

VIJESTI SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE

NA ŽPERONU



PROSINAC 2018.

**BENEFICIRANI -
ŠTO SU NAM NAPRAVILI**

**VOLIM OVAJ POSAO
GORAN KARATUROVIĆ**

**PREBIREM
PO USPOMENAMA
ANDRIJA PATILA**

**KAD BIH SE
OPET RODIO
FRANJO LANČIĆ**

**ČESTIT BOŽIĆ
I SRETNA
NOVA GODINA**

DOBRI LJUDI



ODUZIMANJE BUDUĆNOSTI

Hrvatski Ustav jamči svakomu pravo na rad i slobodu rada. Svaki radnik ima pravo na tjedni odmor i plaćeni godišnji odmor i ta prava mu se ne mogu oduzeti. Na radnu sigurnost nadovezuje se i socijalna sigurnost.

U državi vladavine prava nije opravdano da lakše povrede na radu ili u svezi s radom budu strože sankcionirane od težih. U HŽ Infra previše je primjera koji sugeriraju sustavno nepoštivanja prava na rad i slobode rada i koji svjedoče o kršenju dostojanstva čovjeka radnika, napose izvrsnih radnika Prometnog sektora. Sigurnost radnih mjeseta ugrožena je zbog neodgovornosti poslodavaca, raširenoga mentaliteta grabežljivoga kapitalizma i neodgovarajuće zaštite prava radnika.

Zato u ovom vremenu hrvatskomu društvu trebaju snažne sindikalne organizacije koje će biti kadre boriti se s nemilosrdnim i nepravednim oblicima uništavanja željeznica u Hrvatskoj.

Za drugi dio ove priče recimo da se poslovna politika može shvatiti kao odlučivanje o ciljevima poduzeća, s namjerom da se upravlja ciljevima u državnim, javnim i društvenim poslovima, a kako bi oni kojima pripada pravo upravljanja svojim odlukama ostvarili svoje ciljeve.

Određivanje poslovnih ciljeva znači izbor budućnosti željeznica u RH, izbjegavanje lutanja u prostoru i vremenu i racionalno korištenje raspoloživih resursa. Nisu poznati odgovori na pitanje zašto postoji HŽI, u kojoj je danas poziciji, kamo

ju se vodi i kako će se to ostvariti. HŽ Infra nema razvojnu politiku, a to izravno pridonosi nazadovanju. Ne treba biti Einstein da bi se znalo da u slučaju ne korištenja novim spoznajama, ne ulaganja u znanje, ne poticanjem inovacija, to je siguran put u zaostajanje.

Odgovor HŽI na poznatu sintagmu „stanovništvo je izvor bogatstva neke zemlje i jedan od uvjeta za razvoj“ ogleda se u pogrešnoj poslovnoj politici. Gledajući iz pozicije izvršnih radnika Prometnog sektora HŽ Infra dovedena je u tešku situaciju najvećim dijelom pogrešnim vođenjem poslovne politike dvojice čelnih menadžera HŽ Infra koji su kroz Izvješće o mreži sveli djelovanje upravitelja infrastrukture štetnjim nego li su bile posljedice ratnih razaranja.

Naime, scenarij minimalnog paketa usluga u malim željeznicama, kao što su željeznice u RH, mišljenja sam, djeluje razarajuće na cijelu

državu: nestaju mali prijevozi, sabirni vlakovi, odustaje se od održavanja i ulaganja u razvoj lokalnih i regionalnih pruga, uslužni objekti prepusteni su posvemašnjoj devastaciji. Sve to rezultira smanjenjem obima prijevoza, a onda i potrebnosti željezničke infrastrukture. Ova politika potiče iseljavanje, pražnjenje prostora, a onda i dugoročnu besperspektivnost tih krajeva.

Do kad će to tako trajati?



IMPRESUM

SURADNICI

Glavni urednik
Anto Iličić

Novinari
Ante Kunčić, Milan Kovačić
Nebojša Gojković, Tomislav Tonković
Branko Bašić, Josip Tirić,
Dražen Lihtar, Ilija Arambašić,
Mario Grbešić, Srećko Stjepić,
Jakov Rašić, Ilija Grlić,
Dražen Drčić, Dražen Koščak
Branko Marijanović, Nenad Katanić,
Ivica Stojak, Dinko Alilović.

Fotografije
SPVH

Naslovnica
Radenko Milovanović, prometnik u kol. Dalj

Više Vam „leže“ vijesti bez „uljepšavanja“, bez komentara? Želite li da i Vaša vijest ili priča bude objavljena? Kako bi vijest što bolje dočarala atmosferu u vašem kolodvoru, možete uz tekst poslati i fotografije u .jpg ili .tif formatu, minimalne veličine 3000x2200 piksela.

“Na peronu” je prava adresa.
Pišite nam na: spvh@zg.t-com.hr



BENEFICIRANI - ŠTO SU NAM NAPRAVILI?

PIŠE: SPVH
FOTO: Nebojša Gojković

Ministarstvo rada i mirovinskoga sustava poslalo nam je 21. studenoga 2018. dopis s prilogom u kojem se pozivaju na "stručnu analizu radnih mesta i zanimanja" provedenu od strane Stručnjaka medicine rada i zaštite na radu. Relevantni stručnjaci medicine rada i zaštite na radu (tako ih opisuju u Ministarstvu) ocijenili su kako je na određenim radnim mjestima u željezničkom prometu došlo do smanjenja preostalog rizika za razvoj bolesti i gubitak odnosno smanjenje radne sposobnosti. Sindikalni prijedlozi - kaže ministar Pavić - su razmotreni, ali nisu mogli biti uvaženi budući da nisu u neposrednoj vezi s primjenom

instituta staža osiguranja s povećanim trajanjem. Sindikati su, naprotiv, iskazali protivljenje sastajanju na kojem nas se uopće ne sluša, niti uvažavaju argumentirane kritike koje iznosimo. Na žalost, rezultat svega je saborska rasprava koja je potvrdila namjere ukidanja beneficiranog staža.

Donosimo naglaske iz tog dopisa:

RUKOVATELJ MANEVRE I MANEVRISTA

Radno mjesto rukovatelj manevre i manevrist u tvrtkama HŽ CARGO d.o.o. i HŽ Infrastruktura d.o.o.

je utvrđeno kao radno mjesto s poslovima s posebnim uvjetima rada prema sljedećim točkama Popisa poslova Pravilnika o poslovima s posebnim uvjetima rada:

- 16. Poslovi koji zahtijevaju teško fizičko naprezanje (samo manevrist)
 - 18. Poslovi koji se obavljaju u nepovoljnoj mikroklimi
 - 19. (poseban propis) Pravilnik o posebnim zdravstvenim uvjetima kojima moraju udovoljavati željeznički radnici koji neposredno sudjeluju u obavljanju željezničkog prometa (Pravilnik 655). kategorija I (manevrist) i II (rukovatelj manevre)
- Na radnom mjestu rukovatelj manevre u tvrtki HŽ Infrastruktura

d.o.o.:

- zaposlena su 63 radnika,
- u posljednjih 5 godina 1 je radnik pri periodičnim pregledima ocijenjen privremeno radno nesposobnim,
- u posljednjih 5 godina dogodilo se 7 ozljeda na radu,
- nije se pojavila niti jedna profesionalna bolest u posljednjih TO godina,
- niti jedan radnik nije ostvario pravo na invalidsku mirovinu posljednjih 5 godina.

Na radnom mjestu manevrist u tvrtki HŽ Infrastruktura d.o.o.:

- zaposleno je 177 radnika,
- u posljednjih 5 godina 3 su radnika pri periodičnim pregledima ocijenjena privremeno radno nesposobnim,
- u posljednjih 5 godina dogodilo se 27 ozljeda na radu,
- nije se pojavila niti jedna profesionalna bolest u posljednjih 10 godina,
- niti jedan radnik nije ostvario pravo na invalidsku mirovinu posljednjih 5 godina.

Zbog smjenskog i noćnog rada te rada nedjeljom, praznicima i blagdanima dolazi do poremećaja cirkadiurnog ritma koji se pridržavanjem zakonskih odredbi o smjenskom radu i redovnim odmorom može ublažiti i time svesti na prihvatljivu razinu, osim kod skupine radnika koji se ne mogu prilagoditi kontroli stresa.

Rizik nastanka izvanrednih događaja u tijeku rada koji mogu biti izvor stradanja samog zaposlenika, ostalih zaposlenika, korisnika usluga, nastanka znatnih materijalnih šteta (odgovornost za kola i njihovu sigurnost u prometu) postoji jer manevrist odgovara za sigurno kvačenje kola, a može se dovesti: na prihvatljivu razinu organizacijskim mjerama, osposobljavanjem za rad na siguran način, pridržavanjem uputa za rad na siguran način, zdravstvenim pregledima i edukacijom kroz radionice o mjerama za prevenciju psihosocijalnih izvora stresa.

pregledima i edukacijom kroz radionice o mjerama za prevenciju psihosocijalnih izvora stresa.

Zbog smjenskog i noćnog rada te rada nedjeljom, praznicima i blagdanima dolazi do poremećaja cirkadiurnog ritma koji se pridržavanjem zakonskih odredbi o smjenskom radu i redovnim odmorom može ublažiti i time svesti na prihvatljivu razinu, osim kod skupine radnika koji se ne mogu prilagoditi kontroli stresa.

Rizik nastanka izvanrednih događaja u tijeku rada koji mogu biti izvor stradanja samog zaposlenika, ostalih zaposlenika, korisnika usluga, nastanka znatnih materijalnih šteta (odgovornost za kola i njihovu sigurnost u prometu) postoji jer rukovatelj manevre odgovara za sigurno kvačenje kola, a može se dovesti na prihvatljivu razinu organizacijskim mjerama, osposobljavanjem za rad na siguran način, pridržavanjem uputa za rad na siguran način, zdravstvenim

pregledima i edukacijom kroz radionice o mjerama za prevenciju psihosocijalnih izvora stresa.

ZAKLJUČAK

Zbog smjenskog i noćnog rada vremenom dolazi do promjene odnosno poremećaja cirkadiurnog ritma što se može: bitno smanjiti, iako ne i u potpunosti svesti i na prihvatljivu razinu redovnim odmorom i skraćenjem dnevnog radnog vremena s 12 na 8 sati.

Poslove prometnika vlakova karakterizira mogućnost nastanka izvanrednih događaja u tijeku rada koji mogu biti izvor stradanja samog zaposlenika, ostalih zaposlenika, korisnika usluga, nastanka znatnih materijalnih šteta. Međutim, organizacijskim mjerama (skraćenjem radnog vremena na 8 sati) navedeni rizik se bitno snižava. Na temelju navedenog može se procijeniti da obavljanje poslova radnog mesta rukovatelj manevrike i manevrista predlaže utvrđivanja staža osiguranja s povećanim trajanjem tako da se 12 mjeseci rada računa kao 14 mjeseci.

PROMETNIK VLAKOVA KOJI REGULIRA PROMET S POSTAVNICE

Radno mjesto prometnik vlakova

koji regulira promet s postavnice u tvrtkama HZ CARGO d.o.o. i HŽ Infrastruktura d.o.o. je utvrđeno kao radno mjesto s poslovima s posebnim uvjetima rada prema sljedećim točkama Popisa poslova Pravilnika o poslovima s posebnim uvjetima rada:

19. (poseban propis)

Na radnom mjestu prometnik vlakova koji regulira promet s postavnice u tvrtki HŽ Infrastruktura d.o.o.:

- zaposlenje 171 radnik,
- u posljednjih 5 godina niti jedan radnik pri periodičnim pregledima nije ocijenjen privremeno radno nesposobnim,
- u posljednjih 5 godina nije se dogodila niti jedna ozljeda na radu,
- nije se pojavila niti jedna profesionalna bolest u posljednjih K godina,
- niti jedan radnik nije ostvario pravo na invalidsku mirovinu posljednjih 5 godina.

ZAKLJUČAK

Zbog smjenskog i noćnog rada vremenom dolazi do promjene odnosno poremećaja cirkadiurnog ritma što se može: bitno smanjiti, iako ne i u potpunosti svesti i na prihvatljivu razinu redovnim odmorom i skraćenjem dnevnog radnog vremena s 12 na 8 sati. Poslove prometnika vlakova karakterizira mogućnost nastanka izvanrednih događaja u tijeku rada koji mogu biti izvor stradanja samog zaposlenika, ostalih zaposlenika, korisnika usluga, nastanka znatnih materijalnih šteta. Međutim, organizacijskim mjerama (skraćenjem radnog vremena na 8 sati) navedeni rizik se bitno snižava. Na temelju navedenog može se procijeniti da obavljanje poslova radnog mesta prometnik vlakova s postavnice tijekom punog radnog vijeka uz primjenu svih mjer zaštite na radu, može trajno ošteti



zdravlje i smanjiti radnu sposobnost. **Zbog toga se za radno mjesto prometnik vlakova s postavnice predlaže utvrđivanja staža osiguranja s povećanim trajanjem tako da se 12 mjeseci rada računa kao 14 mjeseci.**

PROMETNIK VLAKOVA U STANICAMA KROZ KOJE PROĐU 32 I VIŠE VLAKOVA U SMJENI

Radno mjesto prometnik vlakova u stanicama kroz koje prođu 32 i više vlakova u smjeni u tvrtkama HŽ CARGO d.o.o. i HŽ Infrastruktura d.o.o. je utvrđeno kad radno mjesto s poslovima s posebnim uvjetima rada prema sljedećim točkama Popisa poslova Pravilnika o poslovima s posebnim uvjetima rada:

19: (poseban propis) Pravilnik o posebnim zdravstvenim uvjetima kojima moraju udovoljavati željeznički radnici koji neposredno sudjeluju u obavljanju željezničkog prometa (Pravilnik 655), kategorija I Na radnom mjestu prometnik vlakova u stanicama kroz koje prođu

32 i više vlakova u smjeni u tvrtki HŽ Infrastruktura d.o.o.:

- zaposleno je 626 radnika,
- u posljednjih 5 godina niti jedan radnik pri periodičnim pregledima nije ocijenjen,
- privremeno radno nesposobnim,
- u posljednjih 5 godina dogodilo se 18 ozljeda na radu,
- nije se pojavila niti jedna profesionalna bolest u posljednjih 10 godina,
- jedan radnik ostvario je pravo na invalidsku mirovinu u posljednjih 5 godina.

Zbog smjenskog i noćnog rada vremenom dolazi do promjene odnosno poremećaja cirkadiurnog ritma što se može svesti na prihvatljivu razinu redovnim odmorom i skraćenjem dnevnog radnog vremena s 12 na 8 sati.

ZAKLJUČAK

Poslove prometnika vlakova karakterizira rad u deficitu vremena (jer se promet mora nesmetano odvijati), mogućnost nastanka

izvanrednih događaja u tijeku rada koji mogu biti izvor stradanja samog zaposlenika, ostalih zaposlenika, korisnika usluga, nastanka znatnih materijalnih šteta. Primjenom mjere - skraćenjem radnog vremena na 8 sati, navedeni rizik još je uvek iznad razine prihvatljivog rizika iako ga snižava na nižu razinu od sada utvrđenog stanja za izazivanje prolongiranog povišenog stresa na radu i poslijedičnih bolesti.

Na temelju navedenog može se procijeniti da će obavljanje poslova radnog mjestu otpovjednik vlakova (prometnik) u stanicama kroz koje prođu 32 i više vlakova u smjeni tijekom punog radnog vijeka uz primjenu svih mjera zaštite na radu, može trajno oštetići zdravlje i smanjiti radnu sposobnost.

Zbog toga za radno mjesto otpovjednik vlakova (prometnik) u stanicama kroz koje prođu 32 i više vlakova u smjeni predlaže se utvrđivanje staža osiguranja s povećanim trajanjem tako da se svakih 12 mjeseci rada računa kao 14 mjeseci

SKRETNIČAR KOJI NEPOSREDNO RUKUJE SKRETNICAMA U KOLODVORIMA S 32 I VIŠE VLAKOVA

10 godina,

- niti jedan radnik nije ostvario pravo na invalidsku mirovinu posljednjih 5 godina.

ZAKLJUČAK

Obzirom da skretničar obavlja smjenski i noćni rad, radi nedjeljom, praznicima i blagdanima nakon određenog vremena dolazi do poremećaja/promjene cirkadiurnog ritma. Primjenom posebnih mjera zaštite na radu poput pridržavanja zakonskih odredbi o smjenskom radu i redovnom odmoru taj rizik se bitno smanjuje, ali se primjenom navedenih mjera ne može svesti na prihvatljivu razinu.

Budući je posao skretničara takav da, uz prometnika te vlakopratno osoblje, sudjeluje direktno u prometu vlakova postoji opasnost od nastupa izvanrednih i nepredvidivih događaja zbog odgovornosti za siguran prolaz vlakova te može

uzrokovati određenu razinu stresa koji se uz primjenu posebnih mjera zaštite na radu poput edukacije, organizacije rada, osposobljavanja za rad na siguran način i psihološkom podrškom može svesti na nižu razinu od sadašnje, ali još uvjek preostali rizik nije u razini prihvatljivog.

Na temelju navedenog može se procijeniti da obavljanje poslova radnog mesta skretničara koji neposredno rukuje skretnicama u kolodvorima s 32 i više vlakova tijekom punog radnog vijeka uz primjenu svih mjera zaštite na radu, može trajno oštetići zdravlje i smanjiti radnu sposobnost.

Zbog toga se za radno mjesto skretničara koji neposredno rukuje skretnicama u kolodvorima s 32 i više vlakova predlaže potreba utvrđivanje staža osiguranja s povećanim trajanjem tako da se 12 mjeseci rada računa kao 14 mjeseci.





PLAĆA - ŠTO NAS ČEKA U 2019.?

PIŠE: SPVH

FOTO: Nebojša Gojković



Novi izračun plaće za 2019. godinu stupa na snagu 1. siječnja 2019. godinu tj. primjenjuje se na plaću prosinac 2018. koja će biti isplaćena u siječnju 2019. godine.

Osnovni osobni odbitak iznosi 3.800,00 kn

Osnovica za uzdržavane članove i djecu iznosi 2.500,00 kn

Koeficijenti za djecu:

- za 1. dijete - 0,7
- za 2. dijete - 1
- za 3. dijete - 1,4 itd.

Koeficijenti za svakog uzdržavajućeg člana (0,7)

Koeficijenti za djelomičnu invalidnost - 0,4 a za 100% invalidnost 1,5

Porezni razredi za stope poreza:

- 24% - **osnovica do 30.000,00 kn** (za 2018. je do 17.500,00 kn)
- 36% - **osnovica sve više od 30.000,00 kn** (za 2018. je iznad 17.500,00)

Stopa doprinosi na plaću:

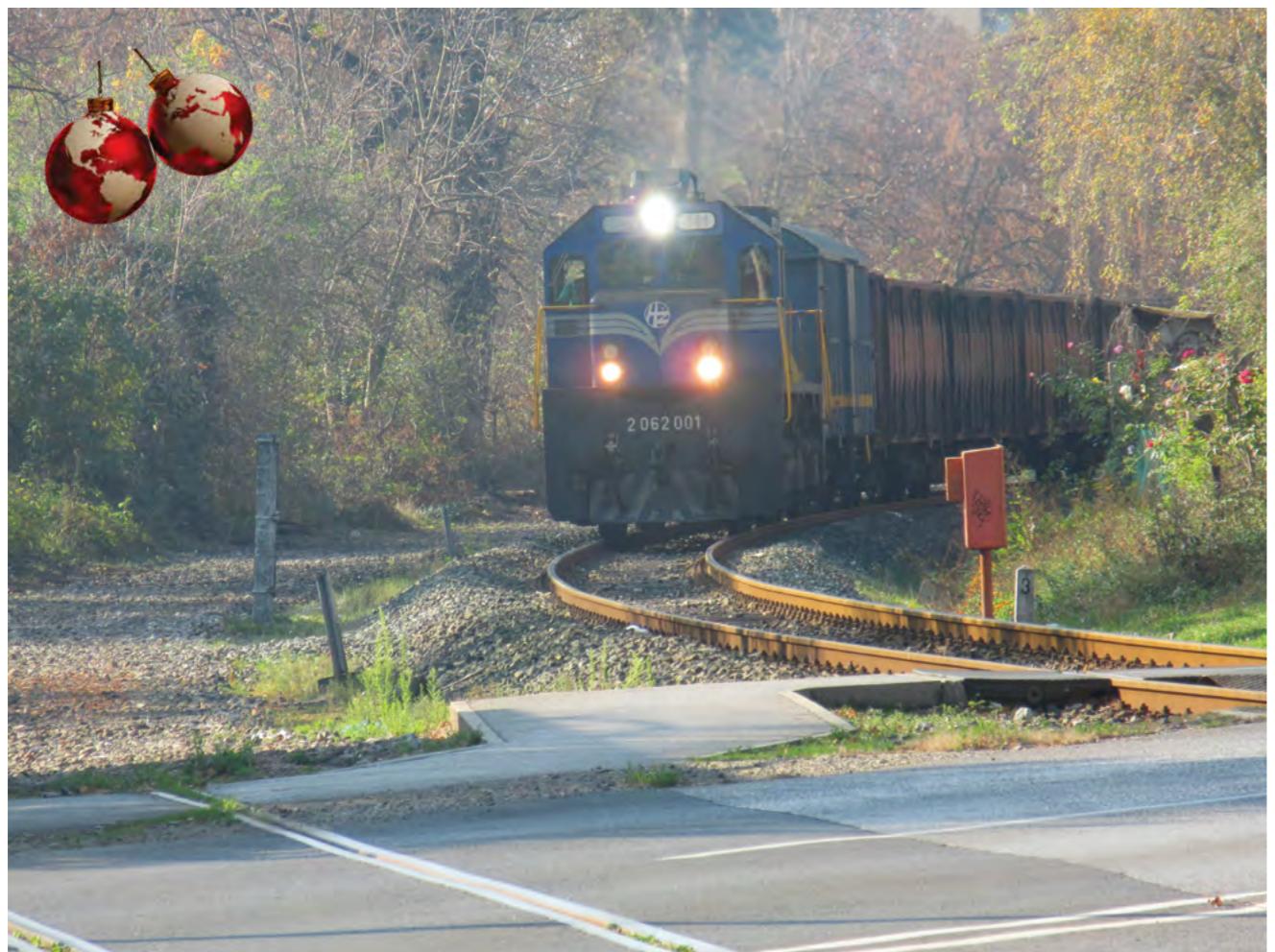
- Doprinos za obavezno zdravstveno osiguranje - **16,5%** (za 2018. je 15%)
- Doprinos za zaštitu zdravlja na radu - **ukida se u 2019. godini** (za 2018. je 0,5%)
- Doprinos za zapošljavanje - **ukiда se u 2019. godini** (za 2018. je 1,7%)

(crvena slova = novo)

PREGLED SVIH NEOPOREZIVIH NAGRADA, POTPORA I NAKNADA RADNICIMA

Pregled svih neoporezivih nagrada, potpora i naknada radnicima iz članka 7. Stavka 2. Pravilnika o porezu na dohodak:

R.br.	Opis	Iznos
1.	Potpore zbog invalidnosti radnika	do 2.500,00 kuna godišnje
2.	Potpore za slučaj smrti radnika	do 7.500,00 kuna, osim jednokratnih potpora iz članka 8. stavka 2. točke 8. Zakona koje poslodavci isplaćuju djeci radnika, a koje se smatraju neoporezivim primicima u ukupnom iznosu
3.	Jednokratne potpore u slučaju smrti člana uže obitelji radnika (bračnog druga, roditelja, roditelja bračnog druga, djece, drugih predaka i potomaka u izravnoj liniji, posvojene i udomljene djece i djece na skrbi te punoljetne osobe kojoj je porezni obveznik imenovan skrbnikom prema posebnom zakonu)	do 3.000,00 kuna
4.	Potpore zbog neprekidnog bolovanja radnika dužeg od 90 dana. Razdoblje bolovanja duže od 90 dana ne mora se odnositi na jednu kalendarsku godinu	do 2.500,00 kuna godišnje
5.	Prigodne nagrade (božićnica, naknada za godišnji odmor i sl.)	do 2.500,00 kuna godišnje
6.	Nagrade radnicima za navršenih 10 godina radnog staža	do 1.500,00 kuna
7.	Nagrade radnicima za navršenih 15 godina radnog staža	do 2.000,00 kuna
8.	Nagrade radnicima za navršenih 20 godina radnog staža	do 2.500,00 kuna
9.	Nagrade radnicima za navršenih 25 godina radnog staža	do 3.000,00 kuna
10.	Nagrade radnicima za navršenih 30 godina radnog staža	do 3.500,00 kuna
11.	Nagrade radnicima za navršenih 35 godina radnog staža	do 4.000,00 kuna
12.	Nagrade radnicima za navršenih 40 godina radnog staža i svakih narednih 5 godina radnog staža	do 5.000,00 kuna
13.	Naknade za odvojeni život od obitelji	do 1.750,00 kuna mjesечно
14.	Otpremnine prilikom odlaska u mirovinu	do 8.000,00 kuna
15.	Otpremnine zbog poslovno uvjetovanih otkaza i osobno uvjetovanih otkaza, prema zakonu kojim se uređuje radni odnos	do visine 6.500,00 kuna za svaku navršenu godinu rada kod tog poslodavca
16.	Otpremnine zbog ozljede na radu ili profesionalne bolesti	do visine 8.000,00 kuna za svaku navršenu godinu rada kod tog poslodavca
17.	Potpora djetetu umrlog ili bivšeg radnika kod kojeg je nastupio potpuni gubitak radne sposobnosti za školovanje do 15. godine života odnosno do završetka osnovnoškolskog obrazovanja	do 1.750,00 mjesечно
18.	Dar djetetu do 15 godina starosti (koje je do dana 31. prosinca tekuće godine navršilo 15 godina starosti)	do 600,00 kuna godišnje
19.	Dnevnice za službeno putovanje u tuzemstvu koje traje više od 12 sati dnevno i dnevnička za rad na terenu u tuzemstvu	do 170,00 kuna
20.	Dnevnice za službeno putovanje u tuzemstvu koje traje više od 8 sati, a manje od 12 sati dnevno	do 85,00 kuna
21.	Dnevnice za službeno putovanje u inozemstvo koje traje više od 12 sati dnevno i dnevnička za rad na terenu u inozemstvu	do iznosa utvrđenih propisima o izdacima za službena putovanja za korisnike državnog proračuna
22.	Dnevnice za službeno putovanje u inozemstvo koje traje više od 8 sati, a manje od 12 sati dnevno	do 50% iznosa utvrđenih propisima o izdacima za službena putovanja za korisnike državnog proračuna
23.	Pomorski dodatak	do 250,00 kuna dnevno
24.	Pomorski dodatak na brodovima međunarodne plovidbe	do 400,00 kuna dnevno
25.	Potpore za novorodenče	u visini jedne proračunske osnove prema posebnom propisu
26.	Dnevnice za službena putovanja per diem koje se radnicima isplaćuju iz proračuna Europske unije radi obavljanja poslova njihovih radnih mjestâ, a u svezi s djelatnostî poslodavca	u ukupnom iznosu
27.	Naknade prijevoznih troškova na službenom putovanju	u visini stvarnih izdataka
28.	Naknade troškova noćenja na službenom putovanju	u visini stvarnih izdataka
29.	Naknade troškova prijevoza na posao i s posla mjesnim javnim prijevozom	u visini stvarnih izdataka prema cijeni mjesecne odnosno pojedinačne prijevozne karte odnosno do visine cijene mjesecne odnosno pojedinačne prijevozne karte. Ako na određenom području odnosno udaljenosti nema organiziranog prijevoza, naknada troškova prijevoza na posao i s posla utvrđuje se u visini cijene prijevoza koja je utvrđena na približno jednakim udaljenostima na kojima je organiziran prijevoz odnosno do visine cijene prijevoza koja je utvrđena na približno jednakim udaljenostima na kojima je organiziran prijevoz.
30.	Naknade troškova prijevoza na posao i s posla medumjesnim javnim prijevozom	u visini stvarnih izdataka, prema cijeni mjesecne odnosno pojedinačne karte odnosno do visine cijene mjesecne odnosno pojedinačne prijevozne karte. Ako radnik mora sa stanicâ medumjesnog javnog prijevoza koristiti i mjesni prijevoz, stvarni izdati utvrđuju se u visini troškova mjesnog i medumjesnoga javnoga prijevoza odnosno do visine stvarnih izdataka utvrđenih u visini troškova mjesnog i medumjesnoga javnoga prijevoza.
31.	Naknade za korištenje privatnog automobila u službene svrhe	do 2,00 kune po prijedenom kilometru
32.	Nagrade za radne rezultate i drugi oblici dodatnog nagrađivanja radnika (dodataknâ plaća, dodatak uz mjesecnu plaću i sl.)	do 5.000,00 kuna godišnje



PROTIV POSLOVNE POLITIKE MINIMALNOG PAKETA ŽELJEZNIČKIH USLUGA

PIŠE: SPVH
FOTO: Nebojša Gojković

Pismo upravi HŽI 22. studenoga 2018.

Nebrojeno puta SPVH je upozoravao na nebrigu za sigurnost željezničkog prometa. Nebrojeno puta SPVH je upozoravao na činjenicu da poslovna politika koja promovira „štendnu pod svaku cijenu“ u konačnici nije i ne može biti dobra za HŽ Infrastrukturu.

Politiku pružanja minimalnog paketa usluga promoviraju čelni ljudi Sektora za promet i Sektora za pristup infrastrukturnoj, a ugradili su ju u Izvješće o mreži. Ta štetna i nakaradna poslovna politika dovela nas je do drastičnog smanjenja broja izvršnih radnika i do povećanja

učestalost izvanrednih događaja. Jedino je sigurno da za sada nitko iz menadžerskog miljea nije odgovoran za posljedice i financijsku štetu željezničkih nesreća?

Zabrinjava ignoriranje naših upozorenja, ali i upozorenja samih radnika koji redoviti posao obavljaju sa smanjenim brojem izvršitelja. Je li ikome u rukovodnoj strukturi HŽ Infra bitno na koji način se odvija reguliranje kretanja vlakova i manevarskih vožnji?

Treba li nam najteža nesreća da se otrijeznite i zaustavite proizvođače Izvješća o mreži kroz koje je u tišini nametnuta poslovna politika minimalnog paketa? Uništavači

željeznička u RH a koji su danas na čelu dvaju najznačajnijih sektora HŽ Infra takvom skandaloznom, nakaradnom, a u konačnici i izuzetno opasnom poslovnom politikom doveli su nas do kritičnog smanjenja broja izvršnih radnika: nema prometnika vlakova, nema manevrista, nema skretničara, nema vlakovođa.

Danas, nakon dvije godine takve poslovne politike, ubiremo rezultate, ubiremo sve učestalije probobe sigurnosti. Ovo potkrpepljuju izvanredni događaji u kolodvoru Gospic.

U kolodvoru Gospic skretničar-kolodvorski radnik radi od ponedjeljka do petka od 7 do 15 sati.

Prometnik vlakova rukuje blokom u koji su uključene skretnice 1 i 13. Ostalim skretnicama i iskliznicama rukuje skretničar-kolodvorski radnik ili osoblje privatnog prijevoznika Rail & Sea kada za time imaju potrebu.

U protekle dvije godine pri manevriranju privatnog prijevoznika u vrijeme kada kolodvor nije zaposjednut skretničarom dogodila su se četiri presjeka skretnice i jedno iskliznuće vagona, i to:

- 26. travnja 2017. u 23 sata presjek skretnice br. 13; strojovoda manevre prešao preko skretnice koja nije bila postavljena za namjeravanu vožnju, materijalna šteta na skretnici.

- 29. siječnja 2018. u 1:19 sati kod manevriranja na 5. kolosjeku dolazi do preskakanja vagona preko iskliznice na strani B 5.-og kolosjeka. Proglašen kvar blok uređaja zbog zauzeća kolosiječne izolacije.

- 4. travnja 2018. u 17:10 sati kod manevriranja dolazi do vožnje u „rašlje“ na skretnici br. 8. Nastala šteta na skretnici, mijenjana prevodnica i Robel brava; bio je potreban i popravak druge prevodnice.

- 9. lipnja 2018. u 15:10 sati presjek skretnice br. 12. pri manevriranju od strane privatnog operatera. Šteta na skretnici, mijenjana Robel brava.

- 16. studenoga 2018. u 17:30 sati presjek skretnice br. 12. kod manevriranja. Šteta na skretnici, mijenjana Robel brava.

Ovakva učestalost izvanrednih događaja potvrđuje štetno opredjeljenje ugrađeno u Izvješće o mreži. Prijevoznici svoj posao gledaju kroz trošak, kroz prihode i rashode. Njihovi izvršni radnici opterećeni su brojim poslovima što ugrožava siguran rad na željezničkoj

infrastrukturni, a što dokazuje niz izvanrednih događaja u Gospicu.

Uništavači željeznička u RH a koji su danas na čelu dvaju najznačajnijih sektora HŽ Infra svojom tihom, ali skandaloznom i nakaradnom, a u konačnici i izuzetno opasnom poslovnom politikom otvorili su mogućnost da našim postrojenjima i uređajima mogu upravljati radnici prijevoznika. Isto su omogućili i u našim uslužnim objektima.

Duboko vjerujemo da ovu poslovnu politiku nije izabrao uprava HŽ Infra, niti je upoznata s posljedicama. Upravo zbog toga tražimo još jednom da preispitate kud HŽ Infra vodi poslovna politika kakvu ne provodi ni jedan upravitelj željezničke infrastrukture u EU. NITKO, ni jedan upravitelj nije se odlučio za minimalan paket. Prenosimo nedavnu izjavu prof. Borne Abramovića koji je ustvrdio:

„Minimalni paket - zato se tako i zove - ako hoćemo postići nešto u životu, nećemo kroz život ići „minimalno“. Ideja je da imamo „lepezu“ usluga koje pružamo, jer zapravo sve te usluge HŽ Infrastruktura i pruža. Nema potrebe da mi ukidamo nešto što znamo raditi, već to trebamo samo znati adekvatno naplatiti.“

Ujedno, tražiti promjenu radnog vremena skretničara u kolodvoru Gospic - 24 satno zaposjedanje tog radnog mjesta, jer on skretnicama rukuje stalno, bez obzira je li blok uređaj ispravan?

Tražimo i da uklonite autore poslovne politike minimalnog paketa s njihovih pozicija, te taj posao povjerite stručnim ljudima koji će napraviti razvojni zaokret u HŽ Infra.

S poštovanjem.





PUN KUFER OPTIMIZMA

RAZGOVARAO: Anto Iličić
FOTO: Josip Tirić



prof. dr. sc. Ivan Miloš, akademik

Akademija tehničkih znanosti hrvatske

Profesore, lijepo Vas pozdravljamo i zahvaljujemo što ste se odazvali na ovaj razgovor. Namjera nam je obraditi temu koja je sada vrlo aktualna, a to je Projekt razvoja multimodalne platforme u luci Rijeka i povezivanje s kontejnerskim terminalom Jadranska vrata. Kolika je važnost tog projekta za luku Rijeka i za povećanje prijevoza željeznicom?

Naprije se zahvaljujem Vama na

mogućnosti da ukratko informiram sve koji žele znati što se događa i što se događalo i što bi se trebalo događati u okvirima tzv. Multimodalne paltforme u luci Rijeka, kako bi mogli dati svoj doprinos u ostvarivanju ovih osobito važnih programa i projekata koji su bili dovedeni u stanje odumiranja, a sada su očito oživjeli i daju nadu da će se naša Hrvatska, Luka i Željezница moći izvući iz teške krize. Vjerovatno je manjem broju naših građana bilo poznato da suštinu Multimodalne platforme sačinjava kontejnerski

terminal „Brajdica“ koji je donedavno imao status „luke nautičkog turizma - Privremeni kontejnerski termial Brajdica“, koji je trebao nekako usput poslužiti za neki mali promet kontejnera dok se izgradi maticni kontejnerski terminal „Zagrebačko pristanište“. Naravno, ljudi dobre volje, koji su bili upoznati sa tim zločestim namjerama uništavanja riječke luke kao luke međunarodnog javnog prometa, voloteski su se uljkučili u izradu strategije prometnog razvoja Europske unije na dugi vremenski rok pa su uspjeli srušiti kriminalni Pomorski zakonik iz 1994.g., i dokazati Europskoj komisiji daje za EU od posebno velike strateške važnosti razvoj kontejnerskog prometa preko riječke luke i posebno preko modernog terminala „Brajdica“ kao prve - input razvoje faze sveukupne strategije koja je usvojena 28. lipnja 2010. g. u Szczecinu kojom je riječka luka određena kao ključno prometno čvorište za povezivanje EU sa mnogoljudnim zemljama Bliskog, Srednjeg i Dalekog Istoka. U operativnom smislu veliki i ključni doprinos u pokretanju Multimodalne platforme, a to znači u nedavom brisanju nazivlja, u prostornoplanskoj dokumentaciji „luka nautičkog turizma“, imao je međunarodni projekt SETA (Suth East Transport Axis) kojim je nepobitno dokazano i od Europske komisije prihvaćeno da se, između ostalog, terminal „Brajdica“ pretvoriti u centar (bazu) intermodalnog prometnog sustava Jadran - Središnja Europa. Izrađen je obiman projekt modernizacije pravog kontejnerskog terminala „Brajdica“, napuštena je opcija luke nautičkog turizma, a uz određene prostorne ustupke države (Delta i Porto Baroš) Grad Rijeka je prihvatio da se privremeno koristi željeznička pruga

kroz Grad dok se dovrši izgradnja novih i rekonstrukcija postojećih dotrajalih objekata prometne infrastrukture na „Brajdici”, kako bi se konačno pokrenuo intremodalni prometni sustav. Zahvaljujući Gradu Rijeka i matičnom Ministarstvu sada su stvoreni uvjeti da se iz EU fondova terminal „Brajdica” konačno moderizira i da bude pokrećač razvoja intermodalnog prometnog sustava koji za Hrvatsku i veći broj zemalja Središnje Europe, koje su locirane na primarnoj gravitacijskoj zoni riječke luke, znači veliki input prometnog i gospodarskog razvoja. Ujedno se može kazati da je ovo spas u zadnji čas od definitivnog uništavanja riječke luke kao luke međunarodnog javnog prometa (pa i većeg dijela Željeznice) kao velikog i za EU i RH kjučnog čimbenika.

Rijeka u ovom trenutku ozbiljno zaostaje i za Koprom i za Trstom, osobito kada je riječ o kontejnerskom prometu, iako je Rijeka, barem kada je riječ o geografskom položaju, u boljoj poziciji od Kopra.

Nepobitno je da je RH bila izložena ratnim operacijama duže vrijeme, što je impliciralo ratne rizike za transport robe i druge negativne učinke što je značajno smanjilo konkurenčnost riječke luke i riječkog - hrvatskog prometnog pravca pa je većina tereta prešla u susjedne sjevernojadranske luke. To je osobito vidljivo u kontejnerskom prometu koji je u Luci Koper dosegao gotovo milijun TEU/god, a u riječkoj luci je ostao na oko 185.000 TEU/god, ali su nestali i drugi tereti tako da je riječka luka došla na razinu prometa iz 1913.g. Nepobitno je i to da riječka luka posjeduje značajne komparativne prednosti za tržište zemalja Središnje i Jugositoče Europe u odnosu na druge sjevernojadsanke luke, ali za operativno korištenje toga velikog potencijala, koji je gotovo 100 godina držao riječku luku na čelnoj poziciji ovoga lučkog podneblja, potrebna

i politička volja matične države i drugih sudionika (EU) u donošenju i aplikaciji strateških odluka. Dok se tijekom početka devedestih godina u Hrvatskoj vodila velika borba za pretvorbu i privatizaciju riječke luke i njezino pretvaranje u privatnu luku nautičkog turizma, kada je osnovano čak 5 državnih lučkih uprava, u susjednoj Republici Sloveniji nije dopušteno formiranje nijedne lučke uprave, a Slovenski parlament je donio Zakon o Luci Koper i Zakon o Željeznicu sa zadatkom da privuče čim veću količinu tereta koji dolazi u luke Sjevernog Jadrana. Naravno, hrvatskih 5 državnih i nekoliko desetaka lokalnih lučkih uprava ostvaruje manje od 50% prometa nekada loklane lučice „Koper”, koja još uvijek nema nijednu lučku upravu, ali je dosegla gornju granicu svojih tehničkih kapaciteta pa je to prilika za hrvatske luke, prvenstveno riječku luku, da ponovo postane prva luka Sjevernog Jadrana, a što se kreće u tome smjeru i što će biti vrlo brzo ostvareno.

O potencijalu luke Rijeka ispredaju se legende. Gledajući kroz prizmu tržišne konkurenčnosti riječku luku može li se to baš tako reći?

Potencijal riječke luke je golem, što je poznato svima koji to žele znati, pa se tu nije potrebno pozivati na legande nego je dovoljno istaknuti da Rijeka ima neograničeni gaz za prihvat svih brodova koji će ikada ploviti morima, da ima visinsku kotu oko 200 - 250 m/nv za nizinsku željezničku prugu u svome zaledu, da ima veliki kapital u unutarnjoj plovidbi (moderni intremodalni sustav kojega EU traži kao spas od eksternih prometnih troškova) i neograničen operativni prostor u bližem lučkom zaledu (Miklavlje, Škrlevo, Kukujanovo, Kikovica, Oštrovica) kojega je još za vrijeme Jugoslavije otkupila i pripremila Luka Rijeka, a tu je i ogromni matični terminal uvala Sepen u Omišlju na otoku Krku. Sada EU traži od Hrvatske da konačno krene u razvoj



lučke i željezničke infrastrukture, što se već i događa kroz modernizaciju gotovo 500 km željezničkih pruga, koroz modernizaciju željezničke infrastrukture uz lučke terminale itd., pretežito iz EU fondova. Sve veći broj strateških partnera iz svijeta pokazuje veliki interes za velike investicije u riječku luku i hrvatski prometni pravac, što bi se moglo uskoro pretvoriti u stvarnost.

Potkraj ove godine, završetkom izgradnje Zagrebačke obale, završit će i Rijeka Gateway projekt modernizacije luke, nakon čega će biti potpisani ugovor s koncesionarom. Možete li nam ukratko prezentirati o čemu se radi?

Teško je procijeniti kada će prvih 400 m operativne obale na „Zagrebačkom pristaništu“ (Rijeka Gateway I) biti dovršeno, a još teže kada će biti konačno izgrađeno ukupno projektiranih i prostorno osiguranih 1.250 m obale kada bi taj terminal bio u pravoj funkciji i kada bi riječka luka ponovo postala glavna luka na Sjevernom Jadranu i matična luka EU u ovom dijelu svijeta (slike u privitku). Ovih dana očekuje se očitovanje nekih strateških partnera za ovaj veliki terminal, ali je ostalo jako problematično pitanje neophodnog proširivanja lučkog područja, u izravnom zaledu Terminala, na prostor napuštene „INA rafinarija naftne Mlaka“ i ukidanje čudne odluke Ministarstva kulture o proglašavanju starih lučkih skladišta „Metropolis“ kulturnom baštinom, jer se time limitira rad i razvoj ne samo ovoga terminala nego i Republike Hrvatske, pa i većeg broja zemalja Središnje Europe koje su locirane u primarnoj gravitacijskoj zoni riječke luke. Postoje i određene sumnje da je ova odluka donijeta isključivo radi blokade rada i razvoja riječke luke kao luke međunarodnog javnog prometa?.

Izgradnjom deep sea kontejnerskog terminala

luka Rijeka postat će konkurentnija u odnosu na luke u okruženju jer će to biti jedini deep sea terminal u sjevernom Jadranu. O čemu se konkretno radi?

Upravo tako, izgradnjom cjelokupnog terminala „Zagrebačko pristanište“ i dobivnje pravoga deep sea kontejnerskog terminala, uz ispunjenje prehodno istaknutih preuvjeta riječka luka postaje glavno međunarodno javno prometno čvorište EU i ostatka svijeta. Vjerujemo da će razum pobijediti i da će i naša Hrvatska pronaći spas od teških problema sa kojima se sada sukobljava, a za što postoje sve važniji preuvjeti, osim nama nedovoljno poznate državne volje, koja možda i postoji.

To je jedini deep sea terminal koji u svom zaledu ima područje od 1,5 milijuna m² za intermodalne aktivnosti, a 550 tisuća m² u prostornom planu namijenjeno je za kontejnerski terminal.

Već je prethodno istaknuto da je Luka Rijeka još u prošlom stoljeću otkupila velike površine u svome zaledu koje sada omogućavaju ne samo razvoj međunarodnog javnog prometa nego i doradu, preradu, proizvodnju, oplemenjivanje robe u prometu, dodavanje novih vrijednosti itd. (ekonomski multiplikatori) čime će biti stvoreni uvjeti za veliku imigraciju hrvatskih građana iz drugih zemalja, ali drugih radnika iz brojnih zemalja koje su uvijek gravitirale prema riječkom području, osobito sa područja bivše Juoslavije.

Molimo da za ovu priliku prokomentirate i tvrdnju kako je budućnost Luke Rijeka u izmjehštanju na Krk.

Matični kontejnerski terminal u uvali Sepen u općini Omišalj na otoku Krku predstavlja veliki prostor sa neograničenim gazom kojega je već ranije rezervirala i otkupila Luka Rijeka i koji će omogućiti potpunu

logističku opskrbu zemalja Središnje Europe i stratešku vezu EU sa cijelim svjetom. To je konačna faza razvojne strategije riječke luke i zadovoljavanja interesa EU i Republike Hrvatske za podmirenje stručno i studiozno procijenjene prometne potražnje od minimalno 4,5 milijuna TEU/god..

Mađarski premijer Viktor Orban objavio da Mađarska, koja je s 200 milijuna eura trebala sudjelovati u najvećem slovenskom infrastrukturnom projektu, ipak neće sudjelovati u izgradnji pruge između Kopra i Divače.

Gospodin Viktor Orban bio je informiran od nekih iz Hrvatske da se riječka luka pretvara u luku nautičkog turizma i bazu za razvoj nekakvog urbanog turizma pa još nije sagledao sve komparativne prednosti luka koje se spominju, ali smo ga mi iz EU informirali preko njegovih sudionika u međunarodnom projektu SETA (EU)

o svim komparativnim prednostima razvoja i korištenja hrvatskog intermodalnog prometa uz korištenje i unutarnje plovidbe preko blok-vlakova itd. Sada gospodin Orban svaki dan mijenja svoje stavove, ali je sigurno da mu više ništa ne znači modernizacija pruge Divača - Koper, jer se sa time zaista ništa ne donosi novo za Mađarsku, a luka u Trstu je zauzeta svojom velikom problematikom koja još nije javno obznanjena, ali koja ne može ni približno ponuditi sve ovo što sada realno nudi i omogućava riječka luka sa svojim velikim Dray Portom, kojega nema nijedna luka na Jadranu.

Orban je najavio da se Mađari okreću Trstu gdje, kako je rekao, mogu dobiti bolji pristup lučkoj infrastrukturi, dugoročni najam zemljišta i bolje investicijske prilike za mađarske kompanije.

Sada gospodin Orban ima na stolu sve važnije mogućnosti rada i

razvoja riječke (EU) luke i njezinih pozadinskih radnih zona (Dry Ports), koje su mu prezentirali njegovi sudionici u EU projektima, pa se uskoro očekuje njegova posjeta RH i promjena planova razvoja i ulaganja, kada će mu riječka luka doći na prvo mjesto i to odmah.

Da se na relaciji Rijeka - Budimpešta nešto događa svjedoči i skoro potpisivanje ugovora između brodarske kompanije Maersk line, društva Jadranska vrata koja upravlja s kontejnerskim terminalom Brajdica i PPD Transporta, prvog hrvatskog privatnog željezničkog cargo prijevoznika, o skladištenju i prijevozu opreme za tvornicu baterija za električne automobile, koju južnokorejski Samsung gradi u Mađarskoj.

To je u cijelosti točno i sada je izvjesno da će taj ugovor biti potписан, jer su



se i kompanija „Maersk“ i proizvođači robe za područje EU te „Jadranska vrata“, odnosno AGCT uvjerili da su sada u vrlo kratkom vremenskom roku uvedena tri blok vlaka tjedno, a uskoro će biti u funkciji svaki dan makar jedan blok vlak Rijeka - Središnja Europa, jer je uvedena i operativna koordinacija svih sudionika na riječkom prometnom pravcu koja pokazuje da je konačno oživio pravi intermodalni promet na riječkom prometnom pravcu po modelu i zahtjevu EU.

Naravno, treba spomenuti i nužnost brzog rješavanja nekih otvorenih administrativnih pitanja koja su u postupku rješavanja, sa kojima se ne bi trebala opterećivati šira javnost, jer se radi o stručnoj problematici, koja će uskoro biti uspješno riješena uz našu drgovoljnu asistenciju, koja je rezultirala i uvođenjem prethodno spomenute operativne koordinacije koja će rapidno povećavati promet na riječkom prometnom pravcu.

Zasad mogućnost ulaska kineskog kapitala i kineskog zakupa kapaciteta na Zagrebačkoj obali u Rijeci ostaje tek predmet želja. Kinezi su još 2009.g., posjetom Hrvatskoj svoje najviše moguće državne delegacije, ponudili RH starteško partnersvo na razvoju sveukupnog riječkog i srednjeeuropskog prometnog pravca, što nije dalo značajnije rezultate, jer u Hrvatskoj nije bilo iskrene političke volje, ali se otvorio put dijaloga koji je polako doveo te odnose u konkretniju fazu pripreme i moguće realizacije nekih od predhodno istaknutih strateških programa i projekata.

RH, a tako i luka Rijeka ignorira kineski projekt »Jedan pojas, jedan put« iako je Kina nedavno utrostručila vlastiti novac namijenjen za investicije na Putu svile, na ukupno 124 milijarde dolara, čime bi dala novi zamah slobodnoj svjetskoj trgovini i globalizaciji.

Zaista, u ovom trenutku bi se moglo reći da tu ima puno otvorenih pitanja, ali se vrlo temeljito analiziraju sve opcije i mogućnosti, pa bi se uskoro moglo dobiti dobre vijesti i na ovome području.

Nema sumnje da je Hrvatska mogla postati jedan od glavnih ulaza kineskog Puta svile u Europu, to više što su luka Rijeka i željeznica prema Zagrebu i Budimpešti najkraći put sa Sredozemnog mora do srednje Europe. Ta je prilika, po svemu sudeći, propuštena.

Nema nikakvih konkretnih naznaka da je Put svile krenuo u neku aplikativnu fazu, ali se pouzdano može reći da još nije ništa propušteno i da se rade posebne studije održivosti ovoga Projekta koji bi mogao zaživjeti u relativno kraćem roku o čemu se i javnost sve češće informira pa čak i iz ureda Predsjednice RH, koja intenzivno radi na tome programu i

projektu.

Za razliku od Lijepe naše, Grčka, Srbija i Mađarska nalaze se na glavnoj trasi Puta svile. Stoga te zemlje s razlogom očekuju i dobivaju goleme kineske investicije, vrijedne milijarde dolara. S druge strane, Hrvatska je ostala po strani.

Da, moglo bi se steći dojam da je RH ostala po strani, ali gradnjom pelješkog mosta od kineskih kompanija i organizacijom kinesko-hrvatskog gospodarskog foruma početkom iduće godine u Zagrebu, te iskazanim konkretnim interesom za partnersku gradnju velike lučke infrastrukture u riječkoj luci, moglo bi se zaključiti da se ipak kreće u dobrom smjeru te da Hrvatska postaje središtem interesa upravo ovoga programa, za kojega ima veliki interes i EU.

Brojevi kojima se hvali luka Rijeka čine nama se skromnima u odnosu na najave koliko će se kontejnerskog prometa ostvarivati kroz Suez i u Sredozemlju. Procjene su da će 2030. godine biti više od milijarde kontejnera u Sredozemlju, a luka Rijeka priprema se za skroman terminal. Što znači 200 000 TEU-a godišnje?

Treba razumjeti skeptičnost postojeće luke Rijeka o budućem prometu, jer se tu donedavno svašta događalo (već je prethodno ukratko naznačeno najvažnije), što je upućivalo na pretvorbu Luke Rijeka u nautičku luku, a time i na usporeni razvoj prometa preko riječkog prometnog pravca, ali sada je sasvim jasno da su crni dani za riječku luku i Željeznicu prošli i da će 2030.g. biti preko Luke Rijeka promet puno veći od milijun TEU, od čega će se prevoziti Željeznicom minimalno 85%.

Ovdje se treba posebno naglasiti da se u svijetu i EU prije izvjesnog vremena pojavila nepisana strategija po kojoj cestovni promet jedini omogućava logistički model od vrata pošiljatelja do vrata primatelja bez usputnog pretovara itd., pa je željezница proglašena tromim i glomaznim sustavom koji ne može pružiti takav logistički model opskrbe kupaca. U tim okolnostima ubrzano su građene autoceste i cestovni promet je preuzeo na sebe gotovo 80 - 90% sveukupnog kopnenog prijevoza, pa se stekao dojam kako željezница uopće nije potrebna. Međutim, realna istraživanja su vrlo brzo pokazala da su enormno porasli eksterni prometni troškovi (zagadivanje čovjekovog okoliša, masovno ugrožavanje zdravlja ljudi pa čak i nerodene djece u maternici, promjena krajobraza, štetnost buke, itd.) koje proizvodi cestovni promet sa oko 93%, a koje snosi EU odnosno država i koji sudjeluju u GDP-u EU sa više od 7,3%. Istražen je model da se ti troškovi internaliziraju i tako kroz tzv. ekološki porez prenesu na prijevoznike što se pokazalo neodrživim, jer bi promet jednostavno prestao funkcionirati, pa je izrađen međunarodni projekt INTERIM i SETA, kojim se mora postići prijevoz na kopnu uz udio elektrificirane željeznice i unutarnje plovidbe na LNG pogon minimalno 85%, a neodrživog cestovnog prometa maksimalno do 15% (dakle obrnuto od postojećeg stanja). Zato su Luka i Željezница ponovo postali kralježnicom prometnog i gospodarskog sustava. „Bolje spriječiti nego liječiti”, kažu u Europskoj komisiji.

Progovorimo malo i o najvećem uskom grlu a to je postojeća željeznička pruga koja ne može prihvatiti prijevoz 1.000.000 TEU? Može li stanje željezničke infrastrukture zadovoljiti razvojne planove luke Rijeka?

U okvirima međunarodnog projekta SETA utvrđeno je da postojeća pruga sa ugrađenim APB, unificiranim

električnim naponom i produženim kolosijecima za mimoilaženje vlakova u nekim postajama i dovršetkom započetih rekonstrukcija i modernizacije pruga iz EU fondova, može računati na oko 1,5 milijuna TEU/god. bez Nizinske pruge (Feasibility studija u privitku). Nije problem u brzini kretanja vlakova nego u tehnologiji i organizaciji transportnog procesa, što rješava spomenutom operativnom koordinacijom koju su tražili znanstvenici koji volonterski rade na razvoju ovoga sustava.

Ono što nama upada u oči je činjenica da najbolje uvjete da postane maticna luka, odnosno najdublji gaz za prijem najvećih maticnih brodova ima luka Rijeka, a ona tu svoju prednost ne koristi. Uz to, ima i 2 kontejnerska terminala; Brajdicu i Zagrebačko pristanište. Vidite li tu neku šansu za luku Rijeka da poveća svoj udio prijema kontejnera i dalje prijevoza željeznicom?

Hrvatska mora razvijati intermodalni prometni sustav jer to naređuje EU, a to znači da mora osigurati prethodno opisane uvjete da preko elektrificirane željeznice mora transportirati minimalno 85% tereta kako bi dala veliki doprinos u racionalnom upravljanju eksternim prometnom troškovima koji su već dosegli oko 7,3% GDP u EU. Dakle, željezница se mora ubrzano ravljati i postati kralježnicom kopnenog prometa. Alternativa ne postoji, prema stvarnoj politici EU.

Možemo li zaključno reći da je sva prilika da će luka Rijeka ostati malena luka za sporedni promet?

Ne, naprotiv uskoro će riječka luka ponovo biti najveća i glavna luka Sjevernog Jadrana i glavno međunarodno prometno čvorište EU prema ostatku svijeta. (Slike u privitku).

Kakve perspektive luci Rijeka otvara nizinska pruga Rijeka - Zagreb?

Svi vidimo da se zapravo gradi oko 500 km nizinske dvokolosiječne elektrificirane željezničke pruge, od Ogulina - Oštarija do mađarske granice i da se spremaju akcije oko projektiranja i gradnje brdskog dijela Nizinske pruge Škrljevo - Ogulin, a onda u slijedećoj fazi do Omišlja. Sa nizinskom prugom riječki (hrvatski) prometni pravac postaje transportna osovina EU sa ostatkom svijeta i generator (kroz ekonomski multiplikatore 11) ubrzanog gospodarskog razvoja i RH i zemalja u njezinoj primarnoj gravitacijskoj zoni.

Molimo i da prokomentirate krasnu priliku za željeznicu u RH povezivanja luke Rijeka i luke Vukovar.

EU priprema naredbu o razvoju intermodalnog prometnog sustava, što znači razvoj elektrificirane željeznice i unutarnje plovidbe zbog smanjivanja eksternih prometnih troškova. Mi smo dugo vremena, za vrijeme bivše Jugoslavije, imali blok vlakove Bakar - Vukovar (Slavonski Brod), jer su svi veći skladišni, proizvodni pogoni, čeličane itd. u Europi locirani uz plovne kanale zbog racionalizacije transportnih troškova pa su i od riječke luke tražili pretovar robe u riječne barže u riječnim pristaništima, što je sada ponovno jako aktualizirano. Normalno je za očekivati da će se uskoro ponovo uvesti blok vlakovi Rijeka - Vukovar, a Vlada je već pokrenula modernizaciju i luke u Slavonskom Brodu. Postoji i projekt riječnog logističkog intermodalnog sustava „Rugvica“ za kojega se zalaže i EU, čime će se ponoviti sustav maršrutnih vlakova iz osamdesetih godina prošlog stoljeća.

Značajno povećanje kapaciteta na pruzi Rijeka - Zagreb trebalo bi značiti da se strateški promišlja i



povećanje kapaciteta luke Rijeka i željeznice, međutim, naša strategija prometnog razvijanja Republike Hrvatske negdje se zadržala na maloj željezničkoj mreži, nije nigrdoje izravno upisano da će se prionuti izradi nizinske pruge koja bi omogućavala takve velike prijevoze. Ima li Hrvatska potrebu za nizinskom prugom?

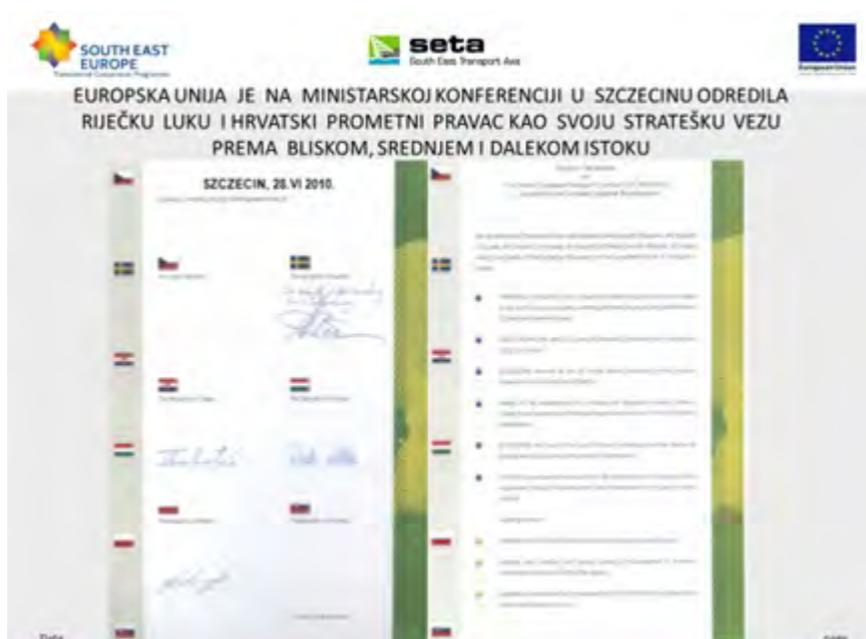
Zaista je tako bilo u jednom vremenskom periodu, ali sada kada treba upravljati sa eksternim prometnim troškovima po cijelom svijetu, osobito na području EU, Hrvatska postaje veliko i strateško željezničko prometno čorište, što znači da se mora ubrzano razviti naša željezница u veliki sustav.

Jednom ste istaknuli nedostatak političke volje za gradnju Nizinske pruge.

Sada ponavljam riječi na TV našega Ministra gospodina Olega Butkovića: „Nizinska pruga se gradi i predstavlja INTERMODALNI prioritet“. Osobno sam čestitao gospodinu Ministru.

Molim Vas da za kraj ovoga razgovora prokomentirate: međunarodnim dogovorom SETA predviđeno je da će se na ovome prometnom pravcu od Rijeke prema srednjoj Europi promet povećati minimalno deset puta u odnosu na sadašnje, postojeće stanje. Može li se to objektivno dogoditi?

Da, to će se dogoditi. Dostavljam vam na uvid izvod iz feasibility Studije gradnje željezničkih pruga koja je izrađena od EU i koju je prihvatile Europska komisija.



Slika 1: Szczecinska deklaracija, koja osigurava posebni poticaj i jamstvo privatnim investitorima da ulože svoj kapital u razvoj riječke luke i hrvatskog - srednje-europskog prometnog pravca



Slika 2: Otvaranjem LNG terminala na Omišlju riječka luka dobiva još jednu ogromnu prednost u odnosu na druge jadranske luke, jer danas se svi matični kontejnerski brodovi pokreću na LNG pa će moći uzeti pogonsko gorivo na mjestu ukrcaja/iskrcanja, što brodske kompanije jako rado očekuju.



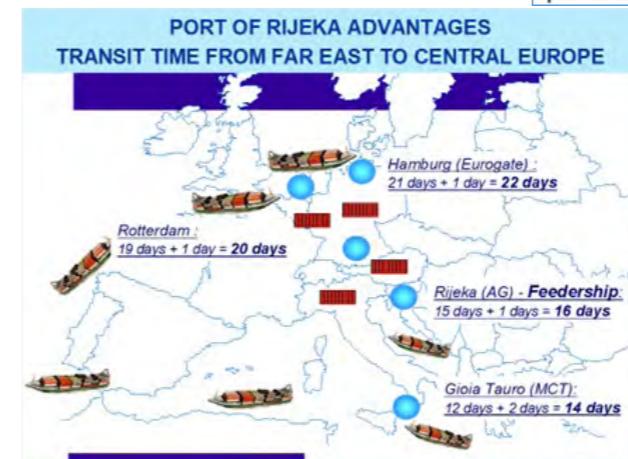
Slika 3: Pregled objekata prometne infrastrukture koje je potrebno izgraditi da bi mogao uspješno funkcionirati novi kontejnerski terminal, kao i sveukupni hrvatski prometni pravac, a grad Rijeka rastereti od prolaza tereta kroz grad.

Dionica	EIRR	ENPV (€)
DG- Botovo - Križevci	10,65%	307.828.912
Križevci - Dugo Selo	10,70%	267.281.181
Zaprešić - Dugo Selo	18,62%	2.400.092.907
Hrv. Leskovac - Belaj	12,39%	381.461.742
Goljak - Belaj - Skradnik	10,68%	549.101.608
Skradnik - Krasica	18,97%	3.825.914.442
Krasica - Krk	17,08%	1.229.883.335
Krasica - Rijeka	13,25%	202.233.396
UKUPNO	14,13%	4.641.182.633

Može se zaključiti da je izgradnja svake pojedine dionice željezničke pruge visoke učinkovitosti: DG - Botovo - Zagreb - Rijeka društveno-ekonomski opravданa, a najveće društveno-ekonomsku opravdanost imaju dionice: Skradnik - Krasica (18,97%), Zaprešić - Dugo Selo (18,62%) i Krasica - Krk (17,08%). Ove visoke vrijednosti ekonomskih stopa rentabilnosti, kao i visoke vrijednosti ekonomske neto sadašnje vrijednosti za dionice: Skradnik - Krasica, Zaprešić - Dugo Selo i Krasica - Krk ukazuju i na potrebu ranije izgradnje ovih dionica.

Ukupna neto sadašnja vrijednost projekta je € 4.641.182.633, s internom stopom povrata od 14,13%, što pokazuje visoku prihvatljivost projekta s društveno-ekonomskog stajališta.

Temeljem provedenog vrednovanja može se zaključiti da je izgradnja pruge visoke učinkovitosti: DG - Botovo - Zagreb - Rijeka u potpunosti društveno-ekonomski opravdana i predstavlja jedan od ključnih razvojnih projekata za Republiku Hrvatsku.



Slika 4: Geostrateška i ekonomska opravdanost izgradnje nizinske pruge Rijeka - Centralna Europa po dionicama građenja



Slika 5: Vremenske komparativne prednosti jadranskih luka (Luke Rijeka) za logistiku zemalja Centralne Europe u odnosu na luke Sjevernog mora

Slika 6: Komparativna analiza udaljenosti Luke Rijeka i Luke Hamburg od Luke Shanghai



SUSTAV ZA PRODAJU PRIJEVOZNIH KARATA U VLAKU

PIŠE: HŽPP
FOTO: SPVH

U HŽ Putničkom prijevozu prodaja prijevoznih karata obavlja se na 148 službenih mjeseta. Sustav za prodaju prijevoznih karata ISPRO obuhvatio je modernizaciju stabilnih terminala na blagajnama (174 terminala), uvođenje mobilnih terminala za konduktore (540 terminala), prodaju karata putem internetske stranice i aplikacije za pametne telefone, postavljanje kartomata u 7 većih kolodvora (10 kartomata), uvođenje pametnih kartica te modernizaciju prodaje međunarodnih karata. Implementacija sustava počela je u kolovozu 2016., a završena je u kolovozu 2017. uvođenjem pametnih kartica, koje su zamijenile pretplatne opće, učeničke i studentske karte te pojedinačne karte s popustom.

Uz prikupljanje niza podataka važnih za poslovanje, cilj HŽ Putničkog prijevoza bio je podizanje razine kvalitete usluge uvođenjem više

načina na koji korisnici mogu kupiti kartu, omogućavanjem kupnje karata od 0 do 24 sata, skraćenjem vremena potrebnog za ispostavljanje karte te automatizacijom cijelog poslovnog procesa.

Prijevozne karte danas se prodaju na 5 prodajnih kanala: 1. na putničkim blagajnama u službenim mjestima i putničkim agencijama putem stabilnih terminala (POS) i mobilnih terminala (HHT)

2. na stabilnim automatima u službenim mjestima (TVM)
3. u vlakovima putem mobilnih terminala (HHT)
4. putem web stranice
5. putem aplikacije za pametne

Udio prodanih karata po prodajnim kanalima u razdoblju od 1. siječnja do 30. studenoga 2018.:

prodajni kanal	broj karata	udio % u prodanim kartama
stabilni terminali POS	4.193.204	74,63
mobilni terminali HHT	1.229.012	21,87
web stranica	57.869	1,03
aplikacija	50.340	0,90
stabilni automati TVM	88.065	1,57
UKUPNO	5.618.490	100,00

Sustav za prodaju prijevoznih karata ISPRO omogućava utvrđivanje tokova putnika i egzaktno praćenje poslovnih učinaka kao što su:

- broj prevezениh putnika u unutarnjem prometu (po povlasticama, prugama, relacijama,

- izradu međunarodnog obračuna i udjela po željezničkim upravama temeljem ispostavljenih međunarodnih prijevoznih karata.

Stabilni automati TVM na kolodvorima

Osnovna funkcija automata za ispostavljanje prijevozne karte je omogućavanje brze i jednostavne kupnje prijevozne karte za sve relacije HŽPP-a prema tarifnim propisima. Ovaj način omogućava putnicima samostalno kupovanje prijevoznih karta u bilo koje vrijeme koristeći karticu kao sredstvo plaćanja. Stabilni automati nalaze se Zagreb Glavnom kolodvoru (4 automata) te po jedan automat u kolodvorima Varaždin, Slavonski Brod, Vinkovci, Osijek, Rijeka i Split.

Sustav za prodaju prijevoznih karata i rezervacija u kolodvorima na stabilnim automatima omogućava:

- ispostavljanje prijevoznih karata u unutarnjem putničkom prijevozu
- rezerviranje mjesta u vlaku u unutarnjem putničkom prijevozu
- centralni sustav za prihvati podataka o prometu s blagajnici automata i slanje novih podataka (cijene, povlastice i dr.) na blagajnu automat.

Mobilni terminali u vlaku

Osnovna funkcija mobilnih terminala za ispostavljanje električne prijevozne karte jest omogućiti brz pregled prijevoznih karata te brzo i lako ispostavljanje prijevozne karte putnicima koji su u vlak ušli bez prijevozne karte za sve relacije HŽPP-a prema tarifnim propisima.

Sustav na mobilnim terminalima omogućava:

- izvješća
- izradu obračuna u unutarnjem putničkom prijevozu
- centralni sustav za prihvati podataka o prometu s blagajni i slanje novih podataka (cijene, povlastice i dr.) na blagajnu
- rezerviranje mjesta u vlaku u unutarnjem putničkom prijevozu
- izvješća.

Prodaja putem web stranice i pametnih telefona - internetska prodaja

Prodaja prijevoznih karata putem interneta postao je opće prihvaćen način prodaje jer omogućava lakšu dostupnost usluga na tržištu za putnika, kao i bolju dostupnost, bolji uvid u ponude i cijene te obavljanje kupnje prijevozne karte iz vlastitog doma. Prodajom karata putem interneta olakšana je dostupnost (0-24 sata) usluga HŽPP-a i ostvaren bolji uvid u ponudu.

Također, ISPRO sustav pojednostavio je rad osoblja HŽPP-a, osobito u vlakovima jer su do uvođenja ISPRO sustava konduktori ručno ispisivali karte. Danas je izdavanje karata jednostavnije i brže.

Usluga prijevoza putnika kao osnovni proizvod putničkog prijevoza osjetljiva je jer je izložena svakodnevnoj ocjeni svojih korisnika usluge i medija, što ovaj podsustav čini izuzetno zahtjevnim.

Novim sustavom za prodaju i pregled karata u potpunosti se postigla informatizacija sustava za prodaju i pregled prijevoznih karata, što je jedan od koraka u približavanju europskim standardima putničkog prijevoza.

ISPRO sustav omogućava cjelokupan pregled poslovanja i njegovu sustavnu analizu na osnovu koje se planiraju aktivnosti u cilju udovoljavanja potrebama korisnika prijevoznih usluga te poboljšanju prijevoznih usluga, a time i ostvarenju boljih poslovnih rezultata.

Putnici su zadovoljni novim prodajnim sustavom, a pred HŽ Putničkim prijevozom je daljnja nadogradnja ISPRO sustava kako bi se sustav dodatno unaprijedio na zadovoljstvo korisnika usluge.

SRETAN BOŽIĆ I NOVA GODINA



DANIJELA JAKUBEK JARMIĆ
prometnica vlakova u kol.
Moslavačka Gračenica

Čestit i blagoslovjen Božić te
sretnu, uspješnu i nadasve zdravu
novu 2019. godinu!

TANJA PAVIĆ
tehnolog u kolodvoru Kutina

Sretnu, uspješnu i zdravu 2019.
godinu te blagoslovjen Božić
želim svim djelatnicima Hrvatskih
željezničkih i članovima njihovih
obitelji!



MARKO ZIRDUM
nadzornik zgrada Mihanovićeva 12,
Zagreb.

Čestit Božić i sretna nova godina
svim djelatnicima.



JASENKA MARIĆ
prometnica Zagreb GK

Sretan Božić svim radnicima HŽ
Infrastrukture.



JAKOV VRŽINA
skretničar u kol. Prim. Dolac

Svim željezničarima želim sretan
Božić i novu 2019. godinu.

TIHOMIR ERCEGOVAC
prometnik vlakova u kol.
Kaštel Stari

Sretan Božić i novu 2019.
godinu svim zaposlenicima HŽ-a,
posebno članovima SPVH.



KATARINA LUGARIĆ
I ALMIR IMAMOVIĆ
tehnolozi Zagreb GK

Čestit Božić i sretna nova 2019.
godina



ZORAN NEKIĆ
pomočnik Zagreb GK

Sretan i blagoslovjen Božić te
sretna nova godina.



MIROSLAV ĆURAK prometnik
vlakova kol. Zdenci – Orahovica

Za nadolazeći Božić i božićne
blagdane, svim kolegicama
i kolegama, kao i drugim
djelatnicima HŽ-a, želim puno
sreće i prije svega zdravlja!

IVICA BEGIĆ
skretničar kol. Čačinci

Povodom Božića, božićnih i
novogodišnjih blagdana, svim
djelatnicima HŽ Infrastrukture
želim puno zdravlja i sreće!



ZORAN PILIPOVIĆ

Svim članovima Sindikata
prometnika vlakova Hrvatske,
svim djelatnicima HŽ
infrastrukture i svim ljudima
dobre volje neka je čestit Božić i
sretna nova 2019. godina.



IVAN POŽEGA
TK-dispečer kol. Vinkovci

Svim djelatnicima HŽ-Infra želim
čestit i blagoslovjen Božić i
sretnu novu godinu!

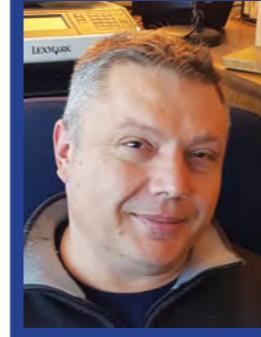


DIJANA BUJAN
prometnik vlakova kol. Slatina

Svim svojim kolegicama i
kolegama čestitam Božić i želim
puno uspjeha u novoj 2019.
godini!

SLAVKO SIMIĆ
skretničar kol. Slatina

Svima koji me poznaju, kao i svim
ostalim kolegicama i kolegama,
u povodu nadolazećeg Božića i
božićnih blagdana želim puno
zdravlja, sreće i poslovnog
uspjeha!



TOMISLAV VEKIĆ
prometnik vlakova kol. Vinkovci

Sretan Božić i sve najbolje u
novoj godini svim kolegicama i
kolegama!



BOŽO MEŠIN
manevrist, Knin

Čestit Božić uz najljepše želje u
novoj godini svim članovim SPVH.



NINO TESLA
prometnik vlakova kol. Šibenik:

"Povodom Božića i nadolazećih
blagdana sve najbolje svim
željezničarima ma gdje bili."

NIKOLA STANČIĆ
skretničar kol. Šibenik:

"Sretan Božić i nova 2019. godina
svim radnicima."



KREŠIMIR BELAK
školski instruktor, Knin

Sretan i blagoslovjen Božić te
uspješnu novu 2019. godinu
svim članovima SPVH



VJEKOSLAV SUTON,
umirovljenik

Sretan Božić i nova godina svim
radnicima HŽ Infrastrukture.



GORAN KARATUROVIĆ
prometnik vlakova u kolodvoru Okučani

VOLIM OVAJ POSAO

RAZGOVARAO: Ilij Arambašić
FOTO: Ilij Arambašić



Gorane, prije svega hvala Vam što ste se odazvali na moj poziv i pristali na ovaj razgovor. Za početak kao i uvjiek u ovim razgovorima molim Vas da se predstavite s nekoliko osnovnih podataka o sebi, svima onima koji Vas ne poznaju.

Roden sam 1. 8. 1971. godine u Novskoj, tu sam i odrastao i završio osnovnu i srednju školu. Nakon završetka Domovinskog rata, čiji sam bio aktivni sudionik od 1991. do 1995. godine završavam tečaj za manevristu i odmah se zapošljavam na Zagreb RK, to je bilo 1996. godine. Nedugo nakon toga završavam jednogodišnje školovanje za prometnika vlakova i odradujem pripravnici staz u kolodvoru Zagreb Resnik.

Znači u Zagreb Resniku postajete prometnik vlakova, tu ostajete raditi ili?

Zapravo i ne, ispočetka sam kao „friški“ prometnik vlakova radio po potrebi kao telegrafist, vlakovoda i slično. No nakon nekog vremena započinjem rad na Zagreb RK kao prometnik vlakova, ispočetka prvo godinu dana kao „unutarnji“ prometnik vlakova. Radio sam i u još nekoliko kolodvora zagrebačkog čvora na zamjenama Zagreb Klara, Savski Marof...

U vrijeme rada na Zagreb RK živjeli ste u Zagrebu?

Ne, živio sam u Novskoj, kasnije u Novoj Gradiški a radio u Zagrebu. Putovao sam na posao u Zagreb vlakom neprekidno skoro dvadeset godina. Rano ustajanje na prvi vlak do Zagreb Glavi kolodvor pa presjedanje na autobus do Dugava zatim pješačenje od pola sata do radnog mjesta. Nakon toga odradiš smjenu od dvanaest sati i onda natrag kući. Putovanja su bila iscrpljujuća i trajala su u odlasku i povratku po šest-sedam sati za svaku odradenu smjenu. Možete zamisliti koliko sam

vremena sve ove godine potrošio samo na putovanja na posao. Bilo je dana kada sam morao raditi zaredom po dva, tri dana u nizu pa sam znao ostajati spavati kod rodbine u Zagrebu jer bi bilo nemoguće putovati kući na svega par sati.

Kada dolazite raditi u kolodvor Okučani?

U kolodvor Okučani dolazim 1. 10. 2015. godine kada mi se odobrava prelazak iz tada Prometne sekcije Centar u Prometnu sekciju Istok, i od tada pa do dan danas radim u ovom kolodvoru.

Kako je prošla prilagodba po dolasku u kolodvor Okučani, mislim na to kako je to doći iz Zagreb RK u Okučane s obzirom na onu veličinu i obujam prometa u relativno manji kolodvor?

Neki bi pretpostavili da je prelazak bio jako lagan, međutim baš i nije. Taman u vrijeme mog prelaska završavao se kapitalni remont kolodvora kao i dionice pruge Okučani -Novska. U to vrijeme baš su izmjenjivali signalno-sigurnosni sustav kolodvora odnosno prelazak sa starog Lorentza na suvremeniji sustav. Bilo je dosta posla i uhodavanja oko prelaska na novi signalno-sigurnosni sustav, tada je to bilo jako teško razdoblje, novi kolodvor, novi ljudi, novi sustav sigurnosti. Ali mojim trudom i uz pomoć kolega i to je brzo prošlo.

Kako je raditi na ovako suvremenom uređaju? Kakvi su Vaši dojmovi i iskustva?

Od trenutka kada je stavljen u funkciju pa sve do dan danas iskustva su različita, početak je bio jako težak. Počevši od nas samih prometnika vlakova kao i djelatnika dionice za održavanje signalno-sigurnosnih uređaja Nova Gradiška nismo poznavali vrline i mane ovog uređaja. Uhodavanje je bilo popraćeno s puno smetnji i kvarova koji su

postupno otklanjani u suradnji s izvođačem radova jednim talijanskim konzorcijem koji je ugrađivao uređaj. Trebalo je proteći dosta vremena, dosta nadogradnji softvera uređaja da bih se moglo doći u stadij da uređaj radi pouzdano i stabilno kao što radi sada. Mada se i dan danas dogode određeni kvarovi i problemi ali oni nisu niti tako česti niti su nekakvog velikog obujma da se ne mogu otkloniti u nekakvom kratkom roku.

Recite nam malo o uvjetima rada u kolodvoru?

Uvjeti rada u kolodvoru su jako dobri u što se možete i sami uvjeriti ako samo malo prohodate i pogledate. Kada sam tek došao kolodvorska zgrada kao i prostorija prometnog ureda bila je u kompletnoj rekonstrukciji, sve je praktično izgrađeno iznova. Kada pogledate stanje drugih kolodvorskih zgrada i samih prometnih ureda na cijeloj mreži HŽ Infrastrukture naš kolodvor sigurno spada u sam vrh po opremljenosti i uređenosti. Imamo i novu čajnu kuhinju, nove sanitarne prostorije za osoblje kolodvora tako da nemamo nekakvih većih prigovora. Jedan od sitnih problema koji imamo je taj što je sam hardver signalno-sigurnosnog uređaja smješten u samom prometnom uredu i kao takav stvara određenu buku i zagrijavanje što po svemu i nije problem da nije bilo kvara klima uređaja u prometnom uredu koji je bio neispravan skoro godinu i pol dana, pa je u vrijeme ljetnih vrućina bilo nepodnošljivo vruće. A i sam prometni ured je smješten na južnoj strani kolodvorske zgrade i puno je staklenih površina. Međutim, i taj problem s klima uređajem je riješen konačno na naše veliko zadovoljstvo i predstojeće ljetu čekamo bez zebnje. Možda bi još trebalo spomenuti i problem u količini pitke vode koju dobivamo za naše potrebe, ona uvijek

nije dovoljna za zadovoljavanje naših potreba pogotovo u ljetnim mjesecima. Imate li problema s popunjenošću radnog mesta prometnika vlakova, kakva je situacija s iskoristivosti godišnjih odmora, odnos s nadređenim šefom kolodvora? U kolodvoru radi pet prometnika vlakova s mjestom rada kolodvor Okučani, nekada po potrebi radi korištenja godišnjih odmora i bolovanja dolaze na ispomoć kolege iz kolodvora Nova Gradiška koji su osposobljeni za rad u kolodvoru Okučani. Što se tiče godišnjih odmora oni se uglavnom iskoriste u tekućoj godini, nešto malo se prenese u narednu godinu ali to su uglavnom zanemarive brojke. Odnos sa šefom kolodvora gospodinom Miroslavom Dudrakom čije je sjedište u Novoj Gradiški je jako dobar, mi se trudimo svoj posao odraditi uredno i korektno i sve probleme na koje nailazimo

rješavamo u suradnji sa šefom kolodvora.

Plaće radnicima HŽ Infrastrukture nisu rasle od 2007.godine. Vaš stav o temi koja je za vas radnike jedna od najvažnijih?

Štose tiče plaće, zadovoljansam jedino činjenicom da je redovita a njenom visinom nisam. Kad se vidi činjenica da plaće u Hrvatskoj rastu svima, nekim više a nekim manje a smo na razini iz 2007. godine iskreno sam zabrinut. Zadnji Kolektivni ugovor koji je potpisana na štetu svih radnika HŽ Infrastrukture, ne samo da nam nije donio povećanje plaće nego nas je vratio korak unatrag glede prijevoza na posao, radno pravne zaštite, smanjenje dana godišnjeg odmora i sl... Smatram da bi se što prije moguće trebalo pokrenuti pregovaranje za novi KU u kojem bi se ispravile sve loše stvari iz postojećeg KU i ispregovaralo povećanje plaće i ostali dodaci. Nadam se da ovaj put

Sindikat prometnika vlakova neće biti isključen iz pregovora kao što je bio zadnji put.

Obitelj?

Sretno oženjen, otac dvoje odrasle djece. Supruga zaposlena u privatnoj tvrtki u Novoj Gradiški, sin student i kćerka srednjoškolka.

Evo Gorane, na kraju ovog intervjeta recite nam nešto za kraj.

Volim ovaj posao, ovo zanimanje me činim sretnim i smatram da željezница u našoj zemlji ima budućnost uz malo više ulaganja i zalaganja naših upravljačkih struktura. Dajte nam posla, više novih operatera, više putnika jer ja i kolege se posla ne bojimo. I onda će i nama i našem poduzeću biti bolje.

I na kraju povodom nadolazećih Božićnih i Novogodišnjih blagdana svim željezničarima, svim ljudima dobre volje neka je blagoslovljjen Božić i sretna nova godina!



**Edukacija:
OSNAŽIMO SOCIJALNI DIJALOG
- SUZBIJMO RIZIK NEZNANJA**

Split, 27. studenoga 2018. g.

OSNAŽIMO SOCIJALNI DIJALOG- SUZBIJMO RIZIK NEZNANJA

PISÉ: Ante Kunčić
FOTO: Ante Kunčić

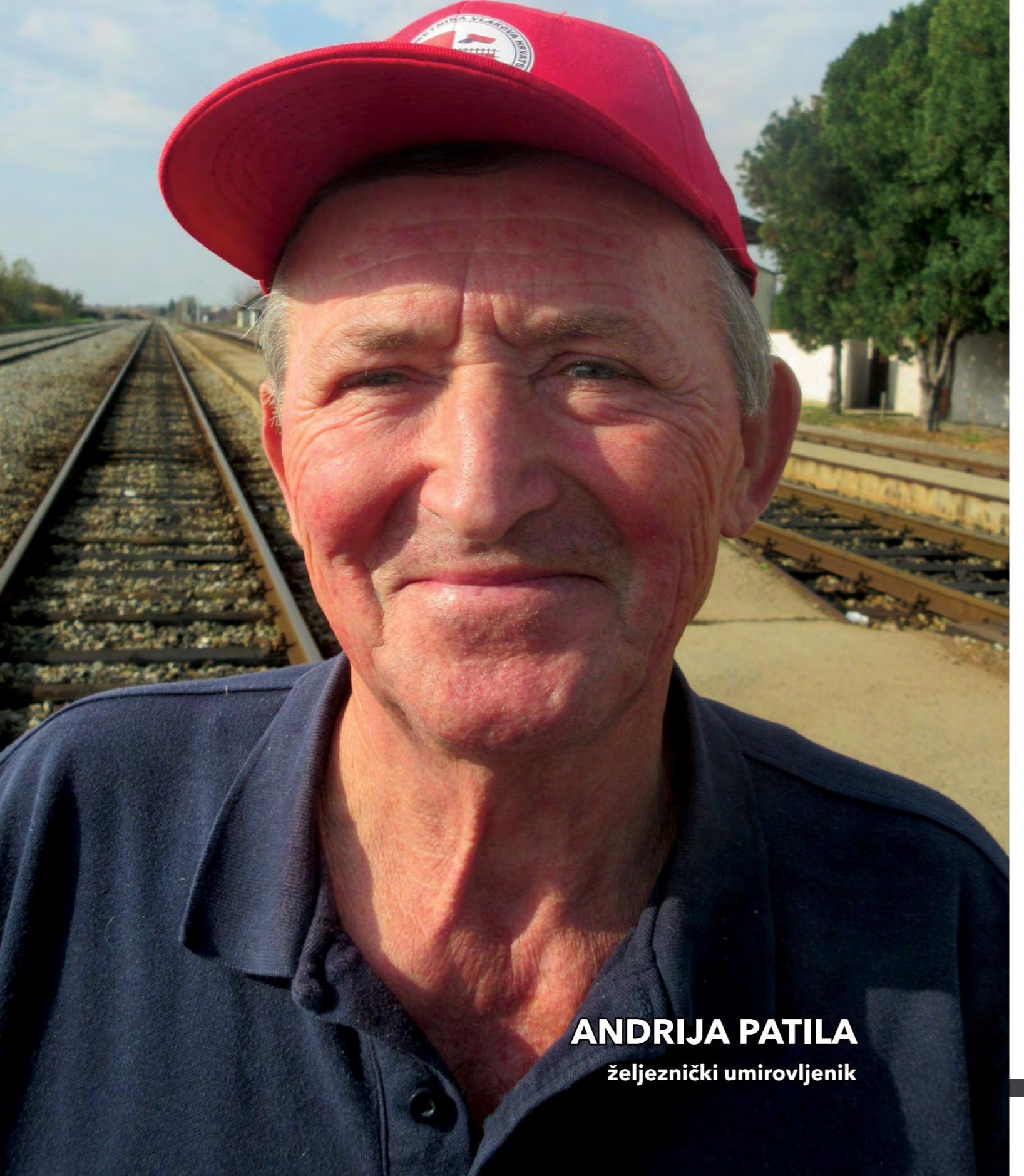
Dana 27. studenog 2018. godine u Splitu je održan program usavršavanja na području socijalnog partnerstva i socijalnog dijaloga pod nazivom: "Osnažimo socijalni dijalog-suzbijmo rizik neznanja". Predavanju je nazočilo 20-ak sudionika. Organizator događaja je bio Granski sindikat zaposlenih u osiguranju Hrvatske, a edukacija je podijeljena na dva dijela. Prvi dio je nosio naziv: "Sudjelovanje radnika u odlučivanju" a moderator toga dijela je bio Jakov Babić, viši pravni savjetnik u HURS-u. Njegovo predavanje se baziralo na sudjelovanju radnika u odlučivanju, pravima i obvezama Radničkog vijeća i sindikalnih povjerenika. Drugi dio je glasio: Osnovna prava iz Zakona o radu kojega je izlagao gospodin Miroslav Brzica, tajnik u HURS-u. Njegovo izlaganje je bilo dosta interesantno jer je bilo popraćeno sa puno konkretnih primjera a također je bilo mnogo pitanja na tu temu. Izlaganje gospodina Brzice također je trajalo oko 90 minuta. Seminar je započeo u 10 sati a završio je oko 13:30 sati.





PREBIREM PO USPOMENAMA

RAZGOVARAO: Nebojša Gojković
FOTO: Nebojša Gojković



U našem serijalu „BILI JEDNOM NA ŽELJEZNICI“, a u kojem pišemo o nekim našim starijim kolegama, sada već željezničkim veteranima, gdje se kroz razgovor s njima prisjećamo nekih prošlih, po mnogima puno boljih vremena za željeznicu i željezničare, evo došli smo i do našeg jubilarnog desetog sugovornika.

Ovaj put riječ je o pripadniku jedne generacije željezničara koje već neko vrijeme više nema na željeznicama, prometniku vlakova koga su svi poznavali i koji je sve poznavao, jednom od naših prvih aktivista i osnivača SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE na osječkom području, našem povjereniku, dopredsjedniku Podružnice Osijek i čovjeku koji je u svemu čime se bavio ostavio trag. I pored svega toga, on uvijek i u svakoj prilici ističe kako je prije svega naš kolega i prijatelj. On je Andrija Patila i odmah se, s puno optimizma i njemu svojstvene pozitivne energije, odazvao našem pozivu na ovaj razgovor. Isti smo obavili u njegovom obiteljskom domu u Našičkoj Breznici, dok smo fotografije napravili na njegovom bivšem mjestu rada, točnije kolodvoru Bizovac.

Prije svega Andrija, hvala Vam što ste se odazvali našem pozivu i pristali na ovaj razgovor. Molim Vas da se za sam početak predstavite našim čitateljima s nekoliko osnovnih podataka o sebi.

Rođen sam 12.11.1954.g. u Jelisavcu gdje sam proveo djetinjstvo i završio osnovnu školu. Tu sam proveo i jedan dio mladosti, da bih potom preselio u Našičku Breznicu gdje i danas živim. Školu za prometnika vlakova završio sam u Beogradu, a na željeznicama proveo punih 40 godina. Oženjen sam i otac sam jednog sina od kojeg imam četvero unučadi.

Koliko je to sad već godina

otkako ste otišli sa željeznicice?

Evo sada je točno 5 godina. Otišao sam s napunjenih 60 godina starosti i 44 godine radnog staža, od toga je 4 godine beneficije i sudjelovanja u Domovinskem ratu. Bio je to sporazumno raskid ugovora o radu, odnosno prihvatio sam ponuđene poticajne mjere.

Slučaj je htio da sam radio onog dana kada ste Vi odradili svoju posljednju smjenu i kada ste se na radnoj telefonskoj liniji oprostili sa svojim kolegama. Kakav je to osjećaj kad otpremite onaj posljednji vlak i kad znate da je to to, da nema više?

Meni je to tada bilo potpuno normalno, jer skupilo mi se već prilično godina rada i došlo je do određenog zasićenja. Nisam više imao volje nastaviti raditi, tako da sam tu posljednju smjenu odradio kao i svaku drugu prije nje. Na neki način jedva sam čekao da se sve to završi.

Da li ste se u nekom trenutku pokajali što ste otišli, budući da ste mogli još nekoliko godina raditi?

Ni u jednom trenutku se nisam pokajao što sam otišao, jer prije mene je već otišlo dosta mojih kolega i prijatelja, mojih vršnjaka. Procjenio sam da mi je to što sam odradio sasvim dovoljno i da nema potrebe dalje da ostajem u radnom odnosu. Trebalo je ostaviti prostora i mladim kolegama da zarade svoje mirovine.

Nakon 40 godina provedenih na željeznicama, kako je izgledao Vaš život u tim prvim umirovljeničkim danima?

Nije mi bio problem naviknuti se na život bez željeznice, jer sam odmah po odlasku u mirovinu, a od otpremnine koju sam dobio, kupio 2 traktora i počeo se baviti poljoprivredom. Znači, ponovo sam svaki dan imao određene obaveze, tako da na neki način

nisam ni primjećivao nekakvu veliku promjenu u svom životu.

Kakva je mirovina; preostane li Vam što nakon što se poplaćaju sve tekuće obaveze?

Mirovina mi je super! Skupio sam dovoljno radnog staža, a primam i dodatak koji mi pripada kao hrvatskom branitelju i sudioniku Domovinskog rata. Zadovoljan sam s mirovinom i volio bih kada bi i mnogi drugi iz moje okoline mogli imati takve ili barem slične mirovine.

U godinama ste kad obično počinju zdravstveni problemi (ako već dotad nisu); kako Vi stojite po tom pitanju?

Super! Nemam nikakvih zdravstvenih problema. Za 40 godina provedenih na željeznicama, na bolovanju sam proveo ukupno možda 3 mjeseca, a i to nije bilo zbog nekih zdravstvenih razloga, već kad mi je trebalo zbog proslave kirvaja ili odlaska nekome u svatove.

Već ste nešto rekli na tu temu, ali da čujemo malo detaljnije, kako provodite umirovljeničke dane?

Uglavnom se bavim onim čime se većina ljudi na selu bavi; imam 25 ovaca, 10-ak svinja, 30-ak zečeva, 3 jarića i jarca, 1 tele, kokoši, piliće... I svim ostalim što ide uz to; obradivanje zemlje, sijanje, prskanje, košnja... Naravno, najvažnije od svega je da se „bavim“ unucima. Obavezno idem i na utakmice lokalnih nogometnih klubova, a idem i na razna druženja i svečanosti na koje me pozovu.

Da se sad malo vratimo nekim Vašim životnim počecima.

Da li Vam je željezница bila prva opcija kada je posao u pitanju?

Ne. Prva opcija bila mi je vojna škola. Krenuo sam u tadašnju Školu za podoficire u Zagrebu na Černomeru, koja je trebala trajati 3 godine.

Međutim, tijekom školovanja uvjeti su se promjenili, tako da je školovanje umjesto 3, produženo na 4 godine. Zbog toga sam ja nakon završene 2 i po godine napustio školovanje. Druga opcija bio mi je odlazak u inozemstvo, točnije u Njemačku. To sam pokušao nakon što sam napustio vojnu školu, no to se zakompliciralo iz razloga što su mi oduzeli pasoš i zabranili ulazak u Njemačku slijedećih 10 godina. Razlog je bila ta moja vojna škola. Vjerovatno su se bojali da nešto ne bih odao, a što se odnosilo na to moje školovanje. Uglavnom, tek nakon toga pojavila se željeznica kao mogućnost za zaposlenje.

Iz današnje perspektive, želite li možda zbog takvog razvoja situacije; možda ste mogli ostvariti karijeru časnika?

Da, vjerovatno bi mi život danas potpuno drukčije izgledao. Da sam završio tu podoficirsku školu i kasnije se uključio u Domovinski rat, sigurno bih imao dobru osnovu za napredovanje u vojski. Vjerujem da bih tada i nakon završetka Domovinskog rata ostao u vojski kao profesionalac. I ovako sam tijekom rata obnašao funkciju zapovjednika i nuđeno mi je da nastavim vojnu karijeru, ali sam ja ipak iz nekih svojih osobnih razloga tada izabrao željeznici.

Kako ste onda uopće završili na željeznicu?

Pa, to je bilo po obiteljskoj liniji. Moj stric je u to vrijeme radio kao konduktor i on je u stvari najzaslužniji za to što sam ja postao željezničar. On me uputio na kurs za radna mjesta kočničara, manevriste i skretničara koji je bio organiziran u Osijeku. Kurs je trajao nešto manje od pola godine, nakon čijeg završetka je i otpočeo moj radni staž na željeznicu.

Da li ste osim željeznice imali kakvog drugog radnog iskustva?

Jesam, godinu dana radio sam kao zaposlenik „Osijek - Koteksa“ na području oko Našica. To je bio posao u građevini, a kako sam ja tada već imao

završene 2 i po godine srednje škole, odmah sam postavljen za poslovođu. Nakon održane te 1 godine, i pored zabrane ulaska u Njemačku koja mi je ranije bila izrečena, uspio sam preko nekih svojih veza ipak otići tamo. Zadržao sam se nekih godinu dana, radeći isto tako građevinske poslove. Po povratku iz Njemačke, prijavljujem se na onaj već spomenuti kurs.

Koliko je željeznica u to vrijeme bila privlačna mladom čovjeku kao mjesto na kojem će zasnovati radni odnos?

Željeznica je tada bila veoma interesantna za veliki broj mlađih ljudi. Mnogo ljudi koji su se zaposlili na željeznicu nije imalo srednju školu, a neki nisu imali ni osnovnu. S takvim uvjetima željeznica se nametala kao idealno mjesto za zasnivanje radnog odnosa. Samo iz mog mjesta Jelisavca, na onaj kurs išlo je nas 30-ak. Svi smo mi zahvaljujući toj željeznicu i izgradili kuće, i prehranjivali svoje obitelji, i iskolovali djecu...

Ispričajte nam ukratko Vaš željeznički put; gdje ste sve i na kojim radnim mjestima radili od dana zaposlenja, pa konačno do umirovljenja...

Počeo sam u Osijeku kao kočničar. Tu se nisam zadržao dugo, jer sam vrlo brzo počeo raditi kao skretničar, isto tako u Osijeku. Nakon toga prelazim na radno mjesto čuvara ŽCP-a i obišao sam sve putne prijelaze na području Osijeka. U međuvremenu sam položio i ispit za rukovaoca manevre, da bih nakon toga završio i tečaj za telegrafista. Nakon 2 i po godine rada kao telegrafista, odlazim u Beograd gdje završavam školu za prometnika vlakova, odnosno 1 i po godinu koliko mi je nedostajalo, jer sam već imao završeno one 2 i po godine srednje iz Zagreba. Po završetku škole bivam raspoređen u kolodvor Zdenci - Orahovica i tu ostajem 3 i po godine. Poslije toga prelazim u kol. Koška gdje sam radio slijedećih 15 godina, da bih potom zajedno sa svojim kolegom Zdravkom Kubicom, sada



šefom u kol. Bizovac, prešao u kol. Našička Breznica. Tu obojica ostajemo 3 godine, odnosno do zatvaranja kolodvora, nakon čega dobivamo premještaj u kol. Bizovac. Tu sam radio preostalih 17 godina i odatle sam i otišao u mirovinu. Treba reći da sam pored ovih kolodvora, išao raditi i na zamjene u kolodvore Josipovac, Sarvaš, Đurđenovac...

Ako biste morali izdvojiti jedno od nabrojanih mesta rada, koje bi to bilo i zašto?

Izdvojio bih kol. Zdenci - Orahovica ponajviše zbog putovanja od Našičke Breznice do tamo. Tada još nisam imao auto, tako da sam putovao svakako. Nekad vlakom, nekad autobusom, a veze su bile prilično loše. Koliko god mi je raditi tamo bilo prekrasno iskustvo, toliko mi je to putovanje bilo nešto čega se sad baš i ne volim sjetiti. **Što je ono najljepše čega se sjetite kada razmišljate o vremenu provedenom na željeznicu?**

Najljepše mi je sjetiti se vremena dok sam bio mlađ i svega onog lijepog što mi je donosio taj posao. U prvom redu to je bilo neko poštovanje okoline koju je tada sa sobom nosio posao željezničara. Volio sam taj posao i volio sam ljudе, odnosno kolege s kojima sam radio. Lijepo je kad se čovjek u ovim godinama ima čega sjećati, a ja stvarno imam puno lijepih uspomena vezanih za svoj posao.

Ljubav prema željeznicu prenijeli ste i na svog sina, budući da je i on završio školu za prometnika vlakova...

Da, i on je završio za prometnika. Uspio se i zaposliti na željeznicu, odnosno u HŽ Cargu, gdje je nažalost postao višak kao i još dosta njegovih kolega. Dosad još nije imao priliku raditi ono za što se školovao, ali se nadamo da će se i to uskoro promijeniti.

Jedan ste od ljudi koji su bili začetnici djelovanja SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE na osječkom području. Recite nam nešto o tom dijelu Vašeg

rada...

Pa, u to vrijeme je bila vrlo loša situacija za izvršne radnike. Po primanjima bili smo u rangu ili čak slabiji od nekih zanimanja koja s prometom nisu imala veze, a sva odgovornost bila je na nama. Puno nas bilo je nezadovoljno radom tada većinskog sindikata, tako da kada se na sindikalnoj sceni pojavio SINDIKAT PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE kojem je osnovni cilj djelovanja bio zaštita interesa izvršnih radnika, vidjeli smo tu priliku da se određene nepravde konačno isprave. I ja sam se tu među prvima bio aktivirao, tako da sam izabran za povjerenika u kol. Bizovac, a isto tako u 2 mandata bio sam biran za dopredsjednika Podružnice Osijek.

Koliko je u to vrijeme bilo teško graditi jedan sindikat praktički iz temelja?

Bilo je velikih otpora, kako od strane poslodavca, tako i sa strane drugog sindikata. Svima smo mi tada bili smetnja, jer je svima njima odgovaralo stanje koje je bilo. Najveći otpor je bio od strane šefova kolodvora koji su gledali da na sve načine sprječe ljudе da se učlanjuju u naš sindikat. Trebalo je puno truda i vremena da bi se stvari konačno promijenile.

Rekli bismo da je taj obrazac ostao nepromijenjen do danas. Ispunjava li Vas sve to ponosom kada se sada osvrnete na to vrijeme?

Naravno, hvala Bogu! Lijepo je kad čovjek vidi da trud i vrijeme koje je u nešto uložio, nisu bili uzaludni. Uspjeli smo iako su nam mnogi govorili da od toga neće biti ništa i da si samo bespotrebno stvaramo probleme. Mi smo znali da je onakvo stanje neodrživo i da će se ljudi prije ili kasnije odlučiti da nešto promijene. Tako je i bilo.

Da li ste ostali u kontaktu s nekim iz sindikata?

Jesam, sve ove godine sam u kontaktu s ljudima iz sindikata, skoro kao i kad sam radio. Dosta godina smo odlično surađivali i to ljudi ne zaboravljaju.

I dobro je da je tako, da ljudi znaju da netko još uvijek cijeni ono što su radili.

Usپoredo sa željeznicom, bavili ste se još jednim plemenitim pozivom. Recite nam nešto više o tome...

Da, bavio sam se vatrogastvom i to što se kaže „od malih nogu“. Počeo sam u Jelisavcu, jer sam tamo živio u blizini Vatrogasnog doma, a i tetak mi je bio predsjednik tamošnjeg Dobrovoljnog vatrogasnog društva. Poslije preseljenja nastavio sam s aktivnostima i u Našičkoj Breznici. Ako bismo sve zbrojili, u vatrogastvu sam proveo nešto više od 5 desetljeća. Između ostalog, obnašali ste i dužnost predsjednika DVD-a Našička Breznicu. **U koliko ste ukupno mandata bili birani?**

Bio sam biran u 5 mandata, tako da sam na mjestu predsjednika proveo ukupno 20 godina. Osim predsjednika, obnašao sam i dužnosti tajnika i blagajnika, a i sve ostale dužnosti koje je tijekom svih tih godina trebalo obavljati.

Jeste li još uvijek aktivni?

Samo kao potpora. Ima mlađih na kojima je da sada vode brigu o tome. Ja se odazovem kad god me pozovu, većinom na neke obljetnice i svečanosti. Uglavnom, za vatrogasno društvo sam uvijek tu i uvijek ču pomoći koliko mogu.

Čuo sam od Vaših kolega da ste u nekim mlađim godinama

bili i vrstan nogometniš... Jesam, još kao dijete počeo sam igrati nogomet za NK „Vihor“ iz Jelisavca. Tu sam igrao sve do preseljenja u Našičku Breznicu, a jedine prekide imao sam zbog školovanja u Zagrebu i odlaska na rad u Njemačku. Poslije preseljenja, počeo sam igrati za NK „Mladost“ iz Našičke Breznice, gdje sam s 36 godina i prestao aktivno bavljenje nogometom. Igrao sam na mjestu centarfora i u nekoliko sezona bio sam prvi strijelac kako kluba, tako i čitave lige.

Neke naše kolege, poput Mate Kozine, i u nekim zrelim godinama osim za veterane, još uvijek igraju nogomet i za seniorske ekipe. Zbog čega ste Vi relativno rano prestali igrati, jer obično u tim nižim ligama ljudi znaju igrati puno duže?

Pa, mogao sam još igrati, ali prepustio sam mjesto mlađim dečkima. Ja sam se dovoljno naigrao, a i nastavio sam povremeno igrati za veterane. Nisam se htio angažirati ni na nekim drugim funkcijama u klubu, mada sam mogao. Uglavnom bih se aktivirao kad su neke proslave, kad se ispeče nekakvo prase, odnosno kad se jede i piće. A kako se nećeš onda aktivirati?

Evo nas na Vašem posljednjem mjestu rada, odnosno kol. Bizovac. Jeste li

bili koji put ovdje otkako ste stvarali sindikat...

Kako ne! Kad god je ovdje kakva „fešta“; prasetina, janjetina ili čobanac, moje kolege me pozovu i ja se uvijek odazovem. Sa svima njima ostao sam u jako dobrim odnosima i uvijek kad nešto slave oni me pozovu. A kako ja onda mogu da ne dođem? **Kakav je osjećaj ponovo doći ovdje?**

Prekrasan! Ovdje sam među svojima! Pa samim tim što me pozovu ovdje, na neki način mi ukazuju poštovanje i potvrđuju da me nisu zaboravili. Svaki dolazak ovdje budi mi samo pozitivne osjećaje.

Žalite li za tim vremenom?

Da, naravno da žalim. „Zaigra“ mi srce svaki put kad se sjetim dana provedenih ovdje. Puno je to vremena provedeno ovdje i čovjek sve i kada bi htio, ne može to zaboraviti. Što ćeš, vrijeme ne možemo vratiti...

Za sam kraj ovog razgovora, želite li našim čitateljima uputiti nekakvu poruku ili pozdrav?

Pozdravljam sve kolegice i kolege na željeznicu, a posebno one s kojima sam radio. Pozdravljam isto tako i one kolege koji su kao i ja u mirovinu i želim im puno zdravlja i da što duže požive, a kako je pred nama i vrijeme blagdana, svima skupa čestitam Božić i želim sretnu Novu godinu!

Bio je to naš kolega Andrija Patila, jedan od onih koji su stvarali sindikat...



BROJ 83 PROSINAC 2018.



DAJTE NAM KOJEG VODITELJA IMENOM I PREZIMENOM

POŠE:Branimir Butković

FOTO: Branimir Butković

Pa počnimo s jednim doslovno prenesenim komentarom s facebooka:

„I takprošla sezona bicikla i ponovo se ukrcala na vlak....greška života....za njih raspored vlakova ne postoji....jednostavno boli ih ***** jel vlak kasni 10 minuta ili pola sata.... Gospoda na blagajni kad ju pitaš kolko kasni vlak kaže: a kako bi ja to trebala znat???? Pa ko će znat ak ti nećeš.... Al da teško je staviti displeje sa satnicom na željezničke stanice (kao što to ima ZET), treba se uždat u činovnike koje boli ***** za sve. Od službi HŽ-a možes dobit odgovor: ako vam se ne sviđa usluga nemojte ju koristiti....i to je rješenje problema????!!!! Bilo bi divno kad bi se svi ljudi počeli voziti bez karte,

čisto da i oni vide kako vožnja bez karte nije naš problem nego njihov. Jer ako oni ne odgovaraju za svoja kašnjenja zašto bi mi plaćali takvu uslugu????? Već smo u 21.stoljeću ali nažalost željeznice su ostale debelo u srednjem vijeku.... Živjele Hrvatske željeznice“

Prije petnaestak dana obilježeno je, zapravo nije obilježeno, dvije godine otako je umro Bernard Margetić. Otkazalo mu je srce, nije izdržalo nepravdu. Jer u željezničkom sustavu kojeg uvelike obilježavaju nepravda, neznanje, slijepa poslušnost mimo pravila struke i zdravog razuma te arogancija vlastodržaca, upravo takvi ljudi stradavaju. Možda da ovdje na trenutak zastanemo i prisjetimo se poštenog i na svaki način kvalitetnog čovjeka. No bio je na krivom mjestu u krivo vrijeme. Citirani komentar, koji usput, nije jedini takav zapravo je reakcija na način upravljanja željezničkim sustavom u cjelini. I tu stradavaju oni koji korektno rade i nešto znaju.

Svojedobno sam za jedan tekst objavljen na portalu nelijepo, na ovim stranicama, napisao da je „debilan“ te sam zaradio „upozorenje iz radnog odnosa“ koje smatram časnim priznanjem. Zbog toga ču situacije o kojima govori tekst opisati najnježnijim mogućim, biranim riječima. Iako možda i nema potrebe jer kako mi je svojedobno pojasnio jedan iskusni „sindikalac“: „Ma možeš ti govoriti što hoćeš, možeš im pljunuti u facu, skočiti na leđa i čupati

BROJ 83 PROSINAC 2018.

ih za kosu, ali samo jedno nemoj – nemoj im dirati novac." I to je nažalost istina, a kada pokoji nadređeni „prizemlji“ smišlja se način kako ga to ne bi boljelo. A vjerujte ima ih koje bi trebalo boljeti, u najmanju ruku. Takav stil upravljanja i postavke hijerarhijske organiziranosti pogoduje neodgovornom trošenju novaca bez ikakvih posljedica i bilo kakve odgovornosti. Jer kada se plati račun od 35 ili 10 milijuna kuna, a da od toga apsolutno nikakve koristi za željeznicu samo po sebi se nameće pitanje tko je odgovoran. Ma nitko i idemo dalje. Veliki direktori i dalje ostaju veliki, manji isto tako, a kada se promijeni politička opcija društvo seli na rezervne položaje – do nove prilike. Svi su provodili ono što je „s vrha“ naređeno, a nitko se pri tome nije pitao ima li to kakvog smisla. Jer ako HŽ Putnički prijevoz planira ukupno planira uprihodovati 260 milijuna kuna onda mi se desetak

milijuna kuna bačenih u vjetar čini solidnom sumom. Kako sam u tekstu spomenuo 35 milijuna kuna, mislio sam na pravomoćnom presudom okončan slučaj zbog kojeg je Ivan Tolić prebijen, a Hrvatske željeznice su izgubile spor. Naime sve je odrđeno po proceduri i željeznicu je u konačnici dijelove koji su završili u smeću toliko platila tvrtki IMO, odnosno tvrtki MARIOZ koja je otkupila potraživanje. OK „oženili“ su nas bolji igrači, ali tko je odgovarao?

Manja brojka od desetak milijuna kuna povezana je s nabavkom mobilnih uređaja za prodaju karata u vlaku. To čudo tehnike teško nevjerojatnih pet kila kupljeno je potkraj 2003. godine. Da ih ne bi nedostajalo, za 526 konduktora poznata informatička tvrtka koja nam je by the way od rata pa do današnjih dana dosta toga prodala, isporučila je 800 mašina. I kada se u praksi pokazalo da tehnika ne funkcioniра,

da umjesto 50 naplaćuje 500 kuna, da umjesto jedne na čudnim relacijama izdaje pet karata, kako to obično biva osniva se Povjerenstvo za provedbu testa prihvatljivosti. U blagajni bi se ponekad iskazivao manjak, a ponekad višak novca. I manjak i višak novca pravdao bi se kvarom na uredaju pa je pokoji mangup tu i utrižio pokoju kunu. U konačnici HŽ Infrastruktura od HŽ Putničkog prijevoza preuzima uređaje (?) i oni završavaju tko zna gdje. I sada se samo po sebi nameće pitanje – da li je sve to kupljeno zbog „viših interesa“, podizanja hrvatskog gospodarstva ili tadašnja uprava Informatike ili kakvo veleumno povjerenstvo nisu imali blage veze o poslu ili su možda znali da je 5,1 kilogram željeza preteško breme za konduktore, ali su „zbog višeg interesa“ procijenili da je mudrije šutjeti. Bolje zeče srce i glava na ramenu nego lavlje pa glava preparirana obješena na zidu – nije li

tako? Željeznicu je to doduše koštalo koju kunu.

Niti jedan sustav nije imun na „promašene investicije“. Stariji kao sinonim za taj pojam imaju tvornicu Glinice u Obrovcu, betonski kostur s malo stakla zagrepčane podsjeća na samodoprinos kojim su financirali nikad dovršenu bolnicu...

Istinski vrhunski manager jednog našeg velikog trgovačkog lana rekao mi je da ako promatra željeznički sustav čini mu se da i nije bitno koliko nešto košta, već da li je posao dovršen. Još kad bi to bilo u definiranim rokovima bilo bi iznimno dobro.

Ukoliko se prisjetimo velikog remonta ličke pruge započetog negdje 2002. godine sve u prethodnom odjeljku rečeno pretvoreno je u suštu suprotnost. Do danas taj remont nije dovršen, a vjerujem da nitko nema saznanje koliko je sve to ukupno koštalo. U toj priči dva opisana slučaja zapravo su dječja igra.

O sustavu daljinskog upravljanja prometom već su objavljene brojne priče tako da mi se čini kako o tome ne bi trebalo previše pisati. Ako bude bit i kad bude bit će...

No ono što je odmah uočljivo ako se malo obide pruga su doista neprimjerene građevine od kojih nitko nikada neće imati koristi a koštale su previše. Primjerice kolodvor Zrmanja je nakon Oluje srušen i danas su prometnik i skretničar smješteni u bijelom kontejneru. OK, tamo nema niti žive duše na pet kilometara uokolo i možda je neisplativo graditi zidani objekt. S druge strane u Gračacu je napravljen peron na kojeg bi se mogao sputniti helikopter i još tome pridodati pola stanovnika tog grada.

Malo dalje u Kruškovcu je izgrađen i osvijetljen peron premda to mjesto ima svega nekoliko stanovnika, a vlak tu nikada nije i neće stajati. Treći primjer je dvadesetak milijuna vrijedna kompletna rekonstrukcija kolodvora Plavno. Napravljeni su novi dulji kolosijeci, „skinut“ komad brijege, ugrađene su nove skretnice, izgrađeni su novi peroni s pristupom za invalide. U tom mjestu, dvadesetak



kilometara udaljenom od Knina jedva da netko živi, a vlak niti stoji, nit' će stajati. Ukoliko se to sve radilo zbog povećanja propusne moći pruge veliko je pitanje da li je ta investicija imala ikakvog smisla kada se vlakovi mogu križati u Plavnom udaljenom svega desetak kilometara.

Ove krokije s ličke pruge naveo sam kako bih malo pojASNIO kako se puno toga nerealno planira i nažalost u konačnici provodi u djelu. S druge strane 14. srpnja 2007. godine u Sesvetskoj Sopnici su svečano otvoreni radovi na izgradnji stajališta. Do kraja te godine stajalište je trebalo biti dovršeno. Radovi su otvoreni i do dana današnjeg to stajalište nije izgrađeno. Vrijednost radova u Sesvetskoj Sopnici procijenjena je na 19 milijuna kuna, a nešto više od toga koštala je ekshibicija u Plavnom? S bez veze potrošenim novcima na

ličkoj pruzi mogla su se izgraditi sva potrebna stajališta u Zagrebu i okolicu, Osijeku, Splitu i još bi ostalo novaca i za Rijeku. Pa dajte nam imena rokera koju su planirali i projektirali. Uprave se mijenjaju brzinom svjetlosti, a rokeri ostaju, možda u kakvim novim povjerenstvima.

Kako god se okreće o HŽ Infrastrukturi se danas piše kao velikom korisniku sredstava iz fondova EU, velikom možda i najvećem investitoru i sve je to OK. No predugo se investira, predugo se govori o ulaganjima u željeznicu. No kada se željeznički sustav nađe „face to face“ s putnicima kao na početku ovog teksta, onda to zna biti neugodno. Naravno prvi na udaru su oni najistureniji: konduktori, prometnici...

A zapravo sve je to skupa zbroj što većih što manjih do boli frustrirajućih prumašaja iz godine u godinu.





Franjo Lančić
šef kolodvora Ivanec

KADA BI SE OPET RODIO...

PIŠE: Dražen Lihtar
FOTO: Dražen Lihtar



.....bi li što mijenjao ili bi krenuo istim putem, pitali smo šefa kolodvora - područja Ivanec gospodina Franju Lančića, koji evo kroz koji dan odlazi u zasluženu mirovinu. Četrdeset jedna godina radnog staža i šezdeset jedna godina života sasvim je dovoljno da se napokon može posvetiti nekim drugim poslovima, drugim aktivnostima, drugim obvezama. Svoj radni vijek započeo je kao prometnik a završava ga kao šef kolodvora na pruzi Varaždin - Golubovec. Počeo je sada već daleke 1976. godine kao prometnik u kolodvoru Ivanec, zatim kao šef kolodvora koji dežura a od 2011. godine kao šef kolodvora područja pod čijim su nadzorom uz kolodvor Ivanec kolodvori Lepoglava, Golubovec i Cerje tužno. Iako je kako kaže sasvim slučajno završio

na željeznicu i to kao prvi iz obitelji a iz nasljeđa izgleda i zadnji, svih tih godina nije mu ni u jednom trenutku bilo žao što je donio odluku da se nakon završenog srednjoškolskog obrazovanja, prekvalificira za prometnika vlakova. No, ono što se događa u zadnjih godinu dana, odnos nadređenih prema radnicima, pa i odnos njemu nadređenih koji su arogantni, ponižavajući i bez imalo poštovanja samo je potvrdilo njegovu odluku o odlasku. Došli su neki drugi - novi stručnjaci koji se boje nekog ili nečeg iz razno raznih razloga i koji taj svoj strah pravdaju svojim ponašanjem prema podređenim. Možda na taj način žele pokazati svoju veličinu, svoj ego, možda kao potvrdu svojih uvjerenja koja imaju o samome sebi.

Moji prethodnici gosp. Šalković i gosp. Hunjet bili su odrješiti, priznati i poštovani šefovi kolodvora Ivanec. U njihovo vrijeme ništa se nije promijenilo u kolodvoru a de se nije njih kontaktiralo, pitalo, tražilo savjet. Ti su šefovi bili uvažavani od stane nadređenih ali i od strane radnika. Uvažalo se njihovo mišljenje. Danas je šef kolodvora administrator, činovnik a ne kontrolor nad sigurnošću obavljanja prometne službe u kolodvorima. O tjednom obilasku četiri kolodvora uz ovakav vozni red, gdje gubite pola svog radnog vremena samo na putovanje, svaki komentar je suvišan. Danas je najvažnije voditi razno razne statističke dokumente koji se moraju odraditi u minutu

samo da bi oni u nadgradnji opravdali svoje postojanje. Sve je previše centralizirano, nitko vas ne konzultira oko voznog reda, oko potrebnog broja izvršitelja, oko radnog vremena. Nikog nije briga što na pragu zimskog perioda u kolodvoru Lepoglava neće biti nikog od subote od 14.30 sati do ponedjeljaka u 05.30 sati i nikog nije briga što će biti u slučaju padanja snijega u to vrijeme, gdje će putnici čekati vlak. Cerje Tužno isto tako. Nikog nije briga što već mjesec dana voda curi iz slavine jer čeka popravak, što ne radi grijalica u sanitarnom čvoru a niske temperature već su nastupile i samo je pitanje trenutka smrzavanja i pucanja cijevi... Jednostavno sam odlučio da u tome više neću sudjelovatiriječi su šefa Lančića.

Sada za koji dan sve će ovo ostati samo u sjećanju. Pitanje što će raditi u mirovini sasvim je suvišno - kuća s okućnicom u rodnom mjestu Vuglovcu, vinograd i vikendica, planinarenje a ispred svega posvećenost obitelji biti će mu glavni prioriteti. Za sve ono za što nije imao vremena ili je zapostavljao tijekom radnog vijeka sada će nadoknaditi. Samo neka je zdravlja. I mi Franjo, članovi sindikata prometnika vlakova, želimo ti ostvarenje tvojih snova, da te služi zdravlje i dug mirovinski život. Sretno ti bilo!

Mi koji ostajemo sasvim te dobro razumijemo kada kažeš da bi dobro razmislio kada bi se opet rodio... bi li krenuo istim putem!?



MARIJAN SAMBOLIĆ
skretničar kolodvor Ivanec:

„Članicama i članovima sindikata prometnika vlakova, svim ljudima dobre volje želim sretan i miran Božić i božićne blagdane i sve najbolje u 2019. godini.“



LONČAR ZORAN
prometnik Ivanec:

„Članovima SPVH želim sretan Božić i novogodišnje blagdane da im je u mislima radost, u srcu mladost a u radu uspjeh.“





I KONKURENCIJA BRINE O SIGURNOSTI

PISÉ: Ilija Grlíć
FOTO: Ilija Grlíć

Dana 5. 12. 2018. godine s početkom u 10 sati u Centru za vozila Hrvatske, Capraška 6 u Zagrebu, održan je stručni skup "Prijedlog mjera za povećanje sigurnosti u cestovnom prometu". Ovom događaju osim prometnih stručnjaka gos. Željka Marušića i gos. Ivana Dadić i suradnika koji su vodili ovaj stručni skup prisustovali su još mr.sc. Miron Huljak iz PU Zagrebačke, dr. Zrinko Poterner iz Ureda predsjednice RH zadužen za Nacionalnu sigurnost u prometu, prodekan sa FPZ dr. Marko Šoštarić, član odbora za promet ing. Marijan Banelli i dr. Odmah na početku profesor Marušić je rekao kako sigurnost u prometu nije dovoljno popraćena te da je cilj i svrha ovog skupa da se ukaže da MUP dobro

radi ali da je to samo jedan segment koji pridonosi sigurnosti prometa te da trebamo potporu društva i svih učesnika u prometu. Svakao je bitno da se poboljša nadzor kao i sankcioniranje učesnika u prometu koristeći sve moguće tehnologije koje su dostupne policiji, iako policija nemože sve sama riješiti. Prioritet je da imamo drugačije tretiranje odgovornosti, tako da se prekršajna odgovornost ubuduće tretira kao kaznene odgovornosti ako je potrebno, a posebice vožnja bez vozačke dozvole i pod utjecajem alkohola. Nadalje profesor Marušić moli potporu u prijedlogu nagradivanja vozača koji je 5 godina i više bez ijednog prekršaja (50%, 60% popusta na davanja: cestarini, osiguranja, kasko, CVH,

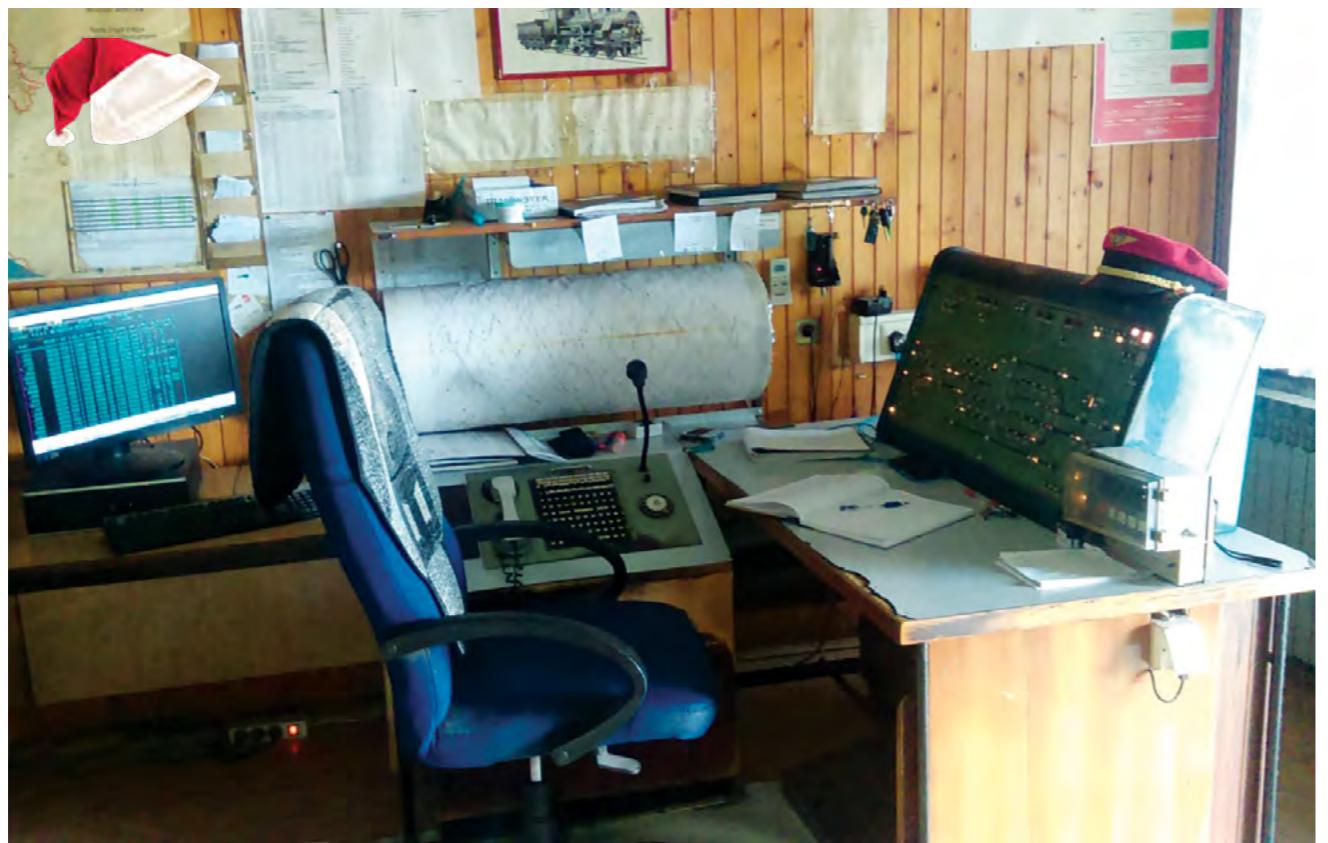
najmanje jedan školski sat tjedno, 2. Javni prijevoz putnika indirektno može sigurno povećati sigurnost putnika na način da se poveća kvaliteta javnog prijevoza te da se učesnicima prometa da alternativa tj. mogućnost prijevoza vlakom iz recimo Karlovca, Krapine te tako bitno smanjimo broj automobila u prometu. Mr.sc. Miron Huljak iz MUP-a je govorio o statističkim podacima o broju smrtno stradalih i ozlijedenih gdje je primjetan pad u odnosu na prijašnje godine. Nadalje je rekao da vozači ili njihovi suputnici najviše stradavaju prilikom slijetanja automobila zato što nisu vezani a posebno je naglasio i upozorio da djeca stradavaju sa vlastitim roditeljima jer nisu vezana ili nisu propisno vezana. Ipak najviše sudionika u prometu strada zbog neprilagodene brzine uvjetima a kao glavne ubojice sudionika u prometu je naveo: brzinu, alkohol, pojaz i kacigu te distrakciju. Kao jedan primjer stradanja sudionika u prometu naveo je vrlo zanimljiv

primjer gdje je u mjesecu prosincu primjetan povećan broj stradali pješaka pogotovo u sredinama koje nisu urbane iz razloga što isti idu na misu „Zornicu“. Da nije sve tako crno naveo je grad Zagreb gdje se drastično smanjio broj stradali te da se može mjeriti sa velikim europskim gradovima.

ZAKLJUČAK

- Stanje sigurnosti cestovnog prometa u RH može se usporediti sa stanjem hibernacije
- Broj smrtno stradalih se unatrag nekoliko godina kreće oko 7-8 poginulih na 100.000 stanovnika
- Bez većeg angažmana sustava ali i sinergijskog djelovanja svih subjekata kojim je djelokrug vezan za sigurnost cestovnog prometa, teško je za očekivati pozitivan pomak
- Postoji Nacionalni program, nedovoljno korišten, nedovoljno iskorišten, nedovoljno implementiran u sporadične aktivnosti vezane za sigurnost prometa i samo djelom realiziran
- Za svaku kvalitetnu aktivnost potrebna su financijska sredstva, a u HR sigurnost počiva na novcu što ga osigurava samo jedna stručna organizacija
- Hrvatsku prometne nesreće godišnje koštaju preko 8.000 000.000 kuna
- Za nevjerojatno da se sektor osiguranja ne može naći računica za investiranje u nešto što će i njima samim donjeti korist, a da se šira društvena korist ne spominje
- možemo reći da je angažman javne televizije (HRT) nedostatan
- treba osnovati Agenciju za sigurnost cestovnog prometa
- najviši državni organi i institucije nisu u dovoljnoj mjeri uključeni u problematiku sigurnosti cestovnog prometa (Vlada, Sabor, Predsjednica)
- uključiti lokalne zajednice na povećanju cestovne sigurnosti





NESIGURNOST SE UVUKLA U LJUDE

PIŠE: Ilija Arambašić
FOTO: Ilija Arambašić

Nova Gradiška je grad smješten u zapadnom dijelu Brodsko-posavske županije, ujedno se smatra i Najmlađim hrvatskim gradom. Utemeljen je 1748. godine u okrugu Vojne krajine. najznačajniji povijesni spomenici ovog grada su crkva Sv. Terezije, stari sud i zatvor iz 18.-og stoljeća te crkva Bezgrešnog začeća Djevice Marije s početka 19. stoljeća. Grad ima oko 16.000 stanovnika, a stanovništvo je uglavnom zaposleno u tvrtkama drvne, metalne, tekstilne i prehrambene industrije smještenih u samom gradu i obližnjoj industrijskoj zoni. Sam željeznički kolodvor smješten je U 272 + 864 kilometru dvokolosječne pruge M-104 Novska-Tovarnik dg. Kolodvorska zgrada potječe još iz vremena Austro - Ugarske monarhije i uz manje zahvate drži se još i dan danas. Krov kolodvorske zgrade rekonstruiran je i zamijenjen prije nekih desetak godina a ostatak zgrade polako nagriza Zub vremena i što prije bi je trebalo obnoviti što možete vidjeti iz slika u

prilogu. Kolodvor ima šest kolosijeka od kojih su treći i četvrti kolosijek glavni prolazni kolosijeci. Susjedna službena mjesto su kolodvori Staro Petrovo Selo i Okučani. Signalno-sigurnosni uređaj je model „SEL“ i ugrađen je 1972. godine. Prvu dio SS uređaja prema kolodvorima Okučani i Staro Petrovo Selo radi po sistemu brojača osovina. Kolodvor Nova Gradiška posjeduje četiri industrijska kolosijeka i to: šumarija, drvna industrija „Sekulić“, silos PIK „Klas“ i metalna industrija „TANG“. Na industrijskim kolosijecima se radi povremeno, najviše na industrijskim kolosijecima silos PIK „Klas“ i TANG. Na ostala dva ukrcaja i iskrcaja roba skoro da i nema. Prometna služba u kolodvoru organizirana je u turnusima 12/24/12/48. Trenutno je u kolodvoru po sistematizaciji zaposleno šest prometnika vlakova. Skretničara kolodvorskog radnika nema, oni dolaze samo po potrebi iz kolodvora Nova Kapela-Batrina. Kolodvor Nova Gradiška je sjedište Prometnog

područja kome su podređeni kolodvori Okučani, Staro Petrovo Selo i Nova Kapela Batrina. Kao jedan od velikih problema koji ističu djelatnici ovog kolodvora je njihova osobna sigurnost na radnom mjestu. Zabrinuti su nakon napada na kolegina prometnika vlakova koji se zbio 11. svibnja 2018. godine u ranim jutarnjim satima, gdje je, ni kriv ni dužan, doživio napad od strane policiji poznatih počinitelja. Posljedice tog čina najviše je osjetio sam kolega L. Osjeća se razočarano jer se nakon tog napada nije dogodilo ništa da se to u budućnosti spriječi a on nije doživio nikakvu satisfakciju, ni materijalnu, ni bilo kakvu drugu. Kolodvor i kolodvorsko područje su jako veliki i frekventni, a u noćnoj smjeni u cijelom kolodvoru radi samo prometnik vlakova i onda samo možete zamisliti kako se osjećaju nelagodno u kasnim noćnim satima pored „šarolikog“ društva koje u i oko kolodvora traži zabavu, sklonište i sl....

KAD SRCE PUKNE

PIŠE: Darko Vurdelja
FOTO: Denis Stojak



Eto, prođe još jedno ljeto. Prošlo je puno vlakova različitih boja, operatera i vlasnika. Sve to je prošlo pokraj više stotina skretnica i više stotina kolodvorskih kolosijeka. Svaki dan se ponavljalo isti i mi koji radimo na toj pruzi i tim kolosijecima jednostavno nismo u stanju primijetiti i onu drugu stranu te priče. Mi znamo samo za probleme malih brzina vlakova, nedostatak osoblja i neiskorištenih godišnjih odmora, plaćanja prekovremenih sati, nedostatka papira u printeru... Mi imamo problem s mazanjem skretnica jer na „piksi“ od masti piše da se maže jednom u tri mjeseca a skretnica suha nakon dvije kiše. Mi imamo problem s vodom na radnom mjestu, zatvorima pružnih dionica, prometovanju vozila Pružnih građevina... Ma eto rekao bi čovjek stanje kod nas u Infrastrukturi

je sasvim redovito! Da nema tih „malih“ problemčića bilo bi nam dosadno dolaziti na posao. No bilo bi ružno završiti ovako krasno ljeto s pričom o problemima! Problemi se ionako vraćaju, jer kad se riješi jedan problem pojave se dva nova... Vratimo se na početak ove priče na kolosijekte i vagone, skretnice i ostala postrojenja koji su i ovo ljeto uspjeli izdržati sve svoje zadaće (čast iznimkama koje su prouzročile onih nekoliko izvanrednih događaja), mislim da je vrijedno pogledati i u njihovu dušu. Da, skretnica ima srce ali i sve ostalo; ima dušu. Kad se malo bolje osluhne može se čuti što govore šinje, pragovi, skretnički likovi, utovarne rampe. Sve to ima dušu i sve to mi ne želimo čuti i vidjeti! Ovog ljeta u jednom malom pitomom kolodvoru u Dalmatinskoj zagori na 40 i više stupnjeva celzijusevih, vrtila se jedna skretnica broj 4. Već dugo godina se ona vrti i razmišlja o tome kako će joj netko promijeniti pragove ili bar obojiti lik i uteg. Trava koja je rasla oko nje uopće nije željela razgovarati s jednom skretnicom broj 4 i usamljenost je bila neizbjegljiva. Željezničari raznih profila bi je obišli ponekad ali bi brzo otišli jer ionako nisu čuli što skretnica govori. Jednog dana u ranim jutarnjim satima prošao je vlak i skretnica je bila vesela jer se opet nije moglo proći bez nje kao i uvijek, ali ovaj put je nešto počelo šuškati u travi pokraj nje. „Tko to tamo šuška u mom području?“ pitala je začuđena skretnica. „Ja sam ovdje, mala sjemenka suncokreta i ispala sam iz one grozne kutije koja me treskala cijela dva dana“. I vjerovali ili ne počelo je novo prijateljstvo. Svaki dan su razgovarali o veliko polju suncokreta gdje je mala sjemenka odrastala i prekrasnim jutrima kada ju je sunce hranilo svojim zrakama. Naravno i ovdje nije nedostajalo sunca a sjemenka je pronašla komadić zemlje u dalmatinskom kamenu i počela je rasti. Skretnica je čak i svoj lik okrenula prema malenoj biljci samo da mogu bolje razgovarati, znala je da će uskoro doći oni koji uništavaju korov i da će i mali suncokret završiti svoj život, ali nije htjela razočarati ga. Prolazili su dani a suncokret je bivao sve veći i veći. Svaki put kad bi prošao vlak skretnica bi okrenula svoj lik da vidi jeli biljka tu. Bila je i svaki dan je bila sve veća i ljepša, a onih zločestih željezničara koji ne vole korov nije bilo. Došla je jesen i skretnica je bila presretna jer je suncokret još tu, jer je znala kad ne bude više suncokreta njoj će pući srce. Eto kao i svaka priča i ova priča ima svoju pouku i poruku a ovaj put i usporedbu. Dakle poruka je ako ne želite imati puknuće srišta skretnice nemojte uništavati biljke oko nje. Pouka je da svaki lik skretnice gleda onamo gdje je nešto zanimljivo a ne tamo gdje treba da gleda. E sad kad to usporedimo sa stvarnim stanje to je druga priča. Svatko zna kako bi ta priča završila kod njega. U mom malom kolodvoru takva biljka bi završila kod kolegice u loncu jer je baš slučajno dobila od prijateljice odličan recept za kolač od suncokretovinih sjemenki. A ona druga opcija bi bila da bi odavno bila uklonjena po naređenju kolodvorskog predstavnika poslodavca i to samo od strane okolokolodvorskog djelatnika koji ima položen ispit za upravljanje motornim trimerom. Vidite da je poslodavac na sve mislio i da se rješavaju problemi s početka priče.



KAŽU: PISALA SE POVIJEST

PIŠE: Ivica Stojak
FOTO: Ivica Stojak

12. prosinca 2018. svjedočili smo „povjesnom“ događanju u Splitu: privremeno će se premjestiti željeznički i autobusni kolodvori na područje Kopilice, na kolodvor Split Predgrađe. U tu svrhu toga dana organizirana je promotivna vožnja koju su ukrasili ministar mora, promet i infrastrukture, splitski gradonačelnik i željeznička elita. Nakon završetka vožnje koja traje cca pet minuta u Split Predgrađu predstavljen je projekt privremenog premještanja tih dvaju kolodvora.

Ista ekipa vratila se u Split. Na našem kolodvoru održana je konferencija za medije na kojoj je gradonačelnik Splita opisao ovaj projekt iznimno značajnim za grad Split, ali i za željeznicu.



Film 'Bohemian Rhapsody' (Bohemian Rhapsody), 2018.,
glazbeni / biografski, redatelj Bryan Singer

PIŠE: Robert Jukić
FOTO: Ustupio CineStar

‘Bohemian Rhapsody’ naziv je globalno popularne i poznate pjesme britanske grupe Queen po kojoj je film dobio svoj naziv, a u središtu radnje je njen frontmen i pjevač karakterističnog glasa (raspona do tri pol oktave), Freddie Mercury, kojeg dojmljivo tumači američki glumac egipatskog porijekla Rami Malek.

Film započinje 1985. godine, scenom spektakularnog ulaska Freddieja Mercuryja na pozornicu stadiona Wembley u Londonu na humanitarnom koncertu Live Aid kojeg je putem direktnog televizijskog prijenosa satelitskim putem pratilo milijardu i pol ljudi. Svaki od sudionika nastupao je pod jednakim uvjetima, bez honorara i u vremenskom okviru od 20 minuta. Queenovci su izveli svoje najveće hitove, a između ostalih i Bohemian Rhapsody. Sljedeća scena vraća se na početak sedamdesetih kada je Freddie radio na londonskom aerodromu Heathrow kao radnik na raznošenju prtljage. Rođen u Zanzibaru 1946. godine, roditelja porijekom Iranaca, živio je u Indiji, a s 18 godina dolazi u Englesku gdje je studirao na fakultetu za umjetnost i grafički dizajn, tako da je upravo on bio zaslužan za dizajn poznatog logoa grupe Queen, kao

i njihovih diskografskih izdanja. Pristupio je u jednom klubu grupi Smile, u kojoj su već svirali Brian May i Roger Taylor, nudeći im svoje pjesme, a a kasnije im se pridružio i John Deacon. Na njegovu incijativu grupa mijenja ime u Queen, i tako se upisala u glazbenu povijest.

se pjesme koje se snimaju dovedu do savršenstva. Zanimljivo je kako je Freddie Mercury kasnio i na važne sastanke, i kada su mu jednom to prigovorili, odgovorio je da on nije švicarski konduktor, pa da dolazi na vrijeme (Željeznička i film!).

Režije prihvatio stari holivudski profesionalac zaslužan za filmove iz nekih od najpopularnijih SF franšiza. Brian Synger nakon dugometražnog prvijenca, trilera ‘Public Access’ (1993.), postiže uspjeh intrigantnim trilerima ‘Privedite osumnjičene’ (The Usual Suspects; 1995.) i ‘Savršen učenik’ (Apt Pupil; 1998.) po romanu Stephena Kinga. Slijede ‘X-Men’ (2000.), ‘X-Men 2’ (2003.), ‘X-Men: Dani buduće prošlosti’ (X-Men: Days of Future Past; 2014.) i ‘X-Men: Apokalipsa’ (X-Men: Apocalypse; 2016.). U međuvremenu je snimio SF ‘Superman: Povratak’ (Superman Returns; 2006.), biografski ‘Operacija Valkira’ (Valkyrie; 2008.) i fantasy ‘Jack, ubojica divova’ (Jack the Giant Slayer; 2013.).

U filmu pratimo uspjeh grupe Queen, interaktivne odnose pune kreativnih sukoba unutar grupe u nastojanju da

PRIZNANJE I NAGRADA

u skretanje by nenad katanich



**NAPOKON DA SE
I NJEGA NETKO
SJETIO. TOLIKE
GODINE VJERNOG
SLUŽENJA.
DODUŠE OD
TRIDESET GODINA
VATROGASTVA
IMAO JE
SAMO JEDNU
INTERVENCIJU -
PRIJE DVADESET
GODINA ZAPALIO
SE STOG SIJENA -
ALI TKO ZNA ŠTO BI
BILO SA SELOM DA
BARTOL TADA NIJE
INTERVENIRAO.**



Vjerojatno očekujete završetak sage o nuli, ali znate ima nešto preče, a što uglavnom oni koji o tome odlučuju to su skloni previdjeti. O toj temi ove godine niti retka, pa je red da se pozabavimo.

Bartol je sav sjao od ponosa. Cijelu noć nije gasio svjetlo u bloku iako nije bilo mnogo vlakova. Čak i kada bi legao na klupu u uglu bloka, nije skidao pogled sa jednog okvira na zidu. Okvira kojeg je on sam stavio. Čak je i signalnu zastavicu prebacio da stoji na drugom kraju bloka kako ne bi nagrđivala pogled na okvir. Ponosno je cijelu noć pućkao duhan na vratim bloka i kuhao i pijucka kave sa izrazitim zadovoljstvom na licu. Čak kada je stavio okvir na zid, pažljivo pribijajući čavlić, donio je od kuće i posebnu krpu, pažljivo umotanu u najlon, i obrisao staklo okvira na zidu. Pozlaćeni naslov - „PRIZNANJE“ - blještao obasjan neonskim svjetлом. Ispod velikom kurzivom i boldirano: „istaknutom članu za višegodišnji doprinos u radu“. Bartol je svako malo stavljao i skidao naočale, gladio kratko ošišanu sijedu kosu i samo pomicanjem usana polako, sa sjajem na licu čitao tekst. Sve polako. Do potpisa predsjednika DVD-a Gornji Bregovci.

Napokon da se i njega netko sjetio. Tolike godine vjernog služenja. Doduše od trideset

godina vatrogastva imao je samo jednu intervenciju - prije dvadeset godina zapalio se stog sijena - ali tko zna što bi bilo sa selom da Bartol tada nije intervenirao.

Jedva je čekao smjenu. Da im pokaže tko je i što je on. Kako mu je predsjednik svečano uručio na zabavi priznanje. Jeste da mu je bilo malo čudno što je on imao s plavom podlogom, a ostali dobitnici sa roza. Predsjednik mu je objasnio da je to priznanje višeg reda. U stvari, kada je printao priznanja, nestalo mu je žute boje u printeru. Ali to sada nije bitno. Bitno je da se Bartol osjećao dobro i važno.

Eh kako će se napuhati kada ujutro dođe smjena i pokaže munazidnakojemsekočeperi uokvireno priznanje. Više niti prometnici, pa niti šef neće tek tako prolaziti pored Bartola. Ovo je dokaz da on ima svoju vrijednost. Čak su i tri puta viknuli hura za Bartola s podignutim čašama na vatrogasnoj zabavi. Dobio je i demizon dobrog vina.

Došlo je jutro i smjena. Bartol je stajao ponosno na vratima bloka i pušio. Smjena je ušla u blok kućicu još bunovna od ranog ustajanja, dalekog puta i maglovitog jutra. Napola škiljeći, pita Bartola što ima. Bartol se samo značajno nakašlje i pogledom pokaže prema okviru na zidu.

-Što je to? - pita smjena;
- A vidiš, bar me netko cijeni kada me ovdje na željeznici ne - odrvati Bartol ponosno ;

- Ajde stari miči to, da ne bi ja to bacio i vrati zastavicu na taj ekser gdje je bila.

Bartol se uvrijedio. I pocrvenio kao paprika. Kako mogu kojekakvi pehari od sindikata stajati po svagdje? Smjena je sigurno ljubomorna na Bartolov uspjeh. I nasta svađa. Skoro pa i tuča.

Nije bilo druge već su zvali prometnika da zove šefa. Pošto je šef bio zauzet, javio se pomoćnik Donat. Bartol i smjena su uzbudeno objašnjavali Donatu što se desilo upadajući jedan drugom u riječ i otimajući jedan drugome slušalicu iz ruku.

Donatu je bio pun kufer svega te se otresao na Bartola: „Kud imam ovaj problem s Nikolinom nulom, samo ste mi vi još falili. Skidaj to smeće što si stavio na zid, nemoj da ja moram dolaziti na blok!“.

Bartol se pokunjio i poželio da umre. Zgrbio se, uzeo stolicu i skinuo okvir s priznanjem sa zida. Smjena je isti tren na taj čavao vratila signalnu zastavicu. Bartol je nježno pomilovao staklo u oviru, zaplakao i umotao u ubrus te stavio u svoju torbu. Uzeo je bicikl i tužan, krenuo put Gornjih Bregovaca.



VLAK S NAJPOVOLJNIJIM UREĐAJIMA JE STIGAO!



HUAWEI
P20 LITE



HUAWEI
P20 64GB
BLACK



HUAWEI
P - SMART



SAMSUNG
GALAXY A7



SAMSUNG
S8

POSEBNA BOŽIĆNA PONUDA ZA ČLANOVE SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA



Tarifni model	FLEX VPN XL, 100 minuta, 0 SMS, 500MB	FLEX VPN XL, 100 minuta, 0 SMS, 3GB	VPN za sve M	VPN za sve L
<u>Huawei P SMART</u>	398,00 kn	18,00 kn	-	-
<u>Huawei P20 Lite</u>	-	398,00 kn	18,00 kn	-
<u>Huawei P20 64 GB</u>	-	-	798,00 kn	-
<u>Samsung Galaxy A7</u>	-	498,00 kn	18,00 kn	-
<u>Samsung Galaxy S8</u>	-	-	1.498,00 kn	18,00 kn

Detaljne informacije možete dobiti kod povjerenika SPVH na vašem području. Ponuda vrijedi do kraja 2018. godine ili do isteka zaliha



ŽIVJETI ZAJEDNO