

BUDI
PROMJENA KOJU
ŽELIŠ VIDJETI U
SVIJETU

NA PERONU



VIJESTI SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE

4

ŠTO UČINITI KADA
ZAZVONI TELEFON

6

RAZGOVOR S
dr. sc. M. PETROVIĆ

16

DOKTORI
MANEVARSKIH
NAUKA

22

LOGIČKO
LJETO 2016.





GROBLJE LOKOMOTIVA



FOTO: Andrija Vranešić



UVODNIK

Nedavno mi je zapela za oko fotografija s grafitom na željezničkom peronu „fuck the law“. Na prvu sam pomislio: ništa novo. Kod nas i onako nitko ne brine za zakone. Većinom se krše. Kako u državi tako i u željeznicama. Ali opet, zanimljivo je vidjeti takav znak upravo na željezničkom vlasništvu. Osobito što nam poruku šalje mlađa populacija koja se puno češće izražava grafitima od nas starih. Pa kad su nas već upozorili na nepoštivanje zakona, evo nekih osnovnih koji se krše i u željeznicama:

- Zakon o željeznicama propisao je da Vlada RH može smanjiti koeficijent naknade za korištenje željezničke infrastrukture kako bi pomogla prijevoznicima, ali razliku je dužna uplatiti HŽ Infri.

Vlada RH je smanjila koeficijent, ali nije uplatil razliku prihoda HŽ Infri. Na taj način radnici HŽ Infre dovedeni su u situaciju da se moraju odreći svojih plaća kako bi namirili gubitak u poslovanju.

- Pravilniko željezničkoj infrastrukturi, članak 14., propisao je da su željeznički infrastrukturni podsustavi: građevinski infrastrukturni podsustav, elektroenergetski infrastrukturni podsustav, prometni upravljački i

signalno-sigurnosni infrastrukturni podsustav te ostali funkcionalni dijelovi i oprema željezničke infrastrukture.

Unatoč upozorenjima uprave HŽ Infre svatko tko otvori važeći Pravilnik o organizaciji vidjet će da se Pravilnik koji je donio ministar ne poštuje. Uprava odlučila ne poštovati i nikom ništa.

• Hrvatski sabor donio je Strategiju prometnog razvijanja RH. Temeljem iste izrađen je i Nacionalni program osuvremenjivanja i izgradnje željezničkih pruga u RH koji je objavljeno u NN 24. rujna 2015.

Nakon toga donesen je poslovni plan HŽ Infre koji je u potpunoj suprotnosti s dokumentima na koje se treba oslanjaiti. I nikom ništa...

Nije da nekoga prozivam sad s ovim činjenicama, ali pišem čisto iz podrške mladima koji nas upozoravaju kako uništavamo željeznicu koja će u budućnosti njima trebati. Hvala vam mlađi ljudi što ste nas upozorili na našu neodgovornost. Pa makar i s grafitom na željezničkom peronu.

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

Naslovница
dr. sc. Marjana Petrović,
Fakultet prometnih znanosti Zagreb

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

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

ŠTO UČINITI KADA ZAZVONI TELEFON?



PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

U Mihanovićevoj se puno toga događa na hodnicima. Sretneš nekoga i čovjek ti tako priopći kakvu zanimljivu informaciju ili kakvu misao koju zapamtiš i dulje vrijeme. Pred neki dan tako sam sreo jednog iskusnog i inteligentnog niže pozicioniranog državnog službenika. Kao i obično na hodniku, nas dvojica niže pozicioniranih razmijenimo pokoju misao, a jedna od njih urezala mi se u sjećanje.

„Znaš, ovi naši direktori koji prolaze Mihanovićevom govore o ekonomskoj održivosti, racionalnostima, napredovanju prema sposobnostima, efikasnim mjerama kojima se može sustav učiniti boljim, birokratskim procedurama, a onda zazvoni telefon s više razine i sve to vrlo brzo pada u vodu. Uvijek je tako bilo...“

I kada smo već kod direktora, „ne budi lijen“ pa nazovem prijatelja u Hrvatskom državnom arhivu i on mi je u roku odmah dostavio popis „prvih ljudi“ željeznice sve od 1870. godine. Tako su se čelni ljudi kroz povijest nazivali: prometni upravitelji Poslovne uprave (1870. - 1918.), direktori

Direkcije željeznice Kraljevine SHS/Jugoslavije u Zagrebu (1918. - 1941.), ravnatelji Ravnateljstva državnih željeznica u Zagrebu (1941. - 1945.), direktori Željezničke uprave/Direkcije u Zagrebu (1945. - 1990.) i konačno nakon 1991. do današnjih dana predsjednici Uprave. Otkako u Hrvatskoj više ne postoji jedinstveni željeznički sustav sa sigurnošću se ne može tvrditi

tko je prvi čovjek željeznice. Da li je to vijeće tri direktora ili je možda pravni slijednik Hrvatskih željeznica - HŽ Infrastruktura, pa

je i Predsjednik uprave ujedno i prvo ime željeznice. U višim se željezničkim krugovima uvijek naglašava kako se radi o tri razdvojena poduzeća, a javnost i mediji uporno govore „hrvatske željeznice“. Očito tu nešto ne štima, no to je već druga i opširna priča.

U periodu nakon drugog svjetskog rata direktori su bilježili mandate od za današnje vrijeme nedostiznih osam godina. Josip Tomc bio je direktor šest godina, u željezničarskim krugovima izuzetno cijenjeni Joakim Crnošija punih osam godina, a Ivan Novačić sedam godina. U dva navrata, Bartol Ivanuša „sakupio“ je ukupno pet godina.

„U mladoj hrvatskoj demokraciji“ izmijenilo se ukupno četrnaest Uprava. Popriličan je među njima broj različitih dr.

sc.-ova, ali nitko osim Marijana Drempetića i Davorina Kobaka, nije „preživio“ dulje od četiri godine. Istovremeno, direktor turskih državnih željeznica već dva desetljeća je Suleyman Karaman. Kakav trag u željezničkom sustavu može ostaviti netko tko se ovdje zadrži godinu, dvije?

Zanimljivo, do 2009. (uz iznimku Tomislava Mlinarića), željezničkim sustavom komandirali su željezničari, „stručnjaci iz sustava“, a nakon toga povjerenje se ukazuje „managerima“ koji ne poznaju željeznicu“. No kako god okreneš, nitko ovdje nije uspio „pustiti korijenje“. Očito je da tu nešto ne štima. Pitanje koje se samo po sebi nameće je kako je to moguće pošto

stranke na vlasti po vlastitom nahođenju imenuju Uprave? Uz iznimku, Marijana Drempetića, niti jedan „predsjednik“ nije dao ostavku. Svi su nakon smjene napustili svoju sobu na prvom katu.

Ovo nisu najbolja vremena za željeznicu. Iz perspektive državnog proračuna radi se o nezasitnom gutaču novaca kojeg treba dovesti u red. I nije da se ne pokušava... Na čelna mjesta postavljaju se pametni i obrazovani ljudi. U krajnju liniju to su ljudi od povjerenja, a nitko od njih ne uspijeva opstati dovoljno dugo da nešto trajnije učini. I možda stoga moj prijatelj, niže pozicionirani službenik, nije u potpunosti u

pravu. Možda se nije radilo samo o „poslušnicima“, možda su direktori imali svoje mišljenje, različito od onih koji su ih doveli pa je tu korijen njihovih nevolja.

Kada se sve to uzme u obzir, možda je bolje biti kakav „manji direktor“. Nisi glavni, ali traješ...



**PLANIRANJE LOKACIJE INTERMODALNIH PUTNIČKIH TERMINALA
U GRADSKO-PRIGRADSKOM ŽELJEZNIČKOM PRIJEVOZU**
dr. sc. Marjana Petrović



RAZGOVARAO: Anto Iličić
FOTO: Mario Grbešić

Lijepo vas pozdravljamo i zahvaljujemo što ste se odazvali pozivu da razgovaramo. Namjera nam je bila nastaviti razgovor na temu rješavanja problema javnog gradskog prijevoza u čvoru Zagreb a refleksija je i na ona područja koja gravitiraju gradu Zagrebu. Možete li nam ukratko predstaviti i približiti područje vašeg istraživačkog rada kako na izradi doktorske disertacije tako i općenito u svakodnevnom radu? Ja će iskoristiti ovaj trenutak da vam se zahvalim na pozivu i na prilici koju ste vi meni ukazali da predstavim svoje istraživanje. Ono čime sam se bavila u doktorskom radu išlo je u smjeru istraživanja optimalnih lokacija intermodalnih terminala, koje smo tada tako nazvali, i u jednom urbanom kontekstu gradsko - prigradskog prijevoza. Za Intermodalne terminale u pravilu smatramo da bi te točke morale biti mjesto susreta više različitih vidova prijevoza od kojih je jedan od glavnih željeznički prijevoz. Osim tog dijela doktorske disertacije po pitanju nastavnih aktivnosti sam angažirana na kolegijima koji se bave uglavnom problematikom tehnologije rada kolodvora, zatim organizacije prijevoza putnika željeznicom, simulacije u prometu sa naglaskom na željeznički promet, te

sada po novom, operativno upravljanje u željezničkom prometu. Kada bi se analiziralo postojeće stanje prometnog sustava a time definirali problemi koje takav sustav ima potrebno je izgraditi određene prometne modele područja koja se istražuju. Postoje li prometni modeli postojecog stanja prometnog sustava u Hrvatskoj? U zadnjih nekoliko godina su se stvari pomaknule u pozitivnom smjeru po tom pitanju. Donesena je strategija a temeljem toga izrađen je i nacionalni prometni model na razini cijele RH. Osim toga, kako u kojem dijelu Hrvatske, u izradi su Master planovi županija ili nekih većih jedinica. Negdje su u izradi a negdje se kreće sa natjecajima a negdje će natjecaji biti realizirani u skorije vrijeme. Uglavnom nešto se radi po tom pitanju. Htjela bih tu dodati da je povoljno da smo se osvijestili da nam to treba. Prije nekih sedam - osam godina bili smo neke kolege i ja sa FPZ na skupu gdje je jedan gospodin iz Novog Sada prezentirao kako on ima napravljen prometni model Novog Sada kojeg je sam radio. Znači to je bilo prije dosta vremena a trebalo je i njemu dosta vremena da sam to napravi. Možda smo trebali malo ranije započeti sa tim aktivnostima.

U tom području jedan od najčešćih korištenja modela u prometu je četvero stupanjški model koji se sastoji od četiri koraka. Molim vas da kratko, korak po korak, prikažete naglaske koji su u njima. Recimo model generiranja putovanja.

Kako se prometni sustav komplicira pojavila se potreba da mi prvo napravimo model da mi mogli promijeniti stvari koje želimo u tom našem prometnom sustavu, odnosno da bi mogli isprobati kako to funkcionira a prije nego što napravimo neku grešku. Od tuda kreće ta potreba za prometnim modelima. Kako su se te stvari razvijale došlo se do toga što je danas - on pun manjkavosti ali najčešće korišten i najbolje što trenutno imamo. To je četvero stupanjški model. On prepostavlja da ćemo područje koje promatramo prvo zonirati. Zone su manja područja koja imaju neke zajedničke karakteristike. Idealno bi bilo da se zona svojim oblikom poklapa sa popisnim krugom. Mi već za popisne krugove prikupljanom podatke pa te podatke možemo jednostavnije iskoristiti. To nažalost nije uvijek moguće. Nekad radi same namjene tog modela te su zone malo veće nekad malo manje, detaljnije i slično. Poanta je da je to nešto što prometni planer u pravilu sam odlučuje. Kad imamo

jedno područje podijeljeno u zone prvi korak odnosno podmodel generiranja putovanja nam govori koliko svaka zona privlači putovanja i koliko ih generira. Znači neka zona koja je karakteristična kao stambena namjena ona će generirati u jutarnjim putovanjima ljudi koji odlaze na posao, u školu i sl., dok će u popodnevnim satima terminima privlačiti sve te ljudi kući. Neka zona koja je poslovne namjene privlačiti će ujutro ta putovanja. U pravilu taj prvi korak govori o ukupnom broju putovanja koja se generiraju i privlače tom promatranom području. Drugi korak koji nam govori o distribuciji putovanja ukazuje nam o količini putovanja između svih mogućih parova zona. Ako ujutro iz neke zone x idemo u zonu y kasnije popodne iz zone y ćemo ići u zonu x itd. Treći korak govori o modelnoj raspodjeli putovanja što znači odabir prijevoza kojim ćemo obaviti putovanje između izvorišne i odredišne zone. Tu imamo neke ograničene modove koji su nam na raspolažanju i između kojih možemo birati. U četvrtom zadnjem koraku ide se na prepisivanje takvih putovanja na samu prometu mrežu gdje se točno bira ruta. Nitko ne ide baš svakodnevno istom rutom ili cestom. Svako ima više opcija što ovisi o raspoloženju ili obvezama pa se odabire ruta putovanja.

Kad gorimo o prometnom sustavu svjesni smo podložnosti njegovih promjena. Tijekom posljednjih dvadeset godina javni prijevoz prošao je velike organizacijske promjene od kojih su dva trenda posebno značajna. Privatizacija i deregulacija te razvoj integriranog i intermodalnog prijevoza. Kako ocjenujete kao stručnjak razvoj javnog prijevoza u Hrvatskoj?

Integrirani i intermodalni prijevoz je trenutno aktualni i biti će aktualni izvjesno vrijeme. Mi kao korisnici očekujemo prijevoz od vrata do vrata. Ako želimo zamijeniti osobne automobile javnim prijevozom onda u javnom prijevozu moramo ponuditi sličnu uslugu. To je jedino moguće integriranjem. Što se tiče stanja u RH nije tako loše, ima dobrih stvari a ima i loših stvari koje se rade. Jadna od loših stvari je neujednačena prometna politika. Nismo sigurni koji su nam ciljevi. Ne možemo s jedne strane imati takve cijene prijevoznih karata u javnom prijevozu koje apsolutno nisu konkurenți recimo cijeni parkiranja. Vam se jeftinije sat vremena parkirati u prvoj zoni nego kupiti tramvajsку kartu. To jednostavno govori korisnicima koristite automobil. Ovdje u centru grada izgradilo se ogromno

parkiralište kojim pozivamo korisnike da koriste osobni prijevoz do centra i nastave putovanje javnim prijevozom. Mi ne želimo da oni dođu u centar nego na periferiju i onda sa javnim prijevozom do centra. Dobra stvar je da se nešto ipak po tom pitanju radi. Primjer tome je projekat koji promovira mobilnost u gradovima. Promovira ekološki pogodnije modove prijevoza kao što je javni prijevoz, pješačenje, biciklizam. Iz tog projekta su izašle i neke biciklističke staze. Pomiču se neke stvari, polako ali ipak se pomiču. Nije sve idealno i postoji pregršt prostora za unaprednje. To je na primjeru Zagreba a na primjeru nekih manjih gradova je i lošija situacija što se tiče javnog prijevoza. Stvari bi se trebale brže rješavati i moramo imati pametniju prometnu politiku i kontrolu tog procesa i izvršenja.

Jesmo li ovdje ispričali koji su preduvjeti za kvalitetno integriranje prijevoza ili želite još malo dopuniti mada ste ih sve ili neke od njih dotaknuli!

Tri su glavna preduvjeta a to su da omogućimo kvalitetnu infrastrukturu svim modovima prijevoza. Ne može nam se dogoditi da su nam ceste super a infrastruktura javnog prijevoza loša. Kvalitetno integriranje prijevoza podrazumijeva također da ćemo imati zajedničku prijevoznu ispravu jer naš korisnik želi imati jednu kartu s kojom će moći obaviti sva putovanja pa na kraju i parkirati svoj auto uz neki parking drive sustav i nastaviti svoju vožnju vlakom. I ono što je po meni najvažnije a to su uskladeni vozni redovi. Ne smiju biti situacije da dođemo do željezničkog kolodvora ili stajališta a vlak je otisao a sljedeći ide za nekih 45 minuta. Takav korisnik jednom kad ode neće se vratiti.

Jesmo li se sada zakoračili i malo u intermodalnost putničkog prijevoza jer očito tu ima potencijala. Koji su potencijali HŽ Putničkog prijevoza po tom pitanju?

Integriranje prijevoza u takvom jednom integriranom sustavu, tračnički sustav i općenito željezница, trebali bi imati ulogu glavnog nositelja prijevoznog opterećenja. I to radi svojih prednosti. Konkretno u željezničkom prijevozu odvojen je prijevozni put, moguće su veće brzine, veći kapacitet prijevoza putnika. Samim time samo što je željeznički prijevoznik HŽ već tu ima potencijala. Koliko će on to iskoristiti je pitanje. Vidimo na njihovim Internet stranicama da nešto po tom pitanju i rade. Sudjelovanjem u projektu rail to city, provedena je 2014. godine i marketinška



kampanja upravo s ciljem promoviranja integriranog prijevoza, doduše u daljinskom integriranom prijevozu, ali su prepoznali da mogu poduzeti određene aktivnosti u tom smjeru. U kojoj mjeri će oni iskoristiti svoj potencijal na to je, barem meni, nemoguće odgovoriti.

Da ostala nam je u sjećanju blistava kampanja o motu za putovanje odnosno kako izabrati HŽ PP za putovanje. Znači kvaliteta cjelokupnog putovanja, a u početku ste naglasili putovanja od vrata do vrata, značajno utječe i na korištenje željezničkog prijevoza. Tu dolaze u pitanje kapaciteti HŽ PP i tu se nešto počelo dogadati. Da li su njihovi kapaciteti po tom pitanju dovoljno iskorišteni?

Prvo nešto o kvaliteti. Da bi mi znali koji aspekti našeg putovanja nisu dobri i šta možemo poboljšati moramo pitati korisnike. To podrazumijeva redovito provođenje anketnih istraživanja. Koliko znam HŽ PP nešto je radio po tom pitanju, mislim 2013. godine, i to rade kontinuirano iako do tada nisu to radili. Znam da je postojala inicijativa sa Fakulteta prometnih znanosti da zajednički radimo jedan takav projekat. Sve je to ostalo na pričama a nikad nije realizirano. Mislim da su korisnici ocijenili putovanje HŽ - om nekom prosječnom ocjenom 3. To znam jer studenti prometnih znanosti željezničkog smjera unatrag nekoliko godina u sklopu kolegija Organizacija prijevoza putnika željeznicom, rade ankete o kvaliteti usluge. Jedne godine, mislim 2014., su radili jednu takvu anketu u regionalnom prijevozu gdje su najveći problemi koji su korisnici ocijenili je bilo vrijeme putovanja i prilagodenost vozognog reda potrebama. To je bio najveći minus dok su najbolje ocijenjene bile stavke ljubaznost kolodvorsko osoblja i osoblja u vlaku. U kontekstu prigradskog prijevoza neka prosječna ocjena kvalitete je bila oko trojke. U 2012. smo provodili istraživanje gdje su u omjeru cijene i kvalitete ocijene bile jedan i dva a pouzdano izvršenja vozognog reda također jedan i dva. Znači to su gorući problemi, nešto što bi se trebalo korigirati. Koliko je to u domeni HŽ PP a koliko na Infrastrukturni treba istraživati dalje.

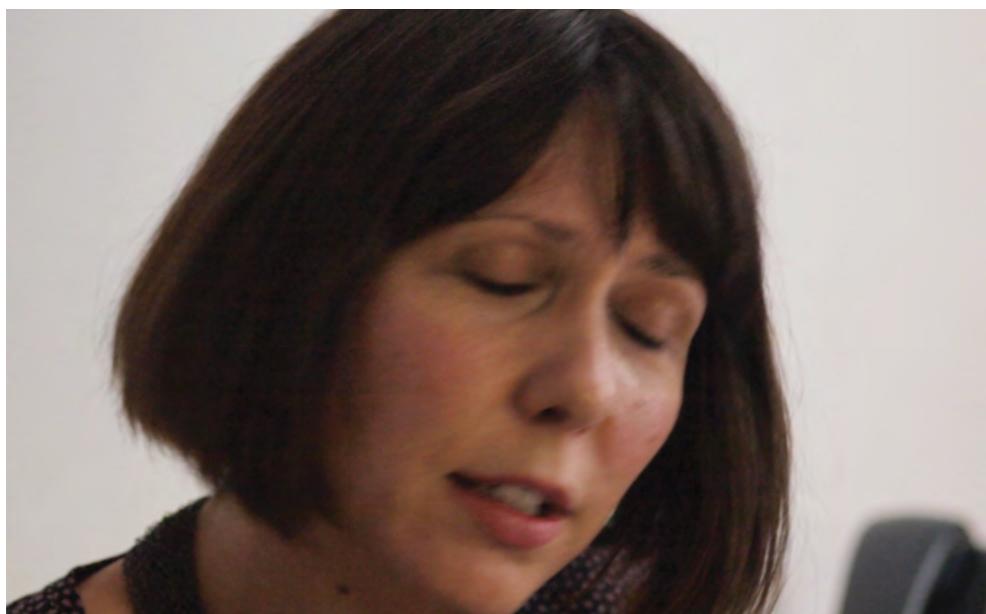
Budući da ovisimo jedni o drugima logično je da se jedni i drugi upoznamo s problemima i pokušamo ih zajedno popravljati kako bi korisnika bilo više. Jedan od glavnih razloga korištenja osobnog automobila je mogućnost prijevoza od vrata do vrata. Da

bi javni prijevoz uopće mogao konkurirati tom osobnom prijevozu potrebno je kao što ste rekli odmah na početku postaviti dobre temelje za javni prijevoz od vrata do vrata i poticati korisnike na korištenje više različitih modova prijevoza na tom njihovom prijevoznom putu. Kako to poticanje najučinkovitije provesti?

Kao što sam već ranije rekla, jedini dobar odgovor je integriranje javnog prijevoza ako želimo ponuditi prijevoz od vrata do vrata. Korisnik mora imati dojam de je to jedinstveno putovanje. Ono što mi kao korisnici ne volimo je presjedanje sa jedne linija na drugu ili s jednog moda prijevoza na drugi a to prouzrokuje čekanje. Ta čekanja moraju biti minimizirana. Tamo gdje se ona ne mogu izbjegić moraju se korisnicima ponuditi dodatni sadržaji. Onda taj terminal ili kolodvor mora biti takve površine da može korisnicima pružiti neke dodatne sadržaje da ne gube svoje vrijeme. Prije nekoliko godina kad sam bila na jednoj edukaciji u Njemačkoj primijetila sam da je tamo normalno da ljudi putuju na posao po sat, sati pol pa čak i dva sata. Normalno je da netko živi u Francuskoj a radi u Njemačkoj i da svaki dan prelazi to putovanje. Zbog toga su njihove firme otišle korak dalje pa dio tog svog vremena putovanja ljudi jednostavno rade u vlaku a firma im to prizna kao radno vrijeme. To je jako dobar poticaj jer vi kad vozite osobni automobil morate cijelo vrijeme biti angažirani i ne možete raditi nešto drugo. Premalo se promovira to slobodno vrijeme koje se dobije dok je korisnik u javnom prijevozu jer tad može raditi neke druge stvari.

Mi bi bili sretni kad bi to bilo tako. Ja imam priliku svakodnevno putovati na posao i nerviram se što nema interneta, nema utičnice za prijenosno računalo ili slično pa to putovanje bude vrlo iritantno. Kad odguglate na sve te nedostatke očekujete samo da me doveze u vremenu koje je predviđeno i ništa više. Prednosti koje ste vi spomenuli bile bi iskorak u 21 stoljeće za HŽ za koje sumnjam da su taj korak napravile. Nešto malo se događa s garniturama ali to je tek odgrijanje zastora da bi se ušlo dalje.

Vi korisniku morate omogućiti a ne da kažeš imaš tu vlak pa ti radi u vlaku. Moraju biti ispunjeni određeni uvjeti što opet nije moguće na kraćim relacijama ako je vrijeme vožnje deset ili petnaest minuta. Ali recimo



od Siska do Zagreba zašto ne? Od Koprivnice, Bjelovara....zašto ne.

Recimo nešto malo o lokacijama odnosno modelu planiranja lokacija na kojima bi se testirala mreža gradskog i prigradskog prijevoza grada Zagreba da bude što učinkovitija. Možete li nešto reći o tom modelu!?

Namjena modela je da pronađe optimalne lokacije intermodalnih terminala. Pretpostavka je da je poznat koridor gdje će pruga ići ako se radi o gradnji potpuno nove pruge. Kad znamo gdje ta pruga ide idemo locirati stajališta, odnosno terminalne s ciljem da privučemo maksimalan broj potencijalnih korisnika koji gravitiraju tim terminalima. Model može poslužiti i ako se na već postojeći model dodaje jedan ili dva stajališta na postojeću mrežu a može se iskoristiti iako postojeću mrežu proširujemo. Prvi korak nam govori da na tom koridoru gdje ide pruga tražimo potencijalne lokacije za terminale. Takvih lokacija može biti puno jer možemo prepostaviti i govoriti teoretski, da stajališta može biti svakih stotinu metara. Od svih tih potencijalnih lokacija potrebno je izračunati prema stvarnoj prometnoj mreži i dobiti podatke koliko ljudi gravitira toj lokaciji u nekom vremenskom periodu. Istu metodologiju možemo primijeniti na druge prometne module npr. koliko je potrebno biciklom ili nekim dugim javnim prijevozom, osobnim automobilima, tramvajem i sl. Za sve te potencijalne lokacije imamo izlaznu

funkciju koja nam izlazi u drugi korak modela koji je optimizacijski dio. Uzima se optimizacijski algoritam koji će odrediti gdje će točno biti lociran svaki terminal. U slučaju gradnje nove pruge uzimaju se sva ta rješenja koja su iz optimizacijskog algoritma generirana i uspoređujemo ih po jednom drugom setu kriterijeva. Određivanje lokacija je više kriterijski problem ali ga je teško sagledati iz aspekta više kriterijeva jer postoje razni problemi oko toga. Smatram da se sve to ovom metodologijom prilično dobro može napraviti. U trećem koraku rješenje koje već imamo, da li sa pet ili sedam terminala, i točno po tim kriterijima možemo reći što je bolje. Ako imamo određen broj terminala koji privlače više korisnika ali jedan od terminala ne donosi dobiti u potencijalnom broju korisnika koliko predstavlja trošak njegove izgradnje pa njega ne moram izgraditi.

U ovom vam pomaže, koliko sam uspio shvatiti Geografski informacijski sustav ili skraćeno GIS. Možete li nam ga približiti?

GIS je platforma za različite vrste softvera a što je jako bitno kod GIS-a, su podaci. On barata nekim podacima, odnosno omogućava analiziranje podataka koji su u korelaciji sa prostorom. Primjer tome može biti željeznička pruga sa kilometarskim položajima, duljinom a ono što opisuje tu prugu mogu biti dozvoljene brzine, osovinsko opterećenje i sl. Dakle imate cijelu mrežu pruga u RH te možete nekim jednostavnim naredbama vidjeti koje su

pruge recimo niskih brzina prometovanja ili jako mala osovinska opterećenja. Za ovo što sam radila koristila sam GIS za izračun gravitacijskih područja. Na primjer, ako želim znati za neku točku kojem je broju stanovnika u nekom vremenskom periodu i s obzirom na brzinu pješaka dostupna ta naša točka, koja će možda postati terminal. Na taj način se generira područje u koje upadaju Geo locirani kućni brojevi za taj dio grada, naselja... Temeljem toga se može dati neki očekivani potencijalni broj korisnika. To se radi za pješake, bicikliste, osobne automobile. Kod automobile je nešto malo drugačije to gravitacijsko područje jer se prepostavlja da korisnik osobnog automobile neće ići suprotno od smjera svog odredišta pa makar vožnja bila i relativno kratka vožnja da bi ostavio svoj automobile i onda nastavio putovanje javnim prijevozom. To su neka od pravila struke oko gravitacijskih područja. Na taj način se izračunavaju podaci koji se ubacuju u optimizacijski algoritam. Ta ulazna funkcija u optimizacijskom algoritmu predstavila izlaz iz prvog koraka iz GIS baze podataka, s time što moramo napomenuti jednu važnu stvar da svaki od tih modova prijevoza ima neku svoju težinsku vrijednost. Svi ljudi koji imaju osobni automobile i kojima je to stajalište dostupno neće ga i koristiti. To su ona istraživanja na terenu koja se moraju provest da vi zabilja znate o kojem broju se radi. Ta funkcija je promjenjiva. Ako predvidimo da nitko neće s osobnim automobilem doći do stajališta onda je

ulazna funkcija znatno drugačija spram ako znamo da će njih 20% koristiti ta stajališta. Ono što je potrebno zadati algoritmu je broj terminala koji mi želimo pozicionirati i minimalni razmak između dva uzastopna terminala. To su podaci bez kojih ne može ići. Zanimljiv rezultat se pokazao na primjeru postave šest terminala s razmakom 2 km i dobijemo da terminalima gravitira 40 tisuća ljudi. Može se dogoditi da ako stavimo sedam terminala sa istim razmakom ne dobijemo više 40 tisuća ljudi već 43 tisuće ljudi. Da li taj terminal vrijedi i dali se isplati njegova izrada za 3 tisuće ljudi, potencijalnih korisnika? Igrači se sa tim minimalnim razmakom odnosno ako ga smanjujemo možemo za manji broj terminala dobiti rješenja koja su bolja. U trećem koraku modela planiranja lokacije

je način gdje mi možemo usporediti isti broj terminala sa različitim minimalnim razmacima a možemo da različiti broj terminala sa različitim razmacima kako bi mogli usporediti sa kriterijima troškova izgradnje, odnosno koliko imamo koristi, koliko benefita. Nikad ne možete znati da li je to 100% optimalno ali je najbolje što imate. Jednom kad izgradite stajalište i oko tog stajališta će se graditi.

Nizozemci su provodili istraživanja na faktorima koji utječu na korištenje željezničkog prijevoza i jedan od zaključaka je da su bitni načini dolaska do željezničkih terminala i odlaska s njih. Imate li vi taj dojam?

Apsolutno da jer je to onaj dio u integriranom prijevoznom sustavu. Da mi

dodemo do vlaka prije toga smo morali nešto proći. Za kvalitetu tog putovanja u nekim su državama bitni i vremenski uvjeti. Na primjer kod izgradnje Metroa u Dubaiju pretpostavka je bila da su u radijusu od 300 m od pojedinog stajališta ljudi spremni doći pješice. Zbog velikih vrućine ljudi izbjegavaju hodanje. Kod nas to ne bi bio slučaj ali je to jako bitan aspekt. To što su kolege u Nizozemskoj radili, u tom istraživanju, i to što su orientirani ekološki prihvatljivim tipovima prijevoza, od kuće do terminala je dominantan prijevoz biciklom a od odredišnog terminala do samog odredišta su dominanta pješačenja. Kod njih to dosta ovisi koja se udaljenost mora prijeći.

Naš je dojam da nemamo kulturu putovanja. Kad god dođemo

**AKO ŽELIMO ZAMIJENITI
OSOBNE AUTOMOBILE
JAVNIM PRIJEVOZOM
ONDA U JAVNOM
PRIJEVOZU MORAMO
PONUDITI SLIČNU USLUGU.
TO JE JEDINO MOGUĆE
INTEGRIRANJEM.**





negdje u zapadne zemlje u gradovima stoji puno bicikla kod kolodvora. I to veliki broj korisnika koristi. Kod nas je problem ostaviti bicikl i sačuvati ga od krađe.

Tamo ljudi u principu neće koristit skupljici bicikl da dodu. Koriste ono što im nije žao ostaviti.

Nedavno smo na našim web stranicama napravili prikaz novog ZET - ovog terminala koji je povezan s željezničkim stajalištem Vrapče. Možete li vi pomoći svojem modelu testirati privlačnost gravitacijskog područja za taj terminal postoji od nedavno?

Moguće je napraviti za ZET - ov terminal a onda se vidi što to znači za stajalište Vrapče. U GIS bazi podataka trebalo bi za svako stajalište i autobusne linije izračunati gravitacijsko područje i vidjeti koji je to broj ljudi koji gravitira. Ono što je veći posao je provesti istraživanje na terenu od tih ljudi koliko njih zbilja dode do Vrapča i koliki broj ljudi nastavi svoje putovanje željeznicom. To je ono što nas u danom trenutku zanima. Na taj se način to može napraviti.

To čemo od vas zatražiti jer smo se posvjedočili da je povezanost željezničkog stajališta i terminala

prepuštena slučajnosti. To je loše i za ZET - ove korisnike a tako i naše. Kao prometni stručnjak

kako gledate na gradski kvart koji se zove Gornje i Donje Vrapče kojeg cestovna i željeznička infrastruktura dijeli na dva dijela. Osobito što cestovne prometnice idu i s jedne i druge strane usporedno s željezničkom prugom!

To nije samo problem u Vrapču nego i u nekim drugim dijelovima grada. Pruge koje su nekad bile nositelji gospodarskog razvoja a i gradovi su se gradili uz pruge, odjednom su postale prepreke povezivanju. To je problem koji imamo i koji nećemo tako jednostavno riješiti. Ovaj pokušaj terminala Vrapče da to poveže s tri autobusne linije onako kako oni to prikazuju na web stranici možda je i najbolje što se u danom trenutku moglo napraviti. Dobro rješenje koje ne košta tako puno a ipak omogućuje tu povezanost. Problem Zagreba i te podijeljenosti bi se mogao riješiti nekom denivelacijom pruge. Moram biti iskrena i reći da ne mislim da će se to dogoditi. Koliko god bi to riješilo probleme tako skup poduhvat se neće dogoditi barem ne skoro.

Da se cijela pruga spusti morali bi imati značajnije pokazatelje u prometu. **Nedavno sam imao priliku razgovarati sa uvaženim profesorima arhitekture i građevine koji su opravdali oslobođanje nulte razine za razno**

- razne razvojne potrebe grada. To bi donijelo toliku dobit da je opravданo uložiti i izraditi jednu ili dvije površine ispod zemlje na nekim dijelovima kako bi se ta barijera uklonila i kako grad više ne bi bio podijeljen.

Teško se nalaze novci kad morate riješiti jedan ŽCP a, da ne morate denivelirati za koju postoji opravdanost. A gdje je za prugu koja ide kroz cijeli grad. Onda to za sobom vuče događaje oko prometa kad će se to raditi. Tu je jako puno neodgovorenih pitanja.

Da, a kako onda riješiti problem na primjeru Sesvetskog Kraljevca i dva putna prijelaza gdje godišnje pogine nekoliko ljudi a oni su trebali biti denivelirani prije dvadesetak godina prema frekvenciji prometa. Prema uhodanim stazama vidljivo je kako pješaci prelaze preko željezničkih pruga a i s cesta. Iako su postavljene ploče sa upozorenjima za zabranjen prijelaz preko pruge one nisu učinkovite. Postoje li neke bolje preventivne mjere za podizanje sigurnosti pješaka ili smo ušli u područje vašeg kolege Starčevića?

Naravno da postoji skup mjera koja se mogu poduzeti. Vi možete fizički staviti neke

prepreke, staviti nadzorne kamere, postaviti službenu osobu koja će naplaćivati kazne, nekim edukativnim mjerama itd. U konačnici ako je jako frekventni nelegalni prijelaz može se izgraditi prijelaz koji će biti legalan. Onda vam se javlja sljedeći problem a to je da na našim legalnim prijelazima imamo situacije da ljudi prelaze kad ne bi smjeli. To je stvar prometne kulture. To se može rješavati edukacijskim i nažalost nekim represivnim mjerama. Možete vi postavljati ograde ili barijere ali će uvijek biti onih koji će naći načina da to zaobiđu. Neka istraživanja su pokazala da ljudi najbolje reagiraju na prisutnost službene osobe koja će naplatiti kaznu. Naravno da uz kaznu moraju biti i nekakve edukacijske mjere jer nisu svjesni koliko krše zakon i koliko izlažu sebe opasnosti. **Da se nakratko vratimo na temu koje smo se malo prije dotakli. Da li bi za grad Zagreb bilo učinkovitije željezničku prugu spustiti ispod zemlje od Podsuseda do Sesveta? Vi ste tu radili modele i vi vjerojatno imate malo detaljnije mišljenje.**

Nisam nikad sudjelovala u timu koji je radio model opravdanosti toga i kako bi to izgledalo. Mogu reći o tome svoje mišljenje. To bi riješilo mnoge probleme i ideja je dobra ali mislim da će to ostati samo na ideji barem još neko vrijeme. Teško će se pronaći finansijska sredstva da se to i izvede i provede.

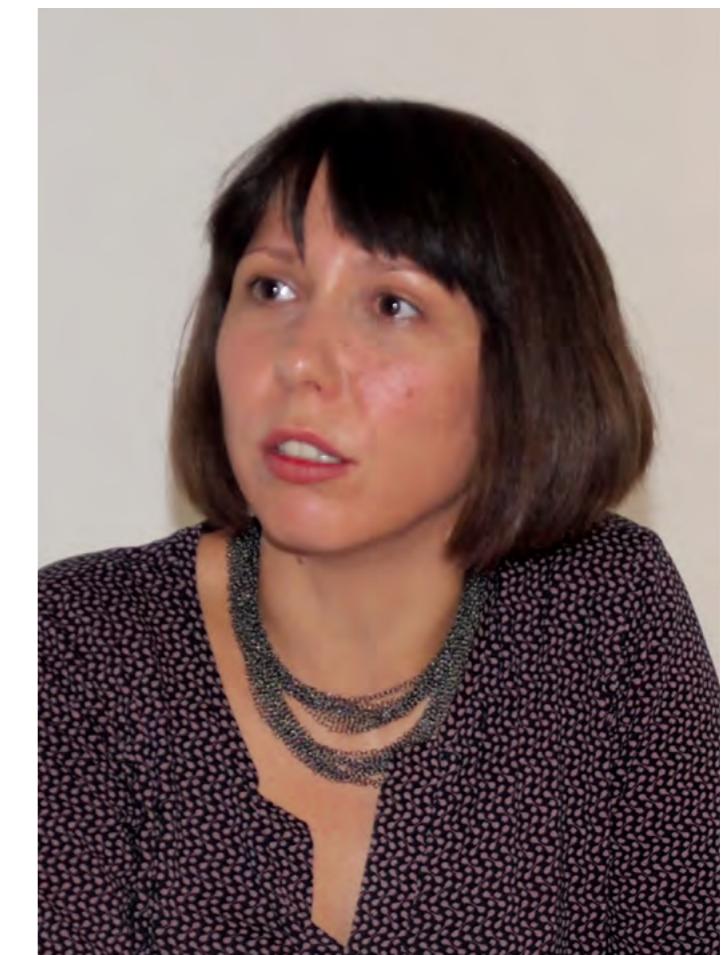
Jeste li imali ponudu iz drugih lokalnih jedinica osim Zagreba za primjenu vašeg modela o utvrđivanju intermodalnih putničkih terminala.

Ni od grada Zagreba a niti od drugih lokalnih jedinica. Zašto je ovo napravljeno na primjeru grada Zagreba? Kad sam izrađivala doktorat poanta je bila da se

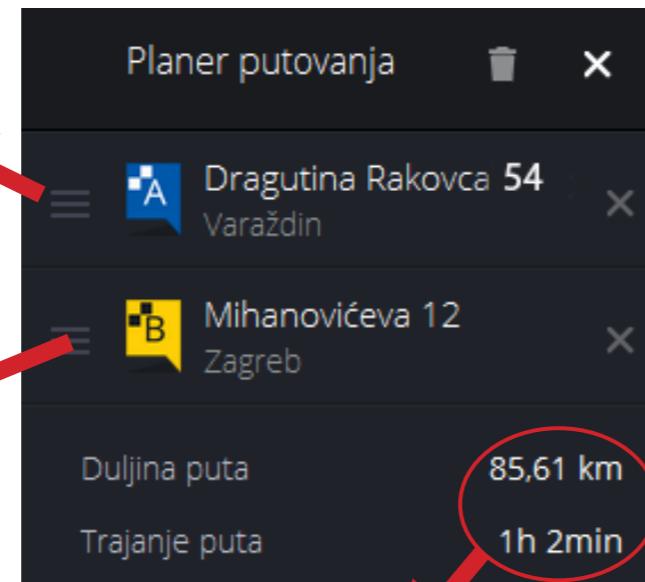
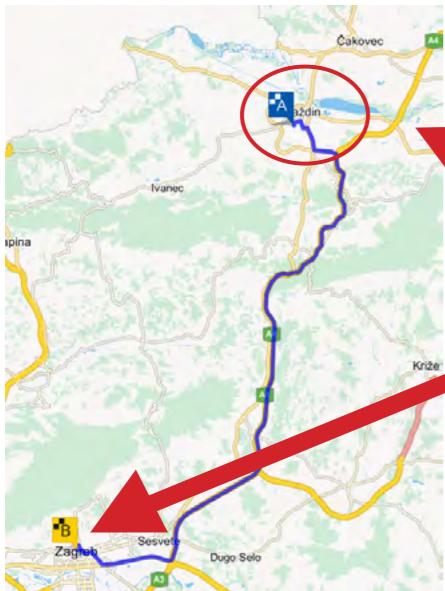
napravi neki teoretski model koji će se onda testirati u stvarnim uvjetima. Izabrala sam grad Zagreb zato što poznajem područje i što su mi bili dostupni podaci koje sam mogla prikupiti od gradskih ureda. Samo iz tog razloga i nije bilo nikakve inicijative s njihove strane a moram priznati niti s moje. Isto tako nije bilo niti inicijative iz drugih lokalnih jedinica.

Nadamo se i očekujemo da će se nešto dogoditi kad saznaju da imate nešto značajno reći na tu temu. Hvala vam za ovaj razgovor i želimo vam da negdje u životu oživi vaša doktorska disertacija na ovu temu!

Hvala i vama!



PISMO KOJE NITKO NIJE DOBIO S LJUBAVLJU ŠEFICI SLUŽBE ZA OBRAČUN PLAĆE



PIŠE: Anto Iličić
FOTO: SPVH

Poštovana upravo,
obraćam Vam se sa zamolbom za
ukidanje Vaše odluke kojom mi je
dodijeljeno 1292,00 kn/mjesečno na
ime troškova međumjesnog prijevoza
i još 360,00 kn/mjesečno za troškove
mjесног prijevoza, a što ukupno iznosi
1652,00 kn/mjesečno. To nije u skladu
s važećim KU, a čini mi se i suprotno je
zaključku Povjerenstva za tumačenje i
praćenje primjene kolektivnog
ugovora HŽ Infrastrukture d.o.o. od
2. prosinca 2015. godine. Sve gledam
što piše u tim odredbama i crvenim se
pred radnicima RJ HŽI Jug (kolodvori
Pađene, Plavno i Knin), ali i pred
onima koji iz Ogulina putuju do ličkih

kolodvora koji su tražili tumačenje
odredbi članka 183. KU, odnosno
kako se nedvosmisleno utvrđuje
udaljenost od mjesta stanovanja do
mjesta rada.

Dakle, Povjerenstvo je zaključilo da,
uvažavajući racionalnost troškova,
poslodavac ima pravo organizirati
vlastiti prijevoz na pojedinim
područjima, a radnici za koje je
poslodavac organizirao prijevoz
na određenoj relaciji za tu relaciju
nemaju pravo na naknadu troškova za
prijevoz na posao i s posla.

Meni je važna ova rečenica:
Za utvrđivanje udaljenosti od
mjesta stanovanja do mjesta rada

mjerodavna je HAK-ova interaktivna
karta.

Zbrajam sve te činjenice i čudim se
samoj sebi jer
1. živim u Varaždinu, u ulici Dragutina
Rakovca broj 54.

2. radim u Zagrebu, u žutoj zgradi, u
Mihanovićevoj 12.

Ubacim te podatke u HAK-ovu
interaktivnu kartu i dobijem da je
moja udaljenost od mjesta mog
boravka do mjesta rada iz mog
ugovora o radu 85,61 km. (<https://map.hak.hr>).

Eto, tu je moj problem, ako me
razumijete. Ja nisam u kategoriji
onih koji su udaljeni više od 100 km
od mjesta rada i za mene ne možete
donositi posebnu odluku da mi
isplaćujete više no što je određeno
KU. 720 kuna i ni lipe više.

Ovime molim da mi odmah i bez
odlaganja oduzmete sav iznos koje ste
mi pogrešno obračunali primjenjujući
svoju odluku br. UI 39-10-6/2016. od
20. ožujka 2015. a što ukupno iznosi
17.670 kuna.

S poštovanjem.
u potpisu: znadete vi mene

HŽ INFRASTRUKTURA
10000 Zagreb, Mihanovićeva 12

Povjerenstvo za tumačenje i
praćenje primjene kolektivnog
ugovora HŽ Infrastrukture
d.o.o.

ZAPISNIK

sa 18. sjednice Povjerenstva za tumačenje i praćenje primjene kolektivnog ugovora HŽ Infrastrukture d.o.o., održane 02.12.2015. godine

Zaključak:
Uvažavajući racionalnost troškova poslodavac ima pravo organizirati vlastiti prijevoz na pojedinim područjima, a radnici za koje je poslodavac organizirao prijevoz na određenoj relaciji za tu relaciju nemaju pravo na naknadu troškova za prijevoz na posao i s posla.
Za utvrđivanje udaljenosti od mjesta stanovanja do mjesta rada mjerodavna je HAK-ova interaktivna karta.

SLAVKO HANŽEKOVIĆ

MANEVRIST U KOLODVORU KOPRIVNICA



RAZGOVARAO: Krešimir Belak
FOTO: Krešimir Belak

Rođen sam 16. svibnja 1961. godine u Trnovcu Sokolovačkom, nedaleko Koprivnice. Osnovnu školu završio sam u Sokolovcu, a vojni rok odslužujem u Mariboru 1979/80. 1985. godine zapošljavam se na željeznici u Zagreb Ranžirnom kolodvoru kao manevrista. Na početku Domovinskog rata 1991. godine odlazim u redarstvene snage MUP-a RH. Nastankom primirja moja postrojba se rasformira, te se demobiliziram iz MUP-a. Jedno vrijeme provodim na privremenom radu u Francuskoj na poslovima u poljoprivredi. Po povratku se vraćam na željeznicu u kolodvor Koprivnicu za manevristu što radim i danas. Što se tiče rada kao manevrista zadovoljan sam i nadam se da će tako i ostati. Radni uvjeti su zadovoljavajući, odnosi sa radnim kolegama i nadređenima su odlični, još samo da ima i više vlakova i posla. Oženjen sam, supruga Štefica, kćer Sanita (30), sin Saša (27) radi u HŽ Infri u Varaždinu u Elektrotehničkim poslovima, sin Domagoj (18) i najmlađa kćer Mija dvije i pol godine. Trenutno sam sa suprugom i dvoje najmlađe djece na odmoru u našem sindikalnom odmaralištu „Villa Oleander“ na otoku Ugljanu. Ugljan se naziva i otokom maslina, a 2000 godina tradicije u maslinarstvu ostavilo je preko 200 000 stabala ove mediteranske biljke od kojih se dobiva ulje izuzetne kvalitete i arome. Otok je to skrivenih uvala

i pješčanih plaža sa kristalno čistim morem. Nase odmaralište se nalazi u samom mjestu Ugljan, stotinjak metara udaljeno od centra sa tržnicom i trgovačko-ugostiteljskim objektima. Ovdje je zaista pravi odmor u bungalovima u hladovini borove šume. Nedaleko je predivna pješčana plaža u uvali uz samostan Sv. Jeronima iz 15. st. s plitkim i toplim morem, idealno za djecu i cijelu obitelj. I na kraju bi svima poželio da posjete ovaj djelić raja na zemlji.



DOKTORI MANEVARSKIH NAUKA

PIŠE: Mario Dautović
FOTO: Josip Tirić i Dražen Koščak

KAD SAM POČEO RADITI NA ŽELJEZNICI KAO PROMETNIK VLAKOVA, PUNO SAM NAUČIO O POSLU UPRAVO OD OVIH VRIJEDNIH RADNIKA KOJI SU SVOJ RADNI VIJEK PROVODILI S GLAVOM U TORBI IZMEĐU VAGONA, STAVLJALI I SKIDALI TEŠKA KVAČILA, VOZILI SE NA STEPENICAMA VAGONA PO SVIM VREMENSKIM UVJETIMA, LJUDIMA NA KOJIMA SE VIDE OŽILJCI OD RADA I VREMENSKIH UVJETA.

Jednom davno kad sam tek počeo raditi na željeznicama, moj dobar kolega manevrist, je ispričao priču o tome kako se je jednom zgodom našao na nekom primanju ili svečanosti, na kojoj su bili sve sami akademski obrazovani ljudi, rekli bismo viša klasa. Kaže on sve sami inženjeri, profesori, doktori, i tako. Čuje on kako se jedan drugome predstavljaju, a on šuti. U jednom trenutku pita ga jedan od prisutnih: A vi gospodine, čime se vi bavite? A moj kolega kao iz topa odgovori, šaleći se, ali mrtvo ozbiljno: Ja sam doktor manevarskih nauka! Priča on kako su svi ostali začuđeni ali nitko ga nije pitao što bi to bilo manevarske nauke!? Iako manevarske nauke kao takve zaista ne postoje, na željeznicama postoji manevriranje koje je veoma važno i u pogledu pravilnog i pravovremenog sastavljanja i rastavljanja vlakova ali i u pogledu sigurnosti željezničkog prometa i

radnika koji obavljaju manevriranje a to su upravo radna mjesta manevristi i rukovatelji manevre. Što je u stvari manevriranje? Prema definiciji iz pravilnika i uputa HŽ pod manevriranjem se podrazumijeva svako pokretanje željezničkih vozila koje nije vožnja vlaka, a koje se obavlja radi njihova premještanja s jednog mesta na drugo uključujući i rad oko zakvačivanja, otkvačivanja, usporavanja i zaustavljanja toga kretanja te osiguranje vozila od samopokretanja. Navedeni radnici primarno obavljaju ove radnje uz sudjelovanje i drugih radnika, ali manevrist je radnik koji ulazi između željezničkih vozila i onda ih sastavlja ili rastavlja. Zakvačuje i otkvačuje željeznička vozila pomoću tzv. kvačila, koje nabacuje na vlačne kuke, što je opasna radnja jer je u vijek jedno od željezničkih vozila u stanju kretanja, dok drugo u pravilu stoji (kod zakvačivanja). Pri tome manevrist mora biti maksimalno

skoncentriran pazeći na osobnu sigurnost a i pazeći da pravilno i od prve zakvači vagone, nakon čega zateže kvačilo i priljubljuje vagone jedan uz drugi, kako bi kompozicija bila kompaktna, i sa što manje trzaja u vožnji. Nakon zakvačivanja i otkvačivanja vagona, manevristi su ti koji onda po naređenju rukovatelja manevre, odnosno prometnika vlakova koji nadzire i koordinira kompletan rad manevre u kolodvoru, pomoću manevarskih lokomotiva koje voze za to obučeni strojovođe prebacuju pojedinačne vagone ili grupe vagona na određene kolosijeke te tako formiraju vlakove odnosno rasformiraju vlakove te vagone od rasformiranih vlakova postavljaju na određene kolosijeke na utovar ili istovar. Pri tome vode brigu o sigurnosti prometa i o kočenju manevarskih sastava, kod ostavljenih vagona i željezničkih vozila moraju osigurati ista od samopokretanja. Pri tim radnjama komunikacija na relaciji prometnik - vlakova-rukovatelj manevre-manevrist-skretničar, koji čine osnovni tim kod manevriranja, obavlja se usmeno, ili putem odgovarajućih telekomunikacijskih uređaja, najčešće motorole, ali i uz davanje propisanih signalnih znakova koji postoje otkad postoje i željeznicama. Zato i manevristi i rukovatelji manevre moraju imati položene stručne ispite za svoja radna mesta. Lijepo je vidjeti jedan teretni ili putnički vlak kada klizi željezničkom prugom, ali netko je morao sve te vagone i lokomotivu pokopčati, netko ih je morao izvući s utovarnih kolosijeka i poslagati u kompoziciju, a to rade upravo manevristi. Dakle, da bi jedan vlak mogao postati vlak i biti otpremljen te putovati na svojoj relaciji, isto se ne bi moglo bez manevrista. Manevristi su terenski radnici, oni ne sjede u uredima, njihov posao odvija se na živim kolosijecima. Svoj rad obavljaju po svim vremenskim uvjetima, i po zimi i po ljetu, i po kiši i magli, na snijegu te je taj posao i zbog takvih uvjeta i fizički prilično naporan i iscrpljujući. Kad sam počeo raditi na željeznicama kao prometnik vlakova, puno sam naučio o poslu upravo od ovih vrijednih radnika koji su svoj radni vijek provodili s glavom u torbi između vagona, stavljali i skidali teška kvačila, vozili se na stepenicama vagona po svim vremenskim uvjetima, ljudima na kojima se vide ožiljci od rada i vremenskih uvjeta. Počeo sam raditi u jednom velikom utovarno-istovarnom kolodvoru u kojem je permanentno prisutan manevarski odred (manevarski odred je zajednički naziv za rukovatelja manevre i određeni broj manevrista). Vlakova u dolazu i odlazu bilo je zaista puno u to vrijeme, a dobar manevarski odred bio je garancija da će sve ići kao podmazano. Kao mlad prometnik nisam se puno uplitao u način na koji će oni raditi manevriranje, jednostavno sam im rekao na kojem kolosijeku želim da mi bude koji vlak, a oni su dalje radili gotovo samostalno uz moju assistenciju koja se sastojala od okretanja skretnicama za vožnje na namjeravane kolosijekte, te davanje raznih informacija u vezi dolazećih i odlazećih vlakova, prioriteta za otpremu, nekih mogućih posebnih uvjeta i slično.





NA PUTU PREMA GORE

Stipo Ćorluka, prometnik vlakova Zagreb Gl. Kol.

NA PUTU PREMA GORE

Stipo Ćorluka, prometnik vlakova Zagreb Gl. Kol.



RAZGOVARAO: Anto Iličić
FOTO: SPVH

SMETAJU ME, A
I MOJE KOLEGE,
OVE EDUKACIJE
KOJE SMO IMALI
U ZAGREB RK.
NISU OBAVLJENE
NA KVALITETAN
NAČIN TJ. TRAJALE
SU OSAM SATI OD
TOGA 3-4 SATA NA
NAS PEDESET, ŠTO
MISLIM DA NIJE U
REDU.



recite nam nešto o sebi?

Ja sam Stipo Čorluka rođen 18. kolovoza 1972. godine u Bosanskoj Posavini u jednom malom selu koje se zove Komarica. Osnovnu školu završio u svom selu, a srednju školu, smjer prometnik vlakova, 1991 godine u Zagrebu, onda se zvala ŽOC. Nakon završetka srednje škole istog ljeta sam počeo raditi kao prometnik vlakova u kolodvoru Slavonski Brod, jer sam imao stipendiju i bio vezan ugovorom. U Slavonskom Brodu sam radio do završetka domovinskog rata, a poslije sam prešao u PTP Novska te sam radio u kolodvorima Novoselec, Ludina, Popovača, Deanovec, Sesvete te na kraju u kolodvoru Zagreb GK gdje sam i danas, već 23 godine.

Poprilično dug put, prošao si razvojni put od najnižeg pa sve do prometnika u kolodvor Sesvete tj. Zagreb GK?

Stipo: Da, još sam zaboravio reći da nas je bilo viška te sam u Sl. Brodu radio na radnom mjestu popisnog vlakovođe, vozog vlakovođe, blagajnika i konduktora skoro 18 mjeseci.

Kakvo je to iskustvo?

Za mladu osobu idealno i neprocjenjivo iskustvo. Svakoj mladoj osobi bih preporučio takav put iz razloga da upozna strukturu željeznice.

U vrijeme kad smo radili zajedno primjetio sam da poznaće većinu konduktora?

Da, dok sam radio u Slavonskom Brodu kao konduktor imao sam priliku upoznati većinu konduktora, a isto tako dolazio sam na ispoljiti u Zagreb kao konduktor.

Možeš li povući relaciju kako je raditi u malom kolodvoru, a kako u velikom tj. Sesvetama ili Zagreb GK?

Jedno zanimanje, a dva različita posla. U malom kolodvoru uglavnom radi samo jedan čovjek dok u kolodvoru Zagreb Glavni to nije slučaj. Ovdje je posao podijeljen na centralnog prometnika (prometnik G), prometnika A (rad na lijevoj strani kolodvora), prometnik B (rad na desnoj strani kolodvora), prometnik žurnal, unutarnji prometnik te vanjski lijevi i vanjski desni prometnik.

Što ti više odgovara, rad u manjem ili većem kolodvoru?
U većem kolodvoru!

Zbog novaca?

Ne, zbog posla jer je puno zanimljivije! **Da se vratimo, u ratno vrijeme bio si u Slavonskom Brodu, da li**

si tada osnovao obitelj?

Da, oženio sam se 1993. godine., te sad imam dva sina Irenej 23 godine i Tin 13 godina.

Oba sina žele raditi na željeznicu?

Nisu zainteresirani, iako je stariji sin završio srednju školu, smjer logistika i špedicija u ŽTS nastavio je studirati ekonomiju.

Obzirom na turnus koji radiš, subota, nedjelja, blagdan teško je uskladiti obitelj sa takvim načinom rada, imaš li podršku od strane obitelji?

Supruga me razumije jer i ona sama radi u smjenama kao medicinska sestra. Sad je malo lakše, ali dok su djeca bila mala bilo je poteškoća.

Još jedno pitanje o velikom kolodvoru, a to je ono o međuljudskim odnosima, kakvi su oni sad na Zagreb GK prvenstveno među prometnicima vlakova?

Kada bih ocjenjivao ocjenama od 1-5, rekao bih ocjena dva. Ne znam zašto je takvo stanje ali mogu reći da je nekada kolegijalnost bila puno veća.

Što bi se moglo napraviti da se ocjena međuljudskih odnosa popravi?

Ne znam da bih ja mogao sam nešto popraviti ali svatko bi mogao poraditi na tom pitanju.

Utječe li sindikalna razjedinjenost na takve odnose među ljudima?

Jednim djelom da.

Na koji način?

Uvijek je pitanje da li si ti naš ili njihov, mislim na sindikalnu pripadnost ali to ne bi trebalo tako biti.

Uskoro nam dolaze sindikalna druženja kako u našem sindikatu tako i u drugim, da li takva druženja pomažu da ljudi uspostave prisnije, bolje i kvalitetnije odnose?

Svakako.

Ideš li i ove godine?

Samo me bolest može sprječiti.

Vratimo se ponovo na Zagreb GK gdje imamo nekoliko radnih mesta koja se bitno razlikuju po intenzitetu, obimu, po puno karakteristika ali ono što je bitno nakon uređaja iz pedesetih godina prošlog stoljeća trebali ste se snaći na novom Siemensovom uređaju. Kako

**je prošao sam prelazak na novi uređaj, da li je bilo poteškoća?**

Pa i nije, uređaj je dobar, siguran i jednostavan za rukovanje. Uredaj bilježi sve poteze koje radimo, a isto tako imamo mogućnost naknadnog pregleda našeg rada.

Jedno vrijeme je bilo problema na način da su se javljale učestale greške, kako ste se snalazili u takvim situacijama?

Bilo je jako puno lažnih zauzeća ali se u međuvremenu i taj problem riješio.

Kakva je suradnja sa ostalim službama na terenu, prvenstveno mislim na SS službu?

Odlična, bar ja nemam problema sa istim. U kolodvoru imate i druge službujuće radnike kao što su vlakovođe, pregledači vagona i vlakova, električari, KSR i vagonski ured kakva je suradnja s njima?

Evo upravo sad radim na peronu te mogu pohvaliti sve službe što prije nije bio slučaj jer se puno cijepilačilo.

Očigledno se mijenjaju okolnosti rada na željeznicu.

Tako je!

Osim promjene signalno sigurnosnog uređaja na kolodvoru dogodio se tehnološki iskorak u putničkom prijevozu konačno su stigli novi vlakovi. Kakvi su oni u odnosu na stare elektromotorne garniture i klasične vlakove?

Više nego dobri, lijepi i prije svega sigurni.

Još jedan dio koji se na Zagreb GK učava je taj da informacijski sustav ne prati tehnološke iskorake ili je zastario ili se ne održava, kako se snalazite u davanju informacija putnicima?

Snalazimo se na način da zamolimo unutarnjeg ili centralnog prometnika da nam da informaciju i li eventualno prošćemo do prometnog ako smo blizu.

Unatoč nastojanjima da sve bude redovito ipak ponekad dođe do promjena odlaznih kolosijeka, dolaznih kolosijeka, redovitosti u odlazu i dolazu imate li možda nekakva iskustva koja su rezultirala nesporazumom zbog navedenih promjena?

Naravno, ali u takvim situacijama se uvijek ispričamo putniku.

Uz promjene na željeznicu moraju

se pratiti i promjene propisa kako uspijevate pratiti korak sa stalnim izmjenama propisa?

Propisi se mijenjaju svakodnevno ali mislim da situacija na terenu i propisi nisu bas uvijek uskladeni.

Čini se da administracija vozi jednim kolosijekom a život drugim kolosijekom?

Upravo tako!

Konzultiraju li vas?

Djelomično, ali bi mogli više sudjelovati kod izmjene voznog reda jer ipak smo mi ti koji svakodnevno sudjelujemo u organizaciji prometa Zagreb GK.

Reci mi kakva je u ovom trenutku starosna dob prometnika na Zagreb GK, dolaze li mladi prometnici?

U zadnje vrijeme slabo, mogu vam reći da je prosjek između 35-40 godina.

Mogu li stariji prometnici posao obavljati jednakom uspješno kao i mladi prometnici?

Mogu, jer je vlakova manje nego prije pet godina.

Kako se nosite s tim da željezница gubi korak sa ostalim vrstama kopnenog prijevoza?

Teško kad vidimo da je vlakova sve manje, putnici nam odlaze, samim tim postavlja se pitanje jesmo li i mi potrebni u ovom broju.

Ima li straha za posao, za radno mjesto? Hoćete li dočekati mirovinu u Zagreb GK?

Svakako!

Ima li neko područje da se nismo dotakli?

Da, ima. Smetaju me, a i moje kolege ove edukacije što smo imali u Zagreb RK nisu obavljene na kvalitetan način tj. trajale su osam sati od toga 3-4 sata kvalitetno na nas pedeset, što mislim da nije u redu. Mislim da treba raditi na informatičkoj naobrazbi pogotovo sa starijim kolegama.

Imaš li kakve planove za budućnost koje bi htio podijeliti s onim koji će gledati ovaj video ili čitati Na peronu?

Imam, što bi rekli dalmatinci: veseli i zdravi bili, u zdravlju i veselju na željeznicu mirovinu dočekali te mirno dočekali starosne dane.

Stipo, hvala lijepa na razgovoru!



LOGIČKO LJETO 2016.

PIŠE: Nebojša Gojković
FOTO: Andrija Vranešić

**...MORAM
PRZNATI DA
OVAKO EPOHALNU
I VANVREMENSku
MISAO NISAM ČUO
JOŠ OD VREMENA
KAD SE IZVJESNI
GEDA DOSJETIO
DA BI UMJESTO
GRADNJE MOSTA
MOŽDA BILO
ZGODNIJE ZATRPATI
RIJEKU...**



Iskustvo nas je do sada naučilo da je o stvarima i pojavama kojih nema izuzetno teško govoriti, a samim tim i pisati. Usprkos tome, o logici na željeznici gotovo da je sve već odavno i rečeno i napisano. Tek oni najuporniji među nama (klasa „optimist“) s vremenom na vrijeme povjeruju da ista postoji, ali rijetko kome padne na pamet pokušati je pronaći, vjerojatno iz razloga što bi to bilo gotovo jednak izazovno kao u pustinji Gobi pronaći djetelinu s 4 lista ili, što je još teže, u nekom od kolodvora Regije Istok pronaći TV uređaj. Ipak, izazovi na posljeku i jesu tu da bi ih netko prihvatio i zavisno od svojih sposobnosti, s više ili manje uspjeha pokušao savladati. Tako sam i ja, shodno poslovici „ne može se megdan zadobiti, na divanu, sve lulu pušeći“, uslijed viška vremena između malobrojnih vlakova i mnogobrojnih kontrola, a nakon podosta uloženog truda, u nekoliko događaja koji su se zbili počevši od zadnjih dana proljeća pa skoro do kraja ljeta, konačno pronašao ono što su generacije prije nas bezuspješno pokušavale; „logiku“ na željeznici. Da sam kojim slučajem umjesto događaja koje će ovdje spomenuti, za primjer uzeo bilo koje druge, u svima njima provlačila bi se ista „logička nit“, jer svi su oni odavno postali klasična tvrtke u kojoj radimo i njenih rukovodećih struktura. Da ne ispadne da zarad nekih osobnih razloga neke događaje favoriziram, navodit će ih kronološkim redom, onako kako su se i odvijali. Tako se u mjesecu lipnju, točnije 11. 6., u kolodvoru Cabuna uslijed udara groma pokvario klima uređaj koji, vjerovali ili ne, ni do današnjeg dana nije popravljen. Razlog više nego „opravdan“: zbog termina raspisivanja, kao i dinamike javnog natječaja, nije na vrijeme izabrana tvrtka koja bi dobila isključivo pravo na održavanje i popravak klima uređaja u HŽ Infrastrukturi. E sad, ako dobro poznajete tvrtku u kojoj radimo, a posebno način na koji se ista vodi, pokušajte pogoditi kada je natječaj bio raspisan: U siječnju? Veljači? Ožujku?... Naravno da ne, jer tko bi se tada sjetio da postoji doba godine kada umjesto grijanja, radne prostore treba rashlađivati, a i budimo realni, čemu žurba? Natječaj je zato potpuno opušteno i bez ikakvog vremenskog pritiska raspisan u svibnju, točnije 3. svibnja (logički), što znači u mjesecu kada se klima uređaji već počinju koristiti, a što je odgovorne vjerojatno i podsjetilo da bi se konačno trebali pozabaviti ovom problematikom. Sva sreća da natječaj „nije“ dugo trajao; nakon „tek“ nešto više od 3 mjeseca, točnije 8. kolovoza, izabrani su izvođači za pojedina područja. Uslijedio je zatim obavezni period mirovanja u trajanju od 10 dana predviđen Zakonom o javnoj nabavi, tako da su izvođači „već“ početkom rujna bili spremni za „akciju“. Logički! E da, umalo da zaboravim: u svoj toj „gužvi“ oko natječaja, nitko nije ni primijetio da je sezona uporabe klima uređaja prošla. Što vrijeme leti kad se dobro zabavljaš! Tako su djelatnici u kol. Cabuna čitavo ljeto radili u „finom i topлом“ ambijentu, što je posebno pozitivno utjecalo na njihove sinuse i općenito na cijelokupan respiratori sustav. I pored toga, ni tropske vrućine ni radni prostor s osobinama saune nije onaj osnovni razlog za njihovo nezadovoljstvo; više od bilo čega irritira krajnje ravnodušan i gotovo pa podrugljiv odnos predstavnika poslodavca prema ovakvim i sličnim problemima izvršnih radnika (a u Regiji Istok baš svatko predstavlja poslodavca). A da je tome tako, najbolje svjedoči odgovor koji je naš kolega iz Cabune dobio od jednog takvog predstavnika, na ovim prostorima poznatijeg kao „vaga-eliminator“ (eliminirao skladišne vase iz 3 kolodvora) ili kao „čačinački Copperfield“ (uprizorio nestajanje bakrenih žlijebova i oluka skinutih sa starog kolodvorskog krovista). Na pitanje kad će već spomenuti klima uređaj biti popravljen, njegov odgovor bio je: „A šta će vama klima uređaj?“ Logički. Stvarno, šta će klima uređaj izvršnim radnicima i to još na radnim mjestima na kojima se radi 24 sata dnevno? Samo bespotreban luksuz i nemamjensko trošenje sredstava (a mogu oni i bez toga). Bitno je da ga on ima u svojoj kancelariji za ono malo vremena koje provede na poslu. Logički. Nakon što čujete naprijed navedeno, poput kakvog lošeg vica zvuči priča kako regionalni čelnici jednog ovakvog lika najozbiljnije planiraju postaviti za šefa područja Slatina nakon što sadašnji šef ode u mirovinu. Zlobnici će reći da to ne bi bilo ništa novo za organizacijsku jedinicu u kojoj od njenog osnutka, pa sve do danas vrijedi nepisano pravilo „što gore, to bolje“. Ja ipak držim da je u ovom slučaju posrijedi sasvim drugi razlog; ne znam kakva je situacija sa žlijebovima i olucima, ali ima tamo u Slatini jedna skladišna vase... Gromovi nisu pravili probleme samo u Cabuni; dana 13. srpnja uslijed udara groma



u kolodvoru Našice došlo je do kvara pult uređaja za daljinski nadzor željezničko-cestovnih prijelaza osiguranih automatskim uređajem i to 2 između kol. Koška i Našice i 1 između kol. Našice i Đurđenovac. Munjevitom akcijom pripadnika Dionice SS i TK Našice, kvar je otklonjen već nakon 20 dana, točnije 2. kolovoza. Da ne bude greške, popravili bi oni to vjerljivo istog dana kada se i pokvarilo da su imali potrebne rezervne dijelove, u ovom slučaju rezervni pult uređaj. A razlog zašto ga nisu imali leži u odluci sada već bivše Uprave HŽ Infrastrukture, točnije bivše predsjednice, da se rezervni dijelovi za automatske ŽCP-ove ne kupuju. Legenda kaže da je predsjednica tom prilikom konstatirala slijedeće: „Čemu kupovati rezervne dijelove kad uređaji savršeno funkcioniraju i bez njih?“ Logički. Moram priznati da ovako epohalnu i vanvremensku misao nisam čuo još od vremena kad se izvjesni Geda dosjetio da bi

umjesto gradnje mosta možda bilo zgodnije zatrpati rijeku. I onda se pojedinci bune što uprave javnih poduzeća krajem godine imaju pravo na bonusе. Pa koji bonusi mogu platiti ovo (ovako nešto teško da bi i sam Einstein smislio)?! Na samom terenu nešto drukčija priča; zbog nemogućnosti kontrole nad spomenutim ŽCP-ima, isti su se sve do popravka pult uređaja smatrali neosiguranima. Tako su prometnici vlakova u čijim međukolodvorskim odsjecima se ovi ŽCP-ovi nalaze, za tih 20 dana ispisali blizu 400 pismenih naloga EPS-5 kojima su obavještavali osoblja vlakova da su prijelazi neosigurani (naravno, oni za ovo neće dobiti nikakve bonusе). Vlakovi su ispred svakog od tih prijelaza morali stati, te potom oprezno i smanjenom brzinom preći preko istih, što je opet za posljedicu imalo svakodnevna kašnjenja. Za ovaku situaciju vjerljivo nitko neće snositi nikakvu odgovornost, jer ovdje se ništa ne

moe „prišiti“ izvršnim radnicima, a oni „iznad“ ionako „ne mogu“ pogriješiti. Logički. Uostalom, ovdje promet ni u jednom trenutku „nije bio ugrožen“ i sve ovo neusporedivo je s nekim „apokaliptičkim“ greškama kojima promet ugrožavaju izvršni radnici; na primjer gledanjem TV uređaja ili posjedovanjem privatnog ormarica na radnom mjestu. Možda bi trebalo razmisliti da se u sve važeće pravilnike i upute unese odrednica kojom bi se pod pojmom „ugrožavanje prometa“, smatralo isključivo situacije u kojima krivica bude utvrđena kod izvršnih radnika, kako pri budućim istragama ne bi dolazilo do nedoumica. Logički. Bilo kako bilo, kvar je na kraju otklonjen na način da su djelatnici održavanja umjesto pokvarenog dijela instalirali dio koji se isto tako pokvario uslijed udara groma u jednom drugom kolodvoru (Virje), ali je u međuvremenu nekako doveden u uporabno stanje.

Garancija? Pa dok se opet ne pokvari. Na ova 2 primjera, kvarovima klima uređaja i pulta za daljinsku kontrolu, samo se potvrdilo ono o čemu smo već pisali, a to je beskonačnost vremena koje je potrebno da bi se u našoj tvrtki riješili čak i oni najbanalniji problemi. A da kod nas vrijeme ima neku drugu dimenziju, dokazuje i slučaj iz kol. Zdenci-Orahovica. Tamo naše kolege od kojih većina na posao dolazi autima, imaju problem s parkirnim mjestima. Radi se o tome da se s južne strane kolodvorske zgrade nalazi privatna tvrtka čiji djelatnici redovito parkiraju svoja vozila na asfaltiranom djelu kolodvorskog prostora, a koji bi nekako po prirodi stvari trebao pripadati djelatnicima kolodvora i putnicima. Iz tog razloga nekoliko puta je dolazilo do verbalnih sukoba između kolega i djelatnika spomenute tvrtke, dok je jednom čak morala intervenirati i policija, kojom prilikom je naš kolega dobio i novčanu kaznu. Policijski djelatnici tada su savjetovali da se parkirni prostor od strane HŽ Infrastrukture označi i postavi tabla na kojoj bi stajalo kome je parkiranje dozvoljeno, a sve kako bi se u budućnosti ovakvi incidenti izbjegli. Nedugo nakon

ovoga, točnije 10. svibnja 2016. g., naš sindikat upućuje dopis u Regiju Istok u kojem smo odgovorne upoznali s ovim problemom i ujedno predložili spomenuto rješenje, tim prije što ono ne zahtjeva značajnija finansijska sredstva. Kako kod nas sve traje poput evolucije, tako na ovaj naš dopis još nismo dobili odgovor, a ni na terenu se do danas ništa nije promijenilo. Vjerljivo se regionalna ekipa ne može dogovoriti oko idejnog rješenja. Kao da ih gledam kako okupljeni oko stola na kojem je „tlocrt“ parkirališta, duboko zadubljeni u problematiku, nikako ne mogu odlučiti: „Da li

povući liniju ovamo? Ili možda bolje onamo? Ili...“

A vrijeme leti, kapetane... Za očekivati je da će prije krenuti promet Pelješkim mostom nego što će se odraditi ovaj posao koji u najgorem slučaju može trajati 2 sata (računajući i pauzu za gablec). Više je nego očigledno da je neke ljudi vrijeme odavno pregazilo i da ne mogu adekvatno odgovoriti izazovima i problemima koje sa sobom nosi suvremeniji (ubrzani) način života i rada. Logičko rješenje bilo bi da se šansa pruži nekim mladim kadrovima kod kojih još nije došlo do gubitka energije i želje za dokazivanjem, jer što bi rekla pokojna teta Jelka, žena koja je seksualno obrazovala nekoliko generacija Đurđenovčana: „Bolje mladog učit, nego se sa starim mučit“. Nadam se da se mi nećemo još dugo mučiti... Polovinom mjeseca srpnja, nedugo nakon što je na snagu stupila „Uputa za primjenu pravilnika o posebnim zdravstvenim uvjetima kojima moraju udovoljiti





željeznički radnici koji neposredno sudjeluju u obavljanju željezničkog prometa" (Uputa HŽI-655-1), a na čijoj izradi je SPVH inzistirao zadnjih nekoliko godina, izlazi tumačenje Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture koje je u najmanju ruku čudno (da ne upotrijebim drugi izraz). U tom tumačenju stoji kako se stupanjem na snagu ove Upute, ne stavlja van snage postojeći Pravilnik 655. Tako ispada da sada imamo 2 važeća dokumenta koja istu problematiku tumače na različite načine, a nama su posebno zanimljivi zbog učestalosti redovitih zdravstvenih pregleda koji su njima propisani za izvršne radnike. Prema Pravilniku 655, prometnici vlakova na primjer, dužni su obaviti sistematski zdravstveni pregled jednom godišnje, dok se spomenutom Uputom ti rokovi produžuju na 3 odnosno 5 godina, ovisno o životnoj dobi. Nakon dobivenog tumačenja, uslijedila je prilično konfuzna situacija u

kojoj su se Medicine rada na nekim područjima vratile primjeni starog Pravilnika 655, dok se na ostalima nastavilo s primjenom nove Upute. Na našem području, točnije Medicini rada u Osijeku, ponovo se primjenjuju odredbe Pravilnika 655. Tako će ovdje prometnici vlakova kao i prije, na liječničke preglede morati svake godine. U ovom slučaju najbolje su prošli oni koji su imali sreću da periodični pregled obave u onom kratkom vremenu od stupanja na snagu sporne Upute, pa do dobivanja spomenutog tumačenja od strane MPPI-a. Oni su, što se liječničkih pregleda tiče, mirni idućih 3 ili 5 godina. I za sreću treba imati dara... Logički. Za razliku od nas, „kolege“ iz lista „Željezničar“ bile su vrijedne i tijekom ljeta, te su nas „obradovali“ svojim novim izdanjima. Sadržaj već dobro poznat i uobičajan; savršeno opuštajući tekstovi s gotovo blagotvornim djelovanjem na psihofizičko stanje i duševni mir čitatelja. Možda bi

trebalo razmisliti da se ostvari neka vrsta suradnje s Hrvatskim zavodom za zdravstveno osiguranje, a s ciljem da se terapijski učinci ovakvih i sličnih štiva pokušaju iskoristiti i u medicinske svrhe. Tako bi se ovaj list mogao dobivati na recept u svim bolje opskrbljениh ljekarnama, kao sredstvo preventive protiv stresa, napetosti, euforičnih stanja te raznih kardioloških oboljenja. Ukoliko u skorijoj budućnosti dođe do ostvarenja jednog ovakvog projekta, najmanje što očekujem je da glavni urednik ovog iscjeliteljskog lista „povuče“ Nobela za „medecinu“. Logički. Ipak, najzanimljivije od svega što se desilo ovog ljeta je podatak da šefu područja Našice, što će reći mom šefu, nije bila baš nikakva kontrola. Gotovo za ne povjerovati. Da li je to zbog godišnjih odmora, zamora materijala ili samo zatišje pred buru, još uvjek je nepoznanica. Doduše, da se ne bi previše opustio, bila je tu jedna anonimna prijava protiv

njega. Ništa novo, rekli bismo; na području na kojem djeluje jedan anonimni „sindikat“ na čelu s isto tako anonimnim vodom, stvari kao što su anonimni pozivi, anonimna pisma ili anonimne prijave, gotovo da su uobičajena pojava. Mada, ima nešto što je anonimnije od svega naprijed pobrojanog, a to je „rad“ ovog „sindikata“, o njemu stvarno nitko ništa ne zna, niti je čuo. Logički. Kako oni sami često znaju zbijati šale na vlastiti račun, tako su i ovoga ljeta u optičaj pustili priču o tome kako će uskoro i oni postati „reprezentativni“.

Vjerojatno se nadaju pozivu u neku od reprezentacija. Upitno je samo u koju, pošto se džepni bilijar još uvijek službeno ne smatra sportom. Ali da mi njih ostavimo u njihovoj anonimnosti, a ja ću iskoristiti ovu priliku da malo „zlorabim“ prostor ovog glasila u privatne svrhe kako bih se još jednom, ovako javno, zahvalio svim kolegicama i kolegama na svim lijepim riječima i izrazima podrške upućenima nakon objave prošlog broja lista „NA PERONU“ (srpanj) i teksta o Miki i Gibi. Iako je to u jednom manjem broju i do sada bila praksa, ono što je uslijedilo nakon ovog teksta premašilo je i najoptimističnija očekivanja (izgleda da je tema bila potpuno pogodjena). Još jednom veliko HVALA svima! Cilj ovog, kao i većine ostalih tekstova, jest Vama izvršnim radnicima, vratiti pomalo izgubljeno samopoštovanje i probuditi svijest o vlastitoj vrijednosti, te da Vam ujedno posluže kao poticaj i ohrabrenje kako ubuduće ne bi dozvolili kojekakvim lokalnim ***ivjetrima i fićirićima da među Vama stvaraju atmosferu straha i neizvjesnosti, liječeći na taj način vlastite frustracije zbog





ZVJEZDAN SERMEK
POSTAVNIČAR U KOLODVORU ČAKOVEC



PİŞE: Neven Topolnjak
FOTO: Neven Topolnjak

U našem malom Međimurju željeznica je prehranila mnoge obitelji, a zanimanje željezničar se praktički naslijedivalo i prenosilo s koljena na koljeno. Danas je kod nas veoma malo željezničara kojima otac, djed ili barem neko od rođaka nisu radili na željeznicama. Devedesetih godina prošlog stoljeća je samo kolodvor Čakovec zapošljavao oko 200 radnika što je sa obiteljima iznosilo oko 1000 ljudi vezanih i ovisnih o željeznicama. Nažalost, danas u kolodvoru Čakovec radi samo tridesetak željezničara što je pokazatelj da nešto ne valja, jer nije bilo nekakve posebne modernizacije kojom bi se pravdalo to ogromno smanjenje radnika.

Jedan od preostalih željezničara je i Zvjezdan Sermek koji je do pred par dana bio postavničar kolodvora Čakovec, da bi tu njegovu sreću – jer sreća je raditi posao kojeg voliš, prekinuo trajni gubitak zdravstvene sposobnosti. Zvjezdan je zajedno sa bratom Krešimirom koji je također kao postavničar nedavno trajno izgubio zdravstvenu sposobnost, već treća generacija željezničara u obitelji Sermek, dok je Zvjezdan nećak Dino čak četvrta generacija

željezničara, nažalost trenutno u Željezničkom fondu bez neke pretjerane perspektive.

Zvjezdan je rođen u Belici gdje je završio četiri razreda osnovne škole, da bi sljedećih četiri završio u Pribislavcu. U Čakovcu je u Srednjoškolskom centru završio srednju školu, nakon čega je otišao na odsluženje vojnog roka u trajanju od petnaest mjeseci. Po povratku iz vojske godinu i pol je radio u Veterinarskoj stanici Čakovec i u Mjesnoj zajednici Belica. Prihvativši posao na željeznicama, ponajprije zbog sigurnosti radnog mjesta u državnoj službi, te redovnih i solidnih primanja, 28. srpnja 1987. godine počinje raditi kao skladišni radnik u Čakovcu, a uz to upisuje tečaj za prometno – transportnog radnika u trajanju od šest mjeseci. Pritom je bio prva generacija koja je pisala maturalnu radnju uz pismenu i usmenu obranu.

Slijedeće četiri godine radi kao manevrista u kolodvoru Čakovec, a 1992. godine uspješno polaze ispit za rukovatelja manevre što je radio sve do odlaska za postavničara 13. lipnja 2001. godine. Danas Zvjezdan sa 55 godina života i 33 godina radnog staža, u kolodvoru Čakovec

uređuje zelene površine i održava okoliš urednim i primjerenim jednom pograničnom kolodvoru, kako već i dolikuje. Nadam se da će poslodavac cijeniti taj njegov trud koji on daje svom kolodvoru, svojoj željeznicama, narušenog zdravlja koje je izgubio, ne doma u krevetu, već radeći težak i odgovoran posao željezničara, po svim vremenskim uvjetima punih 30 godina.

Sa suprugom Biserkom i sinovima Ivanom i Goranom živi u obiteljskoj kući u Belici, a u slobodno vrijeme voli šetati, čitati ili pak boraviti u dvorištu i vrtu brinući za uzgoj svojih voćaka. Za osobne i zdravstvene potrebe proizvodi kupinovo, malinovo i vino od jagode. S nostalgijom se u razgovoru s kolegama željezničarima prisjeća dana kada je kroz kolodvor Čakovec dnevno prolazilo od 1500 do 1800 vagona i razočaran je što država jednom dobrom dugoročnom Strategijom ne vrati željeznicu na glavni kolosijek prema boljitetu i prosperitetu cjelokupnog željezničkog prometa.



VEDRANOV HUMANITARNI RAD

PIŠE: Dražen Lihtar
FOTO: Dražen Lihtar

DANAS IMA PUNO
POJEDINACA,
ČLANOVA NAŠE
ZAJEDNICE, KOJIMA
JE HUMANITARNA
POMOĆ I RIJEČ UTJEHE
DOBRO DOŠLA. I NE
SAMO POJEDINACA VEĆ
I OBITELJI BEZ OBZIRA
ŠTO BI SE ČLNOVI
OBTELJI MORALI PO
NAČELU PRAVEDNOSTI
BRINUTI I POMAGATI
JEDNI DRUGIMA, MLAĐI
POMAGATI STARIJIMA.



Vedranov humanitarni rad
Kada sam prije nekog vremena sasvim slučajno došao do informacije čime se bavi u svoje slobodno vrijeme prometnik vlakova, član sindikata Vedran Kaniški bio sam iznenaden. Ne u negativnom smislu već ako to mogu tako nazvati - oduševljeno iznenaden. Zainteresiran za Vedranov rad pokušao sam doći do podataka tko se na području varaždinske podružnice od naših radnika, članova SPVH bavi takvim radom, vjerujte nisam naišao na nijednog. Ako sam ipak nekog propustio neka mi oprosti. Ono čime se Vedran bavi u slobodno vrijeme je humanitarni rad, rad na pomoći potrebitim i nemoćnim, rad koji obavlja zajedno s volonterima okupljeni oko Franjevačkog svjetovnog reda. Sve je počelo jednog dana u životnom periodu prožetim obiteljskim problemima, teškom materijalnom situacijom i nerazumijevanjem okoline. Redovitom dolaskom u crkvu osjetio je potrebu da pomogne drugima a poučen svojim iskustvom uključio se i počeo djelovati preko udruge. Danas ima puno pojedinaca, članova naše zajednice, kojima je humanitarna pomoć i riječ utjehe dobro došla. I ne samo pojedinaca već i obitelji bez obzira što bi se članovi obitelji morali po načelu pravednosti brinuti i pomagati jedni drugima, mlađi pomagati starijima. A kršćanska ljubav pomaže socijalno ugroženim i siromašnim i svim potrebnim izvan naših obitelji. Pomaganje kod svakodnevnih potreba posjećivanjem nemoćnih obitelji, samaca, posjećivanje domova starijih i bolesnih održajuće Vedran sa volonterima okupljenim oko spomenutog svjetovnog reda kojemu je i zadaća karitativno djelovanje u društvu. I socijalna posluga je i jedan vid takvog djelovanja i pomaganja a

iz razgovora s Vedranom doznajem žalosnu činjenicu da se gotovo svaki dan pojavljuje sve više korisnika. Inače Franjevački svjetovni red za sada okupljuje oko pedesetak članova, volontera, koji osim što pomažu potrebitim brinu o uređenju Franjevačke crkve kod misa, svetkovina, organiziraju druženja, hodočašća, duhovne obnove i zajedno s Caritasom pomažu njihovim korisnicima. Vedran radi kao prometnik vlakova u kolodvoru Jalžabet i treća je generacija iz obitelji željezničara. Djed je radio kao strojovoda, otac nastavio zanimanje strojovođe a on nastavlja tradiciju u prometnom dijelu. Po završetku prekvalifikacije 1999. godine u ŽTS Zagreb, zaposlio se 2001. godine a stručni ispit za obavljanje poslova prometnika vlakova položio u kolodvoru Varaždin. U kolodvoru Jalžabet radi od 2003. godine i ne krije zadovoljstvo radnim okruženjem, međuljudskim odnosima ali uvjeti rada nisu za pohvalu. Radni prostor prometnog ureda godinama nije okrećen, krov prokišnjava, nije nabavljena čajna kuhinja, inventar je zastarjeli i nefunkcionalan s obzirom na informatičku opremu koja se ugraduje. Tu bi trebalo posvetiti više pažnje i staviti obnovu prostora PU u prioritete. Malo slobodnog vremena koje mu ostaje nakon rada na poslu i humanitarnog pomaganja, Vedran koristi da se opusti uz rad u vrtu, pomaganjem oču u vinogradu ili pak pecanjem na Dravi. Na kraju što drugo nego našem kolegi Vedranu odati priznanje i čestitati mu na humanitarnom radu, na svakom trenutku kada pomaže drugima, na svakom slobodnom vremenu kojeg se odriče da bude na korist zajednici.





NA PERONU NIŠTA NOVO

PIŠE: Darko Vurdelja
FOTO: Davor Vučinović

Obuzeo me lagani osjećaj nervoze kad me dragi idejni vođa naše podružnice obavijestio da je prošlo previše vremena od kad nisam napisao neki članak za omiljene nam novine. Pa nije to baš tako jednostavno ni napisati. Mislim da bi bilo puno lakše napisati neki politički članak s puno teksta u kojem nije ništa rečeno, ali takvi tekstovi nisu podobni za naše novine. Običan narod koji živi od dvije šinje i onoga oko nje je očekuje nešto pozitivno i konkretno, pa tako i ovaj tekst mora biti pozitivan i konkretni.

Kao i svaki put kad dobijem poticaj da „pustim dušu nas papir“ izašao sam večeras na peron. Pogled u lijevo - ništa. Pogled u desno - ništa. I eto naslova! Na peronu ništa novo, travica lagano odolijeva nedavnom tretiranju korova po kolosijecima u kolodvoru za razliku od one travice koja je u pružnom pojusu koja lagano poprima oblike mlade i lijepo šume. Nedavno

sam mom dragom kolodvorskog predstavniku poslodavca (čitaj šef) predložio da se bacimo u unosan posao drvosječe pa da zaradimo na ogrjevnom drvu iz pružnog pojasa. Naravno da moja ideja nije pala na plodno tlo jer nemamo dozvole za motorne pile i dopuštenje lokalne šumarije za izvoz drvne mase. I tako je propala moja ideja o dobrom djelu za Infrastrukturu d.d. i besplatnom čišćenju pružnog pojasa.

Sve one priče o ekološkoj željeznici su napokon došle na svoje i sad imamo potpuno ekološki prihvatljivu infrastrukturu koja se uklopila u okoliš. Naravno da ekološki osviješteni rukovoditelji ne dozvoljavaju zapošljavanje veće količine radnika, na održavanju zelenog plana oko pružnog pojasa, od ovih desetak ljudi koji pokrivaju 100 km pruge jer je osnova svega uklapanje sivog kamena i hrđavih šinja u zeleni okoliš. Naravno da bi bojanje kamena i šinja u prirodno zelenu boju bilo preveliki trošak

za i ovako skresani proračun infrastrukture pa je jednostavnije pustiti da priroda odradi svoje. Naravno, postoji tu i ona loša strana ekologije na ovom dijelu pruge, jer svako dobro sa sobom nosi nešto negativno. Zamislite koji je problem strojvodci na lokomotivi razlikovati ulazni signal u bršljanu od vitke visoke i usko razgranate vrbe? Znate li koja je razlika između kolodvorskog skretničara i prekasnog grma šipka koji samo nije pustio svoje crvene plodove? Da li je moguće razlikovati zaustavni kotur od prekrasne zelene trave s velikim crvenim cvjetovima ma kako se god ona zvala?? DA!!!! Sve je to moguće jer tu svakodnevno prolaze vlakovi i još se nije dogodilo da je netko zamijenio divlju svinju koja vodi svoje male praščice na obližnju rijeku na pojenje sa skretničarom zamotanim u zaštitnu odjeću i obuću.

Mislim da bi svima bilo pravo neobično voziti se po pruzi koja

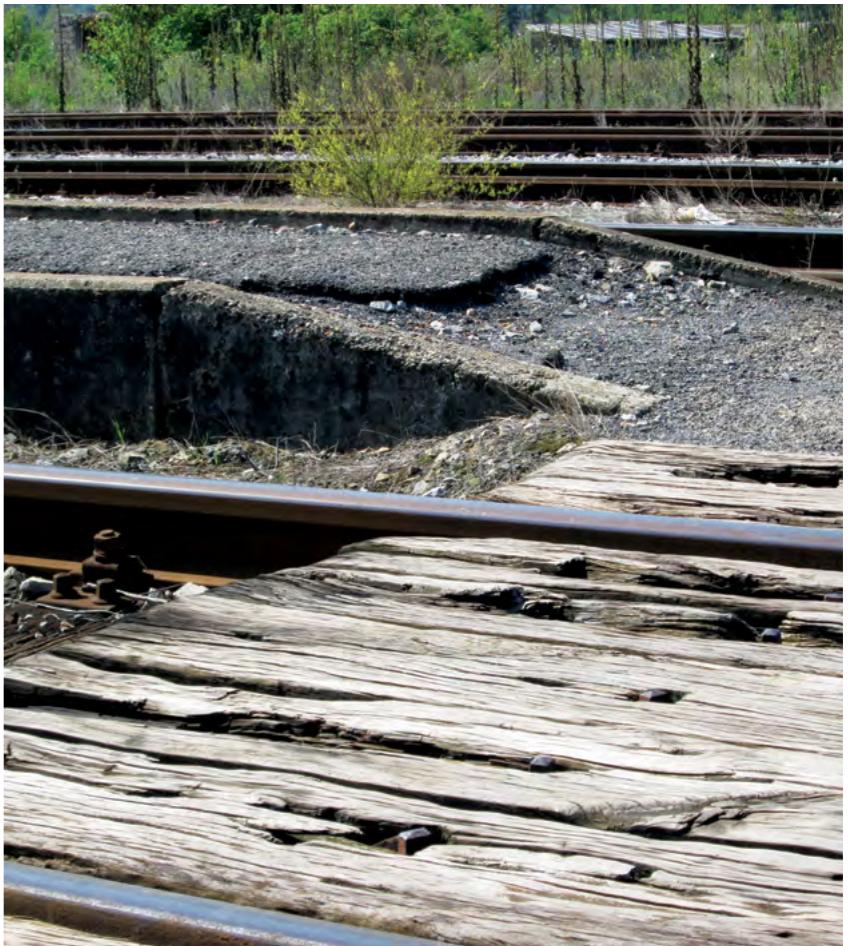
se vidi iz trave i po kojoj grane iz obližnje šume ne dodiruju naše nove „som“ vlakice. Ali i to se može s pozitivne strane pogledati! To je čisti dokaz da je priroda prezadovoljna novim vlakovima da ih dodiruje svaki put kad prođe svojim nježnim dugačkim izdancima i da im želi sretan i daleki put.

No vratimo se mi s pruge na naš peron. Ipak je tu srž i bit našeg postojanja i egzistencije. Kako je jednom davno poznati mislilac rekao „I najduži put počinje prvim korakom“ tako i ja sad mislilački prilagođavam ovu mudru misao pa ona glasi „I najduži put počinje korakom na peronu ako

ne pogodiš u rupu“. Na žalost naši peroni su izgleda zaštićeni spomenici nedavno završenih ratnih djelovanja (pa nema ni 25 godina od rata) pa se ne dopušta saniranje nastalih udubljenja i oštećenja na njima. Srećom da smo navikli na te rupe, pa kad su jednom prilikom promijenili drvene pragove na prijelazima preko kolosijeka između perona, morali smo dva mjeseca na prilagodbu da se priviknemo da više ne moramo izbjegavati rupe, ali zato su na peronima ostale sve rupe na svom mjestu. Zamislite koliko bi nam trebalo vremena da se prilagodimo na tolike promjene na našem peronu.

Naravno sve je u planu da se obnovi jer kapitalni remont samo što nije krenuo već 7 ili 8 godina! Ne tako davno (prije petnaestak godina) prilikom postavljanja kamena temeljca za novu zgradu kolodvora svečano je iznesen plan da do 2010. godine ovim djelom pruge bude telekomanda radila i sve divno i krasno. Eto, i tko kaže da ta obećanja nisu izvršena??? Imamo i komandu od prometnika vlakova i „tele“ ako netko nepozvan sa strane gleda kako skretničar još uvijek ide po svaki vlak da mu pokaže put u kolodvor. Živjela tehnologija i sloboda umjetnicima na izražavanju jer na peronu nema ništa novo!

**NA ŽALOST NAŠI
PERONI SU
IZGLEDA ZAŠTIĆENI
SPOMENICI
NEDAVNO
ZAVRŠENIH RATNIH
DJELOVANJA (PA
NEMA NI 25 GODINA
OD RATA) PA SE NE
DOPUŠTA SANIRANJE
NASTALIH
UDUBLJENJA I
OŠTEĆENJA NA
NJIMA.**





DOBAR ČOVJEK I PRIJATELJ

PIŠE: Dražen Koščak
FOTO: Dražen Koščak

Obilaskom radnih mesta u kolodvoru Koprivnica zatekao sam mladog vlakovođu Tomislava Svetića kako obavlja svoje radne zadatke te sam ga zamolio da nam kaže nešto o sebi, svom životnom putu i kako je došao na Hrvatske Željeznice. Tomislav Svetić rođen je 1987. godine u Koprivnici, a živi u mjestu Vojakovac sa suprugom Katarinom, sinom Jakovom i roditeljima. Osnovnu kao i trogodišnju srednju gospodarsku školu završava u Križevcima 2005. godine. Nakon završene trogodišnje srednje gospodarske škole nije pronašao posao u struci

te se silom prilikom javio na tečaj za jednogodišnje školovanje za prometnika vlakova u željezničko tehničkoj školi u Zagrebu. Nakon završenog jednogodišnjeg školovanja zapošljava se u Zagreb Glavnom kolodvoru na radnom mjestu manevrista gdje radi sve do svibnja 2015. godine kada se javlja na raspisani natječaj za popunu radnog mesta manevriste u kolodvoru Koprivnica regiji Sjever. Prelaskom u kolodvor Koprivnica na radnom mjestu manevrista radi svega mjesec dana kada za potrebe kolodvora prelazi na novo radno mjesto

vlakovođa te kao vježbenik radi tri mjeseca pod nadzorom. Nakon završenog tromjesečnog nadzora za vlakovođu uspješno polaže stručni ispit te danas savjesno i odgovorno obavlja radne zadatke vlakovođe u kolodvoru Koprivnica. Što više reći na kraju o našem Tomislavu osim što je veselog i dobrog duha, dobar je čovjek i prijatelj na kojega se možeš uvijek osloniti.



Vodili smo razgovor sa Darkom Šlogarom, prometnikom vlakova u kolodvoru Šibenik koji je izabran za potpredsjednika podružnice Šibenik na nedavno održanim redovitim izborima te podružnice.

Možete li nam se kratko predstaviti?

Ja sam Darko Šlogar, prometnik vlakova u kolodvoru Šibenik. Kao prometnik radim od 1990. godine. Oženjen sam i otac troje djece.

Sindikalno ste djelovali i prije ovih izbora od kada ste izabrani

kao potpredsjednik podružnice našega sindikata.

Član SPVH sam od prvoga dana odnosno od njegova osnutka. Šibenik je dobio svoju podružnicu 2002. godine te sam se uključio u rad sindikata. U vremenu od 2002. do 2010.

bio sam blagajnik u podružnici Šibenik. Na zadnjim izborima sam se kandidirao za mjesto potpredsjednika podružnice jer držim da mogu pomoći u radu naše podružnice kako bi se zadržao kontinuitet odličnog rada kako u zaštiti radničkih

NOVA SNAGA-NOVI POČETAK

PIŠE: Ante Kunčić
FOTO: Ante Kunčić

prava tako i poboljšanju uvjeta svih radnika u društvu HŽ-Infra. **Što vidite kao goruci problem na Vašem području?**

Nažalost problema je puno na svim razinama. Obzirom da je kolodvor Šibenik pretežito kolodvor za vlakove sa prijevozom putnika najveći problem je vozni red koji nije najbolje uskladen sa potrebama naših putnika. Ogromni problem su česte supstitucije vlakova sa autobusima gdje apsolutno zbnujemo sve korisnike naših usluga, pa putnici koji putuju ne znaju gdje čekati vlak ili bus jer stajališta Dabar, Primorsko Vrpolje i Sveti Juraj nemaju mogućnost dolaska autobusa do njih. Zamislite situaciju kada navečer vozi bus umjesto vlaka a putnik čeka vlak koji ne dođe, tada zove u prometni ured i što onda reći putniku koji vas uredno počasti sa porcijom uvreda koje niste zasluzili.

Poruka za kraj.

Obzirom da je Kolektivni ugovor pred istekom nadam se da ćemo smoći snage i sreće i potpisati novi koji je najveća sigurnost i zaštita za svakog radnika. Ali znamo da to na žalost ne ovisi samo o nama.

PROPUST



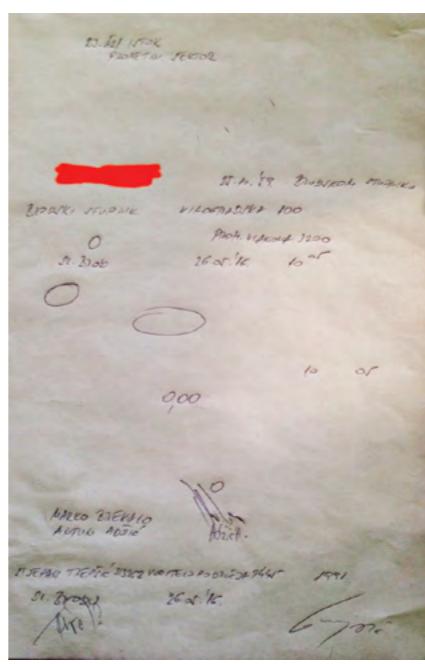
PIŠE: Branko Cindrić
FOTO: Branko Cindrić

Ne učiniti nešto, s namjerom ili bez ili ne učiniti ispravno, značilo bi da smo učinili propust. Nama nadređeni radnici za takve nam propuste redovito ispostavljaju „marisanje“, a oni blaži propusti završe u ručnom bilježniku. Propusti mogu biti i građevine, objekti koji služe za prijelaz prometnica prekovodenih prepreka, te za prolaz životinja, pješaka i manjih vozila ispod prometnica. Na mreži HŽ-a ukupno postoji 3794 propusta (u građevinskom smislu), a jedan ću opisati. Propust se nalazi na pruzi između kolodvora Slavonski Brod i kolodvora Sibinj. Ne bi on bio posebno zanimljiv da gotovo cijeli vozni red 2014/2015 preko njega nije bila smanjena brzina – lagana vožnja sa 20 km/sat, što je uvjetovano tehničkim stanjem mosta preko propusta, pa su svim vlakovima uručivani nalozi. Sadašnja, privremena mosna

konstrukcija je osigurana drvenim pragovima koji su radi ojačanja uvezani žicom i tako na okupu drže tucanik zastorne prizme. Kako nema novca, nema niti radova, pa je ovaj propust završio u KVR za vozni red 2015/2016. Dobra vijest je da bi se propust počeo raditi ove jeseni. Tako neki propusti završe u KVR-u, neki u ručnom bilježniku, međutim, ima propusta koji ne završe nigdje iako su vidljivi, naročito ako ih učini nadređeni radnik ili radnici. Tako je nakon alkotestiranja u kolodvoru Slavonski Brod, 26. svibnja 2016. godine, napisano nešto što bi trebalo biti Zapisnik o izvršenoj alkotest kontroli. Napisano je na praznom papiru, vidljivo da je Istok, Prometni sektor. Tri prazna kruga, nacrtana olovkom, imaju značenje poznato samo onima koji su uz čitko ispisana imena i prezimena komisije, stavili i svoje potpise. Možda ovo nije propust nego tako

treba biti ili je njima nadređeni radnik za ovo ipak ispostavio „marisanje“???

Smijemo li to usporediti s pisanjem naloga, propusnica ili vođenjem neke od evidencija koje ispunjavaju izvršni radnici?



Mobitel je u svakodnevnoj upotrebi, bezazleni aparat koji nam ne može nauditi. Bar smo u to uvjereni... Ali svijet je pun opasnosti, među kojima su i one od predmeta koji se ne čine opasnim. Na takve opasnosti iz neposrednog okruženja upozorava nas i Stephen King, prvenstveno poznat i planetarno uspješan kao autor literarnog horora, ali i drugih žanrova, prema čijim djelima se snimaju podjednako uspješni filmovi. Jedan od njegovih romana, 'Mobitel' (objavljenom na hrvatskom u izdanju Algoritma), opisuje jedan od niza mogućih scenarija smaka svijeta. Roman je na veliko platno uspješno prenio Tod Williams. U glavnim ulogama su John Cusack i Samuel L. Jackson koji već su zajedno glumili u filmu prema predlošku Stephena Kinga, u hororu 'Soba 1408' (2007.) redatelja Mikaela Häfströma, u kojem jedna hotelska soba poprima zastrašujuća svojstva. U 'Mobitelu' nepoznati virus putem mobilnih mreža pretvara ljude u svojevrsne zombije. Samo oni koji stjecajem okolnosti nisu koristili mobitele, ostaju poštedeni. Svijet je neprepoznatljiv, samo malobrojni okruženi hordama krvoločnih zombija pokušavaju preživjeti. Međutim, nova civilizacija neće dopustiti opstanak slučajnih ostataka nekad vladajućeg čovječanstva. Strip autor Clay Riddell (John

Cusack) nalazi se na aerodromu kada se dogodi prvi udar čudnovatog virusa putem mobitela, i to nakon što mu je na mobitelu 'iscurlila' baterija. Ljudi koji su razgovarali putem mobitela odjedanput postaju agresivno krvoločni, a Clay bježi jedva spašavajući živu glavu. U podzemnoj željeznici gdje nema mobilnih signala, upozna strojovodu Toma McCourta (Samuel L. Jackson) s kojim i još nekolikom nezaraženih krene na neizvjestan put kako bi našao svojeg sina i bivšu suprugu, za koje ostali suputnici ne vjeruju da su živi... Oni koji očekuju sretan kraj ove mobitelske krize mogu biti iznenadeni, jer Stephen King nije pisac koji podlazi očekivanjima, a film ne odstupa od svojeg predloška. U Kingovim literarnim apokalipsama u pravilu se ističe lik koji na svoje sljedbenike djeluje kolektivno podsvjesno, a u ovom slučaju Clay Riddell kao strip autor svojim je crtežima vizualizirao lik koji upravlja apokalipsom. Završnica je u zastrašujućem stilu. Spomenimo najpoznatije filmove napravljene prema djelima Stephena Kinga. Njegov prvi roman 'Carrie' o djevojci koja ima zastrašujuće parapsihološke sposobnosti, prema kojem je postao svjetski poznat autor, uspješno je 1976. godine ekranizirao Brian De Palma. Film po istoimenom romanu 'Vidovitost', o



MOBITEL,
horor, redatelj Tod Williams

PIŠE: Robert Jukić
FOTO: Robert Jukić

NIJE ŽELJEZNICA ZA ŽELJEZNIČARE...

u skretanje by nenad katanich



**STARI ŽELJOŠI ZNALI
SU REĆI DA SAMO
PROMETNIK NOSI
CRVENU KAPU - SIMBOL
AUTORITETA. PRIJE
NEGO SE POČNETE
SMIJATI I GOVORITI
DA JE TO ZASTARJELO
GLEDIŠTE PROMETNIKA
KOJI VEĆ NAGINJE
„MATORIZMU”, I DANAS
TO IMA SVOJ ZNAČAJ.**

Svakodnevne brige i životna borba nametnuti nam hektična norma mogu nam oduzeti životnu radost i da u stvari ne zamjećujemo bitne stvari oko nas. To utječe na naše zdravlje, a sami znamo koliko nam je ono važno. Ne samo zbog mogućnosti da obavljamo naš posao, već iz razloga da je zdravlje jedna od naših najvećih vrijednosti - postajemo svjesni tek kada ga izgubimo. I sam Isus Krist je dao savjet u vezi toga zapisan u Bibliji.*

Mnogima je dolazak na posao postao je opterećenje, a ne zadovoljstvo. Kada bi razmišljali o tome tko je kriv, još bi se više sekirali. Radost je u malim stvarima, pa sam time ljepota za kojom umjetnici odvajkada tragaju i svoju spoznaju pokušavaju prenijeti ljudima. Uzmimo na primjer prometnika. Svaka smjena neka muka, nervoza. Čim dođeš na posao na oglasnoj ili na stolu čeka neko, u biti nečije uznemirujuće priopćenje. Zatim očekivanja od prometnika da sve funkcioniра i da je sve u redu, a u biti nemaš ni vlast ni ovlast nad „drugim firmama“. Ali zato uvijek, kada svari ne štimaju, istraga kreće od prometnog ureda. I razmišljanje u tom smjeru vodi do stanja koje sam spomenuo na početku.

Zato treba stati i preokrenuti mentalnu skretnicu u skretanje. Pri tome ne mislim „puštanje mozga na pašu“, odnosno prema poslu „što me briga“, samo neka smjena prođe uz što manje mog fizičkog ili mentalnog napora, nije to moja željeznica - što da se ja tu sekiram....

Ajmo u ovom smjeru: Stari željoši znali su reći da samo prometnik nosi crvenu kapu - simbol autoriteta. Prije nego se počnete smijati i govoriti da je to zastarjelo gledište prometnika koji već naginje „matorizmu“, i danas to ima svoj značaj.

Na primjer, sigurno ste doživjeli da neki putnik dođe na kolodvor, kupi kartu, pogleda vozni red na zidu. Također i na „Exor“-u, ako ga ima. Izlazi na perone, osvrće se lijevo - desno. Srećom ili nema puno prtljage ili ima kofer s točkićima, koji svako malo upadaju u rupe na asfaltu

ili pokidane sливниke. Već pomalo zabrinut, uočava vas sa crvenom kapom. Lice mu se odmah osloboda grča i sa puno nade i povjerenja pita vas: „Je li ovo vlak za?“

To mi se pomalo uvijek čini smiješnim. Nakon svih tih informacija, on opet pita prometnika. Očito da Crvenakićina riječ vrijedi i da je na glasu kao apsolutno pouzdana (što i jest tako). U šali znam pitati putnike koje poznajem iz viđenja, ono u šali:

- Pa sad ste pročitali na displeju...
- Ma da samo nisam siguran da li je to točno (nažalost, podaci se nekad znaju neažurirati, pa je nepovjerenje opravданo op.a)...
- Pa piše Vam na vlaku...
- Eh i to nije sigurno (na žalost točno op.a.) Molim Vas recite mi...
- Da to je vlak za ... a što ako sam Vam ja krivo rekao?
- Ne to je nemoguće!

Eh, kad bi naši od gore imali takov mišljenje o nama. Ali ovo je ipak priznanje zar ne? Iako za to nema novca, ordenja, plaketa...

Druga stvar koja može naš posao učiniti lijepim je - djeca na kolodvoru. Iako im je prva misao kao je lijepo biti strojovođa (voziti vlak) i prometnik nije nezanimljiv. Roditelji ili bake i djedovi s djecom ili unucima dođu obično po podne ili nedjeljom i gledaju vlakove. Trude se koliko znaju i umiju odgovoriti na radoznačna dječja pitanja. Jedan pogled, osmijeh i komunikacija je uspostavljena. Djeca naravno odmah prelaze na pitanja (na zadovoljstvo

roditelja koji više ne moraju smisljati odgovore na „stručna“ željeznička pitanja“)

Roditeljima u jednom trenutku postaje neugodno. Prekoravaju dijete da više ne dosaduje. Ja naprotiv, i sam se razgalim na dječja radoznačna pitanja i nudim ono glavno:

- Hoćeš li mi pomoći da krene vlak?

- A kako čiko?

- Ti, tata, mama i ja stanemo pred vlak, i onda ti zviždiš, ja dignem loparić i vlak krene!

Roditeljima postaje neugodno, djeca širom otvore usta i oči još ne vjerujući da im se pruža tava prilika. Oni hrabriji, koji dolaze češće, čak stanu sa mnom, dam im moju kapu i oni dignu loparić visoko, još se propnu na prste. Strojovođa shvaća, i pokreće vlak uz produženi zvuk sirene i malo više „turiranja“ motora nego što je uobičajeno. Ne znaš tko je ushićeniji i sretniji. Dijete na čiji znak se pokrenula ogromna lokomotiva i vlak. Roditelji koji to snimaju na svoj mobitel. Ili pak ja kada vidim da sam nekoga usrećio i da netko istinski od srca cijeni moji posao.

*Matej 6:34: „Ne budite, dakle, zabrinuti za sutrašnji dan, jer će sutrašnji dan imati svoje brige. Dosta je svakom danu zla njegova.“



TOČKA
NA



**KOJOM MOJ ŽIVOT I RAD
DOBIVAJU ZNAČENJE!**



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