

ZIMSKA SLUŽBA Naša ekipa čistila je sljemensku cestu od prvih kasnojesenskih snježnih nanosa

Sljeme: Od idile do pakla

“Samo sam ja bacio već osam tona soli, a bile su gore tri ekipe. Danas ih je pet, a na snazi je treći stupanj pripravnosti...”

Nedjelja je. Snijeg još pada... Kako li je tek na Sljemenu, pitam se i u tom trenutku pada mi na pamet da se sama u to uvjerim. Nazivam dežurnog dispečera Zimske službe koji mi za nekoliko minuta dogovara susret s ekipom koja oko deset sati kreće na Sljeme.

S dvije ralice polazimo s Mihaljevca, a za nekoliko minuta pridružuje nam se i treća. Zašto tri ralice istodobno, pitam svoga vozača i prije no što smo se upoznali. Tako je sigurnije, jer su uvjeti otežani zbog stalnih oborina, ali i snažnih zapuha na Brestovcu. Osim toga na Sljemenu je danas mnogo skijaša. Svi trebaju sretno doći i vratiti se.

Moj vozač Mario Pavić govori mi da je u drugoj ralici još jedan Marijo - Matijašić Jo, a u trećoj Ibro Dervišević. Zajedničkim snagama krećemo protiv snijega koji neumorno pada. - Od jučer nije lako - kaže Mario. - Samo sam ja bacio već osam tona soli, a bile su gore tri ekipe. Danas ih je pet, jer je snijega više, a na snazi je treći stupanj pripravnosti.

U toploj kabini nije loše, ralica široka četiri metra uspješno baca snijeg u stranu, a posipač baca oko 15 grama soli po metru



Mario Pavić

četvornom. Sve je sigurno i pod nadzorom. “Ibro, pogledaj jel mi radi posipač”, javlja se Jo. “Sve je u redu.” “A moj”, provjerava Mario. “I tvoj je u redu”, odgovara Ibro, birajući novokomponi-

ranu glazbu ostatku naše ekipe. Staza je mokra, ali bez nanosa.

Na Brestovcu druga priča, kao da smo zakoračili u drugi svijet. Snažni zapusi vjetra nanijeli su snijeg na cestu i ralica radi punom parom. Pet kilometara dalje snijega je manje. - Ove bijele crte sa strane, koje vidite, znak su da je cesta dobro očišćena - pojašnjava mi Mario. Često nam vozači stvaraju probleme jer krenu bez zimske opreme. Problem je u tome što ni HAK neće gore ako mi nismo prije prošli jer se boje da će i sami ostati na cesti.

Došli smo do vrha. Sanjamo li ili smo upravo zakoračili u zimsku bajku? Snijeg je pokrio grane na kojima još uvijek ima lišća pa se njegova bjelina miješa s vatrenim bojama jeseni. Vraćamo se u stvarnost. Očekuje nas povratak. Kod doma “Grafičar” doznajemo da nećemo proći zbog autobusa koji je otklizao na stranu. Njegov vozač od straha ne smije u vozilo već čeka pomoć. Marijo i Ibro kažu da ne mogu pomaknuti autobus.

U tom trenutku nailazi drugi, a njegov vozač, mlad i neustrašiv, “posrnulo” vozilo vraća na pravi put. Jedna od ralica prolazi ispred autobusa i tek tada njegov vozač uzima volan te polako klizi ispred nas. No, to je ipak sretan završetak. Čistimo dalje. Ponosni smo što smo dio ekipe koja je

omogućila da se na stotine Zagrepčana bezbrižno skija, sanjka i uživa na snijegu. Uistinu ih zima ne može iznenaditi, razmišljamo u sebi. No, na samom kraju akcije ponovno problem. Ralica ne može proći zbog parkiranog automobila. Netko je, na sreću, već pozvao pauka. Za nekoliko minuta auto je već bio u lancima i mi uz zadnje škljocanje fotoaparata nastavljamo put prema Mihaljevcu. Sljeme je čisto, a naša tri vozača kreću u tko zna koji krug po Sljemenu. Radi se 12 sati dnevno, kažu, a toliko, otprilike, krugova naprave na relaciji Mihaljevac - Tomislavov dom. Premda je bilo lijepo uživati u snježnoj idili, želimo im što manje snijega.



U toploj kabini nije loše, ralica široka četiri metra uspješno baca snijeg u stranu, a posipač baca oko 15 grama soli po kvadratu

omogućila da se na stotine Zagrepčana bezbrižno skija, sanjka i uživa na snijegu. Uistinu ih zima ne može iznenaditi, razmišljamo u sebi. No, na samom kraju akcije ponovno problem. Ralica ne može proći zbog parkiranog automobila.

Netko je, na sreću, već pozvao pauka. Za nekoliko minuta auto je već bio u lancima i mi uz zadnje škljocanje fotoaparata nastavljamo put prema Mihaljevcu. Sljeme je čisto, a naša tri vozača kreću u tko zna koji krug po Sljemenu. Radi se 12 sati dnevno, kažu, a toliko, otprilike, krugova naprave na relaciji Mihaljevac - Tomislavov dom. Premda je bilo lijepo uživati u snježnoj idili, želimo im što manje snijega.

KATARINA BUTKOVIĆ

Zimska služba: Budno oko GPS-a

Svaki naš “korak” na Sljemenu pratilo je budno oko Ivana Marića, dežurnog dispečera, pokraj GPS uređaja u bazi Žitnjak. I ne samo naš, već svih ekipa koje su toga dana izašle na teren, a bilo ih je 145. Na karti na kojoj je ucrtano svih 12 baza zimske službe, putem interneta se prati kretanje vozila, a praćenje je olakšano jer svaka baza ima svoju boju. Odmah do nje-



ga je Željko Vlašić, dežurni, također u bazi Žitnjak, koji na monitoru prati čak devet parametara na 17 lokacija u gradu, koje mu dojavljuju uređaji za dojavu leda. Oni prati temperature zraka, kolnika, relativnu vlagu, rosište itd. No, primarna je dojava leda, koju ovi uređaji primaju putem specijalnih sondi koje na cesti vidimo kao bijele točke. Dojavljivači, ili u žargonu ledomati, postavljeni su na Sljemenu, svim mostovima u gradu te na prometnicama gdje led može izazvati veće probleme. Vlašić nam pojašnjava da je temperatura kolnika na Jankomirskom mostu -4, a točka ledišta -23. Znači kada bi se temperatura spustila na -23, došlo bi do smrzavanja i uređaj bi to odmah dojavio. No, to se neće dogoditi jer je cesta posuta.

Na ekranu primjećujemo i male otvore iz kojih izlazi voda. Doznajemo da se ispod kolnika nalazi spremište za vodu i sol koje se u ovakvim uvjetima aktivira i posipa najugroženije dijelove. KB

PROMET Hrvatske željeznice odlučile su osuvremeniti svoje kapacitete nabavom 18 novih vlakova

Uskoro Samoborčeka i novi prigradski vlakovi

I dok u Zagrebu još uvijek ne postoji konsenzus oko gradnje metroa ili lake šinske željeznice, a gužve su iz dana u dan sve veće, Hrvatske željeznice odlučile su osuvremeniti svoje kapacitete. U planu poslovanja HŽ-a stoji kako će u prvoj polovici iduće godine raspisati međunarodni natječaj za nabavu 18 novih elektromotornih vlakova za gradsko-prigradski promet - rekla je predstavnica za odnose s javnošću HŽ-a Ida Erceg. Projekt će zajednički financirati HŽ i Grad Zagreb, sukladno Sporazumu potpisanom 2005. godine. Jedan od potencijalnih graditelja vlakova jest i konzorcij domaćih tvrtki koji je uspješno izgradio 70 niskopodnih tramva-



Zastarjelim vlakovima na prigradskim prugama je odzvonilo

ja. Konzorcij CROTRAIN u gradnju vlakova uključit će i neke domaće tvrtke i obrtnike, pa bi se trebala otvoriti i nova radna mjesta. Nakon odabira graditelja vlakova i zaključivanja ugovora, prvi vlak može se očekivati u prometu nakon dvije godine. Prototip četverodijelnog vlaka trebao bi biti gotov za dvije godine, a cijena mu iznosi 4,5 milijuna eura. Dužina vlaka bila bi 75 metara, niskopodni potpuno prilagođen osobama s invaliditetom, klimatiziran, sa zvučnim i vizualnim obavještanjem, a dostizao bi 160 kilometara na sat. Nakon nabave 18 elektromotornih vlakova za gradsko-prigradski promet slijedi nabava vlakova za regionalni pro-

met i to 37 elektromotornih i 22 dizelomotorna vlaka. Planirano je ove investicije realizirati do 2012. godine.

U HŽ-u planiraju i gradnju nove pruge do Samobora s trasom Podsused Tvornica - Samobor - Bregana. Prema nekim procjenama više od 40 tisuća ljudi svakodnevno putuje iz smjera Samobora u Zagreb. U tijeku je izrada glavnog projekta koji bi trebao biti gotov u prvoj polovici iduće godine. Nakon toga slijedi otkup zemljišta i pripremni radovi, a nakon toga zemljani radovi, izgradnja objekata (novi most, nadvožnjaci, podvožnjaci), izgradnja kolosijeka, uređivanje željezničko-cestovnih prijelaza, elektrifikacija, ugradnja sustava za daljin-

sko upravljanje prometom i ostali radovi. Prvo bi trebala početi gradnja vijadukta iznad Samobora kao najzahtjevniji dio cjelokupnog projekta. Pruga bi se protezala na 15,5 kilometara, brzina vožnje bila bi 120 kilometara na sat, što znači da bi se u metropolu stiglo za 30 minuta. Tijekom ove godine početak će se s otkupom zemljišta na trasi gdje je oko 49 posto privatnog vlasništva. Planirani dovršetak radova jest u 2012. godini. Izgradnja pruge i ponovno oživljavanje „samoborčeka“ stajalo bi oko 440 milijuna kuna. No, to nije sve jer je potpisan ugovor s Gradom Samoborom o gradnji zajedničkog autobusno-željezničkog kolodvora Samobor. SAK