, proučava se odsjaj i utjecaj onečišćenja od prometa na panele.

Te su aktivnosti dio većega projekta koji je usmjeren na inovativne načine instaliranja solarnih panela na SNCF-ovoj imovini.

SNCF je najveći potrošač električne energije u Francuskoj i, kako ističu, drugi najveći zemljoposjednik u državi.

MILIJARDU EURA ZA TEN-T

PIŠE: Ružica Stanić
FOTO: ekathimerini.com



Rumunjski upravitelj infrastrukture CFR provodi veliku rekonstrukciju i modernizaciju svojih pruga koje se nalaze na TEN-T koridoru Rajna – Dunav.

Ugovori za projektiranje i radove na dvjema dionicama pruge Craiova – Drobeta-Turnu Severin – Caransebeș na jugozapadu Rumunjske sklopljeni su s konzorcijem TrackWorks koji čine grčka Terna i Alstom, a ukupno su vrijedni 992,6 milijuna eura. Na ukupno 83 km pruge predviđeno je podizanje brzine na 160 km/h za putničke i 120 km/h za teretne vlakove, osovinsko opterećenje od 22,5 t, elektrifikacija od 25 kV AC i ugradnja ERTMS-a razine 2. Projektiranje bi trebalo trajati 12 mjeseci, a radovi 60 mjeseci.

Prošle su godine ugovoreni radovi na 32,6 km dugoj dionici Băile Herculane – Poarta vriejndi 428 milijuna eura, a izvodi ih austrijski Porr. Domaći izvođač Rotary Construcții Menenanță i turski IC İttaş izvode radove na 41,6 km dugoj dionici Drobeta-Turnu Severin – Băile Herculane (450 mil. eura) i 37,2 km dugoj dionici Poarta – Caransebeș (408 mil. eura).

U tijeku je postupak nabave i za modernizaciju ostatka pruge, koji uključuje 6,19 km dug novi dvocjevni tunel Balota.

SLOVAČKA PRUGA ZA VELIKE BRZINE

PIŠE: Ružica Stanić
FOTO: ŽSR



Slovački upravitelj infrastrukture ŽSR predstavio je rezultate studije izvodljivosti pruge za vlakove velike brzine kojom bi se Slovačku povežalo s Češkom, Poljskom, Mađarskom i Austrijom. Prednost je dana opciji prema kojoj se nadograđuje što više postojećih slovačkih pruga te grade nove pruge prema češkoj i austrijskoj granici.

U prvoj fazi, od 2030. do 2040., izgradila bi se nova pruga za brzinu do 160 km/h od Lamača do novog Bratislava Zapadnog kolodvora, preko Zohora na postojećoj pruzi do češke granice. Pruga Bratislava Glavni kolodvor – Lamač proširit će se na četiri kolosijeka. Povećat će se kapacitet Bratislava GK-a i bit će prilagođen za prijam vlakova duljine do 750 m.

U drugoj fazi, koja će završiti 2046. – 2050., izgradit će se nova pruga za brzinu do 320 km/h od Bratislava ZK-a do češke granice i nova pruga od Marchegga na austrijskoj granici, preko rijeke Morave do Bratislava ZK-a i dalje do češke granice.

Tako bi se vrijeme putovanja od Bratislave do Brna trebalo skratiti na 46 min, a do Budimpešte na jedan sat i 42 min. ŽSR navodi da ukupni trošak projekta od 3,1 milijardu eura ne uključuje pripreme radove niti otкуп zemljišta.



Sesvetska Sela
FOTO: Ivan Zadro



Zagreb Glavni kolodvor
FOTO: Ivan Zadro