

BUDI  
PROMJENA KOJU  
ŽELIŠ VIDJETI U  
SVIJETU

# NA PERONU

VIJESTI SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE

4

"BAŠ TE SMJEŠNI"

8

STUDIJA  
INTEGRIRANI GRAD

17

PROSTORIJA  
Zvana Čežnja

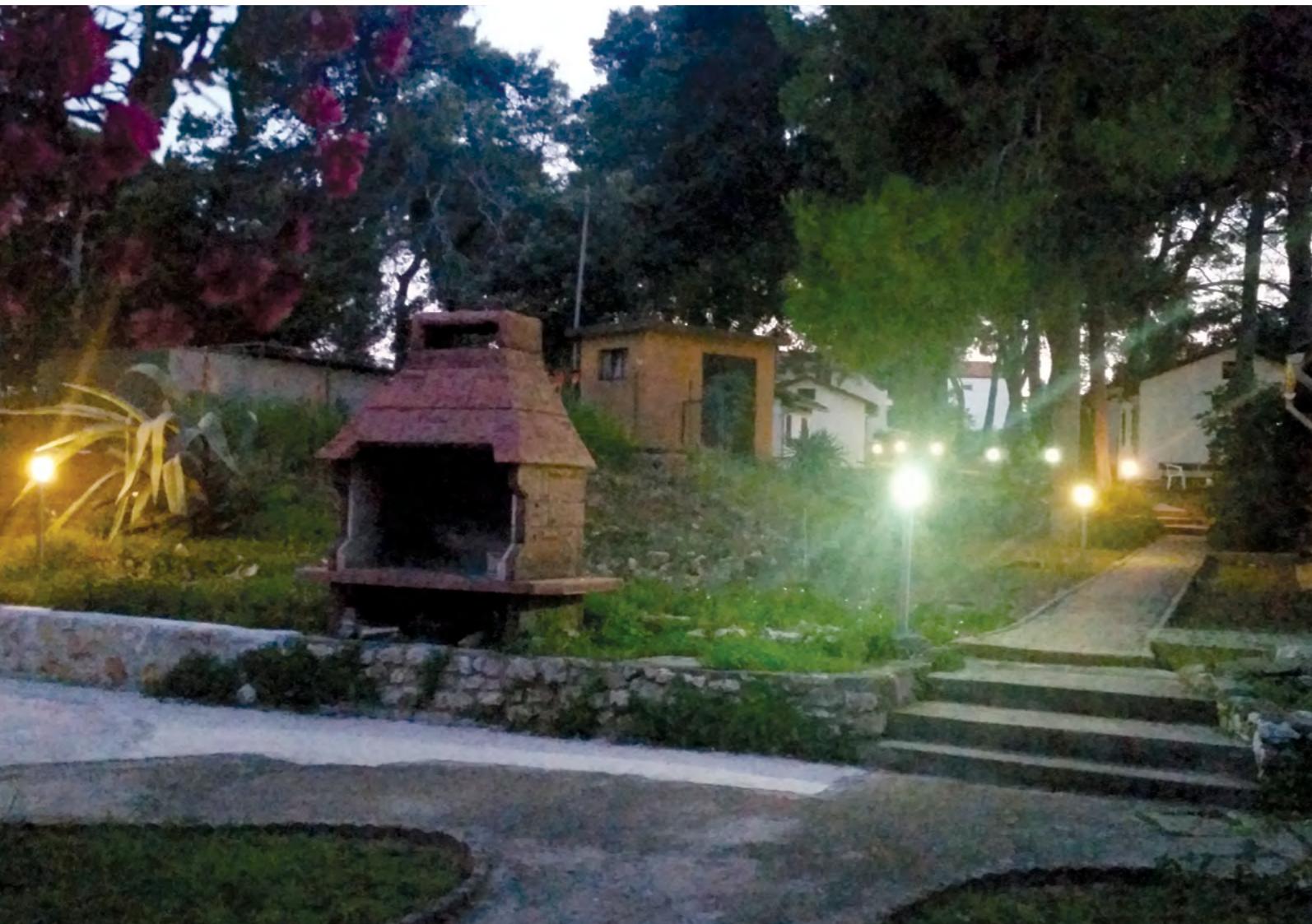
25

U SREDIŠTU  
ZLATNE DOLINE



# UGLJAN SRPANJ 2016.

FOTO: Josip Tirić



**Most Plitvica**  
dionica pruge R201 Budinščina - Varaždin

## UVODNIK

Mnogi ljudi, a nažalost i stručnjaci za ljudske resurse miješaju dva pitanja: što raditi i kako raditi. A razlika je naprsto izuzetno velika, mogli bismo reći ključna, pogotovo kada se radi o upravljanju velikih i složenih poslovnih sustava kao što su Hrvatske željeznice.

Ovu razliku odlično uočava privatni sektor i trgovačka društva što je jasno vidljivo kod struktura uprave velikih korporacija. Na čelu uprave je top menadžer koji ne mora, a često i nije stručnjak specijalista dok ostatak upravljačkog tima čine izvršni menadžeri - specijalisti za pojedina područja.

Što to znači? Prvi čovjek, predsjednik uprave mora imati sposobnost sagledavanja cjeline, dok su ostali članovi uprave izvršni menadžeri koji moraju dobro poznavati uža područja za koja su zaduženi.

Da maksimalno pojednostavimo: top menadžeri kao i političari određuju što nam je činiti a stručnjaci određuju kako to moramo učiniti.

I to je ona ključna razlika između političara i top menadžera te operativnih izvršilaca - stručnjaka. Ministar, kao i čelnici željeznica u RH ne mora nužno biti stručnjak. Mora

imati sposobnost sagledavanja cjeline, sposobnost uočavanja problema i osjećaj za timski rad. No, ako članovi uprave koji su operativno zaduženi za konkretnе poslove nisu stručnjaci onda se poslovni sustav može naći u velikim problemima.

Odredili smo što nam je činiti ali ne i kako to sprovesti u djelo. I imamo veliki problem.

## IMPRESUM

### SURADNICI

Glavni urednik  
Anto Iličić

Novinari  
Ante Kunčić, Milan Kovačić  
Branko Cindrić, Neven Topolnjak  
Branko Bašić, Josip Tirić  
Tomislav Tonković, Darko Vurdelja  
Krešimir Belak, Dražen Lihtar  
Robert Jukić, Mario Grbešić  
Srećko Stjepić, Jakov Rašić  
Dražen Drčić, Dražen Koščak  
Branko Marijanović, Nebojša Gojković  
Danijel Rendulić, Nenad Katanić

Fotografije  
SPVH

Naslovnica  
Pere Stantić u odmaralištu  
SPVH na Ugljanu

Barataš pravom informacijom? Voliš pisati? Ideja ti ima potencijal? Usmjeri je na pravu adresu!

E-mail:  
spvh@zg.t-com.hr

## "BAŠ STE SMIJEŠNI"



PIŠE: SPVH  
FOTO: SPVH

Ovih dana, obilazeći kolodvore na našoj željezničkoj mreži, nismo mogli ne primijetiti prazne kolodvorske prostore. Da ne bi bilo dileme u istinitost informacija o praznim prostorima zamolili smo povjerenike da fotografiraju te prostore i dostave nam fotografije. Zapitali smo se kako je moguće da u godinu dana toliko prostora odjednom bude prazno? Gdje su dosadašnji dugogodišnji zakupnici?

Naš sugovornik iz Vinkovaca reče nam da su većina zakupaca otišli jer su im iz Nekretnina pokušali povećati zakupnine, neke i za 30%. Kaže da nisu mogli plaćati niti rezije, a da ovi iz Nekretnina nisu imali sluha za njihove probleme. Čitajući izvješća rukovoditeljice Nekretnina Danijele Poljak stiće se dojam da Nekretnine izvrsno rade i da imaju izvrsne rezultate. Zbog očitog raskoraka između stvarnosti

i pomenutih izvješća nismo mogli, a da ne istražimo taj problem.

Tragajući po dostupnim informacijama došli smo do podataka da je u zadnjih godinu dana raskinuto minimalno 26 ugovora. Budući da to i nije tako složena matematika, dali smo si truda i izračunali smo štetu koja je napravljena HŽ Infri uslijed ovakvog ponašanja: ona iznosi nevjerojatnih 919.729,95 kuna!!! Kada bi uz ovaj iznos još uračunali i rezije koje HŽ Infra mora plaćati za prazne prostore šteta bi se povećala za još 20-tak %.

Naravno da smo tražili uzrok raskida ugovora i došli do zaključka da su ugovori raskinuti zbog:

- zakupniku je ukinuto smanjenje zakupnine pa je otkazao ugovor,
- zakupniku nije odobreno smanjenje zakupnine pa je otkazao ugovor,

- zakupnik je zbog nove, povećane zakupnine otkazao ugovor,
- zakupnik po postojećim cijenama nije više mogao poslovati, iako je višegodišnji zakupnik, te je otkazao ugovor.

Čija je odgovornost za takvo stanje? Kako se to dogodilo? I kako se dogodilo u tako kratkom roku?

Podsjećamo, HŽI kao zakupodavac ima preko 700 važećih ugovora o zakupu. U 2014. godini prihodi od zakupa poslovnih prostora (šifra 7571000) iznosili su 9.836.287,85 kuna, a 2015. godine 8.981.842,49 kuna odnosno za 854.445,36 kuna manje. Za prva četiri mjeseca 2016. fakturirano je 2.596.445,33 kuna.

Jednostavnom računicom došli smo do zaključka da će HŽ Infra zbg obijesnog ponašanja pojedinaca u 2016. godini imati prihod od zakupa poslovnih prostora od ukupno 7.789.3385,99 kuna što je za 1.102.506,50 kuna manje u odnosu na 2015. godinu odnosno 2.046.951,86 kuna manje u odnosu na 2014. godinu. Postavlja se pitanje kakvo je onda trenutno gospodarenje nekretninama koje su na upravljanju HŽ Infrastrukturi d.o.o., kada u samom Zagreb Glavnom Kolodvoru, kolodvoru prve kategorije, kolodvoru s najvećom dnevnom fluktuacijom putnika u RH, poslovni prostori zjape prazni? I to odnedavno... Nema zakupnika, pa tako ni

prihoda od zakupa, a teret rezija, komunalne naknade, održavanja i drugih davanja pada na teret HŽ Infra.

Za ovo nemamo riječi osim slavnog Alberta Einsteina: "Samo su dvije stvari beskonačne; svemir i ljudska glupost, samo što za svemir nisam siguran."

Obratili smo se pismeno upravi i željno iščekujemo odgovor.



Zagreb GK

SINDIKAT PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE  
UNION OF CROATIAN TRAIN DISPATCHERS  
broj A146-7/2016.  
U Zagrebu, 1. srpnja 2016.

HŽ Infrastruktura d.o.o.  
Ivan Kršić, član Uprave

predmet: Dramatičan pad prihoda od iznajmljivanja poslovnih prostora

Poštovani gospodine Kršić,

oblaženi kolodvora na našoj željezničkoj mreži, nismo mogli ne primijetiti prazne kolodvorske prostore. Zapitali smo se kako je moguće da u godinu dana tako prosto odjednom bude prazno? Gođe su dosadašnji dugogodišnji zakupnici?

Čitatelj Žigmar gospo Danijela Poljak, član u sklopu Neke trećine između i do imaju izvrsne rezultate. Zbog raskorka u vrednosti i u pomenutim izvješćima nismo mogli, a da ne ističimo taj problem.

Tragajući po dostupnim informacijama došli smo do podataka da je u zadnjih godinu dana raskinuto minimalno 26 ugovora. Budući da to i nije tako

nije moguće da u godinu dana toliko prostora odjednom bude prazno? Gođe su dosadašnji dugogodišnji zakupnici?

Zbog raskorka u vrednosti i u pomenutim izvješćima nismo mogli, a da ne ističimo taj problem.

Tragajući po dostupnim informacijama došli smo do podataka da je u zadnjih godinu dana raskinuto minimalno 26 ugovora. Budući da to i nije tako

nije moguće da u godinu dana toliko prostora odjednom bude prazno? Gođe su dosadašnji dugogodišnji zakupnici?

Zbog raskorka u vrednosti i u pomenutim izvješćima nismo mogli, a da ne ističimo taj problem.

Zbog raskorka u vrednosti i u pomenutim izvješćima nismo mogli, a da ne ističimo taj problem.

Zbog raskorka u vrednosti i u pomenutim izvješćima nismo mogli, a da ne ističimo taj problem.

Zbog raskorka u vrednosti i u pomenutim izvješćima nismo mogli, a da ne ističimo taj problem.

Zbog raskorka u vrednosti i u pomenutim izvješćima nismo mogli, a da ne ističimo taj problem.

Zbog raskorka u vrednosti i u pomenutim izvješćima nismo mogli, a da ne ističimo taj problem.

Zbog raskorka u vrednosti i u pomenutim izvješćima nismo mogli, a da ne ističimo taj problem.

Zbog raskorka u vrednosti i u pomenutim izvješćima nismo mogli, a da ne ističimo taj problem.

Zbog raskorka u vrednosti i u pomenutim izvješćima nismo mogli, a da ne ističimo taj problem.

Zbog raskorka u vrednosti i u pomenutim izvješćima nismo mogli, a da ne ističimo taj problem.

Zbog raskorka u vrednosti i u pomenutim izvješćima nismo mogli, a da ne ističimo taj problem.

Zbog raskorka u vrednosti i u pomenutim izvješćima nismo mogli, a da ne ističimo taj problem.

Zbog raskorka u vrednosti i u pomenutim izvješćima nismo mogli, a da ne ističimo taj problem.

Zbog raskorka u vrednosti i u pomenutim izvješćima nismo mogli, a da ne ističimo taj problem.

Zbog raskorka u vrednosti i u pomenutim izvješćima nismo mogli, a da ne ističimo taj problem.

Zbog raskorka u vrednosti i u pomenutim izvješćima nismo mogli, a da ne ističimo taj problem.

Zbog raskorka u vrednosti i u pomenutim izvješćima nismo mogli, a da ne ističimo taj problem.

Zbog raskorka u vrednosti i u pomenutim izvješćima nismo mogli, a da ne ističimo taj problem.

Zbog raskorka u vrednosti i u pomenutim izvješćima nismo mogli, a da ne ističimo taj problem.

Zbog raskorka u vrednosti i u pomenutim izvješćima nismo mogli, a da ne ističimo taj problem.

Zbog raskorka u vrednosti i u pomenutim izvješćima nismo mogli, a da ne ističimo taj problem.

Zbog raskorka u vrednosti i u pomenutim izvješćima nismo mogli, a da ne ističimo taj problem.

Zbog raskorka u vrednosti i u pomenutim izvješćima nismo mogli, a da ne ističimo taj problem.

Zbog raskorka u vrednosti i u pomenutim izvješćima nismo mogli, a da ne ističimo taj problem.

Zbog raskorka u vrednosti i u pomenutim izvješćima nismo mogli, a da ne ističimo taj problem.

Zbog raskorka u vrednosti i u pomenutim izvješćima nismo mogli, a da ne ističimo taj problem.

Zbog raskorka u vrednosti i u pomenutim izvješćima nismo mogli, a da ne ističimo taj problem.

Zbog raskorka u vrednosti i u pomenutim izvješćima nismo mogli, a da ne ističimo taj problem.

Zbog raskorka u vrednosti i u pomenutim izvješćima nismo mogli, a da ne ističimo taj problem.

Zbog raskorka u vrednosti i u pomenutim izvješćima nismo mogli, a da ne ističimo taj problem.

Zbog raskorka u vrednosti i u pomenutim izvješćima nismo mogli, a da ne ističimo taj problem.

Zbog raskorka u vrednosti i u pomenutim izvješćima nismo mogli, a da ne ističimo taj problem.

Zbog raskorka u vrednosti i u pomenutim izvješćima nismo mogli, a da ne ističimo taj problem.

Zbog raskorka u vrednosti i u pomenutim izvješćima nismo mogli, a da ne ističimo taj problem.

Zbog raskorka u vrednosti i u pomenutim izvješćima nismo mogli, a da ne ističimo taj problem.

Zbog raskorka u vrednosti i u pomenutim izvješćima nismo mogli, a da ne ističimo taj problem.

Zbog raskorka u vrednosti i u pomenutim izvješćima nismo mogli, a da ne ističimo taj problem.

Zbog raskorka u vrednosti i u pomenutim izvješćima nismo mogli, a da ne ističimo taj problem.

Zbog raskorka u vrednosti i u pomenutim izvješćima nismo mogli, a da ne ističimo taj problem.

Zbog raskorka u vrednosti i u pomenutim izvješćima nismo mogli, a da ne ističimo taj problem.

Zbog raskorka u vrednosti i u pomenutim izvješćima nismo mogli, a da ne ističimo taj problem.

Zbog raskorka u vrednosti i u pomenutim izvješćima nismo mogli, a da ne ističimo taj problem.

Zbog raskorka u vrednosti i u pomenutim izvješćima nismo mogli, a da ne ističimo taj problem.

Zbog raskorka u vrednosti i u pomenutim izvješćima nismo mogli, a da ne ističimo taj problem.

Zbog raskorka u vrednosti i u pomenutim izvješćima nismo mogli, a da ne ističimo taj problem.

Zbog raskorka u vrednosti i u pomenutim izvješćima nismo mogli, a da ne ističimo taj problem.

Zbog raskorka u vrednosti i u pomenutim izvješćima nismo mogli, a da ne ističimo taj problem.

Zbog raskorka u vrednosti i u pomenutim izvješćima nismo mogli, a da ne ističimo taj problem.

Zbog raskorka u vrednosti i u pomenutim izvješćima nismo mogli, a da ne ističimo taj problem.

Zbog raskorka u vrednosti i u pomenutim izvješćima nismo mogli, a da ne ističimo taj problem.

Zbog raskorka u vrednosti i u pomenutim izvješćima nismo mogli, a da ne ističimo taj problem.

Zbog raskorka u vrednosti i u pomenutim izvješćima nismo mogli, a da ne ističimo taj problem.

Zbog raskorka u vrednosti i u pomenutim izvješćima nismo mogli, a da ne ističimo taj problem.

Zbog raskorka u vrednosti i u pomenutim izvješćima nismo mogli, a da ne ističimo taj problem.

Zbog raskorka u vrednosti i u pomenutim izvješćima nismo mogli, a da ne ističimo taj problem.

Zbog raskorka u vrednosti i u pomenutim izvješćima nismo mogli, a da ne ističimo taj problem.

Zbog raskorka u vrednosti i u pomenutim izvješćima nismo mogli, a da ne ističimo taj problem.

Zbog raskorka u vrednosti i u pomenutim izvješćima nismo mogli, a da ne ističimo taj problem.

Zbog raskorka u vrednosti i u pomenutim izvješćima nismo mogli, a da ne ističimo taj problem.

Zbog raskorka u vrednosti i u pomenutim izvješćima nismo mogli, a da ne ističimo taj problem.

Zbog raskorka u vrednosti i u pomenutim izvješćima nismo mogli, a da ne ističimo taj problem.

Zbog raskorka u vrednosti i u pomenutim izvješćima nismo mogli, a da ne ističimo taj problem.

Zbog raskorka u vrednosti i u pomenutim izvješćima nismo mogli, a da ne ističimo taj problem.

Zbog raskorka u vrednosti i u pomenutim izvješćima nismo mogli, a da ne ističimo taj problem.

Zbog raskorka u vrednosti i u pomenutim izvješćima nismo mogli, a da ne ističimo taj problem.

Zbog raskorka u vrednosti i u pomenutim izvješćima nismo mogli, a da ne ističimo taj problem.

Zbog raskorka u vrednosti i u pomenutim izvješćima nismo mogli, a da ne ističimo taj problem.

Zbog raskorka u vrednosti i u pomenutim izvješćima nismo mogli, a da ne ističimo taj problem.





## STUDIJA INTEGRIRANI GRAD

prof. dr. sc. Nenad Fabijanić i prof. dr. sc. Damir Pološki

## STUDIJA INTEGRIRANI GRAD

prof. dr. sc. Nenad Fabijanić i prof. dr. sc. Damir Pološki



RAZGOVARAO: Anto Iličić  
FOTO: SPVH

### Sugovornici:

prof. dr. sc. Nenad Fabijanić,  
Arhitektonski fakultet Sveučilišta u Zagrebu  
prof. dr. sc. Damir Pološki,  
Građevinski fakultet Sveučilišta u Zagrebu

**Lijepo vas pozdravljamo i zahvaljujemo vam što ste pristali na ovaj razgovor. Tema je nama vrlo interesantna i čini se i dalje vrlo aktualna, a to je Studija integriranog grada. Možete li nam ju ukratko predstaviti na početku ovog razgovora?**

Fabijanić: Dobro došli prije svega u moje ime i profesora Pološkog, njegove ekipe i moje ekipe na Arhitektonski fakultet, Geodetski fakultet i Građevinski fakultet koji se nalaze u Kačićevoj 26. Ovdje je jedna radna grupa pred sedam, osam, a možda i više godina dogovarala i ugоварala Projekt koji se zapravo locirao samo na jedan dio grada, tada na Trg Francuske Republike, danas na Trg Franje Tuđmana, pa onda na mali Trg sa strane, pa na Zapadni kolodvor i na sportske Trgove, da tako kažem na Trešnjevci. To je nukleus, početak, začetak jedne velike teme koju smo nazvali Integrirani grad. Naime, ta želja da se ti prostori spoje je jako davna. Još davnih 80 - tih su bili natječaji koji su se bavili tim prostorima, a naravno i prije. Od onog trenutka kada su vojarne koje su

postojale na tom prostoru srušene, ostale su samo one na istočnoj strani parka, jedne velike zelene površine reklo bi se najčeće u Zagrebu, veće od Zrinjevca i Tomislavca zajedno, veće od Kazališnog, Mažuranićevog i Marulićevog trga zajedno. Jedna velika zelena površina koja je vrlo važna u smislu aktivacije javnog prostora zapadnog djela grada kojeg zovemo Črnomerc. No nismo se bavili samo problemom javnih prostora i parkovnih prostora u tom djelu grada, već smo otkrili da nije moguće spajati sjeverni i južni Zagreb. Uslovno rečeno ta definicija sjever – jug ovdje je vezana za granicu, a granica je željeznička pruga. Davnih godina 1850 - tih kada su Mađari na taj način locirali našu željezničku trasu, ta je željeznička trasa bila vjerojatno dostatna i tada na dalekoj periferiji, ali je sada ona presječnica, barijera, granica nečega što se zove centralni, središnji Zagreb i onoga što se zove Zagreb preko štrike, preko pruge. Taj Zagreb smo promatrali u to vrijeme prije svega između Držiceve i Savske, odnosno između Držiceve pa polako tamo do ulice Republike Austrije, do Zapadnog kolodvora. Dakle integrira nekoliko kolodvora, dva glavna, Glavni kolodvor i Zapadni kolodvor i nekoliko kolodvora koji su zapravo Cargo zona, zona stajališta, zona radionica kao što je Gredelj itd., kolosijeka koji nisu aktualni i presudni

zona koja se kreće u širini od dva do osam kolosijeka i predstavlja odlučujuću prepreku za razvoj grada, ne samo građevinski, nego prije svega prometni o čemu će vam govoriti profesor Pološki obzirom da tu temu vrlo dobro poznaje. Zaključili smo da ni na koji način razvoj toga sjevernog i južnog grada nije moguć uz uvjet da pruga ostane na razini na kojoj je danas, no ona na tu razinu dolazi sa nekim nadvožnjaka pa smo onda respektirali tu činjenicu da ti nadvožnjaci postoje, ali smo na kraju završili na ideji da po principu novih željezničkih sistema uglavnom u Europi, a i po cijelom Svijetu, treba smjestiti pod zemlju. Integrirani grad, da zaključim je jedan arhitektonski prijedlog, Studija. Na začetku je bio samo na razini koncepta, ideje, a sada je već postao u našim daljnijim razradama na razini projekta ili projektnog prijedloga i mislim da je to jedina perspektiva koju će Zagreb, možda ne u brzom vremenu i za našeg života, ali sasvim sigurno jednog dana shvatiti da je rješenje zagrebačke gužve, prometa, obilaska, mira, tišine, eliminacije buke, vezan za ideju eliminacije pruge u tom djelu na razini jedan ili po nama je dosta loš prijedlog da se to dogodi na prvoj razini, odnosno na razini uzdignutog nadvožnjaka, posebno u ovom centralnom prostoru. Integrirani grad zapravo znači zajedništvo aktualne državne i gradske Uprave koja bi trebala inicirati,

pratiti, investirati razvoj metropole, grada, ne vidjeti taj model samo u Zagrebu, već i u drugim gradovima, napraviti i omogućiti da se kroz takav mega projekt, za koji bi se moglo naći novaca ne samo u našoj sredini, zapravo aktivira jedna cijela industrija, prije svega građevinska, inženjerska na svaki način i sa puno, puno novih zaposlenih ljudi, aktivirati na nečemu što bi bila perspektiva sasvim sigurno jedne suvremene željezničke komunikacije koja apsolutno ima prioritet i postaje sredstvo budućnosti, prije aviona, prije automobila i naravno prije brodskih prometa. Željezница po meni sudeći po svjetskom trendu ima apsolutni prioritet.

**Profesore Pološki, u pratećoj brošuri sam pročitao da se ova Studija Integrirani grad zasniva na dva težišta. Jedno je zaštita i valorizacija otvorenog javnog prostora, a drugo je na radikalnom rješenju željezničke pruge. Hoćeće li nešto pobliže reći o toj temi?**

Pološki: U Studiji Integrirani grad spuštanje željezničke pruge bi započelo od lokacije Vrapče, na zapadu i završilo na istoku na lokaciji tamo blizu Zavrtnice u dužini od sedam kilometara, a na jug bi se to spustilo do Vukovarske ulice što je sumarno u dužini od dva i pol kilometra. Dakle, ukupan taj objekt koji bi bio pod zemljom kao što je rekao kolega Fabijanić na etaži -2, na etaži -1 bi bila komunikacija putnika, taj Projekt bi bio po toj Studiji u dužini od 10 000 metara, dakle jedan podzemni zahvat koji se možda da lako komparirati sa zahvatima na Hrvatskim autocestama koje su izgradene do danas gdje je recimo između Zagreba i Splita izgrađeno 22 kilometara tunela, dakle nešto što naša operativa već pozna i spuštanje u podzemlje je nešto što bi bilo jednostavno izvedivo.

Anto: Ovdje možemo reći da Studija nudi i spajanje dviju razdvojenih periferija?

Pološki: Da, kao što je poznato željeznička pruga ju u nasipu, nekad je bila do početka 20.-og stoljeća bila na zemlji, ali je tridesetih godina dignuta na nasip i željeznička pruga je rasjekla grad na dva djela, na sjeverni i južni i ta komunikacija između sjevera i juga bila bi spuštanjem željeznice ispod razine terena jednostavno osigurana. Zamislite da morate nekom od poznatih ljudi iz Europe reći kad dolaze autom u Zagreb kako da sa autoceste dođu u Gornji grad. To je jedna gotovo nezamisliva trasa kaju poznaju samo zagrepčani.

**Profesore Fabijanić, Strateški razvojni planovi HŽ Infrastrukture i grada Zagreba čini se da se jako sukobljavaju, umjesto da su usuglašeni. Da li se u vašoj Studiji**

### nudi usuglašenost?

Fabijanić: Pa naravno, bilo bi diletantski sa naše strane, a riječ je o inženjerima arhitekture i građevine, prometnim ekspertima i urbanistima, da ne računamo na suradnju i iskustvo, projekte i ideje koji se nalaze na toj strani željeznicе, Hrvatskih željeznic. Prema tome mi smo inicirali nekoliko takvih razgovora sa nekoliko željezničarskih Uprava i u pravilu nismo nikada bili ni u jednom konfliktu. Naišli smo na jednu dozu indiferentnosti što ja razumijem s obzirom na status željezničara i željeznicu u našoj zemlji koja je sasvim periferna i ne predstavlja interes ako to baš hoćete da kažemo niti BBC - jevih novinara koji putuju željeznicom po Europi i snimaju i željeznicu i ambijente Europe, jednostavno na našem terenu koji je navodno najljepši ili jedan od ljepših u Europi nemaju interesa jer nema željeznicu, nema one željeznicu koja bi bila jednaka atrakcija u putovanju kroz prijevozno sredstvo kao što je i pejzaž koji se sa te željeznicu i tog putovanja može vidjeti. Prema tome ta komunikacija je bila uspostavljena nekoliko puta, na nekoliko razina, a inicirali su to i kolege iz gradske Uprave. Zaključak je sa strane željeznicu bio otprilike ovakav: mi ćemo pristati na koja god stručna i inženjerska rješenja, samo se neka se inženjeri, arhitekti i urbanisti dogovore. Ja mislim da će se inženjeri, arhitekti i urbanisti dogovoriti na kraju iako ima i opozitnih mišljenja, ali se moraju dogovoriti Grad i Država. Dakle oni koji sa tim idejama barataju političkim odlukama, finansijskim odlukama, kolegjalnim odlukama i suradničkim odlukama za naš prosperitet i našu budućnost. Možda mala digresija, kad smo govorili o ovim lokalitetima i ovim problemima koje čini ta željezница, a duhovito ste čuli jednu komparaciju veze ulaska u Grad i Gornji grad, ja ću vam spomenuti na relaciju koja je samo dio našeg interesa i ovo što je profesor Pološki govorio je realna, ali minimalna zona na koji bi trebalo spustiti i bilo bi zanimljivije možda ići dalje, možda ići šire. Vidite Univerzitetski kampus Novi grad je problematičan primarno zbog tog prometnog problema, jer kako će se do kampusa doći sa svim prometalima inclusive željeznicu. Dakle čitav niz problema se nalazi na toj zoni pa bi valjalo taj Integrirani grad možda malo i proširiti i na zone koje nisu unutar deset kilometara nego su i više. Radi se zapravo o jednom komunikacijskom trokutu. Ako krenete od Držićeve ulice, od nadvožnjaka, pa onda nadvožnjaka kojim idu automobili koji je širok sedam puta tri metra i ozbiljna vozila tamo ne mogu proći, ako dođete na Glavni kolodvor, na problem Glavnog kolodvora sa svim ljudima koji idu dokle, a željezница stoji



gore, nedefiniran prostor centralne gradske osi, jer je nedefiniran Importane, nedefiniran Glavni kolodvor. Uz put da kažem, jedan moj dragi kolega koji više nije među nama, na upit gdje se profesore nalazi Glavni kolodvor grada Zagreba, glavna željeznička stanica, o ne rekao da i od sada i u buduće, glavna željeznička stanica nalazi se na mjestu glavne željezničke stanice. Dakle, ne dolazi u obzir da se ona pretvara u poslovnu zgradu, da se pretvara u dućane ili u nešto drugo. To je tipološki jasan Centralni gradski kolodvor. Neposredno iza toga je Miramas, jedan nebulozan silazak dole koji za vrijeme poplave, loše kanalizacije, frekvencnih dana i sata u danu ima svoj problem, visina je neuređena, čak se sada i pješački mostovi preko toga grade i projektiraju. Onda idete malo dalje i dolazite na tzv. sveučilišnu os koja spaja Sveučilište daleko dole do Hipodroma., rekao bih da imamo most moglo bi se aksijalno proći kroz sve Fakultete centralnog Zagreba i doći na Savu. Na tom mjestu imate prolaz kod Studentskog centra koji je dva na dva metra. Iza toga dolazimo na Savsku sa nadvožnjacima, doduše odlično oblikovanim od pokojnog profesora Denclera. Iza toga imamo Trešnjevku i također jedan nasip i nadvožnjak i dolazimo konačno na ovaj prostor gdje postoji brkla, rampa. Gotovo bi se reklo kada ju budu demontrirali staviti će ju u Tehnički muzej da vide djeca kako se to nekada reguliralo, prelazak preko željezničke pruge. To je relikti komunalni, urbani sadržaj i objekt. I tako dalje da ne govorimo o Selskoj, nadvožnjaci i stalno podvožnjaci ispod pruge. Mi nudimo inverzno, da promet ode dole, a da se izravnaju ceste i da se spoji sjeverni i južni Zagreb.

**Vi ste vašom Studijom detektirali probleme koji će nestati zbog željeznice. Tu ste istakli u pratećoj brošuri četiri najvažnije točke, pa ih probajmo sve četiri redom obrazložiti. Prva je da se željeznički sustav potpuno odvaja od cestovnog?**

Pološki: Jednostavno se razlikuju u nivoima i više nema kolizije između željeznicu i cestovnog prometa.

**Kako grad Zagreb nije prije prepoznao tu odličnu prednost koju ste vi čini nam se sa lakoćom detektirali?**

Fabijanić: Ja mislim da je to Zagreb i prije prepoznao i da su te ideje jako stare. Moram reći da u našem istraživanju povijesnog Zagreba i te cijele povijesti željeznic, pratnja nam je bila dr. Snješka Knežević, ekspert zagrebačkog urbanizma devetnaestog i dvadesetog stoljeća i ona je naravno za sve moguće ideje, natječaje, prijedloge urbanizma i funkciranje Grada dobro, dobro znala, tako da taj segment nije nama pao s neba. Postojala su ta razmišljanja i ja mislim da je jednostavno neka brzina odluke kojom se Zagreb od drugog svjetskog rata do devedesetih ili osamdesetih godina razvijao, jedna brzina nije bila praćena niti financijskom moći, niti organizacionom moći, niti tehnološkom moći. I da sve odluke koje su radene, ja ne aplaudiram zagrebačkim urbanističkim odlukama po kojima je Zagreb ovako jednom velikom gestom prešao na Savu i izradio Novi Zagreb, koji je meni vrlo simpatičan i drag i nemam ništa protiv toga, ali je ostavio puno kaverni koje nisu znali riješiti ili nisu htjeli riješiti ili je takva sistem bio koji je nudio odjedanput i brzo i jednostavno, a ne temeljito i razvojno. Tehnološki to je možda bio zahvat koji je tada bio komplikiran jer vi znate da su se veliki građevinski potvrti radili rekao bih sa krompom u to doba, da je tehnologija građenja pedesetih, šezdesetih godina bila skromna, pa i do sedamdesetih godina. Danas je to mačji kašalj i danas se razgovara o probojima Medvednici, o tunelima kroz Velebit, o mostovima koji spajaju otoke, o mostovima koji spajaju otoke ispod mora itd. Mi smo inspirirani i impresionirani sa onim što se dešava u Sjeveru i danas smo u stanju to pratiti, jer naš neki građevinski genij postoji o ovoj Zemlji od pamтивjeka. Da je danas to potreba uvjerava nas svaki Europski grad, manji ili veći, jedan od 300 tisuća stanovnika, do ovih koji imaju skoro milijun kao i grad Zagreb. Dakle, vrlo sofisticirano se rješavaju prometnog problema na taj način da se ulaskom u Grad, onda kada se koncentrirate da izlazite iz grada pa se smještate u kupeu ili pak se spremate izaći iz vlaka, dakle to nije trenutak kada se uživa u željezničkoj vožnji, to je trenutak kada se koncentrirate na kraj vožnje. Pritom je to moguće napraviti na civiliziranoj i uređenoj -2 etaži. Ona -1 etaža bi bila ona distribucionalna kod svakog Metroa ili Intercitya. Tu birate kamo putujete, putujete li na primjer u Zagorje prema Zaboku, putujete li preko Samobora prema Sloveniji, idete li dolje za Veliku Goricu ili Sisak, idete li prema Sesvetama za Varaždin ili Slavonski Brod. Dakle na sve strane se distribuiru u -1 etaži, a u -2 etaži birate svoj kolosijek i vlak i jednostavno ste za par minuta u svim ti ambijentima. Tako se mijenja i urbanistička struktura, topološka struktura, socijalna struktura jer se sada ne hrli u Zagreb već se sada uživa u ovim ambijentima oko Zagreba, jer do Zagreba mogu doći za deset, petnaest minuta, a sada moramo putovati sat i pol. Takvim se vezama dolazi jednostavnije iz



prof. dr. sc. Nenad Fabijanić

Varaždina u Zagreb, nego danas iz Španskog u Dubravu.

**Recimo ovdje još da smještanje pruge pod zemlju, naznačili ste da se oslobodaju velike površine koje mogu služiti različitim namjenama. Imate li tu neka dodatna obrazloženja ili što Zagreb s tim dobiva?**

Pološki: Ja bih mogao sada spomenuti jednu ekonomsku kategoriju svega toga. Dakle, sa sruštanjem željeznice pod zemlju dobiva se oko 65 hektara nove slobodne površine. U Centralnoj gradskoj zoni jedan kvadratni metar, red veličine njegova cijena je oko 1000 eura i tih 65 hektara je oko 650 milijuna eura koje bi neko mogao u to investirati. Dakle, ne samo da se dobiva ta nova urbana struktura o kojoj će kolega govoriti i koja se može graditi i opremiti na toj površini nego se dobiva ujedno i inicijalni novac koji bi mogao pokriti kompletну investiciju. O tom urbanom aspektu stvaranja novih sadržaja i novih struktura na 65 hektara, to zna naravno urbanist malo bolje.

Fabijanić: Ja ču vam to potvrditi jednim popularnim primjerom, Botanički vrt, Zagreb sruštanjem osam kolosijeka ispod zemlje s južne strane dobiva duplo veći zeleni prostor. To znači da na koridoru današnje željeznice sruštanjem pod zemlju na toj gornjoj površini, tu ima nekih tehničkih dilema, problema, konstruktivnih zahvata koje treba napraviti, premostiti neke stvari itd., ali zelenilo, paviljoni, arhitektura, parkinzi, garaže, čitav niz sadržaja koji

Zagrebu trebaju u tom najcentralnijem prostoru Grada bi se moglo graditi na toj gornjoj površini. Postoji zona rekreacije, jedan civilizirani, kultivirani gradski javni prostor koji odiše zelenilom, rekreativom, poslovnim zgradama. Potpuno drugačiji profil i karakter na primjer Branimirove ulice koju još kako tako imate sa sjeverne strane sa nekim novim centrima oblikovano, ali s južne strane je jedan zid. Grad Zagreb raspravlja o temi ograde i zida, o temi grafita koji su kvalitetno izvedeni na tom djelu bez sumnje jer su si mlađi umjetnici dali truda pa su dekorirali taj zid, ali putovati Branimirovom ulicom sa zidom ma kako bio lijepo obojan je neugodna situacija. Probajte s južne strane Branimirove ulice zamisliti aleju zelenila, a iz toga kuće koje su pandan sjevernoj strani. Imate novu civiliziranu gradsku aveniju, aleju koja sad sa ovim produžetkom koji se spremi postaje gradska ulica, a ne ukrasni zid sa bojicama iza kojeg se nešto nalazi, a to je željeznička stanica.

**Hvala vam, ovo je vrlo prihvatljivo i željeli bi da nam tako pobliže novu urbanu os koju ste predviđeli, a to je Baštjanova do Illice ili obrnuto Illica do Baštjanove koja danas praktično ne funkcioniра?**

Fabijanić: Ja mislim da u tom djelu Grada postoji čitav niz nesporazuma, a to je ta aleja Bologne kad bi se ravno produžila, a ne skrenula gore prema Illici, da bi bila zapravo pratrna trasi željeznice i kada bi išla dalje prema centru Grada ta bi prometnica na svaki način, dakle aleja Bologne, bila os oko

Fabijanić: Vjerojatno vam je poznato možda i bolje nego nama što znači atrakcija stare željeznice, starih lokomotiva, starih vagona i u Sjeveru se takvi Muzeji njeguju i oni su posebno interesantni najmlađima. Ja mislim da Zagreb ima taj fundus takvih vagona i lokomotiva i da bi ga negdje trebalo smjestiti. Ne mislim da je to na nekoj dalekoj periferiji, već da je tu upravo u ovoj zoni o kojoj stalno govorimo i ta željeznička atrakcija bi mogla biti fantastična. Sve što je vezano za određenu jasnu tipologiju jedne kuće može se u njoj dogoditi. Sve što nije vezano za tu tipologiju ne može preživjeti u toj kući i to je filozofija koja je stara. To je problem recimo sa adaptacijom crkava u neki drugi sadržaj. Isto tako željezničke stanice koje imaju jasnu tipologiju, jednu tlocrtnu shemu, jedan jasan i presjek i da svaki put kada gledate iz daljine kažete, da, to je željeznička stanica, svudje na Sjeveru. To se znalo kako se radi i možete unutra staviti neki restoran, kafić, prodaju karata, nekakvu igraonicu i nešto što je vezano za željeznicu, ali ne možete od toga napraviti urede, jer ta memorija i energija takvog tipa kuće traži adekvatan sadržaj. Mi imamo samo dva kolodvora u toj zoni, Glavni i Zapadni i oni su ures neke davne tradicije, tehnologije pa i povijesti željeznice i u tome ne vidim nikakav problem, čak štoviše, vidim neku vrstu ponosa.

**Studija kad već govorimo o prošlosti, sjetimo se i one nedavne željezničke prošlosti i Samoborčeka, promišlja i o napuštenoj Samoborskoj željezničici?**

Pološki: To će kolega reći što se tiče urbanističkog aspekta, ali ono što je nužno potrebno u novom željezničkom sustavu Zagreba, je u svakom slučaju teretna obilazna pruga i neminovno je potrebna, a ne da se teret vozi uz Savsku cestu ili se čak vozi i preko Glavnog kolodvora, ali je isto tako potrebna željeznička veza između Zapadnog kolodvora, Podsuseda i Samobora. Željezničke minijature za javni transport putnika se više ne koriste i može imati samo neku reminescencnu karakteristiku, ali ništa u prometnom sustavu kao kičma nekakvog prometnog sustava.

Fabijanić: Ta stara željeznička i taj koridor, odnosno Samoborček kako su ga zvali je jedna jako plemenita stvar i ona je nekad bila rekreativnog tipa sa prvim željeznicama, onda je poslije toga postajala nešto brža,

**ZAKLJUČILI SMO DA NI NA KOJI NAČIN RAZVOJ TOGA SJEVERNOG I JUŽNOG GRADA NIJE MOGUĆ UZ UVJET DA PRUGA OSTANE NA RAZINI NA KOJOJ JE DANAS, NO ONA NATU RAZINU DOLAZI SA NEKIH NADVOŽNJAVA PA SMO ONDA RESPEKTIRALI TU ČINJENICU DA TI NADVOŽNJACI POSTOJE, ALI SMO NA KRAJU ZAVRŠILI NA IDEJI DA PO PRINCIPU NOVIH ŽELJEZNIČKIH SISTEMA UGLAVNOM U EUROPPI, A I PO CIJELOM SVIJETU, TREBA SMJESTITI POD ZEMLJU.**





prof. dr. sc. Damir Pološki

dakle netko je putovao na posao iz Samobora u Zagreb i obrnuto, a sada mislim da bi uspostavom tog podzemnog svijeta i podzemnog prometa u jednom djelu grada Zagreba tim frekventnim Intercity ili malim Metro vezama, da bi spojevi sa tim satelitima grada Zagreba bili fantastična šansa za vrijeme, za brzinu i za nove urbanističke i socijalne sadržaje. Struktura stanovanja bi se sasvim promjenila u Strmecu, Novakima, Samoboru i okolicu, a takvi su i svi ostali. Karakteristike tih ambijenata bi se sasvim promjenile i bile bi fantastične. Nitko se više ne bi gužvao i raubao u ovaj podsljemenski prostor, bar oni koji si to mogu priuštiti, nego bi jednostavno htjeli stanovati u Samoborskom gorju, jer je veza do Zagreba takva da može ostvariti jedan uvjet koji je danas uvjet u svim civiliziranim Europskim gradovima, da dvaput dnevno možete proći tu relaciju. Ujutro na posao i vratiti se u Samobor i navečer u kino, u kazalište ili noću biti u Zagrebu da bi se kasnije opet vratili kući. To je taj ritam koji uspostavlja suvremena željeznica, brza, kratka i gradska i naravno tog trena auto postaje potpuno bespredmetno prijevozno sredstvo jer to malretiranje dva puta dnevno na istim tim relacijama je naravno nemoguće.

**Gospodo možete li nam pomoći ovdje da isto tako pogledamo promišlja li Studija rješavanje raskrižja koji su uglavnom**

**smješteni na glavnim koridorima na cestovnoj mreži, na primjer avenija Dubrovnik, Ljubljanska i Slavonska avenija, ulica Grada Vukovara, Savska, Heinzelova, Ilica, Šubićeva, središte Grada... Nudi li Studija rješenja za ta križanja?**

Pološki: Da, spuštanjem željeznice u podzemlje dolazi do mogućnosti da se cestovna struktura, cestovna mreža sa sjevernog djela od željeznice, ortogonalno spusti u južni dio i mi smo u sklopu naše Studije izradili proračun ušteda prvenstveno vremena putovanja vozila u tom okruženju i došli smo do konstatacije da je godišnja ušteda negdje oko 12 milijuna eura, uspostavom tog novog ortogonalnog sustava koji inače danas postoji sa sjeverne strane Grada.

**Molimo vas da nam pomognete da vidimo kako gledate na efekte izmjешanja pruge pod zemlju i mogućnosti koje se donose kod povezivanja Donjeg grada i Trnja?**

Fabijanić: Kako bi ste od Save, od fontana stigli na Trga bana Josipa Jelačića? Kako idete danas i da li možete ići danas i kakve sve ambijente prolazite, a što se dobiva ovim rješenjem? Imate povjesne parkove i perivoje koji se nazivaju Zelena potkova, spominje se najčešće ime Lenacija uz taj urbanistički dio našeg identiteta, dolazi se na kolodvor, rekli su moji kolege Dalmatinci

kad sam studirao da sve izvrsno izgleda samo je šteta što iza željezničke stanice nije riva. Ovako se može dobiti ne riva, već svojevrsna terasa koja se spušta na zeleni koridor u kontinuitetu prema Vukovarskoj i preko fontana dolazi se na Savu i iza Save taj put je kontinuiran vodi i spaja ovdje novu Nacionalnu biblioteku, danas neuređeni dio Trnja koje je jedna fantastična urbanistička zona i gradogradbena, da bi iza toga preko Save došli do Muzeja suvremene umjetnosti. Taj koridor, a ona se preko Trga bana Jelačića otvaraju Kaptol i Grič, otvaraju se podbrežja zagrebačka negdje gore preko Tuškanca do Cmroka, a onda idemo preko Medvedgrada na Sljeme. Dakle, dobiva se jedan izvanredan potez koji je oslobođen svega onoga čega može biti oslobođen i što mu smeta u toj komunikaciji i događanjima koji su gradski i koji su zajednički. Grad je i to je teza koju stalno treba imati na pameti, svatko tko dolazi u Grad i kada vidi tablu Zagreb, Rijeka, Slavonski Brod, Vinkovci, Varaždin, mora znati da ulazi u jednu socijalnu zajednicu kojoj je prevalencija zajedništva veća od privatnog interesa. Ja mogu u svojoj vikendici, u svom selu izgraditi svoju oazu i reći to je moje i u tome uživam, ali kada ulazim u grad znam da se moram posebno ponašati u prometu, na cesti, u tramvaju, u kazalištu, u stambenoj zgradbi, a moja intima je moja intima. Dakle, to je teza ovog projekta i zato se zove Integrirani

grad, jer poštuje ono što je definicija grada, prevalencija javnog nad privatnim.

**Molim vas pomognite nam ovdje da povežemo i druge priče koje se moguće oslanjaju na Studiju ili se Studija može proširiti dalje protokom vremena, a jedna je izgradnja Metroa u Zagrebu. Da li je moguće Studiju Integriranog grada povezati sa izgradnjom Metroa u Zagrebu, ako da, kako?**

Pološki: U sklopu Prometnog plana Grada Zagreba koji je rađen pred deset godina, mi smo izradili jednu pred Studiju Metro sustava u Gradu Zagrebu i konstatiralo se da bi Metro sustav samo u smjeru istok - zapad, samo dio tog sustava idući od Škorpikove ulice pa na istoku do nove Bolnice Dubrava, preuzeo na sebe 1/3 svog javnog prometa tramvaja, autobusa i željeznice. Znači, on bi oslobodio i dio željezničkog prometa jer se između zapada i istoka i obrnuto

putuje dosta vlakovima koji ne prometuju u dovoljnom broju taktova dnevno itd. Metro sustav je komponenta ukupnog prometnog sustava, željeznice pod zemljom i javnog prometa koji je danas na zemlji i dalje bi autobus i tramvaj ostali osnova gradskog prometa sa modernim Metroom ispod zemlje kada se 1/3 svih putovanja javnog prometa reduciraju i prelaze na metro.

**Ovdje se nameće i pitanje da li je Studija Integrirani grad ponudila i rješenje za utjecaj na podzemne vode ispod Grada Zagreba?**

Pološki: Da, jedan dio analize je posvećen tome. Podzemne vode Grada Zagreba, prvenstveno su ti tokovi južnije od korita Save. Južnije od Save teče jedna druga Sava pod zemljom na dubini od 60 metara, a ispod toga je tek onda nosivi glineni sloj. Ovaj sjeverni dio Grada, od željezničke pruge na sjever nema podzemnih tokova istok - zapad, ima dotoke koji su vrlo maleni da tako

kažem, ali izgradnja Metroa i podzemnog sustava željeznice istok - zapad doveo bi do nečeg novog, do podizanja razine podzemnih voda što je potrebno jer se korito Save godinama produbljuje, podzemne vode se opale zadnjih desetak godina metar do dva i bunari koji su bili s južne strane Save gotovo su presušili. Podzemne bi vode ponovo našle put ispod te kvazi barijere, ali bi se opet podigle i opskrba s južnog djela Grada bi bila izdašnija nego što je danas.

**Nudi li Studija promišljanja o pruzi prema zračnoj luci?**

Pološki: U Studiju je integriran dio promišljanja iz Prometnog modela Zagreba pred tih deset godina, gdje se apriori inzistira na tome da se zračna luka Zagreb spoji željeznicom normalnog kolosijeka sa ostalom mrežom, a ne sa nekim malim kolosijekom tramvajskog tima od 1000 mm. Takoder bi trebalo i Veliku Goricu integrirati u sustav javnog prometa željeznicom, što

**DAKLE, SA SPUŠTANJEM  
ŽELJEZNICE POD ZEMLJU  
DOBIVA SE OKO 65  
HEKTARA NOVE SLOBODNE  
POVRŠINE. U CENTRALNOJ  
GRADSKOJ ZONI JEDAN  
KVADRATNI METAR, RED  
VELIČINE NJEGOVA CIJENA  
JE OKO 1000 EURA I TIH  
65 HEKTARA JE OKO 650  
MILIJUNA EURA KOJE  
BI NEKO MOGAO U TO  
INVESTIRATI.**





dan danas nije slučaj.

**Fabijanić:** Drugim riječima ako se smijem nadovezati, iz Zagreba kada putujete na aerodrom u zračnu luku želite stići vjerojatno što brže, vrijeme koje ste predviđeli za transport na aerodrom također ste brižno isplanirali. Kako mislite da bi se moglo ući u tramvaj negdje na Trgu bana Jelačića i za koliko biste stigli do zračne luke ako je svakih 250 metara tramvajska stanica, kad biste vi to krenuli?

**Molim bas još jedno pitanje koje se nametnulo uz obilazak pruge koja dijeli Zagreb, a to je terminal koji se radi u Vrapču, a željeznica na njega nije odgovorila. Postoji li mogućnost da vaša studija poveže te točke koje su se u međuvremenu dogodile ili su se prepoznale kao moguća mjesta interesa, gdje se sukobljavaju ili susreću različite vrste kopnenog prijevoza?**

**Pološki:** Mislite li pri tome na kontejnerski terminal Vrapče?

**Ne, nego na autobusni terminal na Vrapču na aleji Vrapče gdje se sada sastaje pet linija?**

**Pološki:** To je sada novina isplanirana silom prilika jer željeznica nema kapacitativni odgovor na broj putnika koji putuju na toj relaciji. Studija može obuhvatiti taj dio, ali treba nastaviti rad na Studiji, jer smo mi rad na njoj manje više završili.

**Od značajnih ljudi koji su upoznati sa Studijom možete li nam prenijeti utiske i dojmove ili kakva je perspektiva Studije da se stvarno**

#### dogodi, vaš dojam?

**Fabijanić:** Elaborat je napravljen i tiskan 2010. godine iako traje i dulje. U ovih šest godina spominje se deklarativno ideja da će Zagreb ipak prihvati i spuštanju željeznice pod zemlju, bar sam tako čuo i kažem uvek ima onih koji misle drugačije, ali to drugačije ne znaju opisati. Ovo je tema koja nije tema inženjera, urbanista, arhitekata, kreativnih ljudi, čak rekao bih ni cijele ekipe koja to podržava od strane željeznice, jednostavno svaki od nas zna svoj dio posla. Ovo je tema koja mora biti deklarativno objavljena narodu i građanima Grada sa najviših političkih razina i gradskih i državnih. Znamo tko je Država i u kakvom nam je stanju i znamo tko vodi danas Grad Zagreb i mi smo tada bili u stalnoj komunikaciji sa gradonačelnikom Grada Zagreba, ali osim podrške koju povremeno čujemo na Studiji se dalje nije radilo. Ova Studija bi tražila poseban i ozbiljni arhitektonsko - prometni, urbanističko - prometni, urbanističko - željeznički Biro koji će konačno definirati jedan veliki gradski Projekt sa ovim predznacima, sa ovim idejama i sa ovim mislima. Troškovi rada tog Biroa kroz naredni period su minorni u odnosu na troškove zbog krize u kojima jesmo, u urbanim krizama u kojima se nalazimo pa ih paljativno, povremeno i fragmentalno rješavamo. Tada bi se dokazali i pokazali svi odgovori na pitanja koja ste nam i vi postavili, o financijama, o argumentima, o detaljima, o arhitekturi, o urbanizmu, o korisnim površinama, o cijenama svega toga i to bi sve morao iznjedriti zaseban

Biro na čijim vratima piše Integrirani grad Zagreb. Svi stručnjaci, svih znanja, dobre volje i neke kreativne lucidnosti koje bi morali imati bi trebali biti u to uključeni. Tu nema njegovanja ega, to se neće zvati ničijim Projektom, to se zove Integrirani grad Zagreb. To dakle traži svoje vrijeme, izvjesni novac, povjerenje, međunarodna iskustva, komunikaciju koja ne ovisi o mandatima ili karijerama i mora ovisiti o sano jednom, a to je razvoj urbane sredine i civiliziranog urbanog života i u Metropoli i u cijeloj Hrvatskoj, koja je poluurbana Država, poluurbana zemlja i njegovanje takve kulture bi trebalo biti potkrepljeno sada na ovom primjeru u trećem mileniju prije svega sa političke strane. Kad će se to dogoditi "bumo videli" rekli su zagrepčani.

**Profesore Pološki hoćemo se složiti da je ovo jaka lijepa poruka za kraj ovog razgovora ili želite još nešto dopuniti?**

**Pološki:** Dapače, to je kraj.

**Hvala vam lijepa za razgovor i ako bude bilo potrebe mi ćemo vam se ponovo javiti da objasnimo dijelove koje danas možda nismo dotakli.**

**Fabijanić:** Bit će nam zadovoljstvo, a posebno pohvaljujem i ja vas i to ne kurtoazno jer ste nam pružili priliku da sat vremena o tome razgovaramo, nego prvi puta da ekipa sa željeznice dolazi sa interesom za ovaj Projekta otvorena srca i na tome vam hvala.

**Hvala vama i svakoj vam dobro.**

# PROSTORIJA ZVANA ČEŽNJA



PIŠE: Nebojša Gojković  
FOTO: SPVH

Za normalan rad i funkcioniranje svakog sindikata kao samostalne i neovisne organizacije, neosporno najvažniji segment je podrška njegovih članova. Samo sindikat koji ima takvu vrstu podrške, a iz koje onda dolazi i finansijska samostalnost, može biti dovoljno jak i sposoban da ostvari ciljeve zbog kojih je i osnovan; u prvom redu promicanje i zaštitu prava i interesa radnika. Isto tako, djelovanje jednog sindikata i svakodnevno provodenje sindikalnih aktivnosti teško je ostvarivo bez adekvatnog radnog prostora. Dok jedan manji broj sindikata ima tu sreću da posjeduje vlastite prostorije za rad, onaj veći dio snalazi se na razne načine da bi došao do istog, uglavnom služeći se prostorima dobivenim na korištenje od strane poslodavca. Slična situacija je i kod nas u HŽ Infrastrukturi, a što je uostalom regulirano i važećim Kolektivnim ugovorom, koji u prvom stavku članka 125 kaže slijedeće: „Poslodavac se obvezuje da će sindikatima iz članka 119 ( sindikatima koji su pregovarali ovaj Ugovor ) i njihovim podružnicama osigurati slijedeće uvjete za rad: prostorije za rad sindikata...“ I tu je, mora se priznati, poslodavac

uglavnom korektan i gdje god to objektivne okolnosti omogućavaju, izlazi u susret sindikatima dodjeljujući im tražene prostore. Da je tome tako, svjedoči i podatak da od 29 podružnica SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE, velika većina njih ima svoje prostorije, a osnovni razlog zašto ih neke nemaju je taj što na njihovom prostoru jednostavno ne postoji odgovarajuća prostorija koja bi im bila dodijeljena na korištenje. Tako je barem u 4 od 5 postojećih Regija. A ta 5. je... Treba li uopće pogađati? Kad su ovakve i slične negativnosti u pitanju, uvijek se kladite na Regiju Istok i rijetko kada ćete izgubiti. Ovdje adekvatni prostori postoje, samo ne postoji volja regionalnih čelnika da se dodjele onima koji ih traže. Konkretno, riječ je o bivšoj kancelariji šefa kolodvora u Đurđenovcu, koju Podružnica SPVH Našice bezuspješno potražuje još od 2014.g. Iako ova Podružnica postoji već 11 godina, prostoriju za rad nismo tražili ranije jer tada, u bivšoj Prometnoj sekciji Osijek, neke adekvatne prostorije nije ni bilo. Nekako u isto vrijeme kada se formirala Regionalna jedinica Istok ( 2012.g. ), u kol. Đurđenovac ukida se radno mjesto šefa kolodvora ( sve „lijepo“ stvari nekako nam se počinju dešavati nastankom ove organizacijske jedinice ), a kol. Đurđenovac dodjeljuje se pod nadzor šefu iz kol. Čačinci. Takva organizacija rada trajala je 2 godine, nakon čega se nadzor seli šefu u kol. Našice. Za sve to vrijeme spomenuta prostorija stoji potpuno neiskorištena, jer sadašnji šef područja iz Našice u Đurđenovac dolazi jednom tjedno, a u istoj prostoriji ne zadržava se duže od nekoliko minuta. To je opet puno više od bivšeg šefa iz Čačinaca, koji je u Đurđenovac dolazio tek u rijetkim trenucima nadahnuća i stvaralačke inspiracije, uglavnom za vrijeme lovostaja, a u kancelariju je ulazio samo kada je trebalo kupiti nešto od potrošnog materijala. Nakon što je postalo više nego evidentno da prostorija ne služi ničemu ( zimi se čak ni ne grijje ), odlučili smo od čelnika Regije Istok zatražiti da nam se ista dodjeli na korištenje. U stvari, ovdje se moramo malo ispraviti; nije baš da ne služi ničemu. Regionalni čelnici dosjetili su se kako da ju iskoriste, pa su prije 2 godine kupili novu čajnu kuhinju koju su onda onako neraspakiranu stavili unutra,



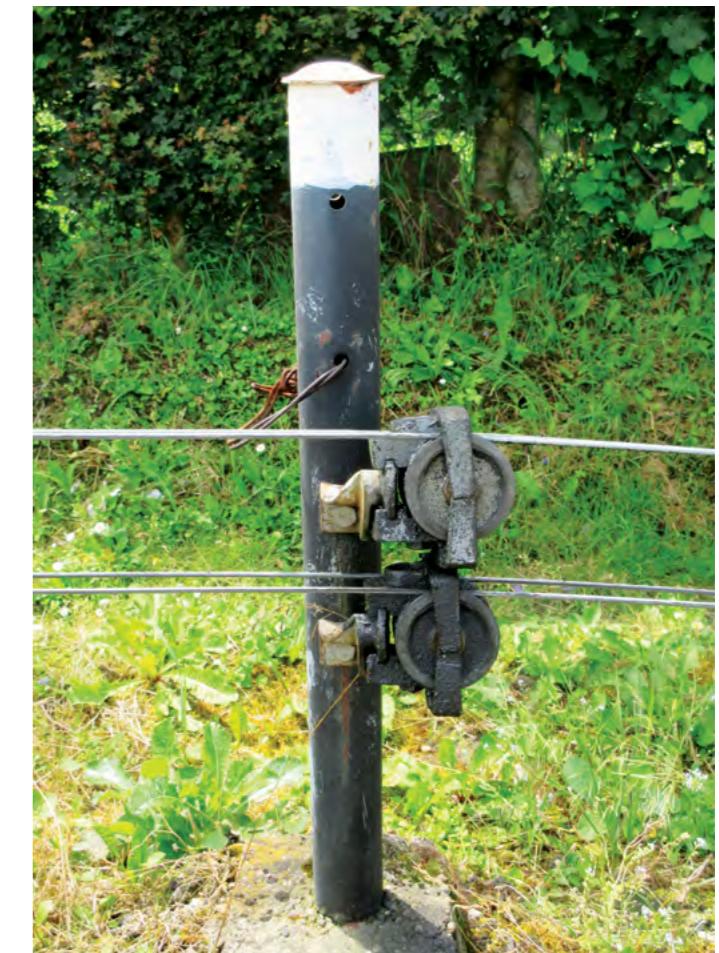
tako da sada služi kao neka vrsta skladišta. Kako god bilo, nama bi i takva odgovarala i 2014.g. upućujemo pisani zahtjev prema Regiji Istok u kojem tražimo da nam se ista ustavi na korištenje. A tada kreće „prodaja magle“ dosta dosta menadžmenta tvrtke „Troter“ d.o.o. iz najboljih dana, ovaj put u režiji pojedinih regionalnih čelnika, a sve u cilju da nas uvjere kako bi nam oni onako dobri i nesebični, drage volje dali traženu prostoriju, ali ne mogu iz više nego „opravdanih“ razloga. Prvo objašnjenje naših Dela i Rodneya bilo je to kako je prostorija krajnje neophodna za rad šefu područja, koji osim ove, na raspolaganju ima još „samo“ dvije kancelarije. Što jest, jest; kakav je to šef koji nema bar 3 kancelarije? Ako može Donald Trump, pa što ne bi mogao i jedan šef područja. Možda je trebalo razmisliti da se i one napuštene čuvare koje se nalaze između kolodvora stave u funkciju kako bi šef kad ide u obilazak područja imao gdje stati i predahnuti. Da ne bude greške, u ovoj priči uloga šefa područja bila je krajnje pozitivna, jer je i sam potvrđio da mu ta prostorija i nije toliko neophodna kako su to pokušavali prikazati

regionalni čelnici, ali njegovo mišljenje nije značilo ništa u situaciji u kojoj su oni već donijeli negativnu odluku. Uslijedila je zatim i priča o službenim materijalima koji se nalaze u prostoriji i nemogućnosti njihovog izmještanja i čuvanja na nekom drugom mjestu. Nakon što smo i za taj problem ponudili rješenje u vidu ormara koji bi bio u prometnom uredu i pod ključem šefa područja, a znajući da to nećemo prihvati, ponudili su nam da prostoriju zajednički koristimo sa šefom područja. Kako genijalno, kao kada bi dvije konkurentske tvrtke dijelile istu kancelariju, imajući u svakom trenutku jedna drugoj mogućnost uvida u svakodnevni rad, službenu dokumentaciju i planove. E sad, ako je sve ovo prethodno bilo neuvjerljivo, što tek reći na slijedeću umotvorinu; razlog za nedavanje prostorije našli su u tome što službenik iz Unutarnje kontrole ili „skraćeno“ Sustava upravljanja sigurnošću i nadzora nad sigurnim tijekom prometa, onaj jedan put godišnje kada dođe u kolodvor, neće imati gdje obaviti kontrolu. Majstoru koji se dosjetio ovoga, trebalo bi odmah kao vid stimulacije trajno povećati plaću. Da smo kojim

slučajem tražili službeni auto, vjerojatno bi odgovorili da nam ga ne mogu dati jer se jednom godišnje netko od njih mora provozati u njemu. Moram priznati da ponekad, kao u ovom slučaju, ostanem zatečen količinom arogancije i krajnje podcenjivačkog odnosa koji prema nama iskazuju pojedinci iz rukovodećih struktura, smatrajući nas idiotima koji će ovakve i slične stvari šutke prihvati i uzimati zdravo za gotovo, valjda samo zato što dolaze od njih. Nakon što smo ignorirali ovakve pokušaje, te i dalje inzistirali na tome da nam se ova prostorija dodjeli, a nakon što je nadređenima ponestalo inspiracije za smišljanje novih izlika da nam je ne daju, jedan od njih, već pomalo nervozan od cijele te priče, konačno je rekao nešto istinito: „Nećete je dobiti jer sam JA tako odlučio!“ Demonstracija moći toliko tipična za Regiju Istok i ljudi koji ju vode. Time se samo potvrdilo ono što smo znali od samog početka; nije bitno ono što se traži, već tko to traži. Da je kojim slučajem istu prostoriju zatražila jedna posve marginalna organizacija koja sebe voli nazivati sindikatom, a sa sindikalnim radom ima veze kao i s pronalaskom vode na Marsu i u

stvari je nekakva čudna mješavina lovačkog društva i folklorne sekcije, koju se kao kakvu endemsку vrstu može naći uglavnom na području bivše Prometne sekcije Osijek ( dio njenog negativnog naslijeda ), vjerojatno bi dobila ne samo spomenuto prostoriju već i čitavu kolodvorsku zgradu s pripadajućim okolnim zemljишtem. Ali, na sve to smo već navikli, začudilo bi nas da je drukčije. „Deja vu“, što bi rekli Čečeni. I tako, dok Iran ima svoje „čuvare revolucije“, Regija Istok ima svoje „čuvare prostorije“. I jedni i drugi više nego ozbiljno pristupaju svojim zadacima, provodeći ih s gotovo podjednakim uspjehom; oni prvi „sačuvali“ su revoluciju sve do danas, a i ovi drugi s ponosom mogu reći kako prostorija još nije „pala“. Gospodin iz Unutarnje kontrole i ove će godine imati gdje obaviti svoj dio posla. Poslije svega, kada je sve ukazivalo na to da se naša avantura s traženjem prostorije u Regiji Istok završila i nakon što smo se već bili pomirili s tim da istu nećemo dobiti, iz regionalne prijestolnice do nas dopire tračak nade. Naime, jedan od regionalnih čelnika, ničim izazvan, bahato i arogantno kao i obično, u jednom neformalnom razgovoru poručuje nam nešto u stilu da „dok je on tu, prostoriju nećemo dobiti“. Nakon dugo vremena, konačno jedna optimistična i ohrabrujuća vijest, jer ako je samo do toga, onda se nadamo da prostoriju nećemo još dugo čekati. To vam je kao u „Igori prijestolja“; kad s trona padne majka zmajeva, neće ni zmajevi još dugo letjeti...

**Moram priznati da ponekad, kao u ovom slučaju, ostanem zatečen količinom arogancije i krajnje podcenjivačkog odnosa koji prema nama iskazuju pojedinci iz rukovodećih struktura, smatrajući nas idiotima koji će ovakve i slične stvari šutke prihvati i uzimati zdravo za gotovo, valjda samo zato što dolaze od njih.**





## Zaokružimo priču

PIŠE: Sanja Paić  
FOTO: Sanja Paić, ILCAD

**..ILI KAKO SMO  
OBIŠLI  
DVA NAJLJEPŠA  
BALTIČKA GRADA  
I SUDJELOVALI NA  
ILCAD-U**



U okviru Nacionalnog programa sigurnosti cestovnog prometa RH 2011. - 2020. godine Ministarstva unutarnjih poslova RH prihvaćeno je financiranje projekta „Implementacija mjera za povećanje sigurnosti najranjivijih sudionika u prometu na željezničko-cestovnim prijelazima“. Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu nositelj je ovog projekta, a HŽ Infrastruktura s preventivno-edukativnom akcijom „Vlak je uvijek brži“ partner na projektu. Voditeljica projekta je doc. dr. sc. Danijela Barić s Fakulteta prometnih znanosti, a supartneri iz HŽ Infrastrukture su Zdenka Dokaza i Sanja Paić. Vrijednost projekta je 500.000,00 kn.

Dio toga projekta je i sudjelovanje na ILCAD konferenciji u Rigi u Latviji, te tehnički obilazak u Tallinnu u Estoniji. U srijedu, 9. lipnja, u kasnim satima stigli smo u Rigu. Dočekala nas je kiša i niske temperature. Odmah požalila što sam doma ostavila vjetrovku i topliju obuću.

Riga je glavni grad Latvije. I s oko 720.000 stanovnika daleko najveći grad Latvije. Nalazi se na ušću rijeke Daugave u Baltičko more. Glavni je kulturni, obrazovni, politički, finansijski, komercijalni i industrijski centar Baltika. Smještamo se u hotel s pogledom na svjetla grada. Sutra svakako treba pronaći vremena za kratku turu starim gradom i, svakako, svratiti do kolodvora.

10. lipnja započela je ILCAD konferencija, Međunarodni dan svjesnosti o opasnostima na željezničko-cestovnim prijelazima. Na taj dan provode se akcije na čcp-ima diljem svijeta. Konferencija se odvijala u imozantnom Latvijskom željezničkom muzeju. Event u Rigi obuhvatio je 120 sudionika iz 14 zemalja, te 18 govornika. Prezentacije su dale pregled tehničkih i tehnoloških rješenja, edukativnih i izvršnih mjeru koje se moraju poduzeti da bi se poboljšala sigurnost na željezničko-cestovnim prijelazima.

Za 90 % nesreća na željezničko-cestovnim prijelazima glavni krivac je ljudski faktor. Ove godine su za ciljnu skupinu odabrani umirovljenici i osobe sa senzornim i mobilnim ograničenjima. Postavljeno je i važno pitanje: „Tko ulazi u kategoriju senior, a tko ne? Ili tko se tako osjeća?“. Tijekom starenja dolazi do slabljenja osjetila vida i

sluha, disbalansa tlaka. Stariji ljudi imaju tendenciju precijeniti vlastite fizičke sposobnosti, pa tako i u blizini željezničke pruge. Imaju iste navike, ali nisu svjesni da se njihove sposobnosti smanjuju. Samouvjereni su i često nedokazani; tvrde da su dovoljno iskusni kada je u pitanju sigurnost u prometu.

Biti senior ne podrazumijeva prestanak socijalnog i kulturnog života. Kako bi lakše spoznali i prihvatali vlastite godine potrebni su preventivni pregledi. „Odlazak liječniku za osobe starije od 50 godina podrazumijeva se kao preventiva“ jedan je od zaključaka konferencije.



Doba starosti važno je znati prepoznati, prihvati i prilagoditi mu se. UNESCO je s razlogom smjestio stari centar Rige na listu svjetske baštine. Prilikom šetnje ulicama Rige treba gledati gore, ka fasadama. Svaka fasada je jedinstveno umjetničko dijelo sa teatralnim dekorom karakterističnim za stil secesije, posljednji umjetnički pravac koji je kreirao modu i stil života krajem 19. i početkom 20. st. i koji je u različitim zemljama nastupao pod različitim imenima: u Francuskoj kao Art Nouveau, u Njemačkoj Jugend.

Glavni željeznički kolodvor Riga (latvijski: Rīgas centrala dzelzceļa stacija) nalazi se u samom centru Rige, desetak minuta hoda od Starog grada. Orientir kolodvora je visoki toranj sa satom.

To je najveći putnički željeznički kolodvor u Rigi i Latviji, središte željezničkog prometa za sve željezničke linije u Latviji, kao i mjesto iz kojeg započinju putovanja u inozemstvo, prema Estoniji i Rusiji.

Predstavlja središnje mjesto događanja, žili kucavicu grada Rige!

Slijedeće jutro uputili smo se na petosatno putovanje autobusom prema Tallinnu.

U Tallinnu su nas dočekali srdačni



malo istraživanje grada.

UNESCO je s razlogom smjestio stari centar Rige na listu svjetske baštine. Prilikom šetnje ulicama Rige treba gledati gore, ka fasadama. Svaka fasada je jedinstveno umjetničko dijelo sa teatralnim dekorom karakterističnim za stil secesije, posljednji umjetnički pravac koji je kreirao modu i stil života krajem 19. i početkom 20. st. i koji je u različitim zemljama nastupao pod različitim imenima: u Francuskoj kao Art Nouveau, u Njemačkoj Jugend.

Da bi dali obol svakom sudioniku te važnosti sudjelovanja na takvim događanjima, snimljena je i milenijska fotografija u obliku Infinity znaka; znaka beskonačnosti.

Kiša nas prati cijelom konferencijom. Sva sreća da smo na suhom i toploj. Kada dolazite u Rigu, zaboravite na sunčane naočale. Ne zato što je to zemlja sjevera, nego zato što je postotak kišnih dana u godini izrazito velik.

No, kako kažu, nije vrijeme ono što neki grad čini lijepim za život, nego ljudi. I zaista! Ono što me je začudilo i razveselilo jesu upravo ljudi. Ostala sam pozitivno šokirana njihovom ljubaznošću i susretljivošću.

Uz posudeni veliki kišobran, odlučila sam prošetati stariom gradom i potražiti željeznički kolodvor.

Hrabro s kišobranom u ruci suprostavila sam se nevremenu i krenula pješke preko mosta. Možda to i nije bila najbolja ideja jer sam pokisla do kože. Ipak, nisam svaki dan u Rigi te sam odlučila 2,5 slobodna sata iskoristiti za

domaćini Estonskih željeznica i ne tako srdačno vrijeme. Olujna kiša gotovo je trgala kišobrane iz ruku. Nas to nije obeshrabriло.

Tehnički posjet u Tallinnu započeo je obilaskom novog stajališta Vesle koje je konstruirano i sagrađeno od posebnih materijala da bi se izbjegla moguća uništenja i devastacije te premazano specijalnim bojama kako bi se promptno i jednostavno uklonili eventualni graffiti. U neposrednoj blizini stajališta nalazi se Centar za krizne situacije kod nesreća na žcp-ima; vozila nalik na klasična vatrogasnica i velika radiona.

Već prvim pogledom u unutrašnjost i sadržaj, jasno je da se radi o opremi i alatima za posebne namjene. Razne sajle, čelična užad, magneti velikih snaga, ogromna kliješta i rezači lima, pumpe za prikupljanje ulja, nafte i sl., odijela za nuklearne katastrofe i sva ina oprema potrebna za bržu i lakšu pomoć u nesrećama ulijevaju povjerenje u viši stupanj pripravnosti i sigurnosti.

Centar daljinskog upravljanja prometom ostavlja bez daha. Upravljanje cijelokupnim željezničkim prometom u Estoniji odvija se iz jednog ureda, opremljenog po najnovijim standardima. San svakih željeznica. Organizacija konferencije i svih pratećih

aktivnosti bila je na najvišem stupnju i veliki je izazov za buduće organizatore. Tallinn je glavni grad Estonije, smješten u Finskom zaljevu. Bajkoviti grad na Baltičkom moru najjače je gospodarsko središte nevelike Estonije poznato po veoma ugodnom življenu zbog mnoštva parkova, jezera i nepreizgrađenosti prostora. Tallinn je upravno, znanstveno, kulturno, industrijsko i trgovачko središte Estonije te važna ribarska i putnička luka. Ubraja se u red najstarijih i najvećih gradskih središta u sjeveroistočnoj Europi.

Događanja poput ovih na konferenciji pomažu svim sudionicima u sagledavanju različitih aspekata problematike, ali i pridonose primjeni novih metoda temeljenih na iskustvima zemalja sudionica.

Način djelovanja u području prometne sigurnosti najveći je izazov. Samo uz promjenu ljudskog ponašanja može se smanjiti broj fatalnih i ozbiljnih nesreća na žcp-ima. Edukacija, informiranje i aktivni angažman ciljanih skupina, posebno mladih, od velike su važnosti bilo kojeg programa sastavljenog s namjerom da se postigne željena razina sigurnosti na žcp-ima.

Dva dana definitivno su bila prekratka iako poslovno vrlo uspješna. Umorni, ali puni dojmova i novih poslovnih kontakata, vratili smo se u Zagreb.

Nakon ILCAD konferencije, od 12. do 16. lipnja održana je konferencija GLXS (14th Global Level Crossing Safety and Trespass Prevention Symposium) u Helsinkiju na kojoj su sudjelovali renomirani stručnjaci iz područja sigurnosti na željezničko-cestovnim prijelazima. Na ovoj je konferenciji doc. dr. sc. Danijela Barić, voditeljica projekta "Implementacija mjera za povećanje sigurnosti najranjivijih sudionika u prometu na željezničko-cestovnim prijelazima", održala predavanje pod nazivom „Evaluation of Pedestrian Behavior at Level Crossings in Urban Areas“ kojim je prezentirala rezultate istraživanja ponašanja sudionika u prometu na željezničko-cestovnim prijelazima u gradu Zagrebu, a koje je tijekom 2015. i 2016. godine provodio Fakultet prometnih znanosti u suradnji s HŽ Infrastrukturom i Ministarstvom unutarnjih poslova Republike Hrvatske.



## ANTE MARIN

### *popisni vlakovođa u kolodvoru Knin*

PIŠE: Krešimir Belak  
FOTO: Krešimir Belak

Ante Marin rođen je 29. lipnja 1974. u Drnišu, sa prebivalištem u obližnjem Trbounju. Osnovnu školu završava u Drnišu, a srednju prometnu u Splitu. 1991. poslije okupacije Drniša i rodnog kraja prijavljuje se u 142. Drnišku brigadu. Nakon oslobođenja 1995. godine upisuje u Kninu tečaj za manevristu i skretničara. Po završenom tečaju zapošljava se na željezniči u kolodvoru Knin kao manevrista. 2000. godine završava prekvalifikaciju za prometnika vlakova u Splitu. 2003. godine polaže stručni ispit za prometnika vlakova u Kninu i prelazi na radno mjesto popisnog vlakovođe u Kninu što radi i danas. Povremeno je radio i kao prometnik vlakova na zamjeni u kolodvoru Kistanje. Oženjen je i sa suprugom Melitom živi u Kninu. Zadovoljan je radom popisnog vlakovođe koji je dinamičan i atraktivnog posao. Ispostavlja se i vodi dokumentacija i popratne isprave za vlakove, te poslužuje terminal UIS-a. Prate se i unose promjene u kretanju vlakova, kao i informatički formiraju i rasformiraju vlakovi na svom području. Također se zahtjeva i rad na terenu, komercijalni pregled vlakova, popisivanje i pregled sastava vlakova. Popisni vlakovođa je odgovoran i da je vlak propisno sastavljen i da je spremjan za otpremu. Zatim komunikacija sa prometnicima, prometnim dispečerima, nadzornicima lokomotiva, pregledačima vagona, manevrom i drugim sudionicima u odvijanju prometa.



## U SREDIŠTU ZLATNE DOLINE



PIŠE: Branko Cindrić  
FOTO: Branko Cindrić

Vallis aureae, Zlatna dolina, naziv koji potječe još iz doba Rimljana, poljoprivredni je kraj u Slavoniji čije je središte Požega. Iako nosi naziv zlatna, na repu je planova željezničkih operatera bilo putničkog ili teretnog prijevoza. Stanje željezničke infrastrukture je nakon popravka dionice Požega - Velika i Pleternica - Čaglin zadovoljavajuće, ali ova je dolina željezničko slijepo crijevo unatoč velike količine drvene mase, kamenoloma i bazena u Velikoj. Dugogodišnje zanemarivanje željezničke infrastrukture rezultiralo je odlaskom putnika na konkurentnije načine prijevoza, a manje putnika znači manje vlakova, dok se teret vjerojatno „ne isplati“ prevoziti željeznicom.

Prilazeći novouređenoj kolodvorskoj zgradi na kojoj je uočljiva plastična stolarija, sa čistom fasadom na kojoj nisu napisane „mudre izreke“ mudrijih autora, pored koje je postavljena, kao da je jučer iz tvornice izašla, parna lokomotiva serije 51, ne može se dobiti dojam da je željezница u lošem stanju. O željeznicama, ali i o ostalom mi je

sugovornik dugogodišnji radnik, prometnik vlakova Josip Pejnović. Josip je član SPVH od samog osnivanja našeg sindikata na ovim prostorima. Rođen je 14.03.1957. godine. Srednju elektrotehničku školu je završio u Požegi nakon koje je išao u Vinkovce na prekvalifikaciju za prometnika vlakova. Započeo je prometničku karijeru u Novoj Kapeli - Batrini 01.07.1976. godine. Osim u Požegi, radio je u svim kolodvorima Zlatne doline (Pleternici, Blacko - Jakšiću, Čaglinu, Velikoj i bivšem kolodvoru Londžica), a promjenio je radna mjesta putničkog, robnog i kolodvorskog blagajnika, carinskog posrednika, a najdraže mu je radno mjesto prometnik vlakova. Kako je Josip četrdeset godina na željeznicama, sjeća se vlakova a parnom vućom i lokomotive pored kolodvora, posljednje parne lokomotive koja je ovim krajem vozila vlakove, zadnji put 1988. godine.

„Danas su druga vremena, posla je puno manje. Putnička blagajna ostvari prihoda oko 140 000 kuna mjesечно, što i nije loše, ali nema teretnog prijevoza, iako potrebe za teretnim

vagonima ima. Nama prometnicima dolaze iz tvornice „Spin Valis“, Šumarije, Presofleksa sa upitim za prijevoz, mi ih uputimo na HŽ Cargo i što dalje bude nije nam poznato, ali prijevoza nema. Ovdje nije teško raditi. Samo da je zdravila. U srpnju trebam obaviti liječnički pregled, a ako se pravila ne promijene (svake tri godine), mogao bi biti zadnji na HŽ-u. Mogao bi. Vidjet ćemo.“ Svoje slobodno vrijeme Josip provodi u klijeti i vinogradu sa 1500 cokota - trsova vinove loze, plantažni uzgoj, uglavnom sorte graševina, i nešto malo stolnog grožđa za prijatelje. Kako vinograd hoće slugu, a ne gospodara, vremena za nešto drugo nema. „Ni kada odem u mirovinu neću imati više vremena, više za nešto drugo. Kako ću biti stariji, za očekivati je da ću biti i sporiji i eto me na istom.“



## ČOKOLADNI VLAK

PIŠE: Vjekoslav Suton  
FOTO: Vjekoslav Suton

**ČOKOLADNI VLAK  
VOZIO JE U NEDJELJU  
17. 4. 2016. IZ  
LJUBLJANE.  
VLAK JE PROMETOVAO  
NA RELACIJI  
LJUBLJANA-  
RADOVLJICA  
-JESENICE I NATRAG.  
VOZIO JE PUTUJUĆI  
SVIJET NA FESTIVAL  
ČOKOLADE U  
RADOVLJICU.**



U mirovini sam malo više od 3 godine. Kad se sretrem ili telefonski čujem sa kolegama sa kojima sam radio obično ide standardno pitanje: Kako si? Kako zdravlje? Čime se baviš? Pa da malo nešto napišem o svojim umirovljeničkim danima. Dobro sam a i zdravlje nije loše, hvala Bogu. 2 tablete za probleme koje nose godine može se reći da je OK! Napustio sam željeznicu ali ona nije mene pustila. Već dugo se bavim povještu željeznice i o tome pišem na nekim portalima u BiH, Srbiji i najviše u Hrvatskoj. Bavim se željezničkim modelarstvom pa organiziram i sudjelujem na raznim izložbama diljem Hrvatske. Pratim gdje i kada prometuje kakav vlak sa parnom vućom pa organiziram kakvu posjetu tamo. Kod nas nema nikakve vožnje sa parnim lokomotivama pa je najbliže otići u Sloveniju i Austriju. Za početak ču ispričati prvu ovogodišnju vožnju vlakom sa parnom lokomotivom. Naveo sam da kod nas nema vožnji sa parnim lokomotivama. Nešto bi moglo i biti ove godine. Tu čast imati će kolodvor Slavonski Brod, kada bi sredinom kolovoza trebala zafućati lokomotiva 62-644 sa 2 putnička vagona. A sad priča iz Slovenije. U mjesecu travnju najbliža subota, prije ili iza nekadašnjeg Dana željezničara JŽ-a započinju vožnje muzejskih vlakova sa parnom lokomotivom na ŠŽ-u. Nekada se Dan željezničara slavio 15.04. Prva vožnja je tradicionalno vezana za planinare i njihovu vožnju poznatu kao Štampetov most. Tako je bilo i ove godine. 16.04.2016. Drugi dan, nedjelja 17.04.2016. je iz Ljubljane vozio čokoladni vlak. Vlak je prometovao na relaciji Ljubljana-Radovljica-Jesenice i natrag. Vlak je vozio putujući svijet na Festival čokolade u Radovljicu. Od Ljubljane do Radovljice vlak je stajao na svim službenim mjestima. U Radovljici su svi putnici izašli a vlak je dalje produžio do Jesenica. U Jesenicama je obavljen namirivanje i okretanje parne lokomotive 33-037. U Ljubljani je vlak bio postavljen već u 9.00 sati iako je polazio u 10.45 sati. Na peronu je bilo dosta TV ekipa koje su vlak snimale. Vlak se stalno micao po peronu a lokomotiva fučkala radi potreba TV-a. I prometnik je tu bio sa loparićem iako na ŠŽ-u polaske već dugo ne daju. Jedan od sponzora ovog vlaka je bila i Tvornica čokolade Gorenjka. Ne treba napominjati da je u vlaku bilo čokolade u izobilju. Vlak je bio pun. Sastav vlaka je bio sastavljen od lokomotive 33-037 i 7 dvoosovinskih putničkih vagona sa drvenim klupama. Lokomotiva 33-037 je nekad bila u vlasništvu ŽTP-a Zagreb. Nabavljena 1944. godine za tadašnje HDŽ imala je seriju broj HDŽ 30-022. Poslije 1945 dobija novu seriju i broj, JDŽ 33-037. Domicil joj je Ogulin. Dizelizacijom i elektrifikacijom pruge prema Rijeci lokomotiva dobiva novi domicil, Osijek. Iza toga lokomotiva završava kao ratna rezerva u Gračacu. Kada krajem osamdesetih prestaje potreba za lokomotivama kao ratna rezerva, sa još nekim lokomotivama je prodata u Jesenice kao staro željezo. Pošto je lokomotiva prije nego je bila konzervirana u Gračacu bila na obnovi i reparaciji u Zrenjaninu istu je za svoje potrebe zadržao tadašnji ŽG Ljubljana a danas ŠŽ. Slovenci su za lokomotivu željezari isporučili istu količinu starog željeza. Snaga lokomotive je 1640 ks i brzina 80 km/h. Muzejska dvoosovinska garnitura se sastoji od 7 vagona. Vagoni mogu prometovati brzinom od 60 km/h i imaju ukupno 320 sjedala. Težina vlaka je oko 120t. U vlaku je bio i animator koji je obavještavao putnike povremeno o programu. Društvo su mu pravila djevojke u narodnim nošnjama koje su dijelile čokoladu po vlaku. Nakon izlaska putnika u Radovljici vlak je produžio u Jesenice. Tamo je lokomotiva okrenuta i obavljeno je podmazivanje i namirivanje sa ugljenom i vodom. Iz Jesenica je vlak krenuo natrag prema Ljubljani u 15.24 sati. Radovljica i ulazak razočaranih putnika. Većina se tužila da je na Festivalu čokolade bilo dosta skupo. Još je najbolje bilo u vlaku u polasku. Dolazak u Ljubljani u 17.11 sati. Jedan lijep i sunčan dan na isto tako lijepom putovanju.



## DOBRA ORGANIZACIJA JE POSLA POSLA

PIŠE: Branko Marijanović  
FOTO: Branko Marijanović

„Dobra organizacija znači pola posla“. Narodna izreka koja je primjenjivana od davnih vremena, vrijedi danas kao i u buduće. To pokazuje primjer šefa kolodvora Banova Jaruga gospodina Željka Basića. Sve ono što Poslodavac nije u mogućnosti realizirati on svojim zalaganjem i entuzijazmom, uz pomoć zaposlenika kolodvora Banova Jaruga, odraduje bez ikakve naknade da bi radna okolina i slika kolodvora bila što bolja kako zaposlenicima tako i korisnicima naših usluga. Uistinu u tome je i uspio. To potvrđuju priložene slike uredno održavanog parka i okoliša kolodvora, koji sve više primjećuju naši putnici uz pohvale na urednost! Svaka čast, optimistično i pohvalno samo tako i dalje!



## U OVIH 20 GODINA RADA OBIŠAO CIJELU PRUGU OD KOLODVORA KNIN, PLAVNO, PAĐENE, Labin Dalmatinski, KOSOVO I ŽITNIĆ I UVJEK SAM RADIO BEZ POGOVORA

Prije godinu dana pisali smo o uvjetima rada na blokovima u kolodvoru Unešić. Tada smo nazočili katastrofalnim uvjetima rada te nas je znatiželja vratila da vidimo da li se išta promijenilo.

Na bloku smo zatekli skretničara Tomislava Vukorepu koji na željeznicu radi već 20 godina a većinu svoga rada proveo je upravo u Unešiću? Kolega možete li nam reći da li se nešto promijenilo, jesu li radni uvjeti imalo bolji?

- Na žalost situacija glede radnih uvjeta nije nimalo bolja, dapače puno je gora nego prije godinu dana. Prostor blok kućica nije pituran od kada sam ja ovdje a tu sam od 1996. godine. Stolarija je u takvom stanju da ne štiti niti od vjetra niti od kiše

## SVE PO STAROM

PIŠE: Ante Kunčić  
FOTO: Ante Kunčić

i hladnoće, sve je trulo i derutno. Posebna muka su ljetni dani gdje je neizdrživo boraviti bez klima uređaja. Što je najveći problem?

- Najveći problem je sanitarni čvor odnosno WC. Nažalost nuždu smo prisiljeni obavljati po obližnjem grmlju ali i tu imamo problem. Neposredno uz blok kućicu je pogon Jadran plina pa nam je i grmlje slaba opcija. Pitam se da li su to uvjeti primjereni čovjeku?

Živite u Splitu i putujete u Unešić?

- Tako je. I tako već 20 godina na relaciji Split-Unešić. Želim kazati da sam u ovih 20 godina rada obišao cijelu prugu od kolodvora Knin, Plavno, Pađene, Labin Dalmatinski, Kosovo i Žitnić i uvjek sam radio bez pogovora, nadam se da će se i meni ukazati prilika da se prebacim negdje bliže Splitu kako ne bi svaki dan gubio više od dva sata za putovanje na posao i sa posla.

Na kraju ostaje mi jedino konstatacija „nažalost sve po starom“ mi apeliramo i potičemo na rješavanje problema a odgovorni slijedu ramenima i brane se parolom kako nema novaca. Ima novca sam ga treba ravnomjerno rasporediti: malim i velikim!



## ZA RADNIKE ILI ZA UREĐAJE?

*klimatiziranje prostorija*

PIŠE: Dražen Lihtar  
FOTO: Dražen Lihtar

kolodvora varaždinske podružnice SPVH u kojima rade prometnici i skretničari a to su uglavnom prometni uredi upozoren sam od prisutnih članova na jednu, ne baš hvale vrijednu stvar. Naime, u nekim kolodvorima u spomenute radne prostorije ugrađuju se i postavljanju ormarići puni elektroničkih dijelova za rad i nadzor uređaja osiguranja ŽCP - a. Prema izvodaču radova ti uređaji i ormarići moraju biti smješteni u klimatiziranim prostorijama kako bi se osigurali mikroklimatski uvjeti za rad elektronike. Postavljam pitanje da li to moraju biti prometni uredi? Kakav je utjecaj tih uređaja na radnike koji rade i borave u tim prostorijama? Da li se projektom moglo to riješiti na adekvatniji i bolji način? Da, moglo se ali bi to povećalo troškove za iznose koji bi pokrivali uređenje posebne prostorije sa uvjetima koji odgovaraju potrebama uređaja. Upitno je da li se investicija u klimatiziranje radnih prostorija



odrađuje kao obveza iz odredbi III dijela KU, koji govori o radnim uvjetima i zaštiti na radu ili se to radilo zbog predviđene investicije modernizacije osiguranja ŽCP-a. Pohvalno je što se na pojedinim dionicama pruga investira u uređaje za osiguranje ŽCP - a jer se radi u cilju povećanja sigurnosti željezničkog i cestovnog prometa. Tako se na dionici pruge između Lepoglave i Golubovca osigurava pet ŽCP- a, a između kolodvora Varaždin i Turčin jedan. Elektronički sklopovi za te uređaje smješteni su u samom prometni ured kolodvora Golubovec na metar od radnog mesta prometnika, a u Turčinu u prostoriju šefa kolodvora u koju se ulazi iz prometnog ureda. Takav slučaj imamo i u kolodvoru Ludbreg gdje se u prometnom uredu instalirala ATC u neposrednoj blizini i prometnika i putničke blagajnice. Našim traženjem ispitivanja na buku provedena su od strane elektrotehničkih poslova i, naravno prema nalazu nema odstupanja od granica dozvoljenih parametara buke, ionizacije, zračenja... Vjerovatno ćemo morati kao sindikat koji brine za svoje članove i ostale radnike, pokrenuti postupak ispitivanja neovisne vanjske kuće koje će provesti ispitivanje radnih uvjeta. Ako ste okruženi hrpolom elektroničkih uređaja i da u takvom okruženju nema čimbenika koji bi utjecali na zdravlje, morate radnike uvjeriti ne riječima nego pisanim dokumentom.



## MANEVRIST I PROIZVOĐAČ LUBENICA

PIŠE: Dražen Koščak  
FOTO: Dražen Koščak

Nakon završenog tečaja i položenog stručnog ispita započinje sa radom u kolodvoru Koprivnica na radnom mjestu manevrista gdje radi sve do 2000. godine kada odlazi na radno mjesto skretničar u kolodvoru Virje. U kolodvoru Virje radi do 2013. godine kada se zbog smanjenja broja sistematiziranih skretničara vraća u kolodvor Koprivnicu na radno mjesto manevrista na kojem i danas radi.

Zvonko je vedar i srdačan čovjek koji voli željeznički posao. Iako rad na manevri nije isti kao nekada s nostalgijom se prisjeća i boljih dana a posebno kada je počeo raditi u kolodvoru Koprivnica kada su radile dvije kolodvorske manevre u sastavi rukovatelj manevre i četiri manevrista, a danas radi u sastavu jedan rukovatelj i dva, a ponekad i jedan manevrist. Brine ga i nesigurnost radnih mjesta koja se javlja prilikom svake nove sistematizacije i reorganizacije unutar HŽ Infre i da li će dočekati mirovinu. U slobodno vrijeme Zvonko se bavi poljoprivredom, a sadnja lubenica i dinja glavna mu je zanimacija i tu mu nema premca. I na kraju ove kratke priče zahvaljujem se Zvonku na razgovoru i izdvojenom vremenu.

Piše : Dražen Koščak

**ZVONKO JE  
VEDAR I SRDAČAN  
ČOVJEK KOJI  
VOLI ŽELJEZNIČKI  
POSAO. BAVI SE  
POLJOPRIVREDOM,  
A SADNJA LUBENICA  
I DINJA GLAVNA MU  
JE ZANIMACIJA I TU  
NEMA PREMCA.**

## NA PERONU I OKO NJEGA MIKA I GIBA



PIŠE: Nebojša Gojković  
FOTO: Nebojša Gojković

Od samog početka izlaženja službenih vijesti SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE, odnosno glasila „NA PERONU“, reakcije na ovaj list i njegov sadržaj bile su podijeljene. Uz mnoštvo onih pozitivnih kritika, među kojima se najviše pozdravljalio to što konačno postoji list koji piše i o onoj tamnoj strani medalje kada je o položaju izvršnih radnika riječ, sasvim očekivano, bilo je i puno onih negativnih komentara kojima se po svaku cijenu pokušavao umanjiti mogući utjecaj ovog lista na sve one kojima je bio dostupan i koji su ga čitali. Riječi se često nisu birale, a išlo se čak toliko daleko da je proglašavan jeftinom propagandom, žutim tiskom ili jednostavno, smećem. Najglasniji u tim kritikama bili su „intelektualci“ i „akademici“ kojima su krajnji doseg i vrhunac književnog obrazovanja bili crtani stripovi o izvjesnom Čiki i Zagoru, a od stručne literature preferirali su uglavnom časopise kao što su „Erotika“ i „Smokvin list“. S tim i takvim referencama, naviknuti da svoju pozornost usmjeravaju uglavnom na ilustracije i fotografije,

list u kojem su prevladavali tekstovi i kojeg je prvenstveno trebalo čitati, bio im je čista egzotika i pljavati po njemu bila im je gotovo pa svjetonazorska obaveza. Najčešći njihov komentar vezan uz ovaj list bilo je „filozofsko“ pitanje: „Tko to uopće čita?“ Za izreku „Ne sudi o drugome prema sebi“ vjerojatno nikada nisu čuli. Danas, nakon 4 i po godine izlaženja, realnost je potpuno drukčija od one koju su spomenuti „filozofi“ očekivali i pravo pitanje glasilo bi: „Imali li uopće netko tko to ne čita?“ A činjenica je da ga čitaju čak i oni za koje se opravданo mislilo da bi prije čitali telefonski imenik Pekinga ili sabrana djela Zdravka Tomca nego li ovo naše glasilo. Osim onih kojima je prvenstveno namijenjeno, što znači članovima SPVH-a i ostalim radnicima HŽ Infrastrukture, možda i s ponajviše pozornosti čitaju ga predstavnici poslodavca, a što su neki od autora pojedinih tekstova osjetili i na vlastitoj koži. Ipak i takve stvari treba promatrati s pozitivne strane, jer prava vrijednost ovog lista ne mjeri se samo njegovom popularnošću niti brojem čitatelja, već i reakcijama koje pojedini njegovi tekstovi izazivaju na samom terenu ( a potpuno je nesporno da ih izazivaju ). Ovaj put ću spomenuti neke od njih, bazirajući se kao i uvijek na „tamni vilajet“ u kojem radim, odnosno Regiju Istok. Za razliku od svojih kolega iz drugih regija koji pišu za list „NA PERONU“, ja imam tu sreću da radim u Regiji u kojoj ima toliko materijala za pisanje da bi ovaj list komotno mogao izlaziti i kao tjednik. Predstavnici poslodavca ovdje vape da s naše strane budu medijski popraćeni, maksimalno se trudeći da svojim odlukama i postupcima dodatno oplemenje cijelokupan sadržaj našeg glasila i iz broja u broj učine ga što zanimljivijim. Da kojim slučajem ovoga trenutka zamrznu sve svoje aktivnosti, ono što se u prethodnom vremenu akumuliralo bilo bi dostatno za slijedećih 100-tinjak brojeva. Ali da se mi vratimo na već spomenute reakcije. Tako ovdje zadnjih nekoliko mjeseci, odmah nakon što list „NA PERONU“ ugleda svjetlo dana, a samim tim i poneki tekst koji situaciju u ovoj Regiji prikaže točno onakvom kakva i jest,

naši Mika i Giba, dva lika koja između ostalog obavljaju i poslove inkasatora u Regiji Istok, dadu „petama vjetra“ i krenu u potragu za najvećom pošasti 21. stoljeća i potencijalno najvećom opasnošću kada je sigurnost prometa u pitanju, a to su kao što svi dobro znamo, skriveni TV uređaji. Posao je to nimalo lak i iziskuje puno strpljenja i upornosti, jer banda sastavljena od prometnika i skretničara dovija se na razne načine da te uređaje što bolje skrije i kamuflira. Ipak, u svojoj naivnosti oni nisu ni svjesni kako im je sve to uzalud, jer u razgovorima s kolegama iz drugih regija došli smo do jedinstvenog zaključka da su Mika i Giba nesumnjivo najbolji tragači što ih HŽ Infrastruktura ima. Stari su to isljednici s dobro razvijenom i organizirano mrežom svojih doušnika i jataka, tako da je samo pitanje vremena kada će svi „brezobraznici“ koji su se drznuli na ovaj način ugroziti sigurnost prometa biti razotkriveni. Zbog njihovih vještina u pronalaženju skrivenih TV uređaja pokušali su da ih angažiraju čak i čelni ljudi HRT-a, međutim odustali su nakon što su saznali kolika primanja imaju radeći za HŽ Infrastrukturu; u tom segmentu ni mnogo bogatije TV kuće teško da bi mogle parirati. Ipak, treba istaknuti da materijalni dobici nisu ono osnovno što ih pokreće, jer oni za ovaj plemeniti posao ne traže nikakvu dodatnu nagradu; njihova najveća nagrada je sigurnost prometa. Što bi rekao Ilijia Čvorović u filmu „Balkanski špijun“: „Mene, ako se sete na Dan bezbednosti, sete se, ako se ne sete nikom ništa, to je bila moja dužnost da radim“. Poput „Zoroa“, maskiranog borca za pravdu koji mjesto svojih pothvata obilježava velikim slovom „Z“, tako i njih dvojica mjesto svojih najvećih „uspjeha“ obilježavaju na način da „zacrvene“ prometni dnevnik za medukolodvore ( Pe-12 ) preko obje stranice. Osobno smatram da je to nedopustivo malo i nedovoljno za takve ljudske i moralne „gromade“, te da bi ubuduće svoj „trag“ trebali ostavljati na grafikonu ili još bolje na zidu prometnog ureda, čime bi ova njihova „veličanstvena“ djela



jednog dana odlučili za snimanje nastavka ili novu verziju ( remake ) serije „Grunтовчани“, za uloge Presvetlog i Cinobera bilo bi im potpuno bespotrebno da organiziraju audiciju. Kako bi se na neki način distancirali od onih koje kontroliraju, neprestano kao kakvu „mantru“ ponavljaju: „Gospodine prometniče“, pa onda opet: „Gospodine skretničaru“. A jaka smo i mi gospoda kad nas Mika i Giba kontroliraju. Osim toga što svaki mjesec na noge digne već spomenuti dvojac, list „NA PERONU“ ima svoj doprinos i na planu poboljšanja radnih uvjeta izvršnog osoblja. Tako su nedugo nakon objave teksta „A JE TO“ ( NA PERONU br. 39, ožujak 2015. ), koji je govorio o alternativnom načinu popravke prozora na školskoj prostoriji u kol. Našice, izvedenom od strane malo poznate lokalne tvrtke „Sotona i sinovi“, na spomenutoj prostoriji stavljeni novi prozori čime je otklonjeno ruglo dosad nezbilježeno na našim prostorima. Isto tako, nakon objave teksta „RADNI UVJETI-SVAKIDAŠNJA JADIKOVKA“ ( NA PERONU br. 52, travanj 2016. ), koji je govorio o radnim uvjetima u kol. Đurđenovac, poslodavac je donio odluku o odobravanju investicije kojom bi se ovaj kolodvor priključio na kanalizaciju, a čime bi se stvorili preduvjeti za instaliranje čajne kuhinje koja već 2 godine skuplja prašinu u bivšoj kancelariji šefa kolodvora. Na naš upit što to znači u praksi, odgovoren nam je da će se investicija realizirati onda kada bude dostatnih sredstava. U Balaševićevoj pjesmi „Jednom su sadili lipu“ ima stih koji kaže: „...ti si mlad, ti ćeš dospjeti za taj hlad“. Ja više i nisam tako mlat, ali se nadam da će prije nego li odem u mirovinu dočekati da se spomenuta kuhinja stavi u uporabu. Ipak, reakcija na tekst „RADNI UVJETI-NESVAKIDAŠNJA JADIKOVKA“ koji govorio o radnim uvjetima u kol. Slatina, gdje se između ostalog spominje i problem s grijanjem WC-a, a koji je objavljen u posljednjem broju lista „NA PERONU“, svojom brzinom zasjenila je sve prijašnje. Samo dan nakon

objave lista problem je otklonjen na način da je u dio spomenutog WC-a za putnike ( ženski i muški ) instalirana po jedna strujna grijalica, dok će se u onaj dio namijenjen osoblju kolodvora to uraditi naknadno. Nakon što su za probu grijalice uključene, u prometnom uredu izbio je osigurač jačine 25 Ampera. Ne znam kako će to izgledati kada se postavi i treća grijalica, ali možda nije bilo zvoreg da je pored WC-a odmah instalirana i mala elektrana, budući bi se moglo desiti da u zimskim mjesecima potrošnja električne energije u kol. Slatina bude veća nego u Zagreb GK. Mada, poznavajući način razmišljanja u našoj Regiji, ovo i nije najlošije rješenje; mogli su se oni dosjetiti da umjesto strujnim grijalicama, WC zagrijavaju ložeći vatru novčanicama ( uostalom, ne plaćaju oni ). U svakom slučaju, za djelatnike kolodvora i ovo rješenje je više nego dobro i nakon dugo godina odlazak u WC s kantom vode konačno postaje prošlost. Na samom kraju, jedna mala napomena; naravno da si ne utvaramo da je baš naše pisanje zasluzno za ovdje pobrojene stvari ( kao i za neke koje nisu ), ali u svakom slučaju trudili smo se da budemo onaj glas radnika koji će se čuti dovoljno jako kako bi dopro do ušiju odgovornih te ih natjerao da se konačno pokrenu i počnu rješavati nagomilane probleme. I zato nastavljamo dalje, ne obazirući se puno na razne subliminalne poruke, prijeteće pozdrave, svakodnevne kontrole, saslušavanja i pozivanja na razne odluke u čijoj pozadini se stidljivo nazire ništa drugo nego klasična cenzura. I dalje ćemo pisati o onome što vidimo, za razliku od „kolega“ iz lista „ŽELJEZNIČAR“ koji pišu o onome što sanjaju. Ovim putem svim čitaocima našeg glasila želimo dugo i toplo ljeto i da se na jesen vidimo još ljeđi i mlađi. A mene ako se Mika i Giba sjete, sjete se, ako ne, sjetit će se ja njih. Možda već u slijedećem broju. Pa tek smo počeli...

# ZAŠTO - SAMO NEBO ZNA

STANKO TROSKOT, pregledač vagona u kol. Knin



PIŠE: Krešimir Belak  
FOTO: Krešimir Belak

Roden sam 19. rujna 1965. godine u Lepurima kod Benkovca. Osnovnu školu završavam u obližnjim Lišanima Ostrovičkim, a srednju strojarsku za KV bravara u Zadru. 1983. godine nakon završene škole odlazim na odsluženje vojnog roka u auto jedinicu u Doboju. Po povratku 1985. godine zapošljavam se na željeznički kolodvor u Zadru u Sekciji za vagone na radnom mjestu bravara. 1987. godine upisujem jednogodišnju prekvalifikaciju za pregledača vagona u Moravicama. Nakon uspješne prekvalifikacije dobivam ugovor o radu za pregledača vagona u kolodvoru Zadar. 1991. godine nakon okupacije rodne grude od strane pobunjenih Srba prijavljujem se u obranu Domovine u 112. Zadarsku brigadu. Ubrzo prelazim u pričuvni sastav MUP-a u kojem ostajem sve do oslobođenja

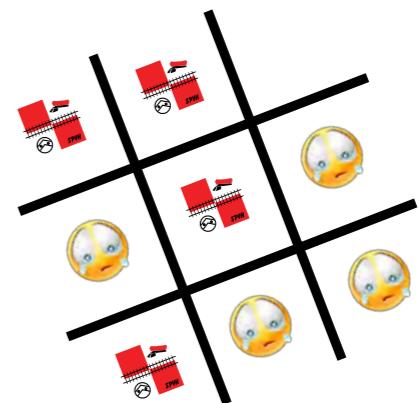
okupiranih područja i „Oluje“ 1995. godine. Po otvaranju zadranske pruge u listopadu 1995. vraćam se na željeznicu u kolodvor Zadar na svoje radno mjesto pregledača vagona. 2002. godine dobivam prisilni premještaj na ličku prugu u kolodvor Gračac po odluci tadašnjeg šefa TPV-a Split Petra Čubelić bez ikakvog opravdanog razloga. Naime, niti sam imao ikakvu disciplinsku mjeru, niti sam bio najmlađi pregledač u Zadru. U Gračacu sam proveo punih devet godina, sve do 2011. godine kada se vraćam u čvor Zadar, ali na niže radno mjesto bravara. 2014. godine kada su u HŽ Cargu ukinuta radna mjesta bravara, ponovno postajem višak i dobivam premještaj u kolodvor Knin za pregledača vagona, što i danas radim, dokada, samo nebo zna. U Gračac sam na posao putovao 60 km, a sada u Knin



financije u Zagreb gdje radi i danas. Dakle, živimo odvojeno i kod kuće u Zadru smo samo vikendom i to kada ja ne radim. Sin Jakov (1992.) je završio za inženjera željezničkog prometa na Tehničkom veleučilištu u Zagrebu, a trenutno je student četvrte godine na Fakultetu prometnih znanosti u Zagrebu. Sin Marko (1995.) je student druge godine na Elektrotehničkom fakultetu u Zagrebu. I na kraju svima nam je želja da se vrati promet na željeznicu, pa i na zadarsku prugu kako bih bar mirovinu mogao dočekati bliže kući.

Tekst i foto: Krešimir Belak

**U GRAČAC SAM NA POSAO  
PUTOVAO 60 KM, A SADA  
U KNIN PREKO 100 KM, SA  
NAKNADOM ZA PRIJEVOZ  
NA POSAO U IZNOSU 360  
KN ŠTO MI POKRIVA OKO  
3 SMJENE, A OSTALIH 12  
POKRIVAM SAM IZ PLAĆE,  
DAKLE, NOĆNE SMJENE,  
NEDJELJE I BLAGDANE  
RADIM ZA GORIVO.**



TI SI NA POTEZU



ZAŠTITA RADNIKA OD JEDNOSTRANOG PROGLAŠENJA TEHNOLOŠKIM VIŠKOM.  
PRIDRUŽI NAM SE. POSTANI ČLAN SPVH, NAJBROJNIJEG SINDIKATA HŽ INFRASTRUKTURE.  
UČLANI SE JOŠ DANAS - DAJ GLAS ZA PRAVU STVAR!

## ŠAROLIKI ŽELJEZNIČKI PUT

ZORAN MUNKA, prometnik vl. u Donjem Kraljevcu



PIŠE: Neven Topolnjak  
FOTO: Neven Topolnjak

Neki me kolege znaju pitati zašto većinom o nekom članu sindikata pišem samo lijepo stvari, bez imalo crnila, a moj im je odgovor da ja nisam pisac krimića, tragedija ili tračeva, te je moj jedini cilj da naši čitaoci o bilo kojem članu našeg sindikata, kojeg im predstavljam čuju dobre i pohvalne stvari, a koje za pojedinu osobu nisu imali prilike čuti jer su možda u svojim sivim neuronskim celijama percipirali krivu i neobjektivnu sliku. Možda im je netko nametnuo mišljenje koje nije njihovo i koje su kao takvo prihvatali ili pak su određenu osobu gledali s krive strane gledišta. Naravno da je kod pisanja o poduzeću drugačiji pristup jer tu treba pisati ono što ne valja kako bi se isto nakon određenog vremena možda i popravilo, a hvalospjeve o uspjehu će si već ionako pisati rukovodioći putem svojih glasila.

Predstavljajući Zorana Munku, pro-

metnika vlakova u Donjem Kraljevcu mogu spomenuti tri bitne riječi - odan, priatelj i ljudina (naravno da se Denis neće uvrijedi što mu kradem uzrečicu). Zoran je član SPVH od prvih dana osnivanja kada je na samim počecima rada, članova našeg sindikata bilo veoma malo i kada je ponekad činjenica da si član SPVH bila prepreka, otežavajuća okolnost i kamen spoticanja, no Zoran nam je ostao odan, kad smo i možda donosili odluke koje mu nisu bile baš po njegovom ukušu, a također je znao oštro reagirati na sve takozvane moralne vertikale koje su blatile djelo i ime SPVH. Zoranov put na željeznički bio je šarolik, te je nakon završetka željezničke škole i autorizacije za prometnika u Rasinji od 1982. godine osim na poslovima prometnika radio i na poslovima robnog blagajnika, carinskog otpremnika, te na obradi putnih listova u Varaždinu.

Kako je u rođnoj Kotoribi sagradio kuću rado je prihvatio poziv za rad u Donjem Kraljevcu, tako da od 1991. godine do danas radi kao prometnik u Donjem Kraljevcu. Iako Zoran ima sve predispozicije i kvalitete da radi u nekom rasporednom kolodvoru kao što je kolodvor Kotoriba (u Kotoribi danas živi sa suprugom i četvero djece), on tu pokazuje i svoju drugu vrlinu. On se naime toliko povezao i sprijateljio sa djelatnicima kolodvora Donji Kraljevec da i ne pomišlja na odlazak u neku drugu sredinu makar mu se tamo nude veća primanja. Prijateljstvo mu je svakako važnije od bilo kakvog materijalnog probitka. Ovdje još valja spomenuti da ga je izvrsno prihvatile većina mještana Donjeg Kraljevca i okolice jer svi koji s njim dođu u doticaj prepoznaju i osjećate dobrotu i ljudskost kojom zrači. Da je ljudina to mogu reći i potvrđiti članovi podružnice Međimurje jer

je Zoran uvijek ugodno društvo, a osim što ponekad plane na nepravdu ili laž, od njega nikad nećete čuti riječ mržnja ili doživjeti bilo kakvo neetično ponašanje. U podružnici nam je velika podrška, a pogotovo se dobrim pokazao i u onom neformalnom radu kao što je priprema delicia za naše članove prigodom određenih druženja ili radnih akcija u svom kolodvoru. Od zanimljivosti valja spomenuti kako je Zoran prilikom školovanja u Zagrebu aktivno kuglao s dosta uspjeha, a na našim sportskim susretima redovito igra belot. U privatnom životu rado pomaže prijateljima s posla pri obavljanju određenih radova, najviše u cilju druženja bez ikakve materijalne satisfakcije.



**ZORANOV PUT NA ŽELJEZNICI BIO JE ŠAROLIK, TE JE NAKON ZAVRŠETKA ŽELJEZNIČKE ŠKOLE I AUTORIZACIJE ZA PROMETNIKA U RASINJI OD 1982. GODINE OSIM NA POSLOVIMA PROMETNIKA RADIO I NA POSLOVIMA ROBNOG BLAGAJNIKA, CARINSKOG OTPREMNIKA, TE NA OBRADI PUTNIH LISTOVA U VARAŽDINU.**



## ZLATKO LUKINA

prometnik vl. u kolodvoru Gornja Stubica



PIŠE: Milan Kovačić  
FOTO: Milan Kovačić

Cilj mog današnjeg putovanja je kolodvor Gornja Stubica. Osim što imam namjeru obići kolodvor u kojem danas radi moj prijatelj i suradnik Zlatko Lukina, dogovorili smo da odemo do njegove klijeti gdje će mi on uz svoje mlađe vino ispričati detalje iz svog života, a ja ću sve to skalupiti u jedan čitljiv članak. I priča o Zlatku kreće... Zlatko Lukina rođen je 1964. godine u Gornjoj Stubici. Nakon završene četverogodišnje trgovачke škole u Zagrebu, nije mogao pronaći posao u struci, te se silom prilika zaposlio na željeznicu 1984. godine. Po položenom tečaju za skladištara, počeo je raditi na Zagreb Zapadnom kolodvoru, a nakon dvije godine premješten je u kolodvor Zabok gdje radi u TO Oroslavje.

Pri tom je veoma zavolio željeznicu, javio se na natječaj za jednogodišnje školovanje za prometnika

vlakova, te 1988. godine pohađa željezničku školu u Zagrebu. Po završetku školovanja 1989. godine počinje raditi u kolodvoru Novi Dvori, gdje se je autorizirao. U Novim Dvorima radi pet godina, zatim odlazi u ukrije Luku koje je sada kolodvor, pa u kolodvor Veliko Trgovišće, odakle povremeno odlazi na zamjene u kolodvore Krapinu i Gornju Stubicu. Po odlasku u mirovinu šefa kolodvora Gornja Stubica 2006. godine dolazi raditi u kolodvor Gornja Stubica, gdje i danas radi i živi. To je kolodvor gdje je nekada svakodnevno bilo vagona na utovaru i istovaru, ali je nažalost tvornica Dona uništena i propala. Putnika i danas ima, a to su najviše učenici i studenti, dok je radnika manje jer ih većina putuje u Zagreb vlastitim prijevozom.

Zlatko je član SPVH od samog osnivanja, a sindikalno je aktivan

u našoj maloj podružnici Zabok i zahvalni smo mu na njegovom požrtvovnom zalaganju da se status radnika na regulaciji prometa vlakova vrednuje na adekvatan način. Slobodno vrijeme provodi na lipom zagorskog brijevu održavajući mali vinograd, voćnjak i klijet, a stolni tenis mu je strast što smo i sami mogli vidjeti na svim dosadašnjim sportskim susretima našeg sindikata. Na kraju našeg razgovora Zlatko je spomenuo svog sina Nevena koji je nastavio njegov željeznički put, te je nakon puno odricanja, zalaganja i učenja 25. siječnja 2014. stekao titulu magistr prometa smjer logistika. No kako mi živimo u Hrvatskoj gdje se znanje ne cijeni dovoljno, ma kako god mi tvrdili suprotno, sin Neven i danas je bez posla u struci.

U hrvatskim kinima prikazuje se najnovija verzija o poznatom junaku Tarzanu. 'Legendu o Tarzanu' režira je David Yates, redatelj koji se proslavio s četiri filma o Harryju Potteru. Tarzana i početak njegovih pustolovina osmislio je prije stotinjak godina (preciznije 1912. godine) američki pisac Edgar Rice Burroughs (1875. - 1950.) u romanu 'Tarzan of the Apes', u hrvatskom prijevodu 'Tarzan među majmunima'. Slijedilo je još 23 romana i još više filmova koji su osvojili publiku. U prvom romanu plemički bračni par Greystoke stjecajem okolnosti završi na pustoj afričkoj obali, u današnjem Kongu (Brazzaville). Tarzanova majka nakon porođaja umire, a otac nastrada u napadu velikih majmuna, ali majmunica Kala koja je izgubila mladunče, uzima malog Tarzana i podiže ga kao vlastito mладо. Tarzan kao snažni mladić ne zna ljudski jezik, ali se odlično sporazumijeva sa životinjama. Susret s ljudskom ekspedicijom e dovest će ga u vezu s civilizacijom i njegovom budućom životnom partnericom Amerikankom Jane Porter.

U prvom filmu 'Tarzan of the Apes' (1918.) redatelja Scotta Sydneyja, kao i u još dva filma, naslovnu ulogu imao je Elmo Lincoln. Tarzana su glumili još



## Legenda o Tarzanu (The Legend of Tarzan, 2016.)

PIŠE: Robert Jukić  
FOTO: Robert Jukić

i nemilosrdni izaslanik belgijskog kralja Leon Rom (Christoph Waltz). Akcijska avantura govori o europskom kolonijalnom apetu prema rudnim bogatstvima nerazvijene zemlje. Tarzan će uz pomoć američkog izaslanika doktora Georgea Washingtona Williamsa (Samuel L. Jackson) i nekolicine domorodačkih prijatelja krenuti u borbu protiv nadmoćnog neprijatelja. Kao kralj džungle koji komunicira sa životinjama, dobit će i dodatnu presudnu pomoć. 'Legenda o Tarzanu' suvremena je bajka u kojoj Dobre podbjeduje Zlo, a Pravda može biti zadovoljena bar na velikom ekranu. Vratimo se na trenutak i željeznicu. Tarzan sa svojim malobrojnim pomagačima mora prijeći veliku udaljenost kroz nepruhodne prašumske predjele. Najbolji način i u tim okolnostima je, naravno, vlak! U jednoj sceni filma spretni filmski junaci slijana uskoče na vlak koji (brzinom od šezdesetak km na sat!) prometuje bespućima Konga, i oslobođaju zarobljene domorce koje kolonijalne vlasti vode na robovski rad izgradnje novih dionica željeznice.

## NIJE ŽELJEZNICA ZA ŽELJEZNIČARE... *u skretanje by nenad katanich*



**PRIPREME ZA  
LJETOVANJE U PUNOM  
SU TIJEKU. VESELJE  
MENE I MOJIH DA  
NAPOKON MOŽEMO  
MALO ODAHNUTI OD  
PROBLEMA...**



Zadnji dan priprema za godišnji odmor na našem Jadranu. Nema lješeg mora do Hrvatskog. Na TV-u do se spremam vijesti. Odjednom me moji zovu da odmah dođem vidjeti. Ono otvoren novi željeznički tunel u Švicarskoj. Prema planu kroz tunel brzaci 250 a teretnjaci 160 na sat. I to u danu brojem više nego što ih kod nas ima sve zajedno na mreži zajedno sa supstitucijama i manevramama. Spremam uobičajene rezkvite za plažu ali osjećaj je nekako drugačiji. Peraje, maska, štramac... nadam se da nisam ništa zaboravio. Ali stalno imam neki čudan osjećaj.

Moji susjadi,, željeznički penzići, vide gdje se pakujemo na more pa dolaze se

pozdraviti i dati mi prikladne darove za put. Naravno, vadim rakiju za ovakve prilike i sjednemo malo uz mezu. Pa ne moram valjda na godišnjem letjeti.

-Nenade, evo malo ovogodišnjih kobasa i šunke za put, taman su sada najbolji - kaže dida Stipan, iako umirovljeni strojovoda još uvijek veliki gurman i proizvođač slavonskih delicija.

- Sve na broju ? Evo teta Mariška vam je ispekla salenjaka za put kada ogladnите - reče stari Mata , jedan od rijetkih manevrista koji su doživjeli mirovinu i ostali vitalni.

Stari Josa samo promatra , i polako pijucka rakiju iz čokanja. Promatra mene i, pa onda ostale, pa se opet zapilji u mene. Suće brkove zagonetno se smješka, i kao vršni vlakovođa, nije izgubio od svoje pedantnosti ništa , iako je dugo u mirovini.

-Da nisi nešto zaboravio ?

-Ne, ogovorih, sve je tu.

- Jesi li lupio žig u režisku i jesи li rezervirao karte za vlak noćni li nagibni ? Zagrcnuh se , skoro mi čokanj ispadne iz jedne ruke, a komad kruha i kulena iz druge i zafleka mi nove kratke hlačice za put. Morogam. Svi se skupljaju oko mene i nastoje mi pomoći, iako im nije jasno što me je spopalo.

Tada upada najdraža i kaže: „ Je si li ukucao bon u ENC?“

Klimam glavom da jesam i kašljem od mrvica kruha i kulena u grlu. Starci me pitaju da koja mi je to mobilna mreža ENC?

Ne znam više da li od rakije ili suza odjednom mi se stanu bljeskati slike pred očima u formi sepije kada sam bio mali i kada je tata za cijelu obitelj rezervirao kupe prvog razreda sezona za Split i u željezničko odmaralište. Vlak još ne bi došao od Osijeka do Vinkovaca, a mi djeca bi smazali pile što je mama ispekla za put. U Kninu bi zamalo netko ostao punec boce s vodom...

Slike polako poprimaju novije vrijeme i iz sepije prelaze u full-color kad sam na zadnjem putovanju vlakom na/sa mera osjetio čari višekratne supstitucije autobusom sa nošenjem teških kofera i kašnjenjima od kojih ogladniš i ozđeniš. E , sad može mi netko prigovoriti da ne putujem vlakom jer više nemam besplatnu, iako to ne mogu dokazati, još bih se nekako nosio sa supstitucijama i kašnjenjima, ali sa nepostojanjem vlakova i veza, to ne mogu podnijeti.

Ali kako starcima to objasniti, koji su srce i dušu ostavili na željeznici. Ali što je tu je, trenutak istine.

Objasnim da je to uređaj koji mi omogućuje brzi prolazak kroz naplatne kućice i jeftiniju cestarinu.

Sad i oni puštaju suzu. Znaju me dobro i znaju koliki sam railfan i koliko je meni teško ne putovati željeznicom. Nije mi žao novca, ali jednostavno NEMA VLAKA. Preživjeti ču to, ali mislim da starci neće. Da njihovo željezničko srce to ne može izdržati.



**NAŠA NAJVEĆA SNAGA JE NAŠE ZAJEDNIŠTVO!**



PRIDRUŽI NAM SE. POSTANI ČLAN SPVH, NAJBROJNIJEG SINDIKATA HŽ INFRASTRUKTURE.  
UČLANI SE JOŠ DANAS - DAJ GLAS ZA PRAVU STVAR!