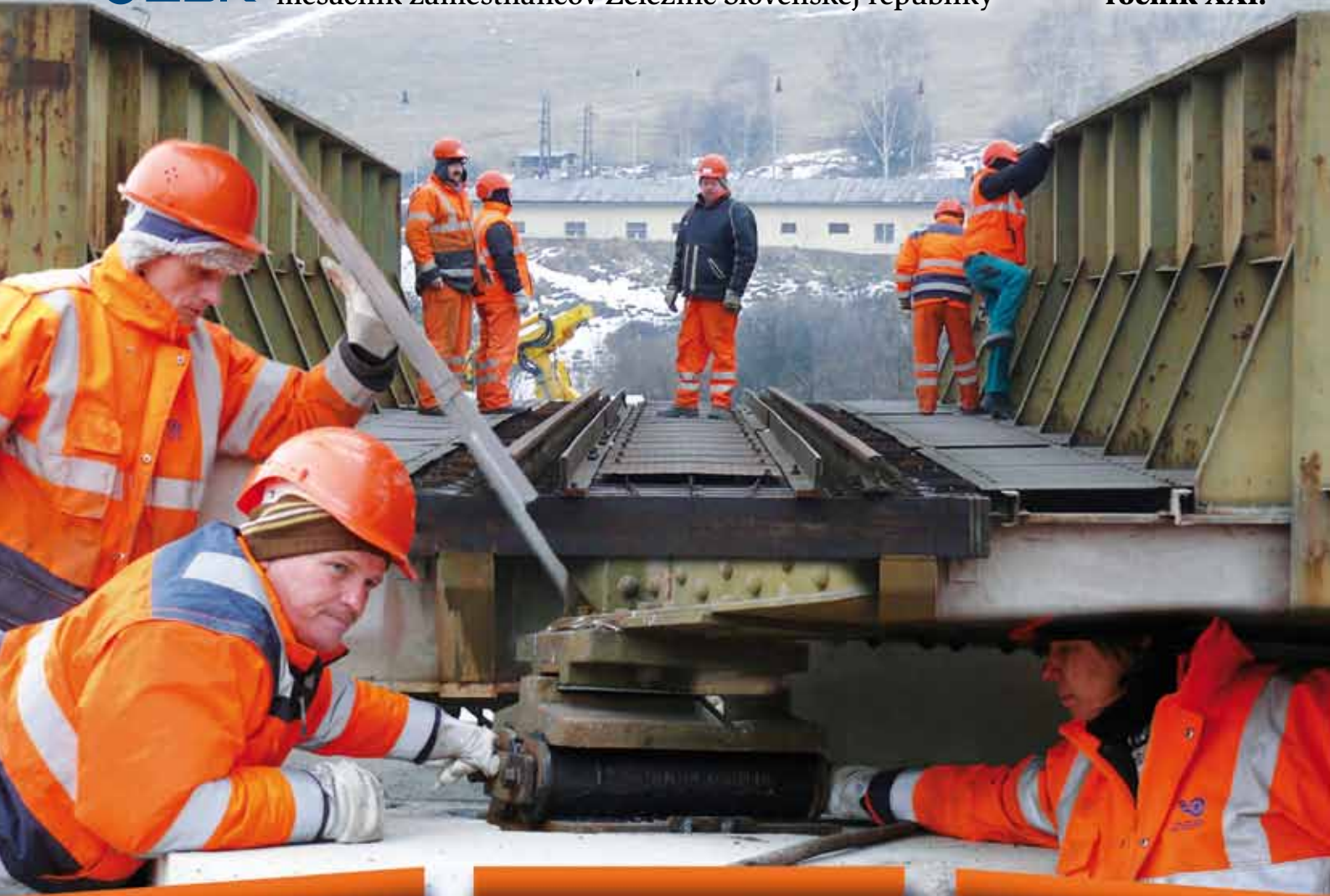


# železničný semafor

marec 2011

 **ZSR** mesačník zamestnancov Železníc Slovenskej republiky

ročník XXI.





# Kolektívna zmluva platí bez zmien

Ani v roku 2011 sa zamestnancom ŽSR nezvýšia platy. Je to situácia, ktorá sa opakuje už tretí rok. Podpisom kolektívnej zmluvy sa tak dohodlo vo štvrtok 17. marca na pôde ŽSR. Generálny riaditeľ ŽSR Vladimír Lupták a zástupcovia jedenástich odborových organizácií podpísali dodatok ku kolektívnej zmluve, ktorý predlžuje jej platnosť z minulého roka aj na rok 2011.

Najcitlivejšia téma, týkajúca sa platov, zostáva tak nezmenená. Aj naďalej ostávajú mzdy zamestnancov ŽSR na doterajšej úrovni. Priemerná výška dosahuje 757,65 eura. Potešujúci je ale fakt, že zachované zostáva poskytovanie výšky odstupného, ako aj otázky fondu pracovného času i rôzne špecifické riešenie dôležitých osobných prekážok v práci. Nová, aj keď nezmenená, zmluva bude platná do konca roka 2011, ak sa však neuzatvorí nová KZ, bude táto platíť až do konca marca 2012.

Aj napriek zložitým kolektívnym vyjednávaniam, v ktorých rovnako za-

meštávateľ aj odborové organizácie využili silu argumentov súvisiacich s ekonomickou situáciou na železnici, je prijatý kompromis najefektívnejším riešením pre všetkých zamestnancov. Ukončené rokovania s následným podpisom KZ potvrdili vysokú úroveň sociálneho dialógu v ŽSR.

Počet zamestnancov ŽSR k 31. 12. 2010 bol 16 989.

**ŽSR má v kolektívnom vyjednaní 11 partnerov - odborových organizácií.**



Slávnostného aktu podpisovania Dodatku č. 5 ku Kolektívnej zmluve ŽSR sa zúčastnil aj rezortný minister Ján Figeľ, ktorý ocenil úsilie na obidvoch stranách kolektívnych vyjednávačov.

Sú to:

- Odborové združenie železničiarov
- Federácia prevádzkových pracovníkov
- Nezávislé kresťanské odbory Slovenska - železnice
- Odborová asociácia výpravcov a dispečerov
- Železničiarsky robotnícky odborový zväz
- Odborové združenie Východoslovenských prekladísk
- Syndikát slovenských železníc
- Združenie prevádzkových zamestnancov železníc
- Odbory Železníc Slovenskej republiky
- Odborový zväz zamestnancov železníc
- Federácia strojuvodcov

[sch] Foto: [hoc]



Vo štvrtok 17. marca na pôde ŽSR Vladimír Lupták, generálny riaditeľ ŽSR, a zástupcovia jedenástich odborových organizácií podpísali Dodatok č. 5 ku Kolektívnej zmluve ŽSR, ktorý predlžuje jej platnosť z minulého roka aj na rok 2011.

## Sociálne partnerstvo je na vysokej úrovni

Aký bol priebeh kolektívneho vyjednávania a na čom sa sociálni partneri v ŽSR dohodli, sme sa v krátkom rozhovore opýtali Ing. Jána Žačka, námestníka generálneho riaditeľa pre ľudské zdroje.

### ■ Ako a odkedy ste sa stretávali so zástupcami zamestnancov?

Kolektívne vyjednanie prebiehalo od októbra minulého roka. So sociálnymi partnermi sme sa stretli na piatich oficiálnych stretnutiach. Na začiatku sme sa dohodli na postupoch počas rokovaní a uzatvorili sme Dohodu o kolektívnom vyjednaní ku Kolektívnej zmluve ŽSR 2011. V tejto dohode sme definovali postup pri kolektívnom vyjednaní, ako aj postup pri prípadných sporných situáciách.

### ■ Bolo v dohode niečo, čo je novinkou oproti minulým rokom?

Za zmienku možno stojí, že je v tejto dohode, okrem iného, napríklad sankcia za neodôvodnené zmarenie zvolaného stretnutia, ktorého cieľom bolo kolektívne vyjednanie.

### ■ Čo najviac ovplyvnilo vyjednanie?

Pri všetkých stretnutiach najviac rezonovala zložitá ekonomická situácia Železníc SR, ale aj snaha nájsť spoločné riešenie fungovania aj počas roka 2011. Tretí marcový deň sme na stretnutí kolektívnych vyjednávačov dospeli k spoločnému názoru, že je dôležité preklenúť zložitú situáciu, a tak sme sa dohodli, že predĺženie platnosti doterajšej kolektívnej zmluvy bude najpriechodnejším riešením aj pre rok 2011. Dohoda vyústila do podpisu Dodatku č. 5 k doposiaľ platnej KZ, ktorú 17. marca slávnostne podpísal generálny riaditeľ ŽSR a za zamestnancov jednotliví predsedovia, resp. prezidenti jedenástich odborových organizácií. Počas tohto aktu sme na pôde ŽSR privítali Jána Figeľa, 1. podpredsedu vlády a ministra dopravy, ktorý sa slávnostného podpisovania KZ osobne zúčastnil.

### ■ Ako by ste v krátkosti zhodnotili celý priebeh rokovaní?

Toto kolektívne vyjednanie bolo mimoriadne náročné, ale v konečnom dôsledku ho možno hodnotiť ako efektívne. Záver sa rodil komplikovaným postupom a je naozaj výsledkom množstva argumentácií a vzájomného chápania požiadaviek, ale i možnosti sociálnych partnerov. Kolektívne vyjednanie ukázalo vysokú úroveň sociálneho partnerstva v ŽSR. A keďže nás čaká zložitá a ťažké obdobie, spolupráca a dohody sú veľmi dôležité.



[sch]

# O rok budú platy železničiarov azda vyššie

Ján Figeľ, prvý podpredseda vlády a minister dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja, na tlačovej besede, ktorá sa konala následne po podpise kolektívnej zmluvy vo štvrtok 17. marca povedal, že predĺženie kolektívnej zmluvy v ŽSR len deň po tom, čo vláda schválila program revitalizácie pre železnice, je dôležitý signál nielen pre firmu a železničný sektor, ale aj pre celú spoločnosť. Spolu s Vladimírom Ľuptákom, generálnym riaditeľom ŽSR, a Františkom Petrocim, predsedom OZŽ, odpovedali na pôde ŽSR na otázky novinárov.

- Chcem svojou prítomnosťou vyjadriť ocenenie za celé úsilie, ktoré bolo od novembra vynaložené na obidvoch stranách pre podpis dohody,- povedal v úvode tlačovky minister. - Považujem to za prejav toho, že vláda má zodpovedného partnera, ktorého zamestnanci vedia, že železnice sú v ťažkej situácii a nečakajú iba, čo spraví vláda a manažment, ale sú ochotní tiež prispieť k dielu,- povedal Vladimír Ľupták, generálny riaditeľ ŽSR. Za najťažšiu pri vyjednávani označil požiadavku odborárov na zvýšenie miezd. - Chcem sa poďakovať za ústretovosť reprezentantom zamestnancov, že pochopili, že tento rok nie je rokom zvyšovania priemernej mzdy. Je to tretí rok po sebe, v ktorom železničiarri nedostali pridané na výplatu, a spravím všetko preto, aby sme o rok hovorili, o koľko percent zvýšime priemernú mzdu, - uviedol generálny riaditeľ.

Predĺženie kolektívnej zmluvy podľa predsedu najväčšieho z jedenástich odborových zoskupení Odborového združenia železničiarov (OZŽ) Františka Petrociho znamená naštartovanie veľkého potenciálu zodpovednosti a rokovani do budúcnosti. - Je potvrdením toho, že vieme viesť korektný sociálny dialóg a že partneri by mali zobrať mieru zodpovednosti za veci, ktoré sa udia, - povedal predseda OZŽ. - Nemôžeme donekonečna využívať tento nástroj ako mieru kompromisu a konsolidácie. Treba zvažovať do budúcich období, to je odkaz politikom aj manažérom, že budeme musieť hľadať iné riešenie, pretože situácia občanov je veľmi kritická, náklady na život sa zvyšujú a v reálnych podmienkach žijú inak, ako si niekedy predstavujeme, - upozornil František Petroci, predseda OZŽ.

Železnice plánujú dosiahnuť vyrovnané hospodárenie v roku 2013.

ŽSR podľa programu revitalizácie uvažujú o uvoľnení 2 700 zo 17-tisíc zamestnancov, pričom 1 700 by malo z podniku odísť k 1. júlu a ďalších 1 000 do konca budúceho roka. - Pre nás je podstatný záväzok, že sme sa zaviazali voči vláde, že do roku 2013 ušetríme na ročnej báze vyše 70 mil. eur. Z toho musí byť asi polovica ušetrená cez osobné náklady, - informoval Vladimír Ľupták. Dodal, že počet plánovaných prepustených ľudí nemusí byť presne 2 700. - Aj krok nezvyšovania priemernej mzdy nám dáva väčší priestor na to, že počet prepustených ľudí nemusí byť až 2 700, - povedal generálny riaditeľ. ŽSR musia obmedziť náklady tak, že v roku 2013 nebudú vyššie ako 260 mil. eur, to znamená, že vtedy firma dosiahne vyrovnané hospodárenie. V tejto sume totiž bude objednávka štátu na prevádzkovanie železničnej infraštruktúry. - **Prioritné sú osobné náklady, nie počet ľudí,** - dodal generálny riaditeľ.

- Som rád, že v dialógu ideme aj do konkrétnych tém pri hľadaní možností revitalizácie, a ja chcem potvrdiť, že štát navýši odplatu alebo finančnú podporu pre ŽSR o 80 mil. eur, na budúci rok o 110 mil. a v roku 2013 o 140 mil. eur. K tomu patrí vyrovnanie pozdĺžnosti štátu, ktorý za predchádzajúce roky nedodžiaval svoje záväzky. Štát nebol zhovievavý pri dohodách. A toto vyrovnanie pozdĺžnosti je krokom k tomu, aby sa na železničiach dарило nielen plánovať a projektovať, ale aj dobre a zodpovedne hospodáriť,- povedal minister a potvrdil tak záväzok štátu voči ŽSR.

[sch], foto: Jozef LEHOČKÝ



Na tlačovej besede ŽSR sa vo štvrtok 17. marca zúčastnil aj Ján Figeľ, 1. podpredseda vlády a minister dopravy (druhý zľava), Vladimír Ľupták, generálny riaditeľ ŽSR (tretí zľava), František Petroci (vľavo), zástupca zamestnancov (OZŽ), a Dana Hurtová, zástupkyňa riaditeľky odboru komunikácie GR ŽSR.

## Vláda schválila program revitalizácie železníc

Vláda SR schválila 16. marca program revitalizácie železničných spoločností. Ozdravný plán železníc počíta s prepustením približne 5-tisíc zamestnancov z troch železničných spoločností. Tento program má zabezpečiť vyrovnanie pohľadávok medzi železničnými spoločnosťami a štátom a optimalizovať nastavenie sektora železničnej dopravy. Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja vyberie strategického partnera pre ZSSK CARGO v medzinárodnom tendri do júna budúceho roka s tým, že v spoločnosti by mal získať 66% akcií. Rezort financií navrhoval naraz predaj celého podielu štátu vo firme. Viac o tomto programe sa dočítate vo vnútri čísla na stránkach 11 až 14.

[sch]



# Zmiznutý most ponad Hornád nahradili dva nové

Sila privalovej vody, ktorá sa 4. júna valila Hornádom cez Spišské Vlachy, napáchala rozsiahle škody. Odhryzla z brehu koryta toku, pod jej náporom sa stratila časť zemného telesa trate medzi Spišskými Vlachmi a Spišským Podradím a naklonila podmytý pilier železničného mosta. Doprava bola ihneď prerušená a o čosi neskôr bola ocelová mostná konštrukcia presunutá na podpornú konštrukciu. Takmer okamžite sa ale začali vynárať kuvičie hlasy o začiatku konca tejto regionálnej trate. O to potešujúcejší bol 23. február, keď sa počas veľkolepého predstavenia košických mostárov s ťažkotonážnym žeriavom v hlavnej úlohe brehy Hornádu opäť premostili.

**Po** opadnutí vysokej hladiny a zmapovaní poškodenia mostného objektu začal Mostný obvod Košice s asanačnými a obnovovacími prácami. Ešte v ten istý mesiac, 28. júna, skrútenú ocelovú mostnú konštrukciu vyzdvihol ťažkotonážny žeriav CC-2800 a pre-



Koľaj vísajúca nad hladinou Hornádu, naklonená opora a skrútený most – taká bola bilancia povodne v Spišských Vlachoch.

Ako prvá sa s ľahkostatou vznášala menšia mostná konštrukcia. Ťažkotonážnemu žeriavu neprekážalo, že váži niekoľko desiatok ton.

sunul ju na podpornú konštrukciu, aby sa zabránilo jej trvalej deformácii. Odstránila sa naklonená opora č. 1 a vybagrovali sa aj naplaveniny v mieste mosta. Riešenie havarijného stavu sa už medzitým spracovávalo do projektovej dokumentácie. Požiadavka správcu toku na prietok storočnej vody sa premietla do rozšírenia koryta a predĺženia mosta o ďalšie pole. – **Revízia pôvodnej ocelevej konštrukcie s dolnou mostovkou a drevenými mostnicami preukázala jej opätovné použitie po vykonaní drobných opráv.** Po rozhodnutí správcu sme druhej konštrukciu náročne presúvali po ceste z Oždian, zo zrušenej trate medzi Rimavskou Sobotou a Poltárom. Ocelový most s hornou mostovkou a priebežným koľajovým lôžkom sme museli zre-



Už len pár metrov a most z Oždian má v Spišských Vlachoch nové využitie.



Konštrukcia mosta musí dosadnúť presne na ložiská.





Prvý most je už na mieste. O veľkosti akcie vypovedá aj hrúbka viazacích pásov.



Na rad prichádza presun pôvodného mosta. Aj ten treba bezpečne pripnúť.



Vyššie 100-tonová konštrukcia sa už presúva nad hladinou Hornádu k obnoveným podperám.

vidovať, naniest ochranný náter vane a hydroizoláciu, - hovorí Ing. Ján Seman, riaditeľ MO Košice. Súčasne sa tiež pripravovali stavebno-montážne práce na spodnej stavbe. Na mieste pôvodnej naklonenej opory č. 1 vyrástol stredový pilier, vybudovaná bola nová opora č. 1 a opravný úložný prah opory č. 2. Betonovalo sa takmer do Vianoc, aj v čase nepriaznivých klimatických podmienok. Stále sa upravovalo koryto a brehy Hornádu, aby sa 23. februára mohlo opäť zopakovať veľkolepé predstavenie ťažkotonážneho žeriava. Ten ošetrovanými mostnými konštrukciami znova premostil brehy Hornádu. Ďalšie dni boli späť s obnovou zabezpečovacích zariadení a sprejzadnením



Ostávajú len posledné milimetre a brehy Hornádu sú opäť premostené.

trate. Pri predpoklade úspešnosti hlavnej prehliadky by od začiatku apríla mohli po tejto trati opäť premávať vlaky. Ako sa most postupne pripravoval do prevádzky, to vám priblížime na našich fotografiách.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor, al



V chodníkovej časti montovali zamestnanci SMÚ OZT SO Spišská Nová Ves kovové chráničky pre káble smerujúce k neďalekému priecestiu a predzvesti vchodového návestidla.



Na obnove odplaveného zemného telesa, navození štrku, ručnom rozložení podvalov a montáži koljaže sa podieľali traťoví robotníci z SMÚ ŽTS TO Margecany.



# Myšou ovládajú celú napájaciu stanicu

Prvý marcový týždeň sa na tratiach v okolí Liptovského Mikuláša navonok javil ako jeden zo všedných, ale nebolo to tak. Vlaky ťahané elektrickými rušňami jazdili relatívne bez meškania aj napriek tomu, že blízka trakčná napájacia stanica bola v tom čase vypnutá z prevádzky a v jej areáli sa pohybovalo viac ľudí než zvyčajne. Montéri z dodávateľskej firmy totiž v meniarni zapájali novú rozvodňu 22-kilovoltového napätia.



Ing. Roman Frič, koordinátor SMS EE ET Liptovský Mikuláš, predvádza miestne ovládanie novej rozvodne na manipulačnom paneli ochrany.



Zamestnanci dodávateľa Miroslav Hrušík a Rastislav Čička pripájajú prírodný kábel k trakčnému transformátoru.

**U**ž pri vstupe do areálu meniarnie možno vidieť pozostatky výkopov, do ktorých boli ešte v októbri položené nové prírodné káble k transformátorom a napájacie linky z novej vysokonapäťovej rozvodne Stredoslovenskej energetiky, a.s. - **Trakčná meniareň pôvodne nemala 22 kV rozvodňu a naše 4 trakčné transformátory, 2 transformátory vlastnej spotreby a aj prívod na stanovište prevozných meniarní boli napájané osobitnými vedeniami priamo z rozvodne Stredoslovenskej energetiky. Bolo to nevýhodné, pretože pri výlukových prácach a údržbe transformátorov sme sa museli spoliehať na zamestnancov energetiky, aby nám zaistili pracovisko, vyplí odpojovače a skratovali požadované prívody. Lenže SSE nám po zrekonštruovaní vlastnej rozvodne ponúkla už len 2 prívodné linky a tento**

**stav viedol k vybudovaniu novej 22 kV rozvodne v meniarni, - vysvetľuje Ing. Roman Frič, koordinátor SMS EE ET Liptovský Mikuláš, a medzitým sa spoločne presúvame do priestorov novej 22 kV rozvodne, ktorá bude napájať celú technológiu. Stále však nejaví známky života, pretože montéri z dodávateľskej firmy ELZA, a.s., momentálne zapájajú káble smerujúce k trakčným transformátorom. - Rozvodňa bola dovezená z Nemecka od firmy Schneider a skladá sa z 11 polí, ktoré sú vyčlenené pre prívodné káble, meranie vlastnej a trakčnej spotreby, trakčné transformátory, transformátory vlastnej spotreby a prevoznú meniareň. Všetky odpojovače sú umiestnené v izolovaných komorách s plynom fluoridu sírového. Rozvodňa je vybavená digitálnymi ochranami, s ktorými bude komunikovať nový riadiaci systém stanice RSS3, -**

Súčasťou nového systému je aj terminál diaľkového riadenia, ktorý slúži na ovládanie úsekových odpojovačov, prostredníctvom ktorých sa pripája usmerené napätie 3 000 voltov k trakčnému vedeniu. Ako sme mali možnosť vidieť, obsluha dokáže prostredníctvom myšky a monitora ovládať celú technológiu napájacej stanice. Už len dodajme, že po napäťových skúškach je meniareň od 4. marca opäť v prevádzke.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor



Ing. Dušan Michalko (vpravo), vedúci SMÚ EE ET Liptovský Mikuláš, kladie pri manipulačnom termináli fundované otázky odborníkovi na riadiaci systém, Romanovi Žoldákovi z ECS engineering, s.r.o.



Koncovky káblov v rukách Róberta Mikulu z firmy ELZA, a.s., svedčia o veľkosti prúdov vychádzajúcich z rozvodne.



# Po trati Hnúšťa – Tisovec opäť jazdia vlaky

Medzistaničný úsek Hnúšťa – Tisovec je opäť spojznený a premávajú po ňom vlaky. Problémy sa v tomto úseku vyskytli už pred minuloročnými povodňami, keď sa tu v roku 2009 pôda zosunula pre mimoriadne nestabilné podložie a časť násypu bolo potrebné odťažiť a stabilizovať ho mikropilotovou stenou. Aj koncom vlaňajšieho a začiatkom tohto roka počasie narobilo ďalšie podobné škody.

**O**d začiatku decembra minulého roka bola trať nepojazdná a vlaková doprava bola nahradená autobusovou. Po odstránení stromov a krovinatého porastu v mieste zosunu museli pracovníci AO Zvolen stanoviť príčinu a rozsah deformácií. Realizované sanačné práce zahŕňali postupné rozobratie zosunom poškodeného zemného telesa v dĺžke 50 metrov, zriadenie gravitačnej zatažovacej lavice, stabilizáciu päty násypu kamennou rovnatinou z lomového kameňa, úplnú výmenu materiálu pri päte násypu a v dolnej časti násypu, znovuvybudovanie hornej časti jadra násypu z pôvodného materiálu. Súčasťou sanačných prác bolo zriadenie dvoch priečných odvodňovacích rebier, vyplnených koľajovým štrkom a vystlaných geotextíliou. Po postupnom vybudovaní nového zemného telesa bolo zriadené a upravené do predpísaného



Priečne rebra v svahu prispeli k jeho spevneniu. Rekonštrukčné práce boli v režii ÚŽI Zvolen, SMÚ TO Jesenské na požiadavku správcu OR Košice, AO Zvolen.



profilu koľajové lôžko a zmontované koľajové polia. Následne bola vykonaná strojná smerová a výšková úprava koľaje pre uvedenie do prevádzky. Problémom museli železničiarci z ÚŽI Zvolen čeliť aj pri týchto prácach. - **Náročná bola identifikácia šmykovej plochy zosunu pre jej nerovnomerný priebeh v podloží a predovšetkým klimatické podmienky. Teploty 16 až - 18 °C a zamrzanie stavebných materiálov, hydrauliky na strojoch, ale aj ľudí dokázali poriadne znepríjemniť i spomaliť postupy prác**, - hodnotí Ing. Ján Zmitko, vedúci SMÚ TO Jesenské, zodpovedný za rekonštrukčné práce na odstavenej trati. Vlaky v tomto úseku jazdia 10-kilometrovou rýchlosťou a potrvá to približne mesiac, počas kon-

solidácie násypu. Potom sa rýchlosť zvýši na 30- kilometrovú a opäť sa počká na konsolidáciu násypu. Pri prácach sa robia a robia ešte mnohé ďalšie opatrenia ako ochrana pred ďalšími nepriazňami počasia, nakoľko práce ešte neboli definitívne ukončené.

Ivana KAPRÁLIKOVÁ, foto: STV a archív SMÚ TO Jesenské



Zriadenie odvodňovacích rebier sa dialo za náročných klimatických podmienok.



Na traťovom úseku Jesenské – Tisovec sme zastihli Ing. Jána Jurigu, riaditeľa OR Košice. – Som rád, že sa kolegom z ÚŽI podarilo tento úsek zrekonštruovať a mohla sa tak obnoviť železničná doprava.

## Všimli sme si Historická kaplnka na stanici je terčom vandalov

Železničná zastávka Banská Bystrica mesto má jednu ojedinelosť. Hodnotnú barokovú kaplnku svätého Jána Nepomuckého z roku 1760. Už roky ale zaujme skôr jej zdevastovaný stav ako historická hodnota. Poškodzujú ju sprejeri a aj niektorí cestujúci.

**Z**a jednu z možností záchranu považujú pamiatkari presun kaplnky na druhú stranu železnice, bližšie k Hronu. Sochy či kaplnky svätca Nepomuckého sa často nachádzajú práve v blízkosti riek a vodných tokov. Súvisí to predovšetkým s legendou o mučeníckej smrti Jána Nepomuckého, podľa ktorej zomrel potom, čo ho hodili do Vltavy. Kaplnka však pri stanici nie je náhodou, podľa Banskobystričanov o stavbe železničnej stanice v blízkosti kaplnky rozhodli kedysi zámerne ešte za socializmu, aby ju znehodnotili. Čo sa v podstate rokmi darí. Rozdiel je však v tom, že súčasná spoločnosť chce pamiatku zachovať a jednoznačne ako raritu ju vnímajú aj cestujúci železnicou. Veď



Hodnotná baroková kaplnka svätého Jána Nepomuckého z roku 1760 leží pod úrovňou nástupišťa. Socialistický režim ju takýmto spôsobom chcel zničiť.

niektorí ju paradoxne spájajú skôr so symbolom železníc, nie mučeníctva. Mesto ako vlastník chce záchranu pamiatky rie-

šiť v budúcnosti komplexne. Momentálne na to ani nemá vyčlenené financie v rozpočte. V nasledujúcich rokoch sa črtá nádej vo využití štrukturálnych fondov. Súčasťou interiéru kaplnky by podľa plánov mohli byť aj lavice či liturgické predmety. Kaplnka však leží výrazne pod úrovňou nástupišťa a jej steny zatekajú, takže vnútorné vybavenie by podliehalo devastácii.

Ján z Pomuku sa narodil niekedy okolo roku 1340 v dedine Pomuk. Dňa 20. marca 1939 zomrel počas mučenia, jeho telo zhodili z dnešného Karlovho mosta do Vltavy. 17. apríla našli telo zachytené na pravom brehu Vltavy a pochovali ho v kostole Sv. Kríža pri kláštore.

Ivana KAPRÁLIKOVÁ, foto: autorka

# Od 1. marca menej samostatných železničných staníc

Neustály pokles prepravných výkonov, modernizácia tratí a racionalizácia v podobe znižovania počtu zamestnancov, v posledných rokoch najmä odčleňovanie činností posunu a technickej kancelárie, to všetko vplýva na rušenie samostatnosti



Aj stanica Diviaky od 1. marca stratila samostatnosť a je pričlenená k Hornej Štubni.

železničných staníc a funkcie prednostu stanice. Ved' dnes je už normálne, že viacero staníc je zlúčených a riadi ich jeden prednosta. Od 1. marca si zamestnanci niekoľkých železničných staníc zvykajú na najnovšie organizačné zmeny.

**R**ušenie samostatnosti železničných staníc a s tým spojené zrušenie typovej pozície „prednosta železničnej stanice“ je dlhodobý proces. Každé väčšie zníženie počtu zamestnancov je impulzom na pričlenenie menších staníc, zvyčajne k najbližšej väčšej železničnej stanici. Je predsa neekonomické ponechať v stanici prednostu, ktorý riadi len 15 až 20 zamestnancov, ak jej riadenie bez problémov zvládne iná stanica s adekvátnym personálnym vybavením. Zrušenie samostatnosti stanice nemá vplyv na výkon služby ani mzdové zaradenie samotných zamestnancov. Čo sa ale môže zmeniť, je kategorizácia stanice. Je logické, že svoju kategorizáciu nezmení stanica 1. kategórie, aj keď k nej bude pričlenených viacero staníc. Zlúčením dvoch väčších staníc 2. alebo 3. kategórie ale môže nastať prípad zaradenia novovzniknutej spoločnej železničnej stanice do vyššej kategórie. – **V obvode OR Trnava bola zrušená**

**samostatnosť troch staníc. Kráľova Lehota sa pričlenila k Liptovskému Mikulášu, Kysucké Nové Mesto k Čadci a Trnovec nad Váhom už patrí Galante**, vymenúva Ing. Tibor Kučera, námestník riaditeľa OR Trnava pre riadenie dopravy. Aj v obvode OR Košice došlo k zrušeniu samostatnosti niekoľkých staníc. – **Táto zmena nastala v štyroch prípadoch. Diviaky boli priradené k Hornej Štubni, Streda nad Bodrogom k Slovenskému Novému Mestu, Podbrezová k Banskej Bystrici a Zlaté Moravce už riadi prednosta z Úľan nad Žitavou**, hovorí Ing. Jozef Horváth, námestník riaditeľa OR Košice pre riadenie dopravy. Prednostovia vymenovaných, od 1. marca už nesamostatných, staníc odišli do predčasného, resp. starobného dôchodku alebo boli preradení do iných funkcií. V rámci tejto reorganizácie nenastala zmena v kategorizácii staníc. Proces znižovania počtu samostatných staníc stále nie je ukončený a do konca roka sa dotkne ešte niekoľkých ďalších staníc.

## Organizačné zmeny v obvode Oblastného riaditeľstva Košice

K železničnej stanici **Banská Bystrica** boli priradené stanice Dubová, Medzibrod, Podbrezová a zastávky Brusno kúpele, Lopej, Lučatín, Ľubietová, Nemecká, Predajná, Valaská. K stanici boli priradené aj závorárske stanovište so zastávkou v Chvatimechu a nákladisko Hronec.

K železničnej stanici **Horná Štubňa** boli priradené stanice Diviaky a Príbovce a taktiež aj zastávky Jazernica, Kláštor pod Znievom, Košťany nad Turcom, Malý Čepčín a Turčianske Teplice.

K železničnej stanici **Kysak** bola priradená stanica Kostolany nad Hornádom.

K železničnej stanici **Margecany** bola priradená stanica Gelnica a zastávky Gelnica mesto, Gelnica zastávka, Jaklovce a Žakarovce.

K železničnej stanici **Slovenské Nové Mesto** boli priradené stanice Streda nad Bodrogom a Veľký Horeš, závorárske stanovište so zastávkou Borša a hlásnica Somotor.

K železničnej stanici **Úľany nad Žitavou** boli priradené stanice Jeleneč, Maňa, Vráble, Zlaté Moravce, Zlaté Moravce - Prílepy, Žirany a zastávky Dražovce, Dyčka, Kmeťovo, Ladice, Lúcnica nad Žitavou, Maňa zastávka, Martinová, Michal nad Žitavou, Nová Ves nad Žitavou, Podhorany pri Lužiankach, Sľažany, Slepčany, Volkovce. K stanici patria aj nákladiská Malá Maňa, Topoľčianky, Zlaté Moravce zárody a závorárske stanovište so zastávkou Tesárske Mlyňany.

## Organizačné zmeny v obvode Oblastného riaditeľstva Trnava

K železničnej stanici **Čadca** boli priradené železničné stanice Kysucké Nové Mesto, Krásno nad Kysucou a zastávky Brodno, Dunajov, Ochodnica a Rudina.

K železničnej stanici **Galanta** bola priradená stanica Trnovec nad Váhom.

K železničnej stanici **Liptovský Mikuláš** boli priradené stanice Kráľova Lehota, Východná a zastávka Važec.

K železničnej stanici **Nové Zámky** bola priradená stanica Tvrdosovce a zastávka Jatov.

(balky, al)



Doposiaľ košická nesamostatná železničná stanica Kostolany nad Hornádom patrí od 1. marca pod stanicu Kysak. Pri odovzdávaní sa zúčastnil okrem samotných prednostov Ing. Petra Tabačka (druhý sprava) a Mariána Hrica (prvý zľava) aj námestník riaditeľa OR Košice pre riadenie dopravy Ing. Jozef Horváth (druhý zľava).



# Umlčali reléovku, zhasli svetlá návěstidiel...

**Dopravná služba ukončená o 10.25 hod.**

Vetou totožnou s podtitulom ukončil 6. marca svoj výkon dopravnej služby Marián Zongor, posledný výpravca v dopravnej kancelárii v Kamenici nad Hronom. Stanica sa stala bezvýznamnou po poklese prepravy tovaru, mínusom bola aj priveľká vzdialenosť od obce. Svoje opodstatnenie mala len pri traťových výlukách, čo nebol dôvod na ďalšie prevádzkovanie tejto dopravne.

Železničná stanica Kamenica nad Hronom sa nachádzala neďaleko sútoku Dunaja a Hrona a rozdeľovala dôležitú železničnú tepnu medzi Štúrovom a maďarským Szobom na 2 traťové úseky. Štyri staničné koľaje boli využívané najmä v časoch veľkého objemu dopravy s Balkánom. Za posledných 10 rokov prakticky vlaky prechádzali len po hlavných koľajach za nepretržitého sledovania 14 dopravných zamestnancov, ktorí zároveň obsluhovali elektromechanické zabezpečovacie zariadenie. Preto sa čoraz častejšie kladla otázka uzatvorenia stanice, ktorá sa zmenila na realitu 6. marca tohto roku. Údržbári odvetvia OZT uzamkli výmenovými zámkami výhybky do priameho smeru, označili neplatné návěstidlá, vypli staničné zabezpečovacie zariadenie a kontrolné prvky priecestných zabezpečovacích zariadení presunuli do Štúrova. Ukončila sa aj ďalekopisná komunikácia so Szobom v slovenčine, riadenie vlakovkej dopravy medzi maďar-



Marián Zongor práve ukončil nielen svoju dopravnú službu výpravcu Kamenice nad Hronom, ale aj prevádzku zastaraného ďalekopisného stroja T100.

skou pohraničnou prechodovou stanicou a Štúrovom v 14-kilometrovom úseku je teraz zabezpečené len telefonickým dorozumievaním v maďarskom jazyku a komunikačným systémom ASW PPS. Na uzamknutých výmenách je traťová



Návěstní majstri z SMÚ OZT ZT Nové Zámky (zľava) Imrich Pathó a Ladislav Merész uzamkajú jazyky výhybiek výmenovými zámkami.



Vojtech Kollár, vedúci prevádzky SMÚ OZT ZT Nové Zámky, stlačením hlavného vypínača umlčal reléovku a zhasol svetlá návěstidiel.

rýchlosť dočasne znížená na 40 km/h, preto sa plánuje zámena výhybiek za koľajové polia. Kedy sa tak stane, ukáže až čas.

Martin BALKOVSKÝ  
Foto: autor



Návěstný majster Jaromír Vicensa označuje bielym krížom neplatné návěstidlá.



Dopravná služba v Kamenici nad Hronom už patrí minulosti.



# Osobnosťou železničnej a mestskej koľajovej dopravy sa stal Ing. Jozef ANTOŠ

Priestor na odborné, tvorivé a priateľské stretnutie odborníkov v oblasti prípravy a realizácie rozvojových investícií, ale i v oblasti údržby, rekonštrukcie a prevádzky železničnej a mestskej koľajovej dopravy sa podarilo vytvoriť počas marcového siedmeho ročníka Fóra koľajovej dopravy. Železnice SR a spoločnosť PSKD – Prevádzka a stavby koľajovej dopravy usporiadali v dňoch 15. – 16. marca konferenciu s medzinárodnou účasťou - 7. Fórum koľajovej dopravy.

Cieľom konferencie, ktorá sa uskutočnila v Radisson Blu Carlton Hotel Bratislava, bolo evokovať počas dvoch dní širokú odbornú diskusiu, pripraviť pôdu na spoluprácu odborníkov z univerzít, štátnych a verejných inštitúcií, výskumných ústavov, zo stavebných a projektových spoločností, z prevádzky, výroby i údržby. Témy, akými sú modernizácia konvenčných tratí, projek-



Prezentáciou o implementácii interoperability v podmienkach ŽSR zaujal účastníkov konferencie Ing. Peter Šišolák, riaditeľ odboru stratégie a vonkajších vzťahov GR ŽSR.



Súčasťou konferencie bol aj prvý ročník prestížneho ocenenia Osobnosť železničnej a mestskej koľajovej dopravy na Slovensku. Vedecký výbor vybral z piatich nominantov Ing. Jozefa Antoša. Ocenenie odovzdali Vladimír Ľupták a Slavomír Podmanický.

tovanie a budovanie vysokorychlostných tratí, rozvoj železničnej dopravy, interoperabilita, bezpečnosť, ale i mnohé ďalšie témy o tuneloch či mostoch, sú medzi odborníkmi so vzťahom k železničnej a koľajovej doprave stále žiadanými. V programe konferencie bola zaradená aj exkurzia na stavbu železničného tunela Turecký vrch, ktorý je súčasťou modernizácie železničnej trate v úseku Nové Mesto nad Váhom – Zlatovce. Jeho dokončenie sa predpokladá v máji 2013. Generálnym projektantom stavby tunela je spoločnosť Reming Consult, a.s. Súčasťou konferencie bol aj prvý ročník prestížneho ocenenia Osobnosť železničnej a mestskej koľajovej dopravy na Slovensku. Z piatich nominantov bol vedeckým výborom konferencie zvolený za víťaza Ing. Jozef Antoš. Cenu mu odovzdali Ing. Vladimír Ľupták, generálny riaditeľ ŽSR, a Ing. Slavomír Podmanický, generálny riaditeľ REMING CONSULT, a.s.

Dana SCHWARTZOVÁ,  
foto: autorka



Osobnosť železničnej dopravy a mestskej koľajovej dopravy na Slovensku na javisku v prítomnosti moderátorky večera Very Wisterovej úprimne ďakuje za ocenenie, s úctou sa prihovára aj ostatným nominovaným.



## Ing. Jozef Antoš

Sa narodil 11. 8. 1947. Je absolventom Vysokej školy dopravy a spojov v Žiline v odbore prevádzka a ekonomika železničnej dopravy. Ako čerstvý absolvent začal svoju profesionálnu kariéru v roku 1966 v stanici Kapušany pri Prešove ako výpravca vlakov. Neskôr pôsobil v železničných stanicích Dubnica nad Váhom, Púchov a Žilina. Od roku 1973 pracoval v Bratislave ako vlakový dispečer, neskôr pôsobil vo funkcii inžinier železničnej dopravy. Od 1. 6. 1978 zastával funkciu dopravného námestníka v železničnej stanici Žilina, kde sa v roku 1984 stal prednostom. Od apríla 1986 zastával funkciu náčelníka Prevádzkového oddielu Bratislava, odkiaľ v júli 1990 odišiel pracovať ako zástupca služby dopravy a prepravy na Prevádzkové pracovisko Bratislava, kde sa v septembri 1993 stal riaditeľom.

Od 1. februára 1995 zastával Ing. Antoš funkciu námestníka GR ŽSR pre dopravnú cestu. Od novembra 1996 pôsobil ako generálny zástupca ŽSR vo Varšave. Po dvojročnom pôsobení v Poľsku sa vrátil do funkcie námestníka prednostu SRD v Žiline na Divíziu dopravnej cesty. Od roku 1999 bol vo funkcii prednostu SRD Trnava, kde po takmer piatich rokoch začal pracovať ako prednosta sekcie riadenia dopravy OR Trnava. Od roku 2005 vykonával Ing. Jozef Antoš funkciu námestníka riaditeľa OR pre riadenie dopravy v Trnave. Od 26. októbra 2006 bol námestníkom generálneho riaditeľa ŽSR pre prevádzku. Posledným januárovým dňom završil svoju 44-ročnú železničnú púť odchodom do dôchodku.



# Revitalizácia železničných spoločností

**Dňa 16. marca 2011 prijala Vláda SR na svojom rokovaní program „Revitalizácia železničných spoločností“**

Cieľom schváleného programu je zabezpečiť stabilitu v železničnom sektore SR, či už po stránke prevádzkovej a technickej, alebo ekonomickej, a to plnením opatrení vyplývajúcich zo schváleného programu pre železničné spoločnosti – ŽSR, ZSSK a ZSSK CARGO, ale aj plnením opatrení zo strany štátu, ktoré sú programom revitalizácie definované. Zároveň je cieľom programu zachovať rozvojový potenciál železníc všade tam, kde má využitie železničnej dopravy národohospodársky význam. Pritom navrhované opatrenia predstavujú najzásadnejšiu reformu železníc za posledné obdobie.

## Ozdravný plán železníc

**Z**ákladným opatrením programu revitalizácie je nastavený ozdravný plán slovenských železníc, ktorý aj v súlade so schváleným uznesením vlády SR definuje postup, ako plán dosiahnuť a revitalizovať výrazne zadlžený sektor železničnej dopravy.

Východiskom pre spracovanie programu Revitalizácia železničných spoločností je snaha nastaviť pravidlá pre štátne financovanie železničného sektora, eliminovať disproporcie medzi objemom výkonov objednaných a uhrádzaných štátom, pozdvihnúť slovenské železnice z ich súčasného nepriaznivého stavu na racionálne hospodáriace štátne železničné subjekty, zabezpečiť efektívne narábanie s finančnými zdrojmi a dosiahnuť tak stabilizované a vyrovnané hospodárenie železničných spoločností, a teda aj ŽSR ako manažéra infraštruktúry, v súlade s ustanoveniami definovanými zákonom NR SR č. 513/2009 Z. z. o dráhach v znení neskorších predpisov.

## Analýza fungovania železničných spoločností

Predloženiu a schváleniu programu Revitalizácia železničných spoločností predchádzalo spracovanie viacerých podkladových materiálov, ktoré mali nastaviť nový základný smer fungovania železničného sektora v SR. Aj z toho dôvodu program revitalizácie nadväzuje na materiál Analýza fungovania železničných spoločností Železnice Slovenskej republiky, Železničná spoločnosť Slovensko, a. s. a Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s.

Predmetný materiál bol prerokovaný na základe uznesenia vlády SR č. 805 zo 17. novembra 2010 v súlade s návrhom opatrení na zvýšenie efektívnosti fungovania verejného sektora a zlepšenie stavu verejných financií. V zmysle bodu B.4. uznesenia 805/2010 bola stanovená ministromi DVRR SR úloha predložiť na rokovaní vlády SR analýzu fungovania železničných spoločností a definovať ciele vlády SR v oblasti železničnej dopravy vrátane krokov na ich dosiahnutie. Následne bol materiál



k analýze fungovania železničných spoločností schválený dňa 19. januára 2011 uznesením č. 40/2011.



## Vyrovnané hospodárenie

Samotný program Revitalizácia železničných spoločností zosúladuje priority nastavené v Programovom vyhlásení vlády SR, ustanovenia najmä zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach a zákona č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach so zámermi Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR a možnosťami rozpočtu verejnej správy (ďalej RVS) tak, aby hlavný prínos programu mali práve železničné spoločnosti a aby bolo možné plniť zákonné ustanovenia zabezpečenia vyrovnaného hospodárenia. Nastavené opatrenia, ktoré bude potrebné plniť, sú na jednej strane zamerané na znižovanie nákladovosti v železničnom sektore a oddĺženie železničných spoločností, na druhej strane však vytvárajú potenciál na rozvoj a efektívne prevádzkovanie železničnej dopravy v Slovenskej republike.

**Pri formulovaní zámeru a opatrení programu revitalizácie bol východiskom súčasný nelichotivý stav všetkých „štátnych“ železničných spoločností. Železničná doprava sa dostala až na druhú koľaj a výrazne sa uprednostňovala ekologicky menej efektívna cestná doprava, či už hromadná, alebo individuálna, osobná alebo nákladná. Keďže zámerom EÚ a aj SR je, aby bola železničná doprava chápaná ako nosný, hromadný a ekologický spôsob dopravy, bolo potrebné najprv prísť k analýze súčasného stavu a nastaveniu systémových opatrení pre rozvoj železničnej dopravy.**

**Vo vzťahu k ŽSR je nevyhnutné podotknúť, že financovanie železničnej infraštruktúry je dlhodobo poddimenzované a štát si v minulosti objednával výkony vo vzťahu k rozsahu prevádzkovania železničnej infraštruktúry (ďalej ŽI), ktoré neuhrádzal v plnej miere.**

Skutočne vynaložená úhrada nákladov na prevádzku a údržbu ŽI nepokrýva úplne rozdiel medzi príjmami a ekonomicky oprávnenými nákladmi (ďalej EON) ŽSR, čo je významnou príčinou vzrastajúcej zadlženosti manažéra infraštruktúry.

Práve tieto záväzky by mal štát uhradiť ŽSR v zmysle schváleného uznesenia k programu revitalizácie, nielen za minulé obdobie, ale zabezpečením zvýšenia bežného transferu (úhrada fixných EON – v zmysle Zmluvy o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry) z RVS aj pre budúce obdobie. Dôvodom pre navýšenie bežného transferu je zabezpečenie zákonných

ustanovení a dodržiavanie princípu úhrady fixných EON vlastníkom infraštruktúry (štát) v súlade so zákonom č. 513/2009 Z. z. o dráhach. Predmetný zákon definuje nový model spolatňovania ŽI na báze separátnych úhrad fixných a variabilných nákladov. Variabilné náklady manažéra infraštruktúry (ŽSR) sú náklady, na ktoré sa vzťahuje určovanie úhrad za používanie ŽI regulačným orgánom, a sú hradené cez poplatok zo strany železničných podnikov. Práve tento prístup má zabezpečiť, aby poplatok motivoval železničné podniky k intenzívnejšiemu využívaniu ŽI. Na uvedenom princípe sú následne postavené niektoré z revitalizačných opatrení programu.



## Zvýšenie využitia železničnej dopravy

Samotný program revitalizácie železníc si revitalizačnými opatreniami kladie za úlohu odstrániť hlavné príčiny nízkeho využitia železničnej dopravy spočívajúce v jej vysokej finančnej náročnosti, neakceptovateľnej v jej súčasnej úrovni pre štátny rozpočet – vysoký rozsah výkonov objednávaných, avšak neuhrádzaných štátom – a v kumulatívnom dlhu, tvorenom štátom uznanými, ale neuhradenými pohľadávkami ŽSR.

Ďalšou príčinou nízkeho využitia ŽD bola dlhodobo neúmerne vysoká úroveň štátom regulovaného poplatku za dopravnú cestu, nie práve vyhovujúci stav ŽI (spôsobený práve finančným poddimenzovaním) a napríklad aj rokmi neriešený stav. V prípade ŽSR dôvody spočívali v pridelovaní finančných prostriedkov na výkupy nehnuteľného majetku pre už existujúce železničné trate a objekty, ako aj v nedoriešení problému zodpovednosti za udržiavanie pohotovostných nehodových pomocných prostriedkov a pod... Na základe uvedených skutočností boli vytvorené hlavné zásady programu revitalizácie.



## Štát ako vlastník

**Prvým a základným strategickým rozhodnutím, od ktorého sa odvíjajú všetky ďalšie revitalizačné kroky, je definovanie vzťahu štátu ako vlastníka k železničným spoločnostiam. Tento princíp vo vzťahu k ŽSR znamená, že naďalej zostáva v platnosti koncepcia úplného vlastníctva infraštruktúry v rukách štátu, spravídla prostredníctvom ŽSR.**

Len v prípade tých tratí, kde sa preukáže nedostatočný potenciál, tak v oblasti osobnej, ako i nákladnej železničnej dopravy, a kde sa nepodarí zabezpečiť ich ďalšie prevádzkovanie na základe nájomného vzťahu (bez zmeny vlastníctva), možno uvažovať o nájme VÚC alebo iným subjektom v súlade so zákonom č. 513/2009 Z. z. o dráhach.

Vychádzajúc z hlavných zásad programu revitalizácie, boli opatrenia programu rozdelené na „**okamžité a krátkodobé racionalizačné opatrenia v železničných spoločnostiach a opatrenia štátu vo vzťahu k železničným spoločnostiam**“ a „**konceptné strategické opatrenia pre stabilizáciu železničného sektora**“.



## Okamžité opatrenia

Budú spočívať v racionalizácii vnútorných procesov v železničných spoločnostiach, kde je možné potenciálne úspory výdavkov dosahovať v oblasti verejného obstarávania, prehodnotením existujúcich outsourcingov, redukciami osobných nákladov, predovšetkým v riadení a správe železničných spoločností a v prevádzkovej sfére, v nadväznosti na konkrétne racionalizačné opatrenia, ale aj revíziou investičných programov železničných spoločností.

V materiáli sa prihliada, aby prijaté riešenia neohrozili stabilitu železničnej dopravy a dráh. V tejto etape opatrení budú uplatňované zásady, že redukcia rozsahu železničnej siete bude spočívať v zastavení prevádzky a ukončení údržby len na tých tratiach, kde je aj bez zložitých analýz jasné, že ide o spojenia s nulovými alebo dlhodobými nízkymi výkonmi v osobnej i nákladnej doprave, ktoré zjavne nemajú rozvojový potenciál a ktorých zrušenie nenaruší organický charakter železničnej siete, pričom redukcia rozsahu poskytovaných dopravných služieb sa v zásade vykoná len v prípadoch nízkeho obsadenia konkrétnych vlakových spojení a iba tam, kde nie je železničná doprava jedinou alternatívou.

Okamžité opatrenia zo strany štátu vo vzťahu k železničným spoločnostiam vychádzajú z prispôbenia objemu objednávaných výkonov finančným možnostiam štátu, z uznania a postupnej úhrady kumulovaného dlhu štátu, v súlade s jeho finančnými možnosťami, ale aj realizáciou súboru sociálnych opatrení vo vzťahu k optimalizácii zamestnanosti v železničných spoločnostiach.

## Konceptné opatrenia

Okrem okamžitých opatrení definuje program revitalizácie **konceptné strategické opatrenia pre stabilizáciu železničného sektora**, kde je podstatou a základným princípom stabilizácie železničného sektora v budúcnosti použitie všetkých dostupných motivačných nástrojov na presun výkonov z cestnej dopravy na dopravu železničnú.

Program revitalizácie definuje konceptné strategické opatrenia aj vo vzťahu k ŽSR sú zamerané v prvom rade na znižovanie nákladovosti manažéra infraštruktúry, napr. pri obstarávaní tovarov a služieb, služieb z externého prostredia, a to aj možnosťou ich interného vykonávania, racionalizovaním organizačnej štruktúry a optimalizáciou zamestnanosti na ŽSR. Zároveň definuje potenciálne rozvojové opatrenia vo vzťahu k optimalizácii činností VOJ a poskytovanie ich produktov smerom pre potreby hlavnej činnosti, opatrenia vo vzťahu k reinžinieringu procesov ITC alebo potenciálne opatrenia vo vzťahu k novému prístupu k ponuke služieb posunu a technickej kancelárie, prípadne realizácii opatrení v oblasti riadenia ľudských zdrojov bez dopadu na zamestnanosť.

V prípade železničných tratí existuje v budúcnosti alternatíva, pri ktorej na základe analýzy, porovnania s alternatívou výkonov s iným druhom dopravy, potenciálu a skutočne realizovaných výkonov je možné pristúpiť k prehodnoteniu rozsahu prevádzkovania ŽI za dodržania podmienok, ktoré program revitalizácie stanovuje. Zároveň však program revitalizácie určuje možnosti pre ďalší rozvoj v prípade tratí, kde je potenciál na realizovanie výkonov vo zvýšenom objeme, resp. na prípadné zvyšovanie rýchlosti a ďalších parametrov tratí, ktoré boli v tieňi modernizácie železničného koridoru zanedbávané.



## Zvýšenie tržieb a cash flow

Vo vzťahu k ŽSR definuje program revitalizácie opatrenia, ktorých realizácia by mala viesť k zvýšeniu tržieb a cash flow. Medzi takéto opatrenia patrí otvorenie infraštruktúry ŽSR moderným trakčným vozidlám nevyhnutnou urýchlenu výmenou koľajových obvodov 25 Hz za počítače náprav. Ďalším opatrením je dôraznejšie vymáhanie nedoplatkov za použitie ŽI v súlade s uzatvorenými zmluvami o prístupe na železničnú infraštruktúru s dopravcami, presunutie časti investícií do modernizácie jestvujúcich železničných staníc, do budovania nových železničných zastávok a pod.



**Všetky opatrenia, ktoré program revitalizácie definuje vo vzťahu k ŽSR, sú nastavené tak, aby v roku 2013 spoločnosť v nadväznosti na ďalšie opatrenia zo strany štátu hospodári-la vyrovnane.**

Ku koncepčným strategickým opatreniam pre stabilizáciu železničného sektora je nevyhnutné priradiť aj opatrenia, ktoré je povinné v zmysle revitalizácie plniť štát, či už ide o opatrenia finančné, legislatívne, alebo organizačné. Realizáciou uvedených opatrení sa predpokladá ozdravenie železničných spoločností, vyrovnanie pohľadávok medzi železničnými spoločnosťami a štátom a optimalizácia nastavenia sektora železničnej dopravy.

Hlavným výstupom programu **Revitalizácia železničných spoločností** vo vzťahu k ŽSR je prijatie opatrení definovaných **v schválenom uznesení vlády SR č. 188/2011 k programu revitalizácie železničných spoločností.**

Na základe predmetného uznesenia a vo vzťahu k ŽSR **ukladá vláda ministromi DVRR SR zabezpečiť** vysporiadanie majetku potrebného pre činnosť ŽSR ešte pred konečným vstupom strategického investora do ZSSK CARGO, vypracovať legislatívny zámer návrhu zákona, ktorý umožní prechod vlastníctva pozemkov, na ktorých sú postavené stavby železníc, do majetku v správe ŽSR a predložiť na rokovanie vlády finančné plány vrátane investičných plánov ŽSR.

**Zároveň na základe predmetného uznesenia a vo vzťahu k ŽSR ukladá vláda ministromi DVRR a ministromi financií finančne vyrovnáť zostatok nekrytých strát ŽSR, ktoré vznikli zo Zmluvy o prevádzkovaní dráh na roky 2004 – 2009, vyrovnáť nekrytú stratu ŽSR vzniknutú pri prevádzkovaní dráh v roku 2010, ktorá bude určená Protokolom o vyhodnotení plnenia Zmluvy o prevádzkovaní dráh za rok 2010 medzi MDVRR SR a ŽSR.**

**K povinnostiam pre oboch uvedených ministrov ďalej patrí úloha zabezpečiť zvýšenie bežného transferu (úhrada fixných EON) zo Zmluvy o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry na roky 2011 – 2013 v roku 2011 o 80 mil. €, v roku 2012 o 110 mil. € a v roku 2013 o 140 mil. € oproti rozpočtu verejnej správy na rok 2011.**

Dôsledné naplnenie navrhovaných riešení dokáže dosiahnuť želaný stav v priebehu troch rokov. Po uzavretí tohto obdobia budú železničné spoločnosti pri nastavení zákaznickej orientácie schopné dosahovať vyrovnané hospodárenie. Realizácia krokov v oblasti personálnej politiky, pri zachovaní navrhovaných riešení, pritom bude formovať novú kultúru v prístupe voči zamestnancom a do budúcnosti zvýši atraktivitu práce na železničiach.

Spracovateľ: Odbor 150

## Proces znižovania zamestnanosti

Projekt revitalizácie železničného sektora zahrnuje v rámci riešenia nákladových oblastí aj oblasť osobných nákladov, ktorá úzko súvisí s riešením zamestnanosti. Z tohto dôvodu bude nevyhnutné dosiahnuť úsporu aj znižovaním počtu zamestnancov. Celý proces znižovania zamestnancov sa začal už v decembri 2010 a bude prebiehať v kalendárnom roku 2011 a 2012. Rozdiel medzi evidovaným počtom zamestnancov k 30. 11. 2010 a k 1. 3. 2011 predstavuje zníženie počtu o 482 zamestnancov.

Do konca roku 2011 by celkové zníženie počtu zamestnancov malo byť 1700. Vnútroštruktúrne organizačné jednotky ŽSR v rámci hromadného prepúšťania uvoľňujú zamestnancov podľa nastaveného harmonogramu, ktorý je pripravený v súlade so Zákonníkom práce a platnou Kolektívnou zmluvou ŽSR, tak, aby došlo k ukončeniu pracovného pomeru dohodou alebo výpoveďou po splnení si základných povinností informovania a prerokovania nielen zástupcov zamestnancov, ale aj príslušných úradov práce.

## Zamestnanosť ovplyvní aj nové organizačné usporiadanie štyroch najväčších VOJ

Pripravovaná organizačná zmena, týkajúca sa usporiadania organizačných zložiek zabezpečujúcich riadenie železničnej dopravy a údržbu železničnej infraštruktúry, by mala byť realizovaná v najbližších mesiacoch, s tým, že samotné rozhodnutie generálneho riaditeľa ŽSR o organizačnej zmene, ktorej výsledkom bude nové usporiadanie štyroch najväčších VOJ, by malo byť prijaté začiatkom mesiaca máj 2011. Následne oblastné riaditeľstvá a regionálne riaditeľstvá údržby železničnej infraštruktúry prostredníctvom svojich zamestnancov na úseku ľudských zdrojov pripravujú podklady nevyhnutné na dodržanie ustanovení § 73 Zákonníka práce – t. j. hromadného prepúšťania. Po prerokovaní s odborovými organizáciami a predložení informácie príslušným úradom práce začne plynúť jednomesačná lehota, po jej uplynutí môže zamestnávateľ začať prvé pohovory. V rámci pohovorov so zamestnancami budú navrhnuté skončenia pracovného pomeru dohodou.

Na základe výsledkov kolektívneho vyjednávania bude zamestnancom, ktorí sa rozhodnú skončiť pracovný pomer dohodou, vyplatené odstupné v zmysle bodu 23 platnej Kolektívnej zmluvy ŽSR. V prípade, že zamestnanec s takýmto návrhom zamestnávateľa nebude súhlasiť, musí zamestnávateľ pristúpiť ku skončeniu pracovného pomeru výpoveďou. V tomto prípade zamestnancovi bude plynúť výpovedná doba, výška odstupného však bude vyplatená len v rozsahu stanovenom Zákonníkom práce.

Spracovateľ: Odbor 510

## Vo Vrútkach o prepúšťaní posunovačov

S nevôľou a rozhorčením prijali zamestnanci posunu v železničnej stanici Vrútky správu o tom, že v najbližších mesiacoch prídu o prácu. Dôvodom nie je prepúšťanie kvôli medializovanej reštrukturalizácii, ale pre pozastavenie objednávok výkonu posunu zo strany ZSSK CARGO od tohtoročného mája.

Vrútockí posunovači zo ŽSR a ich činnosť sa bez objednávok od nákladného prepravcu stávajú zbytočnými. Aj preto sa začiatkom februára uskutočnilo stretnutie zamestnancov s manažermi obidvoch firiem. Stretnutia s 11 posunovačmi, 5 vedúcimi posunu a odborármi sa za ŽSR zúčastnili Ing. Milan Solárik, riaditeľ OR Trnava, ZSSK CARGO zastupoval Ing. Jozef Virba, riaditeľ úseku prevádzky, prišli aj Mgr. František Petroci za OZZ a personalisti zo ZSSK CARGO.

Jozef Virba zamestnancom vysvet-

lil, prečo objednávky na činnosť posunu musia pozastaviť, a vysvetlil aj to, že toto rozhodnutie je pre nich nevyhnutné a je súčasťou znižovania nákladov. Riaditeľ OR Trnava prítomným zároveň objasnil, že dávanie výpovedí nie je príjemné ani pre jednu stranu. – **Je nám to veľmi ľúto, vieme, že máte rodiny, ale verte, že sa snažíme nájsť riešenia, aby ste mali prácu,** - povedal Milan Solárik, riaditeľ OR Trnava. Posunovačom už boli ponúkané práce v externom prostredí

v regióne i mimo neho, ktoré sprostredkujú železniční personalisti v spolupráci s Úradom práce Žilina.

Ivana KAPRÁLIKOVÁ



Komunikácia je dôležitá, aj keď ide o prepúšťanie a zmeny vo firme. Potvrdilo sa to aj na stretnutí zástupcov ŽSR a ZSSK CARGO s vrútockými posunovačmi.

## Unikátna výstava vláčikov v Nitre

Attraktívnu a zároveň na Slovensku jedinečnú výstavu modelovej železnice mohli vidieť od 20. do 27. februára návštevníci nitrianskej Galérie Mlyny. Podľa jej manažéra Dezidera Meszároša boli inšpiráciou najmä spomienky na malé vláčiky z detských

čas, ktoré aj dnes dokážu zaujať celé rodiny. Na štyroch miestach a celkovej rozlohe 800 metrov štvorcových bolo poskladaných viacero koľajísk zo Slovenska aj Maďarska, na ktorých jazdili železničné súpravy rôznych veľkostí. Návštevníci sledovali dopravu na hlavných, ale aj vedľajších, prevažne jednokoľajných, tratiach, obdivovali nielen úzkorozchodné priemyselné železnice, električkovú trať, ale dokonca aj pohybujúce sa autička. Analógové a digitálne systémy riadenia denne obsluhovalo aj 40 ľudí. Obrovský záujem o malé vláčiky, ktorých predlohy



O železničnú prevádzku, takmer na nerozoznanie od tej skutočnej, bol veľký záujem.



Kráse železničných modelov neodolali ani Jozef Valach z Prievidze a Róbert Link z Košíc, aj keď dnes to veru nie je lacný špás.

ľudia mnohokrát vidia aj počas dennodenného cestovania do školy či zamestnania, potvrdil predpoklady mimoriadneho úspechu výstavy. Vedenie Galérie Mlyny už dnes môže premýšľať nad opätovným zorganizovaním tejto unikátnej akcie.

(balky)

## Druhýkrát o železničných nehodách na Slovensku

Odjakživa majú železničné nehody z pochopiteľných príčin status čohosi nechceného a negatívneho, ale o to viac príťažlivého pre „bombastické“ novinárske reportáže. O tom, že za pozadím povrchných senzácií sa skrývajú najmä osudy ľudí, bližšie hovorí už druhá publikácia s názvom Železničné nehody na Slovensku od Jozefa Gulíka ml. Autor vyrastal priamo na stanici v železničarskej rodine a pôsobil aj v našej redakcii. Dobré teda vie, že železnica nie je systémom „bez duše“, preto sa v knihe venuje predovšetkým príbehom ľudí a najmä faktu, že nikto z nás nie je neomylný. Na 250 stranách opisuje 55 železničných nehôd a mimoriadností, dramatickosť príbehov dokumentujú aj archívne fotografie. Získavanie informácií pripomínalo detektívne pátranie a za dielom, ktoré vznikalo od roku 2007 krátko po dokončení prvej knihy, je potrebné vidieť najmä množstvo hodín a dní presedených medzi kopami starých spisov. Najcennejšie sú ale materiály, ktoré poskytli priamo pozostalí, najviac dotknutí tragédiami, s túžbou, aby sa aj po desaťročiach na tieto udalosti nezabudlo. Publikáciu s príbehmi, ktoré sa odohrávali priamo na koľajniciach, môžete získať prostredníctvom e-shopu na internetovej stránke [www.vlaky.net](http://www.vlaky.net).



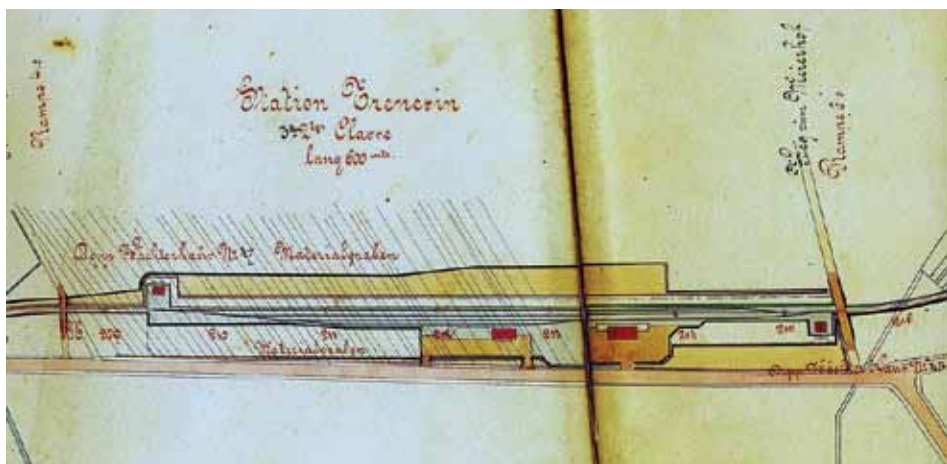
Jozef Gulík ml.

(balky)



# Počiatky vzniku železničných

Výstavba železníc sa na území Slovenska začala pred viac než 160 rokmi. Odvtedy sa železničná sieť postupne rozrastala a v súčasnosti ju tvorí približne 3 600 km tratí. A každá z nich má svoju históriu. Málokto si však uvedomuje, že vznik histórie tej-ktorej trate je spojený nielen s dátumom otvorenia prevádzky či jej prevádzkovaním. Práve naopak, história sa začína písať už od vzniku samotného zámeru či myšlienky spojiť určené miesta železničnou traťou. Vtedy prichádzali na svet aj prvé mapy a plány zakresľujúce železničné trate.



Situčný plán železničnej stanice Zlatovce v mierke 1:2880 z roku 1867, vypracovaný pre potreby výstavby Považskej železnice.

V historickom ponímaní prešlo vytváranie železničných máp a plánov rôznymi vývojovými štádiami. Dôvodom na zmeny boli najčastejšie nové poznatky zo samotnej výstavby železníc, nových konštrukčných riešení, vynálezov, nových metód v kartografii, topografii a samozrejme meniace sa legislatívne normy a zákony. Dnes sa môžeme na staré mapy a plány, ktoré boli zhotovené pre potreby železníc, pozeráť ako na určitý zdroj historického poznania. Ich precízne ručné vyhotovenie nám mnohokrát približuje intravilán alebo extravilán v tom najvernejšom obraze. Netreba však zabúdať ani na fakt, že mapy a plány vypovedajú aj o ich zhotoviteľoch a samotných zadávateľoch projektov tratí, ktorými boli súkromní či štátne železničné spoločnosti, podniky a mnohé iné organizácie.

## Mapy boli pre stavbu tratí nevyhnutné...

Z histórie vieme, že za výstavbou prvé železnice boli politické, hospodárske, ale aj vojenské ciele. Samotný vývoj dopravnej politiky v prvej polovici 19. storočia v Uhorsku oproti Predlitavsku zaostával. Zlé spojenie, najmä bankských oblastí

na území Slovenska, s Budapešťou prinútilo panovníka začať proces riadenej výstavby ciest a železníc. Prvým krokom bolo vydanie zákona č. XXV/1836. Ten udával 13 významných smerov vedenia cestnej a železničnej siete v Uhorsku. Lenže pretrvávajúca zlá finančná situácia Habsburskej ríše a slabá technická základňa oddialili výstavbu dopravných spojení. Jej oživenie prinieslo až rakúsko-uhorské vyrovnanie. Vtedy na podnet Uhorského parlamentu vypracoval minister Imre Mikó návrh na výstavbu uhorskej železničnej siete, ktorý bol schválený v roku 1868. Sieť, ktorá bola budovaná súkromnými konzorciami a štátom, postupne naberala na svojej veľkosti. V takýchto podmien-

Situčný pozemkový plán železničnej stanice Chynorany v mierke 1:2880 z 27. júna 1909, zhotovený pre potreby miestnej železnice Trenčín - Bošany - Topoľčany.



kachsa do roku 1918 postavilo takmer 85 percent železničnej siete jestvujúcej na dnešnom území Slovenska.

Pre stavbu tratí a možnosti ich trasovania bolo nevyhnutné vypracovať mapy a plány. Tie boli potrebné ako pre staviteľov, tak aj pre schvaľovateľov daných projektov tratí.

## Železničné mapy čerpali z vojenského mapovania

Železničné mapy a plány boli najčastejšie zhotovené na základe máp z vojenského mapovania. Druhé vojenské mapovanie prebiehalo v období rokov 1806 - 1869. Trvalo však príliš dlho. Preto si museli železniční projektanti v miestach, kde ešte neprebehlo, zhotoviť svoje vlastné mapy. Preto napríklad pred výstavbou prvej kónskej železnice Bratislavsko-trnavskou železničnou spoločnosťou bolo nutné trasu kartograficky spracovať a zakresliť. Do takto vypracovaných podkladov mohli projektanti následne zakresľovať prípadné varianty vedenia železnice. Pri budovaní železničnej siete na území Slovenska prevádzali výstavbu jednotlivých tratí rôzne spoločnosti na základe udelenia štátnej koncesie. Takýmito spoločnosťami boli napríklad Uhorská severozápadná železnica, Prvá uhorsko-haličská železnica, Peštiansko-lučenecko-banskobystrická železnica, Prešovsko-tarnovská železnica, Považská železnica, Gemerské priemyselné železnice, Uhorská severozápadná železnica, Uhorské štátne železnice MÁV, Rakúska spoločnosť štátnej železnice STEG, Spoločnosť akcionárov Košicko-bohumínskej železnice KBŽ a podobne. Pri miestnych železničiach boli koncesie vydávané jednotlivým firmám, ktoré dané trate stavali. Ich cieľom bolo pripojiť sa na existujúcu železničnú sieť, aby sa mohli rýchlejšie dostať na zahraničný trh.

Zmena v budovaní železníc nastala vznikom Československej republiky a štátneho podniku ČSD. Výstavba nových tratí bola zadávaná súkromným staveb-

# plánov a máp

ným spoločnostiam na báze výberových konaní podľa predložených ponúk. Daný stav výstavby železníc a s ňou spojené vyhotovenie technickej dokumentácie pretrvalo až do roku 1948. Vtedy po hromadnom znárodňovaní začali zabezpečovať výstavbu a projektovú dokumentáciu dopravnej infraštruktúry v ČSR výhradne štátne podniky.

Začiatky výstavby železníc boli spojené aj so vznikom mnohých noriem a predpisov. Pre trasovanie železníc bola panovníkom schválená jednotná norma č. 8/XVI z roku 1867. Norma v sebe obsahovala presne stanovené zásady pre projektovanie železničných tratí, ich umelých stavieb a technické normy vzťahujúce sa na všetky zariadenia súvisiace so stavbou novej železnice zabezpečujúcej verejnú dopravu.

Po rakúsko-uhorskom vyrovnaní sa právne zmeny dotkli aj výstavby železníc, čo malo za následok prijatie zákona č. 4973 Kráľovským uhorským ministerstvom verejných prác a dopravy 20. apríla 1868. Komplexné riešenie výstavby železníc a stanovenie základných noriem a predpisov bolo vydané v zákone č. 19 z roku 1879. Zákon jasne stanovoval postup pri predkladaní žiadosti o koncesiu na výstavbu železnice a taktiež presne stanovoval požadované technické parametre predkladanej dokumentácie. Preto pri žiadaní o koncesiu na stavbu železníc bolo nutné predložiť Ministerstvu obchodu vypracované projekty zakreslené do aktuálnych generálnych máp vojenského zemepisného ústavu, a to v požadovaných mierkach 1:75000, 1:144000 alebo 1:288000. Medzi ďalšie materiály, ktoré museli byť predložené na posúdenie, patrili topografické mapy v mierke 1:25000 alebo 1:28000, generálny pozdĺžny profil trate v mierke 1:100000 pre dĺžku a v mierke 1:20000 pre výšku a špeciálny pozdĺžny profil v mierke 1:10000 pre dĺžku a 1:1000 pre výšku. Dokumentácia mala obsahovať aj vypracované plány priečných profilov v počte 1 - 2 na kilometer trate v mierke 1:2000. Pri schválení trasy bolo nutné vy-

pracovať aj plán tzv. definitívnej trasy v mierke 1:2880 spolu so situačnými plánmi trate a staníc v mierke 1:5000.

## Mapy sa schválili až po ministerskej pochôdzke...

Po schválení navrhovanej trasy sa vykonávala politická pochôdzka s účastou predstaviteľov ministerstva obchodu, ministra vojny, príslušnej mestskej správy, všetkých dotknutých strán a navrhovateľov trasy. Presné vedenie železnice bolo odsúhlasené až po prejdení si celej navrhovanej trasy a po vyvlastnení patričných pozemkov pod budúcou železnicou. Následne bol žiadateľ o koncesiu povinný vypracovať a predložiť pozemkový plán parcel v mierke 1:1000. Forma zakresľovania železničnej trasy v plánoch a mapách bola tiež stanovená normami. Tie prikazovali zakresľovať železničnú trať z pôvodnej dvojitej čiary na jednu linku. Tá bola farebne označená ako žltá pri vedení trate po rovine, červená v záreze, alebo ak je nad povrchom alebo na násype. Jestvujúcu železnicu bolo stanovené zakresľovať čiernou farbou. Takýmto stanovením noriem a predpisov vznikali prvé železničné plány a mapy. Dané mapy a plány boli zväčša vyhotovované projektovými kancelármi na základe požiadavky koncesionára. Krátko po zavedení zákona č. 19 boli pre miestne železnice a ich výstavbu zákonom č. XXXI z roku 1880 prijaté normy, ktoré znížili nároky na trasovanie železníc, vďaka čomu bolo možné znížiť aj investičné náklady pri samotnej výstavbe. Daný zákon bol 11. marca 1886 novelizovaný pod názvom Zákon o projektovaní a stavbe železníc parou hnaných č. 40003-1885 zbierky uhorských predpisov nariadení č. LV/1886.

Pri výstavbe železníc po rakúsko-uhorskom vyrovnaní sa projektovanie železníc a ich stavieb ustálilo v podobe typizovaných vzorov. Tým vznikla pre jednotlivé železničné spoločnosti takzvaná

Podrobný návrh premiestnenia železničnej stanice Trenčín, zhotovený v mierke 1:1000 a schválený komisiou v roku 1938.



Podrobný návrh vedenia trate B. Bystrica – Diviaky s odbočkou do stanice Horná Štubňa, schválený 23. januára 1937 a zakreslený do topografickej mapy v mierke 1:25000.

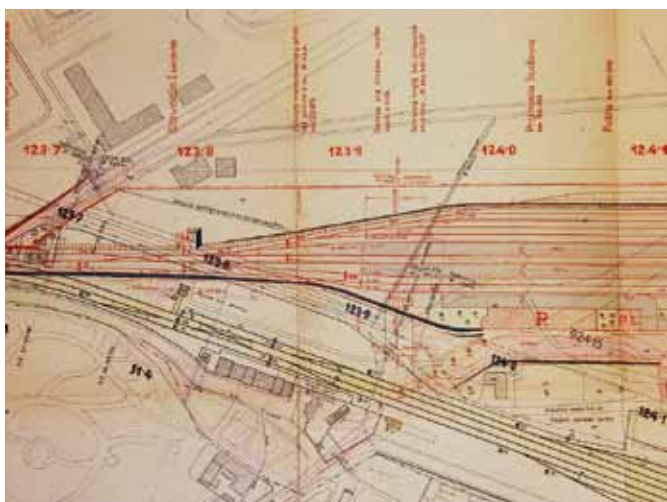
typizovaná dokumentácia, v praxi premietnutá vo výstavbe rovnakých mostov, tunelov, profilov trate, priepustov, rovnakých hradiel, stavadiel, architektúry fasád staníc a podobne. Stanovili sa tým akési normatívy ako pre technickú dokumentáciu, tak aj pre trasovanie a samotnú výstavbu železnice. Finálnym efektom bolo zníženie financií vynaložených na nové riešenie jednotlivých projektov a stavieb. Následne si každá koncesionárska spoločnosť určila v rámci novej legislatívy vlastné normy a plány a s nimi aj svoj charakteristický železničný sloh.

## Dnešné mapy majú digitálne a satelitné záznamy

Zásadné zmeny v projektovaní železníc sa neudiali ani po vzniku Československej republiky. Vznikom podniku ČSD sa na základe článku č. 11 z 28. 10. 1918 nastavila korelácia právnych noriem z rakúsko-uhorskej monarchie, čo sa dotklo aj projektovania a výstavby železníc v podobe prebratia spomínaného zákona č. 19. V tej dobe bol daný zákon braný ako najprepracovanejší materiál a jeho akceptovaním bol položený základný kameň určujúci zásady pre projektovanie a výstavbu železníc v novej Československej republike. Konečnú právnú unifikáciu železničných zákonov a s ňou aj stanovenie predpisov pre výstavbu železníc prinieslo schválenie zákona č. 86/1937 známeho tiež ako Zákon o dráhach.

Vyhotovenie železničných plánov a máp prešlo dlhou cestou naviazanou na technický pokrok plynúci s dobou, o čom svedčí aj dnešné spracovanie plánov a máp pomocou digitálnych technológií a satelitných záberov. Hodnota dodnes uchovanej dokumentácie z minulosti je však z pohľadu výpovednej hodnoty vysoká. Okrem samotnej historickej hodnoty jestvujúceho materiálu nám môže mnohokrát poslúžiť aj ako zdroj informácií pri právnych sporoch či spätnej lokalizácii hľadaných stavieb a inžinierskych sietí.

Bc. Peter KALLO, foto : MDC





# ÚIVP radí

## Zmena kontrolnej činnosti na činnosť prevádzkovú

Veľakrát sa stretávame s ľuďmi, ktorých činnosť nie je viditeľná, ale svojim významom je pre bezpečnosť a plynulosť prevádzky nenahraditeľná. Predpis ŽSR Z3 ich pracovnú činnosť pozná pod názvom kontrolór trate, ľudovo mu hovoríme „pochôdzkar“. Je pravdou, že modernizáciou trati sa znižuje i počet prevádzkových zamestnancov, ktorí túto činnosť vykonávajú, pretože technika zabezpečí zistenie, prípadne diagnostiku chýb. Ale sú situácie, keď technika „nemá oči“, a vtedy nastupuje človek.

Táto činnosť, ktorú zamestnanec vykonáva v prevádzkovom priestore, sa v zmysle predpisu Bz1 čl. 157 označuje ako kontrolná činnosť. Za kontrolnú činnosť je považovaná vizuálna kontrolná činnosť, nie manuálna: napr. meranie rozchodu je už činnosťou manuálnou (prevádzkovou), aj keby išlo len o kontrolné meranie. Keď zamestnanec vykonáva napr. príťahovanie koľajnicovej

### Komentár k článkom 157, 176 - 178, 181 predpisu ŽSR BZ1 Bezpečnosť zamestnancov v podmienkach ŽSR

spojky, taktiež už nevykonáva kontrolnú činnosť, ale ide už o činnosť prevádzkovú.

V momente, keď kontrolór trate má možnosť pri kontrole vykonať opravu, pre rozsah ktorej má k dispozícii ochranné pomôcky i pracovné nástroje, jeho kontrolná činnosť sa mení na prevádzkovú. V tom okamihu sa stáva osamelým pracovníkom v PMO a z toho mu vyplývajú i povinnosti podľa predpisu Bz1 čl. 176 - 178. Jednou z jeho povinností je nahlásiť sa i dopravnému zamestnancovi oprávnenému riadiť dopravu na dráhe (ďalej len dopravný pracovník) a vyžiadať si súhlas na túto prácu. V prípade, že opravu vykonáva na trati (vo vzdialenosti 1 000 m a viac od miesta výkonu dopravného pracovníka), nemusí sa v zmysle čl. 181 predpisu Bz1 dostaviť k tomuto pracovníkovi a odovzdať svoj bezpečnostný štítok. Vtedy začiatok, prerušenie a ko-

niec práce s dopravným pracovníkom dohodne vhodným dorozumievacím prostriedkom (napr. rozhlasom, telefónom alebo rádiostanicou).

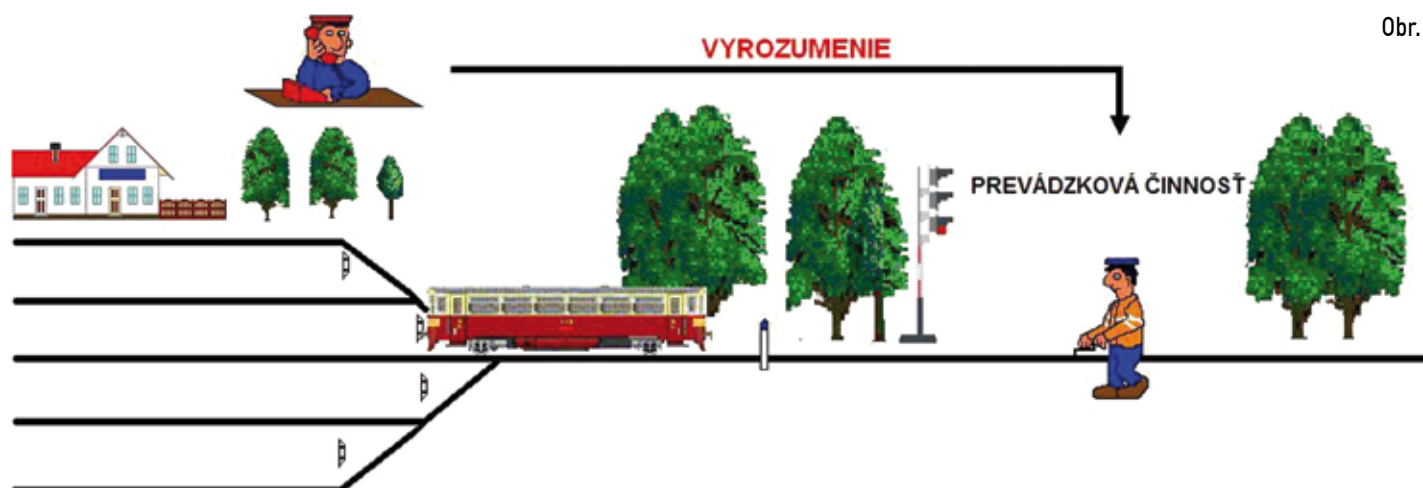
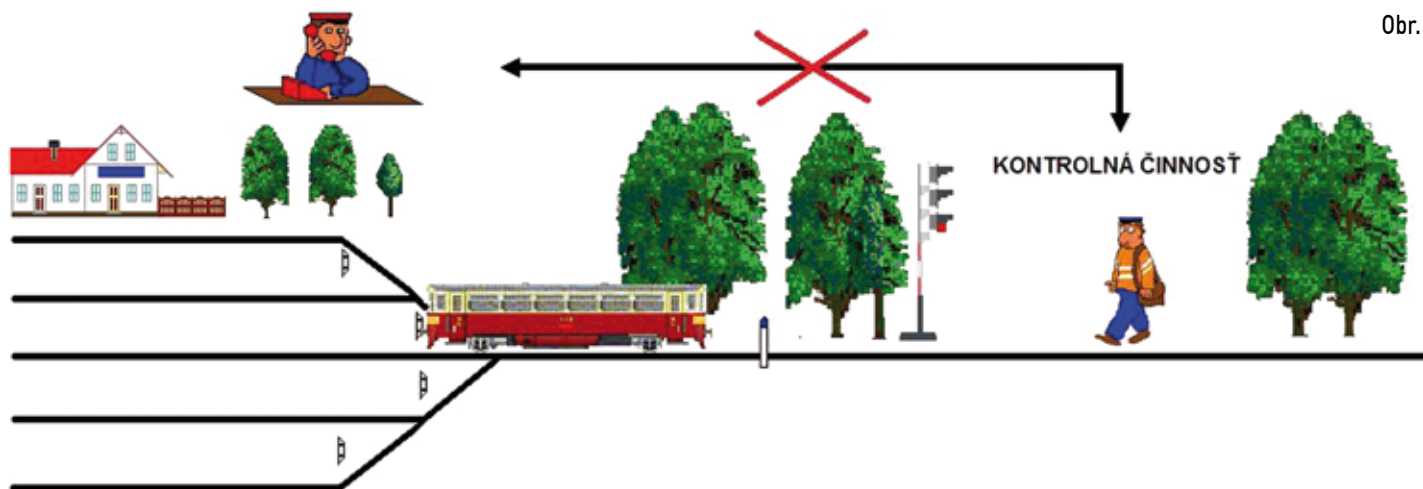
Jeho obsah si zapíše do:

- svojho telefónneho zápisníka dopravného pracovníka,
- záznamníka BOZP osamelý pracovník.

Obidvaja si musia uviesť za zápisom vzájomne svoje mená.

Dopravný pracovník, ihneď ako povolí prácu osamelému pracovníkovi, použije bezpečnostný štítok, ktorým musí byť jeho pracovisko pre takéto prípady vybavené. Je potrebné zdôrazniť, že je neprípustné, aby bolo vopred vyhotovených viac bezpečnostných štítkov na meno niekoľkých zamestnancov a uložených na pracovisku dopravného pracovníka.

Ing. Mariana POŠEVKOVÁ



# ŽENY na železnici

Vzrastajúca potreba ČSD nahradiť novými pracovnými silami mužov odchádzajúcich pracovať do ťažkého priemyslu otvorila dvere možnosti, aby na železnici pracovali aj ženy. Spočiatku to boli len ľahšie administratívne práce, ale postupom času sa emancipovane plne presadili v širokom spektre železničných profesií. Nasledujúce opisy z pamätných kníh sú autentické, bez zmien a akýchkoľvek úprav.

## Rimavská Sobota, 1950

Nábor žien k ČSD, júl 1950

„Plánovitý rozvoj železničnej dopravy na Slovensku, vyžaduje tiež zvýšenie počtu pracovníkov, ktorý z nedostatku mužských pracovných síl budujú doplňované ženami. Preto je nutné objavovať nové pracoviská a nové pracovné úkony, kde by bolo možné zamestnávať ženy. U podniku ČSD ako aj v samostatnej výkonnej službe je dosť ľahších pomocných služieb, ktoré môžu byť plne obsadené ženami.

V rámci tohto prvého náboru žien k ČSD získali sme v tomto náboře 4 ženy: 2 pre osobnú pokladničku, jednu pre nákladnú a jednu pre administratívnu službu. Mnohé zo žien prejavili a ukázali zvýšený záujem o budovanie socialistickej dopravy.“

## Varín, 1950

„Vzrastajúca potreba mužov k ťažkému priemyslu, prinútila i správu ČSD, aby miesta ľahšie boli nahradzované ženami. Táto snaha nás priviedla k prijatiu 3 žien, na miesta pokladničiek. Prijali sme 3 dievčatá k službe osobných pokladničiek. Prvý raz v histórii stanice Varín sa objavili mená pokladničiek na výplatných listinách, sú prvými priekopníkami žien v doprave: boli zaradené ako podružné osobné pokladničky. Zamestnankyniam ide každú po ruku, snažíme sa im spraviť službu príjemnou a prajeme im hodne zjardu v ďalšom pôsobení v ČSD.“

## Michalovce, 1950

„Riaditeľstvo Košickej dráhy vydalo rozkaz o náboře ženských pracovných síl miesto pracovných síl na miesta mužov, ktorí mali odísť do výroby ťažkého priemyslu. Nábor prevádzal sa hneď v prvom štvrtroku. Počet prihlásivších žien bolo 8, čo boli i prijaté. Železničná stanica splnila predpísanú kótu 100%-ne. Okrem týchto prihlasovali sa i ďalšie, avšak neskôršie. Polovička, ba väčšina sa z nich uplatnila, ktoré boli potom neskôršie preložené.“

## Oravský Podzámok, 1950

„Nakol'ko sa robil nábor žien k doprave, aby sa takto dokázalo, že kapitalistické myslenie na prácu žien bolo nesprávne, preto železnica začala prijímať ženy a dňom 1.IX.1950 nastupujú do služieb ČSD M.K., na začvik do nákladnej pokladne a M.Z. do osobnej pokladne.“

## Medzev, 1950

„V rámci náboru ženských síl pre železnice bola dňa 15.9. prijatá pre službu pokladničky zamestnankyňa R.T., tým sa stav zamestnancov stanice zvýšil na 10. Po jej začvčení má byť uvoľnený do výrobného priemyslu terajší pokladník.“

## 1951

„V rámci náboru ženských síl bola dňa 12.4. prijatá pre službu skladníčky A.L., menovaná po jednemesačnom začviku prevzala aj samostatnú službu, čím sa mohol uvoľniť ako prebytočný zamestnanec - skladník, ktorý i tak bol v nemocnom stave.“

## Blhovec, 1950

„Vedúci stanice

B.M. mal t.č. najväčší počet ženských pracovných síl na trati Gemerská Hôrka - Hajnáčka. 9 z nich boli po skúškach preložené do iných staníc a to jedna ako osobná pokladnička, jedna ako výpravkyňa a ostatné za telegrafistky.“

## 1955

„Od 1. júna 1955 zrušená bola jedna pokladnička pre vydávanie cestovných lístkov! Pokladnička M.H. bola preložená do Hronskej Dúbravy. Ostala len jedna pokladnička, ktorá od vtedy vykonáva len denné smeny a to od 7. do 15. hod. a v nedeľu má zákonné voľno. V čase od 15. hod. do 7. hod. ráno vydáva cestovné lístky výpravca.“

## Štrba, 1950

„V roku 1950 sa pribrali prvé ženské sily do začviku pre službu v osobnej a nákladnej pokladni, telegrafistky a žurnalistky. Dňa 12.VI. 1950 nastúpili 2 ženy. 19. VI.1950 ďalšie dve. Do konca roku zložili komerčnú skúšku dve ženy s výborným výsledkom, z čoho zostala jedna hneď v Košiciach na UPT(útvár prepravových taríf) ako úradníčka UPT. V roku 1951 má byť počet pracujúcich žien zvýšený na 10 a muží uvoľnení pre iné služby.“

## Zlaté Moravce, 1952

„V náboře žien do dopravy sme pokračovali po celý rok agitácnou prácou prostredníctvom miestnych národných výborov, vyhlasovaním v miestnych rozhlasoch a získavaním ženských pracovných síl u referátov ONV(okresný národný výbor), čím sme získali ďalších 5 žien. Z toho bolo pre službu vlak. cestovnú určené tri ženy a pre službu staničnú 2 ženy.“

## PRVÉ ŽENY V DOPRAVE

Navždy zostanú prvé

## Margecany, 1950

„Toho roku sa tiež začína uvádzať v život nábor žien do železničnej služby. Prvé boli prijaté k cestovnej službe 11. mája a už 10. decembra po vykonaní skúšky spôsobilosti jedna cestovala ako samostatná sprievodkyňa osobných vlakov na trati Margecany - Zvolen a štyri boli na tatranských električkách.“

„Veľkou senzáciou u stanice bola praktická dopr. skúška výpravkyne H. v mesiaci v marci a to preto, že bola prvou v úseku trate Plešivec - Lučenec, ktorá sa odhodlala na službu výpravcu vlakov. Skúšku složila s dobrým prospechom a vyvrátila pochybnosti jak u tunajších zamestnancov, tak u vlastného miestneho obyvateľstva.“



## Brestovany, 1953

Prvé ženy - výpravca vlakov

„Dňa 6. marca 1953 urobila praktickú dopr. skúšku J.P. a dňa 3. apríla 1953 T.S., sú to prvé ženy výpravkyne v dejinách stanice.“

## Orechová Potôň, 1954

„Do stavu zamestnancov nám došla súdružka H.H., ako druhá žena začvčička na výpravcu vlakov.“

## Prakovce, 1953

„Dňa 7. júna bol od nás preložený výpravca B.O. k žel. stanici Mníšek n/H a na jeho miesto bola sem preložená výpravkyňa M.K. Bol to významné tým, že to bola prvá ženská výpravkyňa, ktorá na tejto trati riadila dopravnú službu.“

## Blatnice u Sv. Antonínka, 1959

„Od 1.6.1959 nastala zmena ve vedení stanice a to tým, že náčelník odchádza do dôchodu a stanici preberá zástupce náčelníka, ktorý zůstáva až do konce roku. Od 1.12. 1959 je ustanovena do funkcie náčelníka stanice súdružka L.G., ktorá prichádza posledný den v roce.“

Prvé ocenené dokázali, že ženy nezaostávajú za skúsenejšími kolegami

## Blatnice u Sv. Antonínka, 1960

„Celý kolektív sa prihlásil do súťaže o titul Brigáda socialistickej práce. V prvom štvrtletí dosáhla výpravčí F. titulu Najlepší výpravčí stanice IV. triedy, a během roku byla významenaná odznakem Najlepší pracovník dopravy.“

## Kraľovany, 1953

„Pri výkone služby sa zvlášť významovali zamestnanci stanice v prípadoch prejedenia vlakov pri návěsti stoj do stanice, kedý v prvom prípade telegrafistka P.V. včas upozornila výpravcu vlakov, že mu vchádza vlak, keď on bol zamestnaný pri telefónoch a na jej upozornenie urobil opatrenie, aby zamestnanci na rušni boli zhubení a vlak zastavený. Bolo im vyslovené pochvalné uznanie písomne a daný návrh na peňažitú odmenu.“





## FOTO HÁDANKA



Foto: Peter KERUL

Správna odpoveď februárovej fotohádky je: **Medzistaničný úsek zmodernizovanej trate Ladce – Beluša.**

Vítazom sa stal a vecnú cenu získava: **Ján BEHRO z Lúck. Blahoželáme!**

Ak poznáte správnu odpoveď na dnešnú fotohádku, napíšte nám ju a zaradíme vás do žrebovania.

Vítaza odmeníme, preto nezapadnite v odpovedi uviesť svoje meno a adresu pracoviska.

**Dnes naša otázka znie: Viete, kde je to?**



## Vy sa pýtate, my odpovedáme

Deje sa na vašom pracovisku alebo v okolí niečo, na čo by bolo dobré upozorniť alebo poukázať aj prostredníctvom časopisu **Ž semafor**?

Napište nám na adresu redakcie **Ž semafor, Štefánikova 60, Košice** alebo zavolajte na **tel. číslo 910 – 3203**, alebo **e-mail: zsemafor@zsr.sk**

Kontakty na jednotlivých redaktorov nájdete v tiráži.

Na otázky, ktoré sme dostali doteraz, budeme odpovedať po získaní všetkých potrebných vyjadrení v niektorom z nasledujúcich čísel.

Na anonymné otázky a neželezníčné témy nebudeme reagovať.

Ďakujeme za pochopenie a tešíme sa na vaše námety, tipy či fotografie.

<p>Na súde hovorí obžalovaný: - Áno, kľučal som uprostred diaľnice, ale to ešte neznamená, že som bol opitý!</p> <p>- Ale ako mi potom vysvetlíte, že ste sa pokúšali...</p> <p><b>(dokončenie v tajničke).</b></p>				<b>Pomoc:</b> AP, NAL, Ea, lÁPis, osina	antimonit paládia	matka zaklada- teľov Ríma	španielsky člen	dosahoval	meno Ševčenka	javor (bot.)	cesta (latinsky)	tlačová agentúra USA	leptavý kameň	ost' (nar.)		
				prebudo- valo												
				3.časť tajničky												
				zvrtné zámeno zn. abtesly			ohraničená plocha narez, zrazu						požívaj tekutinu územie v ČR			
<b>Jozef Vysočani</b>	ešteže čo	zazeral (expr.)	zn. kozmetiky stotina hektára		druh pofov. psa holandská obj. miera					minúta (skr.) kolotanie (bás.)						
listnatá drevina				africká antilopa úkryt					žací nástroj vlastnila							
starorím. domáci bôžik				Karol (nemoc.) orientálne muž. meno				epidémia (hist.) borina (kniž.)				letecká spoločnosť USA	ako (bás.)			
vnútri (lek.)			vojenská predajňa boh mesta Eridu				udržiavanie rovnováhy recept (skr.)									
2.časť tajničky					1.časť tajničky											
mäkký tmavočer- vený nerast					obriadila, vyčistila											



**TVÁR ŽSR  
2011**

# TVÁR ŽSR

**Milé kolegyně, kolegovia, neváhajte a prihláste sa!**

V minulom čísle sme zverejnili podmienky a pravidlá súťaže, rovnako aj otázky, na ktoré nám posielate odpovede spolu s fotografiami. Sme radi, že prišlo pomerne veľa prihlášok, ale aj tipov, čo svedčí o tom, že o súťaži je záujem. Aj v tomto roku všetkých súťažiacich čakajú novinky a milé prekvapenia, o ktorých budeme postupne informovať.

Ak zvažujete svoju účasť v súťaži a neviete sa rozhodnúť, zalistujte si v minuloročných číslach Ž semaforu, kde sme jednotlivých súťažiacich predstavovali a priniesli aj fotografie z finále. Možno vás ich odvaha, charizma či zážitky z finále a ďalších stretnutí, alebo fotografie premien presvedčia. Alebo vás presvedčia naši dnešní kandidáti a nabudúce to bude práve vaša fotografia, ktorá posmelí ďalších.

Ak máte vo svojom pracovnom kolektíve kolegyňu – ženu, kolegu – muža, ktorí sú zaujímaví, sympatickí, možno aj niečím výnimoční, takí, ktorých by ste radi videli v časopise a predstavili ich aj ostatným železničiarom, pošlite nám

svoje tipy do redakcie. Na veku a funkcii nezáleží, jedinou podmienkou je byť zamestnancom ŽSR.



1.

**Miroslav ŠURY**

1. Od septembra 1995 pracujem na železnici. Začínal som ako traťový robotník a od roku 1997 som majstrom traťového obvodu v Stredisku zvrškového materiálu Sereď (ÚŽI Žilina).
2. Riadim sa heslom: čo nechceš, aby ľudia robili tebe, nerob ani ty im!
3. K mojim záľubám patrí poľovníctvo, hriby, príroda a turistika.
4. Trochu zmeny a veľa zábavy.



2.

**Darina KLIMOVÁ**

1. Na ŽSR pracujem od roku 2006, kde som nastúpila ako dozorkyňa výhybiek, neskôr ako samostatná správna zamestnankyňa na SMS OZT ZT Košice – Juh, pracovisko Moldava nad Bodvou, kde pracujem i v súčasnosti.
2. Moje životné krédo je: s úsmevom je život krajší.
3. Vo voľnom čase rada športujem, relaxom je pre mňa jazda autom.
4. Spoznať nových ľudí a získať nové skúsenosti.



3.

**Peter MEŠŤAN**

1. Železničiarom som od roku 1991 a pracujem ako výpravca v Rožňave.
2. Prežiť život naplno.
3. Venujem sa rodine, športujem a mám rád turistiku.
4. Najviac ma lákajú nové zážitky, zábava a priateľstvá.

**7. ročník  
súťaže**



4.

**Peter MARIENKA**

1. V ŽSR pracujem od roku 1989. Začínal som vo funkcii signalistu v ŽST Ilava. Neskôr som bol výpravcom, systémovým špecialistom – konštruktérom GVD. V súčasnosti pracujem vo funkcii vedúceho referenta špecialistu na odbore dopravy GR ŽSR.
2. Pred nikým sa neponižujem a nad nikoho sa nevyvyšujem.
3. Voľný čas trávim s rodinou. K mojim záľubám patrí šport (hlavne futbal), hubárčenie, počúvanie dobrej hudby. Rád si pozriem dobrý akčný film či komédiu.
4. Je to pre mňa nová skúsenosť. Čo očakávam? Možno odrazenie sa od každodenných povinností a starostí, nové priateľstvá.



5.

**Monika ŠUFLIARSKÁ**

1. Pracujem ako vlaková dispečerka na ORD Zvolen, predtým som vypravovala vlaky v Kriváni. V ŽSR som od roku 1995.
2. Radšej budem nenávidená za to, aká som, než milovaná za to, aká nie som.
3. Venujem sa rodine a veľmi rada pečiem torty na rôzne príležitosti, rada lyžujem.
4. Nové priateľstvá, stretnutie s príjemnými ľuďmi.



6.

**Peter MATOŇÁK**

1. Železničiarom som od roku 2009, keď som nastúpil na ZPOŽ, hasičský útvar Košice, kde pracujem ako hasič.
2. Rád pomôžem, kde môžem. A najväčšou odmenou je spokojnosť toho, komu som pomohol.
3. Mojou najväčšou záľubou je rybárčenie, mám veľmi rád prírodu a záhradkárčenie.
4. Človek by mal skúšať nepoznané. No a toto je jedna z vecí, ktorú ešte nepoznám.



## Podmienky a pravidlá súťaže!

Tvár ŽSR 2011 sa začala od 1. marca a potrvá do 1. augusta!

Súťažiaci sa môžu prihlásiť prostredníctvom redakcie (kontakty sú v tiráži). Podmienkou je pracovať v ŽSR, zaslať fotografiu a odpovede na tieto otázky:

1. V akej funkcii a odkedy pracujete v ŽSR?
2. Čím sa v živote riadite? Životné krédo.
3. Čo najradšej robíte vo voľnom čase, aké máte záľuby?
4. Čo očakávate od svojej účasti v súťaži?



# FOTO mesiaca

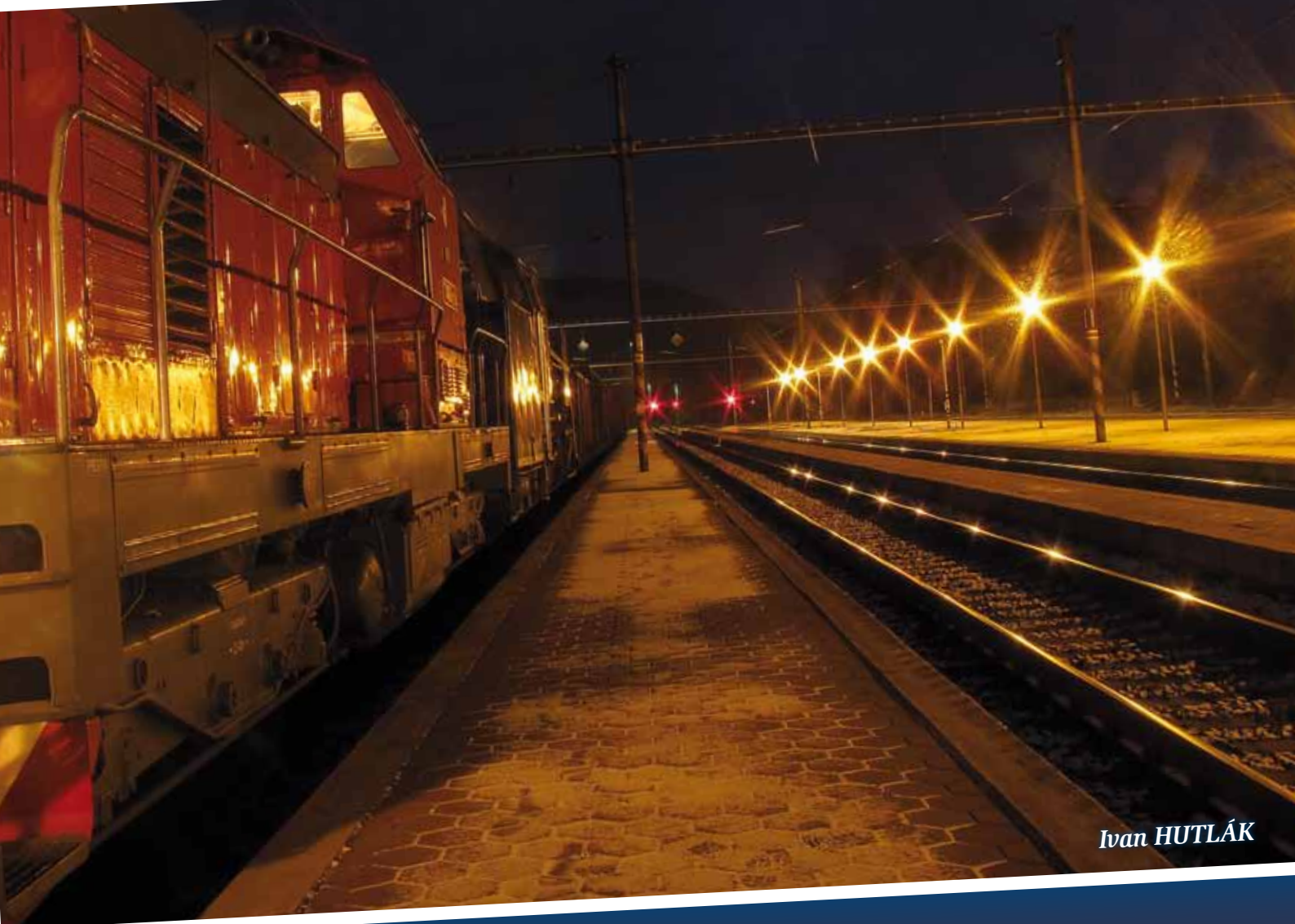
Zašlite do redakcie svoje fotografie  
a staňte sa tak autormi obálky Ž semafor.  
Dnes sú autormi dvaja naši kolegovia:  
Viera ŽIVČICOVÁ z SMÚ TO Trenčín,  
pracovisko Nemšová,  
a Ivan HUTLÁK  
z Veľkého Slavkova.

Žeravé koľajnice



Viera ŽIVČICOVÁ

Polnočný Kysak



Ivan HUTLÁK