ŽELJEZNIČAR

BROJ 970 || RUJAN 2026.

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.



AKTUALNOSTI
Prvi hibridni elektrodizelski vlak u prometu na relaciji Split – Zagreb _4

AKTUALNOSTI
Željeznica se vraća u Zadar _6

OBLJETNICE
Posebnim vlakom od Divače do Pule obilježeno 150 godina istarskih željeznica _16

HŽ INFRASTRUKTURA



Stajalište Sesvetska Sela
FOTO:Ivan Zadro

IZDVOJENO

AKTUALNOSTI | 4
Prvi hibridni elektrodizelski vlak u prometu na relaciji Split – Zagreb

AKTUALNOSTI | 6
Željeznica se vraća u Zadar

AKTUALNOSTI | 8
Izmještanje dijela pruge radi smanjenja gradskih gužvi u Krapini

AKTUALNOSTI | 10
InnoTrans 2026. okupio željezničku industriju iz cijelog svijeta

OBLJETNICE | 16
Posebnim vlakom od Divače do Pule obilježeno 150 godina istarskih željeznica

REPORTAŽA | 22
Uoči skorašnjih radova na megaprojektu od Dugog Sela do Novske

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: Čupkovića most, HŽPP

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,

mjesec rujan bio je vrlo bogat vijestima i događanjima vezanima uz željeznicu. Posebno ga je obilježilo puštanje u promet prvoga hibridnog elektrodizelskog vlaka na relaciji Split – Zagreb.

Novi vlak prilagođen je specifičnostima pruge između Zagreba i Splita, koja je dijelom elektrificirana, a dijelom neelektrificirana. Ima 150 sjedećih mjesta, a putnicima su na raspolaganju besplatan Wi-Fi, utičnice uz sjedala, suvremeni informacijski sustav, vizualne i zvučne najave, rampe za osobe s invaliditetom te prostor za bicikle.

Još dvije godine i Zadrom bi nakon dugog niza godina ponovno trebali prometovati vlakovi. Uz obnovu pruge Zadar – Knin koja je u punome zamahu, pripremaju se izmještanje pruge iz Bibinja i izgradnja tunela, nakon čega će se Zadar željeznicom povezati i sa Zračnom lukom, a novo ruho dobit će i zgrade u Benkovcu i Škabrnji. Sve je to sažetak radnog sastanka o budućnosti željeznice u Zadarskoj županiji na kojemu su sredinom ovog mjeseca definirani ključni projekti i daljnji koraci kojima bi se zadarsko područje trebalo snažnije uključiti u nacionalni investicijski ciklus u željeznicu.

U Krapini potpisan je ugovor za izradu tehničke dokumentacije rekonstrukcije i izmještanja dijela željezničke pruge Zabok – Krapina – državna granica. HŽ Infrastruktura izmjestit će oko jedan kilometar pruge u Krapini i tako osloboditi prostor za proširenje ceste. Cilj je rasteretiti cestovni promet i smanjiti svakodnevne gužve. Radovi će biti ugovoreni tijekom iduće godine.

Posebnom vožnjom vlaka od Divače, preko Buzeta i Pazina do Pule 17. rujna obilježena je velika, 150. obljetnica istarskih željeznica. Putovanje povijesnom trasom završilo je u Puli, gdje je u Povijesnom i pomorskom muzeju Istre otvorena izložba »Gremo na makinu! 150 godina istarskih željeznica«. Obilježavanje 150 godina istarskih željeznica započelo je u Divači, odakle je poseban vlak krenuo prema Istri, zaustavljajući se u Buzetu i Pazinu prije dolaska u krajnje odredište – pulski željeznički kolodvor. Poseban ugođaj cijelome putovanju dala je atmosfera prošlih vremena, a kako je sve to izgledalo donosimo u opsežnoj reportaži.

glavni urednik lista "Željezničar"
Ivan Kartelo



PRVI HIBRIDNI ELEKTRODIZELSKI VLAK U PROMETU NA RELACIJI SPLIT – ZAGREB

PIŠE: HŽPP
FOTO: HŽPP

Na relaciji Split – Zagreb 15. rujna u promet je pušten prvi hibridni elektrodizelski vlak.

Novi vlak prilagođen je specifičnostima pruge između Zagreba i Splita, koja je dijelom elektrificirana, a dijelom neelektrificirana. Ima 150 sjedećih mjesta, a putnicima su na raspolaganju besplatan Wi-Fi, utičnice uz sjedala, suvremeni informacijski sustav, vizualne i zvučne najave, rampe za osobe s invaliditetom te prostor za bicikle. U vlaku nalaze se i samoposlužni aparati za kupnju kave i drugih toplih napitaka, vode, sokova, slatkiša i grickalica.

Uz redovite putnike, na prvoj vožnji bili su predstavnici resornog ministarstva, lokalne i regionalne samouprave, HŽ Putničkog prijevoza, KONČAR-a i Europske investicijske banke.

_Prije dvije godine potpisali smo ugovor za proizvodnju ovih vlakova i danas je prvi na pruzi, prvi od šest. Ovi visokokomforni vlakovi povezivat će Dalmaciju i Zagreb, osiguravajući kvalitetniju uslugu putnicima. Na tome nećemo stati, već nastavljamo s nabavom novih vlakova te s ulaganjima u pruge i kolodvore. Kad govorimo o pruzi između Zagreba i Splita, ugovorena je izrada studijske dokumentacije koja bi trebala biti gotova sljedeće godine, a koja će ponuditi niz tehničkih rješenja za ovu prugu i razvoj cijeloga koridora. Moramo biti svjesni da se radi o vrlo velikoj investiciji, ali cijeli sektor predan je tome i to će se realizirati u sljedećih pet do deset godina. – izjavio je državni tajnik za željeznicu Žarko Tušek iz Ministarstva mora, prometa i infrastrukture.

Zagreb i Split povezuje željeznička pruga duga 429 kilometara. Dionica od Zagreba do Oštarija, duga 103 kilometra, elektrificirana je, dok je preostalih 326 kilometara do Splita neelektrificirano.



Hibridni elektrodizelski vlak u Splitu

_Danas otvaramo novo poglavlje u povezivanju Zagreba i Splita. Ovaj vlak iskorak je prema modernijem, kvalitetnijem i održivijem putničkom prijevozu. Novi hibridni elektrodizelski vlakovi donose višu razinu udobnosti, suvremenu tehnologiju i kvalitetu putovanja koju naši putnici s pravom očekuju. Naš je cilj učiniti putovanje vlakom privlačnijim izborom za sve veći broj građana. Do kraja godine na prugama će biti još pet ovakvih hibridnih komfornih vlakova, a od prosinca uvodimo i veći broj linija – dva dnevna vlaka iz Zagreba i dva iz Splita, uz noćni vlak petkom iz Zagreba i nedjeljom iz Splita. Ulaganje u ovakve moderne vlakove ulaganje je u mobilnost ljudi i budućnost putničkog prijevoza. – istaknuo je predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza Željko Ukić.

U razvoju i proizvodnji novih hibridnih vlakova sudjeluje velik broj stručnjaka Gru-



Predstavnici resornog ministarstva, lokalne i regionalne samouprave, HŽ Putničkog prijevoza, Končara i Europske investicijske banke

pe Končar, u suradnji s desecima hrvatskih tvrtki. Vlakovi su razvijeni prema međunarodnim standardima i suvremenim tehnološkim zahtjevima.

_Danas ne predstavljamo samo novi vlak, već novu razinu povezanosti hrvatskih regija. Ovaj bimodalni vlak rezultat je znanja, iskustva i inovacijskog potencijala Končara te predstavlja velik iskorak u modernizaciji domaćega željezničkog prijevoza. Putnicima donosi jednaku razinu udobnosti, brzine i pouzdanosti tijekom cijelog putovanja, neovisno o tomu prolazi li elektrificiranim ili neelektrificiranim pružnim dionicama. Za točno tjedan dana drugi vlak iz ove serije predstavit ćemo i na InnoTransu u Berlinu, najvećemu svjetskom sajmu transportne tehnologije i jubilarnome, desetom predstavljanju Končara na toj globalnoj pozornici. – rekao je predsjednik Uprave Končara Gordan Kolak.

Uvođenjem dodatnih linija između dvaju najvećih hrvatskih gradova unaprijedit će se i regionalna povezanost te osigurati kvalitetnija mobilnost građana.

_Iskreno sam sretan što je domaća tvrtka proizvela ovakav vlak. Posebno sam sretan što upravo ovaj najmoderniji hibridni vlak vozi na relaciji Split – Zagreb. Sad zaista svi moramo poraditi na poboljšanju infrastrukture jer putovanje ovakvim kvalitetnim i luksuznim vlakom osam sati do Zagreba sigurno nije primjereno. Zato svi moramo raditi na tome da taj vlak putuje što kraće kako bi, uz udobnost, bio efikasan i u današnjoj dinamici življenja, koristan svakome građaninu i svakome turistu. Posebno me raduje što će od prosinca biti uvedene i dodatne dnevne linije. – izjavio je splitsko-dalmatinski župan Blaženko Boban.



2. razred



Čupkovića most između Knina i Gračaca



1. razred

_Grad Split s uključenim dionicima radi na projektiranju novog ulaza u trajektnu luku i izlaza iz nje, što će svakako obuhvatiti i ovaj željeznički prostor, kao i prostor u Kopilici. Potrebno je riješiti pitanje gužvi te raditi na daljnjoj modernizaciji željezničke infrastrukture. – istaknula je zamjenica splitskoga gradonačelnika Matea Dorčić.

U sklopu ovog projekta nabavlja se šest elektrodizelskih vlakova, koji se financiraju zajmom Europske investicijske banke u iznosu od 57,3 milijuna eura. U povodu puštanja u promet novog vlaka potpredsjednik Europske investicijske banke Marko Primorac istaknuo je:

_Radi se o jednome od konkretnih rezultata najvećega financiranja koje je EIB ikada odobrio u Hrvatskoj. Naime, 900 milijuna eura na raspolaganju je za ulaganja u željeznicu i pripadajuću infrastrukturu. Dio tog iznosa financirat će još 13 vlakova, obnovu lokalnih i regionalnih pruga diljem zemlje te izgradnju pripadajućih objekata poput kolodvora. Osim toga, preseliti ljude s ceste na prugu jedna je od najučinkovitijih stvari koje Europa može učiniti za klimu i jedna od najpravednijih koje možemo učiniti za naše regije. Zato će EIB nastaviti ulagati u hrvatske željeznice i općenito biti na raspolaganju za potporu daljnjemu razvoju Hrvatske.

Kvalitetno željezničko povezivanje Zagreba i Splita veliki je potencijal za povećanje broja prevezenih putnika. Nabavom tih vlakova podiže se razina energetske učinkovitosti prometnog sustava te doprinosi smanjenju buke i emisija stakleničkih plinova iz prometa. Takvim projektima osigurava se učinkovitiji i konkurentniji željeznički putnički prijevoz.

ŽELJEZNICA SE VRAĆA U ZADAR

PIŠE: Željka Felbar
FOTO: Zadarska županija

Još dvije godine i Zadrom bi ponovno nakon dugog niza godina trebali prometovati vlakovi. Uz obnovu pruge Zadar – Knin, koja je u punome zamahu, pripremaju se izmještanje pruge iz Bibinja i izgradnja tunela, nakon čega će Zadar željeznicom biti povezan i sa Zračnom lukom, a novo ruho dobit će i zgrade u Benkovcu i Škabrnji.

Sve je to sažetak radnog sastanka o budućnosti željeznice u Zadarskoj županiji na kojemu su definirani ključni projekti i daljnji koraci kojima bi se zadarsko područje trebalo snažnije uključiti u nacionalni investicijski ciklus u željeznicu.

Sastanku su nazočili državni tajnik u Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture Žarko Tušek, zadarski župan Josip Bilaver, gradonačelnik Zadra Šime Erlić, načelnik Općine Bibinje Šime Sekula, predsjednik Uprave HŽ Infrastrukture Damir Lončarić te predstavnici Delta grupe i Lučke uprave Zadar.

Župan Bilaver istaknuo je kako je taj sastanak prvi nakon što je dobivena lokacijska dozvole za izmještanje pruge iz Bibinja i izgradnju tunela te dodao:

_To je iznimno važan korak. Sljedeći bi trebala biti odluka Vlade Republike Hrvatske o financiranju, a zatim vrlo brzo i raspisivanje natječaja za projektiranje i izgradnju tunela. Nakon toga slijede radovi i realizacija projekta koji čekamo jako dugo.

Riječ je o tzv. *design&build* modelu prema kojemu se projektiranje i izgradnja objedinjuju u jedan ugovor kako bi realizacija bila što brža. Njegova trenutačna procijenjena vrijednost iznosi 150 milijuna eura, što je gotovo dvostruko više od procjene iz 2019.

_Uvjeren sam da ćemo u sljedećih nekoliko mjeseci imati pripremljen natječaj za projektiranje i izgradnju cjelokupnog projekta. To smo danas i dogovorili. – rekao je Tušek.



U obilasku kolodvora Zadar (s lijeva na desno: Žarko Tušek, Josip Bilaver i Damir Lončarić)

Nakon sastanka sudionici su obišli Luku Gaženica i željeznički kolodvor u Zadru, čime je dodatno istaknuta važnost željeznice u povezivanju ključnih prometnih i gospodarskih sustava zadarskog područja. Druga velika tema jest željezničko povezivanje Zračne luke Zadar sa središtem grada, što je faza koja će uslijediti nakon iz-



Delegacija ispred kolodvora Zadar



Kolodvor Zadar



Kolodvor Zadar

gradnje bibinjske obilaznice.

_Dogovorili smo dinamiku izrade i ishođenja dokumentacije. Realizacijom tog projekta Zadar bi postao prvi grad u Hrvatskoj čije će središte biti izravno povezano željeznicom sa zračnom lukom. – naglasio je župan.

Studijska dokumentacija je u pripremi, a Tušek procjenjuje da je, kada je riječ o realizaciji veze sa Zračnom lukom, realno govoriti o petogodišnjemu ciklusu. Dok se kuju planovi za budućnost, na pruzi od Knina do Zadra naporno se radi. Damir Lončarić opisao je dinamiku obnove:

_Dionica je duga 73 kilometra, a obnova vrijedna 70 milijuna eura. Zadovoljni smo dinamikom radova. Između Zadra i Benkovca glavnina radova završena je, u tijeku su završni radovi, a sada se radi između Benkovca i Knina. Sve bi trebalo biti gotovo 2028.

U naseljima uz prugu planira se i projektiranje zaštite od buke, što je važan dio modernizacije i prilagodbe željezničke infrastrukture potrebama lokalnog stanovništva.

_Kada pruga ponovno bude u prometu, ovdje ćemo vidjeti nove baterijske vlakove. – najavio je državni tajnik.



Kolodvor Zadar



Kolodvor Zadar

Gradonačelnik Zadra upravo željeznicu vidi kao sljedeći veliki razvojni korak nakon ulaganja u cestovnu infrastrukturu te snažnog razvoja Zračne luke Zadar i Luke Gaženica.

_Želimo bolje povezati grad sa Zračnom lukom Zadar, ali i s Lukom Gaženica, Benkovcem i Kninom. Ovaj kolodvor nalazi se praktički u srcu grada i njegova urbanog tkiva, a njegovim povezivanjem sa Zračnom lukom i Lukom Gaženica dobivamo prometni trokut koji predstavlja važnu razvojnu osnovu za budućnost Zadra. – rekao je Erlić.

U međuvremenu buduće putnike već danas čeka obnovljena zgrada željezničkog kolodvora u Zadru u koju je HŽ Infrastruktura uložila oko 300 tisuća eura.

IZMJEŠTANJE DIJELA PRUGE RADI SMANJENJA GRADSKIH GUŽVI U KRAPINI

PIŠE: Željka Felbar
FOTO: Željka Felbar



Potpisivanje ugovora

Dana 1. rujna 2026. u Gradu Krapini potpisan je ugovor za izradu tehničke dokumentacije rekonstrukcije i izmještanja dijela željezničke pruge Zabok – Krapina – državna granica. HŽ Infrastruktura izmjestit će oko jedan kilometar pruge u Krapini i tako osloboditi prostor za proširenje ceste. Cilj je rasteretiti cestovni promet i smanjiti svakodnevne gužve.

Tim povodom na konferenciji za medije sudjelovali su predstavnici Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, Grada Krapine, HŽ Infrastrukture te izvođača projektne dokumentacije tvrtke Mobilita Vision.
Gradonačelnik Krapine i saborski zastupnik Zoran Gregurović istaknuo je kako je taj projekt važan zbog širenja grada, a koči ga trenutačna prometna situacija.

_Željeznica koja prolazi kroz grad s jedne je strane veliki blagoslov, no s vremenom je postala i svojevrsno usko grlo za razvoj pojedinih dijelova Krapine. Uz Ulicu Frana Galovića, od željezničkog kolodvora u Krapini prema jugu uz glavnu prometnicu ulaza u grad, pruga je praktički metar do same ceste na kojoj je vrlo velika frekvencija prometa. Izmicanjem pruge dobit će se mogućnost da se otvore dodatni trakovi za *skretače*, čime će se povećati protočnost i sigurnost prometa. – rekao je Gregurović.

Državni tajnik u Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture Žarko Tušek istaknuo je kako je riječ o jednome u nizu željezničkih projekata koji se provode na području Krapine.

_Očekujemo da ćemo u godinu dana od ovog potpisa doći do faze ugovaranja radova. Znači, imamo nekoliko mjeseci do izrade infrastrukturnih i izvedbenih projekata pa glavnih projekata, a nakon toga slijedi raspisivanje natječaja za radove. – kazao je Tušek.

Dodao je kako je u planu i projekt izgradnje novog parkirališta uz prugu na tome području, odnosno sustav Park&Ride.

_Nije dovoljno samo obnoviti prugu. Potrebno je napraviti kompletnu infrastrukturu kako bi željeznica u punini imala svoju svrhu i funkcionalnost, a već se sada vidi, s obzirom na projekte koje smo napra-



Kolodvor Krapina



S lijeva na desno: Davor Perić, Jasna Divić, Zoran Gregurović, Mihaela Matokanović Džimbeg, Una Vidović i Žarko Tušek

vili do sada, u kojoj se mjeri ljudi vraćaju željeznici. – rekao je.

HŽ Infrastruktura je na području Krapinsko-zagorske županije završila modernizaciju i elektrifikaciju dionice Zaprešić – Zabok i obnovu dionice Zabok – Krapina, a uskoro počinju radovi na dionici Hum-Lug – Gornja Stubica. U planu su i elektrifikacija pruge od Zaboka do Đurmanca, obnova dionice od Zaboka do Budinščine te revitalizacija tzv. kumrovečke pruge.

Članica Uprave HŽ Infrastrukture Mihaela Matokanović Džimbeg istaknula je kako se ciklus ulaganja u tome dijelu Hrvatske nastavlja vrlo intenzivno.

Do kraja godine završit će i obnova kolodvorske zgrade u Krapini. U tijeku je i javna nabava za projektiranje rekonstrukcije pješačkog nathodnika u kolodvoru. Mislim da je ovo jedan od vrlo zornih primjera na kojemu možemo vidjeti kako suradnja lokalne samouprave i središnjega državnog tijela, dakle ministarstva, te strateške državne tvrtke doprinosi povećanju kvalitete života. Zato se uvijek vodimo idejom da svako ulaganje u infrastrukturu u konačnici mora donijeti benefite, odnosno koristi za građane. – zaključila je.

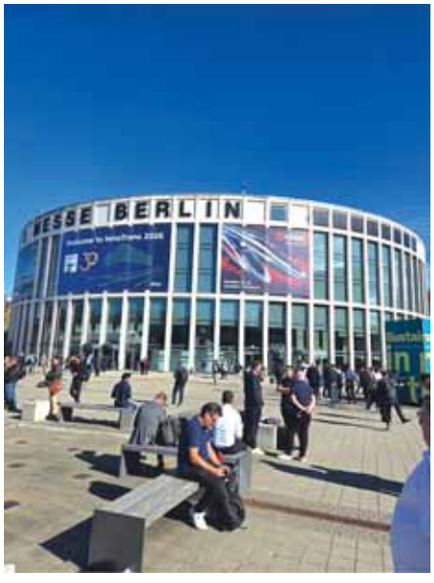
Sve veći interes putnika za željeznički prijevoz nakon obnove dionice Zabok – Krapina pokazuje da svi navedeni projekti itekako imaju smisla, a stanovnici Hrvatskog zagorja željno ih iščekuju.

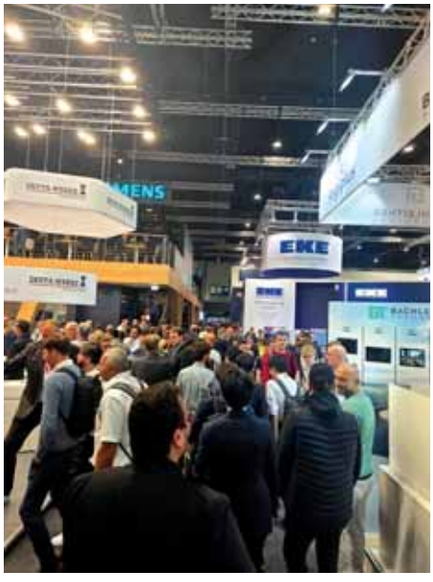
INNOTRANS 2026. OKUPIO ŽELJEZNIČKU INDUSTRIJU IZ CIJELOG SVIJETA

PIŠE: Ivana Međugorac Imamović
FOTO: Mario Rašić

U Berlinu je od 22. do 25. rujna održan InnoTrans 2026., vodeći međunarodni sajam transportne tehnologije koji svake dvije godine okuplja najvažnije predstavnike željezničke i transportne industrije. Ovogodišnje izdanje ponovno je potvrdilo status InnoTransa kao jednog od ključnih mjesta za predstavljanje tehnoloških inovacija i trendova koji će oblikovati budućnost željezničkog prometa.

Na prostoru sajma okupilo se više od 3100 izlagača iz cijelog svijeta, a predstavljeno je 180 svjetskih premijera. Posebno atraktivan dio InnoTransa tradicionalno je bio vanjski izložbeni prostor na kojemu je ove godine predstavljeno 113 vozila, od novih generacija vlakova i lokomotiva do specijaliziranih vozila za izgradnju i održavanje željezničke infrastrukture.





Sajam transportne tehnologije InnoTrans

Infrastruktura u fokusu

Važan dio ovogodišnjeg InnoTransa bio je posvećen željezničkoj infrastrukturi, njezinoj digitalizaciji i automatizaciji te novim pristupima održavanju. Predstavljena rješenja pokazala su kako se razvoj sektora sve više usmjerava prema prikupljanju i analizi podataka o stanju infrastrukture, ranome otkrivanju nepravilnosti te učinkovitijemu planiranju radova.

Među predstavljenim tehnologijama bili su sustavi koji kombiniraju umjetnu inteligenciju, dronove, LiDAR te laserske i optičke senzore za automatizirane preglede infrastrukture. Takva rješenja omogućuju prikupljanje velikog broja podataka o stanju pruge i drugih infrastrukturnih elemenata te njihovu analizu radi pravodobnog prepoznavanja mogućih nepravilnosti.

Automatizacija sve više ulazi i u područje izvođenja radova. Među svjetskim premijerama predstavljen je potpuno digitalizirani robot za podbijanje kolosijeka, dok su druga predstavljena rješenja pokazala mogućnosti robotiziranih pregleda i održavanja infrastrukture.

Jedna od važnih tema sajma bilo je i prediktivno održavanje, odnosno korištenje podataka o stanju infrastrukture kako bi se potreba za intervencijama mogla prepoznati prije nastanka kvara. Predstavljena su i rješenja za digitalno upravljanje infrastrukturnom imovinom, čija je svrha učinkovitije planiranje održavanja, smanjivanje troškova i povećanje raspoloživosti infrastrukture.

Digitalizacija europskoga željezničkog sustava

Digitalizacija je bila jedna od središnjih tema InnoTransa 2026., a poseban naglasak stavljen je na daljnji razvoj Europskog sustava upravljanja željezničkim prometom – ERTMS-a.

Na stručnim skupovima održanima tijekom sajma raspravljalo se o njegovoj bržoj i učinkovitijoj implementaciji diljem Europe, ali i o sljedećoj generaciji željezničkih komunikacija. Posebna pozornost bila je posvećena budućemu komunikacijskom sustavu FRMCS-u, koji bi postupno trebao naslijediti GSM-R. Razgovaralo se o testiranju novih rješenja, tehničkim specifikacijama i pripremama za buduću migraciju prema verzijama ETCS-a kompatibilnima s FRMCS-om.

Digitalizacija željezničkoga teretnog prijevoza također je zauzela važno mjesto. U sklopu InnoTransa demonstrirana je primjena sustava *Digital Automatic Coupling* – DAC, koji bi u budućnosti trebao omogućiti veću automatizaciju procesa sastavljanja i pripreme teretnih vlakova. Posjetitelji su mogli vidjeti usporednu demonstraciju klasičnog i digitalnog načina povezivanja teretnih vagona te automatizirano ispitivanje kočnica i digitalno utvrđivanje sastava vlaka.

Predstavljene su i mogućnosti daljnje automatizacije željezničkog prometa. Jedna od demonstracija povezala je Berlin i Oslo, pri čemu su iz Berlina prikazani automatizirani pokreti vlakova u depou u Oslu, bez strojovođe u vozilu, uz primjenu digitalnih sustava upravljanja i komunikacije u stvarnome vremenu.

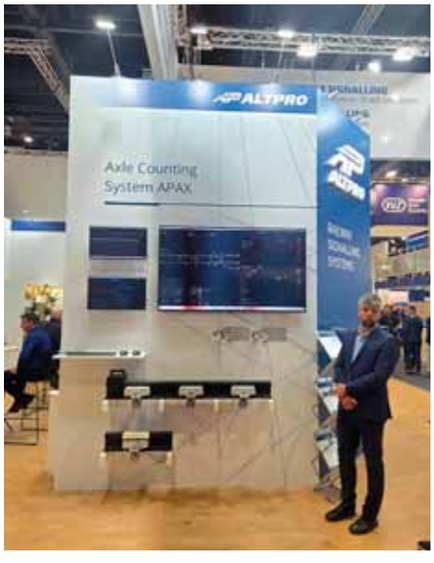
Predstavnici HŽ Infrastrukture na InnoTransu

Sajam su posjetili i predstavnici HŽ In-



CRRC metro vlak bez vozača

frastrukture iz različitih organizacijskih cjelina tvrtke kako bi se izravno upoznali s najnovijim tehnološkim rješenjima i trendovima u željezničkome sektoru. Posebno su važne bile tehnologije povezane s izgradnjom, modernizacijom i održavanjem infrastrukture, digitalizacijom željezničkog sustava, signalno-sigurnosnim i komunikacijskim sustavima te primjenom novih tehnologija u praćenju stanja infrastrukturnih elemenata. S obzirom na intenzivan investicijski ciklus modernizacije hrvatske željezničke mreže, praćenje razvoja takvih tehnologija važno je i za buduće planiranje razvoja i održavanja željezničke infrastrukture u Hrvatskoj.



Hrvatska tvrtka Altpro na InnoTransu

Umjetna inteligencija i robotika sve prisutnije na željeznici

To koliko brzo nove tehnologije ulaze u željeznički sektor pokazao je i ovogodišnji AI Mobility Lab, na kojemu se predstavilo 47 izlagača. Umjetna inteligencija primjenjuje se u sve većemu broju područja, od upravljanja prometom i analize velikih količina podataka do održavanja, sigurnosti i optimizacije poslovnih procesa.

Veliku pozornost privukla su i rješenja iz područja robotike. Roboti i autonomni sustavi sve se više razvijaju za poslove pregleda infrastrukture i izvođenja pojedinih radova, osobito ondje gdje mogu povećati sigurnost radnika ili ubrzati izvođenje rutinskih i ponavljajućih aktivnosti. Važna tema bila je i kibernetička sigurnost. Sve veća povezanost vozila, infrastrukture i sustava upravljanja donosi nove mogućnosti, ali istodobno povećava važnost zaštite željezničkih sustava i podataka.

Hrvatska tehnologija predstavljena svjetskoj željezničkoj industriji

Hrvatska željeznička industrija imala je svoje mjesto među tehnološkim novitetima predstavljenima u Berlinu. Posebnu pozornost privukao je Končar, koji je na InnoTransu 2026. održao globalnu premijeru novoga bimodalnog elektrodizelskog vlaka za daljinski prijevoz, razvijenog i proizvedenog u Hrvatskoj.

Riječ je o vlaku koji objedinjuje električni i dizelski pogon te može neprekinuto prometovati elektrificiranim i neelektrificiranim dijelovima željezničke mreže. Time se izbjegava potreba za promjenom vučnog vozila ili presjedanjem putnika pri prelasku s jedne vrste infrastrukture na drugu.



Bimodalni elektrodizelski vlak iz Končara

Vlak razvija snagu od 1,2 MW u oba načina rada i može postići brzinu do 160 km/h. Moguće je povezati do tri garniture kojima se upravlja iz jedne upravljačnice, čime se kapacitet može prilagođavati potrebama prijevoza.

Četverodijelna garnitura ima 150 sjedećih mjesta u prvome i drugome razredu, a posebna je pozornost posvećena pristupačnosti i udobnosti putnika. Vlak ima prostor prilagođen osobama smanjene pokretljivosti, mjesta za invalidska kolica i bicikle, podiznu platformu, besplatan Wi-Fi, utičnice uz sjedala, suvremeni putnički informacijski sustav te prostor za ponudu hrane i pića.

Predstavljanje novog vlaka ima dodatnu težinu jer je riječ o četvrtoj pogonskoj platformi željezničkih vozila koju je Končar razvio i proizveo u Hrvatskoj. Nakon električnih, dizel-električnih i baterijskih vlakova razvoj bimodalnoga elektrodizelskog vlaka pokazuje širenje domaćih razvojnih i proizvodnih kompetencija prema vozilima prilagođenima različitim vrstama željezničke infrastrukture.

Ovogodišnji InnoTrans još je jednom pokazao koliko se brzo mijenja željeznička industrija. Digitalizacija, automatizacija, umjetna inteligencija, novi komunikacijski i signalno-sigurnosni sustavi te prediktivno održavanje sve više prelaze iz razvojnih projekata u konkretna rješenja za svakodnevno upravljanje željezničkim sustavom.

NOVI UREĐAJI ZA OSIGURANJE ŽELJEZNIČKO-CESTOVNIH PRIJELAZA NA NAŠIM PRUGAMA

PIŠE: Ivan Kartelo
FOTO: HŽI

Sufinancira Europska unija



ŽCP »Mišulinovac 1«

U rujnu je HŽ Infrastruktura d.o.o. u funkciju regulacije prometa pustila pet moderniziranih automatskih uređaja za osiguranje željezničko-cestovnih prijelaza (ŽCP) u Bjelovarsko-bilogorskoj županiji. Na pruzi Križevci – Bjelovar – Kloštar na ŽCP-ovima »Mišulinovac 1«, »Mišulinovac 2«, »Veliko Trojstvo«, »Malo Trojstvo« i »Grginac« ugrađeni su polubranici i svjetlosno-zvučna signalizacija

Na području Slavonije na samome kraju kolovoza u funkciju su puštena dva modernizirana automatska uređaja za osiguranje željezničko-cestovnih prijelaza. Na ŽCP-u »Zarilac« na pruzi Nova Kapela-Batrina – Našice ugrađena je svjetlosno-zvučna signalizacija, a na ŽCP-u »Dervišaga« na pruzi Pleternica – Velika svjetlosno-zvučna signalizacija i polubranik.
Zajedno s navedenim prijelazima do sada je u promet pušteno 67 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 10 ŽCP-ova završeni su radovi te je u tijeku ishođenje dozvola. Zato se u idućemu razdoblju očekuje puštanje u promet moderniziranih uređaja na ŽCP-ovima na području Slavonije, Podravine, Međimurja i Hrvatskog zagorja.

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 naručitelj.

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 prijela-



ŽCP »Mišulinovac 2«



ŽCP »Malo Trojstvo«



ŽCP »Grginac«



ŽCP »Veliko Trojstvo«

zima, smanjenje broja prometnih nezgoda, a time i smanjenje broja ljudskih žrtava, te smanjenje troškova uzrokovanih prometnim nezgodama.

Osim što ulaže u modernizaciju željezničko-cestovnih prijelaza, HŽ Infrastruktura kontinuirano već 26 godina provodi edukativno-preventivnu akciju »Vlak je uvijek brži« (VJUB), koja godišnje obuhvati nekoliko tisuća djece osnovnoškolske dobi, ali i svih ostalih sudionika u prometu poput vozača, pješaka, biciklista i motociklista.

UOČI POČETKA ŠKOLSKE GODINE NA ŽCP-U TRNAVA ODRŽANA AKCIJA »VLAK JE UVIJEK BRŽI«

PIŠE: Ivana Živković
FOTO: Ivan Zadro

Povratkom učenika u školske klupe ponovno se povećava broj djece koja svakodnevno prelaze željezničku prugu na putu do škole. Zato je početak nastave prilika za podsjetnik na pravila sigurnog ponašanja u blizini pruge jer nekoliko sekundi žurbe nikada nije vrijedno rizika.



Pješački prijelaz Trnava

HŽ Infrastruktura i ove je godine početak školske godine obilježila edukativno-preventivnom akcijom »Vlak je uvijek brži«. Prvoga dana nastave, 7. rujna, na željezničko-cestovnom prijelazu Trnava u Zagrebu predstavnici HŽ Infrastrukture su učenike i ostale sudionike u prometu podsjetili na važnost opreza i odgovornog ponašanja pri prelaženju pruge. Učenicima su pritom podijeljeni promotivni materijali: šarene olovke, rasporedi sati, naljepnice za udžbenike, privjesci i blokovi za pisanje koji će im dobro doći i u svakodnevnim školskim aktivnostima. Dio ekipe HŽ Infrastrukture bio je i Žabac Andrija, maskota akcije »Vlak je uvijek brži«, koji je svojim pojavljivanjem privukao pozornost učenika i pridonio dobroj atmosferi prvoga školskog dana. Okupljenim medijima obratila se glasnogovornica HŽ Infrastrukture Željka Felbar, koja je istaknula osnovna pravila sigurnog ponašanja u blizini željezničke pruge i savjete koje vrijedi iznova ponavljati.

Poznat put ne znači i siguran put

Svakodnevna ruta do škole brzo postaje poznata, pa upravo zbog toga pozornost ponekad može popustiti. Razgovor s prijateljima, mobitel, slušalice ili žurba mogu na nekoliko trenutaka odvratiti pažnju. Zato u blizini željezničke pruge nema mjesta za rutinu ni procjenu u stilu »imam još vremena«. Prugu treba prelaziti isključivo na obilježenim i dopuštenim mjestima. Prije prelaska potrebno je stati, pogledati i poslušati te se uvjeriti da vlak ne nailazi.
Na prijelazima sa spuštenim polubranikom treba pričekati da se on podigne. Polubranik se nikada ne smije zaobilaziti niti se ispod njega provlačiti. Na prijelazima bez polubranika potrebno je poštovati prometne znakove »Stop« i »Andrijin križ« te svjetlosno-zvučnu signalizaciju.
Pri približavanju pruzi i prelaženju preko nje ne treba koristiti mobitel ni slušalice, a kapuljaču treba skinuti ako zaklanja vidno



Podijeljeni promotivni materijali



Medijima se obratila glasnogovornica HŽ Infrastrukture Željka Felbar





Edukativno-preventivna akcija VJUB

polje. Preko pruge ne treba prelaziti na biciklu, romobilu ili rolama.

Brzi podsjetnik za siguran prelazak:
- Prugu prelazimo isključivo na obilježenim i dopuštenim prijelazima.
- Prije prelaska stanemo, pogledamo i poslušamo.
- Spušteni polubranik nikada ne zaobilazimo niti se provlačimo ispod njega.
- Pri približavanju pruzi ne koristimo mobitel ni slušalice, a kapuljaču je potrebno skinuti ako zaklanja vidno polje.
- Preko pruge ne prelazimo na biciklu, romobilu ili rolama.
- Pruga nije mjesto za igru. Hodanje po pruzi, zadržavanje uz kolosijeke, igra na pruzi te bacanje predmeta na vlakove ili prugu strogo su zabranjeni.

Brzinu i udaljenost vlaka nije lako procijeniti. Ono što se može činiti kao dovoljna udaljenost za siguran prelazak, u stvarnosti može biti vrlo opasno. Zbog svoje mase i brzine vlak ne može stati kao automobil. Zaustavni put može iznositi i do 1500 metara, čak i kada strojovođa uoči osobu ili vozilo na pruzi, često nema mogućnost zaustaviti vlak na vrijeme.



Siguran prelazak preko pruge

Zato je poruka akcije »Vlak je uvijek brži« jednostavna: ne riskirajmo nekoliko sekundi kako bismo prešli prugu prije vlaka.

Opasnost koju ne vidimo

Poseban oprez potreban je i u blizini vagona i kontaktne mreže. Penjanje na vagone i stupove kontaktne mreže strogo je zabranjeno i iznimno opasno.

Napon u kontaktnoj mreži iznosi 25 000 volti, odnosno 113 puta više od napona u kućanstvu. Za strujni udar nije potreban izravan dodir sa žicama; do njega može doći i na udaljenosti do dva metra od kontaktne mreže.

»Vlak je uvijek brži«

HŽ Infrastruktura tu edukativno-preventivnu akciju provodi već 26 godina. Kroz različite aktivnosti svake se godine tisućama djece i sudionika u cestovnome prometu nastoji približiti važnost odgovornog ponašanja u blizini željezničke pruge. Aktivnosti će se nastaviti i tijekom školske godine 2026./2027., a poruka koju Žabac Andrija, maskota akcije, već generacijama prenosi učenicima ostaje ista: vlak je uvijek brži!

POSEBNIM VLAKOM OD DIVAČE DO PULE OBILJEŽENO 150 GODINA ISTARSKIH ŽELJEZNICA

PIŠE: Ivana Međugorac Imamović
FOTO: Ivana Međugorac Imamović

Posebnom vožnjom vlaka od Divače, preko Buzeta i Pazina do Pule u četvrtak 17. rujna 2026. obilježena je velika, 150. obljetnica istarskih željeznica. Putovanje povijesnom trasom završilo je u Puli, gdje je u Povijesnom i pomorskom muzeju Istre otvorena izložba »Gremo na makinu! 150 godina istarskih željeznica«. Ni kiša koja je pratila večernji dio programa nije pokvarila svečano otvorenje ni atmosferu velike željezničke obljetnice.



Kolodvor Buzet

Bilo je to simbolično putovanje trasom koja već stoljeće i pol povezuje ljude i mjesta s obje strane današnje hrvatsko-slovenske granice. Obilježavanje 150 godina istarskih željeznica započelo je u Divači, odakle je poseban vlak krenuo prema Istri, zaustavljajući se u Buzetu i Pazinu prije dolaska na krajnje odredište – pulski željeznički kolodvor.

Poseban ugođaj cijelome putovanju dala je atmosfera prošlih vremena. U kolodvorima u kojima se vlak zaustavljao putnike je dočekivalo kostimirano osoblje, a i dio putnika odjenuo se u duhu vremena u kojemu je istarskom prugom prošao prvi vlak. Žene u raskošnim krinolinama, povijesni kostimi i detalji svojstveni za kraj 19. stoljeća pretvorili su obljetničku vožnju u svojevrsno putovanje kroz vrijeme.

U postajama duž obljetničke trase održani su prigodni programi u sklopu kojih su se okupljenima, među ostalima, obratili predsjednik Uprave HŽ Infrastrukture Damir Lončarić, ravnateljica Uprave za željezničku infrastrukturu i promet Jasna Divić, gradonačelnik Buzeta Damir Kajin, gradonačelnik Pule Peđa Grbin, zamjenica župana Istarske županije Gordana Antić i predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza Željko Ukić.

U Buzetu o prošlosti, ali i budućnosti istarskih željeznica

U Buzetu okupljenima se obratio pred-





Kostimirano osoblje i dio putnika odjenuo se u duhu vremena



Damir Lončarić

sjednik Uprave HŽ Infrastrukture Damir Lončarić, koji je podsjetio na značenje koje je željeznica u proteklih 150 godina imala za razvoj Istre, ali i naglasio da velika obljetnica nije samo prilika za pogled u prošlost.

Prije 150 godina željeznica je Istru povezala s europskom prometnom mrežom i snažno utjecala na njezin gospodarski i društveni razvoj. Danas je naša odgovornost tu infrastrukturu obnoviti i pripremiti za budućnost. Veliki infrastrukturni projekti nadžive vrijeme u kojemu nastaju, a vjerujem da danas stvaramo temelje za novo poglavlje željeznice u Istri. – poručio je Lončarić.

Upravo se na području Istre provodi novi investicijski ciklus HŽ Infrastrukture. U tijeku je 55 milijuna eura vrijedna obnova 50,13 kilometara pruge od državne granice, preko Buzeta do Svetog Petra u Šumi. Projekt obuhvaća obnovu kolosijeka i skretnica, sanaciju pružnih građevina te radove na željezničko-cestovnim prijelazima, a završetak je planiran u prvoj polovini 2028. Cilj je omogućiti brži, udobniji i pouzdaniji prijevoz putnika te stvoriti preduvjete za veći broj putničkih vlakova i ponovno jačanje teretnog prijevoza. Istodobno se pripremaju projekti daljnje modernizacije željezničke infrastrukture u Istri.

Nakon Buzeta poseban vlak put je nastavio prema Pazinu, gdje je također održan prigodni program, a zatim prema Puli. Dolazak u pulski kolodvor imao je posebnu simboliku – upravo je u Pulu 20. rujna 1876. stigao prvi vlak, čime je Istra željeznicom povezana s europskom prometnom mrežom.

Iz pulskoga kolodvora na otvorenje izložbe

Dolaskom vlaka u Pulu obilježavanje nije završilo. Sudionici su se iz kolodvora uputili prema Povijesnom i pomorskom muzeju Istre, gdje je navečer otvorena izložba »Gremo na makinu! 150 godina istarskih željeznica«. Okupljenima su se prigodnim



Kolodvor Buzet



Kolodvor Pula



Jasna Divić



Damir Kajin



Peđa Grbin

riječima obratili predsjednik Uprave HŽ Infrastrukture Damir Lončarić, ravnatelj Povijesnog i pomorskog muzeja Istre Gracijano Kešac, autori izložbe Josip Kajinić iz Hrvatskoga željezničkog muzeja i Hana Žerić Šaponja iz Povijesnog i pomorskog muzeja Istre, zamjenica pročelnice Upravnog odjela za kulturu i civilno društvo Grada Pule Emina Popović Sterpin, koja je okupljene pozdravila u ime pulskoga gradonačelnika, te zamjenica župana Istarske županije Gordana Antić, koja je izložbu i službeno otvorila.

Predsjednik Uprave HŽ Infrastrukture Damir Lončarić u svojemu se drugom obraćanju toga dana osvrnuo na ono što željeznica predstavlja izvan same prometne infrastrukture – na ljude, njihove priče i baštinu koja je tijekom 150 godina postala dijelom identiteta Istre.

_Željeznica nikada nije bila samo pruga i vlak. Ona je dio života ljudi, njihovih odlazaka i povrataka, susreta i rastanaka te dio kolektivnog sjećanja Istre. Zato je naša obveza čuvati tu vrijednu baštinu, ali istodobno graditi željeznicu koja će služiti generacijama koje dolaze. – istaknuo je Lončarić.

»Gremo na makinu!« – 150 godina sačuvanih u predmetima i fotografijama

Izložbu zajednički organiziraju HŽ Infrastruktura – Hrvatski željeznički muzej i Povijesni i pomorski muzej Istre / Museo storico e navale dell'Istria, a posjetiteljima donosi niz originalnih predmeta, dokumenata i fotografija kroz koje mogu pratiti razvoj željeznice u Istri tijekom proteklih stoljeća i pol. Među izlošcima su kamena heksametarska oznaka Austrijskih željeznica s istarske pruge, fotografije i razglednice s kraja 19. stoljeća, stari vozni redovi, izvorni nacrt mosta Fojba kod Pazina te originalni nacrt sa situacijom pul-



Prigodni program ispred Povijesnog i pomorskog muzeja Istre



Izložba »Gremo na makinu! 150 godina istarskih željeznica«



Damir Lončarić i Josip Kajinić



Prigodni program u kolodvoru Pazin

skog kolodvora iz 1875. Posjetitelji mogu vidjeti i pružni motorni kvatrocikl – drezinu proizvedenu u Ljubljani 1963., teleprinter koji se koristio u kolodvoru Pazin, model kompozicije vlaka Parenzane te kapu austrougarskoga željezničkog službenika iz vremena oko 1901.

Istarska željeznica možda je i ponajbolje očuvana u izvornom obliku u Hrvatskoj sve do danas, za što su ponajbolji primjeri kolodvorske zgrade. Uz nepokretnu baštinu, kolodvore i druge željezničke objekte, istarske željeznice imaju vrlo vrijednu i pokretnu baštinu, čiji je samo mali dio prikazan na izložbi »Gremo na makinu! 150 godina istarskih željeznica«. Kod ove je izložbe posebno to da je velika većina predmeta prvi put izložena javnosti. – rekao je Josip Kajinić, kustos Hrvatskoga željezničkog muzeja i jedan od autora izložbe.

Izložba je dio dvodnevnog programa obilježavanja 150 godina istarskih željeznica. Organizatori programa su Društvo »Viribus Unitis« Pula – Pola, Hrvatsko društvo željezničkih inženjera i Turistička zajednica Grada Pule, uz HŽ Infrastrukturu, HŽ Putnički prijevoz, Slovenske željeznice, Povijesni i pomorski muzej Istre te druge institucije i jedinice lokalne samouprave kao partnere.
Izložba »Gremo na makinu! 150 godina istarskih željeznica« u Povijesnom i pomorskom muzeju Istre ostaje otvorena do 30. studenoga 2026.

U FOKUSU POVIJEST, SADAŠNJOST I BUDUĆNOST PRUGA U ISTRI

PIŠE: Ivana Međugorac Imamović
FOTO: Ivana Međugorac Imamović

U sklopu obilježavanja 150. obljetnice istarskih željeznica, u petak 18. rujna u Coworking centru Pula održan je međunarodni znanstveno-stručni skup posvećen stoljeću i pol željeznice na istarskome poluotoku. Osim na povijesni razvoj pruga i njihov utjecaj na život i gospodarstvo Istre, važan dio programa bio je usmjeren na budućnost: aktualna ulaganja, modernizaciju infrastrukture i projekte kojima bi se dugoročno trebala poboljšati željeznička povezanost Istre s ostatkom Hrvatske i Europe. HŽ Infrastrukturu na skupu je predstavljala Dragana Drobac, pomoćnica direktora Sektora za razvoj, pripremu i provedbu investicija i EU fondova.



Izlaganje Dragane Drobac

Skup je održan drugog dana dvodnevnog programa obilježavanja velike željezničke obljetnice. Dok je prvi dan protekao u znaku posebne vožnje vlaka od Divače, preko Buzeta i Pazina do Pule te otvorenja izložbe »Gremo na makinu! 150 godina istarskih željeznica«, program 18. rujna okupio je stručnjake i istraživače iz Hrvatske i inozemstva oko povijesti, sadašnjosti i budućnosti željeznice na istarskome poluotoku.

Prvi dio tog dijela programa, naslovljen »150 godina Istarske željeznice: Pogled u budućnost«, bio je posvećen predstavljanju razvojnih planova vezanih uz željezničku u Istri, dok je u nastavku održan međunarodni znanstveno-stručni skup u povodu 150. obljetnice Carsko-kraljevske Istarske državne željeznice.

Od graditelja pruge do gospodarskog razvoja Istre

Program je obuhvatio širok raspon tema iz povijesti i razvoja željeznice na istarskome poluotoku. Govorilo se o izgradnji Carsko-kraljevske Istarske državne željeznice i njezinu značenju iz perspektive ondašnje austrougarske mornarice, povijesti Istarske državne željeznice i razvoju istarskoga željezničkog ipsilona, ali i o ljudima koji su prije stoljeća i pol gradili prugu Divača – Pula.

Poseban uvid u graditelje pruge dao je Matija Nežić na temelju analize matičnih knjiga Buzeštine, dok je Alida Perkov govorila o utjecaju Istarske željeznice na gospodarski preobražaj Istre od 1876. do 1918. Dio programa bio je posvećen i drugim istarskim željezničkim pravcima, među kojima su pruge Lupoglav – Štalije, poznata kao Raška pruga, i Prešnica – Kopar, te njihovu značenju za prometno povezivanje sjeverne Istre.

HŽ Infrastruktura predstavila novi investicijski ciklus u Istru

Ono što slijedi nakon prvih 150 godina istarskih željeznica bila je tema izlaganja Dragane Drobac, pomoćnice direktora Sektora za razvoj, pripremu i provedbu investicija i EU fondova HŽ Infrastrukture, koja je govorila o stanju željezničke infrastrukture na Poluotoku, aktualnim ulaganjima te projektima koji se pripremaju za iduće razdoblje.

Danas istarskim poluotokom prolaze dvije pruge: regionalna pruga R101 od državne granice sa Slovenijom, preko Buzeta do Pule, duga 91 kilometar, te lokalna pruga L213 od Lupoglava do Raše, duga 53 kilometra. Nakon razdoblja u kojemu su ulaganja bila ponajprije usmjerena na koridorske pruge koje su imale pristup europskim fondovima, istarske pruge ulaze u novi investicijski ciklus zahvaljujući sredstvima osiguranima iz državnog proračuna, odnosno kreditom Europske investicijske banke za revitalizaciju željezničkog sustava Republike Hrvatske.
Drobac je predstavila projekte koji se već provode, ali i one koji bi dugoročno mogli uvelike promijeniti položaj željeznice u Istri.

_Istarske pruge danas su u fokusu novoga investicijskog ciklusa. Uz obnovu 50 kilometara pruge od državne granice, preko Buzeta do Svetog Petra u Šumi, pripremamo projekte cjelovite modernizacije pruge do Pule, revitalizacije pruge Lupoglav – Raša te izgradnje buduće željezničke veze Istre s ostatkom Hrvatske preko tunela Ćićarija. Riječ je o projektima koji se neće realizirati preko noći, ali proces je pokrenut i dugoročno bi trebao omogućiti bržu, sigurniju i kvalitetniju željezničku povezanost Istre s ostatkom Hrvatske i Europe. – istaknula je Drobac.

U tijeku obnova 50 kilometara pruge
Jedan od najvažnijih projekata koji je već u realizaciji jest obnova 50,13 kilometara pruge od državne granice, preko Buzeta do Svetog Petra u Šumi, vrijedna 55 milijuna eura. Ugovor je potpisan u ožujku 2025. Izvođač je zajednica ponuditelja Strabag i Strabag Rail, a projekt se financira kreditom Europske investicijske banke iz državnog proračuna. Završetak radova planiran je u prvoj polovini 2028.

Obnovom bi se ponovno trebalo omogućiti prometovanje projektiranim brzinama i stabilniji tijek prometa. Time bi se osigurali brži, udobniji i pouzdaniji prijevoz putnika te preduvjeti za planiranje većeg broja putničkih vlakova i ponovno jačanje teretnog prijevoza.

Planirana cjelovita modernizacija pruge do Pule
Aktualni remont pritom nije kraj planiranih ulaganja. Za prugu od državne granice, preko Buzeta do Pule izrađena je studijska dokumentacija kojom je definirana modernizacija pruge u cijelosti, uz manje intervencije u kolosiječnoj geometriji. Procijenjena vrijednost te investicije iznosi 412 milijuna eura.

Planovi obuhvaćaju i prugu Lupoglav – Raša, čiji je veći dio izvan uporabe od 2008., nakon pojave klizišta kod Kožljaka. Danas je u funkciji šest kilometara pruge od kolodvora Lupoglav do otpremništva Učka, kojom se prevozi kamen za potrebe tvornice Rockwool.

Tunel Ćićarija – projekt koji bi promijenio prometni položaj Istre
Među dugoročnim projektima koje je predstavila Drobac izdvaja se željeznički tunel Ćićarija, kojim bi se Lupoglav povezao s kolodvorom Jurdani u Primorsko-goranskoj županiji. Time bi se ostvarila željeznička veza istarskih pruga s ostatkom hrvatske željezničke mreže koja danas nedostaje.

HŽ Infrastruktura pokrenula je izradu studijske dokumentacije i idejnog projekta s ishođenjem lokacijske dozvole za tunel i spojne pruge. Ugovor vrijedan 2,1 milijun eura sklopljen je u svibnju 2026. sa zajednicom ponuditelja Rijekaprojekt i DB Engineering & Consulting, a rok za izradu dokumentacije je dvije i pol godine, odnosno do 2029.
Prema trenutačnim projektnim pretpostavkama, na planiranoj trasi predviđena je izgradnja tunela dugog oko 15 kilometara te vijadukta dugog oko četiri kilometra, pri čemu će konačna rješenja ovisiti o daljnjim projektnim analizama i utvrđenoj isplativosti ulaganja. Pruga je predviđena za putnički i teretni prijevoz.

Ostvarenjem tog projekta omogućilo bi se izravno putovanje vlakom između Istre i ostatka Hrvatske te ne bi bilo potrebe za prolaženjem kroz Sloveniju i presjedanjem putnika u autobuse. Planirana poveznica uvrštena je i u sveobuhvatnu Transeuropsku prometnu mrežu TEN-T.

Međunarodni znanstveno-stručni skup u Puli je 150. obljetnicu istarskih željeznica povezao s dva pogleda, onim prema njezinoj bogatoj prošlosti i onim prema desetljećima koja dolaze.



UOČI SKORAŠNJIH RADOVA NA MEGAPROJEKTU OD DUGOG SELA DO NOVSKE

PIŠE: Ivan Zadro
FOTO: Ivan Zadro, Ružica Stanić

Na 83 kilometra pruge između Dugog Sela i Novske uskoro počinje novo poglavlje. Uoči skorog potpisivanja ugovora za najveći željeznički projekt u povijesti Republike Hrvatske »Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka željezničke pruge Dugo Selo – Novska« prošli smo cijelu trasu i razgovarali s kolegama koji na toj pruzi svakodnevno rade. Šefovi kolodvora, prometnici, tehnolozi i drugi kolege najbolje poznaju svoju prugu i njezina ograničenja i svi željno očekuju što će modernizacija donijeti. Iako svatko na to gleda iz svoje perspektive, svi su suglasni s time da pruga već dugo čeka promjenu.

U sklopu projekta Dugo Selo – Križevci rekonstrukcija kolodvora u Dugom Selu je pri kraju. O tome smo već puno pisali. Kolodvor Dugo Selo već je poprimio moderan izgled kakav i zaslužuje s obzirom na svoju važnost. Početna je to točka i ovog projekta. Čim smo krenuli dalje od Dugog Sela, infrastruktura je otkrila zašto je modernizacija neophodna.

U Ivanić-Gradu dočekao nas je Saša Hanžeković, šef kolodvora koji je na toj funkciji od 2023. Njegov kolodvor danas ima pet prometnika. Kaže da njih šest čini izvrstan kolektiv. Pod njegovom su nadležnosti i kolodvori Deanovec i Novoselec te stajalište Širinec. Hanžeković je do Ivanić-Grada obavljao dosta poslova na željeznici. Nakon studija na Fakultetu prometnih znanosti zaposlio se u Pružnim građevinama u Zagrebu, zatim u SS dionici u Varaždinu, a potom u SS dionici u Koprivnici, gdje se prekvalificirao za prometnika vlakova. Prometničke poslove obavljao je u kolodvorima Križevci i Kloštar Podravski. Poslije je položio stručni ispit prometne struke na radnome mjestu glavnog tehnologa u kolodvoru Koprivnica, a nakon toga stigao je u kolodvor Ivanić- Grad. Kako sam kaže, prošao je sve od temelja i remonta pruge do posla šefa kolodvora.



Odvojak pruge u kolodvoru Dugo Selo

Jedva čekamo modernizaciju. Najviše zbog ljudi u ovome kraju. Ljudi su okrenuti željeznici i vratit će joj se, posebno kada se izgradi dvokolosiječna pruga.

Postojeća infrastruktura puna je ograničenja. Kroz Prečec vlakovi voze brzinom od 50 km/h, a kroz kolodvor Ivanić-Grad 20 km/h zbog skretnica. Istodobno kroz kolo-



Stajalište Prečec



Kolodvor Ivanić-Grad



Saša Hanžeković

dvor prolazi i velik broj teretnih vlakova.

_Broj teretnih vlakova sada je smanjen zbog radova u Dugom Selu, pa dio vlakova vozi sisačkom prugom. Prosjek je bio tridesetak teretnih vlakova na dan, dok je danas oko 15 vlakova, uz trideset putničkih vlakova u dnevnoj smjeni. – rekao nam je Saša Cepanec, prometnik vlakova koji u kolodvoru radi od 2012.

U zadnjih desetak godina broj putnika pao je za dvije trećine. Iako je Zagreb vlakom udaljen sat putovanja, putnici su se okrenuli drugim oblicima prijevoza. Zato za Hanžekovića modernizacija nije samo pitanje novih kolosijeka i većih brzina; ona bi napokon trebala označiti i povratak putnika na željeznicu.

Slična očekivanja čuli smo i u Kutini. Dario Ilinović, zamjenik pomoćnika šefa kolodvora, proveo nas je kolodvorom. Na pod-



Saša Cepanec



Kolodvor Ludina



Kolodvor Deanovec



Kolodvor Novoselec



Kolodvor Popovača

ručju radi ukupno 31 djelatnik. Osim Kutine, tu su kolodvori Moslavačka Gračenica, Popovača i Ludina te stajališta Repušnica i Voloder. Kroz Kutinu dnevno prođe izme- đu 30 i 35 vlakova, od čega je 20 putničkih.

_Svi se veselimo modernizaciji. Svima će nam biti lakše raditi s novom tehnologijom. Bit će dosta promjena i više posla, ali vrijeme je da se to sve modernizira i renovira i da počne voziti više vlakova.

Za putnike bi najveća promjena ipak trebala biti brzina. Od Kutine do Zagreba danas se putuje oko sat i pol. Nakon obnove dionice Kutina – Deanovec brzina je na tome dijelu povećana na 80 km/h, no i dalje postoje dionice na kojima su uvedene lagane vožnje.

_Putnike ne bi toliko zanimale zgrade kada bi brzine bile bolje. U svakome slučaju, kada se izgradi drugi kolosijek i kada se sve modernizira, mislim da će sve biti puno bolje i da će to privući ljude da se ponovno voze vlakom. To bi bilo brže i od autoceste. Neće biti zastoja, ni mimoilaženja vlakova. – rekao je Ilinović.

Na kraju trase u Novskoj razgovarali smo sa Zoranom Potočkim, šefom kolodvora koji je na željeznici od 1994., a zadnjih 14 godina radi kao šef kolodvora. Novska je nekoć bila jedan od najvažnijih kolodvora na tome dijelu pruge, a danas je opseg prometa između 1800 i 2300 vlakova na mjesec. Pod Novskom su kolodvor Lipovljani, nezaposjednuti kolodvor Jasenovac i stajalište Stara Subocka.

Novska je danas početna i završna točka devet garnitura. Vlakovi iz Novske voze prema Zagrebu preko Dugog Sela i Siska, a postoje veze prema Vinkovcima i Slavonskome Brodu. Međutim, i u Novskoj je glavna tema brzina. Putnici iz Novske ug-



Kolodvor Kutina



Dario Ilinović



Kolodvor Lipovljani



Daniel Gračanović i Zoran Potočki

lavnom su vezani uz Zagreb, ali putovanje traje dva i pol sata. Slična je udaljenost i do Slavonskog Broda, a putovanje je dvostruko kraće jer je pruga dvokolosiječna, nema križanja i brzine su veće. Usporedbe s autocestom nećemo ni spominjati.

_Jedva čekamo da to sve krene. Puno je ljudi putovalo jer gravitiraju Zagrebu. I svi su se prebacili na autobuse, aute, spajaju vožnje itd. Nekada je na brzi vlak koji kreće u pola 8 do Zagreba u Novskoj čekalo stotinu ljudi, a danas se vozi jedan kolega željezničar. Vlakovi su super, nemamo što reći, ali brzine su problem.

I Novska će se projektom znatno promijeniti. Čitav će kolodvor u rekonstrukciju. Ostaju kolodvorska zgrada i zgrada do nje, dok će svi ostali objekti biti uklonjeni: postavnica, manevarska kućica, blokovi, sanitarni čvor i skladište.

_Promijenit će se i dio pruge od Lipovljana. Izgradit će se nova trasa između kolodvora Lipovljani i Kutina, čime će se omogućiti zaobilaženje Banove Jaruge na ovoj relaciji. Banova Jaruga bit će povezana s Kutinom, a dio pruge između Lipovljana i Banove Jaruge bit će demontiran. – rekao nam je Potočki.

Sve to čeka potpisivanje ugovora za projekt Dugo Selo – Novska, koje je praktički pred vratima. Izvođač radova je indijska tvrtka Afcons Infrastructure Limited, a vrijednost ugovora 677,1 milijun eura bez PDV-a. Nakon potpisivanja ugovora i uvođenja izvođača u posao, predviđeno trajanje radova je pet godina i deset mjeseci.



Kolodvor Novska

Na 83 kilometra pruge rekonstruirat će se kolodvori Dugo Selo, Ivanić-Grad, Popovača, Kutina i Novska te stajališta Ostrna, Prečec, Širinec, Voloder, Repušnica i Stara Subocka. Izgradit će se i novo stajalište Okešinec, dok će se kolodvori Deanovec, Novoselec, Ludina, Moslavačka Gračenica i Lipovljani rekonstruirati i prenamijeniti u stajališta odnosno otpremništva.
Od postojećih 38 željezničko-cestovnih prijelaza zadržat će se samo četiri. Ostali će biti denivelirani, a izgradit će se 16 nadvožnjaka, šest podvožnjaka, dva biciklističko-pješačka pothodnika i jedan cestovni prolaz. Po završetku radova brzina na dionici iznosit će do 160 km/h.
Za željezničare s kojima smo razgovarali to nije samo još jedan projekt, bez obzira na to što je riječ o najvećemu željezničkom projektu u povijesti Republike Hrvatske. To je pruga na kojoj rade svakoga dana i čiju promjenu čekaju godinama. Nova pruga i infrastruktura, veće brzine, nove tehnologije i bolji radni uvjeti ono su što željno očekuju. Najviše od svega očekuju povratak putnika na željeznicu.

KAD PRUGA POSTANE GALERIJA

PIŠE: Sonja Cvetković
FOTO: Ivan Brajković

Prostor ispod željezničke pruge kod križanja Heinzelove i Branimirove ulice u subotu 19. rujna pretvoren je u sasvim drugačiju sliku Zagreba. Umjesto uobičajene sive svakodnevice tamo su se susreli boje, sprejevi, glazba, biciklisti, umjetnici i mnogobrojni posjetitelji. Drugo izdanje događanja *Piece of Zagreb* ponovno je okupilo domaću i regionalnu scenu grafiterske i ulične umjetnosti, a u programu sudjelovala je i HŽ Infrastruktura.



Drugo izdanje događanja *Piece of Zagreb*

Više od 30 umjetnica i umjetnika tijekom dana oslikavalo je potporne stupove ispod željezničke pruge nastavljajući priču o tome prostoru kao zagrebačkoj grafiterskoj kući slavnih. Radovi su nastajali pred publikom pa su posjetitelji mogli pratiti cijeli proces od prvih poteza sprejom do završnih detalja murala.

To je za HŽ Infrastrukturu bila još jedna prilika za sudjelovanje u događanju koje na zanimljiv način povezuje željeznicu, javni prostor, biciklističku infrastrukturu i kulturu. Jednako važan dio bila je edukacija o sigurnome ponašanju uz prugu i slanje poruke o odgovornome odnosu prema željezničkoj infrastrukturi.

»Vlak je uvijek brži« i »Stvaraj, ne uništavaj«

U sklopu događanja HŽ Infrastruktura provela je edukativno-preventivnu akciju »Vlak je uvijek brži« kojom građane, posebno djecu i mlade, podsjeća na pravila sigurnog ponašanja u blizini željezničke infrastrukture.



Iako se prostor uz prugu može činiti zanimljivim mjestom za druženje, fotografiranje ili istraživanje, željeznica nije prostor koji dopušta neoprez. Vlak se ne može zaustaviti u nekoliko metara, a približavanje kolosijeku ili prelazak preko pruge izvan predviđenih mjesta može imati ozbiljne posljedice. Zato se sudionike i posjetitelje podsjetilo na važnost poštivanja prometne signalizacije, korištenja označenih prijelaza i dodatnog opreza pri kretanju u blizini pruge.

Posebna je pozornost bila posvećena razgovoru s najmlađima kojima je takve poruke važno približiti na jednostavan i razumljiv način, a nakon edukacije sudionike se razveselilo prigodnim poklonima.

Uz poruku »Vlak je uvijek brži« HŽ Infrastruktura željela je istaknuti i onu iz akcije »Stvaraj, ne uništavaj«. Događanje *Piece of Zagreb* pokazalo je kako se prostor može koristiti za kreativno izražavanje na legalan i odgovoran način. Umjesto da se željeznička infrastruktura uništava, zidovi i stupovi postali su platna za umjetnike koji su svoje ideje mogli realizirati uz dogovor i u uređenome prostoru.



Poruka akcije »Stvaraj, ne uništavaj« jednostavna je – kreativnost ima svoje mjesto, a umjetničko izražavanje može oplemeniti prostor kada se to događa na za to predviđenim površinama. Razvoj zagrebačke grafiterske kuće slavnih pozitivan je primjer usmjeravanja energije i kreativnosti ulične umjetnosti prema stvaranju, a ne uništavanju.

Umjetnost koja nastaje pred publikom

Dok su predstavnici HŽ Infrastrukture razgovarali s posjetiteljima o sigurnosti i odgovornome odnosu prema prostoru, samo nekoliko metara dalje nastajali su novi grafiti i murali. Umjetnici iz Zagreba i drugih dijelova Hrvatske te susjednih zemalja tijekom dana mijenjali su izgled betonskih stupova uz trasu Istočne biciklističke magistrale.

Upravo je neposredan kontakt s umjetnicima bio jedan od zanimljivijih dijelova događanja. Nije se gledala samo završena slika, nego se moglo vidjeti kako ona nastaje. Tako je prostor ispod pruge na nekoliko sati postao otvorena galerija, ali i mjesto druženja.

Program je bio prilagođen različitim generacijama. Djeca i mladi sudjelovali su u grafiterskoj edukaciji i LEGO umjetničkoj radionici, a posjetitelji su mogli pratiti tiskanje majica uživo. DJ program i uređena zona za opuštanje dodatno su pridonijeli opuštenoj atmosferi.

Za HŽ Infrastrukturu posebno je važno to što se sve događalo neposredno uz željezničku infrastrukturu pa je događanje bilo dobra prilika da se poruke o sigurnosti i odgovornome odnosu prema prostoru prenesu i sadržajima koji privlače velik broj građana.

Novi izgled prostora uz prugu

Piece of Zagreb nastavio je prošlogodišnju inicijativu kojom je pokrenuto stvaranje zagrebačke grafiterske kuće slavnih. Oslikavanjem novih površina prostor uz Branimirovu postupno dobiva prepoznatljiv vizualni identitet, a ono što je nekada bilo tek prolazna točka uz željezničku infrastrukturu sve više postaje mjesto na kojemu se ljudi zadržavaju. Ovogodišnje izdanje održano je u sklopu Europskog tjedna













mobilnosti, čime je dodatno naglašena povezanost projekta s temama održivoga kretanja i korištenja javnog prostora.

Dok su se na stupovima pojavljivali novi radovi, prostorom su prolazili biciklisti, roditelji s djecom, mladi i slučajni prolaznici. Neki su zastajali na nekoliko minuta, a drugi ostajali. Netko je fotografirao mural, netko se uključio u radionicu, a netko prvi put čuo poruke akcija »Vlak je uvijek brži« i »Stvaraj, ne uništavaj«.

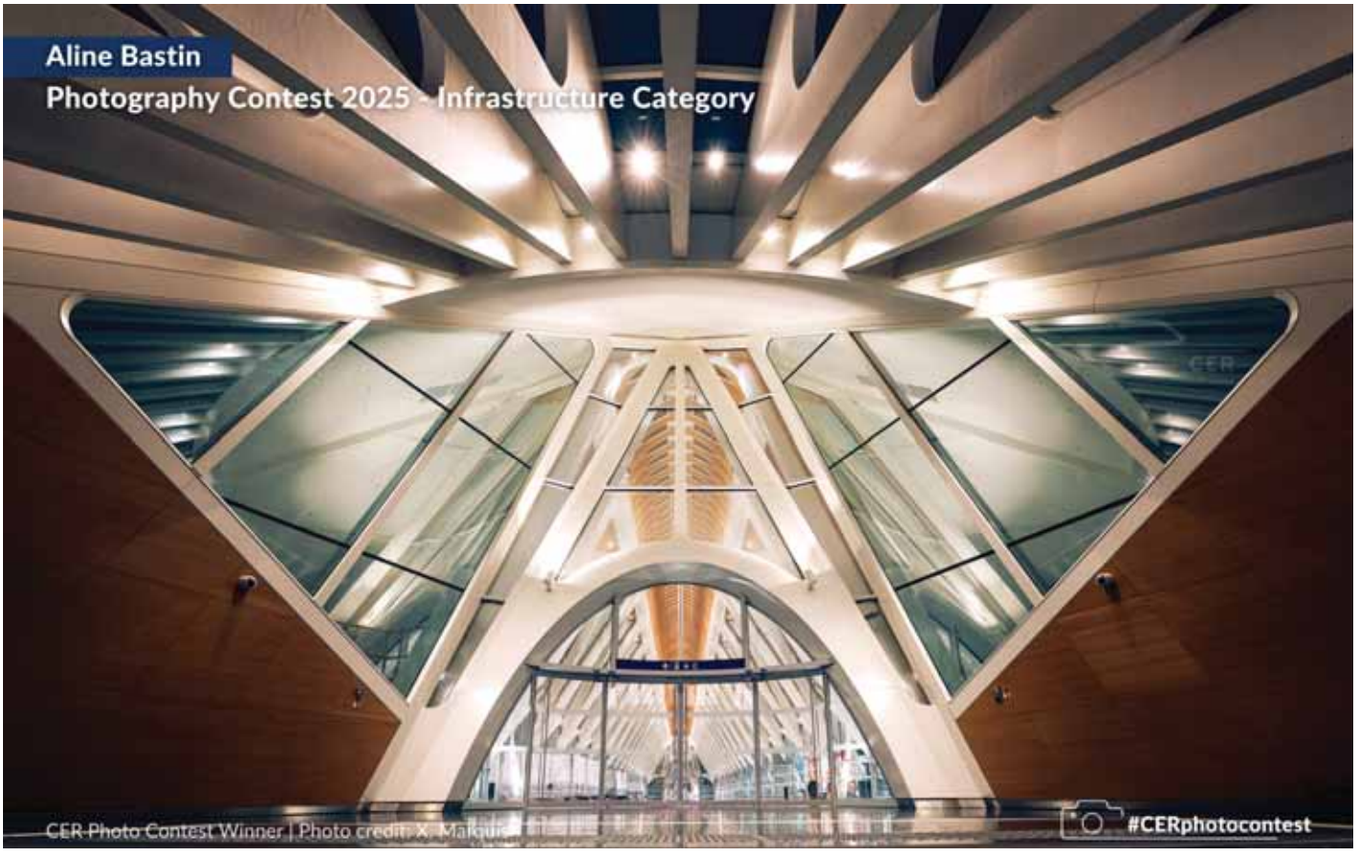
Zajedno za projekte koji mijenjaju prostor

Drugo izdanje događanja *Piece of Zagreb* ujedno je nastavak suradnje Grada Zagreba, HŽ Infrastrukture i kolektiva Graffiti na Gradele. Takvi projekti pokazuju koliko se zajedničkim idejama, znanjem i angažmanom raznih partnera može učiniti za prostor koji građani svakodnevno koriste. Veseli nas što smo i ove godine bili dio priče koja je spojila umjetnost, sigurnost, mobilnost i druženje te što smo imali priliku s građanima razgovarati o važnosti sigurnog ponašanja uz željezničku prugu i odgovornog odnosa prema prostoru koji dijelimo. Vjerujemo da je to samo jedan u nizu projekata u kojima ćemo zajedno stvarati sadržaje koji obogaćuju prostor u kojemu živimo, donose nešto pozitivno lokalnoj zajednici i potiču građane na odgovorno i aktivno sudjelovanje u životu grada.

Željeznička infrastruktura nije samo pruga kojom prolaze vlakovi. Ona je dio grada i svakodnevice, a njezino sigurno korištenje i odgovoran odnos prema njoj odgovornost su svih nas.

OTVORENE PRIJAVE NA FOTOGRAFSKI NATJEČAJ »ALINE BASTIN«

PIŠE: Ružica Stanić
FOTO: CER



Zajednica europskih željeznica i upravitelja infrastrukture (CER), čija je članica i HŽ Infrastruktura, otvorila je prijave za godišnji fotografski natječaj »Aline Bastin«.

Vlakovi povezuju mjesta, ali i ljude. Kao takvi, oduvijek su bili fascinantna i inspirativna tema za umjetnike. Cilj fotografskog natječaja »Aline Bastin« jest potaknuti kreativnost i širiti održivu sliku željeznica u Europi te ih prikazati kao sastavni dio čišćeg, pametnijeg i povezanijeg prometnog sustava.

Iz CER-a ističu da žele pronaći tri fotografije koje najbolje prikazuju moderne, okolišno prihvatljive i humane dimenzije željeznice.

Natječaj se održava svake godine od 2013., a 2016. preimenovan je u čast Aline Bastin, CER-ove stručnjakinje za komunikacije poginule u terorističkom napadu na Bruxelles.

Natječaj
Sudionici se mogu prijaviti u tri kategorije:
• Najbolja fotografija željezničkoga putničkog prijevoza
• Najbolja fotografija željezničkoga teretnog prijevoza
• Najbolja fotografija željezničke infrastrukture

Nagrade
Tri najbolje fotografije dobit će nagradu od po 200 eura te će se promicati putem komunikacijskih kanala CER-a.

Kako sudjelovati?
Natječaj je otvoren za sve fotografe, od amatera do profesionalaca, koji su stanovnici 27 država članica EU-a te Albanije, Bosne i Hercegovine, Gruzije, Republike Sjeverne Makedonije, Moldavije, Crne Gore, Norveške, Srbije, Švicarske, Turske, Ujedinjenog Kraljevstva i Ukrajine. Prihvatit će se samo fotografije snimljene u tim zemljama.Do pet fotografija visoke rezolucije (po mogućnosti u vodoravnom formatu) možete poslati CER-u do 31. listopada 2026. Svi detalji natječaja i obrazac za prijave nalaze se na mrežnim stranicama CER-a: https://www.cer.be/contest.

Na istoj su poveznici dostupne i nagrađene fotografije iz prethodnih godina, koje vam mogu poslužiti za inspiraciju.


Aline Bastin
Photography Contest 2025 - Passenger Category
CER Photo Contest Winner | Photo credit: B. Magiera
#CERphotocontest


Aline Bastin
082
#CERphotocontest


#CERphotocontest

STOTINU I ČETRDESET GODINA ŽELJEZNICE U ZAGORJU I GRADU ZABOKU

PIŠE: Martin Goluban
FOTO: Martin Goluban

U zabočkome kolodvoru 4. rujna u 18 sati obilježen je veliki jubilej – 140 godina željeznice u Zagorju i gradu Zaboku. Tog dana 1886. otvorene su pružne dionice Zaprešić – Zabok i Zabok – Krapina.

Inicijator obilježavanja jubileja bio je Branko Janjanin, Zabočanin i veliki zaljubljenik u povijest grada Zaboka. U organizaciji sudjelovali su prometnik vlakova u kolodvoru Zabok Branko Sadaić te gradonačelnica Valentina Đurek. Branko Janjanin održao je izlaganje o povijesti zagorske željeznice i kolodvoru Zabok, a gradski puhački orkestar izveo je prigodne skladbe.
Veliki zagovornik gradnje zagorske željeznice bio je Tito Babić, otac književnika Ljube Babića, odnosno Ksavera Šandora Gjalskog, danas mnogima poznatog po dvorcu Gjalski. Od prvih ideja o željeznici do prvog vlaka prošlo je više od dvadeset godina. Dugo se raspravljalo o njezinoj trasi te je 1885. odlučeno da će se pruga početi graditi uz desnu obalu rijeke Krapine i kroz Zabok.
Gradnja je počela 27. srpnja 1885., a u nekim je trenucima u njoj sudjelovalo i do 2500 ljudi. Temelji kolodvora Zabok postavljeni su 12. kolovoza 1885.
Prvi radni vlak s građevnim materijalom stigao je u Zabok 18. studenoga 1885., a putnički 4. rujna 1886. Pruga Krapina – Zabok u svojemu je punom opsegu puštena u promet 13. prosinca 1886.



S lijeva na desno: Branko Sadaić, Valentina Đurek, Branko Janjanin i Martin Goluban



Darko Kučak

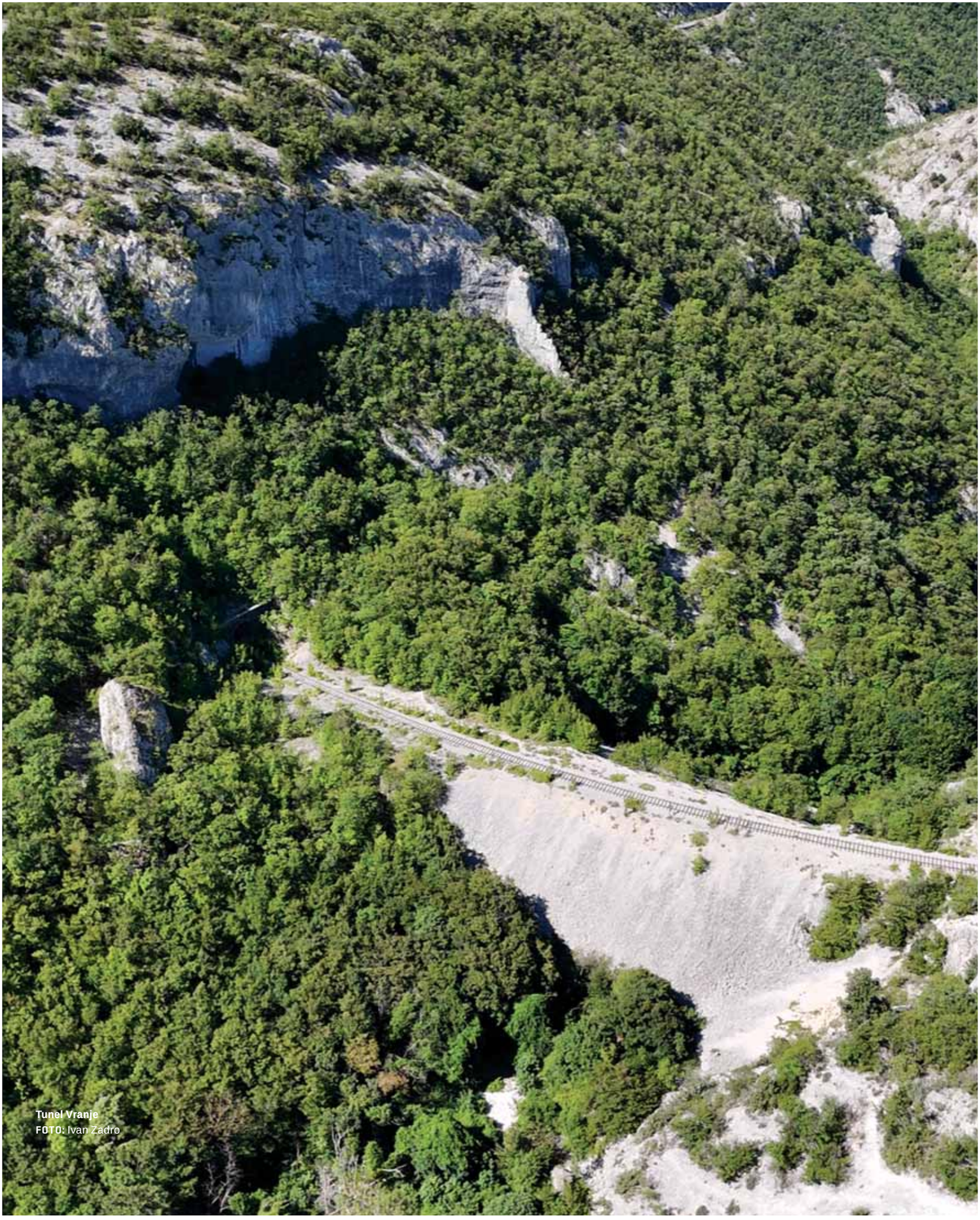
Dolazak željeznice u Zagorje i grad Zabok omogućio je snažan razvoj tog prostora. Grad je postao važno prometno i komunikacijsko, a potom i poslovno, obrazovno i upravno središte. Također je postao važno trgovačko središte za razmjenu prirodnih dobara. Zanimljivo je spomenuti kako su upravo iz zabočkoga kolodvora poznati zagorski purani kretali prema velikim europskim središtima poput Londona. U kolodvorskoj je zgradi, na prvome katu svojedobno stanovala poznata spisateljica Marija Jurić Zagorka, autorica ciklusa romana »Grička vještica«.
Dana 18. prosinca 1916. otvorena je i pruga Zabok – Gornja Stubica. Preko parne i dizelske vuče, godine 2021. došlo je vrijeme da u Zagorje i grad Zabok stigne prvi vlak na električni pogon. Kolodvor Zabok postao je najvažnije željezničko čvorište pruge R201 Zaprešić – Čakovec.
Željeznica je u Zagorju oduvijek bila tradicija, ne samo u Zagorju, već i u Varaždinu i Međimurju. Danas radnim radom između Zagreba i Zaboka prometuju 32 zagorska cuga, a pruga je obnovljena i elektrificirana prije nekoliko godina pa Zabočani imaju željeznicu kakvu zaslužuju.
Podaci koji su spomenuti u tekstu preuzeti su iz kratkoga pisanog djela Branka Janjanina »Željeznica u Zaboku«.

Za kraj želim istaknuti rečenicu gradonačelnice:

_Kad me netko pita kako opisati Zabok, prvo spomenem željeznicu i kolodvor.



Gradski puhački orkestar grada Zaboka



Tunel Vranje
FOTO: Ivan Zadro



Kolodvor Pula
FOTO: Ivan Zadro

ISSN 1330-0547

www.hzinfra.hr