

železničný

apríl 2011

# semafor

ŽSR

zamestnancov Železničnej spoločnosti Slovenskej republiky

ročník XXI.



Aj na železnici  
žijeme hokejom

Foto: Dana SCHWARTZOVÁ



## Ženy prepáčte, žijeme hokejom

Uvedomili ste si, že k nám opäť už prichádza najkrajší mesiac v roku? Tentoraz však klopanie mesiaca lásky



na pomyselné dvere prehlušuje klopanie hokejok o ľad. Veru tak, hokejovým šampionátom žije celé Slovensko a najmä nežnejšie polovičky budú musieť pretrpieť fakt, že časť partnerovej lásky bude jednoducho patriť hokeju. Nečudo, veď tohtoročné majstrovstvá sa premiérovu konajú u nás a ich príprava bola náročná.

Vylepšoval sa vzhľad Bratislavy aj Košíc a našťastie kozmetické úpravy neobišli ani železničné stanice. Tak, ako hráči v národnom tíme, aj železničiarri rôznych profesií spojili sily pre dobrý výsledok a spoločne vylepšovali celkový dojem vstupných brán do hokejových metropol. Fotoreportážou vás presvedčíte, že postačilo naozaj málo, niekde chýbala len farba, omietka, kúsok betónu či čistiace prostriedky. Fanúšikov hneď vítajú kultúrnejšie stanice. Aj tie môžu byť nástrojom, ako nabudieť našich fanúšikov, aby správne vyburcovali slovenskú reprezentáciu. Veď tá v ostatných rokoch viac bojovala o záchranu ako o medaily. K úspešnému umiestneniu by jej malo dopomôcť aj angažovanie nestranného kanadského trénera Glena Hanlona, ktorý do tímu vyberal hráčov podľa kvality a výkonnosti, nie na základe zásluh v minulosti či iných konexií. Prečo to spomínam? Aj železnice dlhé roky bojujú o záchranu, v posledných mesiacoch priam o prežitie. Likvidačná je výška naakumulovaného dlhu, neradostné sú aj správy o rušení osobných vlakov na mnohých tratiach. Od októbra máme nové vedenie, ktoré sa snaží firmu vytiahnuť z najspodnejších pozícií červených čísel. Aj za cenu nepopulárneho prepúšťania a reštrukturalizácie. Veď tak, ako si tréner Hanlon vyberal vhodných hokejistov s jediným cieľom – uspieť, tak aj oni si vybrali svojich železničiarov, ktorým dôverujú, že budú bojovať o konsolidáciu firmy. Azda sa budú pracovné pozície v pripravovanej zmene organizačnej štruktúry taktiež obsadzovať spravodlivo a kvalifikovane, iba podľa dosahovanej kvality a odbornosti, a nie na základe známostí či protekcie. Držme palce nielen hokejistom, ale aj sebe navzájom, aby sme po dlhom čase mohli byť konečne úspešní a spokojní.

*Marlín Balkon*

## Výkonný riaditeľ CER-u navštívil ŽSR

Generálny riaditeľ ŽSR Vladimír Lupták privítal 12. apríla na pôde ŽSR výkonného riaditeľa Spoločenstva európskych železničných spoločností a infraštruktúrnych manažérov (CER) Dr. Johanessa Ludewiga a jeho poradcu pre záležitosti členských krajín strednej a východnej Európy M. Mussiniho. CER v súčasnosti zohráva veľmi významnú úlohu na politicko-odbornej platforme v oblasti železničnej dopravy.

Dokazuje to aj fakt, že zoskupuje 76 železničných spoločností a manažérov infraštruktúry z EÚ, Chorvátska, Macedónska, Turecka, krajín západného Balkánu, Nórska a Švajčiarska. ŽSR sa stali aktívnym členom od roku 2003.

Predmetom spoločného rokovania boli základné strategické otázky a plány ŽSR do budúcnosti, modernizácia železničnej infraštruktúry na koridore č. V, informácie o programe revitalizácie železničného sektora na Slovensku, aktuálne témy na európskej úrovni ohľadne zverejnenia Bielej knihy pre sektor dopravy. V rámci rokovania prišlo aj k potvrdeniu termínu najbližšieho stretnutia Riadiaceho výboru CER, v ktorom Vladimír Lupták zastáva funkciu podpredsedu. Predmetom rokovania má byť výber vhodného kandidáta na obsadenie výkonného riaditeľa CER. Dôležitou témou diskusie bolo aj plánované



stretnutie generálnych riaditeľov krajín strednej a východnej Európy na najvyššej úrovni s viceprezidentom Európskej komisie pre dopravu Siimom Kallasom, ktoré sa uskutoční koncom mája tohto roku v Bruseli.

(PS)

Foto: Ľubomír MITAS

## Vedenie odštartovalo sériu stretnutí o revitalizácii

Zamestnanci OR v Trnave mali v rámci svojej pravidelnej porady s prednostami staníc ako prvú možnosť diskutovať o rozbehnutom procese revitalizácie železníc s vedením spoločnosti. Stretnutie sa uskutočnilo začiatkom apríla v SIP Strečno.

Generálny riaditeľ Vladimír Lupták prítomným vysvetlil dôvody revitalizácie, objasnil aktuálny stav spoločnosti a vzájomné podmienky, za akých ŽSR môže do roku 2013 dosiahnuť vyrovnané hospodárenie. – **Mám rád slovo efektívnosť a budem sa snažiť, aby všetky naše činnosti boli efektívne,** – uviedol generálny riaditeľ. Námestník GR pre ľudské zdroje Ján Žačko ozrejmil proces znižovania počtu zamestnancov, možnosti rekvalifikácie uvoľnených pracovníkov. – **Musí byť zabezpečená bezpečnosť železničnej dopravy a toto je naša prvoradá úloha,** – zhodli sa členovia vedenia.

Pracovníci OR Trnava zdôraznili, že k prepúšťaniu ľudí treba pristupovať citlivo: – **Nezabúdajme na to, kto nás nahradí, železničiara nevychováme za**

týždeň, potrebujeme vyškolených odborníkov, ktorí majú potrebné skúšky. Toto je kardinálny problém. Sme spojené nádoby, ale jedna nádoba sa vyprázdňuje a nenaplnia sa, – poukázali na dôležitosť reprodukcie ľudských zdrojov. – **Naším cieľom je pritiahnúť v budúcnosti na železniciu aj mladých ľudí, zintenzívnili sme komunikáciu so strednými a vysokými školami. V budúcnosti by sme chceli zmeniť aj spôsob ohodnotenia ľudí,** – uviedol na margo problému riaditeľ úseku GR Ing. Peter Molda. Členovia vedenia argumentovali aj v prípade vzniku štyroch oblastných riaditeľstiev. – **Z hľadiska riadenia dopravy sú doteraz jestvujúce dve oblastné riaditeľstvá v poriadku, ale z hľadiska správy a údržby infraštruktúry je dôležité, aby tieto boli promptnejšie, aby správca bol k infraštruktúre podstatne bližšie,** – vysvetlil jeden z dôvodov zmeny riaditeľ OR Trnava Ing. Milan Solárik. Vedenie ŽSR bude v stretnutiach so zamestnancami ohľadne projektu revitalizácie pokračovať aj v nasledujúcich mesiacoch.



(map)

## O hospodárení, prevádzke, zamestnanosti a úsporách



O úsporách a krokoch na ich dosiahnutie informoval na porade vedenia Ing. Dušan Šefčík.

**S**kôr než začala porada, noví riadiaci manažéri sa na školení o ochrane osobných údajov mali možnosť dozvedieť, ako bezpečne pracovať s osobnými údajmi. JUDr. Gabriela Gajdošová (O 510) vysvetlila nielen samotný zákon 428/2002, ale aj jeho uplatňovanie v praxi a ďalšie súvisiace zákony. Najdôležitejšie body zákona si prítomní vysvetlili aj na konkrétnych príkladoch.

SR ŽSR schválila podnikateľský plán ešte koncom minulého roka a na porade vedenia Ing. Stanislava Fejfarová, CSC., riaditeľka odboru controllingu (O 330) GR ŽSR, informovala hneď v prvom bode o jeho základných kvantitatívnych a kvalitatívnych parametroch. Odznel aj hospodársky výsledok za rok 2010, v ktorom ŽSR vykázali stratu vo výške 101 465 tis. eur, čo je oproti plánu výsledok lepší o 22 022 tis. eur. Ing. Peter Šišolák, riaditeľ odboru stratégie a vonkajších vzťahov prezentoval program revitalizácie železničných spoločností, ktorý schválila vláda SR v marci. Vysvetlil jeho ciele, ale aj

Výsledky hospodárenia ŽSR za rok 2010, analýza stavu zamestnanosti, revitalizácia železničných spoločností, informácie o úsporách a optimalizácii, o údajoch a postupoch pri racionalizácii železničnej infraštruktúry, optimalizácia logistických činností, nový systém elektronického obstarávania. To boli témy, ktoré okrem mnohých ďalších odzneli počas dvoch aprílových dní v SIP Strečno. Išlo o rozšírenú poradu vedenia firmy za účasti riaditeľov všetkých odborov GR ŽSR a riaditeľov vnútorných organizačných jednotiek. Stretnutia sa zúčastnili aj zástupcovia ministerstva dopravy a regionálneho rozvoja.

jednotlivé opatrenia. O komunikačnom pláne pri realizovaní tohto programu bola prezentácia Mgr. Martiny Pavlikovej, riaditeľky odboru komunikácie, ktorá zdôraznila dôležitosť a potrebu komunikácie pri zmenách vo firme. Uviedla pripravované spôsoby a možnosti internej aj externej komunikácie. Okrem výjazdov vedenia na pracoviská po celom Slovensku, s cieľom stretnutí so zamestnancami, spomenula aj dôležitú úlohu podnikového časopisu, ktorý v období zmien pomáha informovať železničiarov na všetkých úrovniach. Ing. Dušan Šefčík odprezentoval program úspor a optimalizácie ŽSR. Vysvetlil pripravované kroky, ale aj význam čísel, ktoré je potrebné v rámci tohto programu dosiahnuť. O prevádzke a pripravovaných zmenách na úrovni železničnej infraštruktúry, o stratégii ÚŽI a ďalších postupoch na tomto úseku informoval Ing. Pavol Otruba. Vysvetlil zmeny a jednotlivé kroky pri ich realizácii. Zaujímavé boli aj ďalšie témy zo železničnej prevádzky. Z prezentácie Ing. Rastislava Cenkeho, riaditeľa odboru 210, bolo zrejme, že aj na úseku informačných technológií sa dajú očakávať zmeny, najmä, ak sa zrealizuje zámer optimalizácie nákladov ŽSR na prevádzku a vývoj ICT.



Plynulá a bezpečná železničná prevádzka je prioritou našej firmy. V Strečne nielen o tejto téme diskutovali riaditelia odborov, zľava Ing. Daniel Balucha, Bc. Milan Kubíček, Ing. Miloslav Havrila, s námestníkom pre prevádzku Ing. Jánom Zacharom.

O zamestnanosti, prepúšťaní, ale aj o zmiernení dôsledkov revitalizácie hovorila Ing. Zuzana Gáletová, riaditeľka odboru 510. Námestníčka generálneho riaditeľa pre ekonomiku Ing. Silvia Némethová informovala vo svojej prezentácii o elektronickom obstarávaní, pričom uviedla, že už v prvých troch mesiacoch sa vďaka elektronickým aukciám podarilo získať úspory.

Dana SCHWARTZOVÁ, foto: autorka

## Na stretnutí s novinármi najmä o revitalizácii firmy

V polovici apríla sa na pôde ŽSR na Klemensovej ulici v Bratislave stretli novinári s vedením našej firmy. Generálny riaditeľ ŽSR Vladimír Lupták a jeho námestníci informovali novinárov o hospodárení firmy, schválenom programe revitalizácie železníc, ale aj o zamestnanosti, železničnej prevádzke a pláne investícií v tomto roku.

**V**krátkom úvode generálny riaditeľ spomenul niekoľko základných informácií o firme a vysvetlil názvy a fungovanie jednotlivých železničných spoločností, ktoré sa často v médiách zamieňajú.

O hospodárskom výsledku ŽSR za rok 2010 informovala Ing. Silvia Némethová, námestníčka pre ekonomiku. Aj napriek strate ho označila za pozitívny, keďže oproti plánu je lepší o 22 022 tis. eur. Zdôraznila potrebu šetrenia a efektívneho hospodárenia, avšak: – Úspory by v žiadnom prípade nemali zasiahnuť bezpečnosť a plynulosť železničnej dopravy, – zdôraznila ekonomická námestníčka. Ďalej informovala aj o podnikateľskom pláne na rok 2011 a opatreniach firmy na zníženie straty v súlade s revitalizáciou spoločnosti. Pri otázkach o vyrovnanom finančnom hospodárení sa hovorí o roku 2013.

V rámci programu revitalizácie najviac odznievali otázky o prepúšťaní. – Máme vypracovaný program v oblasti zamestnanosti. K 1. aprílu odišlo z firmy 586 zamestnancov, čo

je už súčasťou plánovaného počtu prepustených (1 700 do konca roka 2011), – odpovedal na otázky novinárov Ing. Ján Žačko, námestník GR ŽSR pre ľudské zdroje.

O zmluvách pri poskytovaní železničnej dopravnej cesty, ale aj o traťovej rýchlosti, plnení grafikonu, o krádežiach i potrebných moderných zariadeniach na železnici informoval Ing. Ján Zachar, námestník pre prevádzku. Odpovedal aj na otázky pripravenosti železnice na zvýšený počet cestujúcich počas MS v hokeji. Plánované investície, ich financovanie a harmonogramy predstavil Ing. Jozef Lamprecht, námestník generálneho riaditeľa pre rozvoj a informatiku. – Realizujeme veľké veci, ale často hasíme to, čo je už vo veľmi zlom technickom stave, – vysvetlil potrebu investícií aj do zariadení, ktoré sú v kritickom technickom stave. Vedenie ŽSR odpovedalo i na ďalšie otázky novinárov a otvorenou komunikáciou tak dalo signál, že sme pripravení na revitalizáciu i zmeny vyplývajúce z tohto programu.

[sch]

Foto: Dana SCHWARTZOVÁ



Vo štvrtok 14. apríla sa na stretnutí s novinármi zúčastnili najvyšší manažéri ŽSR. Zľava: Jozef Lamprecht, Ján Zachar, Ján Žačko, Silvia Némethová, Vladimír Lupták a Martina Pavliková.

# Aj železničné stanice žijú hokejom

Majstrovstvá sveta v hokeji sú už tu, a keďže očakávame, že aj vlakmi pricestuje veľký počet fanúšikov, Železnice SR sa počas predchádzajúcich mesiacov intenzívne venovali rekonštrukčným prácam na železničných staniciach, kde bude väčší počet cestujúcich hokejových fanúšikov z okolitých krajín. O ktoré stanice ide a čo sa na nich urobilo, sme sa opýtali Ing. Jána Zachara, námestníka generálneho riaditeľa pre prevádzku.

■ **Ktoré železničné stanice dnes žijú s pomenovaním hokejové a čo všetko sa podarilo urobiť, aby ich vzhľad, ale i technický stav boli na dobrej úrovni?**

Keďže vieme, že na základe rozhodnutia kongresu Medzinárodnej hokejovej federácie sa Majstrovstvá sveta v ľadovom hokeji konajú v Bratislave a Košiciach, očakávame zvýšený nárok aj na železničnú dopravu, najmä v železničných staniciach Bratislava hlavná stanica, Bratislava-Nové Mesto, Bratislava-Petržalka a Košice. Železničné stanice sú vstupnou bránou a naozaj prvým kontaktom cestujúcich fanúšikov s našou krajinou a mestom. Preto som ešte v novembri 2010 zvolal zainteresované útvary ŽSR, Magistrátu mesta Bratislava a Dopravného podniku Bratislava na prehliadku staníc v uzle Bratislava, kde sa skonštatovalo, že stav stanice a verejných priestorov, ako aj predstaničných priestorov je nevyhovujúci. Podobné stretnutie sa konalo aj v Košiciach. V rámci neho bolo dohodnuté spoločné pôsobenie pri príprave MS v programe „Doprava“ a „Vzhľad mesta“. V súvislosti s účasťou v týchto programoch boli úlohami poverení aj naši kolegovia za železnice. Najdôležitejšou úlohou v programe „Vzhľad mesta“ bola príprava priestorov osobnej stanice a prijímacej budovy železničnej stanice Košice. Na zlepšenie stavu kultúry cestovania v spomínaných staniciach bolo vydané Nariadenie GR ŽSR č. 28/2010, v rámci ktorého sa členovia komisie pravidelne stretávali a riešili konkrétne úlohy. Najdôležitejšie bolo zlepšenie stavu kultúry cestovania a zabezpečenie bezpečnej dopravy pre zvýšený počet cestujúcich fanúšikov. Takto by chceli podporiť udalosť, ktorá má pre Slovensko taký význam.

Jednotlivé pracovné skupiny mali za úlohu vykonať stavebné opravné práce zamerané na odstránenie nedostatkov na staniciach. Podľa predložených požiadaviek týchto skupín sa spracovali zoznamy požiadaviek na opravu spomínaných objektov. Rozhodli sme, že z celkového počtu požiadaviek budú niektoré odstránené hospodárskym spôsobom, čiže v rámci hlavnej činnosti zamestnancami ŽSR, a ďalšie, ktoré presahujú rámec možnosti a kapacít našich zamestnancov (napr. osadenie elektronického plašenia holubov v Košiciach), boli riešené dodávateľským spôsobom. Následne začal proces obstarávania materiálu a výberu



Ing. Ján ZACHAR,  
námestník generálneho riaditeľa  
pre prevádzku

dodávateľov na práce z vonkajšieho prostredia. Pracovné skupiny na pravidelných kontrolných poradiach, organizovaných v priestoroch staníc, priebežne hodnotili úroveň realizácie opravných prác a koordinovali činnosť všetkých zúčastnených zložiek ŽSR. V rámci stretnutí sa dohodol 27. apríl ako termín ukončenia všetkých požiadaviek. V tento deň vyhodnotíme harmonogram i kvalitu opráv.

Cestujúci oprávnenne vnímajú železničnú stanicu a jej úroveň z pohľadu kultúry cestovania komplexne, teda bez vedomia, komu konkrétny objekt či pozemok patrí. Z tohto dôvodu som oslovil všetkých zúčastnených z okolia železničných staníc, ako sú dopravné podniky a mestské časti so svojimi prevádzkami, aby tiež vykonali v súlade s našim zámerom rekonštrukciu celkového vzhľadu a aby sme tak spoločne zabezpečili kultúru a bezpečnosť zvýšeného počtu cestujúcich. Zlepšením celkového dojmu a kultúry cestovania sledujeme zámer, aby Slovensko a naše mestá navštívili cestujúci aj v budúcnosti a neposudzujeme túto našu aktivitu ako jednorazovú.

■ **V súvislosti s úpravami staníc sa vrátilo iba o kozmetických úpravách, my**

**však vieme, že sa robili aj zásadnejšie úpravy, spomeňte aspoň niektoré.**

Je pravdou, že sa na staniciach malo, upratovalo, dopĺňali sa chýbajúce obklady, opravovali schody a múriky, natierali zábradlia, odstraňovali grafity... V Košiciach sa bude už čoskoro riešiť komplexná rekonštrukcia stanice, takže tu by boli náklady na ďalšie vážnejšie úpravy naozaj zbytočné. Nainštaloval sa tu však elektronický ochranný systém proti holubom, ktoré si veselo poletovali po stanici a, žiaľ, aj v reštauračnom zariadení, čo nie je v poriadku. Obnovila sa čakáreň pre matky s deťmi, vymenili sa mnohé osvetlenia, informačné tabule, opravili sa madlá na zábradliach, zdrsnila sa schody. Urobilo sa všetko preto, aby sa cestujúci cítil bezpečne. Na hlavnej stanici v Bratislave bolo azda najviac nedostatkov, ale keďže stanica je tiež pred rozsiahlejšou rekonštrukciou, tak sa pozornosť venovala upratovacím a čistiacim prácam. Komplexne sa však zrekonštruovalo 5. nástupište. Obnovili sa nátery stĺpov zastrešenia, nátery vstupných dverí, doplnili sa sklenené chýbajúce výplne, obklady. Predstaničný priestor má nový asfaltový povrch a vymenili sa aj vodiace pásy pre nevidiacich na prvom nástupišti. Vestibul má nový náter, doplnili sa svetlá i žiarovky.

V pomerne novej a modernej petržalskej stanici sa práce sústreďovali iba na doplnenie sklenených výplní a na čistenie. Najrozsiahlejšia rekonštrukcia prebiehala na železničnej stanici Bratislava-Nové Mesto, kde bol priestor pre cestujúcich v nevyhovujúcom stave. V rámci stavby „Modernizácia ŽST Bratislava – Nové Mesto“ sa odstránili staré predajné stánky z vestibulu, ktoré nahradili nové, upravili sa podlahy, hygienické zariadenia, vzduchotechnika i vykurovanie. Opravili sa dažďové zvody, elektroinštalácia.

■ **Ktoré rekonštrukčné práce sú investične a rozsahom najväčšie?**

Investične išlo o rekonštrukciu 5. nástupišťa na bratislavskej hlavnej stanici, kde končia a vychádzajú vlaky z a do Viedne. Ostatné nástupištia boli prebudované a posledné nástupište čakalo na zaradenie do investičného plánu. Z dôvodu konania majstrovstiev sa rozhodlo

o zosúlade termínu realizácie s termínom konania majstrovstiev a pristúpilo sa okamžite k investičnej akcii, ktorá bude slúžiť aj v ďalších rokoch cestujúcej verejnosti. Komplexne bol prebudovaný železničný spodok, výstavba perónu s nástupištnými hranami, realizovalo sa zastrešenie rovnakým typom ako pri ostatných nástupištiach v železničnej stanici.

Rozsahom asi najväčšou akciou je investičná akcia rekonštrukcie príjmovej budovy Bratislava - Nové Mesto, kde sa zrealizovala prvá časť rekonštrukcie úprav nástupíšť, podchodov, výťah pre imobilných. Príchodom do staničnej budovy, ako by sa zastavil čas. Nevkusné predajné stánky umiestnené vo vestibule, nefunkčné sociálne zariadenie - zapálené „cestujúcim“ a vyhorené, zlý stav niekoľkokrát opravovanej dlažby z dôvodu porúch na vykurovaní, nevyhovujúce a zväčša nefunkčné osvetlenie, rozbitý mobilár v hale (lavičky), žiadne parkovacie miesta pri železničnej stanici a podobne. Toto boli pre vedenie železníc dôvody na zaradenie investičnej akcie do plánu na rok 2011 s termínom ukončenia pred majstrovstvami. Rovnako, ako v ostatných vybraných železničných staničiach (Košice, Bratislava hl. stanica, Bratislava-Nové Mesto a Bratislava-Petržalka), budú cestujúci - fanúšikovia hokejových majstrovstiev sveta - po príchode vlakov informovaní vo vestibule o všetkých dôležitých informáciách ohľadom hokeja cestou mobilného infostánku, ktorý zabezpečia organizátori majstrovstiev.

#### ■ Sú počas majstrovstiev plánované zmeny aj v grafíkone vlakovej dopravy?

ŽSR navrhovali ukončiť trasu niektorých EC, IC a R vlakov namiesto v hlavnej bratislavskej stanici v stanici Bratislava-Nové Mesto, konkrétne EC 275 „Slovan“

z Prahy-hl. n. (príchod do Bratislavy-hl. st. o 11.51 h), a IC 502 „Gerlach“ z Košíc (príchod do BA-hl. st. o 10.30 h), ako aj R 608 „Kúpele Lúčky“ z Košíc (príchod do BA hl. st. o 18.03 h).

Zástupcovia SZLH neprejavili o prvé dva vlaky záujem, nakoľko fanúšikovská dedina sa otvára až o 13.00 h a navyše všetky zápasy slovenských reprezentantov začínajú až o 20.15 h. Okrem predĺženia vlaku R 608 „Kúpele Lúčky“ z Košíc (príchod do BA-hl. st. o 18.03 h) do Bratislavy-Nového Mesta (príchod o 18.28 h) navrhla ZSSK na prepravu fanúšikov zo ŽST Bratislava hl. stanica do ŽST Bratislava-Nové Mesto využiť pravidelnú osobnú dopravu Bratislava hl. stanica - Bratislava-Nové Mesto - (Komárno) s odchodmi z Bratislavy hl. stanice o: 13.03 h, 14.08 h, 14.52 h, 15.14 h, 15.52 h, 16.35 h, 17.35 h, spomínaný R 608 18.20 h a 19.03 h, s čím zástupca SZLH vyslovil súhlas.

ŽSR zabezpečia úpravu hlásení staničného rozhlasu na jednotlivých staničiach pri vlaku R 608 (končí na Bratislava-N. Mesto). Navyše, cestovné lístky zakúpené do Bratislavy hl. stanice budú platiť aj pre úsek Bratislava hl. stanica - Bratislava-Nové Mesto.

#### ■ Aká bola spolupráca s mestami a s dopravnými podnikmi v Bratislave a v Košiciach kvôli doprave počas MS?

Dopravné podniky zhustili odchody električiek zo železničných staníc. Železničné dispečerské pracoviská budú v spojení s mestskými pre prípadné operatívne riešenia. BKIS - Bratislavské kultúrne a informačné stredisko plánuje vytvoriť v ŽST Bratislava hl. stanica a v Petržalke informačné centrá pre poskytovanie informácií o MS, pre fanúšikov, prichádzajúcich do Bratislavy vlakmi. V ŽST Bratislava - Nové Mesto vyčlení ZSSK jedno okienko osobnej pokladne pre pracov-



Železničné stanice, kde sa očakáva zvýšený počet cestujúcich hokejových fanúšikov navštívil osobne Ing. Ján Zachar, námestník pre prevádzku, v čase ich rekonštrukcie.

níkov BKIS, kde budú tiež poskytované fanúšikom informácie a propagačné materiály k MS. Mesto Košice v spolupráci so Slovenskou agentúrou pre cestovný ruch vytvorí vo vstupnej hale ŽST Košice počas konania MS informačný panel s dobrovoľníkmi, ktorých náplňou práce bude asistancia pri organizačnom zabezpečení MS, ako aj poskytovanie informácií i propagačných materiálov

#### ■ Chystáte sa na niektorý hokejový zápas?

Rád by som zažil atmosféru Majstrovstiev sveta v hokeji po prvýkrát aj na Slovensku, na minulých majstrovstvách v Ostrave a vo Viedni som mal to šťastie, ak sa mi však nepodarí zohnať lístky, nebude to žiadna tragédia.

Dôležité je, aby sme uspeli ako usporiadatelia a vytvorili príjemné prostredie pre návštevníkov z celého sveta, ktorí sa k nám radi vrátia.

Ďakujem za rozhovor.  
Dana SCHWARTZOVÁ



Na košickej železničnej stanici, ktorá v týchto dňoch žije prípravami na hokejové majstrovstvá, sme zastihli Jána Figela, 1. podpredseda vlády a ministra dopravy, ktorý daroval železničiarom aj hokejové dresy.



# Premeny železničných staníc

Tak a je to tu! Slovensko žije pravým hokejovým ošialom. Majstrovstvá sveta v ľadovom hokeji organizované prvýkrát na Slovensku začínajú už 29. apríla v Bratislave a Košiciach. Premiérovému svetovému šampionátu predchádzala aj náročná príprava v podobe úprav a čistenia oboch našich hokejových metropol. Potešujúce je, že bokom nezostali ani objekty ŽSR. Komisie sumarizovali nevyhovujúci stav verejných priestorov železničných staníc a ponúkanú úroveň cestovania. Pri odstraňovaní nedostatkov železničiarri rôznych odvetví spojili sily a využívali najmä vlastné kapacity a prostriedky. Pracovné činnosti boli rôznorodé, preto sme sa na zvelaďovanie staníc v Bratislave a Košiciach pozreli aj cez objektív fotoaparátu.

## Bratislava hlavná stanica

Očakáva sa, že množstvo fanúšikov, ktorí budú na zimnom štadióne Ondreja Nepelu v Bratislave povzbudzovať nielen domácu reprezentáciu, ale aj tím zo susednej Českej republiky, pricestuje práve vlakmi. Ich kroky budú väčšinou smerovať z bratislavskej hlavnej stanice, ktorá sa na svetový šampionát precízne pripravovala. Cestujúcim už bude k dispozícii aj 5.

nástupište, ktoré bolo rekonštruované od decembra 2010. Verejnosť privítajú aj opravené fasády a čistejšie a kultúrnejšie prostredie vestibulu. Doplnené obklady stien už nebudú „zdobiť“ graffiti a staré nalepené letáky. Pod vyčistenými a opravenými svietidlami pohľadom neuniknú ani nové dvojkrídlové vstupné dvere. Pred budovou pribudli lavičky, ktoré snáď budú slúžiť fanúšikom hokeja a neobsadia ich hneď bezdomovci či iné pochybné živly.



Stanica vyzerá krajšie aj vďaka obnovenému náteru na 1. nástupišti.



Intenzívnejší jas majú aj vyčistené svietidlá, v mnohých sa menili žiarivky.



Do opráv bolo zahrnuté aj vynovenie fasády staničnej budovy.



Predstaničný priestor získal nový asfaltový povrch.

# slovenských hokejových metropol

## Košice

**Aj** železničná brána do metropoly východu ráta s náporom fanúšikov, preto prešla vizuálnou zmenou. Najčastejšie to boli murárske a maliarske opravy podchodov, schodísk a nástupíšť, obnovená bola časť fasády. Vo vestibule a podchodoch pribudli na stenách veľkoplošné pútače na nachádzajúci šampionát, nové orientačné piktogramy, svojmu pôvodnému účelu opäť slúži dlhodobo nevyužívaná čakáreň pre matky s deťmi. Cestujúci si všimnú pozitívnu zmenu povrchu 3. nástupišťa, ale aj plochu pred staničnou budovou. Mesto nahradilo asfaltobetónom pôvodný narušený liaty asfalt na ploche 2 640 štvorcových metrov, nové sú aj oceleové kryty odvodňovacích žlabov. Možno len veriť, že „majstrovský“ povrch bol spravený naozaj majstrovsky kvalitne a ostane kompaktný aj po prvom zimnom nečase.



Čakáreň pre matky s deťmi vyzdobená prácami žiakov základných umeleckých škôl taktiež dýcha hokejovou atmosférou.



Ján Figeľ sa osobne presvedčil, ako prebiehali opravné práce na košickej stanici.



Zub času nahodol povrch 3. nástupišťa. Betónové kocky sa museli vymeniť.



Nezabudlo sa ani na kvetinovú výzdobu. Len v Košiciach vysadili 640 sadeníc.



Fasáda staničnej budovy si vyžadovala murárske aj maliarske opravy.

## Bratislava-Nové Mesto

Zo všetkých staníc upravovaných pred hokejovými majstrovstvami prešla práve táto najväčšou zmenou. Od 9. februára sa postupne menil výzor vestibulu výpravnej budovy. Rekonštrukcia zahŕňala prestavbu malých nákupných stánkov, verejných toaliet, vymenené boli rozvody vody. Obnova sa týkala aj elektroinštalácie, vykurovania a zdravotníctva. Cestujúci určite ocenia kultúrnejší vzhľad haly s vynovenými stenami, stropom, novými svietidlami alebo aj keramikou dlažbou. Aj zvonjšok stanice zažil premenu. Obnovená bola fasáda haly stanice a zrevitalizovala sa aj plocha pred administratívnou a výpravnou budovou, na ktorej vznikli nové parkovacie miesta. Rozsiahle stavebné úpravy boli zorganizované tak, že cestujúci sa stále bezpečne dostali cez halu až k nástupišťam.



Revitalizovala sa tiež vonkajšia plocha, na ktorej vznikli nové parkovacie miesta.



Vestibul stanice zaujme aj novou dispozíciou predajných stánkov.



Kozmetickou úpravou prešiel aj zvonjšok haly stanice.

## Bratislava-Petržalka

Moderná budova stanice si vyžadovala najmä očistnú kúru. Cez umytú sklenenú strechu už lepšie presvitajú slnečné lúče. Vysokotlakovému prúdu vody neodolali staré plagáty nalepené

na fasáde budovy, ale aj rokmi nazhromaždený trus vtákov. Proti neželaným návštevníkom – holubom – boli osadené zábrany. Na niektorých miestach sa museli vymeniť poškodené sklenené výplne, opravil sa sadrokartónový podhľad. Zvonku sa tiež menil zniče-

ný keramický obklad budovy. Možno len dúfať, že priaznivý dojem zo stanice neskazí vzhľad a aróma ilegálnych toaliet pri vjazde do nevyužívaných a zanedbaných podzemných garáží.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor



Na odstránenie starých plagátov postačil aj tlak vody.



Voda ako čistiaci prostriedok odstránila aj rokmi nazhromaždený vtáčí trus.



## Trať do Trebišova je s rebrami stabilnejšia



Výkopy kónusového tvaru, s hĺbkou až 9 metrov, zamestnanci SMÚ ŽTS TO Trebišov najskôr vystlali geotextíliou.

Končiaca zima a ustupujúce mrazy rozhybali násyp trate normálneho rozchodu medzi Čelovcami a Trebišvom. Vplyvom otrasov a pod ťarchou prechádzajúcich vlakov došlo v oblúku k smerovej a výškovej deformácii koľaje. Pokles zemného telesa zastavili trebišovskí traťováci vykonaním stabilizačných opatrení.

troch nepretržitých výluk vykopali na 100-metrovom úseku 10 sanačných rebriev a zriadili spevňovacu lavicu. Aj počas prác nám ílovitá pôda ukázala svoju nestabilitu, keď sa niekoľkokrát zosypala do pripravených výkopov. Všetky rebry boli vystlané geotextíliou a zasypané zhutneným štrkom. Na dne sú uložené odvodňovacie rúry, ktoré odvádzajú vodu do priekopy.

Vlaky prechádzajúce po inkriminovanej aj súdebežnej širokorozchodnej koľaji, ale najmä voda zadržovaná v ťažkej ílovej pôde spôsobili, že rozmrznutá zemina zemného telesa začala pracovať. Pravidelnými kontrolami bola zaznamenaná neustála výšková aj smerová deformácia vonkajšieho koľajnicového pásu a po obmedzení traťovej rýchlosti hrozilo zastavenie dopravy na spojnici medzi Slivníkom a Trebišvom. Pohyb násypu stabilizovali trebišovskí traťováci. – **Od 16. do 30. marca sme počas**

**Tú sme taktiež prečistili a vyspádali k neďalekému priepustu,** – hovorí Ing. Jozef Kovaľ, vedúci SMÚ ŽTS TO Trebišov. Na nepretržité výluky doplácali najmä cestujúci. Vlaky medzi Trebišvom a Košicami totiž vďaka odklonu cez Michalany jazdili s meškaním desiatok minút. Musíme len skonštatovať, že takáto situácia si priam pýtala sprejzdnenie michalanskej spojky, ktorá by skrátila čas meškaní a čakania nadväzujúcich prípojov.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor



Po uložení odvodňovacej rúry na dno výkopu traťováci zasypali rebro štrkom. Počas sanačných prác použili približne 2 500 ton štrku.

## Pod oknami stanice vyrastá rýchlostná cesta

Obvod železničnej stanice Haniska pri Košiciach sa zmenil na jedno veľké stavenisko úseku rýchlostnej cesty R4 z Košíc až k štátnej hranici s Maďarskom. Cestný nadjazd budovaný na území stanice je situovaný medzi koľaje normálneho a širokého rozchodu a do užívania by mal byť odovzdaný začiatkom roka 2013.



Káble síce boli prekladané dodávateľským spôsobom, ale zapotili sa aj košickí kabelári. Napriek čulému stavebnému ruchu na svoju príležitosť striehli aj dlhoprstí. Radostlav Papcun a Ladislav Majerník z SMÚ OZT KT Košice odstraňujú následky krádeže kábla zabezpečovacieho zariadenia.

**Na** vyše 14-kilometrovom úseku cesty R4 bude 14 mostných objektov. Jeden z nich sa stavia aj v obvode stanice Haniska pri Košiciach. Približne polkilometrový cestný nadjazd pretína koľajisko širokého rozchodu, aby sa následne vtesnal medzi koľaje obidvoch rozchodov. Základom 12 pilierov a 2 opôr sa musela prispôbiť aj železničná infraštruktúra. Do nových trás boli preložené telekomunikačné káble, káble pre ovládanie úsekových odpojovčov, zabezpečovacej techniky a časti vonkajšieho osvetlenia. Pretože sú stavebné práce nad trakčným vedením pod napätím zakázané, v mieste križovania nadjazdu a širokorozchodnej trate bolo na troleji vytvorené neutrálne pole. Stavebný ruch sa prejavil aj v riadení dopravy a náraste prepravy. – **Výlukové činnosti súvisiace s preložkami káblov aj úpravou troleja komplikovali riadenie dopravy. Taktiež sa zvýšil objem prepravy, po sťažnostiach obyvateľov okolitých obcí sa už kameň z ka-**



Výstavba pilierov cestného nadjazdu si vyžiadala aj vypnutie napätia v troleji spojovacej koľaje medzi stanicou normálneho rozchodu a depom. Po koľaji jazdia len vozidlá nezávislej trakcie.

**meňolomu v Ruskove nevozi ťažkými nákladmi, ale vlakovými súpravami. Denne je to približne 2 000 ton,** – konštatuje Ing. Ján Miženko, prednosta stanice. Cesta by sa mala odovzdať do užívania v januári 2013, dovtedy však bude jej výstavba sťažovať prácu železničiarom.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor

## O prepúšťaní s ministrom dopravy

Zvolenské divadlo Jozefa Gregora Tajovského malo svoju kapacitu 15. apríla využitú do posledného sedadla. Železničiarov neprilákal tradičný divadelný program, ale stretnutie s Jánom Figelom, 1. podpredsedom vlády, ministrom dopravy pôšt a regionálneho rozvoja, s ďalšími zástupcami ministerstva, s vedením železničných spoločností a s odborármi. Dôvodom bola často skloňovaná revitalizácia a s ňou spojené prepúšťanie zamestnancov.



Divadlo bolo železničiarimi zaplnené do posledného miesta.

Stretnutia so zamestnancami sa okrem samotného ministra zúčastnili aj Jiří Kubáček, generálny riaditeľ sekcie železničnej dopravy na ministerstve dopravy, Pavol Ďuriník, generálny riaditeľ ZSSK CARGO, Pavel Kravec, generálny riaditeľ ZSSK, Ján Žačko, námestník generálneho riaditeľa ŽSR pre ľudské zdroje, a František Petroci, predseda OZŽ. Stretnutie sa nieslo v duchu otázok a odpovedí ohľadne prepúšťania, dôvodov týchto zmien, ale aj rušenia niektorých železničných spojov. Zamestnanci mohli na lístok napísať svoju otázku, na ktorú následne dostali aj odpoveď. Minister zdôvodnil prepúšťanie ako nevyhnutnosť a spomenul aj to, že železničné spoločnosti nemôžu byť sociálnym podnikom. Poukázal aj na to, že v susednom Poľsku železnice prepúšťajú až 40% zamestnancov. **- Toto samozrejme nie je model, ale je to náš sused a tam je momentálne takáto situácia,** – poznamenal minister. Ďalej uviedol, že tranzitná kamiónová doprava na cestách II. a III. triedy má byť v krátkom čase zakázaná a cesty prvej triedy budú spoplatnené všetky. Uviedol to ako jedno z pripravovaných opatrení na presun nákladnej dopravy z preťažených ciest na železnicu. K otázkam ohľadne rušenia spojov na Kysuciach a aj inde sa

vyjadril generálny riaditeľ ZSSK Pavel Kravec. Ten zdôraznil, že spoje sa nielen rušia, ale aj zavádzajú. Už v súčasnosti podľa neho premávajú spoje, ktoré sú efektívne vyťažené. Napríklad zrušený spoj Fiľakovo – Šomoška, na ktorý sa opýtal jeden z účastníkov, bol podľa neho vysoko neefektívny, teda neekonomický, a preto skončil. Podľa Jiřího Kubáčka, štát v minulosti neplatil v plnom rozsahu

za objednané výkony a železničné spoločnosti hospodárili neefektívne. Na zmenu tohto stavu treba podľa neho zastaviť ďalšie zadlžovanie všetkých troch železničných spoločností. Je potrebné pripraviť ZSSK CARGO na vstup strategického investora a v Železniciach SR a ZSSK dosiahnuť vyrovnané hospodárenie. Ako dôležité opatrenia proti rastu zadlženosti uviedol odstránenie rezerv v obstarávaní materiálov a aj opatrenia na zvýšenie tržieb. Štát začína železničným spoločnostiam postupne uhrádzať v minulosti neuhradené platby a objednávať si už bude len také výkony, ktoré je schopný zaplatiť. S tým však podľa Kubáčka súvisí redukcia osobnej dopravy a po zväžení aj možná redukcia siete koľajníc. Za strategické opatrenia považuje najmä racionalizáciu deľby práce medzi cestnou a železničnou dopravou. V tejto súvislosti ministerstvo pripravuje zákon o verejnej osobnej doprave ako legislatívny nástroj na koordináciu, integráciu a harmonizáciu dopravy v cestnej a železničnej sieti.

Ivana KAPRALIKOVÁ, foto autorka



Železničiarom na ich otázky odpovedali (zľava): Pavol Ďuriník, Jiří Kubáček, Ján Figel, František Petroci, Pavel Kravec a Ján Žačko.

## Sme pripravení aj na evakuáciu fanúšikov

V zasadačke košickej stanice absolvovali 6. apríla školenie členovia odborných jednotiek a štábov civilnej obrany všetkých železničných spoločností prislúchajúcich k strediskovej železničnej stanici Košice.



Prítomní boli aj členovia objektu CO vytvoreného z aparátu OR Košice. Garantom odbornej prednášky bol PaedDr. Ľubomír Betuš, CSc., z ministerstva vnútra SR, ktorý zúčastneným vysvetlil povinnosti vedúcich zamest-

PaedDr. Ľubomír Betuš, CSc. upozornil členov objektových jednotiek a štábov CO aj na určenie správneho smeru evakuácie v závislosti od prúdenia vetra.

nancov a postup evakuácie ľudí v prípade mimoriadnych udalostí. Odbornú prípravu ilustroval aj na reálnych príkladoch, ktoré sa udiali v obvode ŽSR. Školenie sa uskutočnilo v ideálnom termíne, pred hokejovými majstrovstvami. Počas nich sa očakáva rapidný nárast návštevníkov mesta a v prípade ich presunu pred eventúálnym nebezpečenstvom sa železnica stáva hromadným evakuačným dopravným prostriedkom. Podobné odborné prednášky sa pre železničiarov vo všetkých strediskových staniach pripravujú pravidelne. V rámci obvodu OR Košice je 13 objektov CO tvorených aparátom OR a 12 strediskovými stanicami. Najbližšie sa v máji budú takto školiť železničiar z odborných jednotiek a štábu CO v strediskovej stanici Čierna nad Tisou.

(balky)

# Aké dostanete odstupné, kam ísť a čo robiť po skončení pracovného pomeru v ŽSR?

Odbor riadenia ľudských zdrojov pripravil pre zamestnancov, s ktorými bude rozviazaný pracovný pomer, informačnú brožúrku pre uvoľňovaných zamestnancov. Snažili sme sa čo najviac informácií zverejniť aj v časopise, aby sme všetkým dotknutým zamestnancom aspoň takto zjednodušili neľahkú situáciu a pomohli im zorientovať sa v ďalších krokoch.

Cieľom nasledujúcich riadkov je oboznámiť vás s vašimi právami a povinnosťami vo vzťahu k zamestnávateľovi, sociálnej a zdravotnej poisťovni, doplnkovej dôchodkovej spoločnosti a úradu práce sociálnych vecí a rodiny v súvislosti so skončením pracovného pomeru v ŽSR. Zároveň sa dozvieme, aké sociálne výhody vám ŽSR ako svojmu bývalému zamestnancovi môžu ešte poskytnúť.

## A. Odstupné

V zmysle bodu 23 platnej Kolektívnej zmluvy 2008-2010 ŽSR poskytnú zamestnancom, s ktorými skončia pracovný pomer, odstupné v súlade s § 76 ods. 1 ZP nasledovne:

- ak zamestnanec skončí pracovný pomer dohodou z dôvodov uvedených v § 63 ods. 1 písm. a) a b) alebo z dôvodu, že zamestnanec stratil vzhľadom na svoj zdravotný stav podľa lekárskeho posudku dlhodobú spôsobilosť vykonávať doterajšiu prácu pred začatím plynutia výpovednej doby, vo výške 6-násobku priemernej mesačnej mzdy zamestnanca, ak odpracoval u ŽSR desať a viac rokov,
- ak zamestnanec skončí pracovný pomer dohodou z dôvodov uvedených v § 63 ods. 1 písm. a) a b) alebo z dôvodu, že zamestnanec stratil vzhľadom na svoj zdravotný stav podľa lekárskeho posudku dlhodobú spôsobilosť vykonávať doterajšiu prácu pred začatím plynutia výpovednej doby, vo výške 4-násobku priemernej mesačnej mzdy zamestnanca, ak odpracoval u ŽSR od päť do desať rokov,
- ak zamestnanec skončí pracovný pomer dohodou z dôvodov uvedených v § 63 ods. 1 písm. a) a b) alebo z dôvodu, že zamestnanec stratil vzhľadom na svoj zdravotný stav podľa lekárskeho posudku dlhodobú spôsobilosť vykonávať doterajšiu prácu pred začatím plynutia výpovednej doby, vo výške 3-násobku priemernej mesačnej mzdy zamestnan-

ca, ak odpracoval u ŽSR menej ako päť rokov,

- zamestnancom, ktorí splnili podmienky nároku na starobný dôchodok a pracovný pomer sa skončí z dôvodov uvedených v § 63 ods. 1 písmena a) a b) ZP, a zamestnancom, s ktorými zamestnávateľ skončí pracovný pomer z dôvodov uvedených v § 63 ods. 1 písmena a) a b) alebo z dôvodu, že zamestnanec stratil vzhľadom na svoj zdravotný stav podľa lekárskeho posudku dlhodobú spôsobilosť vykonávať doterajšiu prácu tak, že pracovný pomer skončí po začatí plynutia výpovednej doby alebo po jej uplynutí, odstupné vo výške:
  - 3-násobku priemernej mesačnej mzdy zamestnanca, ak odpracoval v ŽSR najmenej päť rokov,
  - 2-násobku priemernej mesačnej mzdy zamestnanca, ak odpracoval v ŽSR menej ako päť rokov.

Pre výpočet výšky odstupného sa použije priemerný zárobok zistený u zamestnanca podľa pracovnoprávných predpisov naposledy pred skončením pracovného pomeru. Odstupné bude vyplatené jednorazovo v celkovej čiastke spolu so mzdou za posledný odpracovaný mesiac.

## B. Pracovné súčasti

Pri skončení pracovného pomeru výpoveďou alebo dohodou z dôvodov uvedených v § 63 ods. 1 písm. a) až c) ZP platí:

- ponechanie rovnošaty a jej súčasti v zmysle služobného predpisu Ok 3 a Ok 8,
- ponechanie osobných ochranných pracovných prostriedkov v zmysle Ok 6 a Ok 8.

## C. Pracovné voľno na vyhľadanie nového miesta pred skončením pracovného pomeru

Podľa § 141 ods. 2 písm. i) ZP patrí zamestnancovi na vyhľadanie nového miesta pred skončením pracovného pome-

ru pracovné voľno s náhradou mzdy v sume priemerného zárobku na nevyhnutne potrebný čas najviac na jeden poldeň v týždni počas zodpovedajúcej výpovednej doby, ak sa pracovný pomer skončí výpoveďou danou zamestnávateľom.

V prípade skončenia pracovného pomeru dohodou z nadbytočnosti sa voľno poskytuje v čase od vykonania pohovoru do doby skončenia pracovného pomeru.

Zamestnávateľ súhlasí so zlučovaním tohto voľna v rámci jedného mesiaca. V zmysle § 144 ZP je zamestnanec povinný zdokladovať aj túto prekážku v práci predložením potvrdenia o hľadaní práce u iného zamestnávateľa.

## D. Cestovné výhody

V zmysle Tarifý cestovného na rok 2011 a Predpisu ZSSK Ok 10 Zamestnanecké cestovné vý-

hody poskytované Železničnou spoločnosťou Slovensko, a.s., sa cestovné výhody ponechávajú zamestnancom ŽSR v nasledovných prípadoch.

### 1. Zamestnanec skončí pracovný pomer so ŽSR odchodom do predčasného starobného dôchodku alebo starobného dôchodku

Ak zamestnanec bezprostredne pred odchodom do predčasného starobného dôchodku alebo starobného dôchodku odpracoval na železnici nepretržite 20 rokov a v čase odchodu do dôchodku bol držiteľom platného železničného preukazu, budú mu ponechané cestovné výhody na trate zahraničných železničných správ v súlade s Predpisom ZSSK Ok 10 a Predpisom Ok 12. Podmienkou je podanie žiadosti o predčasný

## Zoznam železničných staníc, ktoré vedú evidenciu dôchodcov:

železničná stanica	meno	č. t.
Čierna nad Tisou	Horváthová Zuzana	918/2495
Michalany	Vašková Elena	918/5429
Košice	Ducková Elena	910/2871
Košice	Halajová Jana	910/2871
Michalovce	Révesz Angelika	919-83/322
Margecany	Hladtová Ľudmila	913/466
Prešov	Pecárová Zdenka	912/3337
Plešivec	Mátéová Erika	916/4171
Spišská Nová Ves	Fláková Lívia	914/6425
Banská Bystrica	Bodor Peter	939/6360
Fiľakovo	Salvová Jana	947/3401
Zvolen	Malčeková Bibiána	945/4106
Uľany nad Žitavou	Zemanová Zdenka	925/6852
Bratislava - Hl. stanica	Hečková Vladimíra	920/4437
Bratislava - Petržalka	Sporinská Miroslava	920/2433
Trnava	Čechovičová Romana	921/5598
Leopoldov	Trníková Jana	922/7181
Topoľčany	Šildová Daniela	929/5469
Nové Zámky	Mináriková Blanka	925/2495
Komárno	Feketeová Mária	926/3154
Trenčianska Teplá	Lobotková Danka	923/473
Čadca	Dzureková Svetlana	932/227
Vrútky	Horálová Anna	933/3480
Kraľovany	Porezaná Silvia	933-813/144
Varín	Verčíková Helena	930/1326

starobný dôchodok alebo starobný dôchodok v Sociálnej poisťovni do 7 kalendárnych dní od skončenia pracovného pomeru. Cestovné výhody sa ponechajú aj rodinným príslušníkom zamestnanca.

Organizačná jednotka prehlási zamestnanca odchádzajúceho do predčasného starobného dôchodku alebo starobného dôchodku do evidencie na železničnú stanicu, ktorú si zamestnanec určí. Odošle kartu cestovných výhod a zároveň potvrdí dĺžku nepretržitého pracovného pomeru na železnici.

Dôchodca sa prihlási v príslušnej železničnej stanici a požiada o výmenu železničného preukazu. Výmena železničných preukazov na základe žiadanky bude vykonaná aj u jeho rodinných príslušníkov.

- O výmenu „zamestnaneckého“ železničného preukazu za železničný preukaz s označením „D“ musí dôchodca požiadať najneskôr v nasledujúcom prolongačnom období.
- V období od skončenia pracovného pomeru do uskutočnenia výmeny „zamestnaneckého“ železničného preukazu za železničný preukaz s označením „D“ **nemôže dôchodca požiadať o zahraničné cestovné lístky (FIP-ky).**
- K žiadankám o výmenu železničného preukazu priloží dôchodca aj pôvodný železničný preukaz spolu s dokladom o zaplatení prolongácie na rok 2011, na ktorom mu výdajňa železničných preukazov ZSSK úradne opraví číslo železničného preukazu s označením „D“. Nový poplatok za prolongáciu sa už neplatí.

K žiadanke o vydanie cestovného dokladu (železničného preukazu) priloží:

- > kópiu rozhodnutia Sociálnej poisťovne o poberaní predčasného starobného dôchodku alebo starobného dôchodku,
- > kópiu dohody o skončení pracovného pomeru, resp. výpovede,
- > doklad o úhrade poplatku za vystavenie železničného preukazu vo výške 5,50 €,
- > k žiadanke o vydanie železničného preukazu pre manžela/ku priloží doklad o úhrade poplatku za vystavenie železničného preukazu vo výške 5,50 €,
- > k žiadanke o vydanie železničného preukazu pre dieťa priloží doklad o úhrade poplatku za vystavenie železničného preukazu vo výške

5,50 €, u detí starších ako 16 rokov aj aktuálne potvrdenie o návšteve školy. V prípade zmeny podoby aj aktuálnu fotografiu 3 x 3,5 cm.

**Železničná stanica potvrdí žiadanku o výmenu železničného preukazu až po predložení rozhodnutia Sociálnej poisťovne o priznaní predčasného starobného dôchodku alebo starobného dôchodku.**

**2. Zamestnanec ŽSR, s ktorým je skončený pracovný pomer dohodou alebo výpoveďou v spojitosti s § 63 ods. 1 písm. a) až c) Zákonníka práce a nespĺňa podmienky nároku na starobný dôchodok**

V zmysle „Opatrenia k prolongácii železničných preukazov a vydávaniu voľných cestovných lístkov v 1. vozňovej triede v roku 2011“ bodu 4) g) platí v roku 2011 odchylné od predpisu ZSSK Ok 10 podmienka pre ponechanie železničného preukazu s označením „T“.

- Ak je so zamestnancom skončený pracovný pomer **dohodou v spojitosti s § 63 písm. a) až c) Zákonníka práce**, nárok na železničný preukaz s označením „T“ má po **odpracovaní 20 rokov nepretržite na železnici**. Ku dňu skončenia pracovného pomeru musí byť uvoľnený zamestnanec držiteľom platného železničného preukazu.
  - Ak je so zamestnancom skončený pracovný pomer **výpoveďou v spojitosti s § 63 písm. a) až c) Zákonníka práce**, nárok na železničný preukaz s označením „T“ má v tom prípade, ak ku dňu skončenia pracovného pomeru bol držiteľom platného železničného preukazu a súčasne **odpracoval nepretržite na železnici 30 rokov**, t. j. postupuje sa podľa predpisu ZSSK Ok 10, Prvá časť, Kapitola 7. Držitelia železničných preukazov s označením „T“ sú bez nároku na voľné cestovné lístky v 1. vozňovej triede a bez nároku na zahraničné cestovné výhody v zmysle Predpisu Ok 12. Cestovné výhody sa ponechajú aj rodinným príslušníkom uvoľneného zamestnanca.
- Organizačná jednotka prehlási uvoľneného zamestnanca do evidencie oblastného riaditeľstva podľa miesta bydliska zamestnanca. Odošle kartu cestovných výhod spolu s potvrdením o dĺžke nepretržitého pracovného pomeru (dátum nástupu na železnici a dátum skončenia pracovného pomeru). Evidencia držiteľov železničných preukazov s označením „T“ je na týchto pracoviskách:

OR Trnava, Kolárska 36, Trnava, p. Luptáková Janka, č. t. 921/5033,

OR Trnava, pracovisko Žilina, ul. 1. mája 34, Bc. Vojtečková Janka, č. t. 930/5136,

OR Košice, Kasárenské nám. 6, Košice, p. Jurčíková Anna, č.t. 910/3115,

OR Košice, pracovisko Zvolen, Zvolen osobná stanica, p. Virágová Júlia, č. t. 945/4192,

OR Košice, pracovisko Lučenec, žst. Lučenec, p. Budáčová Jaroslava, č.t. 947/2494.

O zmenu železničného preukazu pre seba aj rodinných príslušníkov je uvoľnený zamestnanec povinný **požiadať do jedného kalendárneho mesiaca** po skončení pracovného pomeru. V opačnom prípade stráca nárok na priznanie cestovných výhod natrvalo. Ak zamestnanec nepožiadava o výmenu z vážnych zdravotných dôvodov (musí dokladovať potvrdením od lekára), môže písomne požiadať o udelenie výnimky ZSSK, Odbor riadenia ľudských zdrojov, Rožňavská 1, 832 72 Bratislava.

K žiadanke o vydanie cestovného dokladu (železničného preukazu) priloží:

- > pôvodný železničný preukaz **bez dokladu** o úhrade prolongácie,
- > kópiu dohody o skončení pracovného pomeru, resp. výpovede,
- > doklad o úhrade poplatku za vystavenie železničného preukazu vo výške 5,50 €,
- > k žiadanke o vydanie železničného preukazu pre manžela/ku priloží doklad o úhrade poplatku za vystavenie železničného preukazu vo výške 5,50 €,
- > k žiadanke o vydanie železničného preukazu pre dieťa priloží doklad o úhrade poplatku za vystavenie železničného preukazu vo výške 5,50 €, u detí starších ako 16 rokov aj aktuálne potvrdenie o návšteve školy. V prípade zmeny podoby aj aktuálnu fotografiu 3 x 3,5 cm.

Po obdržaní nového železničného preukazu s označením „T“ si bývalý zamestnanec tento opronguje v plnej výške, t. j. 84 €, a následne požiada Železničnú spoločnosť Slovensko, a.s., Odbor riadenia ľudských zdrojov, Rožňavská 1, 832 72 Bratislava, o vrátenie poplatku za prolongáciu pôvodného „zamestnaneckého“ železničného preukazu. **K žiadosti priloží doklad o úhrade prolongácie za rok 2011.** Podobne sa postupuje aj u rodinných príslušníkov.

Po priznaní predčasného starobného dôchodku alebo sta-

robného dôchodku uvoľnený zamestnanec, držiteľ preukazu „T“, na príslušnom oblastnom riaditeľstve požiada o zmenu na železničný preukaz s označením „T - D“ pre seba a svojich rodinných príslušníkov. Príslušné oblastné riaditeľstvo v tomto prípade odošle kartu cestovných výhod uvoľneného zamestnanca - dôchodcu - do evidencie na železničnú stanicu, ktorú si bývalý zamestnanec určí (zoznam staníc v tabuľke). Železničná stanica zašle do výdajne železničných preukazov ZSSK žiadanku o vydanie cestovného dokladu s dokladom o úhrade spisného vo výške 1,65 € spolu s kópiou rozhodnutia o priznaní predčasného starobného dôchodku alebo starobného dôchodku. V prípade zmeny po skončení prolongačného obdobia je potrebné priložiť k žiadanke o vydanie cestovného dokladu aj železničný preukaz.

**Nový poplatok za prolongáciu sa neplatí.**

**3. Používanie železničných preukazov na Českých dráhach**

Na základe podpísaného Dodatku č. 9 k Zmluve o vzájomnom uznávaní cestovných výhod medzi ZSSK a Českými dráhami, a.s., s platnosťou do 31. 12. 2011 držiteľa všetkých železničných preukazov (vrátane D, T a T-D) vydaných ZSSK:

**1. majú nárok na bezplatnú prepravu na tratiach ČD**

- vo všetkých vlakoch osobnej dopravy vo vozňovej triede uvedenej na železničnom preukaze bez uhradenia príplatku na vlak EC a IC,
- na visutej lanovej dráhe Liberec - Horní Hanychov - Ještěd a spať.

Vlak kategórie Super City je možné použiť len po zakúpení miestenky SC podľa Tarifý Českých dráh pro vnitrostátní přepravu cestujících a zavazadel;

**2. nemajú nárok**

- na bezplatný výdaj miestenky, ležadlového alebo lôžkového lístka,
- na bezplatnú prepravu bicyklov, detských kočíkov, ostatných spolubatožín, nadrozmerných ručných batožín a cestovných batožín.

Úschovu počas prepravy na ČD platia držiteľia železničných preukazov v plnej výške.

**E. Odchod do predčasného starobného a starobného dôchodku**

Konanie o priznanie predčasného starobného dôchodku a starobného dôchodku sa začína na základe písomnej žiadosti

žiadateľa, ktorý si **uplatňuje** nárok na dôchodok a jeho výplatu. **Žiadateľ je povinný preukázať skutočnosť rozhodujúce pre nárok na predčasný starobný dôchodok a starobný dôchodok a ich výplatu.** Spísaním žiadosti o priznanie dôchodku príslušnou pobočkou Sociálnej poisťovne podľa miesta trvalého bydliska žiadateľa sa považuje žiadosť za **podanú**.

**Nárok na predčasný starobný dôchodok vzniká najskôr odo dňa spísania žiadosti o predčasný starobný dôchodok, pričom ku dňu, od ktorého sa žiada jeho priznanie, do dovŕšenia dôchodkového veku nesmú chýbať viac ako dva roky a vypočítaný dôchodok nesmie byť nižší ako 1,2-násobok životného minima.**

**Nárok na starobný dôchodok má poistenec, ktorý získal najmenej 15 rokov obdobia dôchodkového poistenia a dovŕšil dôchodkový vek.** Nárok na výplatu starobného dôchodku vzniká splnením podmienok nároku na starobný dôchodok a podaním žiadosti o priznanie starobného dôchodku.

**Doklady potrebné na spísanie žiadosti o priznanie predčasného starobného dôchodku a starobného dôchodku:**

- platný občiansky preukaz alebo cestovný pas,
- doklad o ukončení vzdelania (výučný list, maturitné vysvedčenie, diplom alebo potvrdenie školy odkedy – dokedy trvalo štúdium, ktoré nebolo predpísaným spôsobom ukončené),
- vojenská knižka alebo doklad vydaný príslušnou vojenskou správou,
- rodné listy detí, prípadne rozhodnutie príslušného orgánu, na základe ktorého bolo dieťa prevzaté do starostlivosti nahrádzajúcej starostlivosť rodičov, a v prípade úmrtia dieťaťa pred dosiahnutím 18. roku veku aj úmrtň list alebo výpis z matriky,
- rozhodnutie Sociálnej poisťovne o dôchodku manžela, ktorému bol dôchodok upravený z dôvodu jediného zdroja príjmu,
- potvrdenie o všetkých obdobiach, v ktorých občan
  - bol evidovaný v evidencii nezamestnaných občanov hľadajúcich zamestnanie pred 1. januárom 2001 a
  - poberal podporu v nezamestnanosti v čase od 1. januára 2001 do 31. decembra 2003,
- evidenčný list dôchodkového poistenia – **vydá mzdová účtárň,**

- potvrdenie zamestnávateľa – **zápočtový list – vydá personalista, útvar ľudských zdrojov,**
- potvrdenie zamestnávateľa o dobe zamestnania pred 1. májom 1990 v štátoch, s ktorými Slovenská republika nemá uzavretú medzištátnu zmluvu o sociálnom zabezpečení,
- originál skončenia pracovného pomeru u ŽSR.  
Kontakt pre informácie o dôchodkovom poistení: **zelená (bezplatná) linka – 0800 123 123.**

## F. Odchodné

Pri prvom skončení pracovného pomeru po nadobudnutí nároku na predčasný starobný dôchodok, starobný dôchodok alebo invalidný dôchodok patrí zamestnancovi odchodné v sume jeho priemerného mesačného zárobku, ak požiada o poskytnutie uvedeného dôchodku pred skončením pracovného pomeru alebo bezprostredne po jeho skončení. Pri odchode do predčasného starobného dôchodku bude odchodné vyplatené po predložení rozhodnutia o priznaní tohto dôchodku Sociálnou poisťovňou.

## G. Všeobecné povinnosti

Pred skončením pracovného pomeru má zamestnanec povinnosť odovzdať potvrdený Výstupný list, dochádzkovú kartu a absolvovať výstupnú lekársku prehliadku, ak je nariadená.

Zamestnávateľ má povinnosť vydať zamestnancovi zápočtový list o odpracovaných rokoch, na požiadanie zamestnanca aj potvrdenie o dobe zamestnania u ŽSR a pracovný posudok.

## H. Sociálne a zdravotné poistenie

Pri skončení pracovného pomeru je personalista povinný odhlásiť zamestnanca zo Sociálnej poisťovne a zdravotnej poisťovne. Pre zamestnanca môžu v súvislosti so skončením pracovného pomeru nastať nasledovné situácie:

- **Zamestnanec skončí pracovný pomer v čase, keď splnil podmienky nároku na starobný dôchodok alebo predčasný starobný dôchodok**  
Zamestnanec si podá žiadosť o starobný dôchodok alebo predčasný starobný dôchodok – sociálne a zdravotné poistenie po priznaní dôchodku platí štát.
- **Zamestnanec sa zamestná u iného zamestnávateľa**  
Oznamovaciu povinnosť o sociálnom i zdravotnom poistení má nový zamestnávateľ. Zamestnanec je povin-

ný novému zamestnávateľovi oznámiť svoju zdravotnú poisťovňu. Všetky ostatné náležitosti za zamestnanca vybaví zamestnávateľ.

- **Zamestnanec začne vykonávať samostatne zárobkovú činnosť**  
Oznamovaciu povinnosť voči sociálnej i zdravotnej poisťovni si po vydaní živnostenského oprávnenia, koncesnej listiny alebo zápisu do Obchodného registra plní občan sám.
- **Zamestnanec sa nezamestná a prihlási sa na úrade práce, sociálnych vecí a rodiny (úrad PSVaR) do evidencie nezamestnaných**  
Ak si zamestnanec nenájde zamestnanie, má právo obrátiť sa na príslušný úrad práce so žiadosťou o sprostredkovanie vhodného zamestnania. Po zaevidovaní je sociálne i zdravotné poistenie uhrádzané zo strany štátu. Doba evidencie na úrade práce sa už nezapočítava ako náhradná doba na účely dôchodkového poistenia.
- **Zamestnanec si nenájde zamestnanie a neprihlási sa na úrade PSVaR do evidencie uchádzačov o zamestnanie – ide o dobrovoľne nezamestnaného**  
Dobrovoľne nezamestnaný občan je povinný uhrádzať si **zdravotné poistenie vo výške 46,06 € (občan so zdravotným postihnutím 23,03 €)** a môže byť dobrovoľným plátciteľom na sociálne poistenie.

## I. Pracovná neschopnosť

V prípade, ak sa zamestnanec stane práceneschopným, má nárok na nemocenské dávky, ak práceneschopnosť vznikne v rámci **ochrannej doby (do 7 dní)** od skončenia pracovného pomeru. Nemocenské dávky po skončení pracovného pomeru vypláca Sociálna poisťovňa, nie zamestnávateľ.

## J. Úrad práce, sociálnych vecí a rodiny

V prípade skončenia pracovného pomeru má občan právo obrátiť sa na príslušný úrad práce, sociálnych vecí a rodiny (úrad PSVaR) so žiadosťou o sprostredkovanie vhodného zamestnania.

K evidencii je potrebné **osobne** podať žiadosť o zaradenie do evidencie uchádzačov o zamestnanie na úrade PSVaR, v ktorého územnom obvode má miesto trvalého pobytu. **Žiadosť o zaradenie do evidencie** občan získa priamo na úrade.

Ak občan požiada o zaradenie do evidencie **do 7 kalendárnych dní** po skončení pracovného pomeru, bude tam zaradený **nasledujúcim dňom po skon-**

**čení zamestnania.** Ak požiada o zaradenie **po uplynutí 7 kalendárnych dní** odo dňa skončenia zamestnania, bude zaradený **dňom osobného podania žiadosti.**

Občan spolu so žiadosťou predkladá:

- platný občiansky preukaz,
- kópiu dokladu o skončení pracovného pomeru,
- kópiu zápočtového listu,
- kópiu dokladu o najvyššom dosiahnutom vzdelaní (výučný list, maturitné vysvedčenie, diplom).

Pri podávaní žiadosti občan dostane informácie o podmienkach evidencie na úrade PSVaR a vznikú nároku na dávku v nezamestnanosti. Dávky v nezamestnanosti sú plne v kompetencii Sociálnej poisťovne, preto sú **žiadosť a doklady potrebné na posúdenie vzniku nároku na dávku v nezamestnanosti predkladané miestne príslušnej pobočke Sociálnej poisťovne.** Tlačivá potrebné k žiadosti o dávku v nezamestnanosti si žiadateľ vyzdvihne na úrade PSVaR (najmä rozhodnutie o zaradení do evidencie uchádzačov o zamestnanie vydané príslušným úradom PSVaR).

Nárok na dávku v nezamestnanosti vzniká odo dňa zaradenia do evidencie uchádzačov o zamestnanie po splnení všetkých podmienok a zaniká uplynutím **šiestich mesiacov, resp. štyroch mesiacov.** Toto obdobie je označované ako **podporné obdobie v nezamestnanosti.**

**Spôsob skončenia pracovného pomeru nemá vplyv na nárok na dávku v nezamestnanosti, jej výšku a ani na dobu jej poskytovania.**

## 1. Podmienky nároku na dávku v nezamestnanosti

a) **Základná podmienka nároku na dávku v nezamestnanosti** – poistenec bol v posledných troch rokoch pred zaradením do evidencie uchádzačov o zamestnanie poistený v nezamestnanosti najmenej dva roky, t. j. 730 dní – **podporné obdobie v nezamestnanosti je 6 mesiacov,**

b) **Osobitná podmienka nároku na dávku v nezamestnanosti pre osoby zaradené do evidencie po skončení pracovného pomeru na dobu určitú**  
U poistenca, ktorý po skončení výkonu činnosti zamestnanca v pracovnom pomere na určitú dobu bol zaradený do evidencie uchádzačov o zamestnanie, ak v posledných štyroch rokoch pred zaradením do evidencie uchádzačov o zamestnanie:

- bol poistený v nezamestnanosti z výkonu činnosti zamestnanca v pracovnom pomere na určitú

dobu alebo bol dobrovoľne poistený v nezamestnanosti najmenej dva roky, t. j. 730 dní,

- nebol povinne poistený v nezamestnanosti z iného výkonu činnosti zamestnanca,

je **podporné obdobie v nezamestnanosti 4 mesiace**.

## 2. Výška dávky v nezamestnanosti

Dávka v nezamestnanosti sa poskytuje za kalendárne dni a jej výška je 50% denného vymeriavacieho základu (DVZ), t. j. **50% x DVZ x počet dní v mesiaci**. Denný vymeriavací základ na určenie sumy dávky v nezamestnanosti je podiel súčtu vymeriavacích základov, z ktorých poistenec zaplatil poistné na poistenie v nezamestnanosti dosiahnutých v rozhodujúcom období a počtu dní rozhodujúceho obdobia.

**POZOR! Nikdy nemôže nastať súlad poberania starobného, predčasného starobného dôchodku alebo invalidného dôchodku s mierou zdravotného postihnutia viac ako 70 % a dávky v nezamestnanosti.**

## K. Doplňkové dôchodkové poistenie – DDS

Personalista je povinný Doplňkovej dôchodkovej spoločnosti Stabilita, a.s., (ďalej len DDS Stabilita) na predpísanom tlačive oznámiť skončenie pracovného pomeru zamestnanca.

Ku dňu 1. 4. 2007 došlo k transformácii Doplňkovej dôchodkovej poisťovne Stabilita na Doplňkovú dôchodkovú spoločnosť Stabilita, a.s. Z dôvodu rozdielnosti medzi dávkovými plánmi pred a po transformácii je smerodajný posledný dávkový plán zamestnanca. O danej skutočnosti sa môže zamestnanec informovať na príslušnej pobočke, resp. expozitúre DDS Stabilita. Tam sa so zástupcami spoločnosti dohodne o ďalšom postupe v súvislosti s doplnkovým dôchodkovým sporením a môže postupovať podľa niektorého z nasledovných spôsobov:

### 1. Pokračovať na účasti v DDS:

- ak zamestnanec uzatvorí pracovnú zmluvu so zamestnávateľom, ktorý
  - má DDS (prispieva aj zamestnávateľ svojím príspevkom),
  - nemá DDS (prispieva si len sám zamestnanec),
- ak začne vykonávať samostatne zárobkovú činnosť – prispieva si sám.

### 2. Ukončiť účasť na DDS:

- ak zamestnanec spĺňa podmienky na výplatu dávok podľa podmienok

- pred transformáciou (50 rokov veku a 12 zaplatených príspevkových mesiacov),
  - po transformácii (55 rokov veku a 120 zaplatených príspevkových mesiacov, s výnimkou dovŕšenia veku nároku na starobný dôchodok),
- môže písomne požiadať na príslušnej pobočke o výplatu dávok,
- ak zamestnanec nespĺňa podmienky na výplatu dávok podľa podmienok:
    - pred transformáciou – účet je zamrazený, účasť na DDS je prerušená, ak si zamestnanec nechce/nemôže platiť sám príspevky, ukončiť účasť môže až po splnení podmienky 50 rokov veku,
    - po transformácii – môže požiadať o vypovedanie účastníckej zmluvy, kde výpovedná lehota je trojmesačná a začína plynúť prvým dňom kalendárneho mesiaca nasledujúceho po doručení písomnej výpovede DDS Stabilita. Poistenec dostane odstupné vo výške 80% aktuálnej hodnoty svojho osobného účtu (t. j. celková hodnota osobného účtu poistenca bude znížená o odplatu za odstupné). Doba účasti na DDP pred transformáciou sa do účasti na DDS započítava.

V nasledujúcej tabuľke sú uvedené kontakty na jednotlivé pobočky a expozitúry DDS Stabilita. Všetky kontakty a otváracie hodiny sú uvedené na **www.stabilita.sk**. **Bezplatná infolinka – 0800 11 76 76.**

DDS Stabilita – pobočka/expozitúra	adresa	telefón
Pobočka Košice	Bačíkova 5 040 01 Košice	055/ 7279 853-6
Expozitúra Poprad	Hviezdoslavova 3779/28 058 01 Poprad	052/ 7870 060-1
Expozitúra Michalovce	Kpt. Nálepku 26 071 01 Michalovce	056/ 6419 362
Pobočka Banská Bystrica	Kuzmányho 16 974 01 Banská Bystrica	048/ 472 5990
Expozitúra Žilina	V. Tvrdého 12 010 01 Žilina	041/ 5555 793-4
Expozitúra Trenčín	Námestie SNP 7 911 01 Trenčín	032/ 7462 395
Expozitúra Podbrezová	Kolkáreň 35 976 81 Podbrezová	048/ 6713 596
Pobočka Bratislava	Tower 115, Pribinova 25 P.O.Box 30, 810 11 Bratislava	02/ 572 051 80-1
Expozitúra Trnava	Hlavná ulica č. 27 917 01 Trnava	033/ 5987 887-8
Expozitúra Nitra	Štefánikova č.15 950 06 Nitra	037/ 7921 985-6

## L. Životné poistenie DYNAMIK Z

V prípade skončenia pracovného pomeru u ŽSR je zamestnanec **povinný** túto skutočnosť oznámiť poisťovní, s ktorou sa dohodne na ďalšom postupe. Posledné príspevky budú odvedené naposledy v mesiaci, v ktorom skončí pracovný pomer u ŽSR (napr. zamestnanec skončí pracovný pomer so ŽSR k 30. aprílu 2011, posledné príspevky budú odvedené v mesiaci apríl so mzdou za mesiac marec).

## M. Psychologické poradenstvo

Na psychologických pracoviskách ÚIVP má každý zamestnanec možnosť poradiť sa so psychológom. Táto služba je pre zamestnanca bezplatná a anonymná, čiže môže sa dohodnúť osobne alebo telefonicky na stretnutí s konkrétnym psychológom na nasledovných pracoviskách:

- **ÚIVP psychologické pracovisko Bratislava**, Šancová 102/A, 1. poschodie (vedľajšia budova Železničnej polikliniky), kontakt – číslo železničného telefónu: 920 klapka 5756, 4151, 2822, štátna linka: 02/2029 5756, 02/ 2029 4151, 02/2029 2822,
- **ÚIVP psychologické pracovisko Zvolen**, Masarykova 294/3, Zvolen – osobná stanica, 2. poschodie, kontakt – číslo železničného telefónu: 945/3267, štátna linka: 045/ 229 3267,
- **ÚIVP psychologické pracovisko Košice**, vysoká budova žst. Košice, 8. poschodie, Staničné námestie 11, kontakt – číslo železničného

telefónu: 910 klapka 2722, 2721, štátna linka: 055/229 2722, 055/229 2721.

## Zamestnancom bude poskytovaná pomoc a poradenstvo:

### 1. Poradenstvo pre uvoľňovaných zamestnancov v produktívnom veku

Strata zamestnania a následne nezamestnanosť má rôzne sociálne a ekonomické dôsledky a vplyvy na psychiku každého jednotlivca, ako aj jeho rodinu. Vyrovnávanie sa so zmenou životnou situáciou vyžaduje veľa síl a odvahy po každej stránke. Budú vám ponúknuté návody na riešenie a možnosti uplatnenia sa na trhu práce. Uľahčuje to spoznanie vlastných schopností a ambícií, možností ďalšieho osobného rozvoja, aktivizácia pri hľadaní nového pracovného miesta (vedieť vhodne podať životopis, zúčastniť sa pohovoru, čakať na novú prácu). Využitie voľného času nemusí byť stratou – rozhodnúť sa pre preškolenie, rekvalifikáciu či pre zvyšovanie kvalifikácie. Okrem individuálneho poradenstva pre zamestnanca je spracovaná k tejto problematike prednáška.

### 2. Poradenstvo pre uvoľňovaných zamestnancov v preddôchodkovom veku a dôchodkovom veku

Odchodom do dôchodku sa zakončuje jeden významný a dlhý úsek ľudského života. Končí obdobie aktívnej účasti na spoločenskom dianí, v ktorom zamestnanec získal určitý status. Prejavuje sa zmenou životného štýlu najmä v oblasti psychologických potrieb – symbolicky odchádza zo spoločnosti do svojho súkromia. Je obdobím, keď si človek sám musí nájsť individuálny zmysel, vyrovnat sa s pocitom straty, s prechodom do dôchodku a so samotným procesom starnutia. Je dobré vedieť, aké zmeny sa môžu prejaviť v telesnej, psychickej a sociálnej oblasti, čo je to vlastná práva na penziu, starostlivosť o svoje zdravie, udržiavanie psychickej čulosti a pozitívne starnutie. Okrem individuálneho poradenstva pre zamestnancov je spracovaná k tejto téme osvetová prednáška.

Veríme, že v tejto krátkej časopiseckej príručke ste našli odpovede na väčšinu otázok, a dúfame, že čiastočne zmiernila vašu neistotu a obavy z odchodu zo ŽSR.

Odbor 510 GR ŽSR

# ÚIVP radí

## Prechodné obmedzenie traťovej rýchlosti

### Komentár k čl. 168 predpisu ŽSR Ž1 Pravidiel železničnej prevádzky

Železničná prevádzka – pojem dobre známy nielen odborníkom, ale aj laikom, súvisiaci okrem iného najmä s pohybom železničných koľajových vozidiel. Tieto mobilné prostriedky jednotlivých dopravcov sa môžu pohybovať nielen na širšej trati, ale aj v dopravni. S koľajovým rozvetvením najvyššou dovolenou rýchlosťou, ktorá je stanovená cestovným poriadkom konkrétneho vlaku, obmedzená v danom mieste návěstami alebo písomným rozkazom a určená konštrukciou dráhového vozidla.

V čl. 168 predpisu ŽSR Ž1 Pravidiel železničnej prevádzky sa okrem označovania prechodného obmedzenia traťovej rýchlosti uvádza aj skutočnosť, že o každom prechodnom obmedzení traťovej rýchlosti musí byť vodič vlaku vždy vyzumený písomným rozkazom.

#### Konkrétna dopravná situácia:

Na traťovom úseku medzi dvomi železničnými stanicami „A“ a „B“ s traťovou rýchlosťou 100 km.h<sup>-1</sup> vznikla porucha, ktorá mala za následok zavedenie prechodného obmedzenia traťovej rýchlosti na 50 km.h<sup>-1</sup> (obr. 1).

Zo železničnej stanice „A“ mal byť vypravený služobný vlak ťahaný hnacím vozidlom radu 701., ktorého konštrukčná rýchlosť je 40 km.h<sup>-1</sup>. To znamená, že táto rýchlosť nesmie byť prekročená počas celej jazdy vlaku, či už v bežných prevádzkových podmienkach, alebo v mimoriadnych situáciách (obr. 2).

**Otázka:** Je potrebné v tomto prípade vodiča služobného vlaku, ktorý je ťahaný hnacím vozidlom radu 701., o tejto mimoriadnosti vyzrozumievať rozkazom „V“ alebo nie?

**Odpoveď:** Výpravca musí vždy vyzrozumieť vodiča o každom prechodnom obmedzení traťovej rýchlosti, pretože predpis ŽSR Ž1 Pravidla železničnej prevádzky nerozlišuje, či je konkrétna rýchlosť vyššia alebo nižšia ako konštrukčná



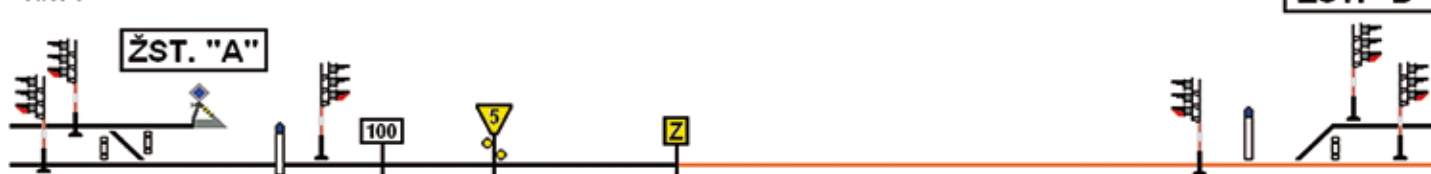
obr. 2

Rad HDV	701	701.9 <sup>V</sup>	702	703	702.9 <sup>V</sup>	706.9 <sup>V</sup>
Usporiadanie dvojkoles	B	B	B	B	B	B B
Max. rýchlosť (km.h <sup>-1</sup> )	40	40	40	40	40	50
Rázvor podvozku (m)	-	-	-	-	-	1,4

rýchlosť hnacieho vozidla. Taktiež výpravca nemá v rozsahu znalostí príslušné tabuľky predpisu SR 1013 Technické údaje hnacích dráhových vozidiel, ktoré obsahujú informácie o technickej charakteristike konkrétneho hnacieho vozidla, preto nevie určiť, či rýchlosť vyšpecifikovaná prechodným obmedzením traťovej rýchlosti dodržaná bude alebo nie. K rovnakej situácii môže dôjsť aj vtedy, keď po vyzrození písomným rozkazom, napr. v dispozičnej (výchovej) stanici, dôjde v nácestnej stanici k zmene hnacieho vozidla.

Bc. Emil CHLEBNIČAN

obr. 1



### CK ČD travel ponúka 9-dňový pobytovo-poznávací zájazd na Termálny ostrov Ischia

**Termín:** 10. – 18. 10 v cene 7 900 Kč/os.

**Cena zahŕňa:** 6x ubytovanie v dvojlôžkových izbách s vlastným sociálnym zariadením v hoteli Aragonese v Ischia Porte, 6 x polpenzia, vstup do hotelového termálneho bazénu, 6 x miestenka, 2 x trajekt, transfer stanica – hotel – stanica, poldenný okruh ostrovom spojený s degustáciou likérov a českým výkladom o histórii a súčasnosti ostrova, služby vedúceho zájazdu, darček CK.

**Podrobný program nájdete v katalógu Dovolená 2011, strana 103 (zašleme na vyziadanie).**

**Cena nezahŕňa:** vstup, fakultatívne výlety (Pompeje, Vezuv, Puzzuoli a Neapol, Capri, loďou okolo ostrova s kúpaním a občerstvením na lodi, atď., vstupy, poistenie klientov, vlakovú dopravu. Ležadlo možno dokúpiť pri zakúpení zájazdu. **Ceny fakultatívnych výletov** sú 28 – 50 eur, ponuka v CK. **Orientačná cena vlakových lístkov** cca 8 500 Kč, pri skorom nákupe 5 500 Kč/os, možnosť využiť FIP: ÖBB a FS

**Kontakt:** ČD travel, s.r.o., tel. 420 972 624 371, 420 972 243 051, e-mail: jankova@cdtravel.cz

### Týždeň modrého gombíka

Detský fond UNICEF pomáha najviac ohrozeným a zraniteľným deťom vo svete a v máji sa k tejto krásnej myšlienke môžeme pridať aj my. Od 16. do 22. mája 2011 sa na celom Slovensku uskutoční siedmy ročník zbierky Týždeň modrého gombíka. Dobrovoľníkov UNICEF Slovensko bude možné stretnúť aj na železničných staniach. Prispieť môžete aj zaslaním prázdnaj SMS na číslo 844 v sieti všetkých mobilných operátorov alebo na číslo účtu 26297 26297 / 1100 (Tatra banka), variabilný symbol 0311.



Podporte zbierku na pomoc deťom  
Týždeň modrého gombíka UNICEF  
16. - 22. máj 2011

# Železniciu stavali pomocou lopát, motýk,

Prvé storočie železničnej prevádzky na Slovensku sa z pohľadu prác v traťovom hospodárstve nieslo v znamení ťažkej manuálnej práce. Všetka činnosť sa pri opravách vykonávala ručne pomocou jednoduchých nástrojov a ručne ovládaných prostriedkov. Priblížme si preto týmto článkom ťažkú prácu traťových robotníkov, najmä nástroje, s ktorými dennodenne pracovali.

**S**amotnú výstavbu železničných tratí sprevádzali rozsiahle zemné práce. Dnes si málokto vie predstaviť stavať rozsiahle zárezy alebo násypy len s pomocou lopát, motýk, krompáčov, fúrikov a pušného prachu. V polovici 19. storočia však žiadne lepšie nástroje neexistovali. Takisto pri všetkých prácach na zvršku, či už pri výstavbe, alebo aj neskôr pri opravách a obnovách tratí sa používalo len jednoduché náradie a pomôcky. S ich pomocou bolo potrebné upraviť, opracovať a zmanipulovať koľajnice, podvaly a upevňovadlá, preveriť a upraviť polohu koľaje a podobne.

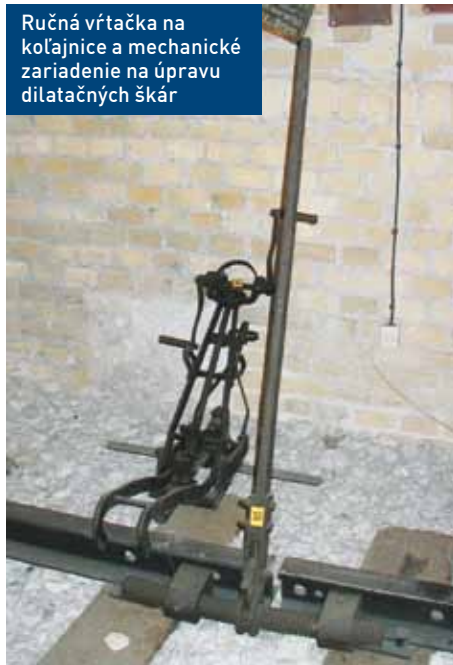
## Prvé boli ohýbačky koľajnic

Koľajnice sa museli pri výstavbe a opravách podrobovať rôznym zásahom. Museli ich skrátiť na potrebnú dĺžku, navrtáť do nich otvory na spojkové skrutky, prípadne ich ohnúť, upraviť styk koľajnic a podobne. Prvými nástrojmi určenými na prácu s koľajnicami boli ohýbačka koľajnic

a západková vrtáčka. Úprava dĺžky koľajnic sa vykonávala lámáním, pretože píly na železo sa začali využívať oveľa neskôr. Na opravy súvisiace s koľajnicami slúžili ďalšie nástroje ako sekáče, dláta, hoblíky, lisy na vyrovnávanie koľajnic a zariadenia na úpravu dilatčných špár. Až koncom 19. storočia rozšírila

Smithova píla, uľahčujúca delenie koľajnic. Ďalší pokrok znamenal príchod autogénu s acetylénovým vyvíjačom a zváranie elektrickým oblúkom v období po prvej svetovej vojne. Ich využitie umožnilo lepšie a efektívnejšie opravovať železné a ocelové súčasti železničného zvršku.

Prvými nástrojmi na prácu s podvalmi boli nástroje na opracovanie dreva, najmä rôzne píly, hoblíky, sekery teslice a šablóny na teslovanie podvalov pre rôzne sklony. Sortiment nástrojov sa musel nevyhnutne rozšíriť so zavedením vrtúľ na upevnenie koľajnic k podvalom koncom 19. storočia. Boli to najmä rôzne vrtáčky na podvaly, ručné vrtáky a rôzne sajmy na vrtanie podvalov. Otvory na vrtule museli



Ručná vrtáčka na koľajnice a mechanické zariadenie na úpravu dilatčných špár

byť kolmé, preto mali vrtáčky buď rám na pridržanie nohou zabezpečujúci kolmost vrtania, alebo boli sajmy vybavené rúrkami na vedenie vrtákov. Postupne sa zavádzali prístroje, ktoré vedeli naraz vyvŕtať aj všetky otvory.

## Na praskliny páskovaním

Ďalšie nástroje si vyžiadala oprava použitých podvalov. Tie mohli mať praskliny, otláčené drevo a mohli už byť napadnuté hnilobou. Praskliny sa odstraňovali a dodnes odstraňujú páskovaním. Na páskovanie páskovým železom slúžili jednoduché nástroje – zvierka alebo zverák na stiahnutie prasknutého podvalu, páka na natiahnutie pásku a kladivo na pribitie klincov držiacich pásky. Neskôr sa začali používať ručné mechanické páskovače, pracujúce s páskovou oceľou. Ich výhodou bolo, že pri páskovaní sa konce páskov už nepribíjali klincami do podvalov, ale pripevňovali sa k sebe sponami. Tým sa odstránilo narúšanie dreva podvalov klincami. Otláčenie dreva a hniloba podvalov sa riešili odstránením hnijúcej časti podvalu teslovaním alebo pri otvoroch na vrtule odvrátním. Odvrátné otvory však mali veľké priemery, preto ich bolo potrebné zakolíkovať drevenými kolíkmi a znova navŕtať otvory na vrtule. Drevené podvaly sa museli po oprave vždy

v mieste zásahu natrieť horúcim dechtom, ktorý zabraňoval pokračovaniu hniloby. Pri prácach na trati sa museli na zohrievanie dechtu zakladať v blízkosti trate ohniská, kde sa decht rozohrieval. Zdlhavé a v zime aj problematické zakladanie ohnísk vyriešil až príchod malých prenosných kachiel.

## Kliešte a nosidlá nahradili navijaky a žeriavy

Aj práca s upevňovadlami, ktoré tvoria nevyhnutnú súčasť koľajového zvršku, si vyžadovala špeciálne nástroje. Kým sa koľajnice upevňovali k podvalom pomocou klincov, stačili jednoduché nástroje – na zatĺkanie podvalov kladivá a na vyťahovanie páčidiel, páky s vyťahovacím mechanizmom alebo pružinové a závitové vyťahovaky. Sortiment nástrojov sa musel zmeniť, keď sa namiesto klincov začali používať vrtule a skrutky. Najbežnejším nástrojom na uťahovanie vrtúľ sa stal „T“ kľúč, nazývaný podľa svojho tvaru. Naopak na skrutky a matice to boli rôzne kľúče. Napríklad tzv. nemecký kľúč patril k bežnej výbave pochôdzkara.

Pri akýchkoľvek prácach v traťovom hospodárstve treba manipulovať s predmetmi, ktoré sú v mnohých prípadoch veľké a ťažké. Či sú to podvaly, koľajnice rôznych dĺžok alebo celé koľajové polia, práca s nimi je namáhavá a nie je ťažké prísť k úrazu. Preto traťoví robotníci používali a používajú rôzne pomôcky a nástroje, ktoré im takúto manipuláciu uľahčujú. V počiatkoch železnice to boli rôzne kliešte a nosidlá na prenášanie koľajnic a podvalov. Tieto jednoduché nástroje fungovali tak, že tiaž prenášaných predmetov spôsobila ich zovretie, a teda upevnenie v nástroji. So zvyšujúcou sa hmotnosťou koľajnic však bolo potrebné obmedzovať takúto prácu, najmä nakladanie a vykladanie materiálu na

a z vozňov, resp. vozíkov. Preto na

rad prišli rôzne vrátky na trojnožkách, navijaky, sklzy a lyžiny, jednoduché žeriavy a prekladacie zariadenia.

Obzvlášť náročná bola manipulácia so zmontovanými koľajovými poľami a výhybkami. Často sa využíval postup, že koľajové pole alebo výhybku robotníci zmontovali vedľa miesta určenia a následne ich zasunuli na svoje miesto len pomocou ručných páčidiel – sochorov. Takýto stav trval až do obdobia medzi svetovými vojnami. Vtedy sa začali ob-



Univerzálny pochôdzkarský kľúč a T-kľúč na vrtule



# krompáčov, fúrikov a pušného prachu



Kliešte na prenášanie podvalov a koľajníc

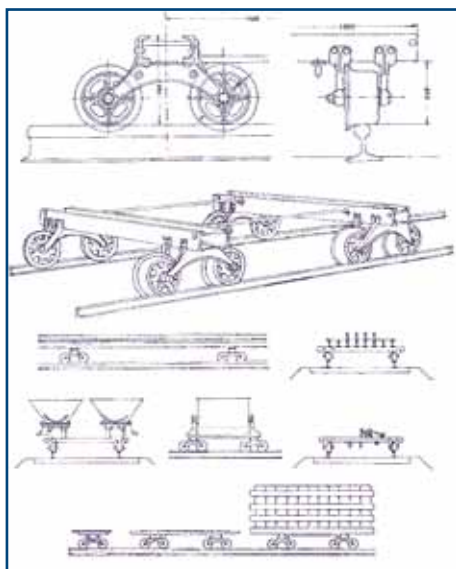
javovať prvé mechanické zariadenia uľahčujúce pokládku koľajových polí.

S výhybkami zas pomohli parné žeravy, ktoré však boli prioritne určené na odstraňovanie nehôd.

Ani doprava materiálu nebola jednoduchá. Robotníci mali k dispozícii len ručne tlačené vozíky s nosnosťou niekoľko ton. Ak nepotrebovali žiaden materiál, chodievali s pracovnými nástrojmi dokonca pešo. Neskôr im prácu uľahčili jednokoľajnicové vozíky zvané Maderony alebo podvozky francúzskeho inžiniera Colleta zvané Diplory. Tie vo dvojici umožňovali prepravu akéhokoľvek materiálu, dokonca aj zmontovaných koľajových polí. Situácia v preprave materiálu a náradia sa výrazne zlepšila až začiatkom 20. storočia, keď sa začali používať vozíky poháňané spaľovacími motormi.

## Rozchodky na meranie rozchodu

Po vybudovaní koľajového zvršku, ale aj pri jeho opravách je potrebné zisťovať jeho polohu a stav a podľa potreby ho upraviť. Dnes na to slúžia presné meracie a vyhodnocovacie zariadenia a pri úprave sa používajú výkonné podbíjačky. V minulosti však nič z toho nebolo k dispozícii. Na prekontrolovanie výškovej polohy slúžila súprava troch zámerných krížov rovnakej výšky, ktoré sa položili na hlavu koľajnice a pohľadom sa zisťovali výškové rozdiely. Prácu s krížmi neskôr uľahčili priezory v krížoch a sklápacie stojany. Na zistenie protihĺbkosti koľajnicových stykov sa pou-



Podvozky Diplory s vyobrazením niektorých možností použitia

žívali jednoduché alebo dvojité uholníky. Meranie prevýšenia koľajnicových pásov sa robilo pomocou vodováhy so zvislým posuvným meradlom na jednom konci alebo priložnou vodovähou a latou s pravouhlým klinom na jednom konci, ktorého prepona bola schodovito orezaná. Na zistenie veľkosti dilatačných škár slúžili kovové klíny s meracou stupnicou. Dôležitými meradlami boli, a doteraz aj sú, rozchodky na meranie rozchodu. Používalo sa veľa typov, niektoré aj s prídavnou libelou na meranie prevýšenia. Rozchodka musí vždy mať jednu pevnú a jednu posuvnú pätku s meradlom, na ktorom sa odčítava rozchod. Na meranie rozchodu v súvislom úseku sa neskôr začali používať pojazdné rozchodky, ktoré umožňovali zápis nameraných hodnôt na papierový pásik. Najprimitívnejšie meradlá sa používali na zistenie vzopätia koľajníc v oblúkoch - tenká pevná šnúra a presné pravítko. Tie sa postupne nahradili prístrojmi na optické meranie. Ďalšie meradlá slúžili na zistenie opotrebenia koľajníc a častí výhybiek. Patrili k nim rôzne šablóny, prístroje s posuvnými meradlami na zisťovanie úbytkov materiálu, meradlá na opotrebovanie srdcoviek, jazýkov a podobne.

## Sochory

Prvými nástrojmi na úpravu polohy koľaje boli drevené a železné sochory na smerové a výškové úpravy, podbíjali sa pomocou ručných podbíjačkov (špeciálne tvarovaný krompáč alebo motyka) a železných ubíjadiel (tyč na konci rozšírená a ohnutá). Podbíjanie s takýmito primitívnymi nástrojmi si vyžadovalo mimoriadnu pozornosť. Nesprávne podbitý podval bol náchylnejší na poškodenie a hrozilo poškodzovanie ďalších častí koľajového roštu. Preto bola snaha, aby podvaly podbíjali približne rovnako silní robotníci vycvičení na rovnomerné podbíjanie. Správnosť podbitia sa dala vyskúšať železnou tyčou s rozšírenou päťou alebo dutou guľou na refázi, ktorou sa budo po podvale. Podľa zvuku, ktorý úderom vznikol, traťový robotník vedel, či je podval správne podbitý, alebo nie. Ak došlo k nadmernému podbitiu podvalu, znižovanie sa dalo urobiť búchaním drevenej palice po koľajnici nad podvalom alebo odstránením štrku a opätovým podbitím. Najnamáhavejšou prácou bolo zdvíhanie koľaje pri úprave výšky. Preto boli ďalšími nástrojmi, ktoré sa začali používať



Ručný zdvihák používaný pri úprave výšky koľaje

v traťovom hospodárstve, mechanické zdvíhaky. Spočiatku to boli rôzne pákové zdvíhaky, neskôr aj skrutkové alebo pätkové.

## Lopatky, vidly, prehadzovačky

V medzivojnovom období sa na mnohých tratiach v Československu zvyšovali traťové rýchlosti, čo vyžadovalo presnejšiu úpravu výšky koľaje. Voľba padla na podsypávanie, ktoré sa úspešne používalo v západnej Európe. Prvými nástrojmi boli jednoduché ploché lopatky. Podsypávanie sa vykonávalo tak, že sa na lopatku naložilo potrebné množstvo drobnozrnného štrku, lopatka sa umiestnila pod podval a trhnutím lopatky sa štrk uložil na svoje miesto. Takýto spôsob však nebol dostatočne presný a nezaručoval rovnomerné rozdelenie štrku. Preto sa neskôr začali používať mechanické skriňové lopaty s tromi kľznými rozdeľovačmi. Do nich sa nakladal štrk odmernou lopatou a pomocou troch pohyblivých nastavcov sa rozprestieral pod podval.

Jednou z najnamáhavejších činností pri opravách železničných tratí v minulosti bolo čistenie štrkového lôžka. Jedinými nástrojmi boli vidly na štrk a prehadzovačka. Prehadzovačku tvorilo akési naklonené sito, na ktoré sa hádzal znečistený štrk. Nečistoty potom prepadávali cez sito a štrk sa skotúľal po site dole, pričom sa z neho ešte uvoľňovali nalepené nečistoty. Použité vidiel alebo prehadzovačky však bolo nehospodárne - vyžadovalo buď veľký počet pracovníkov, alebo veľa času. Preto niet divu, že jedným z prvých druhov prác v traťovom hospodárstve, kde sa nasadila mechanizácia, bolo čistenie štrkového lôžka.

Aj keď bolo prvé storočie železníc na Slovensku z pohľadu traťových robotníkov veľmi namáhavé, dokázali, že aj s pomocou jednoduchých nástrojov je možné zabezpečiť bezproblémovú železničnú prevádzku. Do dnešných dní sa podarilo zachovať niekoľko predstaviteľov týchto nástrojov. Záujemcovia ich môžu vidieť napríklad aj v Železničnom múzeu Bratislava východ alebo v Múzeu dopravy STM pri bratislavskej hlavnej stanici. V obidvoch múzeách je vytvorená malá expozícia venovaná práve začiatkom traťového hospodárstva.



Mechanická lopata určená na podsypávanie podvalov

Michal TUNEGA  
foto: archív MDC

## Všetko nejlepší, pán ředitel'!



**P**íše sa rok 1976 a po vianočných sviatkoch nastúpi na železničnú stanicu Bratislava východ mladý inžinier. Je absolventom Vysokej školy dopravnej v Žiline a jeho železničiaru cestu preruší už iba vojenská. Po takmer štvorročných výpravcovských skúsenostiach vedú jeho kroky do Bratislavy na Správu východnej dráhy, kde pracuje ako vedúci oddelenia prevádzky kontroly, predpisov a školenia. Po dvoch rokoch sa vracia opäť na „svoju“ stanicu, za jej náčelníka. Viac ako desať rokov pôsobí v tejto funkcii, odkiaľ odchádza v roku 1995 za riaditeľa Prevádzkového riaditeľstva v Bratislave. Začiatkom roka 1997 sa stáva prednostom Správy riadenia dopravy v Trnave. Po dvoch rokoch sa vracia do Bratislavy na pozíciu riaditeľa Divízie dopravnej cesty. V januári 2002 začne pôsobiť vo funkcii námestníka generálneho riaditeľa pre prevádzku a stáva sa vedúcim projektového tímu pre prípravu OR. V roku 2004 sa stáva riaditeľom OR Trnava, odkiaľ však po deviatich mesiacoch odchádza opäť do Bratislavy za námestníka generálneho riaditeľa ŽSR pre prevádzku a do októbra 2006 vykonáva aj funkciu generálneho riaditeľa ŽSR. Od 1. novembra 2006 je riaditeľom OR Trnava.

### Ing. Milan SOLÁRIK

*patrí k železničiarom, ktorým železnica nielen učarovala, ale nadobro ich k sebe pripútala. V súčasnosti je jedným z najväčších odborníkov na železničnú dopravu, ktorý svoje schopnosti, vedomosti i skúsenosti už dlhé roky odovzdáva mladším kolegom. Počas celej svojej kariéry pôsobí na najvyšších manažérskych postoch, ale aj napriek tomu ostáva vždy v prvom rade človekom. Takým, ktorého majú ľudia radi, ktorému s radosťou a zo srdca gratulujú pri významnom životnom jubileu. Dovoľte nám, pán riaditeľ, zaradiť sa medzi nich. Zo srdca Vám v mene celej redakcie želáme veľa zdravia, lásky a úspechov v práci i v rodine.*

Živó, pán riaditeľ!

Redakcia, kancelária OR Trnava, priatelia a kolegovia

## Železničné modely, ktoré možno aj pohladkať

**Č**akanie na vlak nemusí byť len nezáživnou a nezaujímavou stratou času. Hovorí o tom príklad z prešovskej železničnej stanice. Priestory čakárne pre matky s deťmi prednedávnom spestrila výstava železničných modelov a vecí súvisiacich so železnicou. Tip a pozvanie nám dal prednosta stanice Ing. Miroslav Čislikovský. A naozaj stál za to. Obdiv si zaslúžia modely rušňov, vozňov, ale i maketa lode, ktorá vyzerá, akoby ju už-úž mali spustiť na vodu.

- **Vždy som obdivoval šikovnosť môjho brata Jožka, bývalého rušňovodiča, ktorý prežil celý život na železnici. Svoju lásku spodobnil i týmito modelmi, ktoré sám vyrábal,** – predstavil nám unikátne exponáty Ján Čech, údržbár z prešovskej železničnej stanice. – **Túžil som aj ja mať takú zbierku, no brat sa len smial a žartoval, že keď zomrie, bude moja. Stalo sa, čo sa stať nemalo, Jožko zomrel... A všetky tieto nádherné exponáty ostali mne. Sú však také úžasné, že mi nedalo, aby som ich mohol obdivovať a tešiť sa z nich len ja, tak som ich ponúkol, či by sa nemohli vystaviť na stanici. A výsledok vidíte sami.**

Na rozdiel od klasických modelov, ktoré tvoria základy „detských“ železníc, tieto exponáty sú poriadne veľké, dokonale vypracované a možno sa ich aj dotknúť. Dokonca do nich Ján Čech namontoval aj osvetlenie. Ilúzia „normálneho“ vlaku je dokonalá. Keď budete v Prešove na stanici, vybehnite na poschodie do čakárne a pozrite si túto netradičnú výstavu. Určite neoľutujete.

Vladimír SALZER

Foto: autor



K zaujímavým modelom na výstave v prešovskej železničnej stanici je aj rušeň „Sergej“. Obdivuje ho autor nápadu vystaviť exponáty pre verejnosť Ján Čech.

## Spadnutý svah opravili expresne rýchlo

**Podzemná voda, zmena teploty a zamrznutá pôda, po ktorej stekala voda z rozmrznutých vrchných vrstiev, spôsobili pri veľkom sklone kopca jeho zosuv aj na železničnej trati medzi Hronskou Dúbravou a Bartošovou Lehôtkou (v km 237).**

**Z**osuv nastal 22. marca v obojstrannom záreze v doobedňajších hodinách. Spadnutý svah na trati bol široký asi 20m, vysoký zhruba štyri metre a dĺžka spadnutej zeminu sa tiahla až do

približne 30m. – **Nakoľko sme nemali žiadne vagóny a zosuv bol v obojstrannom záreze, najprv sme museli odstrániť spadnuté stromy na zosuve, ktoré boli nahnuté, spadnuté a zakliesnené do seba. A potom na druhej strane zárezu, aby sme mohli koľajovým zariadením prekladať zeminu na druhú stranu,** – informoval Bc. Ján Polášek, vedúci prevádzky v Žiari nad Hronom SMÚ ŽTS TO Zvolen. Ďalší deň pokračovali železničiar v prekladaní zeminu koľajovým zariadením na druhú stranu zárezu. Práce boli ukončené 24. marca, teda s jednodňovým predstihom oproti plánovanému termínu. Všetok zosunutý materiál bol odvezený, vyčistila sa koľaj i odvodňovacia priekopa a očistil sa aj oporný múrik. – **Zosuv v takomto veľkom rozsahu sa na tomto úseku ešte nevyskytol, i keď padanie skál v zárezoch, zvetrávanie zárezov (najmä na miestach, kde je pieskovec) je bežné a odstraňovanie sa robí v rámci opravných prác,** –



Zemina sa medzi koľajnicami ocitla po spadnutí svahu nad traťou na takmer 30 metroch.



Zosuv v takomto veľkom rozsahu sa na tomto úseku ešte nevyskytol, napriek tomu bola trať spojzdrnená výnimočne rýchlo.

povedal na záver vedúci Ján Polášek. Počas opráv boli cestujúci odkázaní na náhradnú autobusovú dopravu.

Ivana KAPRÁLIKOVÁ  
Foto: SMÚ ŽTS TO Zvolen

## Minister medzi mladými dopravákmi

Moderná doprava si vyžaduje aj kvalitne vzdelaných ľudí – s takýmto krédom predstúpil 11. apríla 1. podpredseda vlády SR a minister rezortu dopravy Ján Figeľ pred študentov Strednej priemyselnej školy dopravnej v Košiciach. Priamo na pedagogickej pôde sa oboznámil s možnosťami výučby žiakov a ich neskorším uplatnením sa v odvetví dopravy.

Riaditeľ školy Mgr. Mikuláš Kissi informoval ministra o vyše 40-ročnej histórii školy, počas ktorej opustilo jej brány takmer 9-tisíc študentov. Škola ako jediná dopravná priemyslovka na Slovensku v súčasnosti ponúka smerovanie na elektrickú trakciu a koľajové vozidlá v rámci študijného odboru elektrotechnika v doprave a telekomunikáciách. Riaditeľ spomenul aj nepostačujúce možnosti odbornej praxe študentov priamo v prevádzke železničných spoločností. Mala by byť súčasťou vyučovacieho procesu a prípravy žiakov do pracovného života.

Minister si následne prezrel dielenské priestory, odkúsala si autotrenažér na výučbu budúcich vodičov a zaujal ho aj rušňový simulátor. Na stretnutí so študentmi vyjadril Ján Figeľ presvedčenie, že metropola východu bude profitovať nielen z križovania rýchlostných ciest R2 a R4 s diaľnicou D1, ale aj z hranice medzi východom a západom, kde sa stretávajú trate rozdielnych rozchodov. Minister vyzdvihol aj význam zavedenia integrovaného dopravného systému a na záver ubezpečil študentov, že si vybrali



Ministra zaujal aj rušňový trenažér, s ktorým sa štvrtáci Ján Tarbaj (vľavo) a Lubomír Nagy (vpravo) umiestnili na 3. mieste v krajskom kole stredoškolskej odbornej činnosti. Autorom „Šesťkoláka“ v učebni je Alojz Taraba (štvrtý sprava), ktorý ho za pomoci študentov zložil ešte v 70-tych rokoch z vyradených dielov. Počas stavebných úprav miestnosti bol však neodborne rozobratý a nefunkčný, až dvojica študentov ho v priebehu troch rokov opätovne spojila a vylepšila.

správnou školu, pretože rozvoj dopravy v regióne bude neustále napredovať.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor

## Na porady už nemusíte cestovať

Moderný spôsob porád a komunikácie prostredníctvom obrazu a zvuku prenášaného v reálnom čase si odkúsali zamestnanci ŽSR. Počas prvých dvoch aprílových týždňov si otestovali činnosť videokonferenčných zostáv inštalovaných v piatich lokalitách po celom Slovensku.

Testovacou prevádzkou sa overila nielen pripravenosť sieťovej komunikačnej infraštruktúry ŽSR na prípadnú budúcu ostrú prevádzku, ale taktiež sa názorne predviedlo, ako môžu vyzeráť porady a školenia bez nutnosti cestovania. Ušetrený čas a redukcia cestovných nákladov sú najväčšie výhody videokonferencií spoločne so zvýšením efektívnosti riadenia a skrátením reakčnej schopnosti

pri riešení pracovných, ale aj krízových situácií. – Na projekte spolupracovali Železničné telekomunikácie, Odbor informačných a komunikačných technológií GR ŽSR a firma Contineo s.r.o., ktorá do súčasných rokovacích miestností zadarmo požičala technologické vybavenie. Na jeden centrálny videokonferenčný server sa pripájajú jednotliví účastníci videokonferencie. Musia mať ale prístupové oprávnenia a potrebné technické vybavenie. Tvorí ho predovšetkým kamera, zobrazovacie zariadenie v podobe LCD televízora alebo dataprojektora, audiovybavenie a ostatné multimediálne prvky potrebné na prenos, – vysvetľuje Mgr. Pavol Fabula, manažér bezpečnosti IT z Odboru 210 GR ŽSR. Vďaka vybudovanej prenosovej sieti a dátovému potenciálu môžu ŽSR už dnes využívať kvalitné videokonferenčné služby. Ich zavedenie na celopodnikovej úrovni je rentabilné a návratné v krátkom časovom období.

(balky)

V piatich lokalitách ŽSR (ŽT a GR Bratislava, ÚŽI Zvolen, OR Košice, ŽT Čierna nad Tisou) boli v konferenčných miestnostiach inštalované kamery, audiovybavenie a zobrazovacie zariadenia.



## SOLIDARITA bilancovala rok 2010

Až do októbra môžeme darovať hodinovú mzdu

Správna rada neinvestičného fondu SOLIDARITA sa na svojom prvom tohtoročnom zasadnutí venovala aj finančnému hospodáreniu v roku 2010. Aj keď sú príjmy fondu závislé iba od peňažných príspevkov dobrovoľných darcov, v minulom roku sa podarilo získať až 51 686,29 eur. Najväčšia suma, 18 741,67 eur, bola na účet fondu pripísaná v júni a júli z dvojpercentných podielov zaplatených daní z príjmu fyzických a právnických osôb. Na výzvu pomoci železničiarom postihnutým povodňami bolo vyzbieraných 16 904,80 eur, po Vianočnej akcii a stále trvajúcej výzve „Podporme hodinovou mzdou SOLIDARITU!“ pribudlo doteraz ďalších 13 267,43 eur.

V roku 2010 fond SOLIDARITA schválil 109 podpôr a vyplatil celkovo 56 850 eur. Až 77 podpôr v sume 33 250 eur bolo poskytnutých železničiarom zasiahnutým živelnými pohromami, čiastka 21 900 eur bola prerozdelená medzi 30 železničiarov a pozostalých nachádzajúcich sa v ťaživej životnej situácii. Dve podpory v sume 1 700 eur boli vyplatené pozostalým po zamestnancoch ZSSK CARGO, ktorí utrpeli smrteľný pracovný úraz.

Vedenie fondu SOLIDARITA ďakuje všetkým šľachetným železničiarom, ktorí v minulom roku darovaním finančnej sumy prejavili svoju dobrosrdečnosť a ľudskosť kolegom v životnej núdzi. Okrem dvoch percent zo zaplatenej dane za rok 2010 môžeme stále, až do októbra, prostredníctvom mzdových účtárni darovať hodinovú mzdu na účet fondu a pomôcť železničiarom a ich rodinám pri riešení problémov.

(KB)

## Viac o fotografovaní

V máji pozývame všetkých priaznivcov fotografie na seminár FOTO FISAIC, ktorý sa uskutoční v dňoch 27. – 29. mája 2011 v SIP Strečno. Lektor seminára Mgr. Ladislav Munk si pre účastníkov pripravil zaujímavý program so zameraním na komunikačné hodnoty fotografie, základy kompozície, ako aj exteriérovú fotografiu s kompozičným cvičením v teréne. Váš záujem alebo prípadné požiadavky na ďalšie informácie zašlite na GR odbor 510, na mailovú adresu gaborova.magdalena@zsr.sk v termíne do 10. mája 2011. Náklady na pobyt si účastníci hradia z vlastných prostriedkov, je tu aj možnosť využiť sociálny program podľa KZ. Tešíme sa na stretnutie!



## FOTO HÁDANKA



Foto: Ing. Milan KRENDŽELÁK

**Správna odpoveď marcovej fotehádkanky je:** Starý Smokovec.  
**Víťazom sa stal a vecnú cenu získava:** Dušan ANTALÍK z Plešivca.  
**Blahoželáme!**

Ak poznáte správnu odpoveď na dnešnú fotehádkanku, napíšte nám ju a zaradíme vás do zberovania. Víťaza odmeníme, preto nezabudnite v odpovedi uviesť svoje meno a adresu pracoviska.

**Dnes naša otázka znie: Viete, čo 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**?

Napíšte nám na adresu redakcie **Ž semafor, Štefánikova 60, Košice** alebo zavolajte na **tel. číslo 910 - 3203, 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 neželezničné témy nebudeme reagovať.

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

- To sú dnes časy, - sťažuje sa kolega kolegovi na dovolenke v zahraničí, - dal som si obyčajné raňajky a celodenné diéty sú fuč.				<b>Pomoc:</b> Ana, SIT, enolát, ljar	ôsmy židovský mesiac	časť zápasu	Traťová dištanca (skr.)	soľ enolov	<b>Pomoc:</b> kastel, opal, UCI, posed	posvätný býk Egyptanov	zvýšený tón "D"	zn. elektrón-voltu	lovecké stanovište	zn. nákladných áut
-A čo si si dal?				skutočne, určite					začiatočník					
- Jeden slaný rožok ...				1.časť tajničky										
(dokončenie v tajničke).				starojapon. boh zeme			duplikát, kópia					ozn. seniora		
<b>Jozef Vysočani</b>	telesná stráž	syr v slanom náleve	sumerské mesto	MPZ Ukrajiny			slovenská obec				bezkmen. drevina			
			babylon. boh. zeme								niekde			
3.grécke písmeno					letopis					pestúnka (zastar.)				
					zámer					starozák. nábož. spev				
slovo úcty v Ázii					tenký konár				úžas (bás.)				medzinár. cyklistická únia	kód bývalej slovenskej meny
					írska boh. blahobytu				múčka z kurkumy					
MPZ Argentíny			rascový likér					pichľavá rastlina						
			argón (zn.)					EČV okr. Prievidza						
2.časť tajničky														
druh kyslého mlieka						prechodná hornina medzi žulou a grandioritom								



# TVÁR ŽSR



7.

## Rastislav SLIVA

1. Železničiarom som od roku 2004 vo funkcii návestný majster na SMÚ ZT Košice, pracovisko Kysak.
2. Nebojujem pre česť, ale aby som vyhral.
3. Vo voľnom čase si rád pozriem vojnový film, lyžovanie, turistika, gurmánske jedlo.
4. Zviditeľnenie návestných majstrov.



8.

## Dušan PÖSINGER

1. V ŽSR pracujem od svojich 16 rokov, teda od roku 1988, ako viazač bremien.
2. Moje heslo života znie: kamaráti sú moja druhá rodina.
3. Mojm hobby je železnica, počúvam americký country rock a venujem sa môjmu malému synovi.
4. Očakávam nové priateľstvá.

### MILÉ KOLEGYNE, KOLEGOVIA, NEVÁHAJTE A PRIHLÁSTE SA!

V minulom čísle sme zverejnili tváre prvých súťažiacich. 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.

### HLASUJTE ZA SVOJHO FAVORITA! ZAČÍNA HLASOVANIE!

Pošlite hlas svojmu favoritovi, favoritke. Svojimi hlasmi rozhodnete o čitateľskej víťazke a víťazovi, ktorí na základe najvyššieho počtu hlasov postupujú do finále. O ostatných finalistoch rozhodne porota, ktorú vám neskôr predstavíme.

Hlasovať môžete na adresu redakcie písomne, mailom alebo telefonicky. Uveďte svoje meno, priezvisko, pracovisko a meno súťažiaceho, ktorému posielate svoj hlas.



9.

## Martin KEČKÁR

1. V ŽSR pracujem od marca 2008 ako traťový robotník.
2. Riadim sa životným krédom - čo ňa nezabije, to ňa posilní!
3. Počúvam hudbu, pozerám filmy a športujem.
4. Chcem skúsiť šťastie v súťaži a tak spoznať nových ľudí.



10.

## Martin VILČKO

1. V ŽSR pracujem od roku 2008 ako návestný dozorca na SMÚ ZT Košice, pracovisko Kysak.
2. Nie je dôležitý cieľ, ale cesta k cieľu.
3. Vo voľnom čase sa rád korčuľujem, pričom počúvam dobrú hudbu.
4. Od svojej účasti očakávam zábavu a spoznanie nových ľudí.

7. ročník súťaže



### 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?



11.

## Miroslav DACEJ

1. Na železnici pracujem od roku 2009 ako návestný majster zabezpečovacej techniky v Humennom.
2. Nesnívam si svoj život, ale žijem svoje sny. Som cieľavedomý a nikdy sa nevzdávam.
3. Vo voľnom čase sa rád venujem priateľom a blízkym, no nikdy nezašachodím prechádzka prírodou a cestovanie.
4. Rád spoznávam nových ľudí a som pre každú zábavu.



12.

## Ján ERTEL

1. Zamestnancom ŽSR som od roku 1990 a momentálne pracujem ako výpravca vo Varíne.
2. To najdôležitejšie v živote človeka sa nedá kúpiť.
3. Prechádzky v prírode, bicyklovanie a internet.
4. Novú skúsenosť.

# Promenáda pod Tatrami

Tak takýto pohľad sa často nevidí, naposledy zhruba asi pred 7 – 8 rokmi. Zubačku premávajúcu na trati Štrba – Štrbské Pleso sme mohli výnimočne vidieť na opačnom konci našich veľhôr, mimo ozubnicovej železnice na električkovej trati „v zajatí“ dvoch električiek.

Takto bola totiž prepravovaná do popradského depa kvôli opravám väčšieho rozsahu, ktoré sa nedajú realizovať v jej domovskom depe v Štrbe. Navyše musela byť rozpojená na dve časti, a tak sa celá akcia opakovala dvakrát. Začala na trati Štrba – Štrbské Pleso, pokračovala transportom v sprievode dvoch električiek z Plesa do Popradu-Tatier a do samotného depa, potom prebehla znova s druhou časťou zubačky. V stanici Veľký Slavkov, odkiaľ sú aj priložené fotografie, bola zubačka otočená na triangli (náhrada točne). Pri posune na koľajach triangla dôjde k otočeniu súpravy. Vďaka tejto preprave sa na jednom mieste stretlo niekoľko súprav električiek a zubačka, čo sa stáva len veľmi zriedka. Bol to zaujímavý pohľad na promenádu pod Tatrami, ktorú zachytil svojím objektívom Ivan Hutlák.



Aprílová veterná kalamita vo Vysokých Tatrách na niekoľko dní odstavila aj železničnú dopravu.

Foto: Ivan HUTLÁK



Železničiarci mali opäť plné ruky práce pri odstraňovaní následkov tatranskej kalamity.

Foto: Ivan HUTLÁK