



Milí čitatelia Ž semaforu!

Práve listujete v prvom čísle Ž semaforu v novom roku, ktorý je rovnaký a predsa úplne iný, ako bývalo zvykom. Iný v tom, že je o rok starší, ako aj my všetci. Ale s rokmi prichádza múdrosť, rozvaha a skúsenosti, takže z väčšej číslky pri kolonke vek si prosím nerobte ťažkú hlavu. Iný je Ž semafor aj v tom, že od januára vychádzame v náklade už 10 000 kusov. Je to vďaka Vášmu záujmu čítať toto obľúbené periodikum, vďaka našej snahe, aby ste všetci boli informovaní o dianí v železničnom „kolose“ a samozrejme, vďaka vedeniu spoločnosti, ktoré našu snahu a návrh podporilo. Poďakovanie patrí aj „silnej trojke“ v redakcii Ž semaforu, ktorá sa obetavo snaží byť všade tam, kde sa objaví akákoľvek zaujímavá informácia a nielen z prostredia železníc. A keďže taký potenciál, ako má našich vyše osemnásťtisíc kolegov nám môže kde kto závidieť, dovolím si poprosiť Vás o priazeň, ale predovšetkým o spoluprácu, názory, postrehy a námety aj v tomto, určite nielen šťastnou sedmičkou charakteristickým roku 2007.

Karel Čapek v jednom zo svojich bonmotov raz uviedol: - *Radi by sme dôverovali politikom tak, ako dôverujeme železnici, že nás povezie tam, kam sme si kúpili lístok...*

Prajem Vám všetkým, aby sme si zmienenú dôveru v tradíciu a silu železnice, v jej spoľahlivosť, hrdosť a poctivosť železničiarov naďalej udržali a vedeli aj rovnako dôrazne brániť. Lebo nech sme vo svojej práci a prístupe k životu akokoľvek skromní, život bez koľají by bol ako život bez ľudského srdca. Nemožný. Pretože tak, ako srdce spája človeka so životom, železnice spájajú ľudí navzájom.

Prajem Vám všetko dobré.

Martina PAVLIKOVÁ,
hovorkyňa ŽSR

Martina Pavliková

PRÍHOVOR GENERÁLNEHO RIADITEĽA ŽSR ING. DALIBORA ZELENÉHO

Milé kolegyně a kolegovia!

Dovoľte mi, aby som Vám v „akčnom roku 007“ poprial veľa zdravia a šťastia, veľa osobných i pracovných úspechov.

Ak by sme začali bilancovať a hodnotiť uplynulý rok, môžem s potešením konštatovať, že rok 2006 sme ukončili s priaznivým hospodárskym výsledkom, konkrétne so ziskom 9,8 miliardy Sk. Toto naozaj mimoriadne pozitívne číslo znie pekne, avšak musím povedať, že je to podmienené plnením konsolidačnej funkcie SR, kde sa vďaka veľmi dobrej spolupráci s našimi partnermi a priazni i pomoci vlády SR, ministerstiev dopravy a financií podarilo veľa urobiť. Odhladiť však od plnenia konsolidačnej funkcie, čo znamená, že do štátneho dlhu sa prevzali niektoré staré dlhy bývalých ešte unitárnych slovenských železníc, oproti plánu skončíme s lepším hospodárskym výsledkom o 986 mil. Sk. Vďaka priaznivému hospodárskemu výsledku sme naším partnerom v osobnej i nákladnej doprave znížili v závere roku 2006 maximálnu cenu za dopravnú cestu, čo im prinieslo úspory. Keď sa bude situácia na železnici aj v roku 2007 vyvíjať podobným smerom, budeme v tomto trende pokračovať. To znamená, že aj v roku 2007 sa budeme snažiť maximálnu cenu cenového výmeru



znižovať a tak aj cenovú politiku podporovať rozvoj železničnej dopravy.

Organizačné zmeny, ktoré na železnici doteraz prebehli a naozaj ich nebolo málo, postupne vyhodnocujeme a zmeny, ktoré nás v tejto oblasti ešte čakajú, budú známe v júli tohto roku. Dotýkať sa budú predovšetkým efektívnosti systému verejného obstarávania. Ten chceme nastaviť tak, aby bol prehľadný, čistý, aby vyhovoval pravidlám EÚ. Iba tak zaručíme, aby sa efektívne využívali financie, ktoré sa podarilo vláde SR z európskych fondov zaistiť. Vážim si železničiarov a ich prácu, vážim si profesionalitu kolegov i všetko, čo sa doteraz podarilo na železnici urobiť. Aj preto si myslím, že priority, ktoré sme si na tento rok vytýčili, nebude problém zvládnuť.

Verím, že vyrovnané príjmy a výdavky v hospodárení ŽSR a plynú funkčnú organizačnú štruktúru sa podarí v roku 2007 naplniť.

Dôležité bude naďalej modernizovať a budovať železničnú infraštruktúru. Rozpracované sú projekty, ktoré by mali prispieť k rozvoju dopravy po celom Slovensku. V roku 2007 sa bude väčší dôraz klásť na rozvoj pozície Slovenska ako dôležitého člena v rámci európskych a svetových železničných a dopravných štruktúr. Našou snahou bude v tomto roku vytvoriť notifikačnú inštitúciu, ktorá by v rámci Slovenska zabezpečila potrebné certifikáty v oblasti železničnej výroby. Budem rád, ak sa podarí začať projekt revitalizácie železničných staníc tak, aby sa slovenské stanice priblížili nielen vzhľadom, ale i poskytovanými službami európskym normám. V novom roku sa bude dôraz klásť aj na potreby železničiarov a ja verím, že sa tak podarí zlepšiť aj vaše pracovné podmienky. Okrem prania dobrého zdravia v úvode ešte doplním jedno spoločné pranie: aby nás – železničiarov neopustila doterajšia pracovitosť a hrdosť a aby naše úsilie bolo zavŕšené aj uznaním v očiach verejnosti.

Krásny rok 2007!

DZ

Personálne zmeny

Od 1. januára bol na GR ŽSR zrušený odbor komunikácie a medzinárodných vzťahov (Odbor 160). Zároveň vznikli dva nové odbory: **odbor komunikácie (Odbor 140)** a **odbor medzinárodných vzťahov (Odbor 150)**.

Generálny riaditeľ ŽSR Ing. Dalibor Zelený menoval do funkcie riaditeľky odboru komunikácie **Mgr. Martinu PAVLIKOVÚ**, ktorá je súčasne hovorkyňou ŽSR.

Do funkciu riaditeľky odboru medzinárodných vzťahov bola od 1. januára menovaná **Mgr. Silvia ŠIMONOVÁ**.

Ing. Milan NEVIDANSKÝ od toho istého dátumu zastáva funkciu zástupcu riaditeľa odboru dopravy (O 410).

Vedeli ste, že...

... platia nové zamestnanecké cestovné výhody?

INFORMÁCIE PRE DRŽITEĽOV ŽELEzničných PREUKAZOV

* Na trati Bratislava hl. st. - Praha Holešovice a späť je od 10. 12. 2006 zavedený vlak kategórie Super City „Slovenská Strela“. Držitelia všetkých druhov železničných preukazov môžu vlak kategórie Super City použiť bez príplatku **po zakúpení miestenky**.

* ZSSK má záujem, aby vzájomné uznávanie zamestnaneckých cestovných výhod medzi Českom a Slovenskom boli zachované aj v roku 2007. V súčasnej dobe prebieha proces podpisovania zmluvy.

* Predĺženie platnosti (prolongáciu) železničných preukazov na rok 2007 bude možné vykonať v období od **1. februára - 31. marca 2007**. Pre študentov vysokých škôl bude prolongácia prebiehať až od **5. marca 2007**. Samotná prolongácia na rok 2007 nebude vykonávaná cestou evidenčných zložiek, ale bude realizovaná cestou iKVC priamo v železničných staniaciach. Presné pokyny k samotnej prolongácii budú uvedené v „Opatrení na prolongáciu železničných preukazov na rok 2007“.

Predstavujeme námestníkov generálneho riaditeľa ŽSR

Generálny riaditeľ Železníc SR riadi úsek generálneho riaditeľa a má štyroch námestníkov, ktorí riadia činnosť na zverenom úseku a zastupujú generálneho riaditeľa vo vymedzenom rozsahu. Každému námestníkovi generálneho riaditeľa podliehajú úseky a tie organizačné zložky ŽSR, ktorých pôsobnosť súvisí s ním riadenou oblasťou a činnosťou.



Ing. Vladimír JARŮNEK
námestník generálneho riaditeľa pre ľudské zdroje



Ing. Štefan HLINKA
námestník generálneho riaditeľa pre ekonomiku



Ing. Jozef ANTOŠ
námestník generálneho riaditeľa pre prevádzku



Ing. Igor FEDOR
námestník generálneho riaditeľa pre rozvoj a informatiku

Rozvoj železničnej dopravy podporíme cenovou politikou

ZO STRETNUTIA GENERÁLNEHO RIADITEĽA ŽSR ING. DALIBORA ZELENÉHO S NOVINÁRMÍ

Generálny riaditeľ ŽSR Ing. Dalibor Zelený sa 10. januára stretol na pôde ŽSR s novinármi. Po úvodnom novoročnom prianí v krátkosti zhodnotil rok 2006 a predniesol priority a plány ŽSR na rok 2007.

– Som rád, že vám môžem oznámiť, že sme rok 2006 uzavreli s pozitívnym hospodárskym výsledkom, povedal generálny riaditeľ v úvode hodnotenia. Skonštatoval, že dôležitú úlohu tu zohrala predovšetkým konsolidačná funkcia štátu ako aj dobrá spolupráca so železničnými spoločnosťami. Hospodársky výsledok sa odzrkadlil aj v znížení poplatkov za dopravnú cestu na konci roka 2006, čo prinieslo ZSSK a ZSSK CARGO úspory. Na tlačovej konferencii sa okrem zhodnotenia uplynulého roka hovorilo aj o prioritách na rok 2007. – **Urobíme všetko preto, aby sme dosiahli vyrovnané príjmy a výdavky v hospodárení ŽSR,** začal s prioritami Ing. Dalibor Zelený. Modernizácia a budovanie železničnej infraštruktúry bola téma, ktorej ŽSR bude aj v roku 2007 venovať veľkú pozornosť. – **V súčasnosti máme v zásobe už**



rozpracované projekty podľa európskych štandardov v hodnote 15 miliárd Sk. Mali by prispieť k rozvoju dopravy aj z pohľadu ostatných dopravcov a celej dopravnej cesty na Slovensku, uviedol novinárom generálny riaditeľ ŽSR. Informoval, že v štádiu dokončovania sú prvé dva úseky modernizácie železničnej siete, ktorá plynule

pokračuje z Bratislavy do Nového Mesta nad Váhom. Ak bude zabezpečený dostatok zdrojov, ŽSR plánuje

v tomto roku preinvestovať na modernizáciu asi 9 miliárd Sk. Začne sa tiež verejným obstarávaním na 3 nové veľké projekty. Z nich 2 sa budú týkať modernizácie železničných úsekov Nové mesto nad Váhom - Púchov, úsek Zlatovce a Žilina - Krásno nad Kysucou. Termín realizácie je stanovený do roku 2010. Projekt elektrifikácie trate Zvolen - Filákovovo má termín

realizácie po roku 2013. Počas týchto rekonštrukcií ŽSR pripraví plán výluk s partnermi, ktorí po koľajniciach jazdia, tak, aby sa očakávané stavebné práce od roku 2008 čo najmenej dotkli cestujúcich. Medzi tohtoročné priority generálny riaditeľ zaradil aj zriadenie notifikačnej inštitúcie, ktorá by v rámci Slovenska zabezpečila vydávanie certifikátov pre železničnú výrobu. – **Ak sa tak stane, slovenské firmy orientované na výrobu železničných výrobkov už nebudú musieť žiadať o potrebné povolenie v iných krajinách EÚ,** vysvetlil Ing. Dalibor Zelený. Vzhľadom na stav niektorých železničných staníc sa má rozbehnúť aj projekt ich revitalizácie s účasťou súkromného sektora a miestnych podnikateľov. Na stole generálneho riaditeľa je aj spätné posúdenie niektorých nevýhodných zmlúv, ktoré ŽSR uzatvorila ešte v minulosti.

Dana SCHWARTZOVÁ
Foto: Ing. Ľubomír MITAS

Kvalitu svojej práce potvrdili získaním certifikátu

ÚDRŽBA ŽELEZNIČNEJ INFRAŠTRUKTÚRY ZÍSKALA KONCOM ROKA 2006 CERTIFIKÁT KVALITY

Vedeli čo chcú, pomohli im skúsenejší ako na to, a dnes sa už môžu pochváliť spôsobom práce podľa najprísnejších kritérií kvality. Reč je o na pohľad nie veľkom, ale svojim významom mimoriadne dôležitom Certifikáte kvality podľa normy ISO 9001: 2000, ktorý od 19. decembra 2006 vlastní Údržba železničnej štruktúry.

Slávnostný akt prevzatia certifikátu trval síce len pár minút, ale na jeho získanie bol potrebný celý rok. ÚŽI vznikla rozhodnutím Správnej rady ŽSR 1. januára 2005 a od začiatku si stanovila neľahký cieľ: byť vždy pripravená poskytovať rýchlu, kvalitnú a komplexnú údržbu zariadení dopravnej infraštruktúry.

„Konkurencia firiem ako nový ekonomický fenomén prináša nielen nové výrobky, technológie či činnosti ale aj novú kvalitu“.

- Aby novovzniknutá vnútorná organizačná jednotka ŽSR - ÚŽI mohla úspešne konkurovať, ale aj rozvíjať tieto nové výzvy, rozhodlo vedenie ÚŽI hneď krátko po svojom vzniku zaviesť **Systém manažérstva kvality podľa normy ISO 9001:2000**, - zdôvodnil riaditeľ ÚŽI Ing. Jaroslav Kováčik začiatok cieľa. Cieľa síce pekného, ale pri podrobnejšej analýze takmer nad ľudské sily. Je potrebné totiž otvorene priznať, že pri tisícoch výhybiok, kilometrov koľají, mostov, budov a so šiestimi tisíckami ľudí to chcelo a chce skutočne premyslene fungujúci systém.

Cieľom zavedenia Systému manažérstva kvality a jeho následnej certifikácie bolo:

- overiť, či organizácia riadiacich, hlavných a podporných procesov ako ich vnútorné väzby zaručujú kvalitu výsledného produktu ÚŽI: teda, okamžitú a cyklickú údržbu v oblasti železničných tratí a stavieb, oznamovacej a zabezpečovacej techniky a elektrotechniky i energetiky
- zefektívniť činnosť na všetkých úrovniach riadenia a prevádzky ÚŽI
- zvýšiť konkurencieschopnosť
- dosiahnuť spokojnosť zákazníkov (OR, externí zákazníci).

Od kvalitnej práce zamestnancov údržby železničnej infraštruktúry závisí plynulosť a bezpečnosť železničnej dopravy na tratiach ŽSR. V decembri .2006 ÚŽI úspešne absolvovala certifikačný audit podľa ISO 9001:2000 spoločnosťou SGS Slovakia a o pár dní na to sa stala vlastníkom certifikátu.

A tým sa snaha jednej z najväčších organizačných jednotiek železníc nekončí. Pre nasledujúci rok si dali šesť skutočne náročných cieľov, ktorých podstatou je vybudovať kvalitnú komunikáciu tak s dodávateľmi, ako aj zákazníkmi ÚŽI, využiť v čo najväčšej



Riaditeľ ÚŽI Ing. Jaroslav Kováčik (vľavo) pri slávnostnom preberaní certifikátu.



Na slávnostnom akte preberania certifikátu nechýbali ani hostia z riadiacich zložiek ŽSR.

miere možnosti získať prostriedky z EÚ. To predpokladá pri takom počte pracovníkov v prvom rade perfektnú internú komunikáciu a vynikajúcu koordináciu s ďalším rozvojom, inováciou a snahou o čo najväčšie potlačenie slabín.

Martina PAVLIKOVÁ
Foto: Vladimír SALZER

ÚŽI sa stará o:

- 6 877 km koľají normálneho, širokého a úzkeho rozchodu tratí,
- 1 923 km tratí zabezpečených zabezpečovacím zariadením,
- 1 159 priecestí so zabezpečovacím zariadením,
- 8 773 výhybiok,
- 76 tunelov o celkovej dĺžke 43,3 km,
- 2 283 mostov o celkovej dĺžke 46,7 km,
- 2 344 železničných priecestí,
- 3 848 budov ŽSR.

ÚŽI ako exkluzívny dodávateľ opravárenských prác a servisných služieb pre železničnú infraštruktúru ŽSR vykonáva údržbu v oblasti:

- * oznamovacej a zabezpečovacej techniky
- * energetiky a elektrotechniky
- * železničných tratí a stavieb
- * mostných obvodov



Do Banskej Bystrice konečne po elektrifikovanej trati

JEDNA Z NAJVÄČŠÍCH INVESTÍCIÍ ŽSR ELEKTRIFIKÁCIA TRATE ZVOLEN – BANSKÁ BYSTRICA JE UKONČENÁ

Banská Bystrica sa dočkala. Srdce Slovenska je síce známe svojou krásou a povestným sloganom „za živa v Bystrici, po smrti v nebi“, ale ako jediné krajské mesto až do polovice decembra 2006 nemalo železničnú trať elektrifikovanú. A tak všetci, ktorí chceli prísť do mesta po železnici, museli vo Zvolene prestupovať na motorový vlak. Už v deväťdesiatych rokoch minulého storočia vtedajší poslanci sľubovali, že „elektrinu“ bude mať aj mesto pod Urpínom a dokonca vtedy slávnostne poklepali aj základný kameň. Ale dlhých deväť rokov sa nedialo nič. Možno aj preto sa naši skeptici, ktorí pri opätovnom položení základného kameňa v novembri 2004 pochybovali. Našťastie, na druhýkrát, ale predsa to vyšlo.



Elektrifikácia takmer 22 kilometrového úseku medzi Banskou Bystricou a Zvolenom stála približne 1,1 mld. Sk.

Po 26 mesiacoch perfektne skordinovanej práce je takmer 22 km úsek medzi Zvolenom a Banskou Bystricou plne elektrifikovaný. Symbolicky, 11. januára o 11.00 hodine ho slávnostne otvoril generálny riaditeľ ŽSR Dalibor Zelený v sprievode ministra dopravy, pôšt a telekomunikácií SR Ľubomíra Vážneho. Elektrifikácia trate Zvolen - Banská Bystrica je jednou z najväčších dopravných investícií v SR za viac ako 1,099 miliardy Sk, pričom 75 percent z nich bolo uhradených zo štrukturálneho eurofondu a zvyšok zo štátneho rozpočtu SR. Na realizácii uvedeného diela sa podieľalo česko-slovenské konzorcium firiem OHL ŽS Brno, zvolenského Betamontu a Eltra Košice. Stavbu uviedol investor ŽSR v decembri 2006 do predčasného užívania a súčasne do skúšobnej prevádzky, ktorá má trvať do 15. marca 2007.

Novovybudovaný úsek je podľa ministra dopravy príkladom podpory rozvoja regiónu. - Zvyší konkurencieschopnosť železničnej prepravy voči cestnej v osobnej i nákladnej doprave. Ekologicky menej náročný dopravný systém výrazne zníži negatívne dôsledky na životné prostredie. Významným prínosom bude aj efektívnejšie využívanie kapacity železničnej infraštruktúry, zrýchlenie a zvýšenie bezpečnosti a spoľahlivosti osobnej a nákladnej dopravy. Tým sa zlepší kultúra cestovania, čo



Slávnostným prestrihnutím pásky bola stavba oficiálne odovzdaná do prevádzky.

stavby je trakčné vedenie, napájané z trakčnej stanice v Banskej Bystrici a prepojené na trať Šurany - Zvolen cez spínaciu stanicu vo Zvolene. Diaľkové riadenie pevných elektrických trakčných zariadení je ovládané zo zvolenského Riadiaceho stanoviska elektrotechniky.

Elektrifikácia si vyžiadala výstavbu nových staničných zabezpečovacích zariadení v Sliachi a Banskej Bystrici a ich úpravu vo Vikanovej, Radvani, Šalkovej a Kostiviarskej na ochranu pred účinkami prúdu z elektrickej trakcie. Medzi významné stavebné úpravy patrila prestavba železničného mosta cez rieku Hron v Banskej Bystrici.

Generálny riaditeľ ŽSR Dalibor Zelený pripomenul, že v investičnom pláne ŽSR je už na koniec tohto roka verejné obstarávanie na elektrifikáciu trate Zvolen - Fiľakovo. Mala by stáť približne 4 mld. Sk a jej výstavba by sa mala začať v priebehu budúceho roka. - Máme pripravených veľa projektov a chceme



Pred slávnostným odovzdaním stavby bola prehliadka banskobystrickej stanice. Prednosta Ing. Ján Ryšavý sa mal čím pochváliť, pýchou stanice je aj nová dopravná kancelária.

bude mať vplyv na zvýšenie zamestnanosti, rozvoj priemyslu i služieb a celkové zlepšenie hospodárskej situácie v regióne, - konštatoval šéf rezortu dopravy. Modernizácia jednokoľajového úseku vyše 130-ročnej trate vrátane predelektrifikačných úprav medzi dvoma susediacimi stredoslovenskými mestami nadväzuje na elektrifikovanú trať Šurany - Zvolen. Základnou časťou

základnú sieť ŽSR vo veľmi krátkom horizonte zelektrifikovať. Projekty vyhodnocujeme podľa toho, koľko prevádzkových nákladov sa tým ušetrí, koľko nákladu sa tam vozi, preto začneme traťou Zvolen - Fiľakovo, - dodal generálny riaditeľ ŽSR.

Martina PAVLIKOVÁ
Foto: Vladimír SALZER

V Leopoldove už netrpezlivo očakávajú nové zabezpečovacie zariadenia

NOVÉ KOLAJE, NÁSTUPIŠTIA, PODCHODY, VÝŤAHY... UŽ SLÚŽIA. MODERNIZÁCIA POKRAČUJE

V období štartovania modernizácie a rekonštrukcie železničnej stanice v Leopoldove boli ťažké mechanizmy a skupinky pracovníkov z dodávateľských firiem na každom kroku. Od marca 2006 robil spoločníka leopoldovským železničiarom stavebný ruch a hluk až do neskorých jesenných mesiacov. Čiastočný útlm spôsobený sviatočným obdobím na prelome rokov už „opadáva“ a zainteresované firmy opäť hlásia svoj príchod.



Pohľad na železničnú stanicu v Leopoldove z tretieho nástupištia na sklonku roku 2006.

Dohromady tri nástupištia sa už lesknú v plnej paráde. Nechýba im ani zastrešenie. Prepadávajúca a rozpadávajúca dlažba, priamo pri staničnej budove sa stala minulosťou. Dlaždice pedantne uložené aj s oblúkovým vchodom pre invalidné vozíky, potešia oči cestujúcich už pri bežnom pohľade na priestranstvo. Zábradlie je umiestnené pri prvom nástupišti. – Osvetlenie funguje iba zo stožiarov, rozhlas si ešte tiež chvíľku počká. Elektrické napojenie bude aktuálne až po presťahovaní do vnovených kancelárii. Fungujú už aj výťahy pri dopravnej kancelárii a tie budú aj na druhom a treťom nástupišti, - ozrejmuje chod prác dopravný námestník Miroslav Vrždíak. Zvládnuté je už i napojenie nového oblúka Leopoldov – Brestovany. Cestujúci už môžu využívať aj nový podchod od budovy stanice na nástupištia. Aj keď je ešte v „surovom“ stave, účel už spĺňa. Namiesto panelovej cesty podchod vyrástol aj na zastávke Madunice, na

trati medzi Veľkými Kostoľanmi a Leopoldovom. - Ak si to všetko zrábate, tak už máme ukončené koľaje od jednotej po ôsmu. „Vyrástli“ aj stožiare a trolejové vedenie. Prerábajú sa návěstidlá, máme ich tu 70. Vestibul dostal novú dlažbu a prvýkrát v dlhej histórii budovy sa tu i v čakárniach zaviedlo ústredné vykurovanie. Sedem radiátorov dostáva teplo z Jaslovských Bohuníc. Okienka pre výdajne cestovných lístkov boli nahradené novými, - ukazuje zásadné estetické zmeny prednosta železničnej stanice v Leopoldove Ing. Róbert Hendrych. Prevádzkové výluky fungovali nepretržite, raz sa párna dvojica koľají zamieňala za nepáru, a naopak. Pri stavaní vlakových ciest stále chýba zabezpečovacie zariadenie, aj preprahovanie rušňov sa presunulo do Trnavy a motorka z Leopoldova do Serede, je do 2. marca tohto roka nahradená autobusom. – Upresňovanie prác sa deje za širšej prítomnosti zaintereso-

vaných z OR Trnava, alebo v projekčnom ústave. Čo nám strpčuje každodenný chod života v stanici, to je ručné stavanie výhybiek, vyžaduje si to veľa času. Takí dozorcovia výhybiek sa za zmenu nachodia celé kilometre. Do marca 2006 sme fungovali s

releovou obsluhou, ale na prisľúbené a už aj schválené vybudovanie nového zabezpečovacieho zariadenia

Siemens už nedočkavo čakáme, - vyslovil želanie za seba i kolegov prednosta stanice Ing. Róbert Hendrych. V tejto súvislosti nám riaditeľ Odboru pre realizáciu programov zahraničnej pomoci GR ŽSR Ing. Miroslav Matúšek povedal, že 24. januára začínajú technické prehliadky vonkajších zariadení a 7. februára tohto roku začnú technické prehliadky vnútornej časti zabezpečovacieho zariadenia. Všetko je pripravené tak, aby 19. februára bolo zabezpečovacie zariadenie postupne zapínané. Tieto upresnenia ozneli na zasadnutí pracovnej skupiny v polovici januára.

Mária PALIČKOVÁ

Foto: archív žst Leopoldov



Takto to vyzeralo ešte v začiatkoch vlaňajšieho roka.



Zastávka Madunice po rekonštrukcii. Na trati medzi Veľkými Kostoľanmi a Leopoldovom.

Dnes opatrnejšie, ale zajtra už bezpečnejšie

PREŠOVSKÁ ŽELEZNIČNÁ STANICA JE STÁLE KRAJŠIA

Modernizácia železničnej stanice Prešov – peronizácia vstupuje tohto roku do záverečnej fázy. Pravda, ešte mnoho vody pretečie riekou Torysa, kým zaznie záverečný gong. A obdobie do jesene 2007 nebude pre osadenstvo železničnej stanice prechádzka ružovou záhradou.



Vynovené peróny a nad nimi strechy, ktoré železničari familiárne nazývajú lastovičkami.

Od polovice decembra stavebný ruch stíchol, svoj zimný režim uplatňujú firmy, ktoré sú dodávateľmi prác. Nikto z nich však nečakal, že teplá klíma, bez snehu, vytvorí podmienky na plynulé pokračovanie rekonštrukcie. A preto sa už prvý z dodávateľov stavby - Slovenské tunely, a. s. Bratislava usádza v druhý týždeň januára do priestorov prešovskej stanice, konkrétne na prvé nástupište. A z toho budú pre železničnú stanicu vyplývať aj určité obmedzenia a výluky. Jedno je jasné už na prvý pohľad. Stanica zmenila tvár na nepoznanie v porovnaní spred roka. Elegancia, švih, hladké línie – to

je obraz pri pohľade na peróny, striedky, osadené lavičky... A ruku na srdce: „dalo sa tu v minulosti hovoriť vôbec o perónoch?“ Iba keď o udupanej hline, pretože v Prešove peróny naozaj chýbali. Ako to vidí ten, kto každodenne vníma situáciu priamo v teréne, prednosta železničnej stanice v Prešove Ing. Miroslav Čislík-ovský?

- Do polovice septembra vlaňajšieho roka sa vybudovalo kryté nástupište číslo 3, v novembri bol daný do predčasného užívania príchodovodchodový tunel a 13. decembra bolo hotové druhé nástupište. Týmto dňom sa



Pri prvom nástupišti zvrácači pripravujú zábradlie.

vlastne ukončila výluková činnosť v roku 2006. Cestujúci sa už k novým nástupišťam dostanú len cez nový podchod. Ten je momentálne len v provizórnom stave, pretože je potrebné položiť dlažbu a obložiť steny. V prvej polovici januára sa začali rekonštrukčné práce na prvom krytom nástupišti, ktoré budú pozostávať z demontáže starej strechy, úpravy povrchu starého nástupišťa, prístupu ku koľaji číslo 9 a montáže novej strechy. V marci a apríli tohto roku, ak počasie dovolí, sa začne s montážou elektromotorických prestavňov na určené výhybky pre nové staničné zabezpečovacie zariadenie

ESA 11. Tieto práce si budú vyžadovať rozsiahlu výlukovú činnosť na plavečskom a kysackom zhlaví. Pribudne i kamerový systém, ktorý bude sledovať priestory stanice i nástupišťa, - opísal stav rekonštrukcie stanice prednosta.

Nové peróny by mali v ľuďoch pestovať aj estetické čítanie, ale fajčiari sa nerozpakujú zapáliť si pri čakaní na svoj spoj ani vtedy, keď nemajú v blízkosti odpadkový kôš. Prednostovi to nedalo pokoja a preto požiadal železničnú políciu, aby zasahovala. V opačnom prípade by nové dlaždice mohli byť rýchlo zožryté zašľapnutými ohorkami.

(pal)

Foto: Martin LIČÁK

Rekonštrukciu zavŕšia koncom leta

PRVÁ ETAPA VÝSTAVBY ZVLÁDNUTÁ V NOVEMBRI

Sťažené podmienky v priestranstve železničnej stanice Poprad - Tatry pociťujú nielen cestujúci, ale aj naši výpravcovia a ostatní železničari v doprave. Na prelome rokov si mierne oddýchli, ale skutočne iba na zopár dní.

Posledným novembrovým dňom bola ukončená prvá etapa výstavby podchodov a nástupíšť. Do prevádzkyschopného stavu sa takto dostali koľaje jedna a dva, nástupište číslo 1, aj jedna hrana nástupišťa číslo 2. - Popod tieto nové koľaje bol vybudovaný podchod, ten sa však v súčasnosti ešte nemôže používať. Obidve nástupišťa boli vyspané provizórne šutolinou. Provizórne stacionárne schodište, ktoré je spojené s halou Tatranských elektrických želez-

znic, bolo potrebné vybudovať pre príchod a odchod cestujúcich k nástupišťu dva, ku koľajám č. 2 a k pôvodným koľajám 8 a 10, - informuje prednosta železničnej stanice v Poprade Ing. Rastislav Slavkovský.

Prvý tohtoročný kontrolný deň 10. januára ujasňoval ďalší priebeh stavby, aktiváciu nového zabezpečovacieho zariadenia – elektronického stavadla. Hovorilo sa aj o montáži kamerového systému, dobudovania koľajiska a ostrovných nástupíšť a koľajísk. Želez-



Prvé nástupište popradskej stanice koncom minulého roka.

ničiarov i stavbárov ešte čaká dokončenie podchodu popod koľaje, montáž siedmich výtahov pre bezbariérový prístup, ale aj dvoch eskalátorov a dvoch stacionárnych schodišť na spojenie haly TEŽ s nástupišťami. Azda nič

neočakávané neposunie termín dokončenia všetkých procesov a 30. august tohto roka bude definitívny.

(pal)

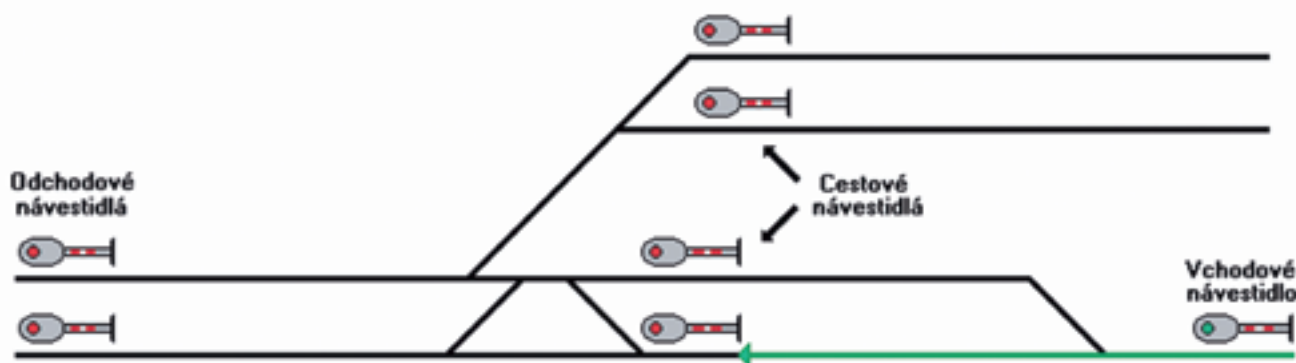
FOTO: Vladimír SALZER

ÚIVP radí

Platnosť cestového návěstidla pri vchode PMD do stanice

KOMENTÁR K ČLÁNKU 637 PREDPISU ŽSR Ž1

Posun medzi dopravňami (PMD) je v zmysle predpisu Železníc SR Ž1 Pravidiel železničnej prevádzky - každá vedome vykonaná jazda koľajových vozidiel na širu trať, zo širšej trate alebo na širšej trati, okrem jazdy vlaku, posunu za označník, alebo posunu za obvod stanice.



Po prečítaní tejto základnej definície si musíme uvedomiť jednu dôležitú skutočnosť. Tento pohyb koľajových vozidiel v akomkoľvek smere (vchod alebo odchod) sa považuje stále za posun (Metodický pokyn č. 1/2006-RO 410 GR ŽSR). V článku 627 už spomenutého predpisu sa uvádzajú rôzne možnosti a spôsoby (podľa typu stanice) odchodu posunujúceho dielu zo staničnej koľaje a v článku 637 toho istého predpisu zase možné spôsoby vchodu posunujúceho dielu do stanice. Spôsob, akým bude dovolený vchod posunujúceho dielu do stanice, vždy určí výpravca. Vchod posunujúceho dielu z prevádzkovej koľaje a platnosť jednotlivých návěstidiel sme si už vysvetlili vlni, vo februárovom vydaní Žsemaforu, ale asi nedostatočne, pretože na povinných školeniach prevádzkových zamestnancov hlavne výpravcov, sa stále stretávame s určitými problémami, ale hlavne s nespráv-

nými názormi, ktoré súvisia až s ohrozením bezpečnosti železničnej prevádzky. Jedným z problémov je aj otázka platnosti cestových návěstidiel pri vchode posunujúceho dielu do stanice, pokiaľ výpravca určí rozkazom pre PMD vchod tohoto posunujúceho dielu na návesť hlavného návěstidla. Aby sme tento problém vyriešili, musíme si zopakovať význam minimálne dvoch hlavných návěstidiel.

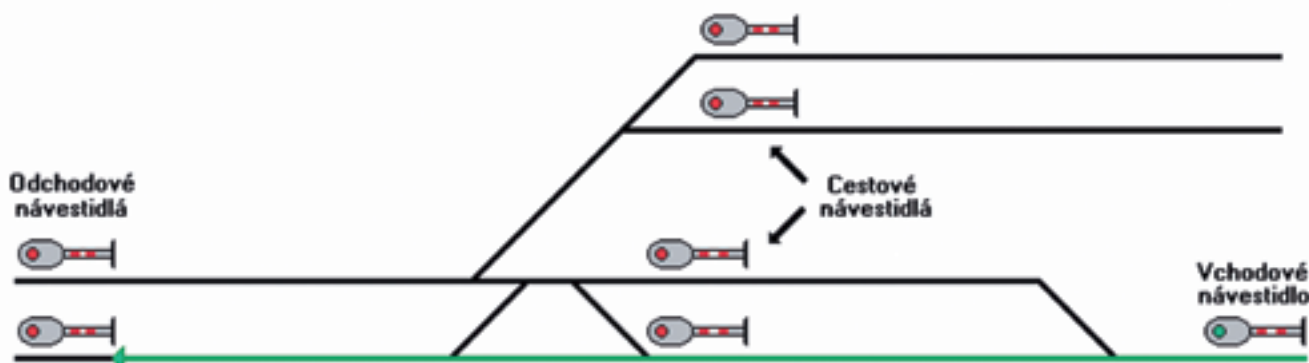
Vchodové návěstidlo kryje stanice, odbočky a niekedy aj vlečky a dovoľuje sa ním **vchod** vlaku do stanice.

Cestovým návěstidlom sa riadia **chody vlakov v stanici** a zriaďujú sa v priestore medzi vchodovým a odchodovým návěstidlom toho istého smeru jazdy. **Z uvedeneho vyplýva, že v zmysle článku 637 sa za hlavné návěstidlo pre vchod posunujúceho dielu z prevádzkovej koľaje považuje len vchodové návěstidlo.**

Keďže cestovým návěstidlom sa riadi chod vlaku v stanici (nie vchod) jeho platnosť pre jazdu posunujúceho dielu je závislá od toho, či jeho návesť 32 "Stoj" je platná pre posun alebo nie. Ak je cestové návěstidlo označené na stožiaroch (označovacom páse) striedavo červenými a bielymi pásmi, pričom biele pásy majú polovičnú výšku pásov červených, vchádzajúci posunujúci diel návesť 32 "Stoj" tohoto cestového návěstidla bude rešpektovať a pred ním zastane (obr. č. 1).

Pokiaľ je cestové návěstidlo označené na stožiaroch (označovacom páse) striedavo červenými a bielymi pásmi rovnakej výšky, návesť 32 "Stoj" tohoto cestového návěstidla bude rešpektovať a pred ním zastane (obr. č. 2).

Bc. Emil CHLEBNIČAN



Nebezpečný odpad majú pod kontrolou

TREBIŠOVČANIA ZA DVA ROKY ZLIKVIDOVALI TAKMER 80 TISÍC TON STAREJ ZÁŤAŽE

Životné prostredie a nakladanie s odpadom sa skloňuje v každom páde a požiadavky kladené na železnice sa tiež z roka na rok stupňujú. Najmä v súvislosti harmonizácie pravidiel v rámci železníc Európskej únie.

Na našich tratiach premávajú vozne s rôznorodými prepravovanými komoditami, ktoré sú síce žiadaným a dôležitým tovarom pokiaľ sú v železničnom vozni, ale ich prepád do koľajiska, či na manipulačné a prekládkové priestranstvo, spôsobuje pre správcu majetku ŽSR značné problémy. Prekládková práca z vozňa na vozeň, to je už poriadny nápor na snahu, nezanechať za sebou spúšť. Rôzne sypké a tekuté substráty, sadze pre gumárenský priemysel, ropné produkty – to všetko je vizitkou východoslovenských prekládkových staníc v Čiernej nad Tisou a Maťoviec. Tie patria v rámci železníc Slovenska k najohrozovanejším pracoviskám v rámci dopadu na ekológiu.

ŽSR sa v posledných rokoch riadia havarijným plánom, ktorý rieši ekologické havárie, nakladanie s nebezpečným odpadom, a zvlášť manipuláciu pri odvážaní na skládku. Havarijný plán je v súlade so zákonom NR SR č. 223/2001 Z.z. o odpadoch a o zmene a doplnení ďalších zákonov. **-Látky a materiály, ktoré vytekajú a vypadávajú pri prekládke vozňov sú agresívne, poškodzujú a „rozoz-**



Na druhej rudnej rampe skládky v Čiernej nad Tisou zozbieraný sypký materiál čaká na ďalšie spracovanie.

žierajú“ koľajnice. Taktiež ničia podkladnice a drobný zvrškový materiál. Dopadajú aj do štrkového lôžka – znehodnocujú podvalové podložie. Do akej miery sú škodlivé, to určujú odborné analýzy odobratých vzoriek podvalového podložia, - vysvetľuje odvetvový správca železničných tratí a stavieb AO Trebišov Bc. Michal Hurta. Podľa výsledkov vykonávaných kontrol, kompetentní rozhodujú o rozsahu nutných opravných prác a o spôsobe likvidácie. **-V skutočnosti štyridsať rokov sa riešeniu problematiky likvidácie takzvaných „starých**

zát'azi“ vo vytvorených skládkach nevenovala pozornosť. Ten odpad bol tvorený z materiálu pri realizácii opravných prác, z komplexných rekonštrukcií železničného zvršku, ale aj z vyzbieraného spadnutého prekladaného substrátu. Nakladalo sa s nimi veľmi liknavo a občasnú snahu nemali dlhé trvanie. Až pred pár rokmi boli určené jasné pravidlá a vedenie ŽSR prijalo rad dôsledných opatrení. V obvode pôsobnosti AO Trebišov viani a predviani, odbornými a špecializovanými firmami bolo zlikvidovaných cca 79 000 ton tzv. už spomínaných „starých zát'azi“, - analyzoval aktuálnu situáciu vedúci AO Trebišov Ing. Benjamín Klubert. Zatiaľ nedoriešenou otázkou ostáva skládka, resp. dočasné uloženie vyzískaného materiálu v priestoroch prekládkovej stanice Čierna nad Tisou. Ide skôr o provízórne riešenie a nie o komplexné. Odpad na základe rozboru totiž nie je možné ďalej použiť - je potrebné ho likvidovať. Aspoň určitý objem materiálu, ktorý nenapĺňa kritéria nebezpečného odpadu sa po recyklácii môže dostať späť do koľajiska a do výhybiek. V súčasnosti sa to realizuje v obmedzenej miere, závisí to od finančných možností.

Mária PALIČKOVÁ
Foto: Bc. Michal Hurta

O novej kolektívnej zmluve

Nový rok, nové predsavzatia, nové úlohy, to všetko je spojené nielen so súkromným životom železničiarov, ale zároveň aj s procesom kolektívneho vyjednávania v ZSR. Určite to však nie je len otázka novoročných dní. Kolektívne vyjednanie podľa zákona začalo ešte v septembri minulého roka, presne 13. 9. 2006 po tom, keď zamestnávateľ predložil svoj návrh Kolektívnej zmluvy (KZ) ŽSR zmluvnej strane odborových organizácií.

Prvé stretnutie kolektívnych vyjednávačov sa uskutočnilo začiatkom novembra 2006. Do vyjednávania so zamestnávateľom vstupuje celkom osem odborových organizácií: OZŽ, OAVD, FPP, NKOS-Ž, ŽROZ, OZ -VSP, SSŽ a ZPZZ. Proces kolektívneho vyjednávania priebežne pokračuje, celkom sa do dnešných dní zmluvní partneri stretli šesťkrát. Neboli to však jednoduché rokovania, nie vždy boli kolektívni vyjednávači s dosiahnutými výsledkami spokojní. Ale proces zatiaľ nie je uzavretý a vstupuje do neho toľko ďalších súvislostí, že nemá význam predbežne ho hodnotiť. Zástupcovia oboch zmluvných strán diskutujú o svojich argumentoch aj požiadavkách, ich spoločnou snahou je viesť rokovania efektívne a zároveň korektné. Verme, že nás nová KZ už čoskoro osloví a že bude prínosom nielen pre ďalší sociálny dialóg, ale aj pre všetkých železničiarov! **Po schválení a podpise novú KZ ŽSR nájdete ako prílohu aj v našom časopise.**

(kub)

Železničná preprava sa zvýšila

Koncom minulého roka sa v Štúrove uskutočnilo rokovanie slovensko-poľskej Komisie pre železničnú dopravu za účasti ŽSR, ZSSK CARGO, ZSSK a PKP S.A. Rokovanie viedol námestník generálneho riaditeľa ZSR pre prevádzku Ing. Jozef Antoš.

Zástupcovia železníc sa venovali problematike činnosti a rozvoja slovensko-poľských pohraničných priechodov, hodnoteniu a rozvoju železničnej nákladnej prepravy medzi Slovenskom a Poľskom vrátane tranzitu. Témou stretnutia bolo aj hodnotenie plnenia grafikonu vlakovej dopravy v osobnej preprave a kvalite služieb poskytovaných cestujúcim v osobnej preprave. Je potešujúce, že preprava medzi Poľskom a Slovenskom zaznamenala nárast, ktorý by mal v roku 2007 pokračovať. PKP CARGO S.A. a ZSSK CARGO majú záujem na príprave vypracovania zásad pre preberanie zásielok na princípe dôvery a o elektronickú výmenu dát na pohraničných priechodoch.

V oblasti osobnej prepravy sa strany dohodli na základných rámcových zmenách v ponuke tak diaľkových, ako aj prihraničných osobných vlakov. Cieľom je zvýšenie počtu cestujúcich medzi Slovenskom a Poľskom a prilákanie cestujúcich z iných druhov dopravy.

Ing. Mária NAGYOVÁ

(al)

Nové druhé nástupište

Necelé štyri mesiace trvala komplexná rekonštrukcia druhého nástupišt'a bratislavskej hlavnej stanice. Pôvodné, ktoré bolo vybudované v rokoch 1938 až 1940, svojim na súčasnosť už zastaralým technickým riešením a opotrebovaním prestalo slúžiť pôvodnému účelu, nahradilo od 18. decembra minulého roka nové a moderné nástupište, spĺňajúce požiadavky zvýšenej kultúry cestovania.

- Cestujúca verejnosť určite uvíta okrem zvýšenej bezpečnosti pri nastupovaní a vystupovaní i moderný informačný systém, ktorý bude postupne rozšírený na všetkých nástupištiach,- prezradil prednosta bratislavskej hlavnej stanice Ing. Pavol Országh. - Počas rekonštrukčných prác bolo pôvodné nástupište úplne zbúrané. Nahradilo ho nové s modernou povrchovou úpravou, zastrešením a osvetlením. Nechýba ani kamerový systém.

Rekonštrukcii sa nevyhli ani staničné koľaje číslo 2 a 4, spolu s napojením na ostatné koľajiská železničnej stanice v rozsahu železničného spodku a zvršku. Rekonštrukcia druhého nástupišt'a, zhotoviteľom prác ktorej bolo Železničné stavebníctvo Bratislava a.s., sa uskutočnilo v plánovanom termíne s finančným nákladom vo výške približne 60 miliónov korún.

V roku 2007 očakávame nárast výkonov,



**Ing. Ján JURIGA, riaditeľ
Oblastného riaditeľstva
Košice:**

Vzhľadom na výkonnosť ekonomiky, hospodársky rast v SR a okolitých štátoch v uplynulom roku a prognózy rastu pre rok 2007, očakávam ďalší nárast výkonov. A to v nákladnej železničnej doprave, predovšetkým v smere východ – západ, čomu budeme musieť prispôbiť organizačnú a riadiacu prácu. Ale aj technickú základňu pohraničných prechodových staníc Čierna nad Tisou a Maľovce a tiež na širokorozchodnej trati štátna hranica Ukrajinské železnice – Maľovce – Haniska pri Košiciach. Táto činnosť bude o to náročnejšia, že v roku 2007 sa má začať s rekonštrukciou a modernizáciou spádoviska, vrátane koľajových báz na normálnom rozchode v Železničnej stanici Čierna nad Tisou, ktoré sú v súčasnosti v nevyhovujúcom technickom stave a hrozí ich odstavenie z prevádzky. Pre splnenie požiadaviek osobnej železničnej dopavy bude potrebné zabezpečiť maximálnu koordináciu výlukovej činnosti a opravných prác vzhľadom na plnenie grafikonu vlakovej dopavy. Problémy očakávam v tých oblastiach, s ktorými sme zápasili aj vlni. Je to napríklad verejné obstarávanie prác, tovarov a služieb, ktoré je potrebné urýchliť a zefektívniť. Ďalej je žiaduce definitívne doriešiť pre vykurovaciu sezónu 2007 – 2008 systém vykurovania objektov a bytov ŽSR. Dôležité bude doriešiť aj problémy v zásobovaní zamestnancov osobnými ochrannými pracovnými prostriedkami, rovnošatami a ostatnými doplnkami.



**Ing. Peter MELICHER, námestník riaditeľa ÚŽI pre
riadenie Mostného obvodu
Bratislava:**

V očakávaniach roku 2007 celospoločenského rozsahu je prvoradá tolerancia a vzájomné pochopenie v medziľudských vzťahoch. V podmienkach ŽSR očakávam ukončenie všetkých zmien, či už v zmenách štruktúry ŽSR, ale aj riadenia, alebo v zmenách ekonomických pravidiel. A to zavedením verzie RED SAP R3. Aby sa vytvoril funkčný stav fungovania celej ŽSR v skĺbení a spolupráci toľko deklarovaného princípu: správy a údržby, ktorá má ešte v mnohom čo naprávať. Nepriaznivý vývoj predpokladám pri odchode skúsených a kvalifikovaných pracovníkov do iných odvetví hospodárstva, v mnohých prípadoch príbuzného charakteru so ŽSR. Dôvodom je zvyčajne nedostatočné ohodnotenie. Predpokladám, že pretrvávajúci problémom bude aj v tomto roku obstarávanie a zabezpečovanie najnutnejšieho materiálu a služieb na výkon údržby. V neposlednom rade bude dôležitá aj implementácia všetkých modulov RED SAP R3 do praxe od najnižšej úrovne riadenia.



**Ing. Jozef VESELKA,
riaditeľ Odboru investorského
GR ŽSR:**

Rok 2007 bude pre investorov v znamení pokračovania modernizácie železničných koridorov, ako aj dokončovania ďalších stavieb mimo koridorov. Plánujeme v rámci návrhov pripravovať a realizovať investície v objeme cca 2 023,3 mil Sk, ktoré sú financované z následovných zdrojov a objemoch: vlastné zdroje cca 480,3 mil. Sk, štátna dotácia cca 1 300 mil. Sk, úver bez štátnej záruky 243 mil. Sk. V rámci realizácie vlastných zdrojov predpokladáme ukončenie systému GSM-R na úseku Senec - Nové Zámky, vrátane bratislavského uzla, ukončenie stavby elektrifikácie úseku Čadca - Zwardoň, ako aj dokončenie výstavby elektronického zabezpečovacieho zariadenia v Železničnej stanici Čadca a úseku Čadca – Zwardoň. Ďalej predpokladáme realizáciu 3. nástupišťa Bratislava hl. stanica a ukončenie stavby dispečerizácie úseku Podunajské Biskupice – Komárno. Čo sa týka stavieb, ktoré odbor investorský financuje z prostriedkov štátnej dotácie a úveru bez štátnej záruky, ide o investičné akcie

súvisiace s modernizáciou koridorov ŽSR a železničných staníc. Odbor investorský zabezpečuje najmä modernizáciu koridorov po stránke prípravy projektovej dokumentácie, majetkovoprávneho vysporiadania a to na úsekoch Bratislava Rača - Trnava, Trnava - Nové Mesto n/Váhom, Nové Mesto n/V - Púchov, Púchov - Žilina, Žilina - Krásno n/Kysoucou, Liptovský Mikuláš - Poprad - Kysak – Košice.

V rámci realizácie modernizácie koridorov zabezpečujeme pre Odbor realizácie programov zahraničnej pomoci (O 240) činnosť stavebného dozoru a to na stavbách Bratislava Rača - Trnava, Zvolen – Banská Bystrica, elektrifikácia trate, Železničná stanica Prešov, Poprad - výstavba nástupišť. Ďalej ide o realizáciu stavebných objektov a prevádzkových súborov, realizovaných v súvislosti s modernizáciou koridorov, ktoré neboli zahrnuté do financovania z prostriedkov EÚ, lenže pre celkové zrealizovanie sú nevyhnutne potrebné. Jedná sa najmä o vybudovanie zabezpečovacieho zariadenia na úseku Bratislava - Nové Mesto n/Váhom, vybudovanie cestného nadjazdu pri zastávke Griňava. Okrem toho odbor investorský zabezpečuje celkovú modernizáciu stanice Čierna nad Tisou a to normálneho aj širokého rozchodu. Verím, že riziká sa nám budú vyhýbať, aby nedostatok finančných zdrojov, hlavne vlastných, ktoré sú potrebné pre rozpracované stavby, nespôsobili ich neukončenie v tomto roku, čo môže mať celkový vplyv na posun termínov, aj na celkovú cenu diela. Takýto stav na niektorých stavbách pretrváva už niekoľko rokov.

zodpovednú prácu, toleranciu, etické správanie



Ing. Juraj HAVRILLA, riaditeľ Železničných telekomunikácií:

Železničné telekomunikácie musia v prvom rade naplniť svoju strategickú úlohu poskytovateľa komplexnej teleinformačnej služby pre významných používateľov dopravnej cesty, vychádzať zo stratégie ŽSR a využiť príležitosť, ktorú dáva rozsiahla modernizácia tratí. Čiže v oblasti telekomunikácie ponúknuť súbežnú kvalitu dátovej a hlasovej služby. V oblasti informačných technológií maximalizovať vstup dát do informačných systémov bez vplyvu ľudského faktora a celú technickú dokumentáciu dostať na jednotnú digitálnu platformu. Kapacity a príležitosti, ktoré sa nám otvoria do mimo dopravného, externého prostredia, treba bezo zvyšku využiť. Tieto ciele treba pretransformovať do korektného, obojstranne výhodného naplnenia existujúcich zmlúv, či do vytvorenia nových zmlúv po odbornej i obchodnej stránke. Chceme sa sústrediť na ekonomiku, na reálne výsledky, na zmysluplnú prácu. Teda prácu zodpovedajúcu postaveniu, počtu, sile a veľkosti vnútornej organizačnej jednotky. Osobne chcem požadovať pozornosť, zaujatosť, proaktivnosť a spolu s kolegami chcem vytvoriť našu perspektívu, využiť náš potenciál. Etické správanie má a bude mať prednosť, musí existovať a musí sa dodržiavať firemná etika. Úlohou je vytvoriť tím, ktorý bude spolupracovať v prospech vnútornej organizačnej jednotky, v prospech budúcnosti. Tí, ktorí sa len tvária, že spolupracujú – nemajú miesto. Nepriaznivý vývoj neočakávam v žiadnej oblasti aj keď úlohy sú veľké, ale sme tím ľudí, ktorý má všetky predpoklady na ich zvládnutie. Azda jedinou objektívnu ťažkosť očakávam v investičnej podpore uvedených cieľov.



Ing. Rastislav SIRKOVSKÝ, riaditeľ Odboru infraštruktúry GR ŽSR:

V tomto roku na úrovni odboru infraštruktúry očakávam tak, ako aj každý predchádzajúci rok, predovšetkým zodpovedné plnenie našej základnej úlohy a to - zabezpečiť vrcholové metodické riadenie činnosti pri správe a údržbe železničnej infraštruktúry, jej stavieb, objektov i zariadení a tým vytvárať podmienky pre bezpečnú a spoľahlivú prepravu osôb a tovarov po železničných tratiach. Taktiež očakávam, že sa podarí pokračovať vo zvyšovaní kvality a efektivity správancovských činností, v organizovaní a v riadení procesu okamžitej ako i plánovanej údržby. Taktiež v skvalitnení realizácie a komplexnosti profylaktiky a diagnostikovej činnosti v jednotlivých technických odvetviach. Pre zabezpečovanie zodpovednej prípravy investičných projektov predpokladám vytvorenie podmienok pre ich strednodobé plánovanie tak, aby bolo možné v dostatočnom časovom predstihu zabezpečiť projektovú dokumentáciu, stavebné povolenia a realizovať proces obstarávania stavebných a montážnych prác, vrátane včasného plánovania a efektívneho využívania dopravných výluk. Očakávam zlepšenie materiálového zabezpečenia, aj v oblasti drobnej mechanizácie a vybavenie zamestnancov ochrannými pomôckami. V oblasti interných predpisov a technických noriem očakávam naplnenie úloh pre vzáladnutie interoperability na medzinárodných koridoroch a to realizáciou hlavných projektov pre modernizáciu infraštruktúry, ako aplikácia ETCS na modernizovaných koridoroch ŽSR, rádiofikácia tratí ŽSR, zavádzanie GSM – R na

koridoroch a vybraných tratiach ŽSR a ďalšie viaceré veci. Pokračovať sa bude i v procese implementácie legislatívy EÚ (TSI, EN) do vnútro podnikovej dokumentácie ŽSR. A v čom očakávam možné problémy? Tie boli a vždy budú. Otázkou je, akú váhu niektoré „tiež problémy“ majú. Na železničných tratiach sú skutočne vážne problémy len vtedy, ak vlaky nechodia podľa grafikonu z dôvodu nutného zníženia traťovej rýchlosti alebo zastavenia prevádzky v prípadoch mimoriadností a dopravných nehôd zapríčinených nevyhovujúcim technickým a prevádzkovým stavom zariadení železničnej infraštruktúry. Tak takéto problémy neočakávam.



Ing. Jaroslav KOVÁČIK, riaditeľ Údržby železničnej infraštruktúry:

Pri hodnotení ekonomických výsledkov ŽSR za minulý rok bolo viackrát zdôrazňované, že ŽSR dosiahli mimoriadne dobré výsledky. Podľa môjho názoru však situácia nie je taká ružová, ako vyzerá na prvý pohľad. Dobré ekonomické výsledky totiž neboli dosiahnuté zvýšením tržieb, ale znížením nákladov do údržby. Finančné prostriedky naplánované do údržby boli ušetrené, lepšie povedané neprestavané a to z dôvodu potreby verejného obstarávania jednotlivých prác a materiálov. Na druhú časť otázky viem odpovedať rýchlo a jednoznačne. Splnenie vecného a finančného plánu v rámci ÚŽI, aby sa do dopravnej cesty konečne dostali všetky plánované finančné prostriedky. Zároveň sa obávam, že aj v tomto roku budú problémy s dodržiavaním zákona o verejnom obstarávaní a následnými problémami pri plnení úloh v údržbe ŽSR.



Ing. Milan SOLÁRIK, riaditeľ Oblastného riaditeľstva Trnava:

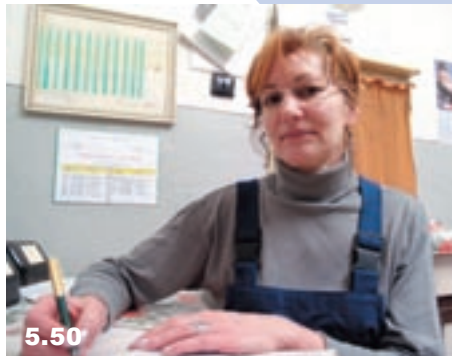
V roku 2007 bude pokračovať modernizácia V. koridoru v úseku Bratislava – Nové Mesto nad Váhom. Už v marci budú rozpracované viaceré medzistaničné úseky, ako aj železničné stanice. Vzhľadom na zníženú priepustnosť v tomto úseku budú vykonané rozsiahle zmeny aj v GVD 2006 – 2007, ktoré vstúpia do platnosti od 4. marca tohto roku. Dúfam, že sa čoskoro odstránia aj sklzy vo výstavbe, hlavne v Železničnej stanici Leopoldov a traťovom úseku Piešťany – Brunovce, ktoré majú nepriaznivý vplyv na plnenie grafikonu vlakovej dopravy. V minulom roku sme zaznamenali nepriaznivý vývoj v oblasti zamestnanosti, keď veľa zamestnancov odišlo pracovať do zahraničia. Malo to nepriaznivý vplyv na nadčasovú prácu. Tento rok by sme sa radi podobným problémom vyhli. Tu by nám pomohlo aj včasné prevádzkovanie zabezpečovacích zariadení. Potrebujeme doplniť stavy zamestnancov aj v súvislosti s očakávaným nárastom výkonov, súvisiacich s rozbehom výroby v automobilkách Peugeot – Citroen a KIA.

Osobne očakávam, že sa po určitej stagnácii stabilizuje situácia v oblasti údržby, to by sa malo prejavovať hlavne v odstraňovaní pomalých ciest a znižovaní počtu porúch zariadení infraštruktúry s nepriaznivým vplyvom na bezpečnosť a plynulosť dopravy.

Mária PALIČKOVÁ
Foto: Imj, al
a Mgr. Róbert BÍRO

Taká „malá“ výpravkyňa...

...ALEBO STRÁŽNIČKA ODDIELOV - SLEDUJE VŠETKO, ČO BY MOHLO OHROZIŤ JAZDU VLAKOV



5.50

Je skoré ráno, krátko pred šiestou. Na pracovisku vo Valalikoch, patriace pod Železničnú stanicu Barca, sa s Martou Takáčovou rozlúčil jej kolega Vincent Kľučár, končiaci nočnú zmenu. Tá bola bez nedostatkov, čo vyplýva aj v zo známom v telefónnom zápísniku. Okrem ústneho prevzatia a oboznámenia sa so situáciou na trati, sa všetky udalosti, týkajúce sa zavedených, odrieknutých, či meškajúcich vlakov povinne zaevidujú v priebehu služby aj písomne.



Popri práci na poloautomatickom zabezpečovacom zariadení, nás pani Takáčová oboznamuje s podstatou a náplňou svojej práce. – **Hradlár, je v podstate taký malý výpravca. Keď má prísť vlak, dostávam zo susednej, ponúkajúcej stanice hlásenie od výpravcu. Na telefónnej linke je zároveň jeho kolega z prijímajúcej stanice, ktorý spolu so mnou potvrdí hlásenie. Hneď po tom postavím oddielové návěstidlo - povoľujúce prejazd vlaku.**

Keďže hradlo je vybavené poloautomatickým zabezpečovacím zariadením, vyžaduje si súčinnosť obsluhy. Dopravňa vo Valalikoch je na dôležitej medzinárodnej trati, spájajúcej Slovensko so susedným Maďarskom, náročnosť práce je o to väčšia. Veď okrem domácich osobných vlakov, rýchlikov, či nákladnej dopravy, tu premávajú aj medzinárodné vlaky.

V rubrike Pracovný deň, kde sa snažíme priblížiť vám pracovný deň železničiara, ktorého sme si vybrali budeme pokračovať i v tomto roku. Dnes vás pozývame na pracovisko na širšej trati... do dopravne, kde ma pracovné sídlo naša hradlárka. Aj keď profesia, ktorú vám predstavíme je už takmer určená k zániku, bez nej by bezproblémový a bezpečný chod vlakov v súčasnosti nemohol existovať. Navštívili sme pracovisko hradlára. Našou celodennou spoločníčkou, ktorej sme boli v pätách, bola sympatická hradlárka Marta Takáčová.

HRADLO – je dopravňa na širšej trati s poloautomatickým traťovým zabezpečovacím zariadením.

Po prijatí hlásenia o príchode vlaku hradlár vychádza pred dopravňu. Musí pozorne sledovať chod dopravy. – **Nie je to iba samovoľné postávanie pred budovou, ako by sa na prvý pohľad mohlo zdať,** - hovorí Marta Takáčová. – **Mojou povinnosťou je sledovať vlak, či sa na ňom nevyskytuje prekážka, ktorá by mohla ohroziť cestujúcich, alebo bezpečnosť vlaku.** Že sa to ozaj vypláti, potvrdzuje aj nedávna príhoda z konca minulého roka. Pri odchode ranného osobného vlaku z Košíc do Čane zaregistrovala, že z pohynejúc sa súpravy ešte chceli vystúpiť dve „mierne unavené“ osoby. Kým mužovi sa to podarilo, jeho spoločníčka doslova padla na nástupište. Vďaka duchapřítomnosti hradláry, ktorá okamžite dávala návěst stoj, a pozorného rušňovodiča, nedošlo k nešťastiu.



Ž1

XX. Kapitola

Traťové stanovišťa 674.

Strážnici oddielov (hradlári) a závorári sú povinní:

a.) podľa možnosti a výhľadu sledovať zo svojho stanovišťa, či sa blíži vlak (posunujúci diel), prípadne iné železničné vozidlá; po ohlásení predvídaného odchodu, prípadne po došlej predhláske na určenom mieste včas očakávať vlak;

b) včas obsluhovať PZZ alebo strážiť priecesťie;

c) sledovať návěstí na vlakoch a na posunujúcich dieloch, prípadne aj iné dávane návěstí;

d) sledovať všetko, čo by mohlo ohroziť jazdu vlakov alebo z čoho by mohlo ohroziť jazdu vlakov alebo z čoho by mohla vzniknúť pre vlaky prekážka, napríklad roztrhnutie vlaku, poruchy na vozidlách, požiar alebo vykofajenie vozidiel, otvorené bočné dvere na vlakoch s prepravou cestujúcich, otvorené dvere nákladných vozňov zjavne presahujúce obrys vozidla, upevnenie reťazí, plachiet, posunutie nákladu, poruchy trakčného vedenia a pod.; pri zistení mimoriadnosti musí vykonať opatrenie na odvrátenie hroziaceho nebezpečenstva.



To nie je „červená knižnica“, ale predpisy, ktoré musí ovládať každý hradlár. A pani Takáčová ich ovláda dokonale. Veď za dvanásť rokov, čo vykonáva profesiu hradláry, ich má, ako sa hovorí v „malíčku“.

Moderná technika pomaly, ale isto vytlačá zo železnice profesiu hradlára. I na trati z Košíc do Hidasnémeti hradlo raz vymení automatické zabezpečovacie zariadenie. No pokiaľ nie je v prevádzke, bez profesie, ktorá roky k železnici neodmysliteľne patrí, sa nezaobídeme.

Vladimír SALZER,
foto: autor

Silvestrovská noc na železnici... Boli sme pri tom

Oslavy a vstup do nového roka 2007 máme dávno za sebou. Mnohí na to už aj zabudli, veď dni plynú rýchlo. My sa predsa len na chvíľu vrátíme k silvestrovskej noci, počas ktorej sa stretáva rok s rokom. Keďže na železnici sa život nezastaví ani na prelome rokov, tak železničiar, ktorí nastúpili do nočných zmien v posledný decembrový deň, odchádzajú z práce „až“ v roku novom. Aj my sme boli pri tom ako vyzerá Silvester v dopravných kanceláriách. Reč je o železničných stanicích Slovenské Nové Mesto a Štrba. Kým na hranici s Maďarskom, v Slovenskom Novom Meste bol pohyb cestujúcich už od obeda pomerne malý, v Štrbe ešte aj v popoludňajších hodinách prichádzalo množstvo turistov, ktorí sa rozhodli záver roka stráviť v našich veľhorách.

Služby sú počas sviatkov i koncom roka viac – menej pokojné a inak tomu nie je ani dnes, - zhodne skonštatovali železničiar v obidvoch stanicích. Samo zrejme, kým sa nevyskytnú nejaké mimoriadnosti. Aj o tých nám vedeli zamestnanci staníc porozprávať. – **Dnes je až nezvyčajný klud na trati i v priestoroch stanice. V porovnaní s minulým rokom, keď bola poriadna nádielka snehu a následne kalamita v najvyššej pohotovosti, je to až zvláštne.** Kým pred rokom snehové frézy a traťováci mali čo robiť s odpratávaním snehu, tak dnes majú úplný klud, - porovnal silvestrovské služby výpravca Štefan Kapolka zo Štrby. A veru, vie o čom hovorí, pretože kým nepríde prestupový rok, tak pravidelnosť zmien mu ešte aj v tomto roku nadelí nočnú službu počas Silvestra a to bude v poradi už štvrtý záver roka v práci. – **No, čo už, ale potom budem mať štyri roky pokoj**, - úsmevne poznamenáva



Štefan. Počasie i klientela v okolitých chatách a s tým spojený i priebeh služieb sa každoročne mení, ale čo je rovnaké každý rok? - **Určite to, že ak pár minút po polnoci zazvoní telefón, tak všetci vieme, že volá prednosta**, - s úsmevom poznamenala operátorka Marta Stanislavová. A inak tomu nebolo ani dnes. Už pár minút po polnoci zaznel v telefóne hlas prednostu stanice Jozefa Dobrovského, ktorý svojim kolegom zaprial zdravý a úspešný rok. A potom sa už spustila vlna zvonenia, keď si kolegovia - železničiar v službách aspoň vo svojom okolí vinšovali úspešný vstup do nového roka. Dozorca výhybiek Ľubomír Božon len skonštatoval, že aj chatári v okolí stanice sú akýsi umiernení, čo sa odrazilo aj na pomerne malom množstve vystrelených svetlíc a ohňostrojev, v porovnaní s predchádzajúcim rokom.

Atmosféru silvestrovskej noci vám priblížime aj fotografiou našich kolegov - výpravcov zo Železničnej stanice Slovenské Nové Mesto. Kým Daniel Stančík po silvestrovskej „dvanástke“, ktorá ale bola úplne klasická, predával službu, nastupujúci Marián Gedra mohol kolegoví závidieť. Vstup do nového roka „oslávil“ prácou, za panelom zabezpečovacieho zariadenia. Ale keďže sme boli v obidvoch stanicích aj my – z redakcie – Slovenskonovomešťania a Štrbania nezabudli pozdraviť prostredníctvom Ž semaforu všetkých kolegov, železničiarov: - **Nech sa Vám darí, zdravie, šťastie a pohoda nech Vás po celý rok neopúšťajú!**

Milé pranie radi tlmočíme.

(al, sch.)

Foto: Vladimír SALZER

Fašiangy začínajú

Organizačný výbor 7. reprezentačného plesu železničiarov v Prešove
pozýva

všetkých železničiarov zo širokého okolia východu na
7. reprezentačný ples železničiarov,
ktorý sa uskutoční 10. februára o 18, 30 hodine
v mestskej športovej hale v Prešove.

Organizačný výbor zabezpečí prítomným program, občerstvenie, niekoľko desiatok hodnotných cien v tombole a dobrú zábavu.

Vstupné 600,- Sk

Objednávky a vstupenky na telefónnom čísle 912-3164, 051 229 3164

Do pozornosti!



Vyšla nová kniha z prostredia železničnej dopravy s dosiaľ nezmapovanou témou:

ŽELEZNIČNÉ NEHODY NA SLOVENSKU.

Autor - Jozef Gulík, v nej popisuje nehodové udalosti, ktoré sa stali u nás v minulom, ale aj v tomto storočí.

Kniha je bohato ilustrovaná čiernobielymi aj farebnými fotografiami.

Objednávky posielajte na mailovú adresu: nehodysk@post.sk

Ospravedlnenie

V 12. čísle Ž semaforu na strane 8 došlo k chybnému uvedeniu mena prednostu železničnej stanice v Humennom pána Dušana Chudinu. V článku Boj o záchranu života sme v dvoch prípadoch nesprávne napísali jeho meno. Žiaľ, k takýmto omylom občas dochádza. Pánovi prednostovi, ako aj čitateľom sa ospravedľujeme a prosíme o pochopenie.

Stalo sa...

Kamene na trati

Medzi Kremnickými Baňami a Kremnicou sa 9. 1. o 12. 40 hod. vykoľajil osobný vlak 7503. Pri nehode sa nikto vážnejšie nezranil. Dôvodom vykoľajenia boli kamene, ktoré napadali na trať z priľahlého svahu. Trať bola nezjazdná do 16: 19 hod. Osobná doprava bola nahradená autobusovou dopravou. Pre neprístupnosť miesta nehody nebolo možné autobus dostať k miestu vykoľajenia, takže cestujúci museli počkať až na stiahnutie vlaku z trate.

V Žiline predlžujú koľaj

Nielen bratislavské druhé nástupište sa podrobuje rekonštrukcii. V Žiline sa predlžuje II. nástupište o niekoľko desiatok metrov smerom na Košice, aby sa naň zmestili aj dlhšie vlakové súpravy. Práce na nástupišti začali koncom novembra a nebudú obmedzovať vlakovú dopravu. Na „starej“ časti stále zastavujú vlaky tak ako predtým

Aj takýto bol železničiar sky rok 2006

Snehová kalamita zasiahla Slovensko

Posledné dni minulého roka a začiatok januára zasiahla snehová kalamita takmer celé Slovensko. Nielen bohatá snehová nádielka, ale i vietor a mráz spôsobili značné problémy v doprave, železnicu nevyvímajúc. K tradične postihnutým miestam patrili Kysuce, Orava a snehové frézy razili cestu i v Tatrách. Na trati Mlynky – Dobšinská ľadová jaskyňa bola doprava zastavená v prvých dňoch nového roka niekoľkokrát kvôli lavínam.



Platí nová kolektívna zmluva

Na základe postupného približovania názorov v rámci kolektívnych vyjednávaní, za účasti zástupcov zamestnávateľa a odborových organizácií, dospeli zmluvné strany k dohode, ktorá znamenala podpis novej Kolektívnej zmluvy na rok 2006. Nadobudla platnosť dňom jej podpisu a účinnosť od 1. februára 2006.

Od 26. marca zmena cestovného poriadku

Veľký rozsah zmien polôh vlakov osobnej dopravy pre modernizáciu koridoru č. V a rozsiahla požiadavka Železničnej spoločnosti Slovensko, a. s., na zmenu polôh a obmedzenia osobných vlakov od 1. zmeny cestovného poriadku 2005/2006, viedli Železnice SR k vydaniu nového cestovného poriadku pre všetky vnútroštátne vlakové spoje. Platnosť tejto zmeny sa predpokladá až do platnosti GVD 2005/2006, t. j. do 9. decembra 2006.

Povodne postihli aj železničné trate

Stúpajúce hladiny riek neobišli ani železničné trate. V traťovom úseku Senica nad Myjavou – Kúty a Trnava Jablonica došlo komcom marca k podmytiu trate a následne k vykoľajeniu vlaku.

Obnova prešovskej stanice

V piatok 7. apríla sa na Železničnej stanici Prešov konalo slávnostné otvorenie stavby Modernizácia železničnej stanice Prešov

apríla v Berlíne a Košice boli jeho jedinou zastávkou na Slovensku. V zmysle hesla „Európu za 8 dní prejsť a spoznať“ sa mládežníci, hovoriaci viacerými jazykmi, snažili získať občanov k dialógu o cieľoch Európskej únie a spoznať kultúrnu rozmanitosť štátov. Súčasťou veľkolepej akcie bol i veľký koncert, za účasti folklórnych súborov a populárnych slovenských hudobných hviezd.

V Čadci sa hýbala zem

Mimoriadna snehová nádielka a jarné dažde spôsobili na Slovensku problémy na celom Slovensku. Svoj diel zimných starostí si užili i v železničnej stanici Čadca. Tentoraz to neboli povodne, ale hýbala sa zem. Koniec zimy tu priniesol problémy so svahom na žilinskom zhlaví. Topiaci sa sneh a jarné dažde zapríčinili narušenie svahu nad železničnou stanicou a hrozilo, že zemina zavalí okolie výmen 13 a 14. Prvý nápor sa podarilo zachytiť, ale i tak sa pod obrovským tlakom svahu podložie v okolí týchto dvoch výmen pohlo.

Železničiarom pomáhal vrtuľník

Prvýkrát v histórii železníc na rekonštrukcii tatranských mostov na technicky najnáročnejších prácach vypomáhala mostárom letecká doprava. 6. júna vrtuľníkom Mi8 prenášali prefabrikáty z dočasnej skládky na mosty v náročnom lesnom teréne. Všetky plánované práce sa uskutočnili podľa predpokladov a k spokojnosti letcov i našich odborníkov.

Bondovka na železničnej stanici v Poprade

Železnice svojou špecifickosťou a jedinečnosťou stále viac lákajú filmárov, režisérov a umelcov. K dnes už známym filmom z tohto prostredia pribudol i nový hudobný videoklip. Hlavnými hrdinami bol švédsky spevák Arash a jeho sympatická kolegyňa Aneela. Na celé dva dni sa vestibul popradskej stanice zmenil na netradičné štúdio, v ktorom si zahrli okrem umelcov aj desiatky štatistov a z časti i samotní cestujúci. Natáčanie sa uskutočnilo za normálneho chodu stanice.

Modernizácia pokračuje i v Poprade

Slávnostným otvorením sa 2. júna odštartovala modernizácia popradskej železničnej stanice, ktorá je súčasťou modernizácie V. koridoru slovenskej vetvy. Pri komplexnej rekonštrukcii sa ráta s vybudovaním zastrešených nástupíšť, dobudovaním výťahov a eskalátorov, podchodu i nadchodu pre cestujúcich. Plánované investície sú 858

– peronizácia, za účasti predsedu vlády SR Mikuláša Dzurindu. Z celkových nákladov na stavbu ktoré budú takmer 600 miliónov Sk, bude 75 percent zo štrukturálnych fondov Európskej únie a 25 percent zo štátneho rozpočtu. Predpokladané dokončenie stavby je v októbri 2007.

Eurovlak v Košiciach

Stovku mladých ľudí z celej Európy privítali 27. apríla na košickej železničnej stanici. Netradičný Eurovlak začal svoju cestu 24.





miliónov Sk, pričom 75 percent je z eurofondov a 25 percent sa bude čerpať zo štátneho rozpočtu. Predpokladaný termín dokončenia je august 2007.

Od júla v rozšírenom vydaní

Od 7. čísla začal vychádzať Žsemafor v rozšírenom vydaní. Plnofarebný mesačník na 20 stranách ponúka viac čítania pre každého.

Nový minister dopravy

Prezident SR Ivan Gašparovič 4. júla vymenoval 15 členov vlády a na slávnostnom akte odovzdal menovací dekrét aj novému ministrovi dopravy, pôšt a telekomunikácií Ľubomírovi Vážnemu.

1. mája 1966. Úplné dokončenie stavby bolo v decembri toho istého roku.

Nový generálny riaditeľ ŽSR

S účinnosťou od 27. augusta vymenoval minister dopravy, pôšt a telekomunikácií Ľubomír Vážny do funkcie generálneho riaditeľa ŽSR Ing. Milana Solárika.

Začala rekonštrukcia nástupišťa

Modernizačné snahy ŽSR v plnom nasadení tentoraz zasiahli aj priamo centrum najvyššej frekvencie prepravy a to bratislavskú hlavnú stanicu. Komplexná rekonštrukcia 2. nástupišťa začal 21. augusta. Opravy podľa výlukového rozkazu potrvajú do 18. decembra.

prevzala Uznanie ministra dopravy za záchranu života kolegu.

V Prešove vykopali bombu

Modernizáciu – peronizáciu prešovskej železničnej stanice prerušila 27. septembra nečakaná skutočnosť. Pri výkopových prácach odhalili hlboko pod zemou 250 kilogramovú funkčnú leteckú bombu z druhej svetovej vojny. Zneškodnená bola druhý deň po náleze v kameňolome Brestov neďaleko Prešova.

Známe víťazky súťaže Tvár ŽSR

V novembrovom čísle sa na obálkach Žsemaforu usmievali naše víťazky súťaže Tvár ŽSR. Stali sa nimi Ľudka Malíková zo zvolenskej železničnej stanice a čitateľskou Tvárou ŽSR Slávka Krempaská zo Železničnej stanice Ruskov.

Novým generálnym riaditeľom ŽSR Ing. Dalibor Zelený

S účinnosťou od 23. októbra vymenoval minister dopravy, pôšt a telekomunikácií SR Ľubomír Vážny do funkcie generálneho riaditeľa ŽSR Ing. Dalibora Zeleného.

Železničari záchrancovia

Život stavia človeka do rôznych situácií, bez toho, aby tušil, ako to dopadne. Chvilke medzi životom a smrťou riešili aj naši kolegovia. Prednosta železničnej stanice v Humennom Ing. Dušan Chudína pohotovou reakciou zachránil život staršej pani, trojica kolegov Peter Kuchárik a Ľubomír Nosek z SMS ZŤS Nemšová spolu s Jaroslavom Ondriškom z SMÚ TO Trenčín, poskytli pohotovú a odbornú pomoc kolegovi, ktorému zachránili život.

Elektrifikácia Zvolen – Banská Bystrica dokončená

Nový elektrifikovaný výše 21 kilometrový úsek trate medzi Zvolenom a Banskou Bystricou bol daný do skúšobnej prevádzky koncom decembra. Jednu z najväčších dopravných investícií za viac ako 1,099 miliardy Sk, pričom 75 percent z nich hradili zo štrukturálneho fondu a zvyšok zo štátneho rozpočtu, ukončili vo výše mesačnom predstihu.

Svetlo z Betlehema železnicou

Betlehemske svetlo ako symbol pokoja a mieru doniesli už sedemnásť raz slovenskí skauti v decembri do mnohých obcí a miest na Slovensku. Zásľuhu na tom majú aj Železnice SR a ZSSK, keďže betlehemske svetlo putuje vlakom. Už trinásť rok ho železničari a skauti lanovkou vynesli 22. decembra na Lomnický štít.



Voda z Beliny zaplavila fil'akovskú železničnú stanicu

Štvrtok 29. júna v skorých ranných hodinách začala fil'akovskú stanicu zaplavovať voda. V priebehu niekoľkých hodín dosiahla miestami výšku jedného metra. Okamžitým zásahom riadiacich zložiek železnice boli prijaté opatrenia, ktoré umožnili prechod Fil'akovom, i keď odbočkou. Voda postupne do večera klesala, no problémy spôsobila na niekoľko dní.

Štyridsaťročná jubilančka

Širokorozchodná trať (ŠRT) Maťovce – Haniska pri Košiciach si pripomína 40. výročie. Širokorozchodná trať (ŠRT), dlhá 88,051 km je určená pre bezprekladkovú dopravu železnej rudy z Ukrajiny do Hanisky pri Košiciach. Je to jednokoľajová trať o rozchode 1520 mm, od roku 1976 elektrifikovaná jednosmernou prúdovou sústavou. Pracovná prevádzka na ŠRT bola otvorená 5. novembra 1965 a skúšobná prevádzka

Deň železničiarov

V piatok 29 septembra sa v Dome armády v Trenčíne konali celoslovenské oslavy Dňa železničiarov. Na pódium sa postupne vystriedali významní jednotlivci ŽSR, ZSSK a ZSSK Cargo, aby si prevzali jednotlivé ocenenia. Samostatná operátorka zo Železničnej stanice Bratislava – východ Eva Takáčová ako jediná žena, železničiarka



Najkrajšia fotografia roka - fotografická súťaž železničiarov

Zapojte sa do súťaže železničiarov, ktorá pokračuje aj v roku 2007. Do októbra tohto roku, kedy súťaž uzavrieme nám zasielajte svoje fotografie na adresu lehocky.jozef@zsr.sk

Prezrite si svoje archívy a ukážte nám svoju tvorbu. Niektoré zo súťažiacich fotografií budeme aj naďalej zverejňovať na tejto strane.

TEŠÍME SA NA VAŠE FOTOGRAFIE!



V bielom kožuchu

Autor: Mikuláš ONOFREJ (ClaO Košice)



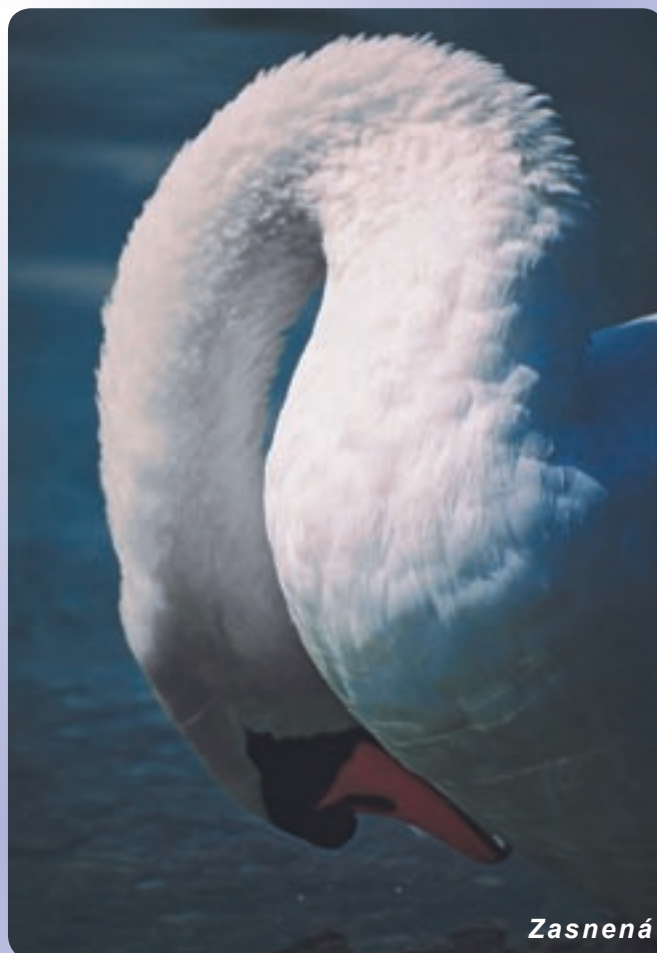
Slnko po dennej šichte

Autor: Jozef MAČAJ (Železničná stanica Slanec)



Použijeme frézy aj v tomto roku?

Autor: Adrián JANKOV
(Železničná stanica Kostiviarska)



Zasnená

Autor: Igor SKALICKÝ
(Železničná stanica Podunajské Biskupice)

Kalendár výročí tratí ŽSR v roku 2007

V roku 2007 dominujú 135. a 115. výročia na východe Slovenska a výročia kratších železničných tratí na západe. Výročie má aj jedna z našich najkrajších tratí, ktorá už mala prívlastok aj „Slovenský Semmering“ – trať cez Kremnicu do Vrútok.

| Dátum | Trat' | Výročie |
|--------|--|---------|
| 1.1. | Bratislava-Nivy – Bratislava juh | 115 |
| 7.1. | Michaľany – Slovenské Nové Mesto | 135 |
| 11.2. | Marchegg ÖBB – Devínske Jazero | 115 |
| 18.3. | Spišská Nová Ves – Kysak | 135 |
| 2.5. | Púchov – Horní Lideč ČD | 70 |
| 25.7. | Kežmarok – Spišská Belá-horná stanica | 115 |
| 12.8. | Zvolen – Hronská Dúbrava – Vrútky | 135 |
| 13.8. | Starý Smokovec – Štrbské Pleso | 95 |
| 25.8. | Slovenské Nové Mesto – Čierna nad Tisou št.hr. | 135 |
| 18.9. | Čata – Levice | 120 |
| 8.11. | Spišská Nová Ves – Levoča | 115 |
| 4.12. | Sátoraljaújhely MÁV – smer Streda nad Bodrogom | 135 |
| 8.12. | Veselí nad Moravu ČD – Myjava | 80 |
| 14.12. | Jablonica – Kúty | 110 |
| 14.12. | Trnava – Smolenice | 110 |
| 14.12. | Kozárovce – Zlaté Moravce | 95 |
| 18.12. | Bratislava-Petržalka – Kopčany – Parndorf ÖBB | 110 |
| 18.12. | Lužianky – Hlohovec | 110 |

Ing. Pavol DERAJ