

VIJESTI SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE

NA PERONU



VELJAČA 2023.



OTMJENO PROPADANJE
UNATOČ ZAKLJUČCIMA VLADE RH

ODBOR ZA PROMET
ZAKLJUČCI I PREPORUKE

POZNATA LICA I ŽELJEZNICA
IVAN ĐEČAK



ZIMSKA NOĆ





FOTO: Nebojša Gojković

MALI KRUG VELIKIH LJUDI

*Imam mali krug velikih ljudi
S kojima sanjam, za koje se
trudim
Uz koje znam tko sam zapravo
ja.*

*Imam čarobnu oazu usred
pustinje
U kojem vrelo nikad ne
presušuje
Al' broj sunčanih dana
premašuje prosjek.*

*Jedan mali krug nama
dovoljno velik
To je samo naš svijet, naš
privatni svemir.
Sazviježđe smo kad se spojimo
Sasvim mali krug igle po vinilu
Dovoljan da ušutka tišinu
Šareno smo obojani svijet.*

*Pomiješali smo čitav spektar
boja
Na istom platnu slikamo dugu
Kroz dalekozor usprkos plimi*

Na horizontu jasno se vidi

*Sasvim mali krug nama
dovoljno velik
To je samo naš svijet, naš
privatni svemir
Sazviježđe smo kad se spojimo
Jedan mali krug igle po vinilu
Dovoljan da ušutka tišinu
Šareno smo obojani svijet*

*Jedan mali krug velikih ljudi
Sasvim mali krug za koje se
trudim
Jedan mali krug uz koje znam
Sasvim mali krug tko sam
zapravo ja*

*Imam mali krug velikih ljudi
S kojima sanjam, za koje se
trudim
Uz koje znam tko sam zapravo
ja.*

Ivan Dečak

IMPRESUM

Glavni urednik:
Anto Iličić

Novinari:
Ante Kunčić,
Andrija Vranešić,
Dražen Lihtar,
Ivica Stojak,
Josip Tirić,
Nebojša Gojković,
Nenad Katanić,
Anto Iličić.

Naslovnica:
VLADIMIR GRGURIĆ
prometnik vlakova u
kolodvoru Duga Resa
foto: Anto Iličić

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:
spvhaperonu@gmail.com

ZAKLJUČCI I PREPORUKE ODBORA ZA POMORSTVO, PROMET I INFRASTRUKTURU HRVATSKOG SABORA



HRVATSKI SABOR
 Odbor za pomorstvo,
 promet i infrastrukturu
 Klasa: 021-08/22-16/15
 Urbroj: 6521-17-22-04
 Zagreb, 09. veljače 2023.

Odbor za pomorstvo, promet i infrastrukturu Hrvatskoga sabora je 30. studenoga 2022. održao 33. tematsku sjednicu na temu:

„STANJE SIGURNOSTI NA ŽELJEZNIČKO-CESTOVNIM PRIJELAZIMA I PLANIRANI INVESTICIJSKI PROJEKTI U ŽELJEZNIČKU INFRASTRUKTURU“

U radu sjednice su, osim članova Odbora za pomorstvo, promet i infrastrukturu, sudjelovali predstavnici Ministarstva mra, prometa i infrastrukture, Ministarstva unutarnjih poslova, Agencije za sigurnost željezničkog prometa, Agencije za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu, društava HŽ Putnički prijevoz d.o.o, HŽ Infrastruktura d.o.o, HŽ Cargo d.o.o., Sindikata prometnika vlakova Hrvatske i Sindikata strojovoda Hrvatske te ostali zainteresirani.

Temeljem provedene sveobuhvatne rasprave i sukladno iznesenim stajalištima u raspravi, Odbor je na redovitoj 36. sjednici održanoj 8. veljače 2023., a na temelju čl. 166. Poslovnika Hrvatskoga sabora, jednoglasno (7 glasova „za“) usvojio sljedeće

Z A K L J U Č K E:

- Prilagodba i modernizacija željezničke infrastrukture, uz veće korištenje sredstava iz europskih fondova zaustaviti će negativne trendove u željezničkom prometu što je prioritiet i ključ za gospodarski razvoj Hrvatske.
- Jasna vizija razvoja željezničkog sustava te ozbiljniji pristup modernizaciji i obnovi željezničke povezivosti i sigurnosti željezničkog prometa te željezničko-cestovnih prijelaza (ŽCP-a).
- Pokrenuti veliki investicijski ciklus treba postići veće rezultate, ali se otvaraju brojna pitanja poput nizinske pruge, istarske pruge, prekograničnog prometa, Schengena i dr.
- Realizacija planiranih projekata osigurati će modernizaciju željezničko-cestovnih prijelaza, osobito tzv. „crnih točaka“, s obzirom na to da predstavljaju mjesta visokog rizika za sve sudionike u prometu.
- Sustavno održavanje željezničke infrastrukture pridonijet će boljoj vidljivosti na prugama i ŽCP-ovima.
- Dominantan uzrok prometnih nesreća na željezničko-cestovnim prijelazima je ljudski faktor, odnosno nesmotrenost i nepoštivanje prometne regulacije.
- Potrebno je rješavati problem zastarjelosti opreme te žurno otklanjati kvarove radi povećanja sigurnosti na željezničko-cestovnim prijelazima.
- Trenutačno stanje implementacije europskog prometno-upravljačkog, signalno-sigurnosnog i komunikacijskog sustava odvija se sporo.
- Veći dio željezničkih pruga u Hrvatskoj premašuje rok za kapitalni remont od 20 godina, zbog čega se, među ostalim, uvode sporije vožnje radi održavanja razine sigurnosti, što utječe na značajna kašnjenja u voznom redu.
- Postoje željezničko-cestovni prijelazi koji se rijetko koriste i nisu sigurnosno opremljeni kao oni frekventniji što utječe na sigurnost i otežava odvijanje cestovnog prometa.
- Dugoročna strategija i kontinuitet, bolja koordinacija među dionicima vezanim za željeznički promet te odgovorno upravljanje sustavom željezničke pridonijet će razvoju i boljoj poziciji željeznička u teretnom i putničkom prijevozu.
- Odbor će aktivno pratiti provođenje nacionalnih strateških i programskih dokumenata u području sigurnosti željezničko-cestovnih prijelaza te strateške projekte modernizacije željezničke infrastrukture, a po potrebi sazivati tematske sjednice o provedbi pojedinih mjera i aktivnosti od većeg značenja.

i
P R E P O R U K E:

- Odbor poziva **HŽ Infrastrukturu** da poduzme sve mjere i aktivnosti za realizaciju plana kojim bi do 2025. godine imali 60% aktivno osiguranih ŽCP prijelaza.
- Odbor poziva **Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture** na implementaciju prometno-upravljačkog i signalno-sigurnosnog sustava ERTMS / ETCS (Europski sustav upravljanja željezničkim prometom / Europski sustav kontrole vlakova) radi veće interoperabilnosti i sigurnosti željezničkog sustava.
- Preporučuje se **Ministarstvu unutarnjih poslova** daljnje provođenje akcija pojačane kontrole prometa na željezničko-cestovnim i pješačkim prijelazima preko pruge, osobito u pogledu brzine vožnje u zoni prijelaza i nedozvoljenih prelazaka preko pruge, provođenjem programa sigurnosti prometa na cestama.
- Odbor podržava i preporučuje **Ministarstvu unutarnjih poslova** u svrhu povećanja sigurnosti na željezničko-cestovnim prijelazima nastavak provođenja edukativnih kampanja kojima je cilj podizanje svijesti vozača cestovnih vozila i pješaka, osobito mladih.
- Odbor traži od **HŽ Putnički prijevoz** da ubrza rješavanje problema pružanja informacija putnicima kao što je objavljivanje voznih redova, informacija o kašnjenjima, uslugama u vlaku i dr.
- Odbor preporučuje **Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture i HŽ Infrastrukturi d.o.o.** da godišnje osigura sredstva za kapitalni remont 150 km željezničke pruge uz kontrolu odobrenih sredstava.
- Odbor poziva **Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture** da razmotri obnovu nekih povijesnih željezničkih pruga (Vinkovci-Brčko-Tuzla) čijom bi se uspostavom vratilo gospodarsko značenje tog područja te da očuva željezničke pravce koji trenutačno nisu rentabilni, ali su važni za život i za povezivanje ostalih dijelova Hrvatske. Također se traži da se preispitaju odabiri najpovoljnijih trasa s obzirom na to da neke zaobilaze regionalne centre (grad Kutina i trasa „Lepoglavska spojnica“).
- Odbor poziva **HŽ infrastrukturu** da razmotri, predloži i uz suglasnost jedinice lokalne samouprave ukine željezničko-cestovne prijelaze koji se rijetko koriste.
- Odbor poziva **Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture** da Zakon o željeznicama „Narodne novine“, br. 32/19., 20/21., 114/22) uskladi s člankom 11. Zakona o sustavu strateškog planiranja i upravljanja razvojem Republike Hrvatske („Narodne novine“, br. 123/17., 151/22) jer sektorske strategije donosi Hrvatski sabor.
- Odbor poziva **Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture** da sustavno, planski i transparentno pristupi rješavanju problema sigurnosti i strateškim infrastrukturnim projektima.
- Preporučuje se **Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture** da nastavi punu primjenu zakonskog okvira Europske unije u području željeznica kako bi hrvatske željeznice sustigle standard EU-a u pogledu dovršenosti željezničke mreže, sigurnosti, interoperabilnosti i konkurentnosti.

PREDSJEDNIK ODBORA

Pero Čosić



AKTUALNO

Uz e-Savjetovanje o Programu rješavanja željezničko-cestovnih i pješačkih prijelaza preko pruge za razdoblje od 2023. do 2027. godine

PIŠE: Anto Iličić
FOTO: Josip Tirić



AKTUALNO

Tiho i nenajavljenog stiglo nam je savjetovanje koje je isto tako prošlo ispod radara zainteresirane željezničke javnosti. Dokument je važan, a najčešće služi za nakupljanje prašine na nekoj polici jer ni oni koji su ga donijeli, a ni oni koje obvezuje ne drže do njega ko ni do lanjskoga snijega. Da je drugačije izazvao bi pažnju u pripremi, a još više u provođenju. Ovako...

Nama je važan pa smo se uključili u e-savjetovanje. Oni koji znaju više dali su značajnije primjedbe, a naš doprinos ogleda se u nekim elementarnim upozorenjima.

Dakle, sadašnje stanje žcp-a saznajemo iz nekoliko uvodnih rečenica ovog Programa:

„Analiza željezničko-cestovnih i pješačkih prijelaza preko pruge (žcp-a i pp-a), a prema rezultatima analize, ŽCP-i i PP-i predstavljaju kritičnu točku u željezničkom sustavu, jer se na njima događa najviše nesreća s ljudskim žrtvama. Na međunarodnim prugama nalazi se 565 prijelaza (39%), na regionalnim prugama 431 (30%), a na lokalnim prugama 453 prijelaza (31%). Od 1.449 ŽCP-a i PP-a, 60,2% nema uređaje za osiguranje, već samo cestovno-prometne

znakove upozorenja i osiguran trokut preglednosti.“

Kao što znamo žcp-i su križanja dvaju zasebnih prometnih sustava koja predstavljaju točku visokog rizika za sve sudionike u prometu, posebice na TEN-T mreži. Oni su ključni za sigurnost prometovanja i važni su za upravljanje i nadzor željezničke i cestovne infrastrukture. Na propisanim udaljenostima od žcp-a ugrađuju se cestovne opomene, znakovi i željeznička signalizacija, te u posebnim slučajevima zapovijeda obvezno zaustavljanje i provjera prije prelaska žcp-om bilo cestovnim, bilo željezničkim vozilima. Obilježavanje željezničko-cestovnih prijelaza i pješačkih prijelaza u Republici Hrvatskoj temelji se na Pravilniku o tehničkim uvjetima za izgradnju cesta, što podrazumijeva upotrebu odgovarajućih prometnih znakova, svjetlosnih signalizacija i ostalih sigurnosnih značajki za zaštitu sudionika u prometu. To postupanje pomaže u sprječavanju nesreća na željezničkim prugama. Sigurnost na željezničkim cestovnim prijelazima uređuju propisi i pravila državnog i međunarodnog zakonodavstva. U RH ima ih gotovo 1500 željezničkih

cestovnih prijelaza (žcp). Oni se neprestano (kontinuirano) nadgledaju popravljaju i obnavljaju kako bi se osigurala maksimalna sigurnost putnika i vozača.

Denivelacija žcp-a jedno je od najučinkovitijih rješenja za smanjenje broja nesreća i stradalih. Denivelacija podrazumijeva nadogradnju prijelaza tako da se željeznička pruga i cestovna prometnica nalaze na različitim razinama, što omogućuje nesmetan protok prometa bez susretanja. To se u pravilu izvodi podvožnjacima, nadvožnjacima, pothodnicima i nathodnicima. Izgradnja tih infrastruktura zahtjeva velika finansijska ulaganja pa se ona upotrebljavaju najčešće u slučajevima gdje drugačija izvedba nije moguća. No, postoje slučajevi u kojima je zakonom propisana obavezna izvedba križanja izvan razine.

To su sljedeći slučajevi:

- na križanju željezničke pruge i autoceste
- na križanju željezničke pruge i brze ceste
- na križanju željezničke pruge za međunarodni promet i državne ceste
- na križanju željezničke pruge za međunarodni promet i županijske

ceste

- na novosagrađenom križanju postojeće željezničke pruge za međunarodni promet i ceste
- na križanju željezničke pruge s dopuštenom brzinom vlakova većom od 160 km/h i ceste
- na križanju željezničke pruge i ceste u kolodvorskom području na prostoru između ulaznih skretnica od kojih počinju kolodvorski kolosijeci
- na križanju željezničke pruge i ceste s intenzivnim željezničkim i cestovnim prometom
- na križanju željezničke pruge i ceste gdje uslijed specifičnih mjesnih prilika ili drugih razloga nije moguće uspostaviti propisanu sigurnost željezničkog sustava

Korisno je napomenuti kako se intenzivnim cestovnim prometom smatra prosječni godišnji dnevni promet više od 7.500 cestovnih vozila u 24 sata. Intenzivnim željezničkim prometom smatra se prosječni

godišnji dnevni promet više od 75 vlakova u 24 sata.

"Andrijin križ" i "STOP" znakovi predstavljaju minimalno razinu osiguranja i obvezuju vozače da se zaustave prije prelaska preko pruge. Važan element osiguranja žcp-a su i trokuti preglednosti. Oni se koriste kako bi se osigurala bolja vidljivost na željezničku prugu, a vozačima cestovnih vozila omogućilo da bolje procijene situaciju prije prelaska žcp-a.

Neki žcp-i nemaju osiguran trokut preglednosti, nemaju ni cestovne signalizacije koja upozorava na ovaj nedostatak vidljivosti. Nedvojbeno je kako to može dovesti do nesporazuma i nezgoda. Za ovu priliku kroz savjetovanje upozorili smo i potakli odgovorne da postave neku agresivno upozoravajuću signalizaciju kako bi se sudionike u prometu upozorilo na opasnost. Poznato je i uočili smo kako se solarni svjetlosni LED cestovni markeri koristi kao dodatna mjera

za sigurnost u prometu (ograničenja brzine, škola, pješačka zona...) Oni bi se mogli koristiti i za upozoravanje cestovnih vozača na blizinu žcp-a. Ovi uređaji su posebno korisni u uvjetima slabe vidljivosti ili u uvjetima smanjene vidljivosti, noću, kada obične prometne oznake ne funkcioniраju učinkovito. Pogodno je i to što solarni LED cestovni markeri povećavaju razinu sigurnosti u prometu bez potrebe za dodatnim troškovima (električno napajanje...).

HŽI obaveze ili točnije naši prioriteti proizlaze iz Uredbe EU br. 1315/2013 od 11. prosinca 2013. o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže koja u čl. 13 navodi kako će se u razvoju željezničke infrastrukture prednost dati:

- (a) primjeni ERTMS-a;
- (b) prelasku na standardne nominalne širine kolosijeka od 1 435 mm
- (c) ublažavanju utjecaja buke i vibracija uzrokovanih željezničkim



prometom, posebice pomoći mjera za vozni park i infrastrukturu, uključujući pregrade za zaštitu od buke;

- (d) ispunjavanju zahtjeva za infrastrukturu i poboljšanju interoperabilnosti;
- (e) poboljšanju sigurnosti na pružnim prijelazima;
- (f) ovisno o slučaju, povezivanju infrastrukture željezničkog prometa s infrastrukturom luka unutarnjih plovnih putova.

Definiranje kriterija vrednovanja žcp-a i pp-a u Programu radi se metodologijom liste prioriteta prema utvrđenim kriterijima. Kriteriji vrednovanja su podijeljeni u tri skupine prema komponentama sigurnosti ŽCP-a:

1. željeznica

- pruge za međunarodni promet (M),
- pruge za regionalni promet (R),
- pruge za lokalni promet (L).

2. cesta

- državne i županijske ceste,
- lokalne ceste,
- nerazvrstane ceste i pješački putovi
- veličina naselja gdje je žcp

3. prijelaz

- broj nesreća
- tip osiguranja prijelaza

Kad sam došao do točke **4.4. Liste prioriteta rješavanja žcp-a i pp-a** zamolio sam za pomoći HŽI stručnjake najodgovornije za razvojna promišljanja o ovoj temi: **gosp. Mirka Franovića, direktora Sektora za razvoj, pripremu i provedbu investicija i EU fondova te gosp. Marka Hoića, člana Povjerenstva za rješavanje žcp i pp preko pruge** koje je osnovano odlukom ministra Olega Butkovića 23. kolovoza 2022. na temu Nacrt programa rješavanja željezničko-cestovnih i pješačkih prijelaza preko pruge za razdoblje od 2023. do 2027. godine. Naš razgovor tekao je ovako:

Kako se odlučuje kojim tipom uređaja će biti osiguran neki žcp?



Više je kriterija u pitanju: kategorija ceste i kategorija pruge, opterećenost prometnice, opterećenost željezničke pruge, crne točke, evidencije stradanja.

Iz onih prvih modernijih osiguranja ostalo je rješenje svjetlo - zvuk.

Ovaj program koji je objavljen u e-Savjetovanju je praktično update staroga, ažurirani prethodni. Njega,

dakle prošli Program je radilo MMPI temeljem analize Ernst & Young d.o.o. Ovaj novi Program vezan je za ugovore koje imamo s Končarom za 50 žcp-a i drugih 95 žcp-a što smo prijavili za financiranje iz OP.

Meni, kao radniku Sektora za promet, bode oči konstatacija u točki 3.2. - „Najkritičniji ŽCP-i PP-i u smislu hitnosti provedbe konačnog tehničkog rješenja su oni na kojima su još uvijek ljudski resursi zaduženi za osiguravanje sigurnosti ŽCP-a. To je nominalna varijabla koja značajno utječe na rangiranje ŽCP-a i PP-a.“

To odražava zahtjev Sektora za promet koji tako provodi smanjivanje broja ljudi.

Vrednovanje cesta u Programu čini se ne dobrim jer nije isto prolazi li lokalna prometnica velikim gradovima kao što su Zagreb, Osijek, Rijeka, Split, Zadar, Pula, Varaždin i lokalna cesta u gotovo praznim prostorima RH Zg...

Zakon ne prepoznaje dodatne kategorije, nego samo kategoriju pruge i kategoriju ceste.

Uočljivo je kako se za izračun prioriteta u Programu koriste





podaci o broju stanovnika iz 2011. godine, a javno su dostupni noviji podaci...



Ovdje u Zg problem je kašnjenja radova. Nama u Dugom Selu staje financiranje. Zato se u Prijedlogu za žcp „Krčeni put“ i „Rade Končar“

ne predviđa denivelacija. Ako se ne radi o ukidanju žcp-a ili o velikom infrastrukturnom projektu koji ne financira EU to mi (HŽI) ne smijemo financirati. Denivelacije su zadatak lokalne zajednice. Za ova dva konkretna slučaja to je obaveza grada ili Cesta ili onog pod kim je obaveza održavanja pristupnih cesta.

Denivelacija nije isključivi interes HŽI...

HŽI već u više navrata pokušava to riješiti s gradom Zagrebom. Održali smo više sastanaka, a paralelno mjesni odbori godišnje makar jednom

pišu nama i traže denivelacije. Pišu na krivu adresu. Zakon je odredio čija je to obaveza. Realno, ove žcp-ove trebalo je rješavati prije, a ne sada kad su se ova naselja počela širiti.

U programu su prioriteti, ali njih se očito ne držimo...



Ovaj zadnji „ešalon“ žcp-ova koji je ugovoren s PG-om on je odabran zbog toga što je u 2018. još uvijek bio na snazi okvirni sporazum za osiguranje 200 žcp-a na lokalnim i regionalnim prugama. Da taj ugovor ne propadne mi smo ugovorili projektiranje i izvođenje za 114 žcp-a i to smo uspjeli riješiti kroz godinu i nešto duže da bi mogli ugovoriti radove. No, međutim, kako je taj ugovor bio s „Altpro“-om, dogodilo se to da kad smo mi isprojektirali i htjeli potpisati pojedinačni ugovor za

taj okvirni gospoda iz „Altpro“-a nisu htjeli dostaviti garanciju za isporučenu robu i na kraju je to sve propalo. Tako smo došli u situaciju da imamo projekte, ali nismo imali ugovor jer je u međuvremenu ugovor istekao. Zato smo na kraju kao gotovost projekta prijavili ovih 95 isprojektiranih žcp-a za financiranje iz EU-a jer se otvorila jedna mogućnost.

Vratimo se na Program. On će biti donesen, a vrijeme će potvrditi da po ovom pitanju nismo odmakli dalje od uobičajenog rješavanja prioriteta - politika lokalna i državna dnevno mijenjaju listu prioriteta u korist neke za njih više sile...

javno savjetovanje objavljeno:
2. siječnja 2023.

javno savjetovanje završeno:
2. veljače 2023.

AKTUALNO

ZA LAKOVJERNE

PIŠE: Anto Iličić
FOTO: Milan Kovačić



Taman kad smo primijetili da se graja oko "korone" u potpunosti raspada, kao i priča o laganim vožnjama na pruzi M104 preko noći se desilo nešto što je kompletnu pažnju usmjerilo na svjetska događanja (rat u Ukrajini, razorni potres u Turskoj i Siriji...). O stanju željezničke infrastrukture u RH uglavnom šuti.

Zato sam se i začudio. Naime, jutros sam saznao kako se od 13. veljače 2023. uvodi zamjenski prijevoz autobusima na relaciji Krapina - Zabok za svih 13 pari vlakova. Razlog - uvedena je lagana vožnji sa 20 km/h. Zbog ove okolnosti produljuju se vremena prometovanja vlakova za prijevoz putnika najmanje 16 minuta u jednom smjeru. Takva produljena voznih vremena rezultiraju kašnjenjima koja onemogućuju ostvarivanje veza u kolodvoru Zabok u smjeru Zaprešića i Zagreba te u smjeru Varaždina. HŽ PP svoj hitni postupak obrazložio je: „Autobusi će voziti do stupanja na snagu nove organizacije prometa koju izrađuju stručne službe HŽPP-a i HŽ Infrastrukture. Novom privremenom organizacijom omogućit će se odvijanje tehnološkog procesa rada, dok će

se putnicima omogućiti dolazak na odredišta prema važećem voznom redu te ostvarivanje redovnih veza prema Zagrebu i Varaždinu.“

Željeznička pruga R106 Zabok - Krapina - Đurmanec - DG (Rogatec) jednokolosječna je regionalna, neelektrificirana pruga, duljine 27 km. Na pruzi su smješteni kolodvori Sveti Križ Začretje, Krapina i Đurmanec. Na ovoj pruzi po nekim meni dostupnim informacijama nalaze se 43 ŽCP-a i 2 pješačka prijelaza preko pruge od kojih je svega 13 osigurano uređajem.

Ova pruga, kao i gotovo sve pruge u RH u višedesetljetnoj je stagnaciji, odnosno zaostaje u razvoju, a takvo stanje može potrajati do u nedogled ili dok ne dovede do potpune obustave prometa ako se ne poduzmu konkretne mјere obnove i modernizacije, što traži veća ulaganja i modernizaciju željezničke infrastrukture...

Za ovaj osvrt osvježimo malo pamćenje: u Maloj dvorani Pučkog otvorenog učilišta Krapina, 6. prosinca 2019. godine, održana je 196. sjednica Vlade Republike Hrvatske, na kojoj se raspravljalo o 38 točaka dnevnog reda te su donesene neke od strateških i

kapitalnih odluka u smislu prometne i željezničke infrastrukture. Sjednici su, uz predsjednika Vlade i ministre, prisustvovali i brojni drugi državni i županijski dužnosnici, zagorski saborski zastupnici, gradonačelnici i načelnici. Ukupna vrijednost predloženih projekata iznosi 2,6 milijardi kuna, od čega je 315 milijuna kuna namijenjeno razvoju željezničke infrastrukture, a 2,3 milijarde kuna vrijednost je projekata namijenjenih razvoju cestovne infrastrukture u Krapinsko-zagorskoj županiji. Slijedom toga, prihvaćen je prijedlog obnove željezničke pruge Savski Marof - Kumrovec - državna granica, na dionici Harmica - Klanjec te projekt modernizacije i elektrifikacije željezničke pruge Zabok - Đurmanec - DG (Rogatec), na dionici Zabok - Đurmanec - Hromec. (HZ Infrastruktura, 2022.).

U obrazloženju odluke koju je potpisao predsjednik Vlade RH navedeno je slijedeće:

Ovim Zaključkom Vlada Republike Hrvatske podupire realizaciju Projekta modernizacije i elektrifikacije željezničke pruge R106 Zabok - Đurmanec - Državna granica na dionici Krapina -

Đurmanec - Hromec, duljine 8 km.
Zadužuje se Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture da, u suradnji s društvom HŽ Infrastruktura d.o.o., osigura njegovu provedbu u skladu s djelokrugom svoje nadležnosti, te razmotri moguće modele njegovog financiranja

Nakon elektrifikacije pruge Zaprešić - Zabok što je Vlada Republike Hrvatske proglašila strateškim projektom i trenutno je u realizaciji te se završetak očekuje 2021. godine ostvaruju se svi tehnički preduvjeti za nastavak elektrifikacije pruga u svim smjerovima sa kolodvora Zabok. To zahtijeva izgradnju elektrovoične stанице u Zaboku te nastavak elektrifikacije pruge Zabok - Krapina - državna granica s Republikom Slovenijom. Kvalitetna željeznička infrastruktura je bitan preduvjet za uvođenje integriranog prijevoza putnika na području obuhvata te pruge.

Nadalje, pokrenut i projekt Lepoglavske spojnica (izgradnja

pruge između Krapine i Lepoglave) za koji je u postupku nabave izrada studijske dokumentacije na temelju koje će se izraditi prijedlog za sufinanciranje izgradnje iz fondova EU.

Izgradnjom pruge između Krapine i Lepoglave povezuju se postojeće pruge Zabok - Đurmanec - državna granica i Varaždin - Golubovec. Tim relativno kratkim spojem (duljine oko 20 km) ostvaruje se kvalitetna željeznička veza pet županija sjeverozapadnog dijela Hrvatske. Izgradnjom Lepoglavske spojnice putovanje između Međimurja i hrvatske metropole skratit će se na svega 50 minuta. Investicijom su predvidena ulaganja koja uključuju elektrifikaciju, izgradnju kolosijeka, kolodvora i stajališta, i to na ukupno 60 kilometara pruge. Lepoglavska spojница obuhvaća dionicu Zabok - Krapina, koja će se u sklopu tog projekta modernizirati i elektrificirati. Kako nastavak željezničke pruge Zabok - Krapina - Đurmanec - Državna granica u Republici Sloveniji

nije elektrificiran, nema smisla elektrificirati željezničku prugu do državne granice s hrvatske strane. Radi uključivanja u prigradski promet šireg područja Grada Zagreba, imalo bi smisla modernizirati i elektrificirati dionicu Krapina - Đurmanec - Hromec duljine 8 km, te se predlaže da se predmetna dionica uključi u projekt Lepoglavske spojnice.

Procijenjena vrijednost modernizacije i elektrifikacije dionice Krapina - Đurmanec - Hromec je 175.000.000,00 kuna, a Projekt će se realizirati u okviru planiranih sredstava u Finansijskom planu društva HŽ Infrastruktura d.o.o. i osiguranih EU sredstava.

Rezultat ovog sastančenja danas se ogleda u brzojavu broj 22F od 1.2.1.1.1. PRJ za održavanje GIP-a Centar, NS Zagreb od 9. 2. 2023. kojim su uvedene tragično dugačke lagane vožnje.



HŽ INFRASTRUKTURA

Brzojav broj 22F od 1.2.1.1.1. PRJ za održavanje GIP-a Centar, NS Zagreb dana 10.02.2023.

ISPRAVAK BRZOJAVA br. 21F od 1.2.1.1.1. PRJ za održavanje GIP-a Centar, NS Zagreb od dana 09.02.2023.

Nadzorno središte Zagreb (Nadzorna grupa Zabok)

- 1) Dana 09.02.2023. godine u 10:00 sati uvodi se lagana vožnja sa 20 km/sat od km 2+651 do km 5+120, duljine 2469 m, na pruzi R106 Zabok-Đurmanec-DG, između kolodvora Zabok - Sveti Križ Začretje.
- Lagana vožnja se uvodi zbog lošeg stanja GU i trajat će do opoziva.
- 2) Dana 09.02.2023. godine u 12:30 sati ukida se lagana vožnja sa 20 km/sat od km 6+750 do km 7+400, duljine 650 m, na pruzi R106 Zabok-Đurmanec-DG, između kolodvora Sveti Križ Začretje – Krapina, uvedena brzojavom br. 315F od dana 08.12.2022.
 - 3) Dana 09.02.2023. godine u 12:30 sati uvodi se lagana vožnja sa 20 km/sat od km 6+744 do km 13+900, duljine 7156 m, na pruzi R106 Zabok-Đurmanec-DG, između kolodvora Sveti Križ Začretje – Krapina.
- Lagana vožnja se uvodi zbog lošeg stanja GU i trajat će do opoziva.

Produljenje voznih vremena:

- | | |
|--|--|
| 1) za putničke vlakove 4,5 min za teretne vlakove 5,5 min | 3) za putničke vlakove 11,5 min za teretne vlakove 12,5 min |
|--|--|

Voditelj područne radne jedinice
za održavanje GIP-a Centar

Bruno Brodar, struc.spec.ing.aedif.





KLASA: 341-01/22-02/7
URBROJ: 530-06-2-1-23-4
Zagreb, 04. siječnja 2023. godine

SINDIKAT PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE
Trnjanska cesta 11f
10000 Zagreb

PREDMET: *Zaključci okruglog stola u Splitu na temu Važnost željeznice za srednjodalmatinske luke
- odgovor, daje se*

Poštovani,

dana 10. prosinca 2022. godine Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture zaprimilo je vaše prijedloge u kojem iznosite žurne mjere predložene na okrugom stolu na temu „Važnost željeznice za srednjodalmatinske luke“.

Nastavno na vaše prijedloge mjera želimo Vas obavijestiti da je u željezničku infrastrukturu na prometnom pravcu Oštarije/Ogulin - Knin - Split/Zadar/Šibenik od 2017. godine do studenog 2022. godine uloženo 170 milijuna kuna te da su planirana ulaganja do 2026. godine u iznosu od 145.995.089,00 EUR.

Također su trenutno aktivni projekti, kako slijedi:

- a) Projekt osuvremenjivanja pruge Oštarije – Knin – Split, ukupne vrijednosti 97.551.264,20 EUR u vremenskom periodu od 2022. godine do 2026. godine. Rekonstrukcija i obnova kolodvora, modernizacija i obnova signalno – sigurnosnih uređaja na pruzi uvršteni su u Nacionalni plan oporavka i otpornosti 2022. – 2026. godine uz predviđeno sufinciranje iz europskih izvora 39.816.842,50 EUR, a ostatak će se financirati iz kredita s državnim jamstvom.
- b) Nabava i ugradnja opreme za osiguranje 50 željezničko – cestovnih prijelaza. Osiguranje željezničko – cestovnog prijelaza Kaštel Lukšić mali u tijeku su pripremni radovi.
- c) Projekt osiguranja i modernizacije željezničko – cestovnih prijelaza, čije je financiranje osigurano iz Operativnog programa Konkurentnost i kohezija – modernizacija željezničko – cestovnog prijelaza Mandalina, stajalište na pruzi M607 Perković – Šibenik za koji je u tijeku postupak javne nabave.
- d) Sanacija usjeka na pruzi M604 Oštarije – Knin – Split, gdje će se sanirati 27 usjeka procijenjene vrijednosti 5.839.803,57 EUR, a financirati će se iz Nacionalnog programa za oporavak i otpornost. U tijeku je potpisivanje Odluke o odabiru za radove na 17 usjeka, a za 10 usjeka Odluka o odabiru je potpisana i u tijeku je izrada ugovora. Za stručni nadzor radova za sve usjeka Odluka o odabiru je potpisana i u tijeku je izrada ugovora.
- e) Obnova tunela Rudopolje, planirani početak radova u ožujku 2023. godine.
- f) Obnova tunela Čulum i Grabeš, planirani početak radova krajem 2023. godine.
- g) Obnova tunela Split i izgradnja željezničkog stajališta Split HBZ za koji je u tijeku izrada tehničke dokumentacije.
- h) Zamjena mosta Kolski put u km 222–734 u tijeku je postupak javne nabave.
- i) Zamjena mosta Kambelovac u km 311+893 u tijeku je postupak javne nabave.

j) Zamjena propusta u km 219+604 u tijeku je postupak javne nabave.

k) Izgradnja željezničke obilaznice naselja Bibinje i teretnog kolodvora Gaženica na željezničkoj pruzi M606 Knin – Zadar te obnova pruge M606 Knin – Zadar na dionicama Knin – Radučić i Dalmatinske Ostrovice – Bibinje za koji je u tijeku evaluacija pristiglih ponuda u otvorenom postupku javne nabave za izradu Studije o utjecaju na okoliš i idejnih projekata sa ishodenjem lokacijske Dozvole za obnovu pruge M 606 – izvedbeni projekt.

HŽ INFRASTRUKTURA d.o.o. je u svojstvu korisnika sklopila ugovor o dodijeli bespovratnih sredstava iz Operativnog programa Konkurentnost i kohezija 2014. - 2020. za izradu studijske dokumentacije modernizacije dionice Oštarije – Knin te izradu studijske dokumentacije modernizacije dionice Knin – Split, željezničke pruge M604 Oštarije – Knin – Split, željezničke pruge M606 Knin – Zadar i M607 Perković – Šibenik. Nažalost, zbog izvanrednih okolnosti koje su nastupile radi promjena gospodarskih kretanja uslijed epidemije COVID – 19 te Odluke Vlade o ograničavanju korištenja sredstava predviđenih državnim proračunom Republike Hrvatske i finansijskim planovima izvanproračunskih korisnika državnog proračuna za 2020. godinu („Narodne novine“, broj 41/20) postupak je obustavljen. U planu je izrada studijske dokumentacije, koje će analizirati moguće izvedbe modernizacije pruge na predmetnom pravcu uz zadovoljavanje svih tehničko – tehničkih uvjeta kojima moraju udovoljavati željezničke pruge za međunarodni promet, koja bi uključivala širi opseg radova od prethodno izrađene studije.



KRITIČKI OSVRT - ELEKTRIFIKACIJA LIČKE PRUGE NUŽNOST JE RAZVOJA GOSPODARSTVA REPUBLIKE HRVATSKE

Ovakav odgovor Ministarstva je bio predvidiv i očekivan. Moglo se pretpostaviti da će službenici ministarstva istaknuti postojeće i planirane projekte i zahvate na trasi pruge Oštarije-Knin-Split, planirani iznos ulaganja (u milijunima EUR) i ostale bitne pretpostavke koje ipak ne zadiru u srž problematike. Naime, nitko ne marginalizira investiranje u obnovu i modernizaciju pruge niti održavanje koji iziskuje značajna finansijska sredstva (naposljetku, navedeno je i svrha postojanja institucije koja regulira prometni sustav – razvoj i ulaganje u prometnu infrastrukturu), međutim postavlja se pitanje ukoliko postojeći prijevoznik u prijevozu robe uslijed značajnih finansijskih gubitaka koje generira na godišnjoj razini obustavi pružanje usluge na navedenoj dionici pruge, kome će služiti obnovljeni kolodvor i signalno-sigurnosni uređaji,

prijelazi, usjeci, tuneli, mostovi i ostali planirani zahvati?

Nadam se da namjena obnovljenih resursa i objekata nije isključivo putnički prijevoz, odnosno sukladno prometnom redu jednoj dnevnoj liniji iz Splita za Zagreb u razdoblju niske sezone (npr. siječanj).

Pružateljima usluga je potrebno kratkoročno, promptno rješenje, u vidu pružanja naknada kako bi zadržali pružanje usluge na Ličkoj pruzi, a kako je već artikulirano u nekoliko javnih nastupa. S druge strane, dugoročna perspektiva razvoja uključuje brendiranje dionice pruge, odnosno stvaranje identiteta prometnih pravaca temeljenih na zelenim tehnologijama. Svi prijedlozi usmjereni su ka unaprjeđenju usluge i pozicioniranju željeznicke kao održivog prijevoznog modusa, a uzimajući u obzir čvrstu korelaciju između pomorske i

željezničkog prometa (korištenjem jednostavnog regresijskog modela, točnije empirijsko-analitičke obrade podataka o prometu) važnost pružanja kvalitetne, pouzdane, dostupne i održive željezničke usluge još dodatno dobiva na važnosti. Svakako, obnova i modernizacija Ličke pruge je imperativ održivosti srednjodalmatinskih luka, a revitalizacija Unske pruge prilika za ekspanziju tržišta.

Zaključno, elektrifikacija Ličke i Unske pruge nužnost je razvoja gospodarstva Republike Hrvatske.

doc. dr. sc. Luka Vukić

Sveučilište u Splitu - POMORSKI FAKULTET

Voditelj studija Pomorski menadžment
Zavod za menadžment pomorskih tehnologija



IVAN DEČAK
pjevač

VOLJETI VLAKOVE

RAZGOVARAO: Nebojša Gojković
FOTO: Nebojša Gojković

On je pjevač, skladatelj i tekstopisac. Prije skoro 2 i po desetljeća osnovao je pop-rock grupu „Vatra“ koja se velikim dijelom zahvaljujući upravo njemu, u vrlo kratkom vremenu pozicionirala u sam vrh hrvatske glazbene scene. Do sada su objavili 10 studijskih albuma i još 30-ak singlova, te odradili desetke promotivnih turneja, ponekad i s trocifrenim brojem koncerata na godišnjem nivou. Dobitnici su više, kako strukovnih, tako i nagrada publike od kojih se posebno izdvajaju novinarska rock nagrada „Crni mačak“, kao i najuglednija glazbena nagrada u Hrvatskoj „Porin“, a koju su do sada osvajali 5 puta i to u sljedećim kategorijama: za najbolji album alternativne glazbe, najbolju izvedbu grupe s vokalom, produkciju, snimku, te onu najvažniju: za pjesmu godine. Njegov rijetko viđen talent i genijalnost kada je riječ o stvaranju pjesama potvrđio je i ZAMP, odnosno Hrvatsko društvo skladatelja. Naime, rijetko koji glazbenik doživio je počast da dvije njegove pjesme budu proglašene najizvođenijima i to svaka od njih po dvije godine zaredom. Upravo to dogodilo se njemu s pjesmama „Tango“ (izvođač „Vatra“) i „Mali krug velikih ljudi“ (izvođač Massimo Savić). Osim po svojim glazbenim uspjesima, široj javnosti poznat je i kao mentor u televizijskom reality showu HRT-a „The Voice - najlepši glas Hrvatske“. Nama je posebno zanimljiv zbog svojih brojnih iskustava vezanih uz željeznicu, a koje je imao u jednom dijelu svog života i karijere. On je Ivan Dečak i naš je novi sugovornik u rubrici „POZNATA LICA I ŽELJEZNICA“. Razgovor i fotografiranje obavili smo na željezničkom kolodvoru u njegovom rodnom gradu, a sve skupa izgledalo je otprilike ovako...

Poštovani gosp. Dečak, prije svega hvala Vam što ste se odazvali našem pozivu i pristali na ovaj razgovor. Za sam početak krenut ćemo od Vašeg djetinjstva, a tu je onda nezaobilazna Virovitica...

Da! Interesantno je da sam ja kao dijete živio zapravo jako blizu ovog željezničkog kolodvora, točnije odmah iza ovog silosa ispred kojeg se sada nalazimo bila je moja rodna kuća. Često sam tada sa svojim vršnjacima, a što naravno danas ne bih preporučio ni jednom djetetu, odlazio u školu preko ovih tračnica. Postojao je taj jedan industrijski kolosijek koji je od kolodvora vodio do silosa i mi smo svaki dan hodali po njemu jer nam je to bio najkraći put do škole. Tako sam ja na neki način već od malih nogu bio vezan uz željeznicu.

Već u osnovnoj školi Vi počinjete udarati temelje za ono što će Vas kasnije proslaviti. Kako je uopće počela ta Vaša fascinacija glazbom?

Glazba me prati čitav život. Otac je svirao gitaru, pa sam zapravo

glazbom „inficiran“ od malih nogu. U osnovnoj školi krenuo sam paralelno i u glazbenu školu, a po završetku iste oformio sam svoj prvi bend.

U svojim srednjoškolskim danima bili ste na svojevrsnom raskrižju, odnosno trebali ste izabrati između dvije vannastavne aktivnosti. Vi ste tada krenuli putem kojim obično kreće manji dio muške populacije...

U to vrijeme bio sam „zaluđen“ glazbom i nogometom. U jednom trenu odlučio sam se za glazbu, odnosno bolje je reći da se glazba odlučila za mene. Profesionalne kopačke sam „objesio o klin“, ali i danas igram rekreativno.

Sve ono što se dešavalo kasnije, samo je dodatno potvrđilo kako ste tada napravili pravilan izbor...

Ponavljam, mislim da je glazba sama izabrala, ja sam samo pristao na taj odabir.

Možete li nam ukratko reći koliko

je to do sada izdanih albuma, prodanih nosača zvuka, turneja, koncerata...?

Upravo smo objavili naš deseti studijski album „Javi se kad stigneš“. Prodaja nosača zvuka već je godinama u padu na globalnoj razini, a primat su preuzele internet glazbene platforme. Nemam točnu informaciju koliko je točno održanih koncerata u protekle 24 godine, ali možemo sa sigurnošću reći da smo se na pozornicu penjali više od 1000 puta.

Zanimljivo je da ste jedan od Vaših albuma morali „odrađivati“ 2 puta. Vjerujem da jedno takvo iskustvo ne biste htjeli ponoviti...

Ne bih to poželio nikome! Naš drugi album po završetku snimanja, a što je period o kojih 2 do 3 mjeseca neprestanog i svakodnevnog snimanja, izbrisani je greškom našeg tadašnjeg producenta.

Od samog početka imate prepoznatljiv glazbeni izričaj. Kako biste Vi sami opisali glazbu koju svirate i koja je to vrsta

publike kojoj se kroz Vaše pjesme obraćate?

Ne volim glazbu svrstavati u ladice, među granice ili žanrove, pa volim reći da stvaramo i izvodimo nesvrstanu glazbu, a nekako mi se čini da je takva neopterećena i otvorena i naša publika.

Vremenom ste se i Vi osobno profilirali kao jedan od najznačajnijih autora hrvatske glazbene scene. Posljednjih godina osim za svoj bend, radili ste pjesme i za neke druge izvođače. Koliko je za jednog autora izazovno, a prije svega inspirativno potvrditi se izvan tzv. zone vlastitog komfora?

Veliko je zadovoljstvo napisati i pjesmu za nekog drugog. Imao sam čast i zadovoljstvo posljednjih nekoliko godina pisati za Massima, a neke od tih pjesama su, usudim se reći, postale svojevrstan „soundtrack“ vremena u kojem živimo. Zahvaljujem se svima koji moje pjesme puštaju u svoje živote.

Nakon što je do sada u glazbenoj industriji objavljeno nebrojeno mnogo albuma i pjesama svih mogućih žanrova, a u kojima su iscrpljene gotovo sve životne teme, koliko je danas problem u glazbi napraviti nešto originalno, odnosno nešto što neće biti samo druga verzija nečeg već viđenog?

Ja se uglavnom u svojim pjesmama bavim međuljudskim odnosima, unutarnjim previranjima i vlastitim strahovima, a to je, priznat ćete, neiscrpno vrelo, he he.

Osim publike, vrijednost

onoga što radite potvrdila je i struka: dobitnik ste nagrade „Crni mačak“, te pet nagrada „Porin“ među kojima su i oni koji se dodjeljuju za pjesmu godine, a koje ste osvojili s bendom „Vatra“, kao i s jednim od najvećih glazbenika s ovih prostora Massimom Savićem. Što biste Vi osobno izdvojili kao najznačajnije priznanje u dosadašnjem dijelu Vaše karijere?

Pjesma „Mali krug velikih ljudi“ ušla je u udžbenike Hrvatskog jezika za osme razrede i to mi je osobno jedna od dražih nagrada, ali najdraža nagrada je publika na koncertima.

Da kažemo sad koju riječ i o našoj osnovnoj temi, odnosno željeznici. Nekako je najlogičnije da tu krenemo od Vaše dječačke dobi i onoga što ste tada željeli biti jednom kad odrastete...

He he, kao klinac sam sanjao da postanem podizač rampe na željezničkom prijelazu ili kako sam ja to tada u predškolskoj dobi nazvao: „ramparaš“. I danas kada prelazim preko prijelaza na Zapadnom kolodvoru u Zagrebu, a kojeg podiže čovjek, „zatitra“ mi oko srca. Tako je to valjda sa neostvarenim željama, he he.

Nešto kasnije, u studentskim danima, vlak je bio nezaobilazan dio svakog Vašeg vikenda...

Vlak je godinama bio moje osnovno prijevozno sredstvo, svakog sam tjedna „odradio“ minimalno dvije vožnje na relaciji Virovitica - Zagreb.

Prilikom snimanja Vašeg prvog albuma, te vožnje u Zagreb na fakultet obično nisu





dugo trajale...

Da, kako smo prvi album snimali ovdje u Virovitici, ja sam se domislio kako će slagati roditelje, što opet ne bih nikome preporučio, ali u to vrijeme mi je to bio jedini logičan izlaz. Dakle, dolazio bih nedjeljom tu na ovaj „glavni“ kolodvor gdje bih se onda ukrcao na vlak, a kako je vlak stajao i na „maloj stanici“ koja je tu nekih 500 metara dalje, tu me čekala moja ekipa. „Uletio“ bih u auto i onda bih od te nedjelje do petka bio u našem studiju gdje smo snimali album. U petak bi me opet dovezli na „malu stanicu“ gdje bih se ukrcao na vlak i roditelji bi me ponovo dočekali ovdje uvjereni da se vraćam s „faksa“...

U to vrijeme vlak je bio nezaobilazan i prilikom Vaših odlazaka na koncerte nekih tada već afirmiranih bendova...

Ma vlakom smo putovali na koncerte drugih izvođača, kao i na naše vlastite koncerte koji su tada bili na mnogobrojnim demo festivalima.

Nerijetko ste na željezničkim kolodvorima znali i prenocići. Kako biste s ove vremenske distance ocijenili ondašnji ponuđeni komfor?

Spavali smo mnogo puta na kolodvorima nakon naših ili koncerata izvođača koje smo tada kao klinci dolazili gledati, uglavnom u Zagreb. Tada smo imali 16 ili 17 godina i jedino nam je bilo bitno da nastupamo, sve ostalo bilo je manje bitno, tako da na spavanje na kolodvorima nismo imali prigovora.

Jedna vožnja vlakom na neki način je zaslužna i za to što ste

dobili priliku da snimite svoj prvi album...

Riječ je o koncertu u Gospicu na koji smo doputovali vlakom, a nakon koncerta tadašnji manager „Majki“ ponudio nam je ugovor i naši dječački snovi počeli su se ostvarivati.

Posljednjih nekoliko godina cijeli svijet bio je u znaku pandemije izazvane corona virusom. Zanimljivo je da ste se Vi za jednu takvu situaciju pripremali još puno prije, provodeći epidemiološke mjere prilikom svih onih Vaših putovanja vlakovima... He he, dobro ste upućeni. Naime kao svojevrsni hipohondar imam određeni problem s kvakama ili slavinama na javnim mjestima, te iste oduvijek otvaram laktovima, koljenima, papirom... Tako da sam uistinu bio pripremljen za određeni dio mjera koje su nas zadesile u pandemiji.

Jeste li imali priliku voziti se nekom od stranih željeznica? Od stranih željeznica koristio sam se samo gradskim prijevozom; U-bahn u Njemačkoj ili podzemna željezница u Londonu. I to je čudo! To su tako brze trase da udaljenosti za čije bi vam prelaženje u gradu trebalo pola dana, ovdje prijeđete za nekoliko minuta. Fenomenalan prijevoz!

Koliko često danas putujete vlakovima?

Nažalost, baš dok sam dolazio na ovaj razgovor razmišljao sam o tome. Mislim da se zadnjih 10 godina niti jednom nisam vozio vlakom, dok se moja djeca njime nikada nisu vozila. Iskreno, velika mi je želja provozati se s njima, ako ništa drugo, a ono

barem od Zagreba do Virovitice da vide kako je to lijepo i čarobno putovanje.

Jedan poznati željeznički objekt našao je svoje mjesto u „Tangu“, jednoj od Vaših najpopularnijih pjesama. Riječ je naravno, o Zelenom mostu. Otkud on u Vašoj pjesmi?

Zeleni most jedna je od posebnijih građevina na putu Zagreb - Novi Zagreb. Ispod njega su se početkom 2000-tih nalazile 3 legendarne splavi, odnosno kafića koji su jedini u Zagrebu radili do zore, tako da smo upravo ispod „Hendrixovog mosta“ često dočekali svitanja novog dana. To me je fasciniralo, pa sam samo čekao priliku da ga „ubacim“ u neku od svojih pjesama.

U prošlom stoljeću željeznicu je bila čest motiv u pjesmama

mnogih autora u svim glazbenim pravcima. Budući ste i sam jedan od trenutno naših najplodonosnijih autora, možete li ocijeniti kakva je danas situacija; ima li još uvijek željezница tu neku romantičnu i inspirativnu „notu“ kada je glazba u pitanju?

Mislim da će željezница zauvijek imati tu neku romantičnu notu. Ponekad je potrebno usporiti tempo u ovom ludom vremenu, a gdje ćeš to bolje napraviti nego putujući željeznicom.

Nešto počemuje (između ostalog)
Vaš rodni grad posljednjih godina prepoznatljiv, jeste i najveći muzej malih vlakova u Hrvatskoj i regiji poznat pod nazivom „Virovitica voli vlakove“.
Jeste li imali priliku posjetiti ga?
Čitao sam o spomenutom muzeju,

ali ga nisam posjetio. Sad ste mi dali genijalnu ideju gdje povesti svoje klince kada sljedeći puta posjetim rodni grad.

Ima li nešto na profesionalnom planu što Vam je bilo visoko na listi prioriteta, a iz nekog razloga još uvijek niste uspjeli ostvariti?
Svaki sljedeći singl ili koncert je novi izazov. Još uvijek se istinski veselim nakon što napišem novu pjesmu ili održim uspješan koncert.

Poštovani gosp. Dečak, hvala Vam još jednom u ime naših čitatelja što ste odvojili dio svog vremena za nas i ovaj naš razgovor. Želimo Vam puno uspjeha u životu i karijeri, te da poput Vašeg grada i ubuduće volite vlakove!
Hvala i vama, bilo mi je zadovoljstvo!





VLADIMIR GRGURIĆ
prometnik vlakova u kolodvoru Duga Resa

ISKRENO, NE ŽALIM SE

RAZGOVARAO: Anto Iličić
FOTO: Anto Iličić

Za ovu priliku dogovorio sam susret i razgovor u gradu i kolodvoru Duga Resa kroz koji sam se više puta provezao, no nisam nalazio vremena za zastati. Zato sam za pripremu proguglao malo po Internetu i pronašao meni zanimljive podatke; saznao kako se Duga Resa prvi put spominje kao maleno mjesto 1380. godine. Gospodarski razvoj i preobrazba u suvremenim grad započinje nakon izgradnje željezničke pruge Karlovac - Rijeka 1873. godine te osnivanjem Pamučne industrije 1884. godine. Zanimljivo je da je vjerni opis tadašnje Duge Rese dao možda i najveći hrvatski književnik August Šenoa koji je putovao prvim vlakom na ovoj relaciji. Općinsko središte postaje 1896., a 1993. godine, nakon uspostave suvremene hrvatske države, konačno dobiva i službeni status grada. Zaštitnik Duge Rese je sveti Petar, a Dan grada se slavi na Petrovo 29. lipnja. Najpoznatiji simbol Duge Rese je zasigurno živopisna rijeka Mrežnica. Jedna od posebnosti Duge Rese je zasigurno i sačuvani dugoreški dijalekt s jedinstvenim dugoreškim naglaskom. Stručnjaci kažu kako je riječ o izvornom čakavskom narječju izmiješanom s brojnim kajkavskim i štokavskim elementima. Malo sam lomio jezik pokušavajući usvojiti nekoliko lokalizama.

O kolodvoru, svom radnom mjestu i sebi govorio nam je kolega Vladimir Grgurić: rođen sam 1974. godine u Karlovcu. Osnovnu školu i prva dva razreda srednje tekstilne završio sam u Dugoj Resi. Nakon toga, od trećeg razreda srednje škole nastavljam školovanje u Zagrebu za prometnika vlakova i tako kreće moj put na željeznici koji traje već 30 godina. Poslije škole, početkom 1993. godine, zaposlio sam se kao pripravnik i nakon polaganja stručnog ispita dobio sam raspored u kolodvor Kamanje, ali tamo nisam radio zahvaljujući tadašnjem šefu Josipu Štimcu, nego sam radio na pruzi od Zvečaja do Horvata. Radio sam i u kolodvoru Mahično oko 2,5 godine dok se nisam vratio na glavnu prugu. Kao domicilne kolodvore sam imao Kamanje, Horvate, Zvečaj, a od 2006. godine do sada sam u kolodvoru Duga Resa, gdje i živim.

Kolodvor Duga Resa nalazi se između kolodvora Mrzlo Polje i kolodvora Zvečaj na pruzi M202 Zagreb Glavni kolodvor - Rijeka. Njemu je podređeno stajalište Belavići. Kolodvor je podređen kolodvoru Karlovac sa sistematiziranim radnim mjestima pomoćnik šefa kolodvora i prometnika vlakova. Za održavanje prometne situacije kolodvor ima pet kolosijeka, dok šesti, krnji, služi za deponiranje vagona. Kolodvor Duga Resa zaštićen je s obje strane ulaznim signalima i predsignalima. Zbog slabe vidljivosti izlaznog signala D-2 ugrađen je signalni znak ponavljač predsignaliziranja.

Nakon upoznavanja i razmjene informacija o HŽI trenutku i o SPVH nastojanjima poveli smo razgovor zbog kojeg smo se i susreli.

Jeste li na željeznicu došli slučajno ili je bio nekakav poseban razlog?

Na željeznicu mi je radio tetak koji me je privukao željezničkom poslu.

Sjećate li se prvih početaka na željeznicu, što vam se posebno dojmilo gada ste iz škole došli i počeli raditi?

Bilo je zanimljivo, puno posla i puno više međusobne komunikacije. Kada je došla modernizacija na HŽ s kompjuterima i

svim ostalim, nestala je međuljudska komunikacija na poslovnim linijama. Više nema dogovora, prije se puno više komuniciralo na poslovnim linijama a tada su bili i skretničari pa se radilo puno dinamičnije nego sada. Možda sada ima više posla, ali u tom poslu nema drugih komunikacija i ljudi su se povukli nekako u sebe i više ne traže savjete drugih. Valjda misle da sve znaju. Nekad prije si kolegu nazvao u susjedni kolodvor i zamolio za pomoć

ili je skretničar znao nešto više pa je uskočio sa svojim savjetom. Skretničari su bili stari iskusni lafovi koji su znali neke cake i mane i poznavali su dio prometničkog posla, pa su u istinu bili od koristi. Željezница iz tog vremena i ova sada su dvije različite željeznice i najviše me ljuti to što su nas razjedinili. Počeo sam raditi na željeznicu koja je bila kompletna i to me na neki način frustrira što svako govoriti to nije moj posao. Što se tiče putničkog ili teretnog

premeta ili nekih drugih obaveza, obično se govori da bi to trebao netko drugi raditi. Nakupilo se previše raznih šefova i tu se više ne zna tko piće a tko vlada.

Da ste u situaciji pet minuta vlasti, što bi Vam bio prvi potez?

Ja bih to objedinio sve nazad i ukinuo sve te HŽ PP, Cargo i Infru i sve stavio pod jednu kapu. Nekada se puno više u kolodvorima radilo u smislu popravaka a sad se ni to ne radi. Sada je puno teže, svi traže preko nabave, evo i ove naše stolice su dotrajale, nema naslona za ruku, podizni mehanizmi su jako loši i traže zamjenu. Laminat je ovdje postavljen 2006. godine kada sam ja došao. Vidite se da je u katastrofalnom stanju, krpan nekoliko puta, posebno ispred prometničkog stola. Jedno vrijeme sam ja ovdje obavljao popravke u kolodvoru a sad više ne, jer sam dobio malo po prstima pa je bolje povući ručnu i smiriti se.

Željeznica je razjedinjena ali mora se surađivati da bi se funkcionalo. Kako surađujete s drugim željezničkim radnicima i kolegama?

S ljudima radnicima se surađuje dobro ali ja mislim da se uprave ne slažu. Sami ljudi dosta dobro komuniciraju. Mi iz

HŽ Infre ovdje imamo dosta doticaja s HŽ Putničkim prijevozom obzirom da se ovdje obrću garniture za prigradski promet Duga Resa - Zagreb i tu nemamo uopće problema niti sa strojovoda niti s konduktima a niti s drugim prijevoznicima. U zadnjih godinu - dvije HŽ Cargo radi smjenu osoblja ovdje u Dugoj Resi i zatvara nam kolodvorski žcp, pa nam radi problem jer oni rade smjenu vlak do vlaka, lokomotiva do lokomotive, i onda dio vlaka ostane na nezaštićenom žcp-u jer se rampa nakon 10-ak sekundi, nakon što vlak prođe isključnu točku, podigne i onda vlak ostane na nezaštićenom žcp-u. Tada građani to slikaju i objavljaju preko lokalnih medija i društvenih platformi i onda se pokreću rasprava. Tako je prije dva dana bila rasprava da vlak stoji a rampa je podignuta.

Vi radite u turnusu. On je dobar ali i loš po zdravlje zbog trajanja smjene od 12 sati i noćnih smjena odnosno osjećate li kakve posljedice takvog rada??

Da, definitivno se dogodila promjena u fizičkom smislu jer kad dođeš iz noćne smjene zamjenjuješ dan za noć i tijelo se ne odmori jer nema kvalitetnog sna. Drugih tegoba za sada nemam.

Jeste li zadovoljni uvjetima na svom radnom mjestu?

Ja sam uglavnom zadovoljan uvjetima na radnom mjestu a i kolegama. Imamo neke benefite ali uvijek bi moglo biti bolje.

Da, netko bi trebao nešto i potaknuti jer se samo neće riješiti!

Da, definitivno neće jer smo i prometni ured i blagajnu zadnji put krečili zajedno još kad je predsjednik podružnice SPVH Karlovac bio gosp. Vukelić Željko koji je donirao boju a mi djelatnici kolodvora smo sami pobojali zidove. I od toga sad već ima 10 - 12 godina. Isto tako muči nas stolarija pogotovo ulazna vrata i gubitak topline jer se grijemo na grijalicu na spirale zbog neispravnosti termoakumulacione peći. Onda ako dođe oštira zima to neće biti dovoljno. Plinovoda nema a kad su preuređivali 2016. godine tražili smo da se napravi centralno grijanje no šefovi nisu tada imali sluha za to.

Rekli ste da imate puno posla, pa kako dolazite na posao - s grčem u želuci ili smireno!!?

Smireno. Iskreno rečeno neki put dolazim na posao, možda će zvučati čudno, ali da se odmorim od nekih svakodnevnih domaćih problema...



Nakon trideset godina staža posao postane neka rutina, iako svaka smjena nije ista ali već je to postala navika i sa lakoćom obavljam svoj posao.

Da se dodirnemo malo i onoga zbog čega dolazimo na posao - ne zato jer previše volimo željeznicu, nego da taj rad i neko plati. Kakvo je vaše mišljenje o plaći i plaći u HŽ Infrastrukturi?

Mislim da bi moglo bolje u odnosu na druge željezničke prijevoznike. Mi još nismo u rangu nekadašnjih plaća susjednih zemalja. Ali evo iskreno ne žalim se. Imam toliko, kako se kaže da se pokrivam, i ništa mi ne fali. Ali zbog toga jer nađem neki usputni dodatni posao pa nešto i dodatno zaradim.

Kako vam se čini imaju li radnici u HŽ Infrastrukturi priliku za razvijanje, napredovanje?

Jako slabo. Mišljenja sam da kreativan radnik, radnik koji ima želju za napredovanjem nema podršku sustava odnosno sustav ga brzo uguši. Ako nemaš nekog tko će te pogurati, kakvog strica ili kuma, ništa od napredovanja. Svim takvim kreativnim entuzijastičnim i željnim napredovanja brzo splasne želja. Onda se uglavnom uljulja u sustav i čeka možda kakvu drugu priliku.

Osim što ste na željezniči imate i slobodno vrijeme koje koristiš na neki način. Imaš li kakav hobi?

Od slobodnih aktivnosti volim zimske sportove, a ljeti plivanje. Pošto imam jednu manu jer ljeti ne smijem na sunce zbog primanja naglog crvenila a onda i kožne alergije, više volim zimske sportove. Znam otići na jednodnevno skijanje ili na više dnevno kao ove godine u Francusku. Obišli smo nekoliko skijaških centara a najveći Serre Chevalier ima preko 200 km skijaških staza. Nešto prekrasno, ima staza tvrdih, ravnih, ispeglanih s prirodnim snijegom pa dobro društvo i dobra rekreacija imaju užitak za odmor...

Jeste li isli preko nekog kluba organizirano ili vas nekoliko kao ekipa.

Nas četiri prijatelja smo se našli, dogovorili i uplatili tamo još u devetom mjesecu rezervirali smještaj. Odredište je daleko, vozili smo se devet sati u autu ali se isplati.

Vremenske prilike činile su se uglavnom nepovoljne. Niste se bojali da neće biti snijega?

Ne, tamo uvijek ima snijega. To su francuske Alpe i oni imaju veliki sustav zasnježivanja, ali im ove godine nije bio potreban jer je preko metar i po snijega na svim skijalištima.

Oprema za skijanje je prilično skupa?

Oprema je kompletna, a kompletna je i za sina jer i on skija. U slobodno vrijeme „delam“ drva za ogrjev sebi i prijateljima, a nešto se i proda. Nekad sam se bavio i informatikom, popravkom računala, mobitela, radio i TV prijamnika... Moj moto je: „kaj jedan čovjek može napraviti, drugi to može dobro iskopirati“, odnosno napraviti jednako kvalitetno kao i onaj prvi.

Polako se približavate kraju karijere. Razmišljate li ponekad i o tome?

Iskreno, još uvijek ne razmišljam o kraju. Treba mi još nekih 16 godina do moje 65. godine života, tako da mi je to još uvijek predaleko.

Imate li neku poruku za kraj?

Želim svima puno zdravlja i sreće, a sve ostalo si sami možemo priuštiti.

Rekao bih da sam u 99 %-tном obimu sve svoje životne snove ispunio.

U ŽOC-u si imao kolegice i kolege koji su skupa s tobom završili za prometnike vlakova...

Zanimljivo, samo je jedna kolegica s nama išla u razred Bianca, danas udana Kuri. Ona je tada bila jedna od pionirki prometničkog posla. Zadnji put smo se vidjeli prije 5 godina na proslavi 25 godina mature.

Ima li ovdje na vašem području još kolega iz generacije?

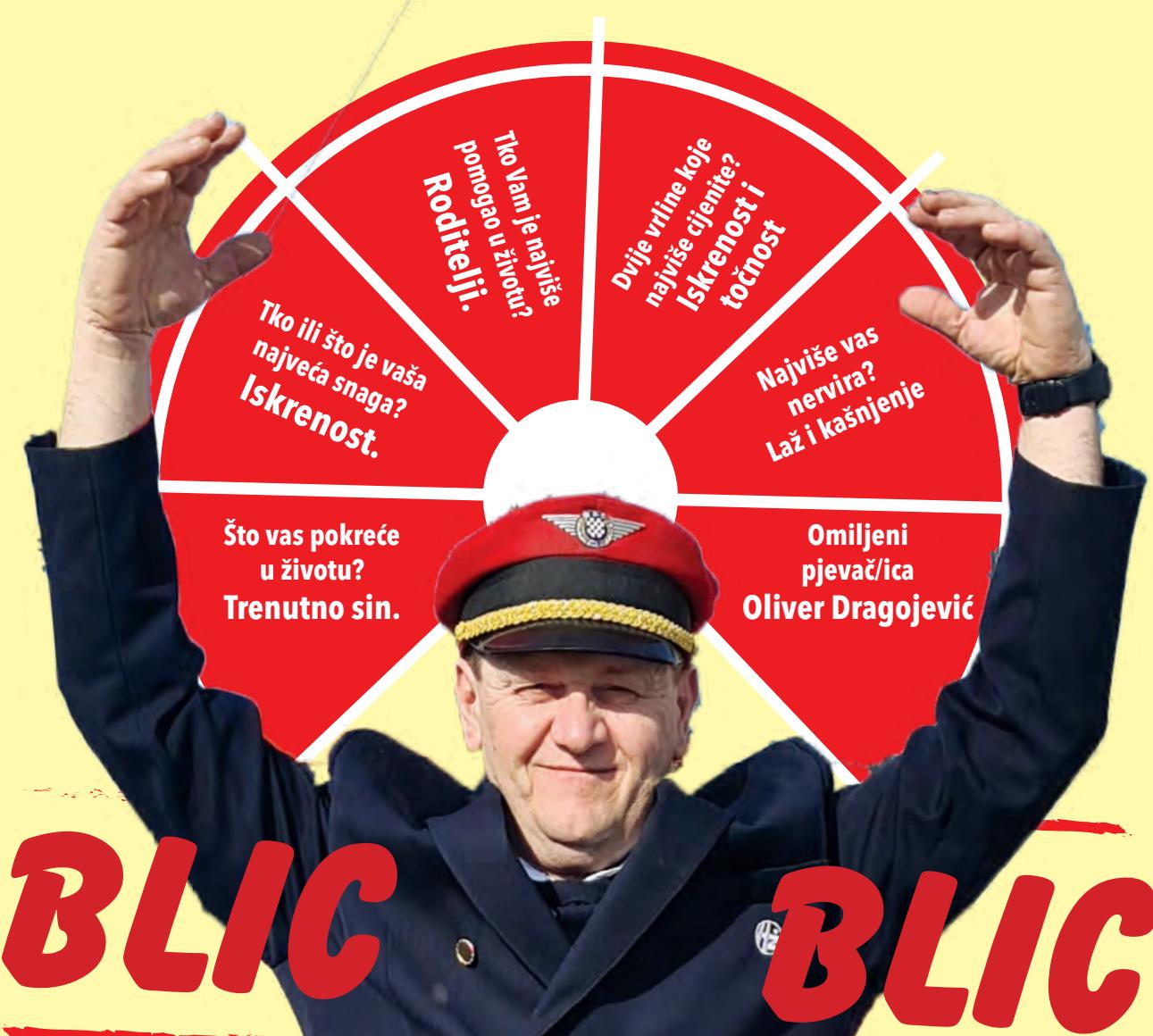
Najблиži mi je Nenad Brozović koji je tu u Karlovcu i koji je sa mnom putovao u školu, isto kao i Alen Brajković u Zdenčini. U Koprivnici je još Dejan Dejanović Brko, onda Dejan Dejanović koji je sad postao šef kolodvora u Sesvetama. Tu je i Ivica Bokulić na Glavnom kolodvoru, zatim Dejan Bilić, te Mario Perković koji je krenuo drugim putem, točnije u one „Crvene nosove“. Na proslavi 30 godina mature od našeg razreda se odazvalo najviše bivših učenika, odnosno kolega i većina ih radi na HŽ-u.

Imate li neku poruku za kraj?

Želim svima puno zdravlja i sreće, a sve ostalo si sami možemo priuštiti.

Hvala Vam na ovom razgovoru.





BLIC

BLIC





IVICA BALOV

prometnik vlakova u kolodvoru Primorski Dolac

VOLIM TU NAŠU ŽELJEZNICU

RAZGOVARAO: Ivica Stojak
FOTO: Ivica Stojak

Rijetki su oni koji na željeznicu nisu čuli za Primorski Dolac. To mjesto i sjedište općine smješteno je u Dalmatinskoj zagori, odnosno krajnjem zapadnom dijelu Splitsko - Dalmatinske županije. Status općine je dobilo 1997. godine. Za život i opstanak važno je istaknuti kako ovo područje obilježava mediteranska klima s razdobljima ljetne suše. Primorski Dolac se nekoć zvao Suhi Dolac ili Suhi Dol. Gospodarstvo je veoma slabo razvijeno, većina ljudi je bila ili je zaposlena u HŽ-u. Jedan od njih je i naš današnji sugovornik Ivica Balov, prometnik vlakova u kolodvoru Primorski Dolac.

Ivica Balov rođen je 1976. godine u Splitu, živi u Primorskem Docu. Osnovnu školu završio je u Primorskem Docu nakon čega upisuje Srednju prometnu školu u Splitu, poslije završena prva dva razreda srednje škole u Splitu, 1992. godine prebacuje se u Zagreb u Željezničku tehničku školu za prometnika vlakova koju završava 1994. godine. Oženjen je, otac troje djece i odnedavno ponosan djed jedne prekrasne unučice.

Podsjetimo se, kolodvor Primorski Dolac nalazi se na pruzi M 604 Oštarije - Knin - Split. Kolodvor se smjestio između kolodvora Perković i Labin Dalmatinski. Ovdje prometnu službu obavljaju jedan prometnik i jedan skretničar koji rade u turnusu 12/24/12/48. Kolodvor ima tri kolosijeka od kojih je drugi prolazni. Na izlaznoj strani prema Splitu nalazi se žcp koji je osiguran Andrijinim križem na kojem se često događaju nesreće. Kolodvor Primorski Dolac je osiguran ulaznim likovnim signalima a izlaznih signala nema.

E, u tim uvjetima odradili smo ovaj razgovor.

**Što vas je dovelo na željeznicu?
Tradicija, osobna želja, splet
okolnosti...?**

Na moj odlazak na željeznicu najviše je utjecala tradicija, od malih nogu život i odrastanje uz prugu. Pored toga u obitelji je bilo dosta željezničara počevši od djeda koji je radio kao ložač, kočničar, skretničar, zatim stric koji je bio jedan od prvih koji je završio za prometnika iz mjesta i naposljetku otac koji je bio prometnik, šef koji dežura. Tako je prevladala tradicija i odrastanje uz željezničare i prugu.

Ispričajte nam nešto o osobi koja vam je pomogla u željezničkoj karijeri.

Moram ovdje spomenuti gospodina Milana Brkića koji me je u to ratno vrijeme upisao u školu u Zagrebu i koji je cijelo vrijeme školovanja vodio računa i pomagao u svemu što je trebalo. Obzirom da je bilo ratno vrijeme nije se moglo putovati, nije bilo lako dolaziti u Zagreb tako je Milan pazio da sve ide u redu. Takve se stvari ne zaboravljuju i hvala mu na tome.

Što najviše pamtite iz te početne faze vašeg rada na željeznicu?

Ostalo mi je u sjećanju da sam pripravnički staž odradio u ukrižnici Brdašce koja je danas ukinuta. U to vrijeme dok sam odradivao pripravnički staž bilo je svega par vlakova zbog rata i prekida prometa na pruzi Split - Zagreb tako da se tu nije moglo nešto puno naučiti. Nakon položenog stručnog ispita odlazim raditi na riječku prugu jer ovdje nije bilo potrebe za radnicima. Odjednom dolazite raditi u kolodvor u kojem imate 40 vlakova u smjeni što je meni bilo jako stresno. Radio sam u kolodvoru Zalesina te sam se ustajao prije četiri sata da bi stigao na vlak iz Rijeke kojim sam odlazio u Zalesinu.

Kako se nosite s promjenama na željeznicu?

Promjene na željeznicu mi padaju jako teško jer po meni je svakim danom sve teže, manje posla, manje ljudi, a i dođu nekakve godine kad je čovjeku sve teže. U vremenima mojih početaka bilo je puno više posla, druženja sve je nekako

bilo drugačije. Mišljenja sam da oni koji odlučuju o željeznicu rade jako loš posao i lagano nas vuču prema dnu.

Čini li vas sadašnji posao sretnim?

U godinama sam kad nemam izbora za neki drugi posao pa sam zadovoljan i sretan što imam posao, ali ipak željezница je moja tradicija i posao koji stvarno volim i ne znam da nije željeznice šta bih radio sa srcem. Jako me rastuže današnje stanje željeznice ja ipak volim svoj posao.

Dogodi li se nekad da na poslu napravite više od onoga što se traži?

Volim raditi svoj posao i nastojim uvijek poboljšati svoje znanje i kvalitetu posla. Ja sam u mom kolodvoru poticao i zalagao se da se uredi pristupni put do prometnog ureda koji je bio jako loš, a posebno pristupni put do bloka 1 koji je bio u jako lošem stanju, i onda se to ipak saniralo i uredilo da se može nesmetano doći na posao.

Da možete promijeniti neku stvar na poslu što bi prvo promijenili?

Da ja mogu utjecati na promjene na poslu prvo bih smanjio neizvjesnost ljudi oko radnih mjestra. Uvijek smo u strahu hoće li biti prekid službe koji utječe prvenstveno na plaću pa i ostanak na radnom mjestu.

Kakva je suradnja s kolegama iz drugih željezničkih poduzeća?

Sa svim kolegama iz drugih željezničkih poduzeća imao sam uvijek fer i korektni poslovni odnos.

Kako na vaše zdravlje i život utječe smjenski rad?

Do sada me zdravlje dobro služi i smjenski rad sam do sada dobro podnosi. U vrijeme prekida službe u mom kolodvoru to vrijeme mi je bilo jako stresno, došao bih na posao i u vrijeme prekida boravio u prometnom uredu dežurao a za to nisam bio plaćen, i taj prekid mi je odnosio puno više slobodnog vremena. To se na kraju najviše odražavalo na plaću koja je bila puno manja od sadašnje.

Jeste li zadovoljna sadašnjim radnim uvjetima?

Zadovoljan sam prostor je grijan zimi, ljeti klimatizirano, radni uvjeti su u redu.

Dolazite li na posao relaksirani, bez grča u želucu?

Na posao dolazim bez grča u želucu zadovoljan i voljan raditi.

Koje su vaše jake strane, odnosno osobine?

Jedna od jačih strana mi je upornost, iskrenost, borac sam, borim se za svoju obitelj na prvom mjestu kao i za širu zajednicu.

Koje su vaše slabe strane?

Ja mislim da mi je najslabija strana naivnost, ljudima vjerujem na riječ premda dosta puta ipak nije bilo tako.

Nedavno je potpisana novi Kolektivni ugovor, dali ste zadovoljni sa plaćom i što očekujete po tom pitanju?

S obzirom na situaciju sa plaćom sadašnjom po potpisivanju novog

kolektivnog ugovora zadovoljan sam, ali situacija je takva da je život jako skup tu nisam zadovoljan jer su troškovi života jako veliki. Trebamo se uzdati u sindikate da će im plaća biti prvi motivirajući faktor prilikom pregovaranja sa Upravom.

Dobivate li redovito i na vrijeme službenu odjeću i obuću?

Što se toga tiče i nisam baš zadovoljan moglo bih to biti i malo bolje posloženo ja sam čovjek koji je sklon promjenama u kilaži...

Kako na vas djeluju svakodnevne priče o višku, o otkazima?

Priče o višku radnika i otkazima na mene djeluju jako teško jer iza svake te priče se krije ljudska sudbina, nečija obitelj, kriju se nečija djeca tako da mi jako teško pada to kao osobi i kao radniku koji zna da su to njegove kolege bez obzira poznavao ih ili ne, bili u istoj službi ili ne. Ilustracije radi, ja kada sam došao na željeznicu bilo nas je 127 iz Primorskog Doca a danas nas je 36.



Razmišljate li nekom stručnom usavršavanju?

Stručno se usavršavam ali ne vezano uz željezničku struku.

Imaju li željeznički izvršni radnici pravo na napredovanje na poslu? Kakvi su vaši planovi za razvoj karijere?

Moji planovi su da pred kraj zadnjih nekoliko godina da budem na željeznicu ali bez crvene kape, jer ipak crvena kapa nosi odgovornost i stres. Smatram da stariji prometnici pred kraj radnog vijeka trebaju zadnjih nekoliko godina odraditi na poslovima prometnog dispečera, školskog instruktora, tako da bih bio zadovoljan sa jednim od tih poslova.

Čime ispunjavate slobodno vrijeme, bavite li se nekim drugim poslovima?
Bavim se sa Obiteljskim poljoprivrednim gospodarstvom - OPG Balov u sklopu kojega se bavimo uzgojem svinja gdje imamo svoje rasplodne krmače, odojke, pa sve do gotovih proizvoda i mesnih prerađevina, uzgojem ovaca, peradi, a hobi mi je golubarstvo. Obrađujemo za dalmatinsku zagoru nepojmljivih 2 hektara zemlje za proizvodnju povrća. Sve poslove oko OPG-a radimo obiteljski gdje su svi uključeni, od mojih roditelja, supruga i djeca jer jedino tako se i može uspjeti.

Pored obiteljskog gospodarstva obnašam dužnost predsjednika Kulturnog umjetničkog društva Primorski Dolac koje je osnovano 2008. godine, jedan sam od osnivača, a zadnjih 10 godina sam predsjednik. Možemo se pohvaliti da smo predstavljali Zagoru u Bruxellesu kao nepoznatu zemlju u europskom parlamentu. U sklopu tog projekta dva dana smo upoznavali euro parlamentarce sa gastronomijom, kulturom i običajima življenja i svemu ostalom vezanom za naš kraj. Kroz godine djelovanja KUD-a obišli smo cijelu Hrvatsku gdje smo imali više od 160 nastupa diljem lijepe naše i Bosne i Hercegovine. Od značajnijih nastupa mogu izdvojiti sudjelovanje na Vinkovačkim jesenima, Đakovačkim vezovima, gostovanje u Poljskoj gdje smo obišli cijeli istočni dio Poljske. S našom autorskom predstavom vjenčanje u stara

vremena u Dalmatinskoj zagori smo osvojili prvo mjesto na nivou Republike Hrvatske u Pirovcu, na festivalu skladbi. Zatim smo osvojili prvo mjesto u Benkovcu za izvornost narodne nošnje jer se naša nošnja sastoji samo od vune bez ikakvih ostalih dodataka, nošnja je zaštićena pri ministarstvu kulture, sve promjene se rade uz suglasnost etnografa tako da smo iznimno ponosni na svoju nošnju. Imamo oko 25 stalnih članova. Kako bi izbjegli gašenje našega KUD-a za vrijeme corone kada nije bilo nastupa uprava KUD-a na čelu sa mnom kao predsjednikom krenula je putem europskih projekata gdje smo već drugi puta prošli na natječaju programa „Zaželi“ u kojemu je KUD nositelj projekta a ja kao predsjednik pravna osoba sa pravom zastupanja. U prvoj fazi projekta zaposlili smo 29 žena, na drugom natječaju u fazi tri zaposlili smo 27 žena, što u konačnici znači da smo za naše malo mesto ostvarili ukupno 4.300.000,00 kn za plaće djelatnicama i pomoći korisnicima. Ovaj posao jako puno traži vremena i žrtve mene kao predsjednika, uz obitelj i obiteljske obaveze i naravno svoj posao na željeznicu nemam slobodnog vremena više skoro za ništa. Svoje slobodno vrijeme koristim za pomoći drugima, svojim sumještanima, krajnjim korisnicima u projektu, kojih je 174, kojega svakoga znam po adresi, imenu i prezimenu, razgovoru obavljenom i 29 djelatnica. Moram napomenuti da to sve

radim volonterski i bez ikakve naknade. Najveća nagrada za sve ovo što radim je to što me čini sretnim i zadovoljnim kada znam koliko to dobra donosi, kada znam da netko po hladnoći ne mora izlaziti iz svoje kuće, kada zna da će dobiti sve što mu treba, lijekove, hranu, drva, očišćenu kuću...

Moram napomenuti da su moje djelatnice dobine božićnicu od 1.750,00 kuna dok je željezница dala svojim radnicima 900,00 kuna...ahaha.

Žalite li za nekim neispunjениm snovima na nekom drugom polju?
Ne žalim za ničim, da se opet rodim bio bi željezničar, opet bi nastojao pomoći svima koje poznajem koliko mogu.

Poruka za kraj ovog razgovora?

Pozdrav svim kolegama, da ostanu zdravi, živi, veseli i vrijedni kao i do sada, a poruka za Upravu da se što manje igra sudbinama ljudi koji su na željeznicu došli iz ljubavi ne nikakve koristi jer na željeznicu niti plaća ne nudi sigurnost, imaju samo taj posao koji je prividno bio siguran a vidimo kako se dijele otkazi u nekim željezničkim društvima. S obzirom na obiteljsku tradiciju dovoljna je činjenica za Upravu da nisam ni jednom svom djetu preporučio da ide na željeznicu.



ŽELJEZNIČKA ČITAONICA

Piše: Nebojša Gojković

FOTO: Internet



U našoj „ŽELJEZNIČKOJ ČITAONICI“ predstavljamo Vam još jedno djelo koje pripada domaćem književnom opusu. Riječ je o romanu „Drugi peron, četvrti kolosijek“ autorice Mirele Španjol. Ovo je ujedno i njen književni prvijenac, no uzimajući u obzir interes koji je isti pobudio na hrvatskoj književnoj sceni te hvalospjeve koje je dobio kako od struke, tako i čitalačke publike, vjerujemo i nadamo se da nije i posljednji. Mirela Španjol poslovna je konzultantica i poduzetnica. Vlasnica je tvrtke „Ciceron komunikacije“ koja se bavi poslovnom edukacijom i savjetovanjem. Završila je Filozofski fakultet u Zagrebu, smjer germanistika i fonetika. Specijalizirala je retoriku na Univerzitetu Tuebingen. Autorica je bestsellera „Moć uvjerenja“, prvog domaćeg priručnika za javni nastup. Unatoč brojnim poslovnim obavezama koje svakodnevno ima, spremno se odazvala našem pozivu i kroz jedan kraći razgovor predstavila nam svoju knjigu...

Poštovana gđo Španjol, prije svega hvala Vam što ste odvojili malo vremena za nas i pristali da našim čitateljima predstavite svoju knjigu „Drugi peron, četvrti kolosijek“. Za sam početak recite nam što je to jednu poslovnu konsulanticu inspiriralo da napiše jednu ovako kompleksnu životnu priču?

Ta životna priča „čučala“ je u meni godinama, a pisanje tog romana trajalo je preko 20 godina. Naime, pisala sam ga na mahove, pa ostavljala i opet mu se vraćala. Možda se tako ne čini jer roman

nije jako obiman, ali je utjelovljenje jedne ideje da napišem roman o 80-ima, vremenu o kojem se malo piše i govori jer se radi o vremenu pred raspadom Jugoslavije, o vremenu prije svih ovih događanja koja su obilježila 90-te i njen raspad, vremenu prije rata dok se „miris“ njenog propadanja mogao naslutiti u zraku. No, istovremeno, bilo je to vrijeme jedne generacije koja je tada živjela svoju mladost, u jedinoj državi koju smo tada imali, a koje smo se kasnije morali sramiti voljeti...

„Brzi vlak iz Bitole, Skopja, Beograda, Vinkovaca, za Novsku, Kutinu i Zagreb polazi u...“ Željeznica, odnosno vlakovi, poslužili su Vam i kao svojevrstan temelj da opišete jednu zemlju čiji kraj se polako nazirao... Zašto baš „drugi peron, četvrti kolosijek“?

Ovo je priča s autobiografskim elementima. Tim sam brzim ili ekspresnim vlakom godinama putovala iz Nove Kapelje u Novu Gradišku u gimnaziju, ovdje sada prvi put spominjem imena stanica koje u romanu ne spominjem. U tom vlaku koji tada nije bio međunarodni, a vozio je od Makedonije do Slovenije, događale su se životne priče, to je vlak kojim su vojnici putovali na svoja odredišta, u kojem su se čuli razni jezici, to je vlak koji je simbol multikulturalnosti koju smo tada živjeli.

Jedno poglavlje romana započinjete rečenicom: „Vlakovi su metafora mog djetinjstva“. Kakvo značenje za Vas ima ta metafora?

Vlakovi su moja životna priča. Odrasla sam u Kolodvorskoj ulici, blizu željezničke stanice. Svaki dan bih slušala dolaske i odlaske vlakova prije spavanja, zviždak prometnika koji najavljuje njegov dolazak, škripa tračnica. Kasnije sam svakodnevno putovala u srednju školu s mojim kolegama. Neki od nas išli su u Novu Gradišku, jedan dio u poznatu požešku Gimnaziju, oni su putovali šinobusom u Požegu. Ne znam više da li taj vlak uopće postoji. Kasnije sam vlakom putovala na studij u Zagreb. Nova Kapela-Batrina je mjesto sjecišta pruga, tako da je čekaonica na željezničkoj postaji uvijek bila mjesto putničkih presjedanja. Čak smo jedno vrijeme imali i juke box u čekaonicama. Ukratko, odrasla sam uz željeznicu i tračnice pa sam vlakovima

posvetila svoj prvi i zasad jedini roman.

Na jednom od predstavljanja knjige pjesnik i kritičar Roman Simić zaključuje kako sve motive u knjizi povezuju vlakovi koji određuju sudsbine. Taj sudsbonosni aspekt posebno se odnosi na 2 slučaja kašnjenja na vlak; glavne junakinje tijekom studija u Zagrebu, te njene prijateljice Maše nekoliko godina ranije, odnosno za vrijeme srednje škole. U oba slučaja bile su to velike životne prekretnice kako za njih dvije, tako i za njihove tadašnje partnere. I pored toga, Vi sugerirate da je moglo biti i drukčije. Jesmo li uistinu sami krojači svojih sudsina?

Nismo uvijek. Kroz romantiziran prikaz sudsbonosnih susreta koji su se događali u vlaku na tim našim svakodnevnim putovanjima htjela sam ispričati kako su nam neki susreti odredili tijek života. Tko je tada mogao predvidjeti da će taj isti vlak 10 godina kasnije prolaziti kroz 4 države nakon raspada Jugoslavije? Tko je mogao predvidjeti da će neki od vojnika „JNA“ koje smo upoznavali u tim vlakovima kasnije pucati po našim gradovima, možda čak biti zapovjednici u vojsci koja se iz „naše“ prometnula u agresorsku?

U Vašoj priči ste, vjerojatno nemamjerno, gotovo savršeno opisali i propadanje željeznice od vremena 80-ih godina pa sve do danas. Nakon jedne vožnje koja je uslijedila dugo vremena poslije njenog studiranja, glavna junakinja konstatira kako je razočaranje bilo preveliko. Što ju je to toliko razočaralo?

Danas puno manje putujem vlakom. Ali par puta sam silom prilično putovala vlakom, i dok su mi tada, tih 80-ih ti vlakovi izgledali kao topla, plišem obložena utočišta od zime i vjetra, danas izgledaju pohabano, često kasne, nemaju onaj glamur koji su nekada znali imati budući da su prelazili puno duže destinacije pa su imali čak i vagon - restorane. Znali smo po vagonima bježati pred konduktterima ako ne bismo stigli kupiti mjesecnu kartu. Mislim da je danas naša željeznica zapuštena, da se nedovoljno obnavlja, da je umjesto ugodnog i praktičnog mesta za obilazak

ove naše prekrasne države, postala zadnji izbor za turistička putovanja kako za strance, tako i za nas domaće. Čak sam odustala od promocije romana u vlaku, što mi je bila prva ideja jer nisam sigurna da je današnji HŽ dovoljno otvoren za moderne PR pristupe. Možda grijesim i netko me razuvjeri ...

U romanu posebno apostrofirate odnos majke i kćeri i to kroz dvije generacije. Utemeljitelj psihanalize Sigmund Freud kaže: „Djetinjstvo je roditelj čovjekove osobnosti.“ Potvrđuje li se ova njegova teza i u Vašoj prići?

O da, itekako. Roman je fikcija, pisan je u prvom licu, a glavna junakinja u romanu je psihologinja. Ja u životu nisam psihologinja, ali nisam ni daleko od toga. Naiime, kao poslovna savjetnica i business i life coach svakodnevno se u radu s ljudima srećem sa tom velikom istinom; sve što radimo, u što vjerujemo, naša uvjerenja, naši strahovi i motivacija, gotovo sve je rezultat našeg ranog razvoja, odnosa u obitelji i figura koje si nam bili uzori. Negdje u odrasloj dobi postanemo toga svjesni i tada kreće rad na sebi i osvještavanje. Ako samo želimo, možemo puno toga saznati o sebi, zašto nekad idemo protiv sebe, koja su to uvjerenja koja nas koče da se zauzmem za sebe, u što smo povjerivali kao mali gledajući naše roditelje... Veliko je olakšanje znati da ne moramo biti robovi tog djetinjstva, nego polako, osvjetljavajući te dijelove sebe, zaokrenuti svoj život tamo kamo želimo, bez zamjerenja, oprštajući.

Još jedna „teška“ tema o kojoj progovarate jesu i tzv. „miješani“ brakovi, a gdje ste naveli sve moguće razloge zbog kojih su takvi brakovi osuđeni na propast. Znate li možda koji je trenutno postotak razvoda u tzv. nemiješanim brakovima, i da parafaziram pokojnog Olivera Dragojevića: „Podsjetite me što to bješe ljubav“?

Kad sam se ja počela baviti ovim poslom prije 18 godina kao stručnjakinja za komunikaciju, stopa razvoda bila je 1:4. Dakle, svaki 4. brak se raspadao. U ovih 18 godina broj razvoda u Hrvatskoj porastao je tako da se svaki 3. brak razvede, a tendiramo prema još većem broju razvoda. U romanu sam opisala sudbinu nekoliko tzv. miješanih tj. srpsko-hrvatskih brakova, što je u uvjetima nadolazećeg rata tih 80-ih bilo teško iskustvo izloženo velikim izazovima

i osudama šire zajednice, pa su nerijetko i tragično završavali. Imate ljubav koja ne poznaje nacionalnost i kad ju napadnete iz svih oružja, teško da će opstat, ma kako velika i snažna bila. To je tužna istina koju iskustvo potvrđuje.

Vaš roman je i svojevrsna posveta Slavoniji i načinu života koji polako nestaje jer je sve manje onih koji ga prihvataju na taj način živjeti. Kako uopće dolazi do toga da žalimo za nečim u čemu sami nismo spremni sudjelovati?

Uvijek žalimo za mladošću. Žalimo za onim vremenima u kojima smo se osjećali da je svijet pred nama, da sve možemo, da imamo još puno vremena za ostvarenje svojih snova. Sve nam je u uspomenama bliještavije, zamamnije, ružičastije. Tako je i s ovim romanom. Žaleći za onom Slavonijom bogatih okusa i mirisa, ja odajem počast jednom vremenu bezbrižnosti, jednoj ideji izmaštane savršenosti, ideji života u zajednici koja je podržavajuća, iskrenosti, toplog doma, mirisa pečenog kruha i kolača. To je hommage jednom vremenu obilja, pritom mislim na hranu, polja, žitarice, kukuruz, stoku, plodnost... To je nekad bila Slavonija. Ne mogu vjerovati da sam sve to izmisnila, mora da je to ipak postojalo, zar ne? Tako sa vremenske distance sve dobiva jednu ljepšu i zavodljiviju dimenziju.

Kada danas netko od pripadnika građanske elite, da ne kažem buržoazije, želi poniziti nekog svog oponenta koji je porijeklom negdje iz provincije, onda često možemo čuti umotvorinu: „Možeš ti otići iz sela, ali selo iz tebe nikada“. Mora li ovo po pravilu uvijek biti uvreda ili ostavlja dovoljno prostora da se shvati i kao pohvala. Nešto od ovog potonjeg nalazimo i u Vašoj prići...

Ne znaju oni da selo znači obilje. Baš sam se nedavno sjetila „Vlaka u snijegu“ i Ljubana. Tada selo nije imalo tu negativnu konotaciju, a Ljuban je bio simbol nekih vrijednosti koje smo odavno zaboravili; zajedništvo, pomaganje, oprštanje, pozrtvovanost, timski rad... A to je opis sela. Danas, naročito nakon pandemije, još smo više pojačali izolaciju i rad od kuće koji poništava našu istinsku ljudsku prirodu - mi smo društvena bića. Tko zna kakve će biti dugoročno posljedice ovog trenda udaljavanja jednih od drugih.

Knjiga je objavljena 2019. godine, što znači godinu dana prije izbijanja pandemije, a u jednom od prethodnih pitanja spomenuli smo i jednu od njenih promocija. Kako ste Vi osobno zadovoljni načinom na koji je knjiga promovirana, odnosno medijski popraćena?

Knjiga je duboko pogodila nekoliko generacija, ljudi rođene između 1950. i 1970. godine. Promocija u Zagrebu je bila lijepa, ali još više dirljiva bila je promocija u Novoj Gradiški gdje su o mom romanu govorili moji profesori književnosti iz Gimnazije. Bilo je puno ljudi, mojih školskih kolega, bilo je suza i sve u svemu, vrlo emotivno. Bilo je još nekoliko promocija u Osijeku, Vinkovcima i Splitu, gdje su o knjizi govorili ljudi koji Slavoniju poznaju „u dušu“, kao što je npr. naša književnica Ivana Šojat i drugi. No, nisam posebno radila na promoviranju ovog romana. To je tzv. Healing literatura, zajedno s njenom objavom ja sam otpustila jedan dio moje prošlosti, a vjerujem da roman ima puno veći potencijal od publiciteta kojeg je doživjela. Kako rekoh, nije ta tema svima draga. I još uvijek ostaje ona ideja da ju promoviramo u vlaku ...

Kakve su bile reakcije kritike i publike?

Izvrsne. Primila sam puno komentara privatno, ljudi su mi pisali da su se prepoznali u raznim temama; od alkoholizma, raspada brakova nakon rata, prekinutih mladosti, služenja vojnog roka u Sarajevu i puno drugih tema koje roman obrađuje. Književna kritika objavila je tekst pod naslovom „Balaševićeva saga o Slavoniji 80-ih godina“ u Jutarnjem listu, a roman je predstavljen na brojnim portalima; „Čitaj knjigu“, „Samo pozitivno“ i sl.

Za sam kraj recite nam gdje se knjiga može pronaći i što biste poručili svima onima koji se nakon ovog predstavljanje odluče pročitati ju?

Knjiga je izdana u izdanju „Beletre“ koja ju distribuira, ako ju ne možete naći u knjižarama, sigurno je dostupna u knjižnicama. Svima koji će ju željeti pročitati, a prepostavljam da će za njom posegnuti ljudi srednjih godina, poručujem - nemojmo se sramiti naše prošlosti. Jer narod koji nije prihvatio svoju prošlost, već je uništio svoju budućnost. I oprostite. Ovo je knjiga o ljubavi i oprštanju.

PLITAK POTOK 2

u skretanje by nenad katanich

FOTO: Nebojša Gojković



MAJSTOR SE I
DALJE ČEŠKAO IZA
UHA I RAZMIŠLJAO
KAKO NIJE USPIO
ZAUSTAVITI VODU
A ZATVORIO JE SVE
MOGUĆE VENTILE.
POLA KVARTA OKO
KOLODVORA NIJE
IMALO VODE, ČAK
I VATROGASNA
POSTAJA.

Tko bi rekao da će dokraja dana problem s vodom izazvati reakcije takvih razmijera. Nitko nije znao zašto iz zida, kao znoj, kapa tamna, skoro crna voda. Čak je bio angažiran i odjel korporativnih komunikacija jer su do večeri svi mediji počeli izvještavati o tome. Možete zamisliti koliko su bili pristrani i cinični kada je u pitanju događaj na željeznici. Drug Buzdovan je zamračio (što inače nije njegov običaj) te postrojio Ivezku i volontere da odmah istraže gdje je procurilo. Informacije u medije, naravno, a ne voda. A što se tiče crne vode - to je već bilo nevjerojatno. Čak su neki vjerski fanatici počeli tumačiti da je to čudo koje daje znak. Ufolozi su počeli također tvrditi da je to znak da nam se približava invazija iz svemira. Čak su počele i posebne emisije na televiziji.

Za to vrijeme u prometnom ured - haos. Irena, Nikola, pa i Walter i Donat su na smjenu kupili i zbacivali vodu. U trenutcima između dva izbacivanja vode Irena i Nikola su skakali do komadnog stola i telefona i kako-tako regulirali promet. Usput su šizili. Sve ih je iritiralo. A kako i ne bi kada više nisu obraćali pažnju na mokre noge i raskvašenu obuću koja je samo šljapkala. Nikola je razdrlio košulju, a Ireni je pala frizura - izgledala je kako se kaže, „kao pokisla kokoš“, raščupana i bijesna režeći na šefa koji je pitao da li je napisala Pe-19*. Nikola je je također zarežao u telefon. Kad je trčao do telefona da se javi pala mu je crvena kapa s glave i to ravnu u lokvu mrke vode na podu, tako da više nije bila jarko crvena već

otužno mokra, s tamnim nijansama. Tako javljući se na telefon bez kape i presavijen preko naslona stolice, škrugao je zubima jer je s druge strane dispečer pitao da u kojem kilometru se to desilo s vodom. Walter je odveo unučicu kući i brzo se vratio u prometni ured da pomaže Nikoli i Ireni oko vode. Majstor se i dalje češkao iza uha i razmišljao kako nije uspio zaustaviti vodu a zatvorio je sve moguće ventile. Pola kvarta oko kolodvora nije imalo vode, čak i vatrogasna postaja. Vodovod je javio da su zatvorili vodu, ali u prometnom uredu stanje je bilo i dalje isto. Tko zna odakle je. Tek nakon nekog vremena, kada su se premoreni Irena, Nikola, Donat i Walter stropoštali na mokre stolice, voda iz zida prestala je cijediti se. Više nisu osjećali ništa. Niti utrnute ruke, niti mokre noge već samo tupilo. Možda je to nirvana?

Konzervatorski odjel zabranio je Vodovodu rušenje zida kako bi izvidio o kakvom kvaru je riječ i kako bi pristupio sanaciji. Vodovod je izvjestio željeznicu da mora pustiti vodu u sustav - ne može biti vatrogasna postaja i cijeli kvart bez vode samo zbog željeznice - nekakvog curenja vode u nekakvom prometnom uredu. I neka se gospoda sa željeznice izvole snaći i sanirati situaciju.

Rečeno - učinjeno. Itek je napisao e-mail šefu kolodvora da izvoli sa resursima koje ima da riješi stvar, jer će voda i dalje teći iz zida. Obavijestio je i Jamezdina, kao sindikalca koji se naime, iako prosvjedujući, složio.

Šef kolodvora napisao je naredbu i poslao po pomoćniku Donatu na potpis. Naređeno je da dok ne stignu specijalne krpe za skupljanje vode (a koje treba nabaviti preko javne nabave) prometnici u smjeni će sakupljati vodu čime stignu. Ako se pojavi rupa u zidu, a iz koje curi voda, postupiti će na isti način. Pošto zbog navedenog povećanja obima posla neće moći koristiti pauzu, ona će im biti plaćena do visine norma sati, ali pod uvjetom da ispune Pe-19, napišu brzjav izvijeste zainteresirane i evidentiraju u Prometni dnevnik i posebnu knjigu koja će se ustrojiti za ova slučaj. Naravno strogo su upozorenji da moraju paziti da se taj problem ne vidi prema vani, da moraju besprijekorno izgledati i da trebaju biti susretljivi prema hodočasnicima koji će se pojavitи da gledaju navedeni nastali fenomen. Kod primopredaje u za to predviđenu knjigu upisati će broj utrošenih krpa, procjenu količine vode koja je istekla i koja je izbačena te koja je ostala za izbacivanje za sljedeću smjenu. Ako procijene da takvu vodu mogu koristiti mogu to slobodno učiniti a ako ne o svom trošku mogu kupiti vodu i slobodno je unijeti u prostoriju. Pomoćnik će to kontrolirati kod dnevnih i tjednih analiza rada.

Šef je napokon mogao Ivezku, a Itek Drugu Buzdovanu javiti da je problem s vodom riješen.

*unificirana tiskanica za prijavljivanje nepravilnosti



FOTO: Nebojša Gojković