

VIJESTI SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE

PERONU

SIJEČANJ 2019.



**PRIPRAVNOST I POZIVANJE
RADNIKA NA RAD IZVAN
RADNOG VREMENA**
MIŠLJENJE SPVH

**OVDJE VIŠE
NEMA LJUDI**
IVAN POŽEGA

KOLIKO JE CRNA 2018.?

**VAN PAMETI:
SUDOVI ODLUČILI
UBITI SATIRU I HUMOR**

**NAŠ RAZGOVOR
PRED NOVIM I TEŠKIM ISKUŠENJIMA**
NIKOLINA BRNJAC



FOTO: Josip Tirić

KUD PLOVI OVAJ BROD

Redovito se čudim da i nama, običnim smrtnicima, nije vijest kako je još jedan stari beskućnik na ulici umro od hladnoće, a da nam je vijest kako je vrijednost burze pala za dva boda ili što ovog jutra oblači Melanija... Jednako tako, za određeni menadžment u HŽI govoriti o izvršnim radnicima dopušteno je pod uvjetom da se to čini rijetko i na način koji je prihvatljiv u njihovim krugovima. Malo glume zaslađene prigodnim dobrim željama. Izvrsno; dapače, to pomaže smirivanju savjesti. Samo, ne smije se pretjerivati. Povrh svega, ne smije se poigravati dovodeći u pitanje sustav. Njihov sustav. Sustav koji je svrhovit kad oni ostvaruju svoje privatne interese. Jao onome tko upre

prstom, tko kaže da je car gol, jao onome koji postavi makar i jedno pitanje o održivosti sadašnjega sustava. Jao onome tko postavi pitanje je li pravedno da razriješeni menadžment uživa jednake povlastice, a proizveo je štete u sustavu veće od ratnih razaranja.

Ovaj naš uvodnik ima skromnu namjeru, da radije otvara pitanja nego da pruža odgovore, u nadi da izravni upiti mogu svakoga potaknuti da se zapita o svijetu u kojemu živimo, o okruženju u kojem radimo i djelujemo, njegovim pravilima. I na čemu bi se moglo raditi, konkretno, bez utopija i kojekakvih ideologija, kako bismo ga barem malo promijenili. Dakako, na bolje.

IMPRESUM

SURADNICI

Glavni urednik
Anto Iličić

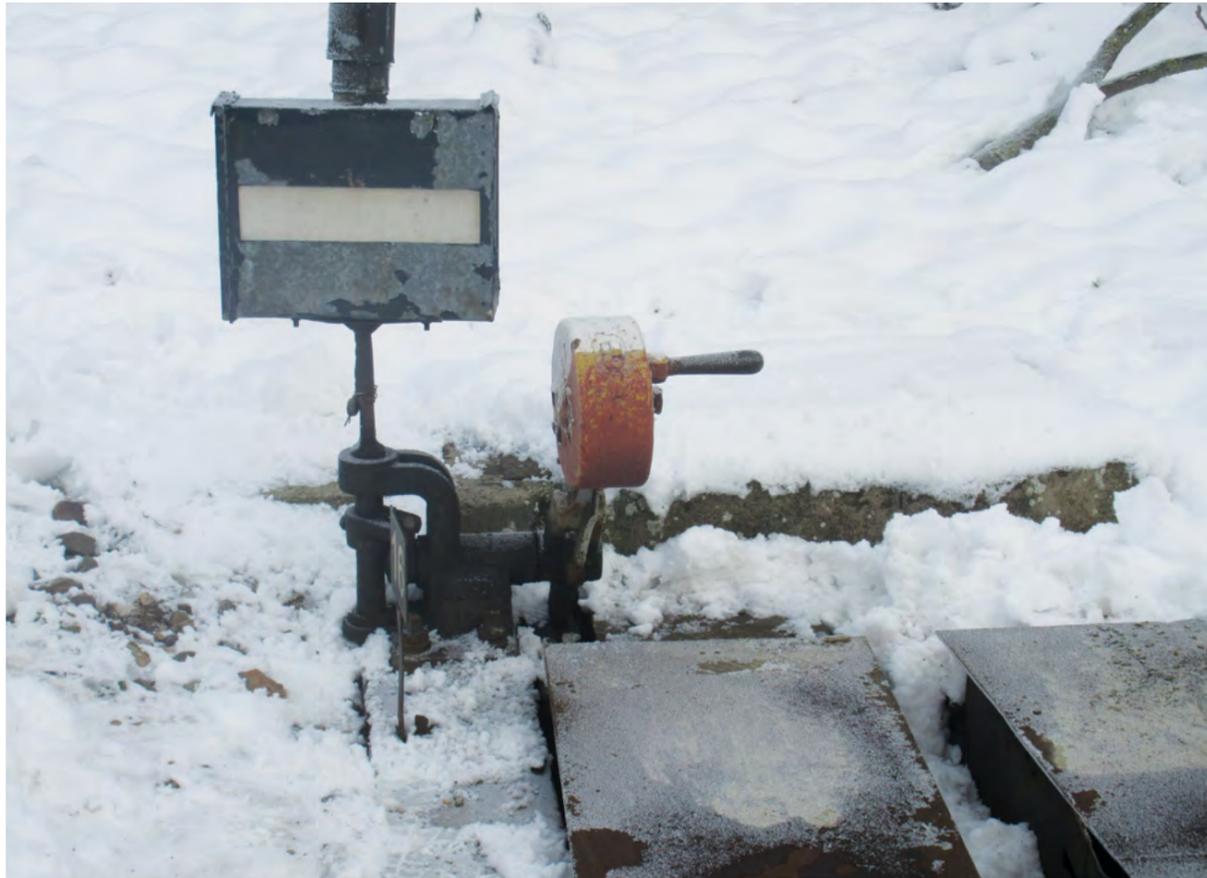
Novinari
Ante Kunčić, Luka Serajlić
Nebojša Gojković, Tomislav Tonković
Branko Bašić, Josip Tirić,
Dražen Lihtar, Ilija Arambašić,
Mario Grbešić, Srećo Stjepić,
Jakov Rašić, Ilija Grlić,
Dražen Drčić, Dražen Koščak
Branko Marijanović, Nenad Katanić,
Ivica Stojak, Dinko Alilović.

Fotografije
SPVH

Naslovnica
Stjepan Grgan, Beli Manastir

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



PRIPRAVNOST I POZIVANJE RADNIKA NA RAD IZVAN RADNOG VREMENA

PIŠE: SPVH
FOTO: Nebojša Gojković

PISMO SPVH UPRAVI HŽI

Poštovani predsjedniče Kršiću,
poštovani članovi Uprave,

prijedlogom predmetne Odluke koja nam je dostavljena na savjetovanje 27. prosinca 2018. mišljenja smo, provodi se nejednako postupanje prema radnicima HŽI te je potrebno izvršiti usklađenja i to:

1. u važećoj, ali i u predloženoj odluci o pripravnosti provodi se zakidanje Šefova kolodvora (područja) na način da se od njih traži „pod obavezno“ izlazak zbog istrage izvanrednog događaja sedam dana u tjednu, a naknadu za

pripravnost ostvaruju samo u dane vikenda i državnih blagdana.

2. Potpuno se ignorira da sudjelovanje šefova kolodvora (područja) kod istrage i otklanjanja posljedica izvanrednih dovodi do bržeg uspostavljanja redovitog prometa, što je u konačnici ušteda za HŽI.

3. Izostao je prijedlog nagrade izvršnim radnicima Prometnog sektora kojima smetnja, kvar ili izvanredni događaj utječe na obavljanje redovitih poslova propisanih tehnološkim procesom rada.

4. Odlukom o pripravnosti i pozivanju na rad izvan radnog vremena nije propisano poštivanje

korištenja dnevnog, odnosno tjednog odmora kada se radnik odazove na rad izvan radnog vremena (bilo iz pripravnosti, bilo pozivom na rad).

5. Odluka o pripravnosti i pozivanju na rad izvan radnog vremena svakako treba sadržavati tko i kada odlučuje o prioritetu otklanjanja kvarova.

6. Određivanje pripravnosti za samo jednog radnika za skupinu kolodvora iz Priloga Odluke držimo neodrživim i nepromišljenim. Prilog nije usklađen s Uputom za rad i postupanje u slučaju izvanrednog događaja. U Uputi je propisano da u slučaju izvanrednog događaja prometnik vlakova obavještava

šefa kolodvora. Također u Prilogu II Upute određene su granice područja kolodvora za nadležnost istrage izvanrednih događaja.

7. Kod šefova kolodvora potrebno je propisati način korištenja i plaćanja troškova korištenja privatnog automobila u službene svrhe. Kako bi obuhvatili istaknute propuste mi u SPVH izradili smo novi prijedlog teksta Odluke o pripravnosti koji Vam dostavljamo u nastavku.

napomena: Ovo mišljenje iskazuju i imenovani povjerenici radnika u funkciji radničkog vijeća.

PRIJEDLOG SPVH

Temeljem članka 11. Izjave o osnivanju društva HŽ Infrastruktura d.o.o. i članka 43. Kolektivnog ugovora HŽ Infrastruktura d.o.o., Uprava Društva na ____ sjednici održanoj _____ 2019. godine donijela je

Odluku o pripravnosti, pozivanju radnika na rad izvan radnog vremena i

rad radnika u uvjetima smetnje, kvara ili izvanrednog događaja

I.

Ovom Odlukom utvrđuje se način i organizacija pripravnosti kod kuće radnika HŽ Infrastruktura d.o.o. zbog osiguranja kontinuiteta poslovanja.

Ovom Odlukom utvrđuje se način, organizacija i nagrađivanje pozivanja radnika na rad izvan radnog vremena za slučaj izvanrednog događaja i za slučaj otklanjanja kvarova na željezničkoj infrastrukturi i informatičkim sustavima.

PRIPRAVNOST KOD KUĆE

II.

Pripravnost kod kuće, u svrhu operativnog praćenja stanja u željezničkom prometu, određuje se radnicima na radnom mjestu Voditelj Područne operative u Područnim radnim jedinicama prometa HŽ Infrastruktura odnosno radnicima koji, u slučaju njihove odsutnosti, mijenjaju radnike na radnom mjestu Voditelj područne operative, u svakoj Područnoj radnoj jedinici prometa HŽ Infrastruktura d.o.o. po jedan radnik - ukupno 5 radnika.

Voditelju Područne operative u Područnim radnim jedinicama prometa HŽ Infrastruktura pripada pravo na obračun pripravnosti od 64 sata tjedno.

III.

Radnicima HŽ Infrastruktura d.o.o. koji rade na radnom mjestu koje je neprekidno zaposjednuto ne može se odrediti pripravnost kod kuće.

U kolodvorima u kojima je radno mjesto pomoćnika šefa kolodvora neprekidno zaposjednuto ne može se šefu kolodvora odrediti pripravnost kod kuće.

Pripravnost kod kuće za slučaj izvanrednog događaja određuje se članovima istražnih povjerenstava i to nadležnom radniku prometne djelatnosti (šef kolodvora, pomoćnik šefa kolodvora, instruktor prometa) za pojedini kolodvor, te jednom radniku djelatnosti SS i TK, jednom radniku građevinske djelatnosti i jednom radniku djelatnosti EEP na svakom području (prikazano u Prilogu 1. pod b) i c)).

Raspored pripravnosti kod kuće iz prethodnog stavka ove točke određuje se mjesečno unaprijed i

dostavlja u Sektor za promet - Odjel za izvršenje prometa, Sektor za održavanje, Sektor za održavanje - Centar daljinskog upravljanja, Ured upravljanja sigurnošću.

Pripravnost kod kuće za slučaj izvanrednog događaja koji pobuđuje pozornost šire javnosti određuje se radnicima Sektora za podršku upravi, komunikacije, sigurnost i zaštitu.

Raspored pripravnosti kod kuće radnicima Sektora za podršku upravi, komunikacije, sigurnost i zaštitu određuje se mjesečno unaprijed i dostavlja u Sektor za promet - Odjel za izvršenje prometa, Sektor za održavanje, Sektor za održavanje - Centar daljinskog upravljanja, Ured upravljanja sigurnošću.

O obavljenoj pripravnosti kod kuće vodi se posebna evidencija u Organizacijskoj jedinici koju ovjerava nadređeni radnik jedinice, te ju dostavlja Odjelu za plaće najkasnije drugog radnog dana u mjesecu za prošli mjesec.

Radnici djelatnosti SS i TK, građevinske djelatnosti i djelatnosti EEP iz stavka 1. ove točke, koji su u pripravnosti za slučaj izvanrednog događaja, u isto su vrijeme i u pripravnosti za slučaj otklanjanja kvarova na željezničkoj infrastrukturi.

Voditelj Područne radne jedinice prometa mjesečnim rasporedom određuje, za svako područje, koji će radnici sljedećeg mjeseca biti u pripravnosti kod kuće. Direktor Sektora za promet, Sektora za održavanje, Sektora za podršku upravi, komunikacije, sigurnost i zaštitu i voditelj Ureda upravljanja sigurnošću mjesečnim rasporedom određuju, za svako područje, koji će radnici sljedećeg mjeseca biti u pripravnosti kod kuće (sukladno prilogu 3. ove Odluke).

Pri izradi mjesečnog rasporeda rada



Voditelj Područne radne jedinice održavanja mora usmjeriti pažnju da tijekom svakog vremenskog razdoblja od dvadeset četiri sata, radnik ima pravo na dnevni odmor od najmanje dvanaest sati neprekidno.

O obavljenoj pripravnosti kod kuće vodi se posebna evidencija u Organizacijskoj jedinici koju ovjerava nadređeni radnik jedinice, te ju dostavlja Odjelu za plaće najkasnije drugog radnog dana u mjesecu za prošli mjesec.

IV.

Pripravnost kod kuće za slučaj otklanjanja kvarova na željezničkoj infrastrukturi određuje se radnicima djelatnosti SS i TK, djelatnosti EEP i građevinske djelatnosti. Broj radnika u pripravnosti kod kuće, kao i područje za koje su nadležni, prikazano je u prilogu 1. pod b) i c) ove Odluke.

Voditelj Područne radne jedinice održavanja mjesečnim rasporedom

određuje za svako područje iz priloga 1. pod b) i c) ove Odluke koji će radnici sljedećeg mjeseca biti u pripravnosti kod kuće.

Raspored pripravnosti kod kuće iz prethodnog stavka ove točke određuje se mjesečno unaprijed i dostavlja u Sektor za promet - Odjel za izvršenje prometa, Sektor za održavanje - Centar daljinskog upravljanja, Ured upravljanja sigurnošću.

O obavljenoj pripravnosti kod kuće vodi se posebna evidencija u organizacijskoj jedinici koju ovjerava nadređeni radnik jedinice, te ju dostavlja Odjelu za plaće najkasnije drugog radnog dana u mjesecu za prošli mjesec.

V.

Pripravnost kod kuće za slučaj otklanjanja kvarova na informatičkim sustavima određuje se radnicima organizacijske jedinice Informatika. Broj radnika u pripravnosti kod kuće, kao

i područje podrške za koje su nadležni, prikazano je u Prilogu 2. ove Odluke.

Radnicima na radnom mjestu koje je neprekidno zaposjednuto ne može se odrediti pripravnost kod kuće.

Direktor Sektora za informatiku mjesečnim rasporedom određuje, za svako područje podrške iz Priloga 2. ove Odluke koji će radnici sljedećeg mjeseca biti u pripravnosti kod kuće. Pri izradi mjesečnog rasporeda rada Voditelj Područne radne jedinice održavanja mora usmjeriti pažnju da tijekom svakog vremenskog razdoblja od dvadeset četiri sata, radnik ima pravo na dnevni odmor od najmanje dvanaest sati neprekidno.

O obavljenoj pripravnosti kod kuće vodi se posebna evidencija u organizacijskoj jedinici koju ovjerava nadređeni radnik jedinice, te ju dostavlja grupi za plaće najkasnije drugog radnog dana u mjesecu za prošli mjesec.

VI.

Radniku se u vrijeme dnevnog odmora ne može odrediti pripravnost.

U grupama kolodvora kojima rukovodi šef kolodvora (područja) pripravnost se određuje šefu kolodvora (područja) u sjedištu područja, a Voditelju područja regulacije prometa, Glavnom tehnologu, Instrukturu prometa, Glavnom tehnologu izvršenja prometa, Pomoćniku šefa kolodvora, Tehnologu i Školskom instrukturu u ostalim kolodvorima.

Pripravnost kod kuće određuje se na sljedeći način:

- Neradnim danima (vikend, blagdan) nakon završetka radnog vremena posljednjeg radnog dana do početka radnog vremena prvog

radnog dana po isteku vikenda ili blagdana (odnosno neradnih dana)

- Radnim danom nakon završetka radnog vremena do početka radnog vremena sljedećeg radnog dana za radnike iz točke IV. ove Odluke.

Pri određivanju pripravnosti kod kuće Voditelj Područne radne jedinice održavanja mora usmjeriti pažnju da tijekom svakog vremenskog razdoblja od dvadeset četiri sata, radnik ima pravo na dnevni odmor od najmanje dvanaest sati neprekidno.

Radnici Sektora za podršku upravi, komunikacije, sigurnost i zaštitu koji mogu biti pozvani na rad izvan radnog vremena za slučaj izvanrednog događaja koji pobuđuje pozornost šire javnosti imaju pravo na pripravnost.

Radnik za sate provedene u pripravnosti ima pravo na naknadu

prema čl. 166. Kolektivnog ugovora HŽ Infrastrukture d.o.o.

POZIVANJE RADNIKA NA RAD IZVAN RADNOG VREMENA

VII.

Pozvati se na rad izvan radnog vremena, za slučajeve izvanrednog događaja i otklanjanja kvarova na željezničkoj infrastrukturi i informatičkim sustavima, te organiziranje otklanjanja štetnih događaja na kolodvorskim objektima mogu:

1. članovi istražnih povjerenstava

Raspored pozivanja na rad izvan radnog vremena određuje se mjesečno unaprijed i dostavlja u





Sektor za promet - Odjel za izvršenje prometa, Sektor za održavanje, Sektor za održavanje - Centar daljinskog upravljanja, Ured upravljanja sigurnošću. Pozivanje na rad izvan radnog vremena pojedinog člana Povjerenstva obuhvaća područje organizacijske jedinice za koju je nadležan. U vremenu za koje se određuje pozivanje na rad izvan radnog vremena, pozvati se na rad izvan radnog vremena može samo po jedan član Povjerenstva iz svake osnovne djelatnosti (prometne, građevinske, SS i TK, i EEP) unutar organizacijske jedinice, tako da su zastupljene sve osnovne djelatnosti HŽ Infrastrukture d.o.o. Pozivanje na rad izvan radnog vremena iz ove točke nije prikazano u prilogu ove Odluke.

2. nadzorni radnici prometne

djelatnosti (šefovi kolodvora područja, pomoćnici šefova kolodvora, instruktori prometa) za slučaj izvanrednog događaja.

Pozvati na rad izvan radnog vremena za slučaj izvanrednog događaja može se šefa kolodvora odnosno kolodvora/područja.

U kolodvorima u kojima je osim šefa kolodvora sistematiziran i pomoćnik šefa kolodvora, a ni jedno radno mjesto nije unutar 24 sata neprekidno zaposjednuto, pozivanje na rada izvan radnog vremena obavlja se naizmjenice šef kolodvora pa pomoćnik šefa kolodvora (odnosno redom pomoćnici šefa kolodvora ako je više izvršitelja).

3. radnici Sektora za informatiku za slučaj

otklanjanja kvarova (prikazano u Prilogu 2.). Direktor Sektora za informatiku mjesečnim rasporedom određuje koji radnici sljedećeg mjeseca mogu biti pozvani na rad izvan radnog vremena za slučaj otklanjanja kvarova.

4. Izvršni radnici čiji je rad neophodan za sigurno i redovito odvijanje željezničkog prometa Šef kolodvora za skupinu kolodvora koje ima pod nadzorom mjesečnim rasporedom određuje koji izvršni radnici tijekom mjeseca i u kojem vremenskom razdoblju mogu biti pozvani na rad izvan radnog vremena u slučaju nedostatka radnika neophodnih za sigurno i redovito odvijanje željezničkog prometa.

VIII.

Radnici iz toč. VII. ove Odluke mogu biti pozvani na rad izvan radnog vremena radnim i neradnim danima za što treba postojati pisana izjava radnika o pristajanju da se mjesečnim rasporedom odredi mogućnost njihovog pozivanja na rad izvan radnog vremena.

Prilikom pozivanja radnika na rad izvan radnog vremena, nadređeni radnici su dužni poštivati odredbe Zakona o radu koje se odnose na prekovremeni rad, dnevni i tjedni odmor.

Svako pozivanje radnika na rad izvan radnog vremena ujedno znači i odobrenje za korištenje privatnog auta u službene svrhe.

IX.

Radniku iz toč. VII. ove Odluke koji se pozove na rad izvan radnog vremena za slučaj izvanrednog događaja odnosno otklanjanja kvarova i koji se pozivu odazove, pripada pravo na plaću njegovog radnog mjesta za sate provedene na radu, u koje je uključeno i vrijeme potrebno za dolazak na posao i povratak kući, uvećanje plaće za prekovremeni rad 50% prema čl. 152. Kolektivnog ugovora HŽ Infrastrukture d.o.o. Pored navedenog, radniku koji se pozove na rad izvan radnog vremena za slučaj izvanrednog događaja odnosno otklanjanja kvarova i koji se pozivu odazove u vrijeme kada nije u pripravnosti, pripada i dodatak za poziv na rad 10% prema čl. 159. Kolektivnog ugovora HŽ Infrastrukture d.o.o. kao i nagrada u iznosu od 170,00 kn neto po pojedinom odazivu.

Radniku kojemu je određena pripravnost kod kuće ne pripada pravo na nagradu u iznosu od 170,00 kuna neto po odazivu.

Sati provedeni na radu, iz

prethodnog stavka ove točke, ne preraspodjeljuju se.

NAGRADA U SLUČAJU RADA PRI SMETNJI, KVARU ILI IZVANREDNOM DOGAĐAJU

X.

Izvršnim radnicima Prometnog sektora kojima smetnja, kvar ili izvanredni događaj utječe na obavljanje redovitih poslova propisanih tehnološkim procesom rada pripada pravo na nagradu od 30 kuna po satu za rad u takvim uvjetima za sve sate od trenutka prijave smetnje, kvara ili izvanrednog događaja do trenutka otklanjanja posljedica izvanrednog događaja.

ZAVRŠNE ODREDBE

XI.

O odazivanju radnika iz toč. VII. ove Odluke na poziv na rad izvan radnog vremena vodi se posebna evidencija u organizacijskoj jedinici koju ovjerava nadređeni radnik jedinice, te ju dostavlja Odjelu za plaće najkasnije drugog radnog dana u mjesecu za prošli mjesec.

XII.

Sastavni dio ove Odluke je Prilog 1. - Tablični prikaz pripravnosti kod kuće i pozivanja radnika na rad izvan radnog vremena u Područnim radnim jedinicama Sektora za promet i Sektora za održavanje za radnike iz toč. III., IV. i VII. pod 2. i 3. ove Odluke i Prilog 2. - Tablični prikaz pozivanja radnika na rad izvan radnog vremena u Sektoru za Informatiku za radnike iz toč. VII. pod 3. ove Odluke. Pripravnost kod kuće u Područnim radnim jedinicama Sektora za

promet određena je nadležnošću šefova kolodvora.

Nadležnost šefa kolodvora (područja) za pojedini kolodvor ne može se prenositi na druge šefove kolodvora (područja), (ni na pomoćnike šefova drugih kolodvora, ni instruktore prometa).

XIII.

Za praćenje i primjenu ove Odluke zadužuju se Sektor za promet, Sektor za održavanje i Sektor za informatiku, koji za svoja područja dostavljaju mjesečno izvješće Upravi prema obračunatim vrijednostima koje im dostavlja Odjel za plaće na temelju podataka o obračunatim izlascima po isteku svakog obračunskog mjeseca.

XIV.

Ova Odluka stupa na snagu danom donošenja, primjenjuje se od _____ 2019. godine te će biti objavljena u Službenom vjesniku HŽ Infrastrukture d.o.o.

XV.

Početak primjene ove Odluke prestaje vrijediti Odluka o pripravnosti i pozivanju radnika na rad izvan radnog vremena broj: UI-8-26/16 od 21. srpnja 2016. godine, 1. izmjene i dopune navedene Odluke broj: UI-60-5-6/17 od 3. srpnja 2017. i 2. izmjene i dopune navedene Odluke broj: UI-93-3-12/17 od 30. listopada 2017. godine.

PRED NOVIM I TEŠKIM ISKUŠENJIMA

PIŠE: Anto Iličić
FOTO: Branimir Butković

Na okruglom stolu Integrirani prijevoz putnika u funkciji održive mobilnosti govornik kao željeznicu čeka ulaganje od 3 milijarde EUR-a. Ta i druge blistave najave u potpunoj suprotnosti su sa stanjem u željeznicama u RH: valjda se nikad nismo vozili sporije i jasnije. Kako dočekati tu efikasnu željeznicu u koju će biti uloženi toliki novci?

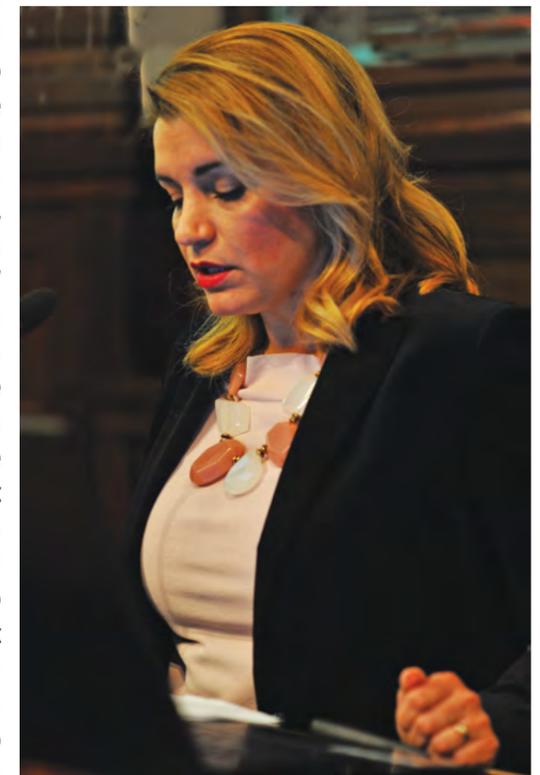
Od okruglog stola o kojem govorite prošlo je mjesec dana. U mjesec dana naravno nije se ništa promijenilo. Ovdje bih samo čitatelje Vašeg lista upoznala o čemu sam točno govorila na okruglom stolu. Govorila sam o tome kako je za sva tri željeznička poduzeća izdano 3,6 milijardi kuna državnih jamstva na ime kreditnih zaduženja. Rekla sam kako HŽ Infrastruktura ima preko 700 mil. eura ugovorenih projekata te da se iz proračuna za HŽI dodatno izdvaja gotovo milijardu kuna. Također sam najavila potpisivanje višegodišnjeg ugovora o javnim uslugama (PSO) s HŽ Putničkim prijevozom. Dakle ne možemo govoriti o tome da se ne ulaže. Je li to dovoljno? Nije! Treba li ulagati više? Treba! Ne trebamo si lagati i govoriti kako je stanje sjajno i govoriti kako je stanje sjajno kad znamo da nije. Radi toga smo pokrenuli reviziju Nacionalnog programa ulaganja u željezničku infrastrukturu 2016.-2020. kako bismo prikazali realno stanje. U proces smo uključili Ministarstvo financija i HŽI. Nažalost izgubili smo godinu dana jer pojedinci

ne žele shvatiti kako je potrebno realno planirati i kako nam strateški, planski i operativni planovi moraju biti usklađeni. Bez toga, koliko god novaca osiguramo za željeznicu, riskiramo da ih bacimo u vjetar, kao i u brodogradnji. S druge strane Vlada RH uputila je u saborsku proceduru novi Zakon o željeznici temeljem kojeg će se izraditi strateški i planski okvir i izvori financiranja za projekte i poslovanje, ne samo HŽI kao upravitelje infrastrukture, već i cijelog željezničkog sektora. PSO ugovor s HŽPP za razdoblje od narednih 10 godine, ukupne procijenjene vrijednosti od preko 4,5 milijarde kuna, potvrđuje kako realiziramo ono što sam i najavila na spomenutom okruglom stolu. Taj je ugovor, pokazatelj kako želim da se radi. Kad znamo što želimo i kad možemo realno izračunati kolika je cijena tomu, onda možemo i osigurati sredstva. Naravno, HŽPP neće sredstva dobiti na „lijepo oči“ već su ugovorom određeni alati za provođenje kontrole trošenja sredstava, a što uključuje i neovisne revizore. Novac poreznih obvezanika mora se namjenski i transparentno trošiti. Ako novac trošimo namjenski i transparentno onda ni jedan iznos, ma kako on veliki bio, neće biti

uludo bačeni novac jer sredstva uložena u željeznicu višestruko se vraćaju.

Najavili ste donošenje zakona o integriranom prijevozu putnika u RH.

U Zakon o prijevozu u cestovnom prometu koji je Sabor donio u svibnju prošle godine, uveden je pojam integriranog javnog prijevoza te su unijete najvažnije odredbe koje predstavljaju prvi zakonski okvir za IPP. Dakle, nikakvih zakonskih prepreka za uvođenje IPP-a nema. To znači da županije, gradovi i općine zajedno s prijevoznicima na svom području mogu pokrenuti IPP u svakom trenutku. Što se zakonodavnih aktivnosti tiče, to je bila prva faza. Druga faza bit će donošenje



NIKOLINA BRNJAC
državna tajnica za promet MMPI

posebnog Zakona o IPP-u koji će biti izrađen na osnovu stručnih podloga za koje imamo definirane projektne zadatke. Taj Zakon trebao bi biti poticajan i omogućiti financiranje i funkcioniranje IPP-a, ne samo na razini pojedinih jedinica lokalne samouprave već i na području cijele Hrvatske. Zakon o IPP je predviđen za 2020. godinu.

Mi na željeznici koji smo preživjeli razno-razna vrludanja još uvijek trpimo i ispaštamo zbog podjele jedinstvene željeznice. Puno puta govorilo se kako je taj korak bio pogrešan, no nitko ništa ne poduzima kako bi se pogreška ispravila. Utječe li zadržavanje ovakvog stanja na sve lošije stanje u svim društvima nastalih podjelom jedinstvenih HŽ-Hrvatskih željeznica?

I kao znanstvenica i kao političarka više puta rekla sam to da je podjela željeznica bila pogreška i iza te konstatacije stojim i dalje. Isto tako, više puta rekla sam to da donošenje odluka bez stručnog utemeljenja najčešće rezultira pogreškama. Vraćanje holdinga ili bilo kakva drugačija organizacija željezničkih poduzeća od današnje, bit će predmet propitivanja kroz sektorsku strategiju i dva nacionalna plana koji će se izraditi temeljem te strategije, a sve u skladu s novim Zakonom o željeznici kojeg bi Sabor trebao usvojiti do ljeta ove godine. Institucionalni okvir može otežati ili olakšati poslovanje željezničkih poduzeća, no efikasnost tih poduzeća prvenstveno je pitanje menadžmenta.

Od pristupanja Hrvatske Europskoj uniji željeznice su postigle ograničeni napredak u modernizaciji i reformi. Međutim, takvo je stanje da gdje god se okrenemo treba sve više ulaganja. Ima li nade da RH u prihvatljivom vremenu dobije modernu željeznicu?

Kada u to ne bih vjerovala ne bih niti obnašala dužnost državne tajnice kojoj je u resoru željeznica. Također, predsjednik Vlade g. Plenković, a pogotovo ministar Butković u svakom svom istupu, koji je vezan uz prioritete ulaganja, u prvi plan stavljaju i željeznicu. No moramo biti iskreni i reći kako je pred nama dug i trnovit put. Za transformirati našu današnju željeznicu u modernu željeznicu koja će biti na korist našim građanima i gospodarstvu, neće biti samo dostatno ulaganje u infrastrukturu i vozni park. Trebat će modernizirati i pristup poslu, a posebno poslovno upravljanje poduzećima.

Svjetska banka mišljenja je kako su Hrvatske željeznice primjeren kandidat za „pristup: modernizacija cijele pruge“, pri čemu bi svi integrirani elementi svih pruga i usluga na tim prugama bili nadograđeni u tandemu, a ne po pojedinačnim elementima. Svjetska banka naš je partner u restrukturiranju željezničkog sektora. U sklopu tog partnerstva ali i u okviru svojih redovitih aktivnosti, Svjetska banka iznosi svoja stajališta i preporuke za koje vjeruje da bi mogle pridonijeti napretku željeznice. Dokument na koji se vjerojatno referirate, radni



je dokument Svjetske banke, čiju finalnu verziju još nisam vidjela te ju ne bih ni komentirala.

Svjetska banka upozorava i na to da će željeznica nastaviti gubiti i putnički i teretni promet ukoliko ne budu provedene značajne reforme kako bi se proizvod prilagodio aktualnim i budućim tržišnim uvjetima.

Prilagođavanje potrebama korisnika usluga temelj je svakog uslužnog poslovanja pa tako i prijevoza putnika i tereta. To je osnovna funkcija menadžmenta. Na Ministarstvu je da tome da svoj doprinos. I Ministarstvo to i čini. Potpisivanjem višegodišnjeg u PSO ugovora HŽPP je dobio financijsku stabilnost te se u potpunosti može posvetiti poboljšanju kvalitete svojih usluga. Što se tiče HŽ Carga u tijeku je odabir neovisnog financijskog savjetnika koji će na temelju stvarnog stanja poduzeća predložiti Vladi RH daljnje korake u restrukturiranju. Bez dobrog i održivog poslovanja prijevoznika nije moguće ostvariti niti dobre rezultate u HŽI. Višegodišnjim ugovorom s upraviteljem infrastrukture, koji će slijediti nakon usvajanja strategije i nacionalnih planova, dodatno ćemo osigurati stabilnost poslovanja HŽI kao našeg jedinog upravitelja infrastrukturom.

Primarni uzrok neučinkovitosti u društvima nastalim podjelom jedinstvenih HŽ-Hrvatskih željeznica: male brzine zbog zastarjele infrastrukture. 60% željezničke mreže ima brzinu od 80 km/h

i manje. Samo na 11% mreže vlakovi mogu voziti brzinom iznad 120 km/h; 5% > 140km/h. Donose se Strategije i nacionalni planovi, no ostaju mrtvo slovo na papiru. Kad možemo očekivati poboljšanja?

Loše stanje infrastrukture bez ikakvih je dvojbi otežavajući faktor u poslovanju prijevoznika. U sadašnjem trenutku treba stalnim poboljšanjem poslovnih procesa i inovativnim pristupom iz postojeće infrastrukture izvući što se najviše može. Gradski i prigradski prijevoz putnika nije toliko ovisan o brzinama te može biti konkurentan i s brzinama od 60 km na sat. U prijevozu roba znamo da je pouzdanost u vremenima isporuke važniji faktor od brzine. Rast prijevoza privatnih prijevoznika u robnom prijevozu, pa i bolji rezultati HŽ Carga pokazuju kako je moguće posloovati i u uvjetima u kojima su sada naše pruge. Što se tiče strateških i planskih dokumenata još jednom ću ponoviti to što sam već rekla i u odgovoru na prvo pitanje: dugoročno strateško i srednjoročno i kratkoročno poslovno planiranje nemaju nikakve alternative. Uspješnije su samo države i željeznice koje planiraju dugoročno i detaljno. Planovi za razvoj željeznice u Austriji sežu do 2050. godine, a u Švicarskoj i do 2075. Zsigurno ćete se složiti sa mnom da su Švicarske željeznice sinonim uspješnih željeznica. Čim prije shvatimo da moramo planirati, ali onda se planova i držati, tim prije ćemo krenuti naprijed. Ja ću sa svoje pozicije i dalje uporno inzistirati na takvom pristupu.

HŽ Infra provodi poslovnu politiku minimalnog paketa usluga što je jedinstven slučaj u EU. Ide li ta politika uz potporu MMPI?

Upravitelj infrastrukture sukladno Zakonu o željeznici i direktivama EU u potpunosti je neovisan u donošenju odluka o osnovnim funkcijama. Određivanje naknade za trase osnovna je funkcija upravitelja infrastrukture. Dakle, niti ministar, u funkciji Skupštine, niti ovo Ministarstvo ne miješa se u poslovne odluke HŽI po tom pitanju.

Dug HŽ Carga nama u HŽ Infri već je premašio 300 milijuna kuna. Molimo da prokomentirate dvije stvari uz ovu činjenicu:

- **Kad je donesena politička odluka da HŽ Infra bude servis, odnosno kasica-prasica HŽ Carga?**
- **kako će se riješiti taj problem?**

HŽ Cargo d.o.o. jedino je željezničko poduzeće u vlasništvu RH koje djeluje na liberaliziranom tržištu. Država nema više mogućnosti davati potporu HŽ Carga, budući da je proces njegovog restrukturiranja, u koji je država bila uključena s konkretnim iznosima u novcu i putem jamstva, službeno okončan pred Europskom komisijom. Vjerujem da će se u daljnjem postupku restrukturiranja HŽ Carga kao i putem konačnog sređivanja nesređenih imovinsko-pravnih odnosa koji datiraju još od podjele HŽ-a, a posebno kroz rast prijevoza i bolje poslovne rezultate HŽ Carga, naći i rješenje za sve dugove koje HŽ Cargo sada ima pa tako i za dug prema HŽ-Infrastrukturi.

Raste li politička volja za gradnjom Nizinske pruge? Molimo da u okviru ovog pitanja prokomentirate i po nama krasnu priliku za željeznicu u RH: povezivanja luke Rijeka i luke Vukovar.

Politička volja ovog Ministarstva, a usudujem se reći i ove Vlade za gradnjom tzv. nizinske pruge, nikad nije ni bila upitna. Luka Rijeka i luka Vukovar povezane su željeznicom. Modernizacijom pruge Vinkovci -Vukovar stvorit će se preduvjeti da luka Vukovar kvalitetnom željezničkom vezom bude povezana sa svojim zaledem. Uvrštavanjem luke Vukovara u teretni željeznički koridor Alpe-Zapadni Balkan (RFC-10) napravili smo prvi korak u smjeru ponovnog uvrštavanja naših pruga od slovenske do srpske granice u TEN-T koridore. Inicijativa je pokrenuta i prema Republici Austriji i prema SR Njemačkoj s konačnim ciljem da do 2023., kada se planira revidiranje TEN-T mreže i koridora, ponovo uspostavimo jedan koridor koji bi se protezao od Njemačke preko Austrije, Slovenije i Hrvatske preko Srbije do Grčke i Bugarske.

Što željezničari mogu očekivati u 2019.?

Po prirodi sam optimista i vjerujem da svi mi u željezničkom sektoru možemo i trebamo više i bolje. Od Ministarstva možete očekivati novi Zakon o željeznici, novi Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti, pismo sektorske politike, revidirani Nacionalni program, jednom riječju bolji i, nadam se, učinkovitiji zakonodavni okvir. Isto tako možemo očekivati nastavak provođenja EU projekata i nove vlakove u HŽPP-u. Željeznička poduzeća suočit će se s manjkom

radnika, pogotovo u izvršnoj službi i specifičnim područjima znanja. Željezničke tvrtke su stare tvrtke, slijede nam velike generacijske smjene, a na vrijeme nismo osigurali dovoljno mladih ljudi na koje bi bila prenijeta stara iskustva. To pred cijeli sustav postavlja nove teške izazove. Inicijativa branitelja i nekih sindikata za reorganizaciju Željezničkog fonda koji bi omogućio prelazak željezničara iz jedne željezničke tvrtke u drugu sigurno je jedan od odgovora na problem nedostatka stručnih radnika i tu inicijativu svestrano podržavam. Međutim rješavanje svih tih pitanja prvenstveno je u ingerenciji managementa, a svako dobro rješenje podržat će i Ministarstvo. Iako je vrijeme božićnih i novogodišnjih blagdana iza nas svim željezničarkama i željezničarima želim sve najbolje u 2019. godini.





Satira smeta zagovornicima totalitarizama svih vrsta. Svejedno radi li se o sudovima koji štite ex-naciste i osuđene dilere ili mahnitim islamskim fundamentalistima. Prošli tjedan navršilo se točno četiri godine otkad su braća Kouachi 7. siječnja 2015. upala u redakciju satiričnog lista Charlie Hebdo i pobili 11 novinara i karikaturista uzvikujući da su "osvetili poslanika (Muhameda)". Iako ovdje ne lete meci, došlo je vrijeme da u Hrvatskoj obučemo majice na kojima piše "Je suis SPVH."

prema tekstu: MALIGNA PRESUDA KOJA JE OPASAN KORAK PREMA TOTALITARIZMU Hrvatska postaje opasnija za demokraciju nego u devedesetima LABIRINT POLITIKE, AUTOR: Robert Bajruši

VAN PAMETI: SUDOVI ODLUČILI UBITI SATIRU I HUMOR

izvor: <http://rs.seebiz.eu/sudovi-odlucili-ubiti-satiru-i-humor/ar-187379/>

za „Na peronu“ prilagodio: Al

Satir Balkanski iliti kako je humor postao umor.

Oduvijek se raspravljalo o tome ima li u Hrvata humora. Zapravo, uvijek ga je i bilo no razne diktature plijevile su ga i prije no što bi niknuo. Nedavna presuda protiv šaljivog teksta u „Na peronu“ ukazuje da su neki Hrvati bili i ostali mrgodan i primitivan narod koji ne zna primiti šalu na svoj račun. Ako je postojala rimska i grčka satira koja je neštedimice prala vladare, bogataše i narod, čini se da smo mi Hrvati postali odabrani narod koji će u cijelosti uništiti humor.

Zapravo, humor treba ne zakonom nego ustavom zabraniti u Hrvatskoj. Humor je nelogičan i neistinit. Hiperbola koja koristi niske ljudske strasti i izaziva spazam određenih mišića na licu. Humor je ljudsko zlo, a ozbiljna lica su nužnost u hrvatskoj stvarnosti.

Hrvati su, zapravo, Vulkanci. Iskreno se nadam da će hrvatska Vlada instantno zabraniti maškare, karnevale, fašnik. Od Samobora do Jadrana. Sve to treba uništiti. Bećarce u Slavoniji, guslare u Zagori, popevke, napitnice, Sv. Martina, apsolutno sve. Uopće ne treba zakon definirati što je satira, a što ne. Zakonom zabranjena satira riješila bi sve naše probleme, a smijeh bi bio

prohibiran i nepoćudan poput kokaina na novčanicama od 100 eura. Naše sudstvo, odlučno u tome da ni jednog politički i gospodarski etabliranog optuženika ne odmori na duže iza rešetaka, odlučilo je tako vratiti nas u Srednji crni vijek, pa bi uskoro mogli rehabilitirati lomaču na Markovom trgu.

Ispada da je danas hrabrost biti duhovit. Nekad smo jedni drugima pričali političke viceve u toaletima gdje nas nitko nije mogao prislušivati i to samo provjerenim korisnicima humora. Danas smo opet svedeni na verbalni delikt u kojem više nema prostora za kritični humor. Svi smo postali uvredljivi i sve je politički nekorektno dok i sam čovjek i njegov identitet ne budu proglašeni političkom nekorektnošću. Humor, ne samo u Hrvatskoj već i u regiji,

sve je uštogljeniji, cenzuriran i poliran do neprepoznatljivosti. Nažalost, nakon svega što se događa, satira se više ne mora bojati metka. Dovoljno je opaliti drakonsku kaznu, a sudski apologeti komornog orkestra lišenog smisla za humor, odradit će ubijanje satire u društvu koje se, gle čuda, satirički naziva demokratskim. Samo, kad narodu oduzmeš satiru i pravo na kritično ali duhovito sagledavanje stvarnosti, oduzeo si mu slobodu.

Samo čekam da nam se, poput Babuški, počnu slagati politike do narcisoidnih medijskih djelatnika koji će uspješno kastrirati svaki oblik slobode; od svih sedam grana umjetnosti do svakodnevnog slobodnog pričanja viceva.

Zapravo, Hrvatskoj ni ne treba satira, ova je država satira sama po sebi.





JESU LI ZA SVE DRUGI KRIVI?

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Posve drugačiji dojam o željeznici može se dobiti kada se pročitaju sponzorirani prilozi u medijima vezani uz željeznicu, zapravo uz HŽ Infrastrukturu, i kada se malo razgovara s radnicima u prvom redu onima koji rade na pruzi ili se motaju oko pruge. Po prirodi stvari HŽ Putnički prijevoz često je predmet zanimanja javnosti. I mora se reći kako u posljednje vrijeme o „putničarima“ može dosta toga i pozitivnoga pročitati. U krajnju liniju potpisani ugovor o obavljanju usluge javnog prijevoza (PSO) s državom na deset godina garantira joj stabilno poslovanje u nadolazećem vremenu

konkurencije u prijevozu putnika. HŽ Cargo se začahurio, radi zapravo besmislene organizacijske promjene, ali objektivno ta je firma „u teškoj „banani“. Situaciju mi je u jednoj rečenici opisala bivša radnica HŽ Carga. Mlada i obrazovana u to je firmi bila višak, pokušavala se prebaciti u HŽ Infrastrukturu, ali „ne može se iz firme u firmu“, „vidjet ćemo“, „pokušat ćemo, dapače...“. I hvala Bogu cura se snašla, radi u ugodnom okruženju i zadovoljna je. Nakon što je pitala za neke od svojih kolega, u jednoj rečenici, opisala je stanje u svojoj bivšoj firmi:

- „Znaš, zapravo je čudo kako su oni do sada i opstali...“ Priče o „cestovnom lobiju“, „nedovoljnim ulaganjima“ kojima su željezničari u svojim razgovorima opravdavali objektivno loš dojam o željeznici ne drže vodu, barem ne u potpunosti. Pitanje je zapravo da li se u danim okolnostima napravilo najviše moguće, odnosno da li se na zadani ritam plesači dobro plesali i da li su izabrani najbolji plesači. Hrvatska ima izvanredne ceste, nebrojene kamione, odlično organizirane prijevoznike i s takvom se konkurencijom

objektivno teško nositi. Kamionski prijevoz je fleksibilan, u kratkom roku doprema terete „od vrata do vrata“. Što se komadnih pošiljaka tiče, željeznica (HŽ Cargo) je tu priznala poraz i odustala od radnih vlakova i komadnih pošiljki. Jedan umirovljeni željezničar iz Ogulinskog Hreljina nedavno mi je rekao kako je njegovo mjesto dugačko par kilometara, a autobus staje i prima učenike duž ceste koja prolazi središtem mjesta te ih u konačnici dovozi u školsko dvorište. Prijevoz učenika i radnika dugo je vremena, po prirodi stvari, bio predodređen za prijevoz vlakom. Radnika je u ovoj zemlji ostalo malo, a i oni preostali osmislili su nove načine prijevoza. „Dijeli“ se gorivo, izmjenjuju se vozila i vozači, nekako se dovezu do Podsuseda (odnosno do prve zone ZET-a) pa onda dalje vlakom... Država je kod

učenika odustala od ograničenja koja su se jedno vrijeme nametala kod korištenja i tri puta skupljeg prijevoza autobusima. Tamo gdje je prijevoz učenika pokriven „subvencijom“, učenici su skloniji prijevozu autobusima. Na jednoj konferenciji predstavnik autobusnih prijevoznika prigovorio je u nazivu „besplatni prijevoz učenika vlakom“ kojim se hvale predstavnici županija i gradova kada za svoje studente i učenike plate prijevoz vlakom. Cestovni prijevoznici skloni su reći: - „Platite i nama, pa ćemo i mi badava voziti“. O svemu se dakle može razgovarati s različitim pozicija.

PITANJE ZA SLUŽBENIKA ZA INFORMIRANJE

Čini mi se kako ponekad malo samokritičnosti unutar

željezničkog sustava ne bi bilo naodmet, jer niti uz najbolju volju neke je stvari jako teško razumjeti. Dakle, prije dvadeset godina (vozni red iz 1998.), najbrži vlak od Zagreba do Rijeke vozio je 3 sata i 1 minutu (Zagreb 6,55 - Rijeka 9,56). Prije deset godine vrijeme vožnje se produljilo za 14 minuta i putovalo se prihvatljivih 3 sata i 15 minuta. Po novom voznom redu najbrži vlak na toj relaciji vozi 3 sata i 37 minuta (Zagreb 17,05 - Rijeka 20,42). Ako se zna da se od Rijeke do Ogulina i dalje do Oštarija remont priveo kraju, da je pruga od Zagreba do Karlovca osposobljena za brzine od 140 km/h situacija je nerazumljiva. I kada se tome za kraj doda izmjena sustava vuče od Moravica do Rijeke, odnosno ušteda od 15 minuta u Moravicama zbog toga što više nema potrebe mijenjati lokomotivu, to je jako čudno.



U promotivnom prilogu tjedniku „Globus“ („HŽ Infrastruktura“) pročitao sam neke nove pojmove vezane uz brzinu vožnji vlakova: „smanjenje dopuštene infrastrukturne brzine“, „nazivna projektirana brzina“, od ranije sam čuo za pojmove „komercijalna“ i „građevinska brzina“. I uz sve te nazive ja vrijeme vožnji vlakova od Zagreba do Rijeke ne razumijem, pa bih volio da se ovaj primjer shvati i kao pitanje upućeno službeniku za informiranje, pa neka nam uz pomoć stručnjaka objasni.

DVADESET GODINA - TRI DIREKTORA

Aktualna vlada u svojim objava često rabi pojam stabilnost. Kada se to prenese na željeznički sustav može se reći kako se to i postiglo. Prema podacima objavljenim u „Poslovnem dnevniku“ u samostalnoj Hrvatskoj izmijenilo se čak 25 uprava. Dakle prosječan

„vijek trajanja“ direktora je nešto više od godine dana. Kada se danas, u situaciji kada je željeznica podijeljen sustav, spominju direktori onda je pitanje na kojeg se direktora zapravo misli. No činjenica je da česte promjene glavnih igrača nisu ništa dobro donijele jer oni su za sobom doveli i „svoje ljude“ i na taj način zapravo „razhejali“ (to je prava riječ nažalost op.a.) sustav. Svi su oni došli da bi ostali, a koliko ih je samo kroz tih 27 godina ostalo u hladovini na rezervnim položajima?

Kada se vratimo malo u prošlost dolazi se do podatka kako su željeznicom od 1982. do 1991. vladala svega tri direktora. Od 1972. do 1980. direktor je bio Joakim Crnošija, nakon njega do 1997. direktor je bio Ivan Novačić kojega nasljeđuje Bartol Ivanuša. pretpostavljam da su oko sebe imali i stabilan sustav rukovodećih kadrova. Najviše „direktorskog staža“ u samostalnoj Hrvatskoj

imaju Marijan Drempeć (2000. - 2004.) i Davorin Kobak (2005. - 2009.). Aktualni, Ivan Kršić, dogurao je do solidne dvije i pol godine.

I zanimljivo, najbolje rezultate u teretnom prijevozu, željeznica kao jedinstven sustav postizao je u vrijeme Davorina Kobaka. U „boljoj prošlosti“ primjerice 1963. prevezeno je 35 milijuna tona tereta. Početkom rata (1992.) rad je pao na 9,5 milijuna, da bi se 2007. dosegla brojka od 15,7 milijuna tona. I sada će netko reći kao posljedica krize, a da li je to doista tako, 2016. godine prevezeno je 9,9 milijuna tona. Prije dvije godine, svi prijevoznici zajedno prevezli su 12,4 milijuna tona, a premda podaci za prethodnu godinu nisu pripremljeni sigurno je da će ta brojka preći 13 milijuna tona tereta.

No „gdje smo tute mi“, odnosno HŽ Cargo?



HŽ CARGO DUGUJE HŽ INFRASTRUKTURI 172 MILIJUNA KUNA

IZVOR: LIDER, 18.1.2019.
FOTO: SPVH

Pitanje je trenutka kad će šest privatnih operatora teretnoga željezničkog prometa ući u spor protiv države jer uredno podmiruje usluge koje njihova konkurencija u državnom vlasništvu, a na liberaliziranom tržištu, ne plaća



HŽ Cargo, državno poduzeće koje bi od liberalizacije teretnoga željezničkog prometa trebalo poslovati pod jednakim tržišnim uvjetima kao i šest privatnih operatera, jedina je tvrtka koja HŽ Infrastrukturi ne podmiruje redovito obveze za usluge korištenja trasom vlakova i struje za vuču vlakova. U prošloj godini HŽ Cargo nije podmirio ni kune duga za usluge trase i struje, a dugovi iz 2016. i 2017. samo su djelomično plaćeni. Kako Lider doznaje iz HŽ-a Infrastrukture, Cargovi dugovi prema tom poduzeću sada već iznose više od 172 milijuna kuna, zbog čega, navodno, dolazi u pitanje i pozitivno poslovanje Infrastrukture. HŽ Cargo, na čijem je čelu od prošle godine Goran Žurga, niti je odgovorio na čak dva naša upita niti je precizirao točan iznos duga prema HŽ-u Infrastrukturi, barem kad su u pitanju usluge upotrebe trasa i troškovi za struju. Iz tvrtke samo paušalno odgovaraju kako se poduzimaju sve aktivnosti za zatvaranjem svih obveza kako prema HŽ Infrastrukturi tako prema drugim dobavljačima. Drugim riječima, nije Infrastruktura jedina kojoj nacionalni željeznički operater duguje novac.

SVI DRUGI PLAĆAJU REDOVITO HŽ Infrastruktura je pak sasvim jasna iako su u njoj ignorirali upit kakvi će biti financijski Infrini pokazatelji na kraju prošle godine. Iz te tvrtke odgovaraju kako su za 2016. HŽ-u Cargo ukupno fakturirali 47,4 milijuna kuna (s PDV-om) za upotrebu trasa i taj je cjelokupni iznos plaćen. Za struju vuče fakturirano je 46,3 milijuna kuna, od čega je plaćeno 19,3 milijuna, a 27 milijuna nije plaćeno. - Za 2017. HŽ-u Cargo fakturirana su 44,4 milijuna kuna za upotrebu trasa. Plaćeno je 11,7 milijuna kuna piše KSENIJA PUŠKARIĆ a 32,7 milijuna nije. Za struju vuče fakturirano je 42,5 milijuna kuna, plaćeno je 10,8 milijuna; 31,7 milijuna nije plaćeno. Za 2018., do prosinca, uključujući studeni, HŽ-u Cargo fakturirano je 39,9 milijuna kuna za upotrebu trasa, a plaćeno nije ništa. Za struju vuče fakturiran je 41,1 milijun kuna, također ništa nije plaćeno - odgov-

araju iz HŽ-a Infrastrukture i dodaju da jedino PPD ima jedan neplaćen račun za struju od 381 tisuću kuna, ali samo zato što se dvije tvrtke spore oko njega. Privatni teretni prijevoznici nemaju nikakvih dospjelih dugova ni za trase ni za struju, pa je pitanje trenutka kad će drugi operatori ući u spor protiv države jer moraju plaćati usluge koje njihova konkurencija u državnom vlasništvu, a na liberaliziranom tržištu, ne plaća. Pitanje je i kad će reagirati Europska komisija jer će se eventualni otpis dugova smatrati nedopustivom državnom subvencijom. - Znamo za taj slučaj i vrlo brzo napraviti ćemo neke korake - neslužbeno poručuju iz jedne tvrtke koja već nekoliko godina posluje kao teretni željeznički prijevoznik.

KREATIVNO PREBIJANJE DUGA Kako će HŽ Cargo platiti dugove nacionalnom operateru koji upravlja infrastrukturom, nije uopće jasno jer to poduzeće ni u 2018., barem za prvih osam mjeseci, nije poslovalo pozitivno. Ukupni su prihodi u navedenom razdoblju iznosili 295,7 milijuna kuna, a ukupni su rashodi 353,5 milijuna kuna. Kako neslužbeno doznajemo, dvije nacionalne željezničke tvrtke pod mentorstvom Ministarstva mora, prometa i infrastrukture pokušat će naći rješenje u kompenzacijama, što ne bi bilo prvi put da se Cargov dug prebija kreativno. Navodno su sada na stolu nekakva praonica vagona i nekoliko teretnih kolosijeka u Slavenskom Brodu, koji su u vlasništvu Carga, no pitanje je može li se za to uopće navući nekakva realna računovodstvena vrijednost da se podmiri dug. A ne bi bilo prvi put da se dug prebija na taj način. HŽ Cargo je, naime, još 2015. prodao Infrastrukturi Ranžirni kolodvor kako bi pokrio dug za upotrebu pruga. Inače, riječ je bila o kolodvoru na kojem je trebao niknuti moderni logistički centar. HŽ Infrastruktura je tada pod izlikom da za to zemljište nema interesa dopustila državi da se uknjiži na njega, a zatim ga je Milanovićeva vlada u listopadu 2015. dala HŽ-u Cargo koji ga je prodao Infrastrukturi kada bi riješio dug. HŽ Cargo jedino je poduzeće iz željezničkog sustava koje posluje na liberaliziranom tržištu, na kojem opstaje po inerciji. Prijeko mu je potrebno restrukturiranje, ali zadnji model koji je Vlada predložila Komisiji Bruxelles je odbio. Poduzeću ozbiljno prijete stečaj, ali to bi usred mandata vlade Andreja Plenkovića bilo prije svega političko pitanje. Zaključno s posljednjim danom prošle godine u HŽ-u Cargo je bilo zaposleno 1513 radnika pa bi si takvo socijalno kovitlanje itko na političkoj sceni teško dopustio. Pa se po dobrome starom hrvatskom običaju kad je željeznica u pitanju, kupuje vrijeme.

jezničkog sustava koje posluje na liberaliziranom tržištu, na kojem opstaje po inerciji. Prijeko mu je potrebno restrukturiranje, ali zadnji model koji je Vlada predložila Komisiji Bruxelles je odbio. Poduzeću ozbiljno prijete stečaj, ali to bi usred mandata vlade Andreja Plenkovića bilo prije svega političko pitanje. Zaključno s posljednjim danom prošle godine u HŽ-u Cargo je bilo zaposleno 1513 radnika pa bi si takvo socijalno kovitlanje itko na političkoj sceni teško dopustio. Pa se po dobrome starom hrvatskom običaju kad je željeznica u pitanju, kupuje vrijeme.

MINISTARSTVO OPTIMISTIČNO Uostalom, osnovni su uzroci toga što u Hrvatskoj posluje samo šest privatnih teretnih operatera stanje naše željezničke infrastrukture, slabi lučki kapaciteti, zbog čega su veće količine robe zaobišle naše robne tokove ili se prevoze na drugi način, kao pad industrijske i poljoprivredne proizvodnje kao grana koje su orijentirane na željeznički promet. Privatni su ionako fokusirani na najprofitabilnije segmente prijevoza i imaju vrlo niske fiksne troškove. U takvim okolnostima pronalazak strateškog partnera HŽ-u Cargo, koji se u odnosu njih čini kao mastodont, ravan je jackpotu. Taj je proces već jednom pao u vodu, a s obzirom na to da svi operatori koji uđu na tržište lakše i učinkovitije posluju s nekoliko jačih lokomotiva, dobrim logističko-informacijskim programom te s upravo onoliko zaposlenih koliko im treba za kvalitetnu organizaciju posla, teško je očekivati da će Vlada u Europi pronaći partnera koji bi preuzeo toliko radnika i njihova zajamčena socijalna prava, nepodmirene obveze i svu silu neiskorištenih lokomotiva i vagona u koje se nije ulagalo godinama. Eventualno u Kini, no i to bi bilo pod povećalom Europske komisije, pa se ni s takvim rješenjem ne kocka u javnosti. No u Ministarstvu prometa ne odustaju. U Nacionalnom programu reformi predviđena je priprema za pronalazak strateškog partnera za HŽ Cargo i navedena je aktivnost u tijeku, odgovaraju za Lider. - Radi se na ugovaranju

financijskog savjetnika koji će pomoći u pronalasku više modela mogućih partnerstva za HŽ Cargo. U ovom trenutku nije donesena odluka koja bi prejudicirala o kojem će se mogućem modelu raditi, već će o tome, kao daljnjem smjeru poslovanja tog društva, biti donesena odluka kad financijski savjetnik u skladu s ugovorom provede analizu i prezentira rezultate projekta - kažu u Ministarstvu i dodaju kako se postupak odabira najpovoljnijeg ponuđača provodi prema procedurama Svjetske banke i financira u sklopu zajma predviđenoga za Projekt održivih hrvatskih željeznica u Europi. Taj se proces privodi kraju, a službeno će biti završen zaključenjem ugovora o nabavi konzultantskih usluga. Ugovor s odabranim ponuđačem potpisat će HŽ Infrastruktura, u ime i za račun Ministarstva; predviđeno je trajanje ugovora deset mjeseci.

SOCIJALNA, A NE TRŽIŠNA TVRTKA Da željeznica može i mora biti generator gospodarskog razvoja, izluzana je floskula kojom se i dalje zamagljuje oči javnosti uoči izbora. I dok se u infrastrukturu i ulaže nešto, to su mahom sredstva iz Kohezijskog fondova EU čiji je krajnji cilj osuvremeniti cjelovito europsko transportno tržište. Sve je to u skladu s nastojanjima Europske unije da se do 2030. godine 30 posto, a do 2050. godine 50 posto prijevoza tereta s cestovnog prometa preusmjeri na transport željeznicom. Kod nas je situacija radikalno drukčija. Mi smo cijelo desetljeće posvetili gradnji cestovne infrastrukture i naš je cilj sav teret prebaciti na ceste kako bi prihodi od cestarina barem zagrebali površinu duga za gradnju tih velebnih autocesta. I pritom smo potpuno zaboravili željeznicu, pogotovo teretni prijevoz, koji danas više podsjeća na socijalnu instituciju za više od tisuću i pol radnika nego na moderni sustav koji unatoč svemu ipak drži nezamerniv dio tržišta. H

Quod licet lovi...

HŽ CARGO DUGUJE HŽ-u INFRASTRUKTURI 172 MILIJUNA KUNA

Pitanje je trenutka kad će šest privatnih operatera teretnoga željezničkog prometa ući u spor protiv države jer uredno podmiruje usluge koje njihova konkurencija u državnom vlasništvu, a na liberaliziranom tržištu, ne plaća

HŽ Cargo, državno poduzeće koje bi od liberalizacije teretnoga željezničkog prometa trebalo poslovati pod jednakim tržišnim uvjetima kao i šest privatnih operatera, jedina je tvrtka koja HŽ Infrastrukturi ne podmiruje redovito obveze za usluge korištenja trasom vlakova i struje za vuču vlakova. U prošloj godini HŽ Cargo nije podmirio ni kune duga za usluge trase i struje, a dugovi iz 2016. i 2017. samo su djelomično plaćeni. Kako Lider doznaje iz HŽ-a Infrastrukture, Cargovi dugovi prema tom poduzeću sada već iznose više od 172 milijuna kuna, zbog čega, navodno, dolazi u pitanje i pozitivno poslovanje Infrastrukture. HŽ Cargo, na čijem je čelu od prošle godine Goran Žurga, niti je odgovorio na čak dva naša upita niti je precizirao točan iznos duga prema HŽ-u Infrastrukturi, barem kad su u pitanju usluge upotrebe trasa i troškovi za struju. Iz tvrtke samo paušalno odgovaraju kako se poduzimaju sve aktivnosti za zatvaranjem svih obveza kako prema HŽ Infrastrukturi tako prema drugim dobavljačima. Drugim riječima, nije Infrastruktura jedina kojoj nacionalni željeznički operater duguje novac.

KSENIJA PUŠKARIĆ

32,7 milijuna nije. Za struju vuče fakturirano je 42,5 milijuna kuna, plaćeno je 10,8 milijuna; 31,7 milijuna nije plaćeno. Za 2018., do prosinca, uključujući studeni, HŽ-u Cargo fakturirano je 39,9 milijuna kuna za upotrebu trasa, a plaćeno nije ništa. Za struju vuče fakturiran je 41,1 milijun kuna, također ništa nije plaćeno - odgovaraju iz HŽ-a Infrastrukture i dodaju da jedino PPD ima jedan neplaćen račun za struju od 381 tisuću kuna, ali samo zato što se dvije tvrtke spore oko njega.

Privatni teretni prijevoznici nemaju nikakvih dospjelih dugova ni za trase ni za struju, pa je pitanje trenutka kad će drugi operatori ući u spor protiv države jer moraju plaćati usluge koje njihova konkurencija u državnom vlasništvu, a na liberaliziranom tržištu, ne plaća. Pitanje je i kad će reagirati Europska komisija jer će se eventualni otpis dugova smatrati nedopustivom državnom subvencijom.

Znamo za taj slučaj i vrlo brzo napraviti ćemo neke korake - neslužbeno poručuju iz jedne tvrtke koja već nekoliko godina posluje kao teretni željeznički prijevoznik.

Kreativno prebijanje duga

Kako će HŽ Cargo platiti dugove nacionalnom operateru koji upravlja infrastrukturom, nije uopće jasno jer to poduzeće ni u 2018., barem za prvih osam mjeseci, nije poslovalo pozitivno. Ukupni su prihodi u navedenom razdoblju iznosili 295,7 milijuna kuna, a ukupni su rashodi 353,5 milijuna kuna. Kako neslužbeno doznajemo, dvije nacionalne željezničke tvrtke pod mentorstvom Ministarstva mora, prometa i infrastrukture pokušat će naći rješenje u kompenzacijama, što ne bi bilo prvi put da se Cargov dug prebija kreativno.



Goran Žurga, direktor HŽ-a Cargo

koje su orijentirane na željeznički promet. Privatni su ionako fokusirani na najprofitabilnije segmente prijevoza i imaju vrlo niske fiksne troškove. U takvim okolnostima pronalazak strateškog partnera HŽ-u Cargo, koji se u odnosu njih čini kao mastodont, ravan je jackpotu. Taj je proces već jednom pao u vodu, a s obzirom na to da svi operatori koji uđu na tržište lakše i učinkovitije posluju s nekoliko jačih lokomotiva, dobrim logističko-informacijskim programom te s upravo onoliko zaposlenih koliko im treba za kvalitetnu organizaciju posla, teško je očekivati da će Vlada u Europi pronaći partnera koji bi preuzeo toliko radnika i njihova zajamčena socijalna prava, nepodmirene obveze i svu silu neiskorištenih lokomotiva i vagona u koje se nije ulagalo godinama. Eventualno u Kini, no i to bi bilo pod povećalom Europske komisije, pa se ni s takvim rješenjem ne kocka u javnosti.

No u Ministarstvu prometa ne odustaju. U Nacionalnom programu reformi predviđena je priprema za pronalazak strateškog partnera za HŽ Cargo i navedena je aktivnost u tijeku, odgovaraju za Lider. - Radi se na ugovaranju financijskog savjetnika koji će pomoći u pronalasku više modela mogućih partnerstva za HŽ Cargo. U ovom trenutku nije donesena odluka koja bi prejudicirala o kojem će se mogućem modelu raditi, već će o tome, kao daljnjem smjeru poslovanja tog društva, biti donesena odluka kad financijski savjetnik u skladu s ugovorom provede analizu i prezentira rezultate projekta - kažu u Ministarstvu i dodaju kako se postupak odabira najpovoljnijeg ponuđača provodi prema procedurama Svjetske banke i financira u sklopu zajma predviđenoga za Projekt održivih hrvatskih željeznica u Europi. Taj se proces privodi kraju, a službeno će biti završen zaključenjem ugovora o nabavi konzultantskih usluga. Ugovor s odabranim ponuđačem potpisat će HŽ Infrastruktura, u ime i za račun Ministarstva; predviđeno je trajanje ugovora deset mjeseci.

UDJEL U PRIJEDNIM KILOMETRIMA 2018.

HŽ Cargo	68%
Rail Cargo Carrier - Croatia	9,1%
Trans Hungary - Maginvasút Ipar	8,8%
PPD Transport	8,2%
Rail&Sea	2,9%
Transgerb Rail	1,8%
Slovenske Železnice - Tovarni promet	1,1%

Socijalna, a ne tržišna tvrtka

Da željeznica može i mora biti generator gospodarskog razvoja, izluzana je floskula kojom se i dalje zamagljuje oči javnosti uoči izbora. I dok se u infrastrukturu i ulaže nešto, to su mahom sredstva iz Kohezijskog fondova EU čiji je krajnji cilj osuvremeniti cjelovito europsko transportno tržište. Sve je to u skladu s nastojanjima Europske unije da se do 2030. godine 30 posto, a do 2050. godine 50 posto prijevoza tereta s cestovnog prometa preusmjeri na transport željeznicom. Kod nas je situacija radikalno drukčija. Mi smo cijelo desetljeće posvetili gradnji cestovne infrastrukture i naš je cilj sav teret prebaciti na ceste kako bi prihodi od cestarina barem zagrebali površinu duga za gradnju tih velebnih autocesta. I pritom smo potpuno zaboravili željeznicu, pogotovo teretni prijevoz, koji danas više podsjeća na socijalnu instituciju za više od tisuću i pol radnika nego na moderni sustav koji unatoč svemu ipak drži nezamerniv dio tržišta.

STALNO NEKI PRITISAK

RAZGOVARAO: Nebojša Gojković
FOTO: Nebojša Gojković

Kolodvor Beli Manastir nalazi se na pruži za međunarodni promet (bivši ogranak V.c. paneuropskog koridora) DG - Osijek (- St. Vrpolje - Slavonski Šamac - DG - (Sarajevo) - DG - Metković - Ploče), udaljen nešto manje od 5 km od državne granice s Republikom Mađarskom. Skretničarska služba u kolodvoru obavlja se u dvije smjene; radnim danom od 5,10 do 23,20 sati, i to tako da 1. smjena počinje u 5,10 a završava u 15,20 sati, dok 2. smjena počinje u 15,20 a završava u 23,20 sati. Vikendom i blagdanom skretničarska služba obavlja se od 6,10 do 20,30 sati, na način da 1. smjena počinje u 6,10 a završava u 13,20 sati, dok 2. smjena počinje u 13,20 a završava u 20,30 sati. Služba se odvija po principu da radnik 2 dana radi 1. smjene, 2 dana 2. smjene, nakon čega je 2 dana slobodan. Trenutno na radnom mjestu skretničara ima 7 izvršilaca. Kolodvor ima 11 kolosijeka, od čega 5 glavnih i 6 sporednih, a najduži je 2. (glavni) kolosijek čija korisna dužina iznosi 1010 metara. Osim ovih spomenutih, kolodvor u funkciji ima i 2 industrijska kolosijeka; PC TSH SILOS „Belje“ d.d. i „Belje - MPI Novi mlin“ d.d. Kad je utovar vagona u pitanju, treba istaći tvrtku „Granolio“ d.d. koja željeznicom otprema žitarice, tvrtku „Hrvatske šume“ d.o.o. - „Šumarija Batina“ koja otprema trupce, te kao najvažniju tvrtku „Belje“ d.d. koja otprema repu, a po čemu je kolodvor Beli Manastir već dugi niz godina prepoznatljiv. Osim manevre prilikom postavljanja vagona za utovar i otpreme istih nakon utovara, skretničari glavnu ulogu imaju i prilikom razmjene bruta između Mađarskih željeznica (MAV), odnosno njihovih prijevoznika i HŽ Carga. O problemima s kojima se skretničari u kol. Beli Manastir susreću pri svakodnevnom radu, kao i o nekim drugim temama vezanim za željeznicu i život željezničara, razgovaramo s

našim članom, skretničarom u ovom kolodvoru Stjepanom Grganom. **Prije svega Stjepane, hvala Vam što ste se odazvali našem pozivu i pristali na ovaj razgovor. Za sam početak, molim Vas da se predstavite našim čitateljima s nekoliko osnovnih podataka o sebi.**

Rođen sam 9. 8. 1960. g. u Petlovcu, današnjoj općini. Tu sam išao u školu i tu sa svojom obitelji (uz kraće prekide) živim cijeli svoj život. Oženjen sam, otac dvoje djece od kojih imam i dvoje unučadi, što znači da sam i ponosni djed.

Koliko već dugo radite na željeznici?

Na željeznici radim od 1984. godine, s tim da sam imao prekid radnog odnosa u trajanju od 5 godina za vrijeme Domovinskog rata. Ukupno s današnjim danom imam 35 godina radnog staža, ali tu mi je uračunat i beneficirani radni staž koji sam ostvario kao manevrista.

Jeste li imali kakvih drugih radnih iskustava?

Radio sam jedno vrijeme u mlinsko - pekarskoj industriji, zatim u jednoj građevinskoj tvrtki i naposljetku u tvornici šećera. Sve ovo dešavalo se prije nego što sam se zaposlio na željeznici. Za vrijeme Domovinskog rata i okupacije Baranje, ženu i djecu sam poslao kod sestre u Njemačku, a ja sam 2 godine bio aktivni sudionik obrane domovine. Nakon što je nastupilo primirje i ja se „skinuo“ iz vojske, otišao sam za njima, te se tamo zaposlio u jednoj cvjećari gdje sam radio iduće 3 godine.

Kako to da ste na kraju ipak završili na željeznici?

Stric mi je radio na željeznici, točnije u Sekciji za održavanje pruga, i često je dolazio kod nas i razgovarao s mojim ocem i sa mnom o tome gdje bi bilo najbolje da se ja zaposlim. U svakom tom razgovoru stric mi je

preporučivao željeznicu, tako da sam ga naposljetku i poslušao.

Danas kad mladi ljudi iz našeg okruženja masovno odlaze u druge zemlje tražeći neke bolje mogućnosti za sebe i svoje obitelji, požalite li možda što i Vi niste ostali tamo?

Pa, razmišljao sam o tome. Da sam mladi, možda bih i otišao. Ovako, radni vijek mi je pri kraju i sad više nema biranja. Ja sam bio zadovoljan tim tempom života kojim sam živio i kojim sam stvarao sebi i svojoj obitelji neke nove vrijednosti.

Kakvi su Vam bili ti počeci rada na željeznici; da li je bilo kakvih nesnalaženja ili je to odmah išlo rutinski?

Nije mi bio problem raditi, jer sam to volio i uživao u tome. Bio sam mlad i ništa mi tada nije bilo teško. Starije kolege odmah su mi u startu pomogli i pripremili me na sve ono što me na poslu očekivalo; i ono dobro i ono loše.

Recite nam ukratko gdje ste sve i na kojim radnim mjestima radili od dolaska na željeznicu pa do danas.

Počeo sam u Osijeku kao kočničar, a kako sam s roditeljima živio u Baranji, prešao sam u kol. Beli Manastir kako bih bio bliže njima i kući. U Belom Manastiru radio sam prvo kao manevrista, da bih potom položio ispit za radno mjesto rukovodca manevre na kojem sam ostao sve do početka Domovinskog rata. Nakon završetka rata, počinjem raditi kao skretničar u kol. Našice gdje ostajem godinu i po dana. Pošto sam se tada s obitelji smjestio u Kaptolu kod Požege, na vlastiti zahtjev dobio sam premještaj u kol. Blacko - Jakšić. Nakon mirne reintegracije Podunavlja, ponovo se vraćam u Beli Manastir, ovaj put kao skretničar i tu ostajem sve do danas. Živio sam jedno vrijeme u Osijeku, u

STJEPAN GRGAN

skretničar u kolodvoru Beli Manastir

Domu željezničara i odatle putovao na posao, dok je obitelj još uvijek živjela u Kaptolu. Kada sam sve pripremio i obnovio, skupa s njima vratio sam se kući u Petlovac.

Većinu radnog staža proveli ste kao skretničar u Belom Manastiru. Pokušajte nam usporediti obim posla u tim Vašim počecima s ovim danas.

Danas ni izbliza nema posla kao što je bilo prije. Nekada smo za 12 sati znali imati od 400 do 500 vagona. Sad tu količinu vagona ne možete imati ni za mjesec dana.

Što bi po Vama bio osnovni razlog jednog takvog stanja?

Najgora stvar koja je napravljena i zbog koje se sve ovo i dešava, je to što su razjedinili željeznicu. Prije je to sve bilo jedno i svi smo dobro radili i bili zadovoljni. Sad svaka tvrtka vodi svoju politiku i to polako, ali sigurno vodi potpunom raspadu željeznice kao prijevoznika.

Koliko su se sama željeznica, kao i odnosi na njoj promijenili u ovih 30 godina?

Jako puno. Onda su ljudi bili puno zadovoljniji nego danas. Sjećam se kada sam 1997. godine došao raditi u kol. Beli Manastir, imao sam veću plaću nego što danas imam. Promijenilo se sve i nažalost, sve se promijenilo na gore.

Za čim najviše žalite iz tog prošlog vremena?

Volio bih da ima malo više druženja ljudi. Svi se zatvaraju u sebe, stalno je prisutna nekakva žurba, trka, a u biti većina samo tapka na jednom mjestu. Nekad je sve bilo puno lakše, opuštenije, mogao si ići kud si htio. Danas kažu da je demokracija. Je, samo za koga? Za nas s malim plaćama? Kud mi možemo ići? I stalno nekakav pritisak; potpiši ovu zapovijed, potpiši onu... Ne smiješ ovo, ne smiješ ono... Toliko zapovjedi nije bilo ni za vrijeme rata.

Blago rečeno, imate iznimno zanimljivo radno vrijeme. Recite nam Vaše viđenje istog.

Radno vrijeme je strašno, ubitačno... Ovo što mi danas radimo, to poslodavac ništa ne osjeća na svojoj koži. Oni su sebi naštimali radno vrijeme od 7,00 do 15,00 sati i to je to, a mi se ustajemo u 3, 00 ili 4,00 sata ujutro, ovisno kako te kad „zakači“. Kad dođu izvanredni vlakovi, dignu ljude da dođu u 2,00 sata noću na posao.

Koliko Vam se umanjio osobni dohodak nakon što je uvedeno ovakvo radno vrijeme?

Jako puno. Najveća plaća prije uvođenja ovakvog radnog vremena bila mi je 6400,00 kuna i tu sam platnu listu uokvirio. Sad je ta cifra po pravilu uvijek ispod 5000,00 kuna, što znači da sam izgubio oko četvrtine nekadašnjih primanja.

Kako spomenuto radno vrijeme utiče na Vaše zdravlje i Vaš obiteljski život?

Što si stariji, takvi naponi su ti sve teži. Umoran si, kad dođeš s posla kući nisi više nizašto. I što bi htio napraviti, ne možeš jer opterećen si s ovim ovdje. Ne znam kako bi bilo da sam ovakvo radno vrijeme imao svih ovih prethodnih 35 godina radnog staža i da li bih još uvijek bio radno sposoban. Stresno je, jako stresno. Jednostavno, ne možeš biti zadovoljan ovakvim radnim vremenom.

Osim radnog vremena, zanimljiv je i način osiguranja kolodvora; u 21. stoljeću, 5 godina nakon ulaska u Europsku uniju, na jednom međunarodnom koridoru, kolodvor Beli Manastir (kao i Darda) zaštićen je signalnim loparima. Što to znači za skretničare u ovom kolodvoru?

Znači puno obaveza, stalno moramo šetati. Za svaki ulazak vlaka mi moramo otići 1200 metara do signalnog lopara kako bi mu dali ručni signalni znak „Naprijed“. Isto tako, svaki put kad idem pred vlak ja bih morao zaključati blok, jer nikad ne znaš što netko može napraviti dok ja nisam prisutan. Najgore je kad je



zima i napada snijeg, e onda imamo što gaziti... Najbolje bi bilo da se strojovodama dao naputak da ćemo ih dočekivati kod ulazne skretnice, jer vidljivost je ovdje uvijek prilično dobra, a ako nas kojim slučajem ne vide, ionako moraju stati kod signalnog lopara.

Kolodvorski kolosijeci prilično su dugi; stvara li Vam to probleme pri radu?

Pa, s jedne strane je dobro što su dugi, jer se manevra može bez problema napraviti. Na jednom kolosijeku praktično se mogu smjestiti 2 vlaka. Problem nastaje zimi kad treba puno toga odraditi vezano za čišćenje skretnica. Prije su to održavali radnici ZOP-a, a sad je sve to prepušteno nama. Vidite i sami koliki je to prostor i koliko tu ima posla da bi se kolosijeci i skretnice prilikom snježnih padalina održali prohodnima i u funkciji.

Čudi me da se još nitko nije dosjetio da probate raditi samo s jednim skretničarom... Tko kaže da se nije sjetio! Sjetili su se, kako ne. Radili smo mi i tako...

Da li je moguće??? Pa he.. te, onaj „Muppet show“ je stvarno za neke na ovoj željeznici akademski ustanova! Taj koji je došao na tako „briljantnu“ ideju mora da je kao prometnik radio negdje u Samatovcima. Kako je na kraju završio taj „eksperiment“?

Pa, nije dugo potrajalo. Jednostavno se vidjelo da se na taj način ne može raditi. Mi smo to znali i prije nego što je počelo, samo tko nas pita? Sada se uglavnom prakticira onda kada treba iskoristiti godišnje odmoro, da se na bloku 1 radi normalno radno vrijeme, dok se na bloku 2 radi „B“ turnus. Tako se zna desiti da kada kolegi s bloka 2 završi radno vrijeme, dođe radni vlak pa onda ovaj s bloka 1 sam radi manevru na obje strane, a vidjeli ste kolika je udaljenost između blokova... **Na tuđa je leđa lako dobiti batine. Kako iz današnje perspektive gledate na budućnost ove Baranjske**

pruge?

Pa ja sve mislim da bi to trebalo oživjeti. Mislim da bi najbolje rješenje bilo da se na ovu prugu vrati noćni rad, jer u tom bi slučaju prijevoznici dobili mogućnost da voze u svako vrijeme koje im odgovara. Ovo sad je sve „natiskano“ u jednom vremenskom intervalu i to stvara probleme i nama i prijevoznicima. Druga stvar je što na ovoj pruzi nedostaje ljudi i onda se maksimalno forsira nas koji još radimo, a ima nas koji smo već stariji i sve teže pratimo taj tempo rada.

Kako ste zadovoljni radnim uvjetima?

Radni uvjeti su skoro uvijek isti. Kad je lijepo vrijeme dobro je, a kad je zima onda nije dobro. Znamo da moramo doći na posao odraditi svoje i to je to. Uglavnom je to preživljavanje od zime do zime.

Kako ste zadovoljni dinamikom kojom dobivate zaštitnu odjeću i obuću, a kako njihovom kvalitetom?

Kao što sam već rekao, kad je lijepo vrijeme još kako tako, međutim kad dođe zima i padne snijeg, to je strašno. Pogledajte ove cipele; u njima mi idemo kilometar po snijegu da bismo uveli vlak u kolodvor. Ja kad se vratim u blok, noge mi budu potpuno mokre tako da cipele i čarape sušim na grijalici. Ove cipele nisu prilagođene zimskim uvjetima. Sjećam se kad sam nekad dobivao one visoke čizme i kad sam njih svezao preko hlača, nije bilo moguće da snijeg uđe u njih i noge su uvijek bile suhe. Trebalo bi imati malo sluha i za probleme izvršnih radnika i vjerujem da se ovakve stvari kao ove sadašnje cipele ne bi događale.

Nešto smo već rekli na tu temu, ali recite nam sad поближе; kakvi su odnosi između Vas i kolega u kolodvoru, družite li se i izvan posla?

Kako kad. Najviše se družimo kad jedni drugima idemo nešto pomoći raditi. Meni osobno ništa nije teško raditi dok sam još u snazi i dok mogu nešto pomoći i napraviti.

Jedanste od aktivnijih članova SINDIKATA PROMETNIKA



VLAKOVA HRVATSKE, a samim tim sudjelovali ste i na našim sportskim susretima. Kakvi su Vam utisci?

Jako lijepi. Sve ono lijepo što sam doživio prošle godine u Rovinju, to nisam doživio u svojih 35 godina koliko radim na željeznici. Žao mi je što nisam mogao ići ove godine, ali na godinu ću obavezno ići. Sve druge poslove i obaveze ostavit ću po strani i vjerujem da me ništa neće spriječiti da odem. Volim to druženje s ljudima, tu opuštenost i srdačnost, a volim i sport.

Ovog ljeta bili ste i u našem odmaralištu na Ugljanu. Kako ste se proveli?

Bilo je prekrasno. Čak je i moja žena rekla da je ovo bila „duša“ od odmora. Zaboravili smo na sve probleme i obaveze i potpuno se prepustili uživanju. Prezadovoljni smo sa svime; od samog smještaja, pa do plaža i okruženja. Trebao bi svatko otići, vidjeti i doživjeti.

Kako provodite slobodno vrijeme?

Ja volim sve. Volim pogledati nogometne utakmice u svom selu,

volim i one na TV-u, pratim skoro sve od sporta, međutim, više od svega toga volim pecanje i strastveni sam ribolovac. Na pecanju si odmorim dušu, to me opušta i tu si „punim baterije“ za ovaj posao koji radim. Uglavnom pecam na 4 destinacije; Gakovac, Farkaš Topolje, Šiblje i Halasica. To su mi najbliže vode i sve drugo mi je prilično daleko da bih mogao ići češće. Najviše volim pecati štuku.

Jeste li imali kakvih značajnijih ulova kojima biste nam se mogli pohvaliti?

Imao sam jako lijepih ulova, a najveći mi je bila štuka od 10,65 kg koju sam dao i preparirati. Budući je to bilo prije rata, ostala mi je u kući kada smo otišli u progonstvo, tako da sam ostao bez nje. Nešto skoriji veći ulov bila mi je štuka od 5,20 kg. Količinski sam znao u jednom danu upecati više od 20 kg štuke. Naravno, to su bili oni dani kad riba „grize“ i kad je lijepo biti na vodi, a ima i onih dana kad se ne upeca ništa.

Osim ribolova, imate li još kakvih zanimacija?

Prije određenog vremena počeo sam

se baviti s ovčarstvom. Krenuo sam s 37 ovaca, da bih na koncu došao do njih 50. Kako zbog posla na željeznici nisam mogao pratiti taj tempo i održavati taj broj ovaca, nakon nekog vremena počeo sam smanjivati stado i naposljetku sam si ostavio svega 10 komada. To je za mene i za djecu sasvim dovoljno, a i ne iziskuje puno posla i vremena.

Koliko je danas jedna takva aktivnost isplativa?

Bez problema bi se moglo i živjeti od toga. Tržište postoji i s nekih 60 ovaca jedna četveročlana obitelj mogla bi solidno živjeti. To je na godišnjoj razini nekih 60000,00 kuna samo od janjčića, a tu su i poticaji, mlijeko, sir... Čuo sam od Vaših kolega da ste se kao mladi aktivno bavili nogometom. **Recite nam nešto više o tom dijelu Vašeg života...**

U NK „Petlovac“ prošao sam sve nogometne selekcije, od pionira do veterana. Kada sam počeo igrati za seniorsku ekipu, nakon jednog vremena provedenog u NK „Petlovac“, prešao sam u NK „Jadran“ iz Šećerane. Oni su tada bili jako dobri i imali su „strašnu“ ekipu. Poslije te epizode

ponovo sam se vratio u NK „Petlovac“, iz kojeg sam onda prešao u NK „Luč“ gdje sam proveo 2 sezone. Nakon odsluženja vojnog roka upoznao sam i svoju sadašnju suprugu, a budući je ona bila iz Velike Kapanice, tako sam i ja često boravio tamo, pa sam počeo i igrati za tamošnju NK „Posavinu“. Iz tog perioda imam puno dobrih prijatelja i puno lijepih uspomena. To je ujedno bilo i moje posljednje igranje seniorskog nogometa, jer sam nakon toga počeo igrati za veterane NK „Petlovac“. Igrao sam sve do svoje 55. godine.

U to vrijeme uvjeti za bavljenje nogometom bili su puno lošiji nego danas, a interes mladih puno veći. Danas je potpuno obratno. Što mislite, zbog čega je to tako?

Prije su se djeca puno više bavila sportom nego danas. Danas se uglavnom bave kompjuterima, tabletima, mobitelima... U nogometnim klubovima, pogotovo kod nas na selu, jednostavno nema podmlatka i sve je teže uopće sakupiti dovoljan broj igrača da bi klub mogao funkcionirati. A sve im je pruženo;

dresovi, kopačke, ručnici, svlačionice, tuševi... U naše vrijeme mi smo počinjali trening tako da smo trčali do šume, svaki od nas bi uzeo po jednu suhu granu i s tom granom smo trčali nazad do igrališta. Jedan od nas ostao je sve to iscijepati i naložiti vatru, kako bi se zagrijala voda da se poslije treninga možemo okupati. Danas mladi imaju sve i opet su nezadovoljni i ne valja im, a to je zato što su lijeni. Gledam ih svaki vikend i ne mogu da vjerujem! Pa ja bi ih sad s ovih svojih 59 godina sve skupa preskočio! Još jedan od osnovnih uzroka propadanja klubova je i taj što nema stručnih ljudi koji bi s tom djecom radili. To su vam treneri čija je glavna referenca to što su nekad i sami igrali nogomet. O stručnosti tih ljudi izlišno je trošiti riječi. Mojoj generaciji trener je bio profesor tjelesnog odgoja, znači jedan fakultetski obrazovan pedagog i sportski radnik. Znao je kako napraviti trening i pripremiti utakmicu, ali znao je i kako educirati nas mlade ljude i zbog toga smo ga svi mi poštovali i bio nam je autoritet. A ovi danas? Kome su oni autoritet?

Polako se bližite mirovini. To Vas raduje ili plaši?

Pravo da vam kažem, baš se puno i ne radujem. Volio bih da mogu što duže raditi, barem još nekih 20 godina. Lijepo je biti s onim ljudima s kojima si proveo više od pola života. Naravno, bilo je tu i lijepih i ružnih stvari, ali čovjek nekako više pamti one lijepe. Iskreno, ne ide mi se još u mirovinu.

Pretpostavljam da Vam mirovina neće biti velika zbog onog što smo već spominjali, a to je činjenica da su Vam se zadnjih godina zbog ukidanja noćnog rada primanja znatno smanjila.

Ako bude 2500,00 kuna, „puna šaka brade“. Dok sam ja zdrav i moćan, ja ću sebi zaraditi onoliko koliko mi treba. Nikad se ni jednog posla nisam bojao, tako da i nakon odlaska u mirovinu namjeravam nešto raditi.

Za sam kraj ovog razgovora, želite li reći nešto što smo Vas propustili pitati ili uputiti nekakvu poruku ili pozdrav?

Pozdravio bih sve željezničare, sve prijatelje i sve one koji me znaju. Svima želim uspješan rad, da budu što više zadovoljni i da ne posustaju na putu ka ostvarenju svojih ciljeva.



OVDJE VIŠE NEMA LJUDI

RAZGOVARAO: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Dugi niz godina od 1987. godine, Ivan Požega radio je kao prometnik u brojnim slavonskim kolodvorima, a nije mu nepoznato niti riječko i istarsko područje. Uz to je radio i kao kontrolor i dispečer, koordinator na remontu pruge od Vinkovaca do Tovarnika. Aktualno radno mjesto mu je pomoćnik šefa Područja kolodvora Vinkovci za Mikanovce, Ivankovo i Županju.

- „Kao prometnik sam radio u Starim Mikanovcima, vinkovačkom teretnom kolodvoru, na putničkom kolodvoru, u Strizivojnoj Vrpolju, a dio službe proveo sam u Rijeci, Škrljevu, Opatiji Matuljima, Zalesini, Jurdanima, Šapjanama, Draganiću. S vinkovačkog područja bilo nas je svugdje.

Zanimljive uspomene vežu ga uz prvi „europski projekt“ na hrvatskim prugama, remont pruge od Vinkovaca do Tovarnika na kojem je radio kao koordinator:

- „Koliko se sjećam to je počelo 2005. godine i surađivao sam s Talijanima koji su bili glavni izvođači radova. U početku nam nije bilo jednostavno, snalazili smo se svakako, pokazivali rukama, a kada je njihov inženjer Angelo naučio hrvatski sve je postalo jednostavnije. Pruga je odlično napravljena, ali su zato TK uređaji nepouzdati.“

Kao i njegov kolega prometnik Mirko Lučan, Ivan Požega živi u Ivankovu, a zajedno su pohađali i ŽOC (Željeznički obrazovni centar - danas Tehnička škola) u Palmotićevoj.

- „Živjeli smo u učeničkom domu u Trnjanskoj koji je izgledao kao tvrđava. Išli smo pješice do škole. Često smo znali ići prečacem. Kod kafića „Cug“ smo prešli na područje kolodvora i preko kolosijeka smo brzo bili u školi.“

U Ivankovu je uoči rata radilo pet željezničara, a sada u smjeni radi jedan. Putnika je višekратно manje nego prije, a teretnog prometa

praktički nit nema:

- „Prošle smo godine ovdje utovarili dvadeset vagona soje i to je sve. Ipak treba reći da se na ovom pravcu osjeti porast broja vlakova u tranzitu i to u prvom redu zahvaljujući „strancima“: PPD-u, Train Hrvatska, RCC-u.“

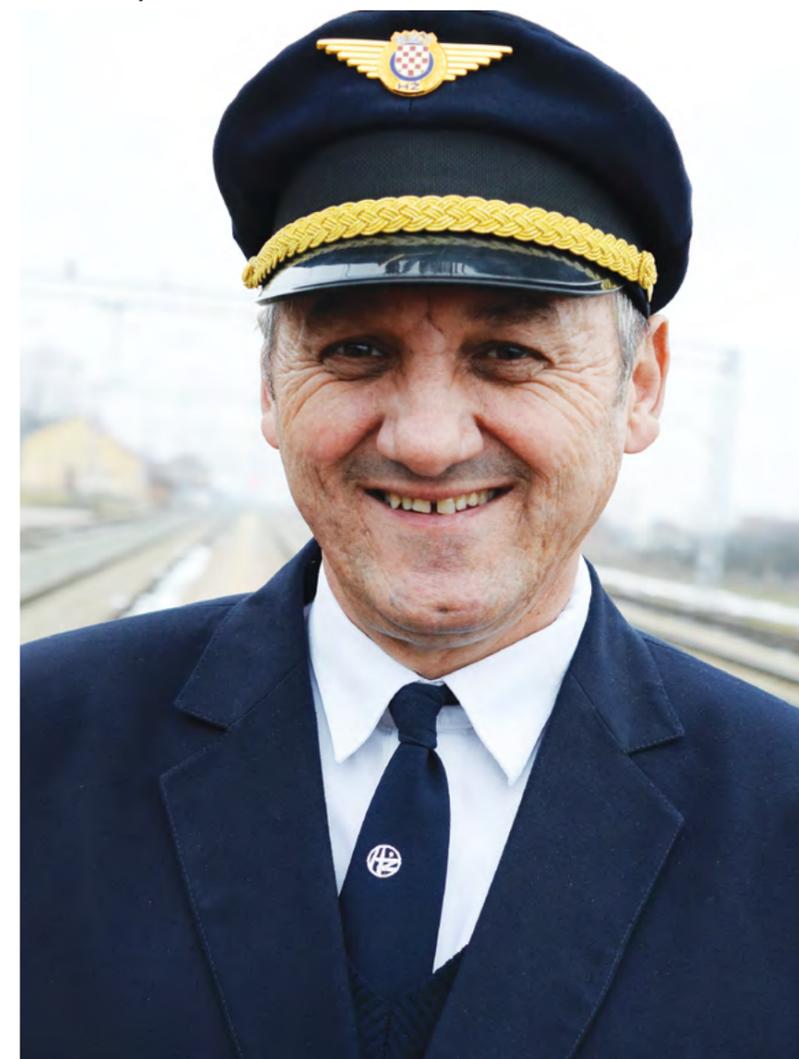
Ono o čemu se puno govori, a ipak se iz Zagreba možda ne vidi najbolje je činjenica da ljudi iz Slavonije svakodnevno odlaze:

- „Ovdje nema više ljudi, a to kao da se ne uspijeva shvatiti. Svaka peta šesta kuća je prazna. Stariji umiru, a cijele obitelji odlaze. I na željeznici nam nedostaje ljudi. Radnici izvršne službe su pred mirovinom, a nitko

ne dolazi i bojim se da bi to mogao postati veliki problem.“

No u obitelji Požega statistički podaci vezani uz demografska kretanja definitivno su iznadprosječni. Kada je napunio 35 godina, naš se sugovornik oženio i sa suprugom Jelom sve nadoknadio:

- „Sjećam se kako mi je mama znala govoriti - sama da se oženiš pa da mogu umrijeti. Imamo četvero djece, od kojih najstarija kćer ide u drugi razred srednje škole. Ostali su još u osnovnoj školi.“



IVAN POŽEGA

pomoćnik šefa područja kolodvora Vinkovci



KOLIKO JE CRNA 2018.?

PIŠE: Anto Iličić
FOTO: SPVH

Kad u medijima pročitamo kratku, suhoparnu crticu tipa:

Slobodna Dalmacija, 10.1.2018. VLAKE NITKO NE ČUVA, A ZNAKOVI UPOZORENJA SU NESTALI

Kada se popeo na vagon 15-godišnjaka je ubio strujni udar. Zašto su se dvojica tinejdžera u ponedjeljak oko 18.40 popela na vagon teretnog vlaka, pri čemu je 15-godišnjaka trenutačno ubio strujni udar napona od 25.000 volti, tek treba utvrditi istraga. Policija utvrđuje kako se mladić iz Markuševca zajedno sa svojim prijateljem našao na Zapadnom

kolodvoru i koji je bio razlog da se penju na vagon na V. kolosijeku. Očevid je trajao do kasnih noćnih sati u ponedjeljak...

Slobodna Dalmacija, 19.2.2018. DVIJE OSOBE POGINULE U SUDARU S VLAKOM

Dvije su osobe poginule u nedjelju u naletu teretnog vlaka na osobno vozilo karlovačkih registracija, na pružnom prijelazu u Donjem Zvečaju, na području Duge Rese, izvijestila je karlovačka policija. Nesreća se dogodila oko podneva na magistralnoj željezničkoj pruzi Zagreb-Rijeka, kada je na osobno vozilo Renault megane

koje je prelazilo preko željezničko-cestovnog prijelaza u naselju Donji Zvačaj, osiguranom zvučnom i svjetlosnom signalizacijom, naletio teretni vlak iz smjera Duge Rese. Vlak je nakon udara osobno vozilo odgurno još 200-tinjak metara.

Jutarnji list, 24.10.2018. VLAK NALETIO NA TERETNJAK, VOZAČ TEŠKO OZLIJEĐEN

Prijelaz je bio opremljen zvučno-svjetlosnom signalizacijom, ali se kamion nije zaustavio. Na otvorenoj pruzi u mjestu Potočec kod Vrbovca vlak je naletio na kiper nakon čega je iskliznuo iz tračnica. Prema

prvim informacijama, vozač je teško ozlijeđen. Ovo je već druga nesreća u nekoliko dana na istoj pruzi. Nedaleko od mjesta nesreće je baza teretnjaka koji grade nadvožnjak nad prugom. Kako i pod kojim okolnostima je teški kamion dospio na prugu i zašto se nije zaustavio znat će se nakon policijskog očevida. Iz HŽ Infrastrukture priopćili su da je prijelaz bio opremljen svjetlosno-zvučnom signalizacijom i da se vozač kamiona nije zaustavio na pružnom prijelazu na upaljenu signalizaciju i u tom trenutku na njega je naletio putnički vlak broj 973. Od udara su putnici popadali sa sjedišta, a promet je bio u prekidu.

ili naša službena izvješća, kao:

Dana 27. lipnja 2018. u 8:20 sati iskliznuli su vagoni na zapadnom izvlačnjaku kolodvora Slavonski Brod. Istražno povjerenstvo utvrdilo je da je prilikom guranja

manevarskog sastava došlo do odbjegnuća dva prazna vagona serije Tadds, od kojih je jedan ostao na kolosijeku, a drugi je od siline udara probio prsobran na kraju kolosijeka i zaustavio se u produžetku.

Dana 3. rujna 2018. g u kolodvoru Andrijevcima na kolodvorskom ŽCP 101 u km 198+591 došlo je do naleta vlaka 742 na osobni automobil, prilikom čega je smrtno stradao vozač automobila. Uzrok nesreće je nepoštivanje prometne signalizacije vozača cestovnog vozila koji se nije zaustavio na ŽCP, iako su ga zvučni i svjetlosni signali upozoravali na dolazak vlaka.

Nakon ovakvih vijesti ponašamo se kao i većina svjetske populacije kao što je istaknuto u stručnom članku kojega smo konzultirali u pripremi ovog teksta: "...Podaci o stradavanju u prometu po našem

iskustvu ne zabrinjavaju ljude jer se radi o postupnom i kontinuiranom stradavanju na koje su ljudi navikli, dok zabrinutost izazivaju teške nesreće s velikim brojem žrtava (odjednom), iako se one događaju mnogo rjeđe..."

U stručnom članku Čimbenici povezani s uzrocima i posljedicama prometnih nesreća... iznose se poznati podaci o kojima uglavnom šutimo, rijetko ih komentiramo, osim ako nas ne zaprepaste. Tako se u njemu kaže da svake godine u svijetu u prometnim nesrećama pogine 1.300.000 ljudi, a 50.000.000 ih bude ozlijeđeno. Predviđa se da će do 2030. godine prometne nesreće postati peti uzrok smrtnosti, odnosno, da će poginuti 2.400.000 osoba, ako se nastave sadašnji trendovi. Svake godine od ukupnog broja smrtno stradalih osoba u svijetu, 90 % ih strada u prometnim nesrećama u



nisko i srednje razvijenim zemljama, dok istovremeno u tim zemljama ima samo 48 % registriranih vozila. Predviđa se da će do 2020. godine udio tih zemalja u ukupnom broju vozila u svijetu porasti na 60 %, dok će se broj vozila u cijelome svijetu udvostručiti.

U sustavnim europskim istraživanjima definirana tri bitna uzroka (utjecajna čimbenika) za nastanak prometnih nesreća: nesavršenost i pogrešno ponašanje sudionika u prometu, tehnička nesavršenost i neispravnost vozila, kao i tehnička nesavršenost i neispravnost prometne infrastrukture.

ČOVJEK KAO ČIMBENIK PROMETNIH NESREĆA

O ovoj temi u MUP-u su uz izvješće o 2017. naglasili kako je najvažniji čimbenik u sustavu sigurnosti je čovjek, koji, dok sudjeluje u prometu, koristi osjetila pomoću kojih prima podražaje o cesti, vozilu i propisima te određuje način kretanja. Među ljudima postoje razlike u ponašanju u različitim situacijama, a one ovise o čovjekovoj dobi, zdravstvenom stanju, stupnju obrazovanja, temperamentu, inteligenciji itd. Najčešće greške ili propusti vozača koje je utvrdila policija a zbog kojih dolazi do prometnih jesu: nepropisna brzina; brzina neprimjerena uvjetima; vožnja na nedovoljnoj udaljenosti; zakašnjelo uočavanje opasnosti; nepropisno pretjecanje, obilaženje i mimoilaženje; nepropisno uključivanje u promet; nepropisno skretanje i okretanje; nepropisna vožnja unatrag; nepropisno prestrojavanje, nepoštovanje prednosti prolaska; nepropisno parkiranje, naglo usporavanje - kočenje; nepoštovanje svjetlosnog znaka; nemarno postupanje s

vozilom; ostale greške vozača. Prava prilika je podsjetiti na neke definicije iz Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti u željezničkom prometu:

Nesreća: neželjeni ili nenamjerni iznenadni događaj ili slijed takvih događaja koji ima štetne posljedice, a koji može biti sudar, iskliznuće, nesreća na željezničko-cestovnom prijelazu i pješačkom prijelazu preko pruge, nesreća s ljudskim žrtvama uzrokovana vozilom u pokretu, požar i drugo;

Ozbiljna nesreća: sudar vlakova ili iskliznuće vlaka koje ima za posljedicu smrt najmanje jedne osobe ili teške ozljede pet ili više osoba ili veliku štetu na vozilima, željezničkoj infrastrukturi ili okolišu, kao i svaka druga slična nesreća s očiglednim utjecajem na sigurnost željezničkog sustava ili na upravljanje sigurnošću; velika šteta je šteta koju Istražno tijelo

može odmah procijeniti najmanje na ukupnu kunsku protuvrijednost od 2 milijuna eura.

Incident: svaki događaj, osim nesreće ili ozbiljne nesreće, povezan s odvijanjem željezničkog prometa koji utječe na sigurnost željezničkog sustava.

Vrlo točnu sliku stanja sigurnosti na željeznici prikazana je kroz službene tablice za koje držimo da je dobro istaknuti ih kako bi potakli svijest o potrebi zadržavanja sigurnosti u željezničkom prometu na najvišoj razini.

INCIDENTI	2017.	Ukupno 2018.:
Izbjegnut sudar vlakova	0	0
Prolazak vlaka kroz službeno mjesto gdje ima	1	4
Prolazak vlaka ili želj. vozila za posebne	0	2
Prolazak želj. vozila preko ŽCP-a gdje je	0	6
Neppravovremeno zaštićivanje ŽCP-a	3	3
Izvanredni događaj na ŽCP-u	4	1
Raskinuće vlaka	3	5
Oštećenje kontaktne mreže elektrovođe	71	41
Kvar zračne kočnice na vl. tijekom vožnje	15	8
Požar	22	17
Proklizavanje vlaka	5	10
Puknuće tračnice	89	90
Deformacija kolosijeka	42	9
Presjek skretnice	9	12
Oštećenje infrastrukturnih podsustava	45	42
Postavljanje predmeta na prugu	60	47
Kamenovanje vlaka	7	16
Lom polubranika/branika	524	452
Drugi incidenti	45	32
2018	945	797

OZBILJNE NESREĆE		2017.	Ukupno 2018.:
Sudar vlakova		0	0
Iskliznuće vlaka		0	0
NA ŽCP	promet osiguran SS uređajem	5	5
	promet osiguran prom. znacima	1	2
	pješački prijelaz	0	0
Nesreće osoba koje su prouzročila željeznička		13	9
Sudar ili iskliznuće pri manevriranju		0	0
Sudar ili iskliznuće želj. vozila za posebne		0	0
Požar ili eksplozija		0	0
Druge ozbiljne nesreće		1	2
2018		20	18

NESREĆE		2017.	Ukupno 2018.:
Sudar vlakova		2	2
Iskliznuće vlaka		2	4
NA ŽCP	promet osiguran SS uređajem	9	5
	promet osiguran prom. znacima	22	24
	pješački prijelaz	0	1
Nesreće osoba koje su prouzročila željeznička		7	1
Sudar ili iskliznuće pri manevriranju		13	15
Sudar ili iskliznuće želj. vozila za posebne		1	1
Požar ili eksplozija		0	0
Druge ozbiljne nesreće		6	2
2018		62	55

UKUPNO	2017.	Ukupno 2018.:
Ozbiljne nesreće	20	18
Nesreće	62	55
Incidenti	945	797
UKUPNO:	1027	870



IZVRŠNI RADNICI SA ZDRAVSTVENOM NESPOSIBNOŠĆU

PIŠE: Dražen Lihtar
FOTO: Dražen Lihtar

Izvršni radnici za obavljanje poslova radnog mjesta iz ugovora o radu podliježu zdravstvenoj ocjeni odnosno u ciklusima liječničkih pregleda provjerava se zdravstvena sposobnost izvršnog radnika. Tada se utvrđuje njihovo zdravstveno, tjelesno ili psihičko stanje i psihofiziološke i psihičke sposobnosti za obavljanje poslova. Sve to obavlja se sukladno Pravilniku o utvrđivanju zdravstvene sposobnosti, načinu i postupku utvrđivanja prisutnosti alkohola, opojnih droga i psihotropnih tvari u organizmu izvršnih radnika željezničkog sustava. Obzirom na visoku starosnu strukturu naših izvršnih radnika nije nikakva novost kada radnik po obavljenom pregledu dobije kakvo ograničenje ili pak obvezu javljanja izabranom liječniku opće prakse radi daljnjih pregleda. I to je u redu jer nekad se spasi i život.

Što je sa izvršnim radnicima za koje se po zdravstvenom pregledu utvrdi ocjena trajne nesposobnosti? Vrijedim li ja manje nego kad sam bio zdrav?? Što će biti sa mnom?? Što ću raditi?? Da li ću dobiti otkaz?? To

su pitanja koja prolaze kroz misli tih radnika i koja si postavljaju radnici koji su se našli u takvoj situaciji, ne svojom krivnjom.

Predstavio bih vam takvu jednu sudbinu iz kolodvora Varaždin a radi se o izvršnom radniku koji su do prije godinu dana obavljao poslove nadzornog skretničara.

Stjepan Košutar je bio izvršni radnik sa 42 godine radnog staža koji je svoj radni vijek započeo 1982. godine u kolodvoru Tezno kao manevrista da bi 1984. došao u kolodvor Varaždin na radno mjesto skretničara. Godine 1997. počele su njegovi prvi zdravstveni problemi. Te je godine položio ispit za nadzornog skretničara ali je iste te godine i doživio moždani udar i to na radnom mjestu. Sreća u toj nesreći je što je bio lakše naravi te se nakon oporavka vratio ali na radno mjesto portira u Prometnoj sekciji. Nakon četiri godine tražio je da se uputi na liječnički pregled te je dobio pozitivnu zdravstvenu ocjenu za obavljanje poslova nadzornog skretničara. Sve je bilo dobro do

prošle godine kada je na liječničkom pregledu dobio negativno liječničko mišljenje zbog hipertenzije, povišenog kolesterola, aritmije... Što sada??

Radnici koji su ostali (zasad) su u sistemu i nisu bez posla. Obavljaju sve poslove koje treba obaviti a da nema njih pitali bi smo se tko bi? Održavanje zelenih površina, čišćenje pristupa od snijega u zimskom uvjetima, manipulacija poštom između organizacijskih jedinica, odlazak na MUP, u osiguravajuća društva, promjena slavine koja pušta, popravak brave na vratima...

Pitamo se zašto se takvi radnici ne prepoznaju kao potrebni u sistemu i da kao npr. domari, kućepazitelji obavljaju sve sitne poslove koje netko treba odraditi da ne bi nastala još veća šteta. Ili ćemo ići za onim - vidjeli smo problem, snimili smo problem - već će netko riješiti problem. A ne vidimo, ili pak ne želimo vidjeti, da su radnici tu - među nama.



ISKUPLJENJE U SHAWSHANKU

(The Shawshank Redemption) 1994.

IZVOR:IMDb
FOTO: IMDb

Iskupljenje u Shawshanku (eng. The Shawshank Redemption) je zatvorska drama redatelja i scenarista Franka Darabonta iz 1994. s Timom Robbinsom i Morganom Freemanom u glavnim ulogama. Film je nastao kao adaptacija romana Stephena Kinga, Rita Hayworth i iskupljenje u Shawshanku.

Priča se vrti oko zatvorskog života Andyja Dufresnea, nakon što je osuđen za ubojstvo supruge i njezina ljubavnika. Unatoč slaboj zaradi (djelomično zbog uspjeha filmova kao što su Forrest Gump, Pakleni šund i Brzina), film je zaradio odlične kritike te ostaje važan dio popularne kulture. Konstantno se nalazi na popisu najboljih filmova svih vremena

Produkcija Darabont je otkupio prava na film od Stephena Kinga još 1987. nakon što je impresionirao autora svojom kratkom filmskom adaptacijom njegova ranijeg uratka, "The Woman in the Room" 1983. Bio je to jedan od najslavnijih Kingovih dogovora s

filmašima o otkupu prava. Darabont je poslije režirao film Zelena milja, koji je također zasnovan na drugom djelu Stephena Kinga.

Iskupljenje u Shawshanku snimano je u okolini Mansfielda, Ohio. Zatvor iz filma je stari, napušteni zatvor u Ohiju. Isti zatvor korišten je i u drugim filmovima, između ostalih u Harry and Walter Go to New York, Air Force One i Tango i Cash. Veći dio zatvorskog dvorišta je poslije srušen kako bi se našlo mjesta za proširenje susjednog zatvora, Richlanda, ali glavni dio starog zatvora ("Dvorac Drakula") je ostao na mjestu, te postao turistička atrakcija zbog prikaza u filmovima. Neke scene su snimane u Portlandu, Maine, i Lucasu, Ohio. Pravi upravitelj zatvora Richland pojavio se kao zatvorenik koji sjedi odmah iza Tommyja u autobusu.

Sin Morgana Freemana, Alfonso, pojavio se na slikama mladog Reda. Alfonso se pojavljuje i u dvorištu, kad je Andy stigao u zatvor, kao jedan od zatvorenika koji viču "Svježa Riba!

Svježa Riba!". Alfonso je kasnije glumio Reda u parodiji na film, šaljivo nazvanoj The Sharktank Redemption, koja je dostupna na dvostrukom DVD izdanju u povodu 10. godišnjice filma.

Kritike Godine 1999. je Roger Ebert uvrstio film u svoju zbirku "Great Movies", a čitatelji časopisa Empire film su postavili na 4. mjesto 2004., i prvo 2006. u izboru najboljih filmova svih vremena. Na IMDb-ovom popisu najboljih filmova u povijesti, korisnici portala su ga ocijenili s 9,3 (jedini film uz Kuma 9,2) i nalazi se na prvom mjestu s uvjerljivo najvećim brojem glasova.

Godine 1994. film je bio nominiran za sedam Oscara (najbolji film, najbolji glumac (Morgan Freeman), adaptirani scenarij, snimka, montaža, glazba i zvuk), ali je ostao u sjeni velikog pobjednika te godine, filma Forrest Gump, te nije uspio osvojiti nijednu nagradu.

KAKO SKRATITI NOGE

u skretanje by nenad katanich



**OBJEKT VIDI
DA NEMA ŠALE.
UPREGNUO JE
SVE SVOJE SIVE
STANICE DA NAĐE
KOMPROMISNO
RJEŠENJE.
POVJERENSTVO
ZA SKRAĆIVANJE
NOGU NE GUBI
VRIJEME I SA
STRATEGIJE
PRELAZI NA
TAKTIČKU
RAZRADU.
ANGAŽIRA SE
KIRURG. NIJE
BITNO KOLIKO
KOŠTA DA
KOŠTA SAMO DA
KVALITETNO TO
OBAVI.**

Vjerojatno naslov zvuči kao knjiga savjeta iz neke knjižare u Alan Fordu. Nisam niti slutio da će se večernje opuštanje uz pivicu i reprizu „Gruntovčani“ naravno epizoda Dudeka pri železnici tako završiti. Kako je završio u lijesu. E sad, ne znam točno da li je to bila java ili već san (dobar psihoanalitičar bi to mogao vjerojatno objasniti) pojavi mi se Laki Topalović, iz pogrebničke obitelji Topalović. Što je pljusnuo sina jer je uzeo mjeru mrtvacu (pri tome uredno stavljajući reku na nogu pokojnika) koji ne stane u rabljeni lijes. A poznato je da se bogatstvo Topalovića zasniva na sahranama u rabljenim lijesovima. Daklem odjednom Laki Topalović pojavljuje se kao stručni savjetnik povjerenstva za skraćivanje nogu. To povjerenstvo su osnovali zavidnici koji ne mogu podnijeti nečije duge noge do zemlje. A zvanično da se uštedi i prilagodi novim okolnostima, jer poznato je koliko noge troše cipela, čarapa, hlača. A o smradu kad se ne operu da i ne govorimo. Sa Lakijem je dogovoreno ekološko zbrinjavanje otpadaka od skraćivanja nogu, tako da je su svi zakonski preduvjeti ispunjeni. Temeljna stvar je slijedeća: kao uvjeriti objekt da dragovoljno pristane na skraćivanje nogu tj. da je to za njegovu korist. Da po mogućnosti, subjektu se zahvali što mu je skratio noge. Predsjednik povjerenstva, slavonski rodnom, sjetio se kako su za svinjoklolu umirivali bravce dok voda u kazanu

baci ključ – tepanjem gici-gici i kukuruzom. Povjerenstvo zaključuje da je najbolje nagovaranjem: objektu objašnjavaju da je to za njegovo dobro, da se oni žrtvuju što će mu skratiti te lijepe dugačke noge do zemlje. Objašnjavaju mu prednosti skraćenih nogu: ne trebaš prati noge, oblačiti cipele, a sa štakama možeš kuda god hoćeš. Međutim, objekt iako je dobričina nipošto nije naivan pa ljubazno ali odlučno odbija. Kako će izvršavati svoju životnu misiju bez nogu? Npr. potrcati i spasiti subjekta iz živog blata? Povjerenstvo tumači da to nije nikakav problem. Uz malo vježbe i truda sasvim solidno može se trčati na štakama. Pogledaj artiste u cirkusu, kako s lakoćom to rade. I to lijevom rukom tj. nogom. A osim toga subjekt samo teoretski može upasti u živo blato. Objekt vidi da nema šale. Upregnuo je sve svoje sive stanice da nađe kompromisno rješenje. Povjerenstvo za skraćivanje nogu ne gubi vrijeme i sa strategije prelazi na taktičku razradu. Anagažira se kirurg. Nije bitno koliko košta da košta samo da kvalitetno to obavi. Objekt predlaže kompromisno rješenje: da savije i sveže u tom položaju noge pa da izgleda kao da su skraćene. Kao prosjaci od zanata. Spreman je otrpjeti sve bolove te utrnuti i modre noge. Povjerenstvo odgovara da je prijedlog zanimljiv, i da će ga zajedno sa stručnim savjetnicima svakako razmotriti. Naravno, ne pada

im napamet – znaju da će kad-tad objekt ispružiti, makar i utrnuti i modre noge te prohodati punim stopalima. Povjerenstvo je na drugim mukama. Očito da objekt neće dragovoljno se podložiti skraćivanju nogu i da ne shvaća da je to za njegovu korist. Kako onda izvesti skraćivanje? Da li malo po malo, da objekt osjeti bol, ali da ne primjećuje da mu se u stvari noge skraćuju? Ili napraviti bolno skraćivanje odjednom – u punoj mjeri pa kud puklo da puklo. Sve bi se to moglo izvesti uz anesteziju ali koju? Pava anestezija uz plaćanje liječnika anesteziologa je preskupa. Anestezija rakijom – šteta subjektu potrošiti rakiju na objektu. A grubom silom? Vezivanjem ruku za stol i zapušivanjem usta da se ne čuje urlikanje? Za to treba ipak sila a i hrabrost da se ista upotrijebi. Problem je dosta velik jer ako bi se objekt jako derao, njegova vika bi mogla doći do povjerenstva glave koje bi moglo odlučiti da povjerenstvo za skraćivanje ruku ispita rad povjerenstva za skraćivanje nogu, a gdje smo onda? Svi su se u povjerenstvu počeli znojiti. Stručni suradnik povjerenstva, Laki Topalović, uskliknu je: „Imam rješenje!“ Brzo samo brzo, evo zvoni već povjerenstvo glave na vratima! Međutim, to je bila moja budilica. Sav u znoju, brzo opipah noge. I ruke. I glavu. Uh, dobro je, zasada, pomislim još dobro bunovan. Spremaj se, idemo delati.

