

Ž E L E Z N I Č N Ý SEMAFOR

ŽSR MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY

ROČNÍK XXI JÚN 2011



**Zaostrené na
železničné priecestia**

Dávaj pozor, neriskuj!

Vlak má vždy prednosť

Revitalizácia železníc pokračuje

Zvláštne leto



S údermi prvých hodín tohto leta mi prichádza na um ono chronicky známe konštatovanie: - Tento spôsob leta sa mi zdá trochu zvláštny. A naozaj, leto 2011 je a bude na železnici iné. Zvláštne obrovskou hektikou kvôli zmenám, ktoré priniesla revitalizácia a reštrukturalizácia, uponáhlané pre tých, ktorí všetky zmeny realizujú a občas im v návale úloh nestačí ani 24 hodinový deň. Pre tých, ktorí železnice neraz po mnohých rokoch opúšťajú, možno toto leto bude aj nostalgické a až nepríjemne pokojné. Pre náš Semafor leto 2011 odštartovalo opäť s vynovenou grafikou, pod vplyvom úspor s menším nákladom a ako samí cítite, keď si časopis poažkáte v rukách, zmeny ukrojili aj štyri naše strany. Napriek tomu sa tešíme že časopis o vás a pre vás zostal, že je dôležitým nástrojom a informátorom diania v najväčšej slovenskej firme. Napriek vyššie uvedeným riadkom sa posnažíme, aby ste úspory v časopise vy, milí kolegovia nepocítili, aby sa k vám Ž semafor určite dostal a aby ste v ňom našli všetko podstatné.

Apropo čas. Krásne ho zhodnotil nesmrteľný Jan Werich slovami: - Čas si vymysleli ľudia, aby vedeli odkedy, dokedy a čo za to. S nádychom typického humoru, absolútne jednoducho zhrnul podstatu. Všetkého a každého nášho bytia. Milí priatelia, viem, vidím a každý deň čítam z mailov, či počúvam na stretnutiach, že aktuálny čas, ktorý žijeme, nám uberá na jednej strane sily, pri násša neistotu nového, na druhej však ruka v ruke s ním idú nové výzvy, zmeny, nádej. Bez ohľadu na uvedené je však najdôležitejšie niečo úplne iné. Uvedomíť si, že vždy a za každých okolností máme možnosť voľby. Od navonok nepodstatného ranného vstávania, či to bude s úsmevom, alebo naopak, či to bude so zamračeným obočím. A hoci to pod prizmou každodennosti už málokto z nás tak vníma, každú minútu, hodinu, každý deň máme možnosť voľby. Ak sa nám niečo nepáči, zmeňme to, alebo aspoň zmenu naštartujeme. Ak sa zmenami cítite unavení, zoberte si voľno a strávte ho s deťmi či vnúčatami hádaním, koľko čerešní sa nachádza na tom strome, vyhrabte starú loptu a zaspomínajte si na svoje futbalové časy, alebo vymyslite nejaké dobrodružstvo. Lebo aj voľbu spríjemníť si zdanlivo nepríjemnú realitu nám ponúka majster čas a tá voľba je v našich rukách. No a potom sa na chvíľku zastavte a povedzte si: - tento spôsob leta, sa mi zdá trochu zvláštny. Uvedomujem si, že sú aj veci a skutočnosti, ktoré sa zmeniť nedajú. Aj tie prináša spravodlivý čas. V tom prípade nám ostáva jediné, s pokorou realitu prijať a keď sa tak stane, paradoxne nám to prinesie novú silu. Prajem vám všetkým nezvyčajné leto, ktoré si podľa možnosti zrežirujete tak, ako velí vaša vôľa.

Martina Pavliková

Prioritou je zlepšovanie služieb zákazníkom

Najvyšší predstavitelia stredo a východoeurópskych železničných spoločností sa stretli koncom mája s viceprezidentom EK Siimom Kallasom zodpovedným za dopravu. Stretnutie bolo zastrešené CER a spolu s jej výkonným riaditeľom Johannesom Ludewigom a jeho zástupcom Liborom Lochmanom bola prediskutovaná situácia na železničniciach. Hlavnými bodmi rokovania boli vzťahy jednotlivých vlád k železničnému sektoru, služby vo verejnom záujme a spolufinancovanie železničných projektov z prostriedkov EÚ.

Generálny riaditeľ ŽSR Vladimír Lupták ako podpredseda riadiaceho výboru CER odprezentoval súčasnú rastúcu produktivitu železničného sektora, aktuálne zlepšenia ako aj nedoriešené otázky, ktoré trápia najvyšších predstaviteľov železníc. V súvislosti s rastúcou produktivitou sektora by mal byť aj zvýšený záujem o financovanie projektov podporujúcich novú a modernizovanú železničnú infraštruktúru. V súčasnosti sú však železničné projekty stále v pozadí a prioritu majú cestné projekty, i keď je snahou a cieľom EÚ, popísanými v Bielej knihe, presunúť časť diaľkovej dopravy z ciest na koľajnice. Kľúčovým faktorom pre konkurencieschopnosť železníc sú úhrady za prístup na železniciu, ktoré sú v strednej a východnej Európe vyššie ako je priemer v západnej Európe. Od začiatku roku 2011 práve na Slovensku prišlo k výraznému zníženiu úhrad za prístup na želez-

ničnú infraštruktúru, čím železničná preprava otvorila priestor pre posilnenie pozície v súťaži s cestnou dopravou spolu so zmenou v spolplatňovaní využívania cestných komunikácií, ku ktorej došlo v roku 2010. I napriek tomu nie je železničná preprava rovnako zaťažovaná nákladmi ako cestná a bola by potrebná ďalšia úprava vzťahov, ktorá by zosúladiť vzájomné podmienky. Na záver stretnutia najvyšší predstavitelia železničných spoločností potvrdili, že i napriek pretrvávajúcemu nedostatočnému financovaniu železníc v krajinách strednej a východnej Európy zostáva pre nich prioritou zlepšovanie kvality služieb zákazníkom a zvyšovanie spoľahlivosti a produktivity ich spoločností. Taktiež očakávajú rastúcu podporu a ďalšie aktivity pri dosahovaní cieľov a zámerov popísaných v Bielej knihe a podporu EÚ pri financovaní železničných projektov. (O 150)

O zmenách je potrebné informovať všetkých

Už niekoľko mesiacov je v ŽSR najdiskutovanejšou témou revitalizácia. O zmenách, ktoré sa dejú a ktoré sa vo firme pripravujú, je potrebné rozprávať. Aby neunikali rôzne informácie, ktoré nie sú vždy pravdivé, rozhodlo sa vedenie firmy stretávať so železničiarimi aspoň v niektorých mestách na Slovensku. O Zvolene, Žiline, Strečne a ďalších sme už písali. Koncom mája sa podobné stretnutie konalo aj v priestoroch košickej železničnej stanice.

Z celého OR Košice sa mohli stretnúť s generálnym riaditeľom ŽSR zúčastníť prednostovia staníc i sekcií, vedúci oddelení i jednotlivých pracovísk. Vladimír Lupták, generálny riaditeľ ŽSR, okrem základných



Na košickej železničnej stanici informoval Vladimír Lupták, generálny riaditeľ ŽSR (v strede), o revitalizácii firmy. Vľavo Ján Juriga, riaditeľ OR Košice, vpravo Marcel Haydu, riaditeľ O 160 GR ŽSR.

cieľov revitalizácie informoval aj o ekonomickej situácii vo firme, vysvetľoval dôvody potrebných úsporných krokov aj nevyhnutnosť prepúšťania. Marcel Hajdu, riaditeľ odboru 160, diskutoval o zmenách v organizovaní jednotlivých činností po zlúčení správy a údržby. Pavol Otruba, zástupca riaditeľa odboru 430, odprezentoval stratégiu ÚŽI i vznik štyroch OR. Mnohé informácie, o ktorých vedenie firmy na stretnutí rozprávalo, nájdete aj na stránkach 4 a 5. V závere stretnutia generálny riaditeľ žiadol všetkých zúčastnených, aby o zmenách diskutovali aj so svojimi ľuďmi na pracoviskách a praveľne všetkých železničiarov informovali. Ostáva iba veriť, že všetci riadiaci pracovníci tak aj urobili a o všetkom informovali aj ďalších kolegov na pracoviskách. (sch)

Ak chcem letieť do Londýna, nepotrebujem vlastniť lietadlo

Program úspor a optimalizácie ŽSR, čo to je, aké sú jeho konkrétne úlohy a ciele. O revitalizácii, hospodárení, o komunikácii, ale aj o bežnom míňaní peňazí sme sa rozprávali s Ing. Silviou Némethovou, námestníčkou generálneho riaditeľa ŽSR pre ekonomiku.

► Program úspor a optimalizácie ŽSR, to je téma, v poslednom období okrem zmien, ktoré sa riešia v rámci revitalizácie firmy, azda najviac diskutovaná. Mohli by ste nám vysvetliť zámery tohto programu?

Myslím si, že zamestnanci ŽSR sa zatiaľ nemali možnosť stretnúť s aktívnou realizáciou programu úspor v podobnom rozsahu a forme. Jednoducho povedané, program je súborom iniciatív, či už vedených ako projekty alebo riešených v rámci líniovej internej organizačnej štruktúry. Ich úspešná realizácia je potrebná pre dosiahnutie zníženia nákladov či už formou priamych alebo nepriamych nákladov takmer o 60 mil. EUR do konca roka 2013. Program revitalizácie železničných spoločností, ktorý schválila Vláda SR svojím uznesením č. 188 dňa 16. marca 2011, predstavuje globálne iniciatívy finančného charakteru realizované v spolupráci s orgánmi štátnej správy a súbor iniciatív v programe úspor.

V rámci prípravy na spustenie realizácie tohto programu prebiehali v mesiacoch február až apríl 2011 prípravné práce, ktorých hlavným cieľom bolo identifikovať, spracovať a schváliť jednotlivé iniciatívy, t.j. oblasti s potenciálom na dosiahnutie úspor nákladov alebo zvýšenie výnosov. Pre riadenie prípravných prác bola generálnym riaditeľom ŽSR ustanovená skupina ľudí - Tím riadenia a koordinácia programu. Tento tím v spolupráci s jednotlivými riaditeľmi odborov generálneho riaditeľstva a VOJ ŽSR pracovali na identifikácii, modifikácii a konkretizovaní jednotlivých iniciatív programu.

► Ide o pomerne zložitý program, v ktorom je množstvo iniciatív, čo konkrétne ho tvorí?

Program úspor a optimalizácie ŽSR sa v súčasnosti skladá z tridsiatich ôsmich

iniciatív. Zároveň sú prijímané v súvislosti s ním aj iné opatrenia regulujúce spotrebu nakupovaných činností, prehodnocovanie zmlúv, zmeny v interných štandardoch. Ide napríklad o zmeny v oblasti používania služobných motorových vozidiel, telekomunikačných služieb, organizácie služobných ciest, reprefondov, propagácie, veľmi rozsiahle zmeny sú v oblasti nákupu, ktoré sa docielili zavedením systému elektronických aukcií. Rozsah iniciatív však ešte nie je konečný. Môže byť a s veľkou pravdepodobnosťou aj bude dopĺňaný o ďalšie iniciatívy, ide



o živý organizmus, ktorý reaguje na situáciu v rámci spoločnosti a na nové podnety a možnosti. Malé alebo aj väčšie zmeny v realizovaných činnostiach by mali byť neoddeliteľnou súčasťou vykonávaných činností. Je to dôsledok potreby zlepšovania, odhaľovania možných úspor, využívania iných technológií, atď..

Príležitosti pre dosiahnutie úspor sú

v procesoch riadenia dopravy, správe a údržbe železničnej infraštruktúry, vo vzdelávaní zamestnancov, ale aj v informačných a komunikačných technológiách, revíziách a ešte aj v ďalších oblastiach. Za naplnenie jednotlivých iniciatív, námetov na šetrenie je plne zodpovedný gestor iniciatív.

► Je tento program dôležitý pre všetkých zamestnancov ŽSR?

Skoro všetci a všetko je závislé od financií. Vízia do budúcnosti, o ktorej som už hovorila v súvislosti so strategickým

cieľom vyrovnaného hospodárenia najneskôr v roku 2013, nás tlačí do zmien v štruktúre vynakladaných prostriedkov, teda na čo míňame, ako aj do znižovania celkovej hodnoty nákladov v období rokov 2011 až 2013. Je dané asi aj historickým vývojom v oblasti železničnej dopravy, že rozsah majetku, jeho kvalita, ako aj systém riadenia podporoval stav, v ktorom sa dnes železnice nachádzajú. Aj preto iniciatívy programu navodzujú zmeny v týchto kritických oblastiach. Chceme zmeniť povahu vynakladaných peňazí smerom k väčšej variabilnosti, ako je napríklad nájom priestoru, technológie. Je potrebné odstránenie duplicit vo vykonávaných činnostiach a zvýšiť stupeň štandardizácie. Je neudržateľné, aby si všetky jednotky zabezpečovali všet-

ko a mali všetko, veď ak chcem letieť do Londýna, nepotrebujem vlastniť lietadlo.

Zároveň zmeny v spôsobe realizácie činností majú zvýšiť využitie vynakladaných peňazí. Napríklad v oblasti opráv a údržby prechodom z cyklickej na prediktívnu údržbu s využitím výhod modernej diagnostiky. Tu sa zároveň otvára priestor pre podporu využívania vlastných

(pokračovanie na strane 4)

(pokračovanie zo strany 3)

kapacít tam, kde to dáva ekonomický zmysel, a zároveň nasadenia údržby len tam, kde ju potrebujeme.

Proces ekonomického analyzovania, ktoré činnosti si už nebudeme nakupovať od externých firiem, a naopak, ktoré nedokážeme urobiť za peniaze, za ktoré ich nakúpime od externých firiem, je ďalšou oblasťou programu. V neposlednej miere sú podstatné aj zmeny v organizovaní a riadení, zvýšení tlaku na vnútroorganizačné ceny, zodpovednosti za odovzdávané výkony a vynakladané peniaze. Našou ambíciou je, aby Železničný semafor predstavoval významný nástroj komunikácie pre oboznamovanie sa s informáciami o programe úspor. Pre ďalšie informovanie zamestnancov o prebiehajúcich aktivitách vyvíjame úsilie na zriadenie vlastného priestoru na našom intranetovom portáli. Lokalita by mala obsahovať tiež diskusné fórum a boli by sme radi, ak by ste využili túto možnosť a podelili sa s nami o vaše postrehy a námety. Konkrétne a vykonateľné námety či podnety môžete do zriadenia tejto platformy zasielať aj na môj mail: ngre@zsr.sk.

► Kde sa môžu zamestnanci dozvedieť o Programe úspor a optimalizácie ŽSR ešte viac?

Pre informovanie všetkých zamestnancov o prebiehajúcim programe bolo spracované nariadenie generálneho riaditeľa,

konkrétne ide o Nariadenie generálneho riaditeľa ŽSR č. 17/2011. V ňom je transformované rozhodnutie generálneho riaditeľa o schválení zoznamu iniciatív programu, sú v ňom menované riadiace a koordinačné tímy programu. Taktiež obsahuje zásady riadenia implementácie programu, teda spôsoby komunikácie, koordinácie medzi úlohami, riadenie problémov na všetkých úrovniach, a to naprieč všetkými iniciatívami programu úspor.

► Predpokladáme, že najdôležitejšou úlohou v tomto rozsiahlom šetriacom programe je úloha námestníčky pre ekonomiku, je to tak?

Ako som už spomenula som vedúcou gestorského tímu. Moje kompetencie a zodpovednosti, tak ako aj kompetencie a zodpovednosti ostatných zamestnancov menovaných do jednotlivých tímov programu sú definované v spomínanom nariadení. Jednoducho povedané, gestorský tím vrcholovo zodpovedá za realizáciu programu a dosiahnutie stanoveného cieľa programu úspor. Moju osobnú úlohu vidím v zastrešení celého programu, sledovaní jeho výsledkov, v riešení krízových situácií a eskalácie problémov, ktoré, a to si netreba zakrývať, pri takomto rozsiahlom projekte vznikajú a je potrebné ich vyriešiť tak, aby boli v súlade so záujmami spoločnosti ŽSR ako celku a zároveň bola zachovaná bezpečnosť a plynulosť prevádzky na dopravnej ceste a, samozrejme aj finančné ukazovatele. Záverom by som zdôraznila, že Program úspor a optimalizácie ŽSR je rozsahom dotknutých činností a zamestnancov naozaj rozsiahly. Som si vedomá, že dobré a otvorené vzájomné vzťahy medzi zamestnancami a manažmentom, trpezlivosť a vzájomná komunikácia sú pre dosiahnutie cieľov absolútne nevyhnutné. V ďalšom čísle nášho firemného časopisu budeme informovať o projekte logistiky a poskytneme vám ďalšie zaujímavé informácie o aktivitách.

Ďakujeme za rozhovor.
(sch)

Doterajšie postavenia

Aktivity v ekonomickej a finančnej oblasti

Základným krokom pre celkové zlepšenie hospodárskych výsledkov ŽSR bolo realizovanie viacerých opatrení, ktoré sa prejavili najmä na znížení očakávanej nekrytej straty zo Zmluvy o prevádzkovaní dráh (ZPD) za rok 2010 zo 119 mil. € na 75 mil. €. Nakoľko ide o oblasť, v ktorej vlastníci dráh uplatňujú svoje zámery, bolo ďalším krokom riešenie a uzatvorenie Zmluvy o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry (ZPŽI) na obdobie troch rokov, v zmysle legislatívy EÚ a SR.

Boli ukončené kroky k vysporiadaniu časti nekrytých strát zo ZPD za roky 2004 – 2009 vo výške 72 280 tis. € ako záväzok štátu a zároveň aktivity pre vysporiadanie ná vratnej finančnej výpomoci v celkovej výške 72 280 tis. € a vrátenie preplatku zo ZPD z roku 2005 vo výške 3 270 tis. € do 30. mája 2011 ako záväzok ŽSR prostredníctvom dohody o vzájomnom započítaní pohľadávok. Vo vzťahu k zostávajúcej časti nevysporiadaných strát vo výške 28 983 tis. € bol stanovený termín vysporiadania v zmysle Uznesenia vlády SR č. 188/2011 taktiež ako jedno z revitalizačných opatrení pre zabezpečenie stability a zlepšenia postavenia ŽSR.

Medzi významné vykonané aktivity v tejto oblasti je potrebné zaradiť aj úspešné zavedenie nového systému spoplatňovania železničnej infraštruktúry, resp. stanovenia úhrad za použitie ŽI, ktorý vychádza zo Zákona NR SR č. 513/2009 Z. z. o dráhach, kde implementáciou navrhovaných opatrení došlo k výraznému zníženiu poplatku za používanie ŽI, a tým k vytvoreniu lepších (transparentnejších) konkurencieschopnejších podmienok v železničnej doprave, a to najmä v železničnej nákladnej doprave.

Opatrenia v ekonomickej, resp. finančnej oblasti sa ale netýkali iba uvedených aktivít. Ich záber bol oveľa širší a obsahovali aj aktivity vo vzťahu k zavedeniu elektronických aukcií s cieľom dosiahnutia úspory vo výške 3,2 mil. €, prehodnoteniu zmlúv z externého prostredia, znovuzavedenie výkonov vybraných činností údržby ŽI vlastnými zamestnancami ŽSR a mnohé iné aktivity.



kroky revitalizácie viedli k zlepšeniu ŽSR a riešia aj ďalší rozvoj

Na základe súčasnej situácie v sektore železničnej dopravy na Slovensku, s dopadom na ŽSR sa realizovali aktivity, ktoré viedli k zlepšeniu postavenia ŽSR ako manažéra infraštruktúry. Zároveň je potrebné definovať aktivity aj pre budúce obdobia, ktoré však nebudú mať výlučne reštrikčný charakter, ale budú zamerané aj na ďalšie potenciálne rozvojové oblasti pre realizovanie hlavnej primárnej činnosti ŽSR, ktorou je zabezpečenie prevádzkyschopnosti železničnej infraštruktúry. Zoznam doterajších krokov a aktivít môžeme v súčasnosti rozdeliť na tri základné skupiny, a to aktivity v ekonomickej a finančnej oblasti – zamerané na zlepšenie ekonomického postavenia ŽSR, aktivity v revitalizačnej oblasti a aktivity, ktorých zámerom je definovať nový rozvojový potenciál ŽSR.

Aktivity v revitalizačnej oblasti

Aktivity v tejto oblasti sú významne ovplyvnené Vládou SR schváleným Programom revitalizácie železničných spoločností, pričom je potrebné zdôrazniť skutočnosť, že všetky organizačné zmeny, ktoré vedú k revitalizácii ŽSR, ako aj samotná tvorba programu revitalizácie boli vykonané vo vlastnej réžii MDVRR SR a železničných podnikov bez externého dodávateľa.

Takýmto spôsobom bolo možné priamo a v krátkom časovom horizonte poukázať na problémy, ktoré majú v súčasnosti dopad na železničný sektor, a navrhnúť opatrenia na ich riešenie. Aktivity v revitalizačnej oblasti pritom vychádzajú z plnenia základných predpokladov, a to nastavenia systému riadenia ŽSR smerom k dosiahnutiu vyrovnaného hospodárenia v roku 2013 a uzavretia dohody o postupnom zvyšovaní krytia fixných nákladov ŽSR od MF SR.

Program úspor a optimalizácie ŽSR

Pre plnenie uvedených predpokladov a opatrení Programu revitalizácie železničných spoločností bol v ŽSR zavedený systém úspor s cieľom dosiahnuť vyrovnaný výsledok hospodárenia, a teda na základe nariadenia generálneho riaditeľa ŽSR zavedený Program úspor a optimalizácie ŽSR.

Okrem uvedených opatrení boli realizované viaceré aktivity so zámerom revitalizovať, a teda ozdraviť ŽSR. Medzi tieto ostatné aktivity môžeme zaradiť vykonané rokovania s partnermi na základe Nariadenia GR č. 29/2010 o rokovaniach so zmluv-

nými partnermi s cieľom znížiť ceny (po ich preskúmaní) v už uzavretých zmluvách, v podpísaných objednávkach, v návrhoch zmlúv a v návrhoch objednávok. Zároveň k takýmto aktivitám patria aktivity, ktoré vedú k rušeniu niektorých zmlúv týkajúcich sa investičných akcií v ŽSR na základe rokovania so zmluvnými partnermi, kde došlo k zníženiu objemu zazmluvnených prostriedkov z cca 282 mil. na 98 mil. eur. Tejto problematike sa týka aj úprava spôsobu skončenia novozatváraných zmluvných vzťahov tak, aby nešlo o nevypovedateľné alebo ťažko vypovedateľné zmluvy, ale aby ŽSR mohli ukončiť zmluvu v prípade, ak je to pre firmu potrebné, úprava v zmluvách, ktorých povaha to dovoľuje, umožňujúca ŽSR dohodnúť rámec bez povinnosti ho úplne čerpať.

Na druhej strane je zoznam aktivít, ktoré by mali prispieť k revitalizácii ŽSR doplnený aj o priebežné promptné uplatňovanie všetkých pohľadávok voči dlžníkom ŽSR súdnou cestou a následná realizácia exekúcií, vrátane podávania návrhov na konkurz. Teda ide o krajné riešenie v prípade neplnenia si záväzkov zo strany dlžníka voči ŽSR.

Súčasťou opatrení sú aj dve kontroly NKÚ a vládny audit MDVRR SR, pričom jedna kontrola NKÚ už bola ukončená. Kontrolou neboli zistené nedostatky v oblasti verejného obstarávania, z ostatných kontrolovaných oblastí vyplynulo jedno odporúčanie k zosúladeniu všeobecných zmluvných podmienok. Ďalšie dve kontroly ešte nie sú ukončené.

Nový rozvojový potenciál ŽSR

Táto oblasť predstavovala a bude predstavovať aj naďalej jednu zo základných oblastí pre celkové zlepšenie postavenia ŽSR, kde len postupnými krokmi

bude možné napíňať aj opatrenia realizované v revitalizačnej, ale aj ekonomickej, resp. finančnej oblasti.

Ide o oblasť, kde vykonané aktivity môžu napomôcť nielen ŽSR, ako napríklad podpísanie kolektívnej zmluvy, ale celému železničnému sektoru v SR. Práve príkladom takejto aktivity je zvolenie generálneho riaditeľa ŽSR za podpredsedu Riadiaceho výboru CER v Bruseli, pričom ide o pozíciu, zároveň organizáciu, ktorá výrazným spôsobom napomáha k zlepšeniu postavenia železničnej dopravy.

Na „národnej úrovni“ vo vzťahu k návrhu efektívneho riešenia dopravnej obslužnosti je na úrovni MDVRR SR vypracovávaná analýza súbehu autobusovej a železničnej dopravy, ktorá môže byť v budúcnosti východiskom pre ďalšie prepravné výkony v železničnej osobnej doprave. Významný dopad pre železničnú dopravu malo aj zavedenie mýta v cestnej nákladnej doprave, kde sa dosiahol napríklad presun prepráv dreva z ciest na železniciu. A práve k možnostiam železničnej dopravy je potrebné poukázať aj na vypracovanie predbežnej štúdie realizovateľnosti pre zistenie opodstatnenosti predĺženia širokého rozchodu z Košíc do Viedne.

Do uvedenej oblasti aktivít v rámci možnosti ŽSR patrí taktiež realizácia krokov vedúcich k tomu, aby ŽSR mohli poskytovať služby externým subjektom v oblasti protipožiarnej ochrany (rozšírenie predmetu činnosti a následné uzatváranie príslušných zmluvných vzťahov s finančným prínosom, teda za odplatu).

V neposlednom rade je na jednej strane revitalizačnou aktivitou, na druhej strane potenciálom zverejňovanie zmlúv a objednávok na internetovej stránke ŽSR.

Uvedený zoznam aktivít v rámci všetkých oblastí predstavuje základ pre zabezpečenie celkového zlepšenia postavenia ŽSR ako manažéra infraštruktúry, ale aj zlepšenia železničného sektora v SR.

Dávaj pozor, neriskuj!

Určite ste viacerí zaregistrovali postavy v reflexných vestách s logom ŽSR, pohybujúce sa 9. júna v blízkosti železničných priecestí. Boli to železničari zo Stredísk bezpečnosti a inšpekcie, odboru komunikácie i železničnej polície rozdávajúcí vodičom aj chodcom informačné brožúry. Túto výchovno-preventívnu kampaň pripravili Železnice SR, ktoré sa aj v tomto roku, celkovo tretíkrát, pripojili k Medzinárodnému dňu bezpečnosti na železničných priecestiach. V rámci nej sa na vybraných 15-tich priecestiach na Slovensku uskutočnili monitorovacie akcie zamerané na kontrolu dodržiavania predpisov a bezpečnosti pri prechádzaní cez železničné priecestia.

NA ODBORNÚ TÉMU

Na 30 miestach v rôznych mestách Slovenska boli umiestnené billboardy „Dávaj pozor, neriskuj!“, železničným stanicám sa distribuovali brožúry s prehľadom platnej

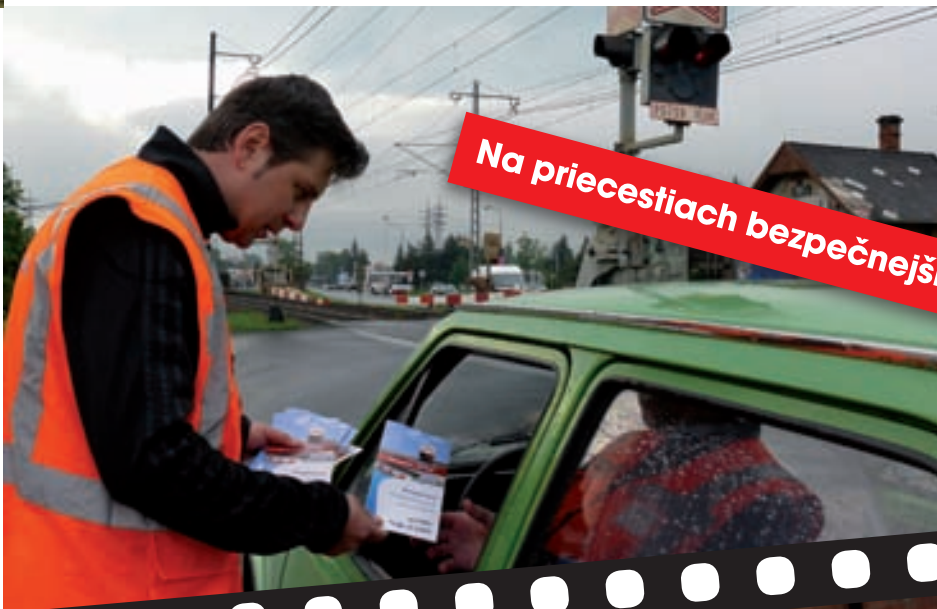


legislatívy pri križovaní cestnej komunikácie so železnicou. S bezpečnostnou akciou korešponduje aj výstava v Múzeu dopravy s názvom „Memento“, zobrazujúca 45 fotografií z reálnych nehôd, ktoré sa stali na priecestiach. Pohľad do štatistiky nehodovosti napovedá, že prevencie nikdy nie je dosť. V živej pamäti máme stále tragédiu z roku 2009 v Polomke. K týmto 12 obetiam pribudlo vlni ďalších 11, ktoré zahynuli pri 50 nehodách na priecestiach. V tomto roku sa do konca mája stalo 23 nehôd, pri

ktorých pozostalí oplakávali troch blízkych, žiaľ už nebohých. Aj počas bezpečnostnej akcie preukázali mnohí vodiči alebo chodci riadnu dávku rizika, keď prechádzali priecestím vo výstražnom stave, spoliehajú sa na znalosti miestnych pomerov. Prítom na týchto nebezpečných miestach postačí jedno chvíľkové zaváhanie, nepozornosť, podcenenie či zlé vyhodnotenie situácie, ktoré môže v momente vyústiť do fatálnej tragédie a stratou najcennejšieho ľudského daru – života. (red)

◀ V Košiciach na železničnom priecestí pri stavadle 6 na Rampovej ulici, kde je priecestné svetelné zabezpečenie 1. kategórie s rampami, rozdávali informačné brožúry žiaci Osemročného gymnázia Alejová 1. Deväť mladých ľudí vysvetľovalo vodičom s ponukou brožúry, aby cez priecestie prechádzali podľa pravidiel, a teda dodržiavali bezpečnosť. Väčšina ich snahu ocenila a letáčik si so záujmom pri čakaní aj prezerala. Avšak boli aj takí, ktorí iba zagáňili a nervózne čakali, kedy sa rampy zdvihnú. Mladý Róm s vozíkom plným harabúrd, ktoré strácal po ceste, sa neunúval čakať, vybral sa na červenú, samozrejme ho popohňal pískajúci vlak. Podarilo sa mu prejsť, či však bude mať toľko šťastia aj nabudúce, to si netrúfime povedať. Také šťastie nemal chodec, ktorý so slúchadlami v ušiach prechádzal koľajiskom, akoby bol na korze, stihol prejsť ešte pred vlakom, ale neušiel policajtom, ktorí mu dali riadne „masťnú“ pokutu. Veronika, Diana, Zuzka, Janka a Baška nám pod výstražnými križmi a svetielkami aj zapózovali a spolu s chalanmi z triedy a inšpektorom sú aj na obálke.

Počas bezpečnostnej akcie na frekventovanom spišskonovoveskom priecestí rozdával informačné brožúry Mg. Milan Pacanovský, inšpektor z SBI Košice. V neprítomnosti policajných zložiek však niektorí jednotlivci preukázali riadnu dávku odvahy. Autá prechádzajúce priecestím počas blikania červených svetiel, ale aj riskujúci chodci náhliaci sa priecestím hneď za prechodiacim vlakom. Tentoraz mali šťastie, v protismere po druhej koľaji nešiel žiadny vlak. Dvojica mladých chodkýň nás zasa zasakčila naivnou otázkou, prečo musia čakať pred spustenými rampami, ak je vlak ešte ďaleko. Akoby si nevedomili, že súprava idúca stodväsiatkou sa už za pár sekúnd rúti priecestím. Drzý bol aj mladý cyklista, ktorý ironicky vyhlásil, že leták nepotrebuje, a hneď ho aj zahodí. Samozrejme, že tiež preklúčkoval cez spustené závary. ▶



Na priecestiach bezpečnejšie

MEMENTO

Toto je iba malá ukážka fotografií, ktoré sú vystavené v Múzeu dopravy a pripomínajú železničné nešťastia.



ŽELEZNIČNÝ SEMAFOR

Nezodpovedný vodič auta zrážku s vlakom neprežil

Železnice SR sa v spolupráci s Ministerstvom dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, Ministerstvom zdravotníctva SR, Ministerstvom vnútra SR, Železničnou políciou, Policajným zborom SR, Záchranou a dopravnou zdravotníckou službou Bratislava, Operačným strediskom leteckej záchrannej služby, Hasičským a záchraným útvarom hlavného mesta SR Bratislavy a Základom protipožiarnej ochrany železníc spoločne zapojili do Európskeho dňa bezpečnosti na železničných priestech. Záštitu nad celou akciou prevzal 1. podpredseda vlády a minister dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR Ján Figeľ.

Pri tejto príležitosti bola pre médiá zrealizovaná simulovaná zrážka vlaku s osobným automobilom na železničnom priestech v areáli Mostného obvodu Bratislava. S nasadením všetkých zložiek sa podarilo názorne ukázať, čo všetko je nevyhnutné na záchranu ľudského života v prípade takejto zrážky. Ani nepriazeň počasia v kombinácii silného vetra a vytrvalého dažďa neznižila výkony záchranárskych zložiek, ktoré sú zvyknuté zachraňovať životy s plným nasadením v každom počasi. Prítomným hosťom ako aj novinárom prebiehali po chrbte zimomriavky, sledujúc moment zrážky, pískanie bŕzd, zvuk nárazu. Záchranárske úkony reálne zobrazovali boj o životy dvoch členov posádky osobného automobilu, aj keď, našťastie, išlo len o figuríny, pričom jedna z nich „utrpela“ smrteľné zranenia, druhý „passažier“ utrpel ťažké poranenia a musel byť prevezený do nemocnice vrtuľníkom.



Zdravotníci, hasiči, policajti v akcii! Záchrana životov je to najdôležitejšie...



Rušňovodič Peter Kalo bol po zrážke prvý pri zdeformovanom vozidle.



Tento vodič zrážku s vlakom neprežil, našťastie to tentoraz bola iba figurína.



Vlak má vždy prednosť, ak to niekto nerešpektuje, môže to dopadnúť aj takto...

Prítomní ministri Ján Figeľ (MDVaRR SR), Ivan Uhlirík (MZ SR) a generálny riaditeľ ŽSR Vladimír Lupták ocenili profesionálny prístup záchranárov. Nám železničiarom, ale aj záchranárskym zložkám a účastníkom cestnej premávky želáme v skutočnom živote takýchto nehôd čo najmenej!
(dah)

Svedkami nehody boli aj zľava: Ján Zachar, námestník GR pre prevádzku, Miroslav Šporinský, prednosta Sekcie EE OR Trnava, Tibor Kučera, námestník riaditeľa pre Úsek riadenia dopravy OR Trnava, Milan Solárik, riaditeľ OR v Trnave, Milan Kubiček, riaditeľ odboru bezpečnosti, a Jiří Kubáček, generálny riaditeľ sekcie železničnej dopravy a dráh MDVaRR SR.



Minister Ján Figeľ (vľavo) v rozhovore s Vladimírom Luptákom, generálnym riaditeľom ŽSR (vpravo), a Petrom Moldom, riaditeľom úseku GR (v strede).

Spišskému priecestiu sa zmenšila logika, prejazd pod Tatrami vytváral kolóny áut

Železnice SR venujú mimoriadnu pozornosť technickému stavu priecestí, pretože tie sú pod neustálym drobnohľadom verejnosti. V súčasnosti je na tratiach ŽSR 2219 úrovnových križovaní cestnej a železničnej siete, ktoré sa musia patrične udržiavať a prípadne aj rekonštruovať. Aj v týždni, v ktorom sa konal Deň bezpečnosti na železničných priecestiach, boli kvôli obnove vypnuté 2 priecestia a vodiči cestných vozidiel museli využívať obchádzkové trasy.



Stojan s malorozmerovými relé, ktorý nahradil police s klasickými relé, zapájali zamestnanci SMÚ OZT ZT a SMÚ OZT SO zo Spišskej Novej Vsi. Práce cez vysielaciu usmerňoval Bc. Vladimír Laško, za celkový priebeh výluky zodpovedal správca Ing. Peter Vojtech (v pozadí).

Len deň pred bezpečnostnou akciou obsadili priecestie v Spišskej Novej Vsi domáci „ozefáci“. V reléovom domčeku zapájali nový stojan s malorozmerovými relé. Priecestie v km 174,713 bolo vybudované koncom 60. rokov s klasickými relé sovietskeho vzoru, ktoré sú už v súčasnosti morálne aj fyzicky opotrebované, nie sú na nich náhradné diely. Medzi Štrbou a Margecanmi je ešte 10 priecestí s takýmito relé. Aby sa takáto náročná výmena riadiacej logiky zvládla počas jednodňovej výluky, stojan s relé a prepájacími vodičmi vopred pripravili zamestnanci SMÚ OZT SO Spišská Nová Ves. Na „mieste činu“ návěstní majstri už len pripájali k stojanu káble od výstražníkov a závor. Vyžadovalo si to maximálne sústredenie, veď správne zapojenie vodičov bolo základným predpokladom, aby zabezpečovacie zariadenie priecestia mohlo znova spoľahlivo slúžiť účastníkom cestnej premávky. **(balky), foto: autor**



Návěstní majstri Jozef Šíma a Ján Uhrín pripájali vodiče na určené miesta na svorkovniciach.



Trikrát meraj a raz rež... platilo to aj v prípade Miroslava Kacvinského a Bc. Dušana Košíka, ktorí v technickej dokumentácii kontrolovali zapojenie vodičov.

SPRAVODAJSTVO



Cez takto poškodenú gumokovovú konštrukciu priecestia denne prechádzali stovky vozidiel.

Vodiči na ceste 1. triedy medzi Kežmarkom a Spišskou Belou, smerujúci ďalej do Poľska, istotne už dlhšie hromžili na prejazd cez miestnu trať. Gumokov, položený na priecestí v km 15,398, počas poslednej rekonštrukcie v septembri 2001 nedokázal odolávať narastajúcej cestnej doprave. Jeho dezolátny stav odstránili zamestnanci SMÚ ŽTS TO Spišská Nová Ves komplet-

nou rekonštrukciou priecestia. Od 11. do 14. júna zrealizovali opravu koľajového zvršku, pôvodné drevené podvaly nahradili betónové. Vyriešili aj odvodnenie priecestia vyčistením neďalekého priepustu. Vodičov však najviac poteší fakt, že cez priecestie už budú jazdiť po novej, gumovej konštrukcii typu STRAIL, ktorá je určená na väčšiu záťaž a intenzitu cestnej dopravy.



Obnova priecestia vytvárala kolóny vozidiel, ktoré jazdili po obchádzkovej trase riadenej svetelnou signalizáciou.



Pôvodné drevené podvaly prenášajú ťažoví robotníci Peter Lipták, Pavol Gengel Pavol, Vladimír Reščák a Miroslav Michlík, prízerá sa Peter Olejár, všetci z popradského pracoviska SMÚ ŽTS TO Spišská Nová Ves

Výmene koľajníc napomáhala obetavosť a zohratosť železničiarov

Májové obmedzenie vlakovej dopravy vytvorilo na mnohých tratiach niekoľkohodinové dopravné pauzy, keď po koľaji neprešiel ani jeden vlak. Takýto čas je ideálny aj na náročnejšiu údržbu a patrične ho od 6. júna využili aj traťováci z Lúk pod Makyťou pri výmene koľajnicových pásov.



Traťoví robotníci, zľava Alojz Badošek, Martin Behro, Peter Hamšík, Miroslav Ofúkaný zachytení pri uvoľňovaní matíc motorovými zaťahovačkami.

Rušenie spojov a zhoršenie obslužnosti regiónu sa dotklo aj Lúk pod Makyťou. Hoci ležia na medzištátnej významnej trati Púchov – Horní Lideč, na stanicu ani do obce sa v doobedňajších hodinách nedostanete. Ešte šťastie, že sa pri cestovaní za materiálmi do nášho časopisu stále môžeme spoliehať aj na spolupatričnosť a vzájomnú pomoc kolegov - železničiarov. A identické vlastnosti bolo badať aj u traťových robotníkov SMÚ ŽTS TO Trenčín počas výmeny koľajnicových pásov. Tie pôvodné už skrývali viaceré defektoskopické chyby, preto sa koľajnice súvisle menili v dvoch úsekoch, oba v dĺžke 800 metrov. V jednom prípade došlo k obojstrannej výmene koľajníc,



Zohratosť chlapov sa prejavila aj pri ukladaní nových koľajnicových pásov zo súpravy SDK 2.

v druhom sa menil len jeden pás. Traťovým robotníkom však šla práca od ruky, každý vedel, čo presne má robiť, každý bol súčasťou tímu. Či už pri uvoľňovaní matíc, rezaní koľaji, výmene gumových podložiek alebo počas zriaďovania bezstykovej koľaje. Musíme uznať, majster Ján Behro môže byť hrdý na svoju partiu chlapov, na ich obetavosť a vysoké pracovné nasadenie aj v súčasných neistých časoch.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor

SPRAVODAJSTVO

Žilinským dispečerom slúžia nové spojovacie systémy

Dispečeri vlakovej dopravy pri riadení železničnej prevádzky komunikujú po separátnych dispečerských okruhoch, pomocou liniek dopravnej siete, spájajú sa s telefónnymi účastníkmi Železničných telekomunikácií, dorozumievajú sa aj mobilmi. Všetky tieto telefónne linky obsluhujú z ovládacích pultov dispečerských zariadení. Od 13. júna majú dispečeri na pracoviskách ORD Žilina k dispozícii nové spojovacie systémy od firmy Inoma Comp s.r.o.

Spoločnosť z Liptovského Hrádku sa venuje dispečerským zariadeniam od roku 1994, k spokojnosti reaguje na požiadavky ŽSR a poskytuje komplexné riešenia hlasovej komunikácie. Jej spojovacie systémy ALFA na

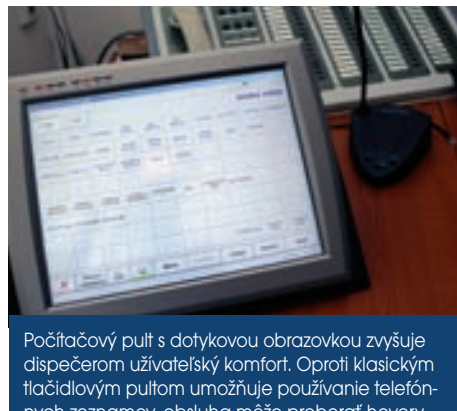
žilinských dispečerských pracoviskách slúžia na pripojenie telefónnych liniek a okruhov rôznych typov a ich následné ovládanie prostredníctvom obsluhovacích pultov s tlačidlami alebo dotykovou obrazovkou.



Peter Gaňa a Ján Podhorec z SMÚ OZT OT Žilina v káblovej miestnosti merajú a pripájajú telefónne linky do nového dispečerského systému.



Dispečer Eduard Porubčanský a vedúci SMÚ OZT OT Žilina Ján Karabin, sledujú s Miroslavom Vlčekom z dodávateľskej firmy činnosť nového ovládacieho pultu.



Počítačový pult s dotykovou obrazovkou zvyšuje dispečerom užívateľský komfort. Oproti klasickým tlačidlovým pultom umožňuje používanie telefónnych zoznamov, obsluha môže preberať hovory prostredníctvom bezdrôtového telefónu a taktiež si prehrávať zaznamenané hovory. Systém umožňuje diaľkový dohľad a servis, je tiež prístupný aj pre implementáciu nových aplikácií, napr. GSM-R

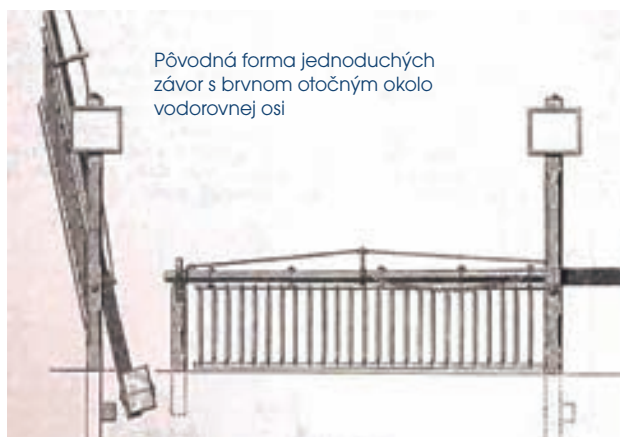
Dôležitým komunikačným nástrojom pri riadení dopravy je dispečerský okruh, spájajúci dispečera s výpravcami sledovaných a riadených železničných staníc. Dispečer má tento okruh neustále pod kontrolou a môže na ňom realizovať selektívne, skupinové a generálne volania. Podľa Milana Krasuľu, obchodného riaditeľa firmy, systém môže taktiež vytvárať nezávislé konferenčné hovory dispečera s ľubovoľnými koncovými účastníkmi rôznych typov telefónnych sietí a taktiež zaznamenáva a archivuje všetky služobné hovory. Dispečeri určite ocenia aj zálohovanie napájania, ktorým je zabezpečená funkčnosť spojovacieho systému ALFA pri výpadku energie z verejnej siete. (balky)

Vlak má absolútnu prednosť

Úrovňové kríženie železnice s cestnou komunikáciou bolo zásadným problémom už od najrannejších dôb železničnej prevádzky. Dlhá zábrzdna vzdialenosť ťažkého a rýchlo sa pohybujúceho vlaku si od počiatku vyžadovala chrániť jeho cestu pred narušením účastníkom cestnej premávky. To je dôvodom pre zásadu absolútnej prednosti vlaku na železničnom priecestí pred cestným vozidlom. Tá je zakotvená i v dnešnej legislatíve, avšak podľa štatistík nehôd na železničných priecestiach je tento problém stále aktuálny.

Priecestné zabezpečovacie zariadenia I.

Už železničný prevádzkový poriadok z roku 1854 stanovil, že prechody cez



Pôvodná forma jednoduchých závor s brvnom otočným okolo vodorovnej osi

ke 1,8 – 2 m na stĺpoch z drevených hranolov alebo vyradených koľajníc. Od konca 19. storočia boli tieto písané tabule čoraz viac nahradzované ľahšie udržateľnými zinkovými odliatkami alebo plechovými výliskami. Na ich bielom podklade bol čiernym písmom vyhotovený obvykle text – „POZOR NA VLAK“. Na hlavných tratiach boli výstražné tabule súčasťou zariadení priecestia zo závorami. V takom prípade bol text zložitejší a obsahoval obvykle citáciu zákonného ustanovenia o povinnos-

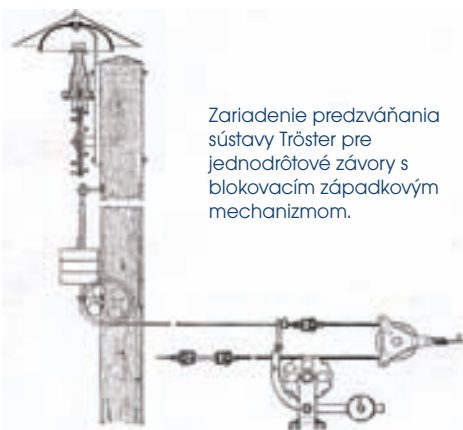
tiach verejnosti vo vzťahu k železničným zariadeniam. železnicu musia byť opatrené silnými závorami vo vzdialenosti aspoň 12 stôp od stredu železničnej koľaje najbližšie ležiacej. Technické podmienky pre stavbu miestnych železníc z roku 1889 do určitej miery zmierlili tento predpis a stanovili, že závo-ry majú byť použité len tam, kde je rýchlosť vlaku vyššia než 40 km/hod. V ostatných prípadoch bolo nariadené použiť výstražné tabule. Spočiatku išlo o jednoduché, spravidla drevené tabule umiestnené vo výš-

ke 1,8 – 2 m na stĺpoch z drevených hranolov alebo vyradených koľajníc.

Výstražné kríže, reťaze, brvná, závory...

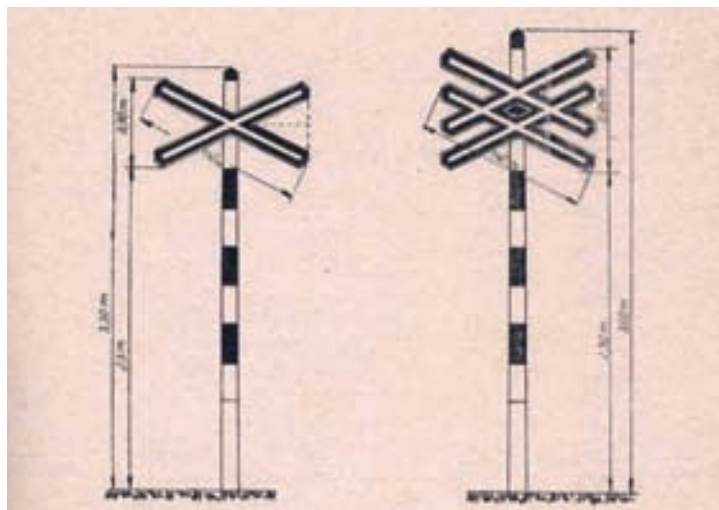
Výnosom ministerstva železníc z 24. 8. 1931 boli tabule nahradené charakteristickým výstražným krížom, ktorého tvar sa až dodnes viac-menej nezmenil. Intenzívne sa rozvíjajúci motorizmus si už koncom prvej polovice 20. storočia vyžiadal doplniť ho o predsunuté cestné značenie, upozorňujúce na blízke priecestie.

Boli zriadené na základe vládneho nariadenia č. 100 Sb. Z. a n. zo dňa 13. 5. 1938. Zložitejším zariadením boli rôzne druhy pevných zábran. Boli používané už na prvých železnicach a mali rôzne podoby - od jednoduchých reťazí, zdvíhaných naprieč komunikáciou krížiacou železnicu, cez odsúvateľné brvná až po brvná otočné okolo zvislej alebo



Zariadenie predzváňania sústavy Tröster pre jednoduché závory s blokovacím západkovým mechanizmom.

častejšie vodorovnej osi. Pomerne skoro sa stali dominantnými závory s brvnom otočným okolo vodorovnej osi, vyvážené primeraným protizávažím. Najčastejšie drevené brvná závor boli na frekventovaných priecestiach dopĺňané oceľovou závesnou mrežou, znemožňujúcou podliezanie spustených závor.



Výstražný kríž pre jednokoľajné a viackoľajné priecestie podľa vzoru z roku 1931.



od počiatku železníc

Zaujímavé KOMJATICE

Z pohľadu základného usporiadania sú určitou zaujímavosťou závory na nitríanskom zhlaví železničnej stanice Komjatice, ktoré sa otáčajú okolo zvislej osi, a reprezentujú tak jednu z najstarších konštrukcií.

Vedľa priamej ručnej obsluhy závor sa už v najrannejších obdobiach začal pre ich ovládanie používať aj jedno-drôtový pohon. Znamená to, že proti-závažie stabilizovalo brvno závor v otvorenej polohe a ich zatváranie bolo zabezpečené fahom drôtovodu ovládaného jednoduchým rumpálom. Ak bol tento rumpál umiestnený vo vzdialenosti do 60 m od priestestia, považovalo sa toto priestestie za miestne obsluhované. V takom prípade pred spustením závor postačovalo varovať ľudí a povozy na priestestí volaním. Ak boli závory obsluhované z väčšej vzdialenosti, bolo treba upozorniť účastníkov cestnej premávky zvonením – tzv. predzváňaním. Až do konca 80. rokov 19. storočia bol pre tento účel obvyklý zvonček obsluhovaný druhým drôtovodom, nezávislým na obsluhu závor. Od roku 1889 bol medzinárodným technickým dohovorom stanovené, že predzváňanie sa má vykonať tým istým drôtovodom, ktorým



Dvojdrtové závory s predzváňaním sústavy „trojlístok“.

sa ovládajú závory. Hoci na tento účel vzniklo viacero sústav, najobvyklejšou v našich končinách sa stala sústava Tröster. Tiahlo jednodrtového pohonu pôsobilo na kladku, cez ktorú bolo prevlečené ďalšie lanko, zakotvené na jednej strane do vlastného závorového pohonu, na druhej do predzváňacieho zariadenia. Keďže odpor predzváňacieho zariadenia bol menší než odpor vlastných závor, bolo pri uzatváraní závor najprv uvedené do činnosti predzváňacie zariadenie a až po ukončení predzváňania sa začali spúšťať závorové brvná. Uprednostnenie predzváňania pred spúšťaním závor bolo zaistené aj mechanickým blokováním špeciálnym západkovým mechanizmom. Takéto zariadenie bolo roku 2010 nainštalované v expozícii železničného múzea Bratislava východ.

„Trojlístok“ funguje dodnes

Závažný nedostatok jednodrtového pohonu závor spočíval v skutočnosti, že v prípade poruchy pohonu zostali závory v otvorenej polohe. Jednodrtový pohon tiež nebránil neoprávneným osobám manipulovať so závorami. Okolo roku 1880 sa preto začali používať sklopné závory ovládané dvojitým drôtovodom, pri ktorom mali ramená závor nútený pohyb dole aj hore. Ešte i dnes fungujú na našich železniach na viacerých miestach spoľahlivé dvojdrtové priestestné

zariadenia s predzváňaním sústavy „trojlístok“, konštrukčne pochádzajúce z rakúskej južnej železnice.

Presnejšie dodržiavanie stanovenej doby predzváňania zabezpečoval na našich železniach po prvej svetovej vojne uplatňovaný rýchlostný pohon závor, ktorý znemožňoval skrátiť stanovenú dobu predzváňania rýchlejšim



Závory s brvnom otočným okolo zvislej osi v stanici Komjatice. Autor: Martin Entner

otáčaním kľuky pohonu závor; najčastejšie používanými zariadeniami boli systémy Götz rakúskej Južnej železnice, Liberta 1922 a ČKD. Fyzickú prácu závorára na priestestiach s frekvenciou najvyššou vlakovou dopravou nahradzoval elektromotorický pohon závor typu ČKD a Liberta.

Rýchlostný pohon závor Liberta.

MDC, foto: archív MDC



Jednodrtové priestestné zariadenie s predzváňaním sústavy Tröster v expozícii železničného múzea Bratislava východ.

Komentár k článku 912 a 913 predpisu ŽSR Ž1 Pravidiel železničnej prevádzky a k článku 46 a 65 predpisu ŽSR Z 17 (D 17) Nehody a mimoriadne udalosti



Každý dopravný zamestnanec z vlastnej skúsenosti vie, že počas jeho výkonu dopravnej služby sa vyskytnú situácie z kategórie tzn. neštandardných, ktoré je potrebné veľmi rýchlo, ale najmä podľa interných predpisov ŽSR vyriešiť. Jedna taká „neštandardná“ situácia nastala v nemenovanej železničnej stanici a výpravca ju riešil nasledovne.

Keďže potreboval urýchlene uvoľniť výhybky pre postavenie vlakovej cesty pre protismerný nákladný vlak, zariadil vchádzajúcemu vlaku označenie miesta zastavenia tak, ako je nakreslené na obrázku – prvý vozeň s cestujúcimi zastavil mimo priestoru určeného pre výstup a nástup cestujúcich. Pre úplnosť je potrebné dodať to, že vlakový personál o tomto postupe vyrozumiený nebol, skrátka o ničom nevedel.

Čo hovorí predpis ŽSR Ž1 Pravidlá železničnej prevádzky?

V článku 912 predpisu ŽSR Ž1 sa uvádza, že vlak v stanici zastaví pred miestom ukončenia vlakovej cesty, resp. na vo-

pred určenom alebo označenom mieste. V článku 144 je zase uvedené, že návessťou „Stoj“ sa označuje miesto, kde musí čelo vozidla zastaviť.

Otázka: Je výsledok tohto postupu zo strany vodiča, ale aj výpravcu správny alebo nie? Bolo by to považované za NU C4 ?

Ak chceme poznať odpoveď na túto otázku, musíme si zopakovať a vysvetliť niektoré konkrétne ustanovenia predpisu ŽSR Z17 (D17) Nehody a mimoriadne udalosti, v ktorých je uvedená problematika opísaná a vysvetlená.

V článku 65 uvedeného predpisu sa mimo iného dočítame, že za nehodu

„Prejdenie návesti Stoj“ sa považuje aj nezastavenie vlaku na mieste určenom predpisom, určenom verbálnym alebo písomným spôsobom.

V článku 6 prílohy 7 je uvedené, že za prevádzkovú poruchu D1 „Nezabezpečená jazda vlaku“ sa posudzuje vchod vlaku s prepravou cestujúcich na koľaj, ktorá nie je určená pre ich nástup a výstup.

Zo situácie nakreslenej na obrázku možno konštatovať, že vlak zastavil na koľaji určenej pre vystupovanie a nastupovanie cestujúcich, ale svojou časťou už zastavil mimo určeného priestoru. Predpis ŽSR Ž1 Pravidlá železničnej prevádzky nedáva možnosť, aby si výpravca skrátill, resp. predižill priestor určený pre výstup a nástup cestujúcich (čiastočne je to umožnené len dopravcovi pri splnení určitých dopravných opatrení), preto takto postupovať nesmie. V prípade takéhoto postupu výpravcu sa v súvislosti s čl. 913 predpisu Ž1 (ak musí vlak zastaviť na určitom mieste, výpravca zariadi, aby toto miesto bolo označené návessťou 51, STOJ) uvedená situácia bude považovať za prevádzkovú poruchu D1 „Nezabezpečená jazda vlaku“, pretože vlak prišiel na časť koľaje, ktorá nie je na to určená.

Bc. Emil CHLEBNIČAN

Vo Valčíku sa spomínalo i plánovalo

Vo Valčíku v Bratislave sa uskutočnilo v poradí už siedme stretnutie bývalých prednostkyní a prednostov železničných staníc. Pozvanie prijalo celkom 38 dôchodcov, z toho tri ženy, a tak sa 3. júna v tomto zariadení nielen spomínalo, ale rozprávalo aj o budúcnosti železníc.

Predseda výboru stavovského združenia prednostov železničných staníc Ing. Peter Rajčák privítal v úvode stretnutia vzácných hostí, Ing. Vladimíra Luptáka, generálneho riaditeľa ŽSR, Ing. Jána Zachara, námestníka generálneho riaditeľa pre prevádzku, Ing. Milana Solárika, riaditeľa OR Trnava a Ing. Tibora Kučeru, námestníka riaditeľa OR Trnava pre riadenie dopravy. Svojou pravidelnou účasťou pozdravili toto stretnutie

aj Ing. Jozef Antoš, Ing. Jiří Hanzal, Bc. Miroslav Kocnár a prvý predseda SZP Ing. Dvorák Fridrich. Všetci hostia vo svojich vystúpeniach hodnotili súčasnú situáciu na ŽSR a predstavili plánované zmeny od 1. júla. Všetci účastníci tohto stretnutia dostali aj malé reklamné predmety vrátane trička s emblémom stavovského združenia s dátumom stretnutia. Všetky udalosti a iniciatívy výboru SZP sú zdokumentované v troch



Ing. Peter Rajčák v úvode privítal nielen dôchodcov z radov bývalých prednostov, ale aj hostí. Zľava: Ing. Milan Solárik, Ing. Ján Zachar, Ing. Vladimír Lupták a Ing. Peter Rajčák.

pamätných knihách, ktoré si so záujmom pozreli všetci bývalí kolegovia i hostia. Tešíme sa spoločne na ďalší, v poradí už ôsmy ročník tohto podujatia v roku 2012.

Ing. Peter RAJČÁK, Foto: Ľubomír MITAS

Koridor v Melčiciach uzavrel históriu stanice

Cez Melčice prešiel prvý vlak v januári 1876 a staničná budova bola považovaná za prvú dominantu obce. Dnešnú železničnú stanicu vybudovali v roku 1895 na nezastavanom území a za Rakúska – Uhorska v nej stáli aj rýchliky. Stanica svoju históriu dopísala 14. marca 2011 po začatí traťovej výluky v rámci výstavby koridoru. Po skončení prác bude v Melčiciach už iba zastávka.

Začatím traťovej výluky určenej na vyrovnanie oblúkov sa súčasne v Melčiciach zrušila dopravná služba výpravcov a signalistov. Zároveň bola aktivovaná výhybňa Nivy, ktorá prevzala dopravné činnosti zo zrušenej stanice. Výhybňa je už riadená diaľkovo, výpravcom z Trenčianskych Bohuslavíc. V Melčiciach sa hlavné sta-

vebné práce na železničnom zvršku aj spodku začali 6. mája, po sprevádzkovaní nového nadjazdu a zrušení existujúceho priecestia. V bývalej stanici je už demontovaná párna skupina koľají a na novej, druhej traťovej koľaji, nástupišti a prístupe z podchodu sa bude pracovať do konca júla. Potom, 30. júla sa výluky presunú na prvú ko-



Elektromechanické staničné zabezpečovacie zariadenie bolo vypnuté, dočasne je v Melčiciach automatické hradlo AH2000. Ovláda ho aj Vladimír Vagač, výpravca vo funkcii hradlára.



V mieste párnej skupiny staničných koľají sa už buduje druhá traťová koľaj.



Výpravcovia slúžili v stanici Melčice do 14. marca 2011.



Prí oboch traťových koľajach budú nové nástupištia, ktoré bude spájať novobudovaný podchod.

ľaj, ktorá sa spoločne s nástupišťom a prístupom k nemu bude budovať až po odstránení nepárnej skupiny staničných koľají. Premena stanice Melčice na zastávku, ktorá je financovaná z Kohézneho fondu EK v rámci Operačného programu Doprava 2007-2013, by sa mala zavŕšiť 21. októbra tohto roku.

Martin BALKOVSKÝ
foto: autor

SPRAVODAJSTVO

V Novom Meste nad Váhom prišli o strechu nad hlavou

Ošumelá fasáda, chýbajúca strecha... pohľad na súčasnú výpravnú budovu v Novom Meste nad Váhom pripomína zábery z povojnových čias. Prítomnosť stavbárov ale naznačuje, že budova je v rekonštrukcii. Jej obnova, ktorá začala a zároveň aj bola pozastavená v roku 2009, je v tomto roku opäť zaradená do plánu investícií. Stanica by sa mala zateplíť a dostať novú strechu, skrátliť by ju mala aj nová fasáda. Premenu pocíti aj cestujúca verejnosť vo vestibule, kultúrnejšie budú aj priestory pokladní. Vymenia sa všetky okná aj dvere, vybuduje sa bezbariérový prístup, zmenami prejdú toalety. V pláne sú zahrnuté aj prestavby ďalších železničných budov v stanici, všetko však závisí od prerozdelenia finančných prostriedkov. Miestni železničari teraz dúfajú, že tok peňazí nevyschne skôr, ako zo stanice odíde posledný stavbár. (balky)



Interaktívna výstava zmenila stanicu na nepoznanie

Hádám len málokto by uveril tomu, že konzervatívny a aj - povedzme si to na rovinu – ošumelý priestor stanice môže ľudí aj pozitívne prekvapiť, naladiť a vyprovodiť ich na cestu vlakom s úsmevom na tvári. Mladému umelcovi Jozefovi Pollákovi zo Zázrivej sa to podarilo. A to aj napriek tomu, že jeho umelecké plány sú niekedy naozaj odvážne. Ved' posúďte sami.



Mladý umelec mal všetko dobre premyslené. Ukotvenie ľudí bolo bezpečné a vytváralo dokonalú ilúziu toho, čo si zaumienil.

Banskobystrická hlavná stanica zažila absolútnu obrodu. Mladý, len 21 ročný umelec si priestor stanice vybral zámerne. V rámci svojej ročníkovej práce chcel ľudí šokovať v ich bežnej každodennosti, a možno aj poukázať na celkom obyčajný život, hoci netradičným spôsobom. Na svoje dielo využil ľudí, svojich spolužiakov, ktorých pracne a veľmi precízne zavesil do podhľadu nástupišťa tak, že vytvárali ilúziu neživých bábok, ľudí bez tváre, ktorí idú niekam do neznáma. V skutočnosti to však boli živé bytosti plné života. Výstava nenechala ani jedného okoloidúceho chladným, s miernym úškrnom, „poloúsmevom“ prešiel stanicou hádam každý, komu spočinul pohľad na tejto netradičnej výstave.

Ivana KAPRÁLIKOVÁ, foto: autorka



Neobyčajná výstava a tieto živé „sochy“ nenechali žiadneho cestujúceho bez povšimnutia...

ZAÚJALO NÁS

Deti nadchla práca železničných hasičov

Deti z materskej školy z obce Klokoč strávili takmer celý jeden májový deň s našimi hasičmi (ZHÚ – ZPOŽ Zvolen). O zážitky veru nemali núdzu ani deti, ani naši kolegovia v službe. Návšteva bola organizovaná v spolupráci s veliteľom útvaru Bc. Jánom Sedliakom s riaditeľkou škôlky Beátou Babicovou. Deťúrence boli podľa slov dospelých nadšené a prostredníctvom nášho časopisu by zvolenským hasičom chcela poďakovať aj riaditeľka materskej školy.

-Naše veľké ďakujem patrí veliteľovi útvaru Jánovi Sedliakovi a kolektívu hasičov ZHÚ- ZPOŽ Zvolen, ktorí nám umožnili prežiť jeden nezabudnuteľný slnečný deň plný zaujímavých a poučných informácií, ktoré deti veľmi zaujali. Hasiči nás oboznámili s náročnosťou a rizikom ich práce, s patrónom, sv. Floriánom, ukázali nám autá, ktoré deti veľmi zaujali a hneď s úsmevom na tvárach ich aj vyskúšali. Rozprávali nám o hasiacich

prístrojoch, ich použití v konkrétnych situáciách, o oblečení hasičov a o množstve ďalších zaujímavých vecí. Pedagogické pracovníčky a deti Ma-

terskej školy Klokoč želajú kolektívu hasičov ZHÚ - ZPOŽ Zvolen veľa úspechov v ich náročnej práci.

Ivana KAPRÁLIKOVÁ, foto: MŠ Klokoč



Ž semafor CUP 2011

Univerzálnym hráčom štvrtého ročníka medzinárodného volejbalového turnaja Ž semafor CUP 2011 sa stal Miloslav Šmid z tímu Českých dráh. Najlepšou nahrávačkou a aj najlepšie hrajúcou ženou bola Mária Filipová z družstva ŽSR a Michal Kuraš ml. dostal ocenenie - Najlepší smečiar (ŽSR).

V Humennom si už po štvrtýkrát svoje sily pod volejbalovou sieťou zmeralo päť družstiev. Hral každý s každým. Zaujímavosťou na našom turnaji je to, že každé družstvo je zmiešané. Pravidlom je, že na ihrisku

to, že práve naši kolegovia zo železničnej stanice na čele s prednostom Mgr. Dušanom Chudinom akciu vymysleli a naša redakcia túto myšlienku podporila a prevzala

záštitu nad turnajom. Už druhýkrát sa nám podarilo vďaka Ing. Michalovi Gufrovičovi postaviť aj redakčný tím, ktorý zastupovali naši skvelí kolegovia z rôznych železničných pracovísk a pod Mišovou taktikou si opäť zahral aj náš redaktor Martin (balky). O tom, že medzi železničiarimi sú aj výborní volejbalisti, sa presvedčili všetci tí, ktorí v piatok 3. júna prišli do Humenného povzbudiť svoj tím. Ceny najlepším športovcom

odovzdala šéfredaktorka Ž semaforu Dana Schwartzová spolu s Dušanom Chudinom a Michalom Gufrovičom. Štvrtý ročník bol v znamení fair play a prvenstvo v turnaji si vybojovalo družstvo ŽSR. Keďže väčšina hráčov je z Humenného, putovný pohár právom zostal na domácej pôde. Na druhom mieste sa umiestnili hostia z Čiech, ktorí zastupovali ČD, kon-

krátne železničnú stanicu Havlíčkov Brod. Tretia priečka 4. ročníka Ž semafor CUP 2011 patrila minuloročnému víťazovi tímu ZSSK CARGO. Zemiakovú medailu sme si priviezli do redakcie a kolegovia zo ZSSK sa umiestnili na čestnom piatom mieste. Naozaj skvelým zážitkom bolo finále, kde naši kolegovia predviedli fantastickú hru. I keď výsledok bol veľmi tesný, víťaz bol jasný. Víťazovi gratulujeme, všetkým volejbalistom i hosťom ďakujeme za účasť a veríme, že sa stretne o rok na piatom ročníku.

(sch)



Michal Kuraš v akcii! Ocenenie Najlepší smečiar (ŽSR) turnaja mu právom patrí.

musí byť na každej strane minimálne jedna žena. Hralo sa podľa pravidiel na dva sety. V nerozhodnom výsledku zabodovali skóre.

Volejbalisti zo všetkých troch železničných spoločností a hostia z ČD si tak už po štvrtýkrát krát zmerali svoje sily v humenskej mestskej športovej hale. V Humennom pre-

krátne železničnú stanicu Havlíčkov Brod. Tretia priečka 4. ročníka Ž semafor CUP 2011 patrila minuloročnému víťazovi tímu ZSSK CARGO. Zemiakovú medailu sme si priviezli do redakcie a kolegovia zo ZSSK sa umiestnili na čestnom piatom mieste. Naozaj skvelým zážitkom bolo finále, kde naši kolegovia predviedli fantastickú hru. I keď výsledok bol veľmi tesný, víťaz bol jasný. Víťazovi gratulujeme, všetkým volejbalistom i hosťom ďakujeme za účasť a veríme, že sa stretne o rok na piatom ročníku.



Putovný pohár ostáva v Humennom!



Najlepšou nahrávačkou a aj najlepšie hrajúcou ženou bola Mária Filipová z družstva ŽSR, ktorej odovzdáva ocenenie Dušan Chudina.

AJ TOTO SME MY



A na záver volejbalového turnaja Ž semafor Cup 2011 už tradičné spoločné foto.



17

Katarína TRNKOVÁ

1. V ŽSR pracujem od septembra 2007 ako odborná referentka účtovníctva a fakturácie na ÚC Bratislava.
2. „Budúcnosť patrí tomu, kto verí v krásu svojich snov.“
3. Mám veľa záľub, ale k mojim naj patrí predovšetkým čítanie kníh.
4. Neviem, nechám sa prekvapiť.



19

Jana KECSKÉSOVÁ

1. Pracujem ako výpravkyňa v ŽST Beša od roku 1990.
2. Nikdy nie je stratené to, čoho sa nevzdáme my sami.
3. Deti, rodina, záhrada, kvety, čítanie... úplne bežné veci.
4. Nechám sa prekvapiť.

Milé kolegyně, kolegovia, neváhajte a prihláste sa!

Dnes prinášame ďalšie štyri súťažiaci. Do redakcie sme dostali veľa tipov a aj prihlášok, avšak zaslali ste nám fotografie, ktoré nevyhovujú parametrom tlače. Preto všetkým, ktorí ste sa doteraz prihlásili a ešte ste neboli uverejnení, sa ozveme a dohodneme sa na stretnutí, aby sme vás z redakcie prišli odfotografovať.

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 naše dnešné kandidátky a nabadúce to bude práve vaša fotografia, ktorá posmeľí ďalších.

Ak máte vo svojom pracovnom kolektíve kolegyniu – 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!

Zvoľte si svojho víťaza!

Hlasovanie pokračuje!

Poslite hlas svojmu favoritovi, favoritke. Svojimi hlasmi rozhodnete o čitateľskej víťazke o víťazovi, ktorí na základe najvyššieho počtu hlasov postupujú do finále. O ostatných finalistoch rozhodne porota, ktorú vám predstavíme v niektorom z nasledujúcich čísel.

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



Podmienky a pravidlá súťaže!

* Prihlášky a tipy posielajte do 1. augusta!

Súťažiaci sa môžu prihlásiť prostredníctvom redakcie (kontakty sú v tírži) do 1. augusta, kedy súťaž končí. Podmienkou je pracovať v ŽSR, zaslanie fotografie a odpovedi 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?



18

Antónia KOBZOŠOVÁ

1. Od roku 2007 som pracovala ako tranzitérka-prípravárka vo VPK Košice, v súčasnosti som výpravkyňou v ŽST Slanec.
2. Deň, keď som sa neusmiala, pokladám za stratený.
3. Voľný trávim s priateľmi. Rada si zahrám tenis, bedminton.
4. Nemám mimoriadne očakávania. Nerada by som však sklamalala ľudí, ktorí ma do súťaže prihlásili a podporujú ma.



20

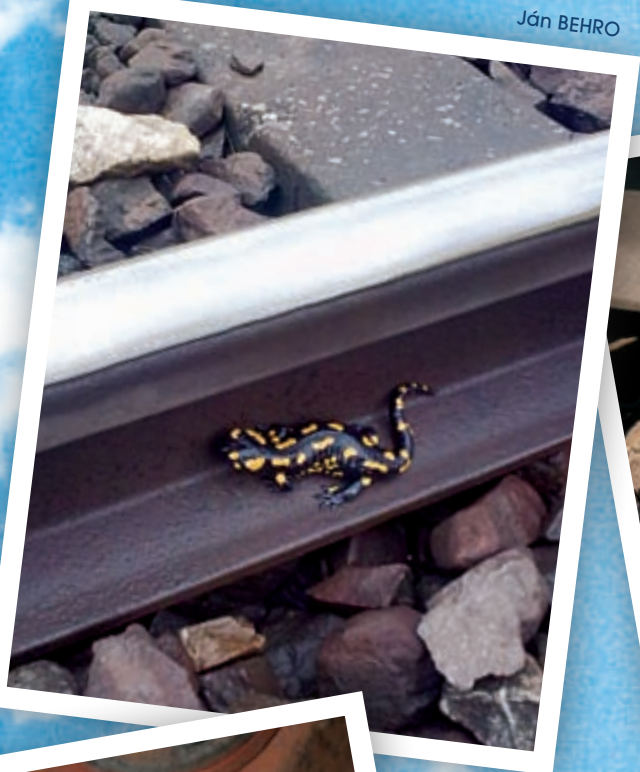
Ing. Dana TUŽINSKÁ

1. Železničkarkou som do septembra 2009. Začínala som na ÚIVP a v súčasnosti vypravujem vlaky vo Výhybni Paludza.
2. Žiješ len raz, preto vyskúšaj všetko, čo stihneš, aby si sa v starobe neľutoval.
3. Milujem všetko nové a zábavné, preto sa smejem pri športe, na koncertoch a s priateľmi. Ale aj fotím, pestujem bylinky a organizujem svadby.
4. Som spoločenský tvor, preto dúfam, že si rozšírim svoj okruh priateľov a bude zábava.

FOTO mesiaca

Zašlite do redakcie svoje fotografie a staňte sa tak autormi obálky Ž semafor. Dnes sú autormi štyria naši kolegovia, ktorí svojimi fotoobjektívmi zachytili na koľajniciach tzv. pochôdzkarov zo zvieracej ríše.

Ján BEHRO



Martin BALKOVSKÝ



Ján LELÁK



Marcel OFŮKANÝ



Branislav VAVÁK