

ISSN 1846-7024



# SINDIKALNE *informacije*

Broj 7 • Zagreb • Travanj 2016.



**Svim čitateljima Sindikalnih informacija,  
članicama i članovima Sindikata infrastrukture HŽ-a,  
radnicima, umirovljenicima i njihovim obiteljima  
čestitamo 1. svibnja – Međunarodni praznik rada!  
SIHŽ**

## UVODNA RIJEČ SLAVKA PROLETE, PREDsjedNIKA SINDIKATA INFRASTRUKTURE HRVATSKIH ŽELJEZNIČKA

# Kolektivno pregovaranje je temelj sindikalnog rada



Razvoj prometne infrastrukture neopodno je za ekonomski i socijalni razvoj Republike Hrvatske. Budućnost prometne djelatnosti u Republici Hrvatskoj je u promicanju željeznice kao najsigurnijeg i ekološki najčistijeg prijevoza. Željeznica je krvotok gospodarstva, povezuje udaljena mjesta, olakšava protok robe, pristup ljudi zapošljavanju, zdravstvu, obrazovanju i rekreacijskim aktivnostima te omogućava europsku povezanost Republike Hrvatske.

Preusmjeravanjem prijevoza masovnih tereta s cesta na željeznicu oslobodilo bi se ceste od zakrčenosti, a šume koje su pluća zemlje zaštitili bismo i sačuvali za buduće naraštaje. Razvoj nacionalne regionalne mreže i povezivanje s arterijskom mrežom europskih koridora nužan je za ekonomsku i socijalnu koheziju te za smanjenje regionalnih razlika.

Razvoj željezničkog prometa u RH mora biti u funkciji održivog i uravnoteženog razvoja zemlje, uključujući specifičnosti koje proizlaze iz geografskog i geopolitičkog položaja zemlje.

Vlada ima odgovornost primjereno strukturirati ovlasti i odgovornosti svih tijela uključenih u željezničku industriju. Povećanje obujma željezničkog prometa treba vidjeti kao prostor za međusektorsku suradnju, ne za konkurenciju.

*Posebno ovim putem ističem važnu ulogu sindikata u području kolektivnog pregovaranja i sklapanja kolektivnih ugovora. Upravo tu se najbolje očituje važnost sindikata u smislu predstavljanja interesa radnika, jer samo sindikati imaju pravo u ime radnika sklapati kolektivne ugovore. Kolektivno pregovaranje i zaključivanje kolektivnog ugovora složen je proces i zahtijeva veliko znanje i umijeće sudionika ovog procesa*

### FINANCIRANJE ŽELJEZNIČKOG SEKTORA

Nužno je strateško planiranje temeljiti na objektivnoj analizi situacije i konsenzusu socijalnih partnera te da takvo planiranje služi kao glavni mehanizam za usmjeravanje strateških razvojnih investicija na svim razinama.

Strukturni fondovi dodjeljuju se zemljama korisnicima na temelju izrađenih operativnih programa u kojima su definirana prioritetna područja financiranja. Od presudne je važnosti na svim razinama uprave planirati financiranje projektne dokumentacije kao nužan preduvjet korištenja europskih sredstava.

Neophodno je uspostaviti planiranje ciklusa kratkoročne i dugoročne strategije i stabilne mehanizme financiranja, koji podupiru razvoj i djelotvorno održavanje željezničkog sektora.

### RESTRUKTURIRANJE

Restrukturiranje je jedan od procesa kojim se može potaknuti snažniji i brži gospodarski rast, koji će u konačnici dovesti do otvaranja većeg broja radnih mjesta i kvalitetnijih poslova. Poslodavci i radnici moraju biti sposobni brzo se i učinkovito prilagoditi gospodarsko-socijalnim promjenama koje se događaju na tržištu, a koje se odnose na stvaranje novih gospodarskih aktivnosti, ali i

na koncentraciju ili nestajanje postojećih gospodarskih aktivnosti koje posljedično dovode do gubitka radnih mjesta.

Restrukturiranje se može događati na više razina, odnosno između više sektora, unutar sektora ili na razini kompanije. Na mikro razini, odnosno razini pojedinog poslodavca, restrukturiranje se može pojaviti u obliku reorganizacije ili transformacije aktivnosti koje se mogu odnositi na promjene u organizaciji rada te uvođenje novih metoda rada ili proizvodnje.

Proces restrukturiranja treba se provoditi na vrijeme kako bi se spriječile socijalne posljedice i gubitak ljudskog kapitala. Ako se proces restrukturiranja provodi neodgovarajuće i nepravovremeno, za posljedicu će imati smanjenje broja radnih mjesta. U tome smislu politike i strategije moraju biti usmjerene na povećanje zapošljivosti radne snage. One politike koje su usmjerene na smanjenje zapošljivosti radne snage neće dovesti do gospodarskog rasta i socijalne kohezije.

Proces restrukturiranja društva HŽ Infrastruktura d.o.o. neće se moći realizirati bez prioritarnih ulaganja u željezničku infrastrukturu. Veliki rizik predstavlja mogućnost ponavljanja izvanrednih događaja koji mogu negativno utjecati na prijevoz tereta, koji se postupno povećava ulaskom RH u Europsku uniju i postupnim otvaranjem tržišta teretnog prijevoza.

**Restrukturiranje je jedan od procesa kojim se može potaknuti snažniji i brži gospodarski rast, koji će u konačnici dovesti do otvaranja većeg broja radnih mjesta i kvalitetnijih poslova. Poslodavci i radnici moraju biti sposobni brzo se i učinkovito prilagoditi gospodarsko-socijalnim promjenama koje se događaju na tržištu, a koje se odnose na stvaranje novih gospodarskih aktivnosti, ali i na koncentraciju ili nestajanje postojećih gospodarskih aktivnosti koje posljedično dovode do gubitka radnih mjesta**

S druge strane, loša infrastruktura i sve češće ograničavanje brzina može utjecati na smanjivanje broja putničkih vlakova i daljnji gubitak putnika.

Projekti za željezničku infrastrukturu koji su predviđeni za financiranje iz fondova EU-a su dugoročni projekti i donijet će rezultate za nekoliko godina. Za potpunu obnovu koridora u sadašnjim uvjetima potrebno je nekoliko srednjoročnih razdoblja.

Sagledavajući trenutno stanje kapaciteta željezničke infrastrukture i potražnju za prijevoznom uslugom, financiranje prioritarnih projekata u željezničkoj infrastrukturi mora imati osnovu u modelima koji će dati rezultate u kratkom roku i osigurati kontinuitet i sigurnost prometne usluge, a sve u cilju saniranja slabih točaka na željezničkoj infrastrukturi.

Stoga ocjenjujem da je potrebno brzo rješavanje sigurnosnih pitanja i operativnih uskih grla na infrastrukturi, tzv. hitne intervencije, čime bi se subvencije pokazale učinkovite.

Projekt restrukturiranja mora biti temeljen na strukturnim reformama u smjeru daljnjih investicija u mobilne kapacitete i infrastrukturu.

Odgovorno upravljanje okrenuto budućnosti treba uzeti u obzir da samo smanjenje troškova ne osigurava budućnost, ne stvara inovacije za buduća tržišta, ne potiče kreativnost i ne jamči sposobnost za buduće zadaće.

## ORGANIZACIJSKE PROMJENE

Organizacijske promjene u trgovačkom društvu biti će definirane i svakako uvjetovane izradom novih Pravilnika o organizaciji i sistematizaciji radnih mjesta. To će zahtijevati provođenje kontinuiranog socijalnog dijaloga sa socijalnim partnerima. Ovdje ćemo i dalje inzistirati na izradi jedinstvene nomenklature radnih mjesta za cijelo društvo. Definiranje kriterija za izlučivanje eventualnog tehnološkog viška mora se provoditi u konsenzusu sa socijalnim partnerima.

Inzistirat ćemo na stvaranju radne klime sigurnog i razvojnog poduzeća koje radnicima omogućuje iskazivanje inventivnosti na radnom mjestu za koju će biti i primjereno plaćeni i nagrađeni. Radnicima treba omogućiti takav standard života da sa svojim primanjima mogu živjeti i zadovoljavati sve svoje potrebe.

**Inzistirat ćemo na stvaranju radne klime sigurnog i razvojnog poduzeća koje radnicima omogućuje iskazivanje inventivnosti na radnom mjestu za koju će biti i primjereno plaćeni i nagrađeni. Radnicima treba omogućiti takav standard života da sa svojim primanjima mogu živjeti i zadovoljavati sve svoje potrebe**

U željezničkom sustavu gdje je sigurnost prometa na primarnom mjestu i za koju upravitelj infrastrukturom uz željezničkog prijevoznika i odgovara, organizacijski loše postavljena funkcionalna struktura održavanja infrastrukture može imati dalekosežne posljedice.

Osnovna funkcija upravitelja željezničkom infrastrukturom je izgradnja željezničke infrastrukture, održavanje i osuvremenjivanje željezničke infrastrukture, a sve u cilju ostvarivanja tehničko-tehnološkog jedinstva i interoperabilnosti. To se može realizirati jedino postizanjem zahtjevnog razine učinkovitosti pruga. Tehnička specifikacija za interoperabilnost su strukturni ili funkcionalni podstavci s ciljem ispunjavanja osnovnih zahtjeva za postizanjem jedinstvenog tehničko-tehnološkog funkcioniranja svih podstavca.

## PROCES KOLEKTIVNOG PREGOVARANJA

Posebno ovim putem ističem važnu ulogu sindikata u području kolektivnog pregovaranja i sklapanja kolektivnih ugovora. Upravo tu se najbolje očituje važnost sindikata u smislu predstavljanja interesa radnika, jer samo sindikati imaju pravo u ime radnika sklapati kolektivne ugovore. Kolektivno pregovaranje i zaključivanje kolektivnog ugovora složen je proces i

zahtijeva veliko znanje i umijeće sudionika ovog procesa.

Reforma tržišta rada ne smije ni na koji način dovesti u pitanje temeljna prava radnika i zato se u kolektivnim pregovorima dogovara visina plaće, osnovica, dodaci na plaću i ostalo.

Stoga ćemo mi u Sindikatu infrastrukture HŽ-a nastaviti s operativnim radnjama u cilju poboljšanja vrednovanja rada zaposlenih u infrastrukturi, uvođenje modela motivacije radnika i ujednačavanja cijena sata rada prema stručnoj spremi, složenosti poslova i radnom iskustvu.

Prava uređena kolektivnim ugovorom ne mogu se jednostrano mijenjati odlukom poslodavca, niti jednostranim zakonskim odrednicama i uredbama.

Problem u reguliranju pozivanja na rad izvan radnog vremena može biti predmetom samo kolektivnih ugovora i pregovora o istom, s jasnim definiranjem situacija kada se to smatra opravdanim.

Pripravnost se mora temeljiti na odrednicama i uputama o sigurnom tijeku odvijanja željezničkog prometa i ona mora biti jasno definirana kolektivnim ugovorom.

Kolektivno pregovaranje proces je u kojem se određena prava iz rada i temeljem rada mogu dogovorno utvrditi, vođenjem čvrstih pregovora s poslodavcem, a radnici ta prava mogu ostvariti putem svojih sindikata.

Stoga je i naša zadaća da osiguramo svojim članovima što veću moguću zaštitu njihovih prava upravo kroz kolektivne ugovore.

Slavko Proleta,  
predsjednik SIHŽ-a

**Reforma tržišta rada ne smije ni na koji način dovesti u pitanje temeljna prava radnika i zato se u kolektivnim pregovorima dogovara visina plaće, osnovica, dodaci na plaću i ostalo**



KREŠIMIR SEVER, predsjednik Nezavisnih hrvatskih sindikata

# Prevladane razlike i nesuglasice

Vrijeme u kojem živimo iz godine u godinu postaje sve teže za radnika. Mnogi kritičari liberalnog kapitalizma očekivali su da će s dolaskom prave krize doći do njegovog urušavanja. Međutim, zadnja je gospodarska kriza pokazala svu njegovu snagu i žilavost. Iako je svima jasno kako je upravo taj gospodarski neoliberalni model doveo do gospodarske, socijalne i moralne krize svjetskih razmjera, ta ga kriza nije slomila, već su oni koji ga zagovaraju i provode iskoristili ovu prigodu i na mnogim su područjima taj model ojačali. Krivci za nastanak krize tu su istu krizu iskoristili za provođenje svoje ideologije jer im je dana prigoda da predlože mjere za izlazak iz krize. A oni su uz ostalo predložili i u mnogome je prihvaćeno: što je više moguće izmicanje države iz gospodarstva, i kao vlasnika i kao zakonodavca, olakšice i poticaje poslodavcima i tvrtkama te deregulaciju i fleksibilizaciju sustava rada. Tako su mijenjani mnogi zakoni i propisi, daju se razne olakšice ulagačima, rasprodaju se poduzeća u državnom vlasništvu, reže se javna potrošnja, širom se otvaraju vrata privatnom sektoru za ulazak u javni sustav, u sustave zdravstva i obrazovanja, smanjuju se razne socijalne naknade i potpore građanima, smanjuju prava zaposlenih u javnom sektoru, mijenja se cijeli set zakona iz područja rada, uvode novi oblici rada i radnoga vremena, zadire se u mirovinske sustave i uvodi dulji radni vijek...

**Poslodavci i vlasti znaju za sindikalne slabosti i koriste ih. To čak ne mora značiti da je uvijek riječ o lošim sindikatima i njihovim vodstvima, već jednostavno, da s obzirom na veličinu, ekipiranost i financijske mogućnosti nisu ravnopravni sugovornici drugoj strani**

preko granske i sve do nacionalne razine, a nerijetko je još dodatno opterećena međusobnom sindikalnom konkurencijom, otimanjem članova i slično. Takvi mali sindikati su slabi, a sučelice sebi imaju jedinstvenog poslodavca ili čak jedinstvo poslodavaca i vlasti s gotovo neograničenim financijskim sredstvima (u odnosu na takve sindikate), koja mogu koristiti za postizanje svojih ciljeva, često na štetu radnika. Uz to, takvi poslodavci i vlasti nerijetko razvijaju i cijele antisindikalne strategije čiji je cilj gašenje sindikata,

ometanje osnivanja ili djelovanja sindikata, rušenje sindikalnog ugleda među radnicima i u javnosti i slično.

Takvi podijeljeni sindikati nisu niti dovoljno dobro organizirani niti financijski, znanjem i sposobnostima ojačani da bi mogli biti utjecajni pregovarači bilo da je riječ o kolektivnim ugovorima, bilo koje razine, zakonima i propisima ili zbrinjavanju viškova zaposlenih. Poslodavci i vlasti znaju te njihove slabosti i koriste ih. To čak ne mora značiti da je uvijek riječ o lošim sindikatima i njihovim vodstvima, već jednostavno, da s obzirom na veličinu, ekipiranost i financijske mogućnosti nisu ravnopravni sugovornici drugoj strani. Tome ponekad pridonosi i „elitiranost“ pojedinih struka koje ne žele biti zajedno s drugim radnicima i zanimanjima u istom sindikatu. Ponekad je to želja za financijskom autonomijom neke podružnice ili skupine članova nekog većeg sindikata pri čemu se ne razumije da financijska samostalnost s malo sredstava (a koja se često još u obliku raznih darova ili izleta vraćaju članovima) ne može značiti ništa drugo nego slab sindikat. Nekad razlozi leže u sukobu sindikalnih struja unutar sindikata ili sukobu unutar vodstva. No, kako god, ništa od toga nije u korist radnika. Zato, kad god je

*Tri sama po sebi utjecajna i ne mala sindikata, Sindikat infrastrukture Hrvatskih željeznica, Sindikat hrvatskih željezničara i Sindikat željezničara Hrvatske napravili su značajan i, da ne zvuči pretjerano, povijesni iskorak u svojem djelovanju. Odlučili su djelovati zajedno, sada kao jedno tijelo s tri glave. I već samim tim činom postali su najbrojnija organizacija sindikata u sustavu HŽ-a*



i u kojoj god prigodi je moguće isticati suprotne primjere to treba činiti jer oni su po iskustvu zalag dobrih rezultata i uspjeha.

## SNAGA JE U BROJNOSTI

Tako su i neki autonomni sindikati i tri male sindikalne središnjice 1998. godine počeli dogovore o osnivanju nove središnjice, no pred sam kraj pregovora jedna je središnjica zbog kadrovskih i financijskih razloga odustala, a ostale dvije i neki autonomni sindikati 19. veljače 1999. godine osnovali su Nezavisne hrvatske sindikate (NHS) koji su pri osnivanju brojili oko 36.000 članova, a pri zadnjem prebrojavanju više od 115.000. O snazi i utjecaju prije udruživanja i nakon toga ne treba trošiti ni slova ni riječi. Evidentno je. U Njemačkoj je tako nekoliko već samih po sebi jakih sindikata procijenilo kako im utjecaj nije dovoljno jak i odlučili su se udružiti u novi jedinstveni sindikat. Tako su sindikati koji su djelovali u javnim službama, prijevozu, prometu, pošti, trgovini, bankama, osiguranju i medijima osnovali danas moćni Verdi – sindikat usluga.

U NHS-u je prošle godine došlo do udruživanja dvaju sindikata koji djeluju u Hrvatskim šumama, a čemu je prethodilo potpisivanje Sporazuma o međusobnoj

## JAČANJE RADNIČKE OBRANE

Kako je kristalno jasno da se takve reforme na štetu radnika, a u korist kapitala provode neovisno kojem političkom spektru vlasti pripadaju, to traži jačanje radničke obrane. A kako su jedino sindikati ti koji se i osnivaju i postoje sa svrhom promicanja i zaštite radničkih prava, tako je jasno da ovo vrijeme traži ulaganje posebnih napora u organiziranju i jačanju sindikata. Na žalost, upravo je ta jedina prava radnička brana nerijetko oslabljena napuklinama koje svoje ishodište često imaju u velikoj razmrvljenosti sindikata, što spretno koriste sprege političkih elita na vlasti i poslodavaca. Ta razmrvljenost kreće od razine pojedinog poslodavca



suradnji i zajedničko djelovanje po svim pitanjima. To je u mnogome ojačalo ne samo pregovaračku poziciju sindikata i sam sindikat, nego i poziciju radnika u Hrvatskim šumama.

Još puno prije osnivanje NHS-a, nizom ujedinjavanja malih sindikata koji su početkom devedesetih godina djelovali u INA-i i zadnjim ujedinjenjem Hrvatskog sindikata naftaša i Sindikata radnika Naftaplina 1996. godine stvoren je Sindikat naftnog gospodarstva (SING). „Pregrizli“ su tada sve međusobne razlike i danas nitko ne može poreći da je to najmoćniji i najutjecajniji sindikat u naftnom gospodarstvu u Hrvatskoj. Moglo bi se navoditi još puno takvih pozitivnih primjera, ali na žalost i onih drugih koji su se podijelili na

više manjih sindikata i zbog međusobne sučeljenosti i konkurencije izgubili znatan dio svojeg ranijeg utjecaja.

Sve nas je navedeno dovelo i do primjera koji često ističemo, a to je zbližavanje i sporazum o zajedničkom djelovanju i suradnji tri sindikata koji među mnogima djeluju u HŽ-u. Kroz minulo vrijeme bili su i u različitim fazama djelovanja, nekad čak i kao konkurencija. Ali, prevladala je

mudrost njihovih vodstava i primarna posvećenost interesu njihova članova. Prevladane su razlike i poneke nesuglasice. Mudro je shvaćeno da je sve što ih razdvaja minorno u odnosu na ono što im je zajedničko, a to je zauzetost za zaštitu i promicanje prava njihovih članova i posredno, svih zaposlenih u sustavu HŽ-a.

Ako nekad od stabla nisu mogli vidjeti šumu, shvatili su da stablo ne treba posjećiti jer će stradati cijela šuma, već da se treba malo izmaknuti i vidjeti da je sve

drveće u šumi neovisno tko ga je zasadio, jedinstvena šuma o kojoj se trebaju zajednički brinuti. Tri sama po sebi utjecajna i ne mala sindikata, Sindikat infrastrukture Hrvatskih željeznica, Sindikat hrvatskih željezničara i Sindikat željezničara Hrvatske napravili su značajan i, da ne zvuči pretjerano, povijesni iskorak u svojem djelovanju. Odlučili su djelovati zajedno, sada kao jedno tijelo s tri glave. I već samim tim činom postali su najbrojnija organizacija sindikata u sustavu HŽ-a.

Već u ovom minulom vremenu ta su suradnja i zajedničko djelovanje pokazali višestruku korist. Neovisno o tome tko je na vlasti ili tko upravlja HŽ-om, nitko više neće moći mimoilaziti ova tri sindikata. Iskustvo drugih koji su to učinili ranije, ali i njihovo iskustvo minulog zajedničkog djelovanja jamstvo je da će članovi sindikata time puno dobiti. A to je tek prvi korak. I svakako je za čestitati.

Drago mi je što su sada već sva tri sindikata učlanjena u NHS i što svojim djelovanjem u NHS-u snažno pridonose utjecaju, razvoju, djelovanju i zajedništvu NHS-a.

Krešimir Sever

**Mudro je shvaćeno da je sve što ih razdvaja minorno u odnosu na ono što im je zajedničko, a to je zauzetost za zaštitu i promicanje prava njihovih članova i posredno, svih zaposlenih u sustavu HŽ-a**

## ZAŠTO JE VAŽAN PREDSTAVNIK RADNIKA U NADZORNOM ODBORU HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.?

# Proleta zajednički kandidat

*Putem izabranog predstavnika u NO imat ćemo informacije iz prve ruke te mogućnost izravnog djelovanja na donošenje odluka i zaštitu interesa*

Radnici HŽ Infrastrukture d.o.o. imaju pravo na informiranost o aktivnostima poduzeća kao i pravo stavljanja prijedloga. Uz pravovremene informacije možemo utjecati na očuvanje sigurnosti zaposlenja, poboljšanja zaštite radnika i djelovati na dobrobit društva.

Putem izabranog predstavnika u NO imat ćemo informacije iz prve ruke te mogućnost izravnog djelovanja na donošenje odluka i zaštitu interesa. Dajući svoj glas na provedenim izborima za našeg radničkog predstavnika

imamo zajedničku priliku boriti se za interese SVIH radnika, za sigurnost radnih mjesta, tražiti donošenje razvojnih poslovnih planova, zahtijevati osiguranje dostatnih financijskih sredstava za gradnju, rekonstrukciju i održavanje pruga, modernizaciju te za investicijske projekte.

Na provedenim izborima za predstavnika radnika u Nadzorni odbor kandidata Slavka Proletu zajednički su kandidirali Sindikat infrastrukture HŽ-a, Sindikat željezničara Hrvatske, Sindikat hrvatskih željezničara, Sin-

dikat branitelja i radnika HŽ-a i Sindikata radnika HŽ-a.

Temeljem dosadašnje suradnje dogovorili smo zajedničkog kandidata koji može zastupati interese svih radnika HŽ Infrastrukture d.o.o.

Izabrani predstavnik radnika u Nadzornom odboru nadzire poslovanje društva i sudjeluje u odlučivanju o pitanjima koja su za radnike iznimno važna, a posebno o pitanjima koja se tiču njihovih gospodarskih i socijalnih interesa.

Pripremila  
Mirjana Konjić

## ŠTO NAM JE DONIJELO RESTRUKTURIRANJE U HŽI d.o.o. I U PG d.o.o. U GRAĐEVINSKOM DIJELU ODRŽAVANJA

# Za sigurniji i brži prijevoz

*U željezničkom sustavu gdje je sigurnost prometa na primarnom mjestu i za koju upravitelj infrastrukturom uz željezničkog prijevoznika i odgovara, organizacijski loše postavljena funkcionalna struktura održavanja infrastrukture može imati dalekosežne posljedice*

### HŽ INFRASTRUKTURA d.o.o.

Upravljanje i gospodarenje željezničkom infrastrukturom temelji se prvenstveno na principima i kriterijima koji proizlaze iz njezine osnovne funkcije tj. sigurnog, urednog i nesmetanog odvijanja željezničkog prometa te njezinoga održavanja, tehnološkoga unapređenja i razvoja. Zakon o željeznici i Pravilnik o željezničkoj infrastrukturi jasno su definirali što je željeznička infrastruktura, da istu čine donji i gornji ustroj željezničkih pruga, objekti na pruzi, sigurnosno signalna telekomunikacija, elektrovožnja, elektroenergetska i druga postrojenja i uređaji na pruzi, željezničko cestovni prijelazi, oprema pruge, zgrade u funkciji regulacije i organiziranja željezničkog prometa te održavanje željezničke infrastrukture.

Osnovna funkcija Upravitelja željezničkom infrastrukturom je izgradnja željezničke infrastrukture, održavanje i osuvremenjivanje željezničke infrastrukture, a sve u cilju ostvarivanja tehničko-tehnološkog jedinstva i interoperabilnosti. To se može realizirati jedino postizanjem zahtjevne razine učinkovitosti pruga. Tehnička specifikacija za interoperabilnost su strukturalni ili funkcionalni podsustavi s ciljem ispunjavanja osnovnih zahtjeva za postizanjem jedinstvenog tehničko-tehnološkog funkcioniranja svih podsustava.

U željezničkom sustavu gdje je sigurnost prometa na primarnom mjestu i za koju upravitelj infrastrukturom uz željezničkog prijevoznika i odgovara, organizacijski loše postavljena funkcionalna struktura održavanja infrastrukture može imati dalekosežne posljedice.

Zabrinjava činjenica da je upravo u dijelu održavanja željezničke infrastrukture vršeno konstantno smanjenje broja izvršitelja čime se po nama sigurno narušava tehničko-tehnološko jedinstvo i interoperabilnost.

Posljednje poduzete mjere Uprave HŽ Infrastrukture d.o.o. gdje je došlo do izdvajanja i cijepanja osnovne građevinske

djelatnosti održavanja željezničke infrastrukture u Pružne građevine d.o.o., a za koju je HŽ Infrastruktura d.o.o. registrirana i za koje je dobila i Rješenje o sigurnosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom, mi smatramo grubim kršenjem odrednica Zakona o željeznici što se odražava na osiguranje sigurnog tijeka željezničkog prometa.

Moramo upozoriti da smo se ovakve prakse izdvajanja i smanjivanja broja izvršioaca u djelatnostima održavanja u proteklim godinama već nagledali a iskustvo nam je pokazalo da je to u konačnici bilo daleko skuplje, kako za poduzeće tako i za državu. Naime, manji broj izvršitelja utječe na kvalitetu, količinu te pravodobnost održavanja, a time i na kvalitetu i sigurnost prometa putnika i roba.

Podsjetiti ćemo da RH ima 2700 km pruge, od kojih 1700 km iziskuje kapitalni remont, manji dio remont i rekonstrukciju, a kompletna mreža konstantno održavanje. Unazad deset i više godina, radilo se samo interventno održavanje kako bi se koliko toliko održavala sigurnost prometa, ali neminovno je bilo smanjenje brzina jer niti jedan plan nije sadržavao stvarne potrebe pruge za očuvanjem brzina i sigurnosti prometa, nego su bila limitirana sredstva i broj radnika, što je bilo nedovoljno, a i sama sredstva nisu bila na raspolaganju kada su nam trebala.

### PRUŽNE GRAĐEVINE d.o.o.

Kontinuirano održavanje postaje sve teže pa i nemoguće u određenim trenucima iz jednostavnih razloga, a to su kako izostavljanje pojedinih radova odnosno neugovaranje određenih poslova između HŽI d.o.o. i

PG d.o.o. tako i nedostatak izvršitelja u PP Održavanje pruga u PG d.o.o., gdje je u zadnje dvije godine obavljena "reorganizacija", odnosno smanjen je broj izvršitelja sa 796 radnika koji su prešli iz HŽI d.o.o. u PG d.o.o. na sadašnjih otprilike 430 radnika.

Poseban problem je nemogućnost funkcioniranja Radnih grupa koje malim brojem pružnih radnika pokrivaju veliko područje održavanja. Ovdje moramo napomenuti da je kroz već konstantno smanjivanje broja izvršitelja najviše smanjen broj Pružnih radnika i to za otprilike 56 %, odnosno od 531 radnika u 2013 godini sada trenutno imamo samo 232 pružna radnika.

Nadalje, Voditelji radnih grupa i Pružne poslovođe nisu više "izvršni radnici" odnosno izgubili su uvjete iz Pravilnika 646 (PG d.o.o. nije osigurao nastavna školovanja navedenih radnika iz Pravilnika 646 kao kod Vozača pružnih vozila) što je dodatni problem za voditelje nadzornih grupa koji moraju osiguravati izvođenje radova, odnosno "čuvati" radnike PG-a dok isti rade na pruzi. Dodjeljujući im čuvare pruge ili svoje pomoćnike, isti samom tom činjenicom ne odrađuju svoje primarne zadaće iz opisa poslova, a to su pregledi pruge, skretnica, objekata i pružnog pojasa sukladno pravilnicima i propisima, što definitivno utječe na pravovremeno i kvalitetno održavanje pruge i pružnih postrojenja i



time i na siguran tijek odvijanja željezničkog prometa.

## ZAKLJUČAK

Navedeni problemi oko održavanja pruge i pružnih postrojenja mogu se potkrijepiti i nepobitnim činjenicama kao što su upozorenja i očitovanja najodgovornijih, a to su voditelji nadzornih grupa, kako za stanje i tehničku ispravnost pruge tako i za nedostatak izvršitelja koje se jednostavno ignorira na svim razinama. Ovim putem navodim samo jedan detalj nerazumijevanja, odnosno dopis koji je proizašao iz nadređenih službi. Citiramo:

*Kolege,  
Obzirom da konstantno dobivamo dopise da Izvoditelj nema dovoljan broj djelatnika na terenu, mišljenja sam da mi moramo pravovremeno dostavljati naše potrebe, pratiti njihovu realizaciju, a ako ista ne bude ispunjena tražiti razloge neispunjenja. Nije naš problem brojno stanje djelatnika nego ispunjenje plana. Svaki tjedan (u ponedjeljak) dostavite dinamiku ispunjenja Ugovora, a Poslovi će uputiti dopis Izvoditelju ukoliko dinamika nije ispunjena.*

Naravno da to nisu problemi nadređenih službi iz razloga što, kao prvo, nitko u njima ne snosi odgovornost za tehničku ispravnost pruge i sigurnost prometovanja vlakova, a, kao drugo, sumnjam da oni koji dostavljaju navedene dopise za potrebe ne reagiraju pravovremeno na dostavljanje istih uz napomenu da se određeni radovi na otklanjanju grešaka i kvarova ne mogu planirati unaprijed, a moraju se rješavati odmah te nema ni vremena ni prostora za dostavljanje potreba.

Svjesni činjenice da se tradicionalan način održavanja koji je bio temeljen na teritorijalnom ustroju manjih radnih jedinica (nadzornih grupa), koje su na svom području obavljale radove i nadzor, mora mijenjati, prihvatili smo povećanje tih manjih radnih jedinica (nadzornih grupa) sa prosječnih 50-60 km na veće radne jedinice (nadzorne grupe) koje sada prosječno pokrivaju 80-100 km pruge. Istovremeno ne možemo prihvatiti smanjenje broja izvršitelja na održavanju pruge i pružnih postrojenja te pružnog pojasa.

Svjesni smo također i da treba preći na funkcionalnije načine održavanja, ali to je moguće napraviti onda kada se izgrade i osuvremene pruge. Tek se tada može govoriti o reorganizaciji i eventualnom smanjenju radnika.

Tomislav Špoljarević

## ZAŠTO SU VAŽNI SOCIJALNI DIJALOG I SOCIJALNO PARTNERSTVO?

# Iz krize socijalnim dijalogom

*Osnovni cilj socijalnog dijaloga i partnerstva je promoviranje izgradnje konsenzusa i demokratskoga uključivanja socijalnih partnera u svrhu rješavanja pitanja važnih za gospodarsko socijalni status radnika*

Socijalni dijalog uključuje sve oblike pregovora, konzultacija i pravovremene razmjene informacija o svim važnim pitanjima od zajedničkog interesa, posebice onih koji utječu na gospodarsko socijalni položaj radnika.

Socijalno partnerstvo pretpostavlja najviši stupanj suradnje, suodlučivanja i uzajamne odgovornosti poslodavca i predstavnika sindikata važnih za proces donošenja i provedbe programa i akata u vezi s položajem radnika.

Osnovni cilj socijalnog dijaloga i partnerstva je promoviranje izgradnje konsenzusa i demokratskoga uključivanja socijalnih partnera u svrhu rješavanja pitanja važnih za gospodarsko socijalni status radnika.

Nužno je jačati partnerske odnose i sve oblike učinkovitog socijalnog dijaloga s ciljem ekonomskog jačanja sektora, kreiranja kvalitetnih radnih mjesta i podizanja atraktivnosti sektora.

Ostali ciljevi razvoja socijalnog dijaloga i socijalnog partnerstva su:

- predlaganja promjena propisa u cilju povećanja konkurentnosti na načelima održiva razvoja i zaštite okoliša;
- jačanje kolektivnog pregovaranja na razini sektora;
- utvrđivanje minimalnih standarda u sektoru;
- predlaganje mjera u cilju unapređivanja razine funkcionalnosti i sigurnosti željezničkog prometa,
- unapređivanje sposobnosti predviđanja i upravljanja onim promjenama koje su relevantne za društveno odgovorno poslovanje;
- praćenje stanja u sektoru te savjetovanja o pitanjima kao što su sektorski plan za povećanje konkurentnosti, politika zapošljavanja, politika obrazovanja, industrijska politika;

- sudjelovanje u oblikovanju obrazovnih programa i redefiniranju uloge institucija potrebnih poslodavcima i sindikatima, kako bi se osigurala edukacija radne snage sukladno potrebama gospodarstva kao i potrebama radnika radi podizanja njihove zapošljivosti i prilagodljivosti te verificiranja oblika osposobljavanja ostvarivanjem kojih će se premostiti razdoblje u kojem javne obrazovne institucije trebaju provesti potrebne reforme;

- definiranje onih informacija i statističkih pokazatelja koji se moraju redovito dostavljati socijalnim partnerima (organizacijama poslodavaca i sindikatima), na ravnopravnoj osnovi, kako bi socijalni partneri mogli izgrađivati svoje kapacitete za vođenje socijalnog dijaloga i odgovorno obavljati svoje zadaće;

- razvoj dugoročnih mehanizama savjetovanja o bitnim pitanjima vezanim za gospodarsko-socijalni položaj radnika;

- promicanje ideje suradnje i ostalih zainteresiranih aktera u gospodarstvu i civilnom društvu.

Prioriteti suradnje trebaju biti usmjereni na sljedeća područja:

- strateški razvoj željezničkog prometa (nova strategija razvoja željezničkog prometa i ukupna strategija razvoja prometa, pokretanje novog investicijskog ciklusa ulaganja u infrastrukturu i prometna sredstva);

- restrukturiranje željeznice;

- zbrinjavanje viška radnika, Željeznički fond;

- utvrđivanje minimalnih standarda u sektoru;

- ulaganje u ljudske resurse u željezničkom prometu.

Pripremila  
Mirjana Konjić

## AKTUALNO

# Aktivnosti sindikata u ovisnim društvima

## UTVRĐENA REPREZENTATIVNOST

U cilju zaštite radnih i materijalnih prava radnika u Pružnim građevinama d.o.o., sukladno odrednicama Zakona o reprezentativnosti udruga poslodavaca i sindikata, utvrđena je reprezentativnost sindikata za kolektivno pregovaranje u tom društvu. Cilj nam je osigurati određenu razinu radnih i materijalnih prava za radnike tog društva u procesu novog kolektivnog pregovaranja, posebice što se u istom provodi restrukturiranje.

Sporazumom sindikata utvrđen je broj pregovarača ispred sindikata koji će sudjelovati u tom društvu u kolektivnim pregovorima, na način da je SIHŽ zastupljen s dva pregovarača, a SHŽ s tri, tako da Pregovarački odbor sindikata broji ukupno pet članova.

## IZABRANA RADNIČKA VIJEĆA I POVJERENICI ZNR U DRUŠTVU PRUŽNE GRAĐEVINE d.o.o.

Na temelju članka 141. Zakona o radu („Narodne novine“ 93/14) i članka 70. Zakona o zaštiti na radu („Narodne novine“ 71/14) Sindikat Infrastrukture HŽ, Sindikat Hrvatskih željezničara i Udruga radničkih sindikata Hrvatske podnijeli su prijedlog za utemeljenje prvog radničkog vijeća i izbor povjerenika zaštite na radu u Društvu Pružne građevine d.o.o. u svim poslovnim područjima. Izabrani su povjerenici u funkciji RV i povjerenici ZNR.

Izbori su provedeni sukladno zakonskim odredbama sa jako dobrim odazivom radnika na izborima. SIHŽ je na tako provedenim izborima dobio osam povjerenika za RV-a, i šesnaest povjerenika ZNR.

## SURADNJA S RV-om U PRUŽNIM GRAĐEVINAMA d.o.o.

Radnička vijeća u svojim očitovanjima upozoravala su na činjenicu da radničkim vijećima nije nikada dostavljen na očitovanje Plan restrukturiranja društva, a da se Uprava društva često na njega referira u svim dokumentima koji su podloga za isti. Upozoreno je da se podaci iz dokumenta o financijskim pokazateljima, koji ukazuju na predviđeni trošak po radniku, poklapa u Poslovnom planu sa predviđenim i trenutnim brojem radnika na neodređeno vrijeme.

Radničkim vijećima neprihvatljiva je konstatacija Uprave društva da se predviđeni gubitak u poslovanju društva može jedino nadoknaditi otpuštanjem radnika.

Zatraženo je i očitovanje Uprave o načinu rješavanja pitanja ugovaranja potrebnih poslova iz registrirane djelatnosti s vlasnikom društva.

U zaključku svoga očitovanja, radnička vijeća smatraju da se mogu predložiti i druge uštede troškova poslovanja društva, čime bi se smanjila potreba za prestankom rada radnika u društvu.

Pripremio  
Vilko Kubičko, dopredsjednik  
djelatnosti Ostali

## KAKO JE RJEŠAVAN KOLEKTIVNI VIŠAK RADNIKA U PRUŽNIM GRAĐEVINAMA d.o.o.

Poslodavac je odluku o kolektivnom višku radnika u tom društvu donio bez prethodnog savjetovanja s Radničkim vijećem. Štoviše, Poslodavac Radničkom vijeću nije dostavio predmetnu odluku ni nakon što je istu donio, pa čak niti uz namjeravanu odluku o otkazu, čime je među ostalim postupio i suprotno odredbi čl. 150. st. 1. Zakona o radu kojom je propisano da je poslodavac dužan radničkom vijeću dostaviti podatke važne za donošenje odluke i sagledavanje utjecaja na položaj radnika.

Člankom 150. st. 1. Zakona o radu propisano je da se prije donošenja odluke važne za položaj radnika poslodavac mora savjetovati s radničkim vijećem o namjeravanoj odluci, dok je u st. 3. toč. 10. istog članka izričito propisano kako se važnim odlukama u smislu st. 1. osobito smatra odluka o kolektivnom višku radnika.

Poslodavac u svojim obrazloženjima navodi kako je proveo iscrpno i detaljno savjetovanje s Radničkim vijećem u svrhu otklanjanja ili smanjenja potrebe za prestankom rada radnika, što nije točno.

Neovisno o navedenom neslaganju, ako je Poslodavac nakon što je u postupku savjetovanja, koji uređuje članak 127. Zakona o radu, zaključio da ne postoji mogućnost postizanja sporazuma u svrhu otklanjanja ili smanjenja potrebe za prestankom rada radnika, izradio listu radnika koji će biti izlučeni kao kolektivni višak i pristupio donošenju odluke kojom će takve radnike utvrditi kao kolektivni višak, tada je bio dužan dostaviti namjeravanu odluku o proglašenju pojedinih radnika kolektivnim viškom na savjetovanje Radničkom vijeću, sve sukladno odredbi članka 150. st. 1. i st. 2. toč. 10. Zakona o radu.

S obzirom da Poslodavac nikad Radničkom vijeću nije dostavio namjeravanu odluku kojom su pojedini radnici utvrđeni kao kolektivni višak, ista je donesena suprotno odredbi članka 150. Zakona o radu.

Odredbom članka 150. st. 12. izričito je propisano da je odluka donesena protivno odredbama Zakona o obvezi savjetovanja s radničkim vijećem ništeta.

Nadalje, nisu dostavljeni podaci o godinama staža, starosti i broju uzdržanih članova za radnika, kao što nije dostavljena ni odluka kojom su pojedini radnici proglašeni kolektivnim viškom, pa se tako nije moglo utvrditi pridržava li se Poslodavac, pri namjeri da otkáže ugovor o radu radniku, bodovnih kriterija za izlučivanje viška radnika. Poslodavac ističe kako je uslijed krize, koja se očituje u smanjenu poslova/opsega radova te nemoćnosti ugovaranja novih poslova na kojima bi zaposlio radne kapacitete radnika, primoran otkazati ugovore o radu radnicima na neodređeno vrijeme. Poslodavac je pristupio utvrđenju kolektivnog viška radnika, a posljedično tome i donošenju poslovno uvjetovanih otkaza ugovora o radu dok istovremeno zapošljava radnike temeljem ugovora o radu na određeno vrijeme. Radničko je vijeće tijekom savjetovanja u svrhu postizanja sporazuma radi otklanjanja ili smanjenja potrebe za prestankom rada radnika ukazivalo na ovu činjenicu, te je u više navrata zahtijevalo da mu poslodavac dostavi točne podatke o broju radnika i radnim mjestima na kojim su zaposleni radnici na određeno vrijeme. Poslodavac ovom zahtjevu nije udovoljio, iako takva njegova obveza postoji i temeljem izričite odredbe članka 149. st. 1. toč. 5. Zakona o radu.

Poslodavac ne može provoditi takozvanu racionalizaciju poslovanja kroz proglašenje radnika zaposlenih na neodređeno vrijeme viškom uz istovremeno zapošljavanje radnika temeljem ugovora o radu na određeno vrijeme, među ostalim i na radnim mjestima na kojima radi i radnik koji je izlučen kao kolektivni višak, ili na radnim mjestima za poslove koje bi po svojoj stručnoj spremi i kvalifikaciji mogao obavljati radnik koji je izlučen kao tehnološki višak.

Slijedom svega iznesenog, odluke o utvrđivanju tehnološkog viška su ništete.

Pripremila  
Mirjana Konjić



## SIHŽ DONIO ODLUKU O FORMIRANJU ODBORA ZAŠTITE NA RADU

Temeljem odredaba Statuta Sindikata, Glavno povjereništvo Sindikata na sjednici 2. veljače 2016. donijelo je odluku o formiranju Odbora zaštite na radu na razini SIHŽ-a.

Sindikat infrastrukture HŽ-a ocjenjuje da zbog operacionalizacije strateškog cilja sindikata iz područja zaštite na radu postoji potreba formiranja Odbora zaštite na radu na razini SIHŽ-a.

Osnovne zadaće Odbora su:

- koordinacija svih poslova iz područja zaštite na radu sukladno zakonskim obvezama i aktima iz područja zaštite na radu HŽ-a;

## Predsjednik Odbora Rade Prosenjak

- formiranje prijedloga mjera poboljšanja iz tog područja, radi zauzimanja zajedničkog stava sindikata po tom pitanju;

- koordinacija rada i pomoć sindikalnim povjerenicima zaštite na radu pri poboljšanju uvjeta rada i rješavanju pitanja iz područja zaštitne obuce i odjeće.

U Odbor zaštite na radu imenuju se predstavnici djelatnosti Sindikata iz redova imenovanih sindikalnih povjerenika (profesionalaca) ZNR, kao koordinatori poslova zaštite na radu na nivou sindikata. Iz njihovih redova, za predsjednika Odbora imenovan je Rade Prosenjak.

Pripremila  
Mirjana Konjić

## INICIJATIVA SINDIKATA

## Odgovornost za očuvanje sustava željeznica

*U službenom dopisu sindikati dovode u pitanje buduće postojanje željeznica kao jednog od najznačajnijih sektora u kojem domaća industrija može ostvarivati vrlo značajne prihode. Mogućim oduzimanjem dijela trošarine ne može se osigurati minimum redovnog održavanja, što svakako dovodi u pitanje predizborna obećanja Domoljubne koalicije o velikim investicijama u željeznice*

Sindikat hrvatskih željezničara, Sindikat željezničara Hrvatske i Sindikat infrastrukture HŽ-a 22. veljače 2016. uputili su službeni dopis predsjedniku Vlade RH Tihomiru Oreškoviću i ministru pomorstva, prometa i infrastrukture Olegu Butkoviću, u kojem se očituju u vezi s, u to vrijeme, spekuliranom mjerom prenamjene dijela trošarine od naftnih derivata izvorno namijenjenih sufinanciranju održavanja pruga. Radi se o oko 440 milijuna kuna godišnje koje bi bile preusmjerene u fond za vraćanje dugova Hrvatskih autocesta.

Premijer i resorni ministar dopisom su upućeni u zaostatak u redovnom remontu hrvatskih pruga, uslijed čega je smanjena dopuštena brzina prometovanja vlakova, kao i dopušteni osovinski pritisak. U takvim uvjetima željeznički prijevoznici ne mogu konkurirati cestovnim prijevoznicima, a radi ograničenja koridorske pruge, teško je konkurirati prugama i lukama

u susjednim državama, čime HŽ sve više gube tržišnu utakmicu.

U službenom dopisu sindikati dovode u pitanje buduće postojanje željeznica kao jednog od najznačajnijih sektora u kojem domaća industrija može ostvarivati vrlo značajne prihode. Mogućim oduzimanjem dijela trošarine ne može se osigurati minimum redovnog održavanja, što svakako dovodi u pitanje predizborna obećanja Domoljubne koalicije o velikim investicijama u željeznice. Dopisom se predlaže da se pomogne domaćoj industriji i željezničkim robnim prijevoznicima poticanjem prijevoza pojedinačnih vagonskih pošiljki te se inzistira na donošenju jasne nacionalne strategije u vezi s razvojem željezničkog sektora.

Predsjedniku i potpredsjednicima Vlade te ministru pomorstva, prometa i infrastrukture 7. ožujka 2016. upućen je još jedan dopis u kojemu sindikati opetovano naglašavaju svoju

zabrinutost zbog mogućeg smanjenja proračunskih stavki namijenjenih željeznici. U dopisu se nadalje Sindikat hrvatskih željezničara, Sindikat željezničara Hrvatske i Sindikat infrastrukture HŽ-a interesiraju kako se u situaciji dugogodišnjeg podinvestiranja željeznice stavka namijenjena regulaciji željezničkog prometa i održavanju pruga smanjuje oko 10 %, modernizacija željezničkih prijevoznih sredstava za oko 15 %, a subvencioniranje nerentabilnih vlakova za prijevoz putnika za oko 11 %, ako je plan proračunskog prihoda za 2016. godinu veći za 3,5 %.

Predstavnici sindikata u službenom dopisu uputili su nadležne u prednosti željeznice u odnosu na cestovni promet, sugerirajući preispitivanje proračunskih stavki.

Zaključno su zahtijevali prijem kod premijera ili resornog ministra kako bi se konačno uspostavio socijalni dijalog o budućnosti željeznice.

## SAVEZ ZA ŽELJEZNICU

## Prvenstvo željezničkom prijevozu

*Tijekom osam godina postojanja Savez za željeznicu proveo je čitav niz istraživačkih i promotivnih aktivnosti u cilju promocije željeznice kao ekološki prihvatljivog, energetski učinkovitog i naročito sigurnog modela javnog prijevoza*

Savez za željeznicu je neprofitna krovna udruga svih zainteresiranih dionika za boljitak željezničkog prometa u Hrvatskoj. Osnovan je 2008. godine, a sjedište mu je u Zagrebu. Savez djeluje kao neprofitna i nevladina organizacija čiji su osnivači sindikati i poduzeća iz željezničkog sektora. Trenutačno Savez za željeznicu broji više od 30 članica, među kojima se nalaze i poduzeća i razne udruge.

Tijekom osam godina postojanja Savez za željeznicu proveo je čitav niz istraživačkih i promotivnih aktivnosti u cilju promocije željeznice kao ekološki prihvatljivog, energetski

nja i bicikliranja, odnosno razvoju pješačke i biciklističke infrastrukture kako bi se kvalitetnim pješačkim i biciklističkim stazama znatno poboljšala dostupnost kolodvora i stajališta javnog prijevoza.

Do sada je Savez sudjelovao kao partner u četiri međunarodnim EU projektima u vezi s razvojem željeznice, integriranog prijevoza putnika i intermodalnog prijevoza tereta. Možda najznačajniji od njih bio je LivingRAIL koji je trajao od 2012. do 2015. godine. Projekt je vodio glasoviti njemački institut Fraunhofer ISI iz Karlsruhea u Njemačkoj, a partneri su bili čitav niz vodećih prometnih istraživačkih sveučilišta i instituta iz Velike Britanije, Italije, Španjolske i Austrije. Projekt se bavio smjernicama razvoja željezničkih i ostalih sustava javnog prijevoza kako bi se dostigla strateški zacrtana vizija održive Europe do 2050. godine.

## STRUČNI SKUPOVI, KONFERENCIJE...

Tu je i sudjelovanje u izradi ili vođenju projekata izrade čak sedam studija i idejnih projekata razvoja željeznice i javnog prijevoza. Izdane su i tri brošure u vezi s razvojem putničkog, te dvije brošure u vezi s razvojem teretnog prijevoza. Tijekom osam godina organizirano je dvanaest velikih stručnih skupova, konferencija i radionica na nacionalnoj i regionalnoj razini, na kojima je prisustvovalo oko 1.000 političara, stručnjaka, novinara i dužnosnika u udrugama građana. U cilju promoviranja javnog prijevoza organizirana su stručna putovanja za predstavnike javne uprave i samouprave, ministarstva, prijevoznika u autobusnom i željezničkom prijevozu, upravitelja infrastrukture i novinare. Ta su putovanja obuhvatila više od pedeset ljudi koji su upoznati sa suvremenim sustavima integriranog prijevoza putnika i intermodalnog prijevoza tereta.

Savez je proveo i nekoliko projekata u kojima je školsku djecu, njih više od 200 u Međimurskoj županiji, Zagrebu, Sisku i Varaždinu upoznao s idejom integriranog prijevoza putnika, prednostima željeznice i javnog prijevoza nad automobilima te prednostima bicikliranja. Trenutno se sličan projekt provodi u Koprivničko-križevačkoj županiji, gdje će



Branko Kreš, predsjednik Predsjedništva Saveza za željeznicu i Slavko Štefičar, glavni koordinator

učinkovitog i naročito sigurnog modela javnog prijevoza. Uz to, Savez je posvećen i promoviranju ostalog javnog prijevoza u cilju stvaranja sustava integriranog prijevoza putnika i intermodalnog prijevoza tereta u čitavoj Hrvatskoj, gdje bi se suvremena željeznica svojom kvalitetom trebala pozicionirati kao ključni prijevozni model. Sve te aktivnosti Savez je proveo kako bi se unaprijedio prometni sektor u Hrvatskoj i Europi te kako bi se naše društvo primaklo dostizanju održivog prometnog sustava, a time i održivog razvoja.

## EKSTENZIVAN RAZVOJ

Poznato je da temeljni strateški dokumenti Europske unije, poput Bijele knjige o transportu, postavljaju za cilj ekstenzivan razvoj željezničkih usluga i infrastrukture kako bi se do 2050. godine ukupni udio putovanja automobilom i prijevoz kamionima na veće udaljenosti smanjio za 50 %, dok bi željeznica trebala imati znatno veći modalni omjer nego danas.

Savez se također, a u vezi s pričom o dostizanju održive mobilnosti, posvetio i istraživanjima i promoviranju pješače-





edukacijom biti obuhvaćeno oko 350 učenika. Cilj je projekt uskoro proširiti po čitavoj Hrvatskoj.

## ŠKOLOVANJE MLADIH INŽENJERA

Djelatnici Saveza s partnerima sudjeluju i u izradi potpuno novog kurikulumu održive mobilnosti kojeg je za Sveučilište Sjever u Koprivnici naručio grad Koprivnica. Projekt se sufinancira iz EU projekta Civitas Dyn@mo, a kurikulum će omogućiti školovanje mladih visokoobrazovanih prometnih inženjera koji će dobro poznavati ekološke i energetske prednosti željeznice i javnog prijevoza, kao i kako stvarati sustave integriranog i intermodalnog prijevoza, suvremenu prometnu ekonomiju i sve ostale stavke koje su važne za stvaranje održivog prometnog sustava.

U tijeku su i pripreme za sudjelovanje u još dva velika EU projekta s partnerima iz preko deset europskih zemalja. Projekti su prošli prvu fazu evaluacije, a ako budu prihvaćeni, u drugoj fazi Savez očekuje trogodišnji rad na projektima koji će inovativno pristupiti dodatnom razvoju željeznice i integriranog prijevoza putnika u srednje i slabo naseljenim europskim regijama.

Ante Klečina

## SURADNJA SIHŽ, SŽH, SHŽ KAO PARTNERA U PROJEKTIMA FINANCIRANIM IZ SREDSTAVA EUROPSKE UNIJE

# Unaprjeđenje sindikalnih kapaciteta

*Ciljnu skupinu projekta čine članovi triju sindikata: Sindikata željezničara Hrvatske, Sindikata infrastrukture HŽ-a i Sindikata hrvatskih željezničara, koji će se upoznati s mogućnostima i sadržajem učinkovitoga socijalnog dijaloga, identificirati minimalne standarde uvjeta rada iz radnog zakonodavstva i osposobiti za bipartitni socijalni dijalog*

U sklopu Operativnog programa "Razvoj ljudskih potencijala", Europski socijalni fond i Ministarstvo rada i mirovinskog sustava prihvatio je i odobrio prijavu projekta Sindikata željezničara Hrvatske pod nazivom "Unaprjeđenje uloge sindikata u socijalnom dijalogu u željezničkom sektoru Hrvatske". Cilj ovog projekta je unaprjeđenje suradnje socijalnih partnera u željezničkom sektoru Hrvatske. Trenutačno stanje socijalnog dijaloga u tom sektoru nije na zavidnoj razini, što je i vidljivo iz sve češćih sukoba s upravama društava nastalih podjelom Hrvatskih željeznica.

U sklopu ovog projekta ciljnu skupinu čine članovi triju sindikata: Sindikata željezničara Hrvatske, Sindikata infrastrukture HŽ-a i Sindikata hrvatskih željezničara, koji će se upoznati s mogućnostima i sadržajem učinkovitoga socijalnog dijaloga, identificirati minimalne standarde uvjeta rada iz radnog zakonodavstva i osposobiti za bipartitni socijalni dijalog. Iako je željeznički sektor među prvima potpisao kolektivni ugovor i to 2004. godine, mnoga pitanja koja se odnose na prava radnika ostala su sporna.

Socijalno vijeće u željezničkom sektoru formirano je 30. svibnja 2012. godine, radi jačanja dijaloga među socijalnim

partnerima. Do sada su održane samo 3-4 sjednice, a dugo vremena se socijalni partneri nisu sastali. Razlog tome je nedostatak tradicije socijalnog dijaloga i nespornost na suradnju socijalnih partnera. Čak i razjedinjenost sindikata podupire *status quo*. Stoga, projekt naglašava važnost unaprjeđenja kapaciteta sindikalnog članstva za vođenje učinkovitoga socijalnog dijaloga i kolektivnog pregovaranja za stvaranje pozitivnog radnog okruženja i jačanje međusobnog povjerenja sindikata kao socijalnih partnera u sektorskim vijećima. Edukacijom (treninzima) o tehnikama pregovaranja i strategijama izbjegavanja i rješavanja sukoba, projektom je predviđeno unaprjeđenje svijesti o ulozi i značenju sektorskoga socijalnog dijaloga. U sklopu projekta održavat će se treninzi/radionice za članove i predstavnike partnerskih sindikata u četiri grada u Hrvatskoj: Zagrebu, Osijeku, Rijeci i Splitu. Svrha projekta ogleda se u unaprjeđenju kapaciteta sindikata kako bi došlo do ponovne i kvalitetnije suradnje.

Pripremila  
Mirjana Konjić

## ODRŽANA 4. REDOVNA SJEDNICA SABORA SIHŽ-a

## Novi Statut Sindikata i pristupanje NHS-u

*Usvojen je i Financijski plan sindikata za 2016. godinu. Posebno je istaknuto načelo financijskog poslovanja sindikata, a to su namjensko, racionalno i transparentno financijsko upravljanje sindikalnom imovinom*

Četvrta redovna sjednica najvišeg tijela našeg Sindikata, Sabora, održana je 17. prosinca 2015. godine.

Na sjednici je predsjednik sindikata, zajedno s dopredsjednicima i zamjenicom predsjednika Sindikata podnio izvješće o radu sindikata u proteklom razdoblju.

Posebni naglasci rada Sindikata odnose se na sljedeća područja:

- Kolektivni pregovori, gdje su naglasci posebno na pregovorima oko zahtjeva Sindikata u vezi s primjenom članka 223. Kolektivnog ugovora, a oni se odnose na povećanje plaće u iznosu od 6 %, koje se veže na indeks povećanja troškova života;

- Istaknuto je i mišljenje o potrebi zaključenja novog Kolektivnog ugovora;

- Organizacijske promjene, gdje se

interes djelovanja pokazao posebice u vezi s zahtjevima za popunjavanjem s izvršiteljima na radnim mjestima neposredno vezanim za poslove održavanja i to u svim organizacijskim jedinicama građevine i elektrotehnike. U tim se očitovanjima uvijek isticao zahtjev za sigurnim odvijanjem željezničkog prometa;

- Istaknuti su u više navrata i obrazloženi zahtjevi za povratkom dijela radnika održavanja koji su izdvojeni u Pružne građevine d.o.o.;

- Osvrt je dan i na problematiku rješavanja pitanja isporuke zaštitne odjeće i obuće, kao i na izradu revizije procjene rizika;

- Prezentirana je i međunarodna suradnja sindikata;

- Prezentirana je i suradnja u projektima financiranim iz EU fondova, gdje naš Sindikat sudjeluje kao partner SŽH-u i SHŽ-u, a odnose se na tematiku jačanja socijalnog dijaloga i organizaciju edukativnih radionica u četiri grada, Osijeku, Rijeci, Zagrebu i Splitu;

- Prezentirani su i stavovi koje smo iznosili u sastancima sa konzultantima

Svjetske banke i EBRD-a, a odnosili su se na stav Sindikata prema restrukturiranju i poticajnim otpremninama. Tu je kao vrlo važno istaknuto pitanje rješavanja potrebe prekvalifikacije i dokvalifikacije radnika kao načina rješavanja eventualnog tehnološkog viška;

- Poseban osvrt dan je na rad u Pružnim građevinama i procesu restrukturiranja u tom društvu, te posebno na zaštitu radnika;

- Suradnja sindikata koji djeluju u tom društvu sa RV-ima, priprema očitovanja RV-a u postupcima u vezi s restrukturiranjem društva i u postupku donošenja odluke o proglašavanju tehnološkog viška radnika;

- Prezentirani su stavovi u vezi s kriterijima utvrđivanja viška radnika u Pružnim građevinama, a

koji su utvrđeni IV. aneksom KU za to društvo;

- Suradnja sindikata u HŽ Infrastrukturi vezana je posebice za zajednički istup u kolektivnim pregovorima, a posebno je prezentirana suradnja na održanim izborima za predstavnika radnika u NO-u;

- Poseban naglasak je dan suradnji u sindikatu i komunikaciji sa sindikalnim povjerenicima u osnovnim sindikalnim jedinicama te potrebi obilaska terena i komunikaciji sa članovima;

- Podneseno je i izvješće o održanim sportskim susretima.

## NOVI FINACIJSKI PLAN

Na sjednici je podneseno i Izvješće NO o izvršenoj kontroli financijskog poslovanja Sindikata za razdoblje od siječnja do rujna 2015. godine. Potvrđen je i izbor člana NO iz djelatnosti ZOP-a.

Usvojen je i novi Financijski plan sindikata za 2016. godinu. Posebno je istaknuto načelo financijskog poslovanja sindika-

ta, odnosno namjensko, racionalno i transparentno financijsko upravljanje sindikalnom imovinom.

Sabor sindikata donio je odluku o pristupanju članstvu Nezavisnih hrvatskih sindikata.

Nezavisni hrvatski sindikati danas su najveća sindikalna središnjica u Republici Hrvatskoj. Nezavisni hrvatski sindikati učlanjeni su u Međunarodnu konfederaciju sindikata (ITUC), Europsku konfederaciju sindikata (ETUC) i Europski centar za radnička pitanja (EZA).

## JAČANJE DRUŠTVENOG UTJECAJA SINDIKATA

U Nezavisnim hrvatskim sindikatima posebnu pozornost posvećuju jačanju sindikata na svim razinama. Svojim djelovanjem pridonose jačanju hrvatskog sindikalnog pokreta u cjelini i jačanju društvenog utjecaja sindikata. Cilj je s nasuprot sve obrazovnijih i pripremljenijih menadžera postaviti vrlo osposobljene sindikalce sa visokim razinama znanja i sposobnosti.

Temeljne postavke rada ove središnjice proizlaze iz stajališta da sindikati moraju vršiti svoju primarnu zadaću čuvara, ne samo radničkih prava već i radničkog dostojanstva, u što, naravno, ulazi i pravo na pravičnu plaću i radne uvjete dostojne čovjeka. Upravo zbog čovjeka, središta u procesu rada, iz dostojanstva ljudske osobe koja rad obavlja, proizlazi i temeljno radničko pravo na dostojnu plaću, dostojne uvjete rada i dostojno radno vrijeme.

Na sjednici je usvojen i novi Statut Sindikata, koji je imao za cilj prije svega normativno poboljšati statusne odrednice, definirati djelatnosti djelovanja sindikata, urediti operativno regionalno ustrojstvo i definirati način financijskog upravljanja sredstvima Sindikata.

Posebno naglašavamo da se o prijedlogu teksta novog sindikata povela vrlo konstruktivna rasprava, na podružnicama i na samom Saboru sindikata.

Pripremila  
Mirjana Konjić

## Što donosi novi Statut

Na sjednici usvojen je i novi Statut Sindikata, koji ima za cilj prije svega normativno poboljšati statusne odrednice, definirati djelatnosti djelovanja sindikata, urediti operativno regionalno ustrojstvo i definirati način financijskog upravljanja sredstvima Sindikata

## PODRUŽNICA NOVSKA

# Koordinacija i briga o članovima

*Sindikalne jedinice nastojimo obilaziti što češće te putem takvih izravnih kontakata saznati od radnika njihove probleme. Uglavnom su problemi povezani s primjenom odredbi KU, reguliranjem pripravnosti, uvjetima rada i opskrbljenosti radnika zaštitnom odjećom i obućom*

Podružnica Novska teritorijalno okuplja članove s područja Novske, Kutine, Pakraca i Daruvara. Članstvo Podružnice sastavljeno je od radnika iz djelatnosti građevine, elektrotehničkog sektora – djelatnosti SS-a i TK-a i djelatnost EEP-a te radnika Pružnih građevina koji su organizirani u sindikalne jedinice sa sindikalnim povjerenicima zaduženim za tu jedinicu. Trenutačno brojno sta-



nje naše Podružnice je 54 člana, od toga članova iz EEP-a 10, SIT-a 20, PG-a 14 i Građevine 10. Brojno stanje članova u nekoliko proteklih godina u opadanju je zbog velikog broja članova koji su otišli na poticajne mjere, a zapošljavanje mladih radnika svedeno je na minimum.

Aktivnosti Podružnice prate sindikalne akcije koje se usmjeravaju iz centrale, kao i aktivnosti koje su usmjerene ka rješavanju zahtjeva članova s terena. Uvijek nastojimo odmah djelovati na svaki problem koji na terenu detektiraju naši članovi i često se njihovo rješavanje koordinira i s dopredsjednicima djelatnosti te s predsjednikom Sindikata.

Sindikalne jedinice nastojimo obilaziti što češće te putem takvih izravnih kontakata saznati od radnika njihove probleme. Uglavnom su problemi povezani s primjenom odredbi KU, reguliranjem pripravnosti, uvjetima rada i opskrbljenosti radnika zaštitnom odjećom i obućom.

Problemi članova Pružnih građevina povezani su s provođenjem restrukturiranja u tom društvu i smanjenjem broja radnika koji su bili utvrđeni kao tehnološki višak. Smatramo da treba pojačati djelovanje sindikata u rješavanju tog problema,



osiguranjem maksimalne radnopravne zaštite tih radnika. Tu je bitno djelovanje svih sindikata u zaštiti radnih mjesta.

Povjereništvo Podružnice kao najviše tijelo Podružnice koje je sastavljeno od svih sindikalnih povjerenika iz sindikalnih jedinica, donosi program rada i financijske odluke na razini Podružnice. Tu se razmatraju sve operativne radnje i problematika djelovanja Podružnice te donose odluke koje su vezane za solidarne pomoći našim članovima u slučajevima težih bolesti i težih materijalnih situacija.

Bitna nam je neposredna komunikacija sa članovima i što brži protok informacija važnih za djelovanje Sindikata i Podružnice.

Nastojimo uvijek sve zahtjeve pravovremeno artikulirati i prema centrali, biti što konstruktivniji u svojim prijedlozima u vezi s što boljim djelovanjem sindikata, na dobro svih članova.

Darko Kos,  
glavni povjerenik Podružnice

## PRUŽNE GRAĐEVINE d.o.o.

# Do kada loši radni uvjeti

Pri obilasku gradilišta u Pružnim građevinama d.o.o. uočili smo znatno otežane uvjete rada radnika smještenih u radnim vagonima koji nemaju zadovoljavajuće i propisane uvjete rada. Vagoni su dotrajali, puše sa svih strana, ljeti je u njima vruće tako da se nemoguće odmoriti nakon teškog rada na terenu jer nema klima uređaja, dok je zimi u njima hladno. Radnici dolaze sa terena mokri, a nemaju gdje osušiti mokru odjeću.

U ljetno vrijeme je problem sa hranom, u istim vagonima nemaju hladnjake pa radnici nemaju gdje sačuvati hranu od kvarenja.

U više intervencija sa poslodavcem zahtijevali smo poboljšanje uvjeta rada radnika. Tražili smo da se uredi vagoni, nabavi klima i hladnjaci, bili su i razgovori o organiziranju toplog obroka, budući da imaju kuhara kojega plaćaju, ali od toga ništa.

Najnovija intervencija kod poslodavca odnosila se na problem u vezi s tim što se vozači pružnih motornih vozila šalju na liječnički pregled, a potom im se izdaje rješenje i za pružnog radnika. Nakon naše intervencije, od toga se odustalo.

Uočeni su i problemi sa nabavkom zaštitne odjeće i obuće. Naime, proces nabave predugo traje pa radnici u zimskom periodu dobiju ljetnu zaštitnu odjeću i obuću ili najčešće nikakvu, iako im je vrijeme trajanja prema Pravilniku davno isteklo. Zatraženo je hitno rješavanje pitanja nabavke zaštitne odjeće i obuće.

Najčešće i ono što se i nabavi nije kvalitetno. Takav je slučaj s kišnim odjelima

koja već kod prve upotrebe promoče, zaštitnim rukavicama, cipelama itd.

Također smatramo da Služba ZNR ne nadzire u dovoljnoj mjeri gradilišta.

Ovlašteni poslodavca pokazuju potpunu nezainteresiranost za provedbu mjera zaštite na radu, a, usput, samo Uprava zna na koji su način imenovani.

Sigurnost i zaštita na radu predstavlja neizostavnu obavezu i odgovornost poslodavca, ovlaštenih radnika kao i svih rukovodećih struktura poslodavca.

Vilko Kubičko,  
dopredsjednik djelatnosti Ostali

## PODRUŽNICA SIHŽ OSIJEK

## Na mucu se poznaju junaci

*Članovima se omogućuje da se prijedlozima i primjedbama mogu ravnopravno uključiti u rad kako podružnice tako i SIHŽ-a općenito. Na taj način se neposredno uključuju u izradu prijedloga kolektivnog ugovora, Pravilnika iz zaštite na radu, kao i svih ostalih akata vezanih uz rad Sindikata*



Podružnica Sindikata infrastrukture HŽ Osijek djeluje na području krajnjeg istoka Republike Hrvatske. Prema važećoj organizacijskoj podjeli HŽ infrastrukture, nalazi se u sastavu regionalne jedinice Istok-Vinkovci.

Na tom području vrši se nadzor i održavanje više od 300 kilometara pruge u građevinskom sektoru, u kojem trenutno radi 43 radnika raspoređenih u Nadzornom središtu Osijek (9), Jedinici za održavanje i logistiku (11), Nadzornoj grupi Osijek (11) i Nadzornoj grupi Našice (12). Izdvajanjem radnika na održavanju pruga i njihovom prelasku u Pružne građevine, ovo područje sada pokrivaju 24 zaposlena, od toga samo 12 pružnih radnika. Nadzor i održavanje u elektro-tehničkom sektoru vrši 26 radnika; SIT - dionica TK i SS Osijek (12) i dionica TK i SS Našice (10), te EEP - PJS Osijek (4).

Iz navedenog vidljiva je „briga“ svih struktura, od vlasnika do uprave, i svih političkih struktura za stanje pruga u ovom dijelu Lijepe naše koje je, blago rečeno, užasno.

Ovim putem posebno naglašavam da se treba zahvaliti ovom malom broju radnika koji još jedini svojim radom, u ovim nenormalnim uvjetima, vode istinsku brigu za sigurnost i opstojnost Željeznice na ovom području.

Najviše zahvaljujući odlasku velikog broja članova na poticajne mjere i u mirovinu, a da se pri tom u međuvremenu nisu primali radnici. Podružnica trenutno ima 79 članova, od toga iz HŽ Infrastrukture 66, Pružnih građevina 9 i ostalih društava 4. Podružnica ima 10 sindikalnih jedinica: Nadzorno središte Osijek (6), Logistika NS Osijek (9), Nadzorna grupa Osijek (11), Nadzorna grupa Našice (12), SIT-SS Osijek (7), SIT-TK Osijek (6), SIT Našice (7), EEP-PJS Osijek (6) i Ostali Osijek (6).

Povjereništvo podružnice broji 11 članova. Sukladno Statutu Sindikata i Pravilima o radu podružnica, u ovom mandatnom razdoblju održali smo 13 sjednica. Na sjednicama Povjereništva donosi se plan rada i financijski plan podružnice te se, sukladno statutu, donose odluke i prati realizacija sprovođenja istog.

Putem povjerenika sindikalnih jedinica, članstvo se upoznaje sa smjernicama i radom Sindikata. Članovima se omogućuje da se prijedlozima i primjedbama mogu ravnopravno uključiti u rad, kako podružnice tako i SIHŽ-a općenito. Na taj način se neposredno uključuju u izradu prijedloga kolektivnog ugovora, Pravilnika iz zaštite na radu, kao i svih ostalih akata u vezi s radom Sindikata.

Uz glavnog povjerenika u pripremi sjednica i razmatranju problema po djelatnostima uključeni su i članovi Središnjeg odbora: iz Građevinskog sektora (1), SIT-a (1), EEP-a (1) i Ostali (1), koji su i članovi Sabora SIHŽ-a.

U prošloj, 2015. godini, putem isplata pomoći u slučajevima smrti za članove obitelji te isplatom uskrsnice (100,00 kn) i božićnice (300,00 kn), članovima je isplaćeno 75 % ukupnih prihoda od članarine iz podružnice.

U SKUP, koji se pokazuje kao odličan način pomoći članovima, učlanjen je 51 član iz podružnice.

Uz navedeno, nužno je naglasiti da svake godine otprilike 15 članova iz Podružnice sudjeluje na Sportskim igrama koje organizira SIHŽ.

Na kraju bih dao podršku članovima sindikalnog pregovaračkog odbora za pregovore o novom kolektivnom ugovoru, sa željom da ispune očekivanja članstva, uz poruku da su Slavonci za sindikalne akcije uvijek pripravnici.

Nadam se da će i ovaj broj Sindikalnih informacija pridonijeti promidžbi djelovanja SIHŽ-a, te pozivam i sve one koji nisu s nama da se učlane u SIHŽ, jer "zajedno smo jači!".

Zdravko Bat,  
glavni povjerenik  
Podružnice Osijek



**PREDSTAVLJAMO VAM:****Darko Jurković, voditelj dionice SS i TK Koprivnica****Bez edukacije nema modernizacije**

*Mislim da je došlo vrijeme da se svi zaposlenici HŽ saberu a da jedino ujedinjeni u sindikate imamo mogućnost da se izborimo za svoja prava koja nam se svake godine pokušavaju drastično smanjiti*

**• Darko, recite nešto kratko o sebi.**

- Rođen sam 6. rujna 1971. u Indiji (Vojvodina), inače sam iz mjesta Novi Slankamen u kojem sam završio osnovnu školu, a srednju elektrotehničku školu sam završio u Indiji. Novi Slankamen je selo u Srijemu na obroncima Fruške Gore i tromedi Srijema, Banata i Bačke s većinskim hrvatskim stanovništvom. Ratnih godina, točnije 1993. doselio sam u Viroviticu, a već 1994. moj otac je zamijenio obiteljsku kuću u Novom Slankamenu s kućom u Koprivnici gdje smo se svi preselili. U prosincu 1994. zaposlio sam se u HŽ-u kao tehničar SS-a na dionici SS Koprivnica. Oženio sam se 2007. godine i sa suprugom Andrejom imam dvoje djece, kćer Leonardu, osam godina i sina Luku, četiri godine.

**• U radnom vijeku radili ste na mnogim radnim mjestima u elektrotehničkoj struci.**

- U prosincu 1994. godine sam počeo kao tehničar SS-a da bi u prosincu 2007. postao tehničar specijalista SS-a. U posljednje tri-četiri godine došlo je do novih sistematizacija i organizacija u sustavu HŽ-a te su dionice SS Koprivnica i dionica TK Koprivnica spojene u jednu SS i TK dionicu. Novi Elektrotehnički sektor Sjever osnovan je 2014. te je dionica ostala bez voditelja dionice i tri inženjera koji su prešli u novonastali sektor, a tri djelatnika su otišla uz poticajne mjere. Novom organizacijom dionice SS i TK Koprivnica postao sam voditelj dionice.

**• Recite nešto o svojoj dionici SS i TK.**

- Dionica SS i TK Koprivnica broji 26 djelatnika. Područje dionice SS-a je od državne granice sa Republikom Mađarskom pa do ulaznog signala HpB kolodvora Vrbovec na kome se nalazi 21 APB i 21 ŽCP te 6 kolodvora opremljenih uređajem Iskra Lorenz, a samo su dva ŽCP-a Siemens. Područje dionice TK je mnogo veće i kreće se od Državne granice do kolodvora Dugo Selo te od Križevaca do Kloštra Podravskog i od Koprivnice pa do ulaznog signala kolodvora Varaždin.

**• S kojim se problemima susrećete u svom radu?**

- Problemi na SS i TK dionici su veliki, počevši od nedostataka ljudstva pa i do same strukture zaposlenih. Naime, prosjek godina djelatnika na dionici je preko 50 godina. Nekada je samo dionica SS-a brojala 34 djelatnika dok je TK dionica brojala 32. Veliki je problem tako veliko područje održavati s postojećim brojem djelatnika i sa dva cestovna vozila. Na dionicama pruge koju održavamo su u zadnje četiri godine odrađena dva kapitalna remonta i to na dionici Križevci – Koprivnica i Koprivnica – Botovo – Državna granica. Svi ti radovi nisu nikako normirani pa je održavanje na tim dionicama bilo svedeno na minimum. Ove godine su krenuli pripremni radovi za izgradnju pruge Gradec – Žabno, a najavljen je i početak izgradnje drugog kolosijeka Dugo Selo – Križevci i remont postojećeg kolosijeka.

**• Kako vidite rješenje tih brojnih problema?**

- Rješenje problema je zapošljavanje mlađih djelatnika i modernizacija uređaja i opreme kao i edukacija svih zaposlenika. Potrebna je i nabavka novih alata i opreme. Nedopustivo je da voditelj i zamjenik voditelja dionice jedne od (kako mnogi vole reći) najvećih dionica u državi nemaju ili im se ne može nabaviti mobilni VPN broj, a u isto vrijeme treba znati da im radno mjesto nije samo ured.

**• Vi ste voditelj dionice i sindikalni povjerenik. Kako spajate te dužnosti?**

- Moja funkcija na dionici nije samo Voditelj dionice nego sam i sindikalni povjerenik iste. Uskladiti ta dva posla nije ni malo jednostavno ali ako se čovjek toga prihvati mora biti svjestan da posao kojeg se prihvatio mora odraditi najbolje što zna. Trudim se oba posla odraditi na najbolji način i mislim da za sada to i uspijevam.

Mislim da je došlo vrijeme da se svi zaposlenici HŽ saberu a da jedino ujedinjeni u sindikate imamo mogućnost izboriti se za svoja prava koja nam se svake godine pokušavaju drastično smanjiti.

Razgovarao

Zdravko Kučinić, dopredsjednik djelatnosti SIT-a

**NA RADNOM MJESTU:****Josip Hećimović, zamjenik voditelja dionice****Nužna je nabava strojeva****• U svom dosadašnjem radu obavljali ste različite dužnosti, od tehničara do zamjenika voditelja. Kako ocjenjujete taj svoj dugogodišnji rad?**

- Od 1973. godine neprekidno sam zaposlen na TK dionici Virovitica. U svom dosadašnjem radu bio sam tehničar TK, tehničar specijalista TK, Vođa mjerne grupe TK, Voditelj dionice TK uređaja, a sada na radnom mjestu Zamjenika voditelja SS i TK uređaja. Svako to radno mjesto zahtjevno je na svoj način i iziskuje odgovornost za obavljen posao.

**• Recite nešto o svojoj dionici, vrstama uređaja, zoni odgovornosti...**

- Dionica se prostire od Daruvara do Koprivnice i od Kloštra do Bjelovara. Telefonske centrale, telefoni induktorski, telefoni obični, TK linija na drvenim stupovima te SHDSL veza.

**• S kojim se problemima susrećete u svom radu?**

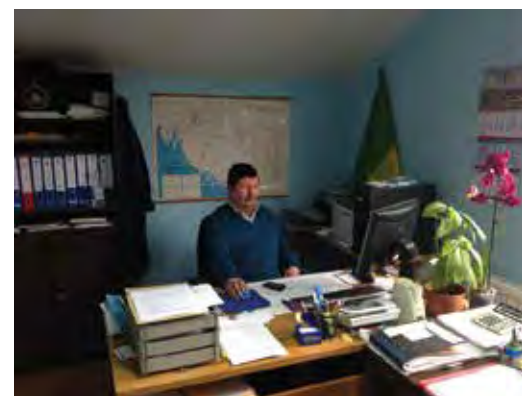
- Nedostatak materijala za rad te strojeva za održavanje linije. Priprema je samo vikendom, pa bi trebalo vratiti da bude cijeli tjedan, kao prije. Trebalo bi nabaviti vozilo s dizalicom za ugradnju

betonskih obloga i stupova te kresačicu za sječu raslinja ispod linije

**• U isto vrijeme se zamjenik voditelja dionice i sindikalni povjerenik. Kako sve to uspijevate uspješno obaviti?**

- Nije mi nikakav problem biti zamjenik voditelja i sindikalni povjerenik. Sugerirao bih da se priprema vrati na staro. Nadalje, treba zahtijevati zapošljavanje mlađih ljudi te nabaviti strojeve, jer sada plaćamo druge.

Razgovarao  
Zdravko Kučinić,  
dopredsjednik  
djelatnosti SIT-a



## RAZGOVOR S POVODOM: SAŠA JAKOVINA, inženjer za mjerenje u Stanici Zagreb Glavni kolodvor

# Više druženja i komuniciranja

• Saša, radite vrlo zanimljiv posao. Recite nam nešto više o sebi i poslu koji obavljate.

- Ja sam Saša Jakovina. Imam 39 godina i radim na radnom mjestu inženjera za mjerenje u stanici Zagreb Glavni kolodvor. Oženjen sam, otac troje djece, bavim se aktivno nogometom, donedavno igrač i nogometni sudac, a trenutno trener u omladinskoj školi NK Savski Marof.

Zaposlio sam se 1996. na mjestu tehničara SS. Od prvog dana radim u stanici Zagreb Glavni kolodvor. Prva iskustva stjecao sam na zastarjelom SS uređaju marke Siemens koji je već tada bio u funkciji više od 50 godina. S vremenom smo ga osuvremenili (koliko je to bilo moguće), zamjenom instalacija, kontakata, signala, postavnih sprava... No 2012. donesena je odluka o zamjeni starog elektromehaničkog uređaja i nakon sveobuhvatne pripreme stari uređaj je u ožujku 2013. zamijenjen novim elektronskim uređajem, također marke Siemens.

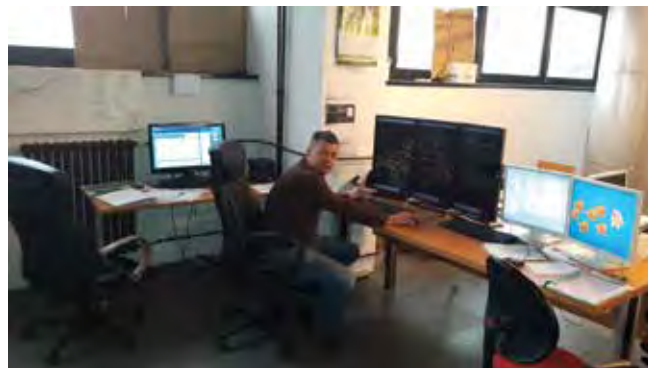
• Novi uređaj traži i neka nova znanja i edukaciju radnika.

- S novim SS uređajem promijenili su se i radni zahtjevi, tako da se unutarne održavanje bazira na računalima, dok je vanjski dio proširen brojem skretnica, brojem kontroliranih odsjeka, brojem signala, iskliznica. Isto tako, važno je napomenuti da je Kolodvor opremljen sustavom grijača skretnica koji se također kontrolira preko računala.

Sigurnosni sustav kontrolira osam različitih vrsta računala smještenih u Interlocking prostoriji (relejna). Svako računalo obavlja svoj dio posla i sa svakim od njih treba biti detaljno upoznat kako bi se u slučaju bilo kakvih problema moglo brzo i učinkovito reagirati na otklanjanju kvarova.

• Vaše mjesto rada je dionica SS uređaja Zagreb Glavni kolodvor.

- Dionica SS Zagreb Glavni kolodvor spada u regiju Centar. Osim Glavnog kolodvora dionica pokriva i stanice Hrv. Leskovac, Sv. Klara, Velika Gorica, Žitnjak, Resnik te djelomično stanice Borongaj i Zapadni kolodvor. U stanicama Borongaj i Zapadni kolodvor nalaze



se dijelovi elektronskog bloka te prilagodne grupe na postojeće SS uređaje. U Borongaju je to Integra dok je u Zapadnom kolodvoru Lorenz. Riječ je o velikom ospegu posla gdje je potrebna velika koordinacija između brigada unutar dionice te graničnih dionica.

SS uređaj u Glavnom kolodvoru se još uvijek nadograđuje. Konstantno surađujemo za zaposlenicima Siemens te tako nadograđujemo svoje znanje kako bi u budućnosti mogli što lakše djelovati na održavanju uređaja i otklanjanju mogućih problema. Ponekad nam suradnju otežava jezična barijera, ali s vremenom smo se prilagodili Siemensovim stručnjacima tako da kompletnu komunikaciju obavljamo na engleskom jeziku.

• Koji su još problemi u radu?

- Još jedan od problema dionice je dob djelatnika. Većina djelatnika je pred mirovinom, a za dobiti dobrog i kvalitetnog radnika na SS-u treba proći određeno vrijeme, zbog velikog i raznovrsnog opsega posla.

• Vi ste i sindikalno aktivni.

- Istovremeno obavljam i posao zamjenika sindikalnog povjerenika kako bi radnicima što lakše mogli prezentirati nastale probleme, kako bi bili upoznati s novostima u radu naše zajednice ali i sindikalno pomoći svakom radniku kojem je pomoć potrebna. Spajanje funkcija ne smatram velikim problemom jer većinu ljudi susrećem na radnom mjestu tako da mi to olakšava sindikalni rad.

• Imate li neki prijedlog za kraj razgovora?

- Za bolji i kvalitetniji rad SIHŽ predlažem više druženja između ljudi, više komunikacije kako bi jedni drugima mogli pomoći a zajedničkim snagama nastupiti u prezentaciji naših problema i prijedloga za bolji rad naše HŽ-infrastrukture.

Razgovarao

Zdravko Kučinić, dopredsjednik djelatnosti SIT-a

## OSVRT

# Briga za radnike – zadatak svih!

*Pripremamo se i za održavanje skupova radnika u Elektrotehničkim poslovima sukladno Zakonu o radu. Smatramo da je dobra i pravovremena informacija poslodavca dana radniku preduvjet za uzajamno povjerenje i dobru vjeru u namjere poslodavca*

Neki zadaci i ciljevi koje smo postavili su novi Pravilnik o organizaciji HŽ Infrastrukture d.o.o., novi Kolektivni ugovor i unapređenje zaštite na radu.

Jedan od kroničnih problema sustava je organizacija i sistematizacija, problemi koje imamo s nedostatkom radnika u Elektrotehničkim poslovima nisu do danas zadovoljavajuće riješeni. Predstoji nam borba za popunu istih, a temelj naših zahtjeva za osiguravanjem potrebnog broja izvršitelja su norme i normativi koji su i danas na snazi, ali ih na žalost nitko ne poštuje i ne primjenjuje. Nadamo se da će naš rukovodni kadar u suradnji s voditeljima sektora, a uz pomoć i suglasnost s

upravom HŽ Infrastrukture d.o.o., ovu obavezu izvršiti korektno i na zadovoljstvo svih. Naš sindikalni interes je da se postojeći radnici što manje raubaju, to jest da ne rade poslove onih koji nedostaju u procesu rada, da rade što manje s prekovremenim satima, a samim time da što kvalitetnije žive i rade.

## KOLEKTIVNI UGOVOR

Danas imamo Kolektivni ugovor koji ima produženu primjenu prava i pravnih pravila do 31. studenoga 2016. godine. Svih ovih proteklih godina za vrijeme trajanja ovog KU imali smo i više Aneksa kojima smo pokušavali izbalansirati prava radnika



i razumjevajući tešku materijalnu situaciju u državi na neku ruku išli u prilog poslodavcu, a sve u smislu očuvanja radnih mjesta u HŽ Infrastrukturi. Novim KU predlažemo i riješenje problema pripravnosti s kojom u praksi imamo sve više problema, čemu svi svjedočite. Uprava bi željela oduzeti pravo radnika na korištenje svog slobodnog vremena na jedan robovlastnički odnos, da radnika obaveže da mora biti na raspolaganju poslodavcu cijele godine za nula kuna, što je protivno svim europskim smjernicama i našem Zakonu o radu koji govori da je slobodno vrijeme radnika svetinja u koju se ne smije zadirati, a da se to na adekvatan način ne plati. Našim KU definirano je člankom 166. kako se postupa u slučajevima pripravnosti.

Na to upozoravam upravu već više od dvije godine, da se krše odredbe KU, članka 166. U više navrata sam pisao i požurnice za rješavanje ovog problema, sukladno dogovoru sa sastanka djelatnosti EEP-a, na što do danas nismo dobili nikakav odgovor.

Naš prijedlog članka 43. KU bit će: *Poslodavac zbog tehnološkog procesa rada radnicima Elektrotehničkih i Građevinskih sektora na razini dionica, nadzornih grupa na održavanju pružnih i kolodvorskih postrojenja u slučaju otklanjanja smetnji i kvarova može odrediti pripravnost kod kuće.*

*Pripravnost se određuje za vrijeme neradnih dana, blagdana te za radno vrijeme u vremenu do 1 sat prije početka radnog vremena te sat poslije kraja radnog vremena.*

*Radnicima na radnim mjestima koja su neprekidno zaposjednuta sa dovoljnim brojem radnika za otklanjanje kvarova i smetnji ne može se odrediti pripravnost kod kuće.*

*Sati pripravnosti kod kuće ne ulaze u efektivno radno vrijeme.*

## ZAŠTITA NA RADU

Zaštita na radu važan je dio radnog procesa koji se veže na siguran rad iz kojega proizlazi zaštićeniji i zdraviji radnik u procesu rada. Da bi se ta razina zaštite na radu postigla potrebno je da poslodavac obvezno osigura sve potrebne mjere i zaštitna sredstva da bi se rad mogao odvijati na siguran način, odnosno da bi se rizici sveli na najmanju moguću mjeru. S druge strane, radnici su obvezni pridržavati se propisanih mjera zaštite na radu i koristiti zaštitna sredstva.

Da bi poslodavac i radnici znali na koji način koristiti zaštitna sredstva rada potrebno ih je obrazovati za rad na siguran način kako bi poslodavac i radnici shvatili da pravilno korištenje zaštitnih sredstava za rad na siguran način stvara manje radnika s umanjenom radnom sposobnošću, odnosno invalida rada koji su na kraju i trošak poslodavcu, većinom veći od ulaganja u zaštitna sredstva rada. Treba poći od toga da nema radnog mjesta gdje u manjoj ili većoj mjeri ne postoji opasnost od ozljede na radu i treba preventivno djelovati da se svaka ozljeda pokuša spriječiti. Posebnu pozornost treba posvetiti radnicima koji obavljaju poslove na radnim mjestima s posebnim uvjetima rada gdje postoje povećana opasnost i štetnost za zdravlje i sigurnost tih radnika.

Na žalost, moram konstatirati da naš poslodavac ne djeluje već niz godina u smislu osiguranja kvalitetnih uvjeta rada za naše radnike od uvjeta rada u kojima rade radnici, do nabavke zaštitne odjeće i obuće (zimsku odjeću nismo dobili dvije godine) to jest ne provodi svoje zakonske obveze sukladno Zakonu o radu i našim pravilnicima koji propisuju način na koji se provodi nabavka zaštitne odjeće i obuće.

Moram se osvrnuti i na ulogu povjerenika zaštite na radu koji je itekako važan, jer od njegovog svakodnevnog angažmana ovisi puno toga, pa i to da se nekome spasi život, ako se na vrijeme upozori na neki problem ili na opasnost koja proističe iz pojedinog procesa rada. Na taj se način može i mora djelovati preventivno, jer posljedice mogu biti ozbiljne, nesposob-

nost za rad, invalidi rada ili čak smrt kao posljedice nereagiranja nas kao povjerenika ili poslodavca na problem koji postoje.

Sve ovo na što sam do sada ukazivao sumirano je u Procjeni opasnosti, dokumentu koji regulira sve što je u vezi s zaštitom na radu i uvjetima rada, od prostorija koje se koriste kao sanitarni čvorovi, garderoba, kuhinja, te treba provjeriti ispravnost strojeva i uređaja, kontrolirati opremljenost naših dionica i nadzorništva, kontrolirati korištenje osobnih zaštitnih sredstava. Tu su postavljeni i rokovi do kada se što mora otkloniti i tko je za koji dio odgovoran. Također je potrebno svaki puta nanovo ispitivati čimbenike u tehnološkom procesu koji bi mogli utjecati na sigurnost i zdravlje radnika.

Mi povjerenici zaštite na radu trebali bismo sudjelovati u promicanju uvjeta rada, biti obaviješteni o svim promjenama od utjecaja na sigurnost i zdravlje radnika, primati primjedbe od radnika na primjenu propisa i provođenja mjera, prisutnost inspekcijskim pregledima i iznijeti svoja zapažanja, pozivati inspektora kad ocijenimo da su ugroženi život i zdravlje radnika, staviti prigovor na inspekcijski nalaz i mišljenje, poticati ostale radnike na rad na siguran način te imati pristup mjestima rada radi utvrđivanja uvjeta rada.

Ove godine radimo na reviziji Procjena opasnosti koje kad budu gotove idu Upravi u postupak donošenja. Ovi dokumenti su ključni za sigurnost rada naših radnika, za adekvatnu zaštitu na radu, od sredstava za rad do zaštitne odjeće i obuće i ostalih zaštitnih sredstava kod obavljanja radnih zadataka. Zato ovim putem pozivam sve vas da se angažirate da što kvalitetnije odradimo ovaj dio da bi naši radnici imali što kvalitetniju zaštitu na radu, jer Procjena rizika od opasnosti je temeljni dokument za Pravilnik o osobnim zaštitnim sredstvima.

Izrada novog Pravilnika o zaštitnoj odjeći i obući je u tijeku i sada radimo na tome da se usuglasi sa Službom ZNR, a poslije ide Upravi na donošenje. Svi ste upoznati u kom smjeru idu promjene, prvenstveno na poboljšanje kvalitete nove zimske laminatne odjeće, jer svi znamo kako je završio eksperiment nabave zimske odjeće, a završio je na način da je raskinut ugovor s dobavljačem i sva zimska odjeća se mora vratiti dobavljaču jer ne zadovoljava osnovne uvjete vodonepropusnosti, uto- pljenja, a da ne govorimo o kroju koji je neprihvatljiv.

Mi smo u suradnji sa službom Zaštite na radu dali prijedlog koji reguliramo kroz pravilnik o ZNR da se prije stavljanja u proizvodnju i isporuku radnicima daju izraditi probni uzorci zaštitne odjeće i obuće koje bi radnici isprobali i poslije toga davali primjedbe i sugestije. Nakon probnog nošenja razgovarali bi s radnicima i utvrdili je li odjeća i obuća zadovoljavajuća. Nadamo se da će program nove zaštitne odjeće i obuće krenuti uz suglasnost uprave što prije i na obostrano zadovoljstvo.

## VAŽNOST PRUŽANJA INFORMACIJA

Pripremamo se i za održavanje skupova radnika u Elektrotehničkim poslovima, sukladno Zakonu o radu. Smatramo da je dobra i pravovremena informacija poslodavca dana radniku preduvjet za uzajamno povjerenje i dobru vjeru u namjere poslodavca. Poslodavac je dužan upoznati radnika sa svim pitanjima koja su važna za egzistenciju radnika i poduzeća u kojem radnik radi. Što nas očekuje u smislu poslovanja u narednom razdoblju: popunjavanje broja sistemiziranih radnika, uvjeta rada – zaštita na radu, nabavka novih suvremenijih sredstava rada i mehanizacije koja nedostaje. U tom segmentu moram se posebno osvrnuti na cestovna vozila koja će trebati u znatnoj mjeri nabavljati jer moramo gledati u skorbu budućnost gdje se prugom nećemo moći voziti u ovom obimu kojim se sada koristimo (zakup trasa i sl.), a održavanje će morati ići i dalje.

Rade Prosenjak,  
dopredsjednik djelatnosti EEP-a

## JA TAKO MISLIM

# Vratite održavanje pruge gdje mu je mjesto

*Struktura željezničkoga infrastrukturnog sustava usklađena je s direktivama Europske unije i propisana Zakonom o željeznici i Pravilnikom o željezničkoj infrastrukturi. Željeznička infrastruktura je javno dobro u općoj uporabi u vlasništvu Republike Hrvatske, a njome se upravlja i gospodari u skladu s njezinim statusom*

Svjedoci smo izvanrednog događaja koji se dogodio na pruzi Zagreb GK – Novska kod kolodvora Prečec gdje je zbog neispravnosti teretnog vagona došlo do oštećenja pruge u dužini od 7000 metara, odnosno oštećeno je i zamijenjeno 3769 pragova.

Zbog navedenog izvanrednog događaja i oštećenja, pruga je bila zatvorena za promet vlakova od 19. do 31. siječnja 2016. godine. Odmah po saznanju za oštećenje pruge pristupilo se utvrđivanju štete da bi se mogao, čim prije, izvršiti popravak i otvaranje pruge za redoviti promet vlakova. Pregledom pruge koji je odradio Građevinski sektor, prvenstveno voditelji Nadzorne grupe Dugo Selo te radnici Nadzornog središta Zagreb, ustanovljeno je da je za sanaciju oštećenja potrebno pribaviti pragove, kolosječni pribor (ploče za prag, vijke za prag, vijke stojeće, pločice pričvrstne) te kamen tucanik. Popis potrebnog materijala je sačinjen, a onda su nastali problemi – gdje pronaći sve potrebno za čim brži i kvalitetniji popravak oštećenja i vraćanja pruge u funkciju, a to je nesmetano prometovanje vlakova odnosno prijevoz putnika i roba.

Materijalnih rezervi nema, odnosno nema na zalihama, da tako kažemo, „strateških“ materijala kao što su pragovi (drveni, betonski), kolosječni pribor i tračnice, jer taj materijal „navodno“ nije aktivan ako stoji i ne ugrađuje se pa to „navodno“ opterećuje trošak poduzeća.

Nabavka naravno nije laka jer se isti potrebni materijal ne može jednostavno kupiti recimo u Pevecu ili Bauhausu. Tu je naravno i pitanje je li nešto planirano ili ne. Na kraju, i da negdje materijala

ima, ne može se kupiti samo tako jer je tu i Zakon o javnoj nabavi.

Kako je sve navedeno već davno apsolvirano moralo se krenuti u traženje i prikupljanje potrebnog materijala. Traženje i doprema pragova i kolosječnog pribora iz Moravica, Knina, Slavenskog Broda, Karlovca i Zaprešića te sve ostalo potrajalo je i nekoliko dana a sve to vrijeme pruga stoji zatvorena.

Pored nedostatka materijala za popravak pruge, HŽI d.o.o. naravno više nema niti raspoloživih radnika već mora angažirati radnike PP Održavanja pruga iz Pružnih građevina. Ništa bolje nije ni u PG-u, a to su prvenstveno pružni radnici koje je Uprava Pružnih građevina, uz blagoslov Uprave HŽI-a, doslovce otjerala s pruge kao višak ili nepotrebne, što znaju (ili ne znaju) samo autori silnih organizacija ili reorganizacija u posljednje vrijeme. Tako su za rad na otklanjanju ovog izvanrednog događaja morali biti angažirani radnici iz cijele Hrvatske, koji su putovali i cijelu noć da bi taj dan radili deset i više sati.

## USPJEŠNA SANACIJA

Radilo se, da tako kažemo, danonoćno od 22. do 31. siječnja 2016., uz maksimalni angažman svih raspoloživih pružnih radnika i strojara te je uspješno izvršena sanacija oštećene pruge i ista je vraćena u funkciju. Ovo je, naravno, pohvalno, iako je trajalo malo predugo iz već spomenutih razloga i, naravno, najdeblji kraj su izvukli najslabiji i najmanje plaćeni.

Popravak pruge je naravno uspješno odrađen, ali što je s poslovima koje su ti vanjski radnici morali odraditi temeljem

dinamike, odnosno planova predviđenih u svojim domicilnim jedinicama?

Naravno, sve je stajalo, a dinamika i planovi nisu realizirani pa se agonija slabog i nepravovremenog održavanja nastavlja i sve više pogoršava, a najodgovorniji radnici, Voditelji nadzornih grupa, nemoćni su jer „struku“, koja je provela i provodi sve te već napomenute organizacije, jednostavno nije briga.

Zbog svega navedenog po tko zna koji put, napominjemo i podsjećamo i zahtijevamo.

## NAPOMINJEMO

Željeznički infrastrukturni sustav usklađen je s direktivama Europske unije i propisan Zakonom o željeznici i Pravilnikom o željezničkoj infrastrukturi (Narodne novine, br. 127/05). Željeznička infrastruktura je javno dobro u općoj uporabi, u vlasništvu Republike Hrvatske te se njome upravlja i gospodari u skladu s njezinim statusom.

Željeznički infrastrukturni sustav sastoji se od:

- građevinskoga infrastrukturnog podsustava (pružni donji ustroj, pružni gornji ustroj);
- elektroenergetskoga infrastrukturnog podsustava (stabilna postrojenja za napajanje električne vuče, druga elektroenergetska postrojenja);
- prometno-upravljačkog i signalno-sigurnosnoga infrastrukturnog podsustava (signalno-sigurnosni uređaji, telekomunikacijski uređaji);
- ostalih funkcionalnih dijelova i opreme željezničke infrastrukture (zgrade, oprema, vozila i strojevi za održavanje i kontrolu stanja željezničke infra-

strukture, informatički elementi i inventar željezničke infrastrukture).

## PODSJEĆAMO

Osnovna funkcija Upravitelja željezničkom infrastrukturom je izgradnja željezničke infrastrukture, održavanje i osuvremenjivanje željezničke infrastrukture, a sve u cilju ostvarivanja tehničko-tehnološkog jedinstva i interoperabilnosti. To se može realizirati jedino postizanjem zahtjevne razine učinkovitosti pruga. Tehnička specifikacija za interoperabilnost su strukturni ili funkcionalni podsustavi s ciljem ispunjavanja osnovnih zahtjeva za postizanjem jedinstvenog tehničko-tehnološkog funkcioniranja svih podsustava.

Kao što smo već do sada pismeno upozoravali, i nadalje smatramo da se primijenjenim rješenjem o izdvajanju organizacijskog dijela poslova održavanja i građenja, direktno ugrožava interoperabilnost željezničkog sustava.

U željezničkom sustavu gdje je sigurnost prometa na prvom mjestu i za koju upravitelj infrastrukturom uz željezničkog prijevoznika i odgovara, organizacijski loše postavljena funkcionalna struktura održavanja infrastrukture može imati dalekosežne posljedice.

Zato je nama logično da se dio tih poslova ponovno treba sistematizirati u društvu, odnosno da se taj dio djelatnosti iz Pružnih građevina vrati ponovno u maticu.

Prema Strategiji prometnog razvoja Republike Hrvatske (2014. – 2030.) u Nacionalnom programu željezničke infrastrukture Republike Hrvatske u funkciji njene što kvalitetnije realizacije moraju biti prisutni slijedeći elementi:

- Željeznički sektor mora biti u funkciji ukupnog gospodarsko socijalnog razvitka RH i njenog međunarodnog povezivanja;

- Željeznički sektor mora biti u funkciji gospodarsko-socijalnog objedinjavanja hrvatskog prostora;

- Željeznički sektor mora biti u funkciji europske povezanosti Republike Hrvatske (Republika Hrvat-

ska kao logistička platforma jugoistočne Europe);

- Željeznički prometni podsustavi moraju biti harmonizirano razvijani kako bi permanentno bila održavana ciljana razina njegove ukupne funkcionalnosti;

- Željeznički sektor mora biti u funkciji sigurnosti prometnih pravaca i prometnih tokova;

- Razvoj željezničkog sektora mora biti usklađen s ciljevima ukupnog prometnog razvitka Republike Hrvatske i zaštite prostora i okoliša;

- Željeznički sektor mora u svome razvoju anticipirati Nacionalni program energetske učinkovitosti;

- Željeznički sektor mora u strateškom smislu (funkcionalno gledano tehničko-tehnološki) biti razvijen na koncepciji mreže ciljanog kapaciteta.

U skladu s odredbama Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava, upravitelj infrastrukture kao pravna osoba ima sljedeće funkcije i obveze:

- upravljanje željezničkom infrastrukturom;

- organiziranje i reguliranje željezničkog prijevoza;

- održavanje i osuvremenjivanje željezničke infrastrukture, njezina zaštita, te poslovi izgradnje željezničke infrastrukture;

- organiziranje i trajno obavljanje kontrole nad sigurnim tijekom prometa;

- održavanje infrastrukturnih podsustava na željezničkim prugama na kojima se obavlja promet u stanju za siguran tijek prometa;

- vođenje registra infrastrukture te drugih evidencija i tehničkih podataka

važnih za sigurnost u željezničkom prometu, uporabu i održavanje infrastrukture za sve željezničke pruge kojima upravlja;

- vođenje evidencije i drugih podataka o prometu vlakova, od značenja za siguran tijek prometa;

- održavanje unutarnjeg reda u infrastrukturnom pojasu.

## ZAHTIJEVAMO

Zahtijevamo povratak građevinskog dijela održavanja iz Pružnih građevina u maticu, bazirajući se prvenstveno na činjenici da ovakav način jednostavno ne funkcionira jer smisao „redovitog održavanja“ je svakodnevni i kontinuirani rad koji je trenutno neizvediv iz više razloga. Dva osnovna razloga su nedostatak izvršitelja, odnosno pružnih radnika te neugovaranje između HŽI-a d.o.o. i PG-a d.o.o. određenih poslova i radova koji su bitni potrebni u kontinuiranom održavanju.

Zahtjev se također bazira i na činjenici sukladnoj Zakonu o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava da ako upravitelj nema navedeni dio održavanja, postoji mogućnost gubljenja licence, što je nepobitna činjenica.

Pored zahtjeva za povratak izdvojenog dijela održavanja koji se temelji na gore navedenim činjenicama, zahtijevamo da se kod povratka u maticu vodi briga o broju potrebnih izvršitelja koji je potrebno ugraditi u Pravilnik o organizaciji HŽI-a d.o.o.

Potreban broj izvršitelja kao što su pružni radnici i pružni poslovođe mora se bazirati na normama i normativima koje moraju uključivati i voditi računa

isključivo o dužini pruga, dužini staničnih kolosjeka te količini, odnosno broju skretnica u dijelu gornjeg ustroja te broju geotehničkih građevina unutar dijela donjeg ustroja i, na kraju, ne manje bitnog pružnog pojasa koje je potrebno redovito održavati, kako zbog tehničke ispravnosti tako i zbog urednosti kompletnog sustava.

Tomislav Špoljarević



ISSN 1846-7024



**SINDIKALNE**  
*informacije*

*Izdavač  
Za izdavača  
Uredništvo*

*Adresa  
Telefon  
Telefaks  
E-mail*

*Autori fotografija u ovom broju  
Priprema za tisak i  
grafičko oblikovanje*

*Tisak*

Sindikata infrastrukture Hrvatskih željeznica  
Slavko Proleta, predsjednik SI HŽ-a  
Slavko Proleta, Mirjana Konjić (glavna urednica), Tomislav  
Špoljarević, Rade Prosenjak i Zdravko Kučinić  
Ulica kneza Branimira 6, 10 000 Zagreb  
01 378 31 78  
01 378 31 68  
sihz@sihz.hr, www.sihz.hr  
Dragutin Staničić i Ante Klečina

TIM press, Zagreb

Intergrafika, Zagreb