

ŽELEZNIČNÝ semafor

ŽSR

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNIČNÝCH ZÁKLADŇ V SLOVENSKEJ REPUBLIKY

ROČNÍK XXII

NOVEMBER 2012

Stratégia ŽSR

**Lesk a bieda
železničných staníc**

**Nová stanica
v Púchove**



EDITORIAL

Koniec októbra nám najmä kvôli počasiu priniesol mimoriadnosti v železničnej doprave. Mrznúci dážď, hmla a nízke teploty spôsobili nielen meškania vlakov na hlavnej trati, ale železniciu pod Vysokými Tatrami úplne vyradili z prevádzky. Dôvodom bola námraza na trakčnom vedení, ale aj na kolajniciach, akú si nepamätajú ani dlhoroční železničiar.

Paradoxne, o niekoľko dní po námrazovej kalamite Michal Repko svojim fotoobjektívom zachytil pri práci tiež pod Tatrami, traťovák z SMSÚ Vydrník. Tí začiatkom novembra, ale počas slnečného dňa, pracovali v kolajisku tejto stanice iba v krátkych rukávoch. Slniečko spôsobilo aj to, že ich odraz v kolajniciach je zaujímavým fotografickým momentom.

Zaujímavé, ale veľmi smutné momenty zachytili aj ďalší naši kolegovia pri nehodách. Zrážka vlakov, vykoľajenie, ale aj časté nehody na priecestiach nie sú vždy iba z technických príčin alebo porúch na zariadeniach. Často sa pod nehody podpisuje aj zlyhanie človeka. A to je to, čo by malo byť pre všetkých našich kolegov v prevádzke výstrahou. Vedomosti, sústredenosť a zodpovednosť by mali byť prvoradými pri riešení často ťažkých a komplikovaných situácií na železnici. A to nielen preto, aby zbytočne nevznikli škody na majetku, ale v prvom rade, aby zbytočne neprichádzali ľudia o životy. A rovnako aj preto, aby železnica bola aj naďalej najbezpečnejším druhom dopravy.

Aj to je jeden z argumentov, prečo treba železniciu podporovať aj zo strany štátu a prečo smerovať investície do jej modernizácie. A práve to bolo témou spoločného stretnutia zástupcov troch železničných spoločností, kde odzneli nielen hospodárske výsledky jednotlivých spoločností, ale aj vízie plány a ďalšie kroky k smerovaniu firiem. Aj keď ide o tri spoločnosti, cieľ je jeden a spoločný – bezpečná a plynulá železničná doprava. Traja generálni riaditelia sa zhodli na tom, že jednotnou víziou by sa mali ciele naplniť.

Minulý mesiac som v editoriáli poukázala na nemilé praktiky na jednom z našich pracovišť. Prekvapilo ma množstvo reakcií od našich čitateľov a jednu si môžete prečítať na strane 17. Verím, že aj takáto diskusia môže prispieť k náprave. K témam medziludských vzťahov a k šikane na pracoviskách budeme písať viac už v nasledujúcom čísle. Tešíme sa aj naďalej na vaše fotografie, postrehy, námety či tipy.

Prijemné čítanie.

O stratégií, podnikateľskom pláne aj mimoriadnostiach

Z PORÁD VEDENIA

Vedenie ŽSR sa na svojich zasadnutiach v predchádzajúcich dňoch zameralo na prerokovanie niekoľkých dokumentov a problémových oblastí vo firme. Okrem plánovaných stretnutí sa členovia vedenia stretli aj na mimoriadnych zasadnutiach, ktoré si vyžiadala prevádzková situácia v posledných októbrových dňoch.

Pozitívny vývoj hospodárenia pokračuje

Naďalej pokračuje pozitívny vývoj hospodárenia ŽSR. Za obdobie 1 - 10/2012 sa dosiahol kladný výsledok hospodárenia v objeme 44,5 mil. €, oproti plánu ide o lepší výsledok o cca 20 mil. €. Je to dôsledok vyšších výnosov v porovnaní s plánom, ale najmä nižšieho čerpania nákladov (predovšetkým v položkách služby, osobné náklady a iné). Naďalej však pretrvávajú pokles dopravných výkonov. Dopravné výkony v tis. vlkm dosiahli výšku 37 738 tis. vlkm, čo je v porovnaní s plánom plnenie na úrovni 98,6 %. Vybrané ukazovatele za obdobie 1 - 10/2012 sú uvedené v priloženej tabuľke. Doterajší pozitívny vývoj hospodárenia, očakávaný výsledok hospodárenia k ultimu roka 2012, ako aj hlavné predpoklady hospodárenia v roku 2013 boli odprezentované na spoločnom rokovaní železničných spoločností so zástupcami MDVRR SR a MF SR dňa 15. novembra v SIP Strečno.

Mimoriadna prevádzková situácia

Dňa 29. októbra sa uskutočnilo mimoriadne zasadnutie vedenia ŽSR. Predmetom rokovania bola nehoda na odbočke Močiar - Bratislava hl. st. zo dňa 26. 10. 2012. Ing. Ján Juriga, námestník generálneho riaditeľa pre prevádzku a Bc. Milan Kubíček, riaditeľ odboru bezpečnosti a inšpekcie informovali o priebehu záchranných prác, podrobnom odklone dopravy, prijatých opatreniach, o spoločnom vyšetrovaní orgánov činných v trestnom konaní, vyšetrovateľov ŽSR a dopravcu ZSSK. Skonštatovali, že všetky zložky v priebehu mimoriadnej situácie pracovali v súlade s predpismi železničnej dopravy. Námestník generálneho riaditeľa pre prevádzku zároveň informoval o zlej poveternostnej situácii dňa 28. 10. 2012. Na traťovom úseku Liptovský Mikuláš - Spišská Nová Ves bola silná námraza na trakčnom vedení s dopadom na meškание vlakov. Na TEŽ a ozubnici v dôsledku námrazy na trakčnom vedení bola osobná doprava nahradená autobusmi. Do nočnej zmeny bol 28. - 29. 10. 2012 na hlavnom ťahu v dôsledku trvajúcej námrazy objednaný rušeň od nákladného dopravcu na jej priebežné odstraňovanie. Situácia bola dňa 29. 10. 2012 už stabilizovaná. Zároveň bolo na tomto stretnutí dohodnuté, že budú preskúmané zmluvné vzťahy údržby na zabezpečenie prevádzkovania dráh v zimných podmienkach.

Závery z rokovania generálnych riaditeľov železničných spoločností a závery z rokovania SR ŽSR

Predmetom rokovania troch generálnych riaditeľov boli 3. októbra najmä otázky služieb požiariarnej represie a ochrany, posunu, závery spoločnej pracovnej skupiny troch železničných spoločností pre koncepčné riešenie nehodových pomocných prostriedkov. Dané závery boli zaslané na MDVRR SR. Na rokovaní informoval generálny riaditeľ sekcie železničnej dopravy a dráh MDVRR SR aj o ďalšom postupe a aplikovaní Jednotnej vízie železničnej dopravy. Prijaté závery vyplývajúce pre ŽSR zo spoločného rokovania boli prerokované na porade vedenia a za ich realizáciu zodpovedajú jednotliví námestníci generálneho riaditeľa podľa vecnej príslušnosti.

Stratégia a podnikateľský plán

Posledný októbrový deň prerokovalo vedenie ŽSR závery z rokovania Správnej rady ŽSR zo dňa 25. 10. 2012, kedy SR schválila okrem iného správu o plnení Stratégie ŽSR za 1. polrok 2012 a aktualizáciu stratégie ŽSR do roku 2020 (základné informácie o prijatej stratégii sú uvedené na dvojstrane 10 - 11). Okrem ďalších materiálov vzala SR na vedomie aj dokument Východiská podnikateľského plánu ŽSR na roky 2013 - 2015 a pre rok 2013 odsúhlasila variant vyrovnaného hospodárenia za celé ŽSR a zároveň aj v rámci zmluvy o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry.

Projektové riadenie na ŽSR

Dňa 6. novembra vedenie ŽSR prerokovalo hodnotiacu správu projektu Stratégia ÚŽI č. 10/2009. Ing. Štefan Hlinka, generálny riaditeľ ŽSR ju rozhodnutím č. 48/2012 schválil a zároveň uložil dopracovať výsledný návrh katalógu produktov a činností ÚŽI do konca roku 2012 tak, aby vo forme predpisu mohol byť vydaný s účinnosťou od 1. januára 2013. Hodnotiacia správa, vzhľadom na zmeny obsahu projektu počas jeho riešenia v rokoch 2010 - 2011, vymedzovala aj úlohy, ktoré neboli zrealizované oproti pôvodným zámerom z roku 2009. Súčasťou správy bol aj kontrolný mechanizmus na sledovanie zrealizovaných zmien a dosiahnutých efektov projektu. Dňa 13. novembra bol rozhodnutím GR č. 49/2012 schválený ďalší postup projektu Redizajn ISI - grafický pasport zabezpečovacích zariadení a pasport mostov.

Ing. Anton KUKUČKA

Vybrané ekonomické ukazovatele ŽSR za 1. - 10. 2012

UKAZOVATEĽ	1. - 10. 2011 skutočnosť	1. - 10. 2012 plán	1. - 10. 2012 skutočnosť	% plnenia oproti plánu	% plnenia medziročne
ÚDAJE Z VÝKAZU KOMPLEXNÉHO VÝSLEDKU PODĽA IFRS (v tis. €)					
Výnosy celkom	333 371	409 615	411 474	100,45	123,43
- z toho tržby z predaja vlastných služieb	167 930	172 701	171 182	99,12	101,94
- v tom úhrada za prístup k ŽI	80 118	80 711	78 165	96,85	97,56
- z toho úhrada fixnej časti EON (dotácia)	159 498	225 000	225 000	100,00	141,07
Náklady celkom	413 725	385 651	366 956	95,15	88,70
Výsledok hospodárenia z prevádzkovej činnosti	-74 702	28 286	48 657	172,02	xx
Výsledok hospodárenia z finančnej činnosti	-5 652	-4 322	-4 139	95,77	73,23
Výsledok hospodárenia za obdobie celkom	-80 354	23 964	44 518	185,77	xx
DOPRAVNÉ VÝKONY					
Dopravné výkony OD v tis. vlkm	26 059	26 204	26 377	100,66	101,22
Dopravné výkony ND v tis. vlkm	11 961	12 071	11 361	94,12	94,98
Dopravné výkony OD v mil. hrtkm	6 948	6 766	7 013	103,65	100,92
Dopravné výkony ND v mil. hrtkm	15 108	15 226	14 536	95,47	96,22
Spolu dopravné výkony (OD+ND) v tis. vlkm	38 020	38 275	37 738	98,60	99,26
Spolu dopravné výkony (OD+ND) v mil. hrtkm	22 056	21 992	21 549	97,99	97,70
ZAMESTNANCÍ					
Priemerný prepočítaný stav	15 978	14 741	14 487	98,28	90,67
Evidenčný počet k 31. 10.	15 182	-	14 399	xx	94,84

Jednotná vízia železničnej dopravy

Spoločné rokovanie troch železničných spoločností sa kona- lo 15. novembra v Stredisku internátnej prípravy Strečno za účasti zástupcov MDVRR SR a MF SR. Na stretnutí členovia vedenia ŽSR, ZSSK a ZSSK CARGO odprezentovali informá- cie o hospodárení jednotlivých spoločnosti v roku 2012 a zá- roveň predstavili svoje plány, vízie, ale aj potreby v oblasti financovania na rok 2013.

Odzneli výsledky hospodárenia v číslach, ale pozornosť sa venovala aj citlivým témam, kde je potrebné viac investovať. Týkalo sa to nielen ľudských zdrojov, ale manažéri rozprávali aj o väčšej pozornosti a navýšení investícií pre rušňové depá, ale aj ďalšiu prevádzku. Vlád- ny program revitalizácie vyhodnotili zástupcovia troch železničných spoločností jednotlivo, avšak spoločným menovateľom bola potre- ba zmien tzv. redizajn programu. Zmeny sú potrebné, aby sa ďalšie úlohy vyplývajúce z revitalizácie mohli plniť na základe reálnych po- trieb, ale aj možností jednotlivých firiem.

ŽSR, ZSSK a ZSSK CARGO odprezentovali splnené opatrenia, a to v oblasti nákladových položiek, opatrenia na zvýšenie tržieb a zní-



Spoločné rokovanie ŽSR, ZSSK, ZSSK CARGO za účasti zástupcov MDVRR SR a MF SR malo bohatý program. Na jeho dodržiavanie a priebeh dohliad- dal Ing. Anton Kukučka, riaditeľ KGR ŽSR [stojí].



Informácie ŽSR o hospodárení odprezentoval v Strečne Ing. Dušan Šeščík, námestník generálneho riaditeľa ŽSR pre ekonomiku.

ženie nákladov. Mnohé úlohy sú splnené, priebežne sa plnia plány zamestnanosti, ale aj racionalizácia štruktúry firiem. Niektoré úlohy tohto programu v jednotlivých spoločnostiach bez ich ďalšieho pre- hodnotenia a opatrení budú len ťažko splniteľné. V závere stretnutia Ing. Štefan Hlinka, generálny riaditeľ ŽSR podčiarkol potrebu ďal- šej úzkej spolupráce všetkých troch spoločností a dôležitosť vzájom- ných stretnutí a rokovaní.

[sch]

Foto: Dana SCHWARTZOVÁ



V diskusii na množstvo otázok odpovedal aj Ing. Jiří Kubáček, riaditeľ sek- cie železničnej dopravy a dráh MDVRR SR.



Zľava: Ing. Štefan Hlinka, generálny riaditeľ ŽSR, Ing. Vladimír Lupták, ge- nerálny riaditeľ ZSSK CARGO a Ing. Pavol Gábor, generálny riaditeľ ZSSK skonštatovali, že spoločné rokovania sú pre železnice dôležité.



Ing. Peter Šišolák, riaditeľ O 150 GR ŽSR predniesol vyhodnotenie vládne- ho programu revitalizácie za ŽSR.



Nárast nehodovosti nech je pre všetkých mementom

V predchádzajúcom čísle Železničného semaforu sme písali o vykoľajení nákladného vlaku vo Východnej. Nanešťastie táto nepríjemná mimoriadnosť neostala nadhlo jedinou, ktorá mala vplyv na prevádzku železnice. Predznamovala začiatok série nehôd, ktoré sa na tratiach ŽSR udiali za ostatný mesiac. Verejnosťou najviac zarezonovala zrážka dvoch osobných vlakov v Bratislave počas piatkovej popoludňajšej špičky. Začali sa vynárať otázky o bezpečnosti a stave železnice na Slovensku. Za niektorými prípadmi sa pravdepodobne skrýva zlyhanie ľudského činiteľa. Nehody na tejto strane nech sú mementom pre železničiarov, aby svoju činnosť na pracovisku odvádzali zodpovedne a s maximálnym sústredením.

BRATISLAVA – VINOHRADY – – BRATISLAVA HLAVNÁ STANICA

Osobný vlak Os 2018 idúci zo Šale v piatok 26. októbra o 15:25 hod. medzi Vínogradmi a bratislavskou Hlavnou stanicou odzadu nabehol do ďalšieho osobného vlaku Os 4618, ktorý do Bratislavy smeroval z Nových Zámok. Ten stál za nákladným vlakom, ktorý čakal na povolenie na vchod do obvodu hlavnej stanice. Pri zrážke došlo k zakliesneniu a vykoľajeniu hnacích vozidiel, doprava bola okamžite zastavená na všetkých štyroch traťových koľajach. Meškania vlakov dosahovali stovky minút. Rýchliky, najmä tie medzinárodné z Maďarska a Českej republiky, boli vedené odklonom do stanice Bratislava - Nové Mesto, namiesto osobných vlakov bola zabezpečená náhradná autobusová doprava na trase Bratislava - Hlavná stanica, Rača, Vajnory.

Nehoda si vyžiadala 21 zranených, najhoršie obstal 52-ročný rušňovodič vlaku Os 2018, ktorý ostal zakliesnený v kabíne rušňa. Hasiči ho vyslobodili až po troch hodinách, v kritickom stave s vážnymi poraneniami hlavy, panvy a dolných končatín. Obe traťové koľaje, smerujúce k odbočke Vínogrady sa podarilo sprevádzkovať vo večerných hodinách. Dvojicu koľají k odbočke Močiar, na ktorej stáli zrazené vlaky, železničiarri sprevádzkovali na ďalší deň o 17:25 hod., po oddelení a odtiahnutí poškodených súprav. Podľa predbežných vyjadrení polície, pravdepodobnou príčinou kolízie bolo neprispôsobenie rýchlosti jazdy vlaku tak, aby bolo možné zastaviť pred prípadnou prekážkou, ktorú tvoril osobný vlak. Na vlakoch bola stanovená škoda 5 miliónov eur.

ZLATOVCE

K vykoľajeniu loženého nákladného vozňa všetkými osami došlo 18. októbra o 13:50 hod. na výhybkách trenčianskeho zhlavia stanice. Vozň bol zaradený v manipulačnom vlaku, ktorý vchádzal na 3. staničnú koľaj. Železničná prevádzka bola okamžite

prerušená, osobnú dopravu v úseku Trenčín – Zlatovce – Nové Mesto nad Váhom nahradili autobusy. Jazdili do neskorkej noci, do 22:10 hod., pokiaľ nebola sprejzdená aspoň jedna traťová koľaj. Príčina nehody sa stále vyšetruje.

ČIERNA NAD TISOU

V obvode Východoslovenských prekladísk došlo počas posunu na koľajisku ŽSR k zrážke dvoch rušňov ZSSK Cargo. Stalo sa to 30. októbra o 14:44 hod. Na „V“ spojke na koľaji č. 912 sa zrazila šiesta a deväta posunujúca záloha, jedno z vozidiel bolo vykoľajené jedným podvozkom. Technická porucha zariadení bola vylúčená, príčina nehody je v štádiu vyšetrovania.

BELUŠA – PÚCHOV

V posledný októbrový deň bola od 12:20 hod. prerušená doprava na 1. traťovej koľaji v medzistaničnom úseku medzi Belušou a Púchovom. Osobný vlak, tvorený elektrickou poschodovou jednotkou radu 671, na trati nedobrovoľne zastavila lyžica bagra. Tá spadla do koľajiska z motorového vozidla, ktoré prechádzalo cez železničné priecestie. Poškodená bola podlaha vlaku, doprava bola obojsmerne prevádzkovaná len po 2. traťovej koľaji. Nehoda bola odstránená o 15:00 hod.

KAMENICA NAD CIROCHOU

V stanici sa 14. novembra o 16:15 hod. pri posune manipulačného vlaku vykoľajili všetkými osami dva prázdne nákladné vozne. Tie stáli na koľaji podložené zarážkami, na ktoré posunovacia čata pozabudla. Počas samotného posunu sa potom vozne vykoľajili na zarážke, ktorá sa zasekla v srdcovke výhybky č. 5. Železničná doprava v úseku Kamenica nad Cirochou – Humenné bola prerušená, cestujúcich prevážali autobusy. Trať bola sprevádzkovaná až na druhý deň 30 minút po poludní, po nakoľajení oboch vozňov.

(balky)



Bratislava

Foto: Marián RAJNOHA



Zlatovce

Foto: Peter MAJOR



Čierna nad Tisou

Foto: Vladimír SIKORSKÝ



Beluša - Púchov

Foto: František LALÍK



Kamenica nad Cirochou

Foto: Miloš UNGER

Mrznúci dážď, hmla a vietor komplikovali železničnú dopravu

Výrazné komplikácie železničnej dopravy malo počas posledných októbrových dní na svedomí nepriaznivé počasie - hmla, dážď, vietor a nízka teplota. Od skorého rána sa 28. októbra, konkrétne od 3:05 tvorila až 10-centimetrová námraza na trakčnom vedení v 50-kilometrovom úseku medzi Liptovským Mikulášom a Spišskou Novou Vsou. Vlaky nemohli do 7:00 vôbec premávať. Rýchliky mali meškanie 50 až 80 minút a osobné vlaky až do 200 minút.

Prevádzka na hlavnej železničnej trati v úseku medzi Liptovským Mikulášom a Spišskou Novou Vsou sa približne o 15.30 hod. vrátila do normálu. Napriek tomu, že pominuli obmedzenia, cestujúci boli oboznámení, že aj naďalej musia počítať s určitým meškaním jednotlivých vlakov, kým sa podarí premávkou vrátiť do štandardného režimu. Rovnaká situácia bola aj na Tatranských elektrických železničiach, s tým, že pre námrazu bola do pondelka 29. októbra úplne ochromená. Prejazdnosť trate pod Vysokými Tatrami sa pomocou špeciálnej techniky zabezpečovali aj v noci. Hoci sa železničiarci snažili námrazu odstraňovať, nasledujúci deň sa v Tatrách počasie opäť výrazne zhoršilo, a tak mrznúci dážď a sneženie spôsobili, že námraza sa znovu vytvorila aj na miestach, kde už bola odstránená. TEŽ tak nebola v prevádzke do pondelka. V úseku Štrba - Štrbské Pleso, Poprad Tatry - Smokovec bola zabezpečená náhradná autobusová doprava, úsek Starý Smokovec - Tatranská Lomnica bol aj bez autobusov.

Elektrikári v akcii

Najviac si počas týchto nepriaznivých dní „užili“ zamestnanci odvetvia elektrotechniky a energetiky. K odstraňovaniu námrazy na trakčnom vedení (TV) bolo potrebné prístupíť čo najskôr a to v niekoľkých úsekoch. V úseku Spišská Nová Ves - Poprad - Štrba, TEŽ + Ozubnicová železnica (OŽ) v dňoch od 28. do 30. októbra postupovali pri tejto činnosti zamestnanci odvetvia EE v súlade s Prevádzkovým poriadkom RSE Poprad, Smernicou 6/76 - VPD a technologickými postupmi pri odstraňovaní námrazy. Oznámenie o tvorení námrazy bolo prijaté na RSE Poprad 28. 10. o 02:51 hod. a v čase 02:52 bolo zriadené jednostranné napájanie z TM Poprad na ohriatie trolejového drôtu (TD), aby mohol odísť nákladný vlak, ktorý zostal stáť za Vydričným tunelom. Námraza sa však tvorila na TD aj na koľajnici a rušeň sa dostával do sklzu. Súčasne boli avizovaní zamestnanci OTV na ručné obíjanie námrazy z TD, na očistenom mieste sa však tvorila námraza znovu.

Chýbal tam rušeň s oceľovou lyžou na zberači pre oškrabávanie námrazy, avšak ten sa objednáva z externého prostredia a v tom čase mal poruchu. Preto bolo nutné prístupíť k rozmrazovaniu na TV. To sa vykonáva skratovým prúdom. K tomu je potrebné vykonať určité opatrenia podľa technologických postupov a rozmiestniť zamestnancov trakčného vedenia a trakčných meniarň na sledovanie TV, aby nedošlo k jeho roztaveniu, resp. prepáleniu. Prvé rozmrazovanie sa uskutočnilo v čase 6:26 - 6:31 hod., ale tvorba námrazy vplyvom nepriaznivého počasia pokračovala. Z tohto dôvodu sa uskutočnili ešte ďalšie rozmrazovania: 8:23 - 8:28 a 11:02 - 11:12 hod. Až o 15:15 hod., po zlepšení počasia a neustáлом ručnom obíjaní námrazy z TV, bola hlavná trať zjazd-



ná bez obmedzenia. TEŽ a OŽ boli sprejazdnené kvôli nepriaznivému počasiu neskôr - TEŽ 29. 10. o 17:30 hod., OŽ 30. 10. o 15:45 hod. Zamestnanci odvetvia EE vykonali všetky potrebné úkony k odstráneniu námrazy z TV avšak situáciu im komplikovalo počasie, ktoré je v našich veľhorách často veľmi nemilosrdné. Od našich kolegov spod Tatier sme sa dozvedeli, že takýto stav námrazy na trakčnom vedení a mrznúci dážď podobnej intenzity nezažili za posledných 30 rokov.

(sch), Foto: Jozef BAJTOŠ, Ivan HUTLÁK



Stará električka bola počas námrazovej kalamity nápomocná. Súprava opúšťa koľajový triangel vo Veľkom Slavkove, tesne pred odchodom do Starého Smokovca. Na zadnom zberači vidieť iskry.



LESK A BIEDA SLOVENSKÝCH ŽELEZNIČNÝCH STANÍC

Stanice, ktoré sú teplé v lete aj zime

Slnčných lúčov je už v novembri pomenej. Prichádza chlad, teploty čoraz viac klesajú k nule. Zo šatníkov sme už dávno vybrali teplé a hrubé oblečenie, aby nás v studených dňoch zahrialo. Častejšie sa vraciame k zážitkom z letných dovolení, clivo je nám za slnečnými a teplými dňami. Niektorí naši kolegovia však majú tepla neustále nestač. V sieti ŽSR totiž existujú aj tri stanice, ktoré sú teplé za každých okolností, v každom ročnom období. Teda aspoň podľa svojho názvu. V našej pravidelnej rubrike sa tentoraz venujeme Trenčianskej, Považskej a Liptovskej Teplej. Všetky sa nachádzajú v obvode Sekcie ŽTS OR Žilina.

TRENČIANSKA TEPLÁ

Na zmenu „Perly Považia“ stačilo 37 týždňov

Obec, cez ktorú preteká potok Teplička, v minulosti pomenovali aj „Perla Považia“. Železničná stanica v nej bola postavená počas výstavby Považskej železnice. Spreádzaním železničnej trate do Vlárskoho priesmyku v 80-tych rokoch 19. storočia a zaústením električky z Trenčianskych Teplíc v roku 1909 sa stala najdôležitejším uzlom na Považí. K rozšíreniu stanice Trenčianska Teplá dopomohlo aj zväčšenie výrobných kapacít Považského cukrovaru po I. svetovej vojne. Ďalšie radikálne zmeny priniesol rok 2012. Od 23. februára do 3. novembra sa stanica podrobila procesu rozsiahlej modernizácie. Len za 37 týždňov kolajisko zmenilo svoju konfiguráciu, pribudlo v ňom aj ostrovné 2. nástupište. Svojimi 580 metrami síce tromflo aj peróny veľkých staníc, lenže vzdialené situovanie podchodu a výtahu od čakárne s výdajom cestovných dokladov znamená pre cestujúcu verejnosť riadnu, aj niekoľko minútovú prechádzku. Navyše, 6. a 10. kolaj na tomto siahodlhom peróne nie sú vôbec označené informačnými tabuľkami, takže o tom, že sú na nich pristané vlaky, vedia snáď len výpravcovia. Tí už sídli v novej dopravnej kancelárii, z ktorej



Rýchlosť výstavby svedčí o tom, že všetko správne klapalo. V stanici bolo položených 5600 metrov kolajového zvršku typu UIC a 32 výhybiek, 31-tisíc kubíkov štrku navážalo 65 vlakov.



Priestory čakárne a výdaja cestovných dokladov síce cestujúcich potešia, lenže k podchodu a výtahu to majú odtiaľ pridať.



Zľava Bc. Roman Pružinec, vedúci technológ ŽST Trenčianska Teplá, Ing. Pavel Pechač, riaditeľ VIA-MONT DSP pre koridory na Slovensku a Bc. Ladislav Mokošák z ORD Žilina trávili na stavbe množstvo dní aj noci.

prostredníctvom ILTIS-u riadia dopravu v obvode stanice. Do očí tiež udrie nová fasáda len na polovici staničnej budovy. Snáď sa časom nájdu financie aj na obnovu zostávajúcej časti.

Martin BALKOVSKÝ



Takto musí byť označená 6. kolaj pri novom peróne, aby ju cestujúci identifikovali.

POVAŽSKÁ TEPLÁ

Železničná stanica Považská Teplá nesie meno obce, ktorá je zároveň najväčšou mestskou časťou Považskej Bystrice. K tomuto okresnému mestu bola pričlenená v roku 1979. Svoj názov má pravdepodobne odvodený od riečky Teplanka, do ktorej z kopcov Malý a Veľký Manín stekajú pramene s celoročnou teplotou 16 až 18 °C. Železnica spojila Považskú Teplú s Bratislavou a Žilinou v roku 1883. Od roku 1911 je už trať dvojkolajná a od roku 1960 elektrifikovaná jednosmerným napätím 3 kV. V súčasnosti sa v stanici so štyrmi koľajami strieda 5 výpravcov v nepretržitých zmenách a 2 dozorcovia výhybiiek v denných zmenách. Ich pracovné priestory už dýchajú patinou. Naposledy boli vymenené vchodové dvere do dopravnej kancelárie, žiadne ďalšie väčšie opravy nie sú v pláne. Starú budovu s čakárňou a bytmi, ako aj objekt reléovky s dopravnou kanceláriou vykuruje kotolňa na pevné palivo. V stanici sa už nevykonáva nakládka a vykládka tovaru, cestovné doklady predáva výpravca. Okrem cestovného ruchu v rannej a popo-



Pôvodná stanica, v ktorej je čakáreň a staničné byty, je datovaná do roku 1903. Novšia budova reléového zariadenia a dopravnej kancelárie slúži od roku 1993.

ľudňajšej špičke možno na stanici zhladiť aj turistov. Považská Teplá je totiž začiatkom aj koncom turistických trás po krásach okolitej prírody, akými sú národná prírodná rezervácia Manínska tiesňava, Kostolecká úžina alebo aj Považský hrad.

(balky)
Foto: autor



Historické fotografie Vysokých Tatier, zámku v Smoleniciach alebo kaštieľa v Topoľčiankach, zavesené v čakárni stanice, môžu turistov inšpirovať k ďalším výletom.

LIPTOVSKÁ TEPLÁ

Liptov je nádherný kút Slovenska a železničná trať v Liptovskej kotline ako aj cestovanie vlakom do tejto krásnej scenérie výborne zapadá. Liptovská Teplá patrí medzi najstaršie obce na Liptove.

Nesamostatná železničná stanica Liptovská Teplá leží v km 272,077 dvojkolajnej trate Košice – Žilina. Je pridelená železničnej stanici Ružomberok. V stanici pracujú zamestnanci na typových pozíciách výpravca a signalista. Šesť výpravcov a 11 signalistov tu zabezpečujú nepretžitú prevádzku. V roku 1997 bola pôvodná budova čiastočne zrekonštruovaná a zateplená. Táto rekonštrukcia naoko priniesla skrášlenie prijímacej budovy, avšak má aj svoje negatíva. V dôsledku zateplenia boli uzavreté všetky otvory na pivničných priestoroch, v dôsledku čoho pivnica zavlhla a vlhkosť vzlieta po múroch. Rekonštrukčným prácam stavbári tiež nevenovali potrebnú pozornosť, nakoľko polystyrén na stene od dediny nebol ukotvený hmoždinkami a dnes celá stena drží len silou vôle a nalepenej sieťky. V roku 2010 si signalisti svojpomocne opravili fasády obidvoch stavadiel a vymalovali interiér aj



Staničná budova je po rekonštrukcii vynovená, škoda, že niektoré stavebné práce boli „odfláknuté“ a pekný vzhľad má tak aj negatíva.

exteriér, čím sa významnou mierou pričínili o zlepšenie pracovného prostredia. V budove sa nachádza aj apartmán pre 6 ľudí, ktorý slúži na rekreovanie zamestnancov ŽSR, čo je vzhľadom na blízke kúpele Lúčky a termálny park Gino Paradise Bešeňová skvelým lákadlom pre železničiarov.

(sch)





>>> LESK A BIEDA SLOVENSKÝCH ŽELEZNIČNÝCH STANÍC

VRÚTKY

Osobné vlaky vo Vrútkach už takmer celý mesiac zastavujú pri novom nástupišti vedľa 1. staničnej koľaje. Je dlhý 389 metrov, vybudované z panelov a nahradilo pôvodné sypané štrkom, ktoré nerovným terénom sťažovalo pohyb cestujúcich popri vlakových súpravách. Počas nepretržitej výluky, od 1. do 23. októbra, bola okrem výstavby perónu vytrhaná 3. staničná koľaj, najbližšia pri staničnej budove. Po odstránení pôvodného štrkového lôžka sa zaisoloval podchod a nanovo položená koľaj bola po zasypaní štrkom podbitá. Lenže stavba komplikovala dopravu v stanici. „**Zo štyroch staničných koľají určených pre osobnú dopravu boli dve vylúčené, pre cestujúcich bolo k dispozícii iba druhé nástupišie. Podľa grafikonu sú niektoré vlaky u nás predchodené, čo sa ale nemohlo vo výluke praktizovať, takže sa museli v niekoľkých prípadoch meniť sledy vlakov a rozviazať prípoje,**“



Perón budovali Železničné stavby a. s., Košice.

vysvetľuje prednosta stanice Ing. Peter Lisoň. Výpravcovia museli zabezpečovať príchody osobných vlakov k 2. nástupišiu operatívne, podľa aktuálnej dopravnej situácie. A že svoju prácu v náročných podmienkach zvládali na jednotku, svedčí aj fakt, že počas obnovy perónu neboli zaznamenané žiadne sťažnosti od cestujúcich.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor



Súčastou nového nástupišia sú aj výstražné šikmé pruhy.

DLHÉ NAD CIROCHOU



Ošarpaná budova a zatekajúca strecha netrpelivo očakávali začiatok rekonštrukcie.



Novej plechovej streche sa tešia železničiar i nájomca bytu.

rekonštrukcii. S úpravami sa začalo v septembri a vďaka usilovnosti a pracovitosti zamestnancov SMSÚ ŪB Prešov všetky práce skončili v októbri. Vymenila sa stará strešná krytina, ktorú nahradila nová plechová, obnovená je celá fasáda na objekte. Novotou sa môžu pýšiť aj plastové okná. V interiéri sa znížili stropy, v dopravnej kancelárii je nová dlažba a vymenila sa aj podlahová krytina. K zvýšeniu hygieny prispeli nové omietky a, samozrejme, náter. „**Rád by som sa poďakoval prednostovi sekcie ŽTS OR Košice Ing. Miroslavovi Kocákovi a vedúcemu SMSÚ ŪB Prešov Bc. Petrovi Novosadovi za vybavenie legislatívnych krokov, potrebných pre začiatok rekonštrukcie. Za profesionálny a zodpovedný prístup pri práci sa chcem poďakovať aj všetkým zamestnancom SMSÚ ŪB Prešov, nakoľko sa všetko realizovalo za plnej železničnej**

prevádzky,“ nešetril slovami vďaky na adresu nadriadených aj kolegov Bc. Peter Rohal, správca ŽI v Humennom. A čo dodať na záver? Azda iba toľko, že iste všetkých teší ak sa svojpomocne niečo opraví a zveľadí. Takéto kroky, a prajme si ich stále viac, by mali kompetentných presvedčať o potrebe zachovania vlastnej údržby.

(sch), Foto: Peter ROHAL



Po rekonštrukcii je na staničnú budovu naozaj pekný pohľad.



Železničná stanica Dlhé nad Cirochou, ktorá patrí pod Humenné, bola dlhé roky v zlom technickom stave, o vzhľade ani nehovoriac. Ošarpaná budova volala o pomoc. V objekte sa nachádza aj jedna bytová jednotka, v ktorej žijú nájomníci, a tak bolo potrebné túto situáciu riešiť. OR Košice, sekcia ŽTS, radili túto stavbu do plánu na tento rok a hospodárskym spôsobom pristúpili k rozsiahlej

Najdiskutovanejšou témou bola prevádzka a nový GVD

Vzájomná komunikácia a informovanosť je v tak veľkej firme, akou sú Železnice SR, viac než potrebná. Veď témy ako úrazovosť na pracoviskách, ekonomická situácia, ale aj perspektíva ŽSR sú aktuálne neustále. Navyše, ak sú podávané z „prvej ruky“, od tých najkompetentnejších ľudí. Na poradách jednotlivých oblastných riaditeľstiev si riaditelia, námestníci a desiatky vedúcich zamestnancov OR so záujmom vypočuli slová generálneho riaditeľa ŽSR Štefana Hlinku a jeho námestníkov, ako aj viacerých zástupcov výkonných zložiek a odborov GR ŽSR. Ich myšlienky by sa prostredníctvom nadriadených mali dostať až k radovým zamestnancom ŽSR.

TRNAVA a ŽILINA

Ešte donedávna boli vzájomné pracovné vzťahy oblastných riaditeľstiev v Trnave a Žiline riadne previazané, veď v spoločnom obvode si jedni vykonávali správcké a druhí údržbárske činnosti. Spája ich aj modernizácia koridorovej trate, ktorá sa z trnavského obvodu posúva k Žiline. Riaditelia Ing. Ján Uhnávy a Ing. Milan Solárik, ich námestníci a vedúci zamestnanci z oboch riaditeľstiev sa preto spoločne stretli na 3-dňovej porade v Častej - Papierničke. Na nej im generálny riaditeľ Ing. Štefan Hlinka priblížil napredovanie jednotlivých prioritných osí OP Doprava 2007 – 2013. V tej prvej, zameranej na rozvoj železničnej infraštruktúry, spomenul modernizáciu železničného koridoru. Vysoký stupeň rozpracovanosti úseku Púchov – Považská Teplá je zasa pozitívom, že už v roku 2014 budeme môcť čerpať prostriedky z nového programovacieho obdobia. V prioritnej osi 3, týkajúcej sa intermodálnej prepravy, je situácia zložitejšia. Sú uzatvorené zmluvy na terminály integrovanej prepravy v Košiciach a Žiline, riešia sa aj v Bratislave a Leopoldove. Jeden zo subjektov, ktorý sa touto činnosťou zaoberá, ale podal podnet na Európsku komisiu, že sa týmito projektmi narušuje podnikateľské prostredie na Slovensku. „Terminály nie sú prioritou a podnikateľskou stratégiou ŽSR. Ak by certifikačné procedúry nevyzneli pre nás priaznivo, navrhujeme alternatívne projekty v Čiernej nad Tisou, Dobrej a Matovciach,“ uviedol Ing. Štefan Hlinka. V osi 4, venovanej integrovaným dopravným systémom je významný projekt TEN-T 17. V rámci neho padlo tunelové spojenie v Bratislave, tender na výstavbu Filiálky sa zruší, financie sa presunuli na rozvoj integrovanej dopravy v Bratislave a Košiciach. Reálnu investičnú činnosť nevidí generálny riaditeľ ani v projekte predĺženia širokorozchodnej trate do Rakúska, robí sa bude najmä na štúdiách. Námestníci GR ŽSR Ing. Ján Juriga a Ing. Dušan Šefčík zasa poskytli zúčastneným informácie o hospodárskych výsledkoch ŽSR, dotáciách štátu, poklese objemu výkonov či upozornili na nárast pracovných úrazov. V zvyšných dňoch si už obe oblastné riaditeľstvá organizovali porady samostatne, čas bol aj na stretnutia prierezových sekcií, na ktorých si ich zástupcovia z oboch riaditeľstiev vzájomne vymenili skúsenosti. A, samozrejme, na odreagovanie nechýbali ani športové aktivity v podobe futbalu či bowlingu.



Na spoločnej porade OR Trnava a Žilina zúčastnených informoval (zľava) Ing. Milan Solárik, riaditeľ OR Žilina, Ing. Štefan Hlinka, generálny riaditeľ ŽSR, Ing. Ján Uhnávy, riaditeľ OR Trnava a Ing. Dušan Šefčík, námestník GR ŽSR pre ekonomiku.

ZVOLEN

Porada pod vedením riaditeľa OR Zvolen Ing. Mariána Izakoviča a námestníka pre prevádzku GR ŽSR Ing. Jána Jurigu sa konala v závere októbra v Dome kultúry ŽSR vo Zvolene. Ťažiskovými témami bola prevádzková situácia, nehodovosť a úrazovosť, vyhodnotenie plnenia plánu za rok 2012 a hospodárskeho výsledku v jeho 3. štvrtroku, ale aj príprava plánu a plánovací proces na rok 2013 a tiež zabezpečenie prechodu na nový GVD 2012/2013. Riaditeľ OR upozornil vedúcich zamestnancov na dodržiavanie predpisových ustanovení, technologických postupov, od svojich podriadených na všetkých stupňoch vyžadovanie pracovnej a technologickej disciplíny. V tejto súvislosti upozornil námestník pre prevádzku GR ŽSR na vývoj nehodovosti a úrazovosti v rámci ŽSR, venoval sa aj téme poklesu výkonov a tržieb v nákladnej a osobnej doprave. Zhodnotil plnenie GVD s ohľadom na výlukovú činnosť. Okrem iného sa zúčastnení venovali aj aktuálnemu prechodu do zimných podmienok, vykurovaniu a príprave železničnej prevádzky v tomto období. Prebali aj tému obstarávania tovarov, služieb a stavebných prác, ktoré je možné v tomto roku ešte zabezpečiť a spotrebovať. Ing. Marián Izakovič otvoril aj otázku obsadenosti, využiteľnosti budov a likvidovania nepotrebného a prebytočného majetku v správe Oblastného riaditeľstva Zvolen.



Futbalový zápas dvoch oblastných riaditeľstiev rozhodol vlastný gól Trnavčanov. Žilincania vyhrali 1:0. Foto: Roman REMENÁR

KOŠICE

Pracovnú poradu Oblastného riaditeľstva Košice otvoril v Poprade jeho riaditeľ Ing. Ján Nastišin. Prítomní sa venovali vývoju a stave zamestnanosti, vyplateným mzdám a dosiahnutým hospodárskym výsledkom OR Košice. Ing. Ján Juriga informoval o výlukových prácach na hlavnom ťahu, o revitalizácii Tatranskej Lomnice, príprave nového GVD 2012/2013 a vyzval vedúcich zamestnancov, aby využili posledné možnosti na zlepšenie plnenia GVD. Ing. Jozef Veselka, námestník GR ŽSR pre rozvoj a informatiku, priblížil detaily o OP Doprava a revitalizácii ŽST Košice. Ing. Anton Kukučka, riaditeľ O110 GR zasa predstavil novú stratégiu ŽSR do roku 2020 a hovoril aj o programe revitalizácie železničných spoločností. Riaditelia odborov 430, 440 a 460 GR ŽSR rozoberali témy rozmáhajúcich sa krádeží a vandalizmu v odvetví EE a OZT, nárast bezdomovcov na ŽST, zlý technický stav mobilných prostriedkov dopravcov, nehodovosť, úrazovosť a požiare. Ing. Ján Nastišin záverom ešte upozornil vedúcich zamestnancov na uplatňovanie a dodržiavanie práv a povinností vyplývajúcich z ich funkcie.



Sálu v Častej - Papierničke zaplnili desiatky železničiarov.



Stratégia ŽSR

Vážení čitatelia Ž semaforu, na týchto stránkach nášho časopisu sa počnúc dnešným číslom budete môcť dočítať o stratégii ŽSR.

NA ÚVOD KRÁTKY PREHLAD

V roku 2009 vznikol na Generálnom riaditeľstve ŽSR samostatný Odbor stratégie a vonkajších vzťahov (O150). Jedným z jeho hlavných produktov je Stratégia ŽSR. O150, ktorý dal tomuto základnému inštitucionálnemu dokumentu súčasnú podobu a vrcholovo zastrešuje jeho tvorbu a implementáciu, každoročne predkladá vedeniu ŽSR aktualizáciu (najmä krátkodobých zámerov) stratégie na schválenie generálnemu riaditeľovi a Správnej rade ŽSR. Po poslednej aktualizácii Stratégie ŽSR a jej schválení Správnu radou bolo vrcholovým manažmentom rozhodnuté, že vám budeme touto formou pravidelne prinášať informácie z oblasti strategického riadenia firmy prostredníctvom tejto rubriky, ako už bolo uvedené v októbrovom vydaní Ž semaforu.

ČO JE STRATÉGIA A PREČO JE NEVYHNUTNÁ?

Postavenie stratégie v spoločnosti má svoj historický význam. Slovo stratégia je odvodené od gréckeho slova „strategos“ (generál) a v širšom kontexte pôvodne označovalo umenie a vedu, ako riadiť vojenské operácie a veliť vojskám. **Stratégia je vnímaná ako nástroj, ktorý pomáha organizáciám prežiť v náročnom konkurenčnom prostredí a dosahovať dlhodobú úspešnosť napriek neustále prebiehajúcim výrazným a ťažko predvídateľným zmenám v prostredí. Stratégia určuje ako bude vytvorený potenciál úspechu organizácie.** Stratégia teda rieši najzávažnejšie, zásadné a rozhodujúce problémy, ktoré sa týkajú prosperity a existencie podniku. Strategické rozhodnutia majú zvyčajne všeobecný a dlhodobý charakter a ich význam neustále narastá, predovšetkým v posledných desaťročiach. Akokoľvek dobre pripravená a nastavená stratégia však nezaručuje úspech, kým s touto stratégiou a najmä s jej cieľmi nie sú stotožnení všetci zamestnanci spoločnosti.

Je potrebné uviesť, že stratégia rieši stanovovanie strategických cieľov organizačných zložiek podniku, avšak dosahovanie týchto cieľov na úrovni zadaných parametrov a konkrétny spôsob ich plnenia je úlohou všetkých stupňov riadiacich zamestnancov konkrétnej VOJ.

STRATÉGIA ŽSR

Či si to uvedomujeme, alebo nie, aj ŽSR ako podnik celoslovenského významu je tiež účastníkom trhu. Spravuje a udržiava štátnu železničnú infraštruktúru, zabezpečuje jej modernizáciu, ponúka jej kapacitu dopravcom a riadi na nej prevádzku. Niektorí si môže povedať, že ŽSR majú predsa monopolné postavenie na trhu, a preto ich existenciu nemôže nikto ohroziť. No i tu však existuje konkurencia, ktorú môžeme definovať z dvoch hľadísk:

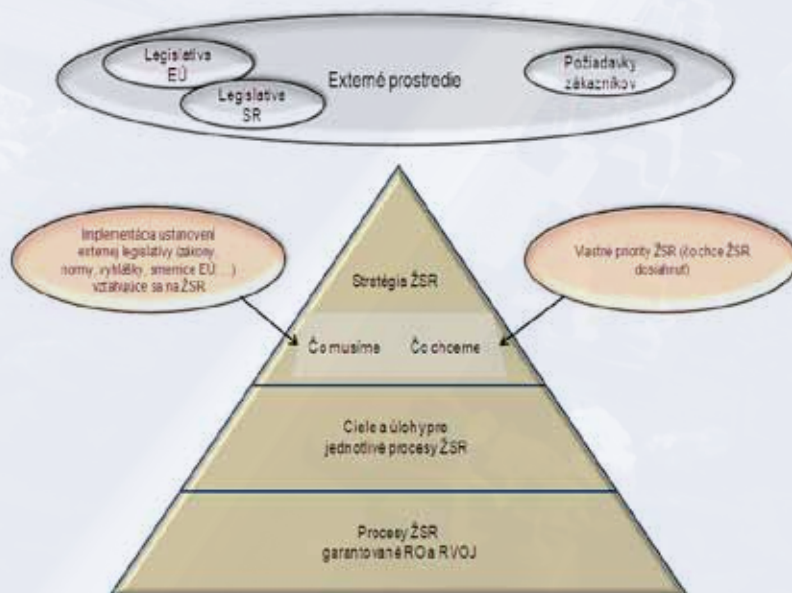
1. Iné druhy dopravy – hlavne cestná, ale tiež letecká a vodná.
2. Možný iný manažér štátnej infraštruktúry.
3. Okoliti manažéri infraštruktúry – potenciál „stiahnutia“ tranzitných prepráv alebo odklon trás.

A vzhľadom na tieto skutočnosti, si musí ŽSR udržiavať cieľnú stratégiu na to, aby dokázala konkurenčne uspieť v čo možno najväčšej možnej miere. Pri príprave dobrej stratégie zohrávajú významnú úlohu zákazníci ŽSR (dopravcovia a štát). Čiže čím lepšie pripraví ŽSR podmienky, tým majú väčšie možnosti získania zákazníkov, ktorí boli orientovaní napr. na cestnú dopravu. Proti potenciálnemu konkurentovi pri správe štátnej infraštruktúry, už ale môžu ŽSR pripraviť vlastné strategické nástroje s cieľom dokázať objednávateľovi (štátu), že jeho majetok spravujeme, udržiavame a prevádzkujeme najefektívnejšie, ako je to možné. Preto je za týmto účelom potrebné spracovať komplexnú stratégiu, ktorá bude úspešná a realizovateľná. Podstatou stratégie ŽSR je teda definovať priority a strategické ciele, stanoviť program zabezpečenia rozvoja železničnej infraštruktúry, vrátane jej konkurencieschopnosti v porovnaní s inými druhmi dopravy alebo aj okolitými manažermi infraštruktúry a, samozrejme, určiť finančné požiadavky a potreby ŽSR vo vzťahu k štátu a základné predpoklady pre plnenie stratégie ŽSR. Taktiež je východiskom pre tvorbu stratégie, na základe analýzy parametrov (ekológia, bezpečnosť, interoperabilita, marketing, prepravná kapacita, náklady do sektora a pod.), s inými druhmi dopravy, rozhodnúť „čo posilniť“ a „čo utlmiť“.

Stratégia ŽSR je postavená v zásade na nasledujúcich princípoch:

1. Analýza vonkajšieho prostredia:

- Čo od nás vyžaduje, príp. bude vyžadovať európska a štátna legislatíva (čo robiť musíme)
- Čo od nás požadujú naši zákazníci (ak chceme dosiahnuť úspech voči iným druhom dopravy musíme „ťahat' za jeden povraz“ s dopravcami)
- Čo chceme na sebe zlepšiť my sami (aby sme dokázali štátu, že sme efektívnymi správcami jeho majetku). A možno nielen nášmu štátu, je to možno priveľmi ambiciózne, ale ak budeme efektívny, možno nám časti svojej infraštruktúry zveria do správy aj iné štáty.



„Keď človek nevie do ktorého prístavu chce doplávať,
žiadny vietor nie je preňho priaznivý.“

Seneca



2. Na základe analýzy zdefinovanie našej vízie a misie (čo v globále chceme). Vízia, ako predstava a misia, ako poslanie, určujú budúce smerovanie ŽSR. Vízia ŽSR je východiskom pre strategické plánovanie a vyjadruje aké základné ciele chce podnik dosiahnuť. Navyše, dobrá vízia a misia poskytujú základné pravidlá a orientáciu, ako budovať na tom najlepšom z minulosti.

Zabezpečenie modernej, interoperabilnej, bezpečnej, efektívnej, dostupnej a environmentálne priaznivej železničnej infraštruktúry s cieľom zvýšenia jej využitia osobnou aj nákladnou železničnou dopravou.

Svojou činnosťou a zákazníckym prístupom vytvárať podmienky na napĺňanie základných ustanovení zabezpečenia prevádzkovania dráhy.

Riadiť a rozvíjať železničnú infraštruktúru v súlade s potrebami zákazníkov a vytvorením konkurencieschopného prostredia v domácom aj medzinárodnom dopravnom systéme.

Prostredníctvom nastavených strategických cieľov ŽSR zabezpečiť infraštruktúru, na ktorej bude možné organizovať spoľahlivú a bezpečnú osobnú a nákladnú železničnú dopravu.

Zvýšiť konkurencieschopnosť železničnej infraštruktúry ŽSR voči iným železničným manažérom i voči iným druhom dopravy (najmä cestnej).

Positívne ovplyvňovať štatnu dopravnú politiku v rámci SR i dopravnú politiku v rámci EÚ v prospech zvyšovania významu železničnej dopravy ako významného, bezpečného a ekologického odvetvia národného hospodárstva.

3. Rozpracovanie vízie a misie na základné strategické ciele, ktoré tvoria podstatu stratégie ŽSR.



4. Rozpracovanie základných strategických cieľov na nižšie úrovne (aby riaditelia jednotlivých vnútorných organizačných zložiek vedeli, čo majú ich útvary dosiahnuť pre splnenie vrcholových cieľov a tieto ciele zase oni rozdelia na úlohy pre svojich podriadených).

5. Zdefinovanie parametrov ukazovateľov ku každému cieľu, teda to, čo je potrebné dosiahnuť (napr.: čas – dokedy spracovať výstup, náklady – o koľko znížiť a kedy, výnosy – o koľko zvýšiť a kedy, ...). Každý cieľ mal by byť zdefinovaný tak, aby bol merateľný.

Strategický cieľ	
Ukazovateľ (napr.: výsledok hospodárenia)	Parameter (napr.: nárast o 10% oproti minulému obdobiu)

6. Stanoviť k jednotlivým cieľom riziká ich plnenia a nastaviť systém ich eliminácie. Je to nutné preto, lebo ak vieme vopred, že pri plnení cieľa nám môže vzniknúť/vyskytnúť sa nejaké riziko, ktoré nám môže znemožniť jeho naplnenie, vieme sa na neho vopred pripraviť a urobiť kroky na to, aby sme toto riziko znížili na minimum – t. j. vieme eliminovať pravdepodobnosť, s akou môže nastať a taktiež dopad tohto rizika v prípade, že nastane.

7. Kontrolovať a koordinovať plnenie cieľov (hlavne pomáhať tým, čo majú s plnením svojho cieľa problémy) a spoločne tým naplňovať základné strategické ciele ŽSR.

Na týchto princípoch je teda stratégia ŽSR tvorená. Jej úspech ale záleží na každom zamestnancovi. Preto je dôležité, aby každý splnil svoju úlohu v správnom čase, v správnom slede činností a dosiahol požadované výsledky, lebo len vtedy môžu ŽSR ako podnik uspieť. Tým je zabezpečené postupné skladanie mozaiky systémom puzzle.

V budúcich vydaniach nášho časopisu vám prinesieme informácie o postupoch tvorby a metódach implementácie Stratégie ŽSR a budeme predstavovať strategické ciele jednotlivých organizačných zložiek, nakoľko v zmysle citátu z úvodu článku, každý zamestnanec by mal poznať stratégiu podniku, mal by s ňou byť stotožnený a motivovaný k jej plneniu.



ÚIVP radí

Predčasná zmena návěstného znaku návěstidla

Komentár k článku 90 a 917 odstavce c., predpisu ŽSR Z1 Pravidiel železničnej prevádzky a k článku 63 predpisu ŽSR Z 17 Nehody a mimoriadne udalosti

V § 84 Zákona 513 o dráhach sa uvádza, že manažér infraštruktúry a železničné podniky sú povinní mať systém riadenia bezpečnosti, čím sa vlastne rozumie organizácia činností a opatrenia vytvorené manažérom infraštruktúry a železničným podnikom na zaručenie bezpečnej prevádzky a na zníženie rizík, ktoré s tým súvisia.

V tejto súvislosti Železnice SR schválili v nedávnej minulosti predpis ŽSR Z1 - Pravidlá železničnej prevádzky, v ktorom sú uvedené konkrétne postupy pri zabezpečovaní jazd vlakov, posunov a posunov medzi dopravňami v bežných situáciách, resp. v situáciách neštandardných, z ktorých si jednu popisujeme v nasledujúcich riadkoch.

K nemenovanej železničnej stanici sa blížili dva osobné vlaky, ktoré boli v tejto stanici pravidelne prechádzajúce (obr. 1). Výpravca pre obidva vlaky postavil prechod priamym smerom, lenže stalo sa to, že vlak, ktorý prišiel do železničnej stanice skôr, zastavil na kolaji vzdialenejšej od výpravnej budovy pre potrebu rušňovodiča (zastavil z dopravných dôvodov). A aby to bolo komplikovanejšie zastavil ešte aj v priestore pre vystupovanie a nastupovanie cestujúcich. Výpravca chcel v tomto prípade dodržať podmienky uvedené v čl. 917 odst. c., teda vyznamenať sprevádzajúci personál stojaceho vlaku o skutočnosti prechodu vlaku po kolaji bližšej k výpravnej budove. Preto protismernému vlaku obslu-

hou zabezpečovacieho zariadenia zmenil návěst dovoľujúcu vchod vlaku do stanice na návěst jazdu zakazujúcu. Lenže rušňovodič už s prichádzajúcim vlakom nedokázal pred vchodovým návěstidlom zastaviť a jednoducho prešiel popri vchodovom návěstidle s návěstou „STOJ“ (obr. 2).

Otázky:

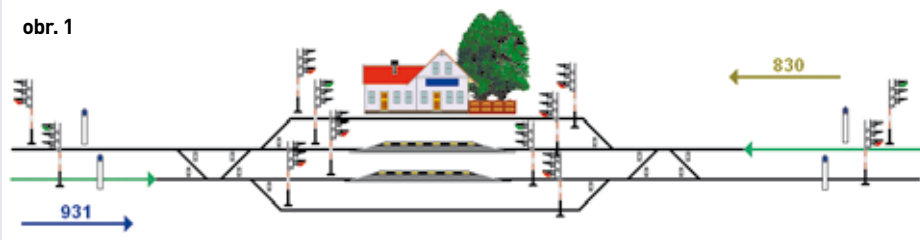
* Ide v tomto prípade o naplnenie skutkového stavu, ktorý je opísaný v čl. 90 predpisu ŽSR Z1 Pravidiel železničnej prevádzky (ohrozená jazda vlaku), čiže postupoval výpravca správne, alebo nie?

* Výsledok tejto modelovej situácie by bol považovaný za nehodu kategórie C3 Chyba signalizácie, alebo nie?

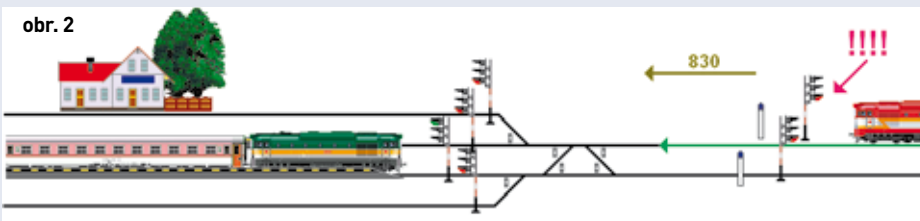
Po odborných konzultáciách s garantom predpisu ŽSR Z17 Nehody a mimoriadne udalosti môžeme konštatovať, že výsledok popísanej dopravnej situácie nebude považovaný za nehodu kategórie C3 – Chyba signalizácie, pretože tento stav bol vyvolaný zásahom obsluhujúceho zamestnanca a nie stavom zariadenia. Nebude to ani nehoda kategórie C4 – Prejdenie návěstí Stoj, lebo podľa výkladu ERA k prílohe 1 ES 49/2004 - návěst STOJ musí byť vodičovi oznámená tak včas, aby mohol s vlakom bezpečne a včas zastaviť. Z uvedeného vyplýva, že výsledok opísanej dopravnej situácie bude považovaný „len“ za prevádzkovú poruchu (D4) – Porucha zariadenia infraštruktúry.

Bc. Emil CHLEBNIČAN

obr. 1



obr. 2



Hodinová mzda pre SOLIDARITU pomôže železničiarom v núdzi

Ďakujeme

Opäť sa k nám blíží čarovné obdobie vianočných sviatkov. Pre väčšinu z nás tento čas znamená radostné a pokojné chvíle v kruhu svojich najbližších. Ale nie každý má to šťastie prežiť pokojné Vianoce. Nehoda, úraz alebo nešťastie v rodine dokážu vniesť smútok aj do obdobia najkrajších sviatkov v roku.

Neinvestičný fond SOLIDARITA sa aj v tomto predvianočnom období obracia na všetkých železničiarov s dôverou, že aj tentoraz venujú kúsok svojej priazne kolegom, pre ktorých osud v živote práve pripravil ťažkú skúšku, či už zo zdravotných alebo osobných dôvodov. Fond od roku 2000 pravidelne pripravuje akciu „**Hodinová mzda pre SOLIDARITU**“, v ktorej poukázaním finančného príspevku na účet fondu máme možnosť dokázať, že nám na osudoch našich kolegov naozaj záleží. Takýmto spôsobom

sa v predchádzajúcej vianočnej akcii v roku 2011 vyzbieralo 13 032,23 eur. Celkovo, za vyše 16 rokov svojej existencie už fond SOLIDARITA vďaka peňažným darom zamestnancov železníc poskytol pomoc **655 železničiarom** a ich rodinám v celkovej sume **388 327,88 EUR**. Poukázaním finančného príspevku však pomôžeme ďalším kolegom, ktorí sa náhle ocitli v nepriazni osudu. Stačí na pracovisku podpísať listinu so súhlasom darovania priemernej hrubej hodinovej mzdy a vždy ju na konci mesiaca

odovzdať príslušnej mzdovej učtárni. Tie už poukážu finančné prostriedky na účet fondu **SOLIDARITA zamestnancov Železníc Slovenskej republiky „n.f.“**, Tatra banka, a.s., pobočka Dunajská 6, 814 81 Bratislava 1, číslo účtu 2624726052/1100.

Vedenie fondu SOLIDARITA spolu s vedením všetkých troch železničných spoločností vopred ďakuje všetkým železničiarom, ktorí otvoria svoje srdcia, prejavia spolupatričnosť a s pocitom dobrého skutku venujú hodinovú mzdu pre kolegov v núdzi.

(KB)

Bezúdržbové valčeky na výhybkách zatiaľ nespĺnili očakávania

Valčekové zariadenia sa na výhybky v sieti ŽSR montujú už 20 rokov. Počas prestavovania výmeny nadviňujú jazyky nad klzné stoličky výhybky, nekľúzu sa po ich plochách, preto odpadá potreba ich mazania. Doteraz sa tieto bezúdržbové zariadenia osadzovali najmä na zrekonštruované a nové výhybky, k ich masívnemu nasadeniu došlo až začiatkom tohto roka. Zámerom bola nielen úspora mazacích prostriedkov, ale najmä zníženie stavu železničiarov v odvetví dopravy počas reštrukturalizácie ŽSR. Myšlienka to bola dobrá, skúsenosti z prevádzky však vyznievajú o čosi horšie.

Keď je prvoradá cena

Nasadzovanie valčekových zariadení do staníc na modernizovaných tratiach požadovalo odvetvie ŽTS od roku 2006 v rámci spracovania projektovej dokumentácie. V tom čase sa v prevádzke overovali valčeky AUSTOROL od rakúskeho výrobcu. Po roku meraní, skúšok a úspešnom vyhodnotení bol tomuto zariadeniu vydaný povoloovací list. Z dôvodov spomínaných v úvode článku bola v roku 2011 vyhlásená verejná súťaž. Kontrakt na valčekové zariadenia pre 4400 výhybiek v celkovej sume vyše 5 miliónov eur získala firma ECO-PRODUCTION Vřesová s.r.o. s typom Ekoslid. Český výrobca zo Sokolova uspel bez prevádzkového overenia v podmienkach ŽSR, len s deklarovaním parametrov výrobku, prehlásením o jeho univerzálnosti na rôzne typy výhybiek, skúsenosťami z prevádzky v Čechách - no najmä s najnižšou cenou. Prvá veľká dodávka materiálu smerovala na Slovensko už koncom roka 2011.



Jazyky sa najčastejšie drú o prvé klzné stoličky, ktoré sa musia aj naďalej pravidelne mazať.

Masívne nasadenie prinieslo množstvo problémov

Predpokladané úspory maziva aj pracovnej sily sa dali doceliť jedine hromadnou montážou valčekových zariadení na všetky výhybky v celom obvode stanice. Ťažko ale publikovať slová chlapcov, ktorí od januára 2012, v mraze a snehu s milimetrovou presnosťou nastavovali valčeky na starých výhybkách. Pripevňovali ich podľa montážneho návodu, s vlastným náradím, keďže nákup odporučených momentových kľúčov prostredníctvom CLaO bol zdĺhavý. Problematiké bolo najmä nastavenie valčekov na opotrebovaných výhybkách so zdeformovanými jazykmi a opornicami, s rozdielnou výškou klzných stoličiek. Dochádza na nich k vertikálnym ohybom jazyka, ale aj treniu jazyka po nenamazanej ploche klznej stoličky. Najmä prvé klzné stoličky v priestore 1. uzáveru výhybky sa musia v mnohých prípadoch stále mazať. Takýto stav si naďalej vyžaduje zásoby mazacieho prostriedku, alebo následné náklady na úpravu geometrickej polohy výhybky. Na štihlých výhybkách zasa vznikajú vibrácie jazykov, a tým dochádza k uvoľňovaniu valčekových zariadení, alebo zabezpečovacie zariadenie stráca nad jazykom kontrolu. Otrasy zvyknú uvoľniť aj matice, ktorými sa nastavuje výška valčekov. Takáto situácia ale môže nastať aj v dôsledku nedostatočného dotiahnutia samotných matic pri montáži zariadenia. A ešte jedno zarážajúce zistenie - v niektorých staniciach sa naše valčeky, možno práve pre ich jednoduchú demontáž, stali zaujímavým artiklom aj pre zberateľov kovov. Aj napriek takýmto prvým skúsenostiam boli v máji a júni dodané ďalšie valčekové zariadenia.



Viliam Mihál, Jozef Hamburg a Ján Filip, zámočníci kolajových konštrukcií z SMSÚ ŽTS TO Bratislava sa s nastavením valčekov na starých výhybkách v ŽST Devínska Nová Ves natrápili podobne, ako mnohí ich kolegovia inde na Slovensku.

Jeden sluha, dvaja páni

Ešte donedávna čistil a mazal výhybky najmä personál staníc. Montážou valčekových zariadení v staniciach, kde došlo k úspore dopravných zamestnancov, prešla povinnosť vykonávať údržbu vo výmenovej časti výhybiek s hákovým záverom na odvetvie ŽTS, ústredne stavané výhybky s čelustovým záverom zasa udržiava odvetvie OZT. Traťové obvody nemajú robotníkov na rozdávanie a návštných majstrov je ako šafranu. Ľudia chýbajú a podľa toho aj vyzerá stav výhybiek. Neadekvátna údržba výhybiek sa pri stavaní vlakových ciest prejavuje nutnosťou viacnásobného prestavovania výhybiek do správnej polohy, v mnohých prípadoch takto vznikajú poruchy. Alebo musí signalista dotlačiť závažie, pretože nedošlo k zaklesnutiu hákového záveru. Niekde by k zlepšeniu situácie domohol aj vhodný mazací prostriedok s dlhšou periódou mazania. Diskutabilná je tiež montáž týchto valčekov v staniciach s vysokou prašnosťou a veľkým počtom vlakov. Pri intenzívnom posune padá sypký materiál a železná ruda do kolajiska aj na výhybky, valčeky sa zanášajú a tým sa zhoršuje ich funkčnosť.



Po takýchto malých valčekoch sa kľže jazyk výhybky.

Rozhodnutie na pleciah gestora

Myšlienka masívnej montáže valčekových zariadení Ekoslid bola výborná, lenže očakávania sa zatiaľ naplnili len čiastočne. Úplne sa neodstránilo mazanie klzných stoličiek, zamestnancom železničnej infraštruktúry pribudli ďalšie kontroly a údržba. Gestor celej investície - Odbor železničných tratí a stavieb GR ŽSR v spolupráci s oblastnými riadiťstvom a výrobcom neustále sleduje a vyhodnocuje skúsenosti z prevádzky. Pri kontrolách upevnenia a nadstavovania valčekových zariadení výrobca v mnohých prípadoch zistil viaceré nedostatky, ako napr. nevhodné umiestnenie na výhybke, nedotiahnutie upínacej a nastavovacej matice, s čím súviseli aj niektoré prevádzkové poruchy. Keďže valčekové zariadenia Ekoslid sú v prevádzke ešte len krátku dobu, je predčasné vyvodzovať konečné závery. Až čas ukáže, či takéto masívne nasadenie v sieti ŽSR bolo vhodné. Všeobecne sa ale dá skonštatovať, že nespĺňajú očakávané prínosy v takej miere, ako boli deklarovane výrobcom.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor

Autor ďakuje za vyjadrenia prednostom železničných staníc a sekcií ŽTS.



Na opravu je vhodný aj kvalitný materiál z koridorov

Modernizácia koridorových tratí má okrem komplexnej obnovy železničnej infraštruktúry aj ďalšie výhody. Pôvodné koľajové polia vyzískané počas prestavby koridorov sa môžu po regenerácii opätovne použiť na opravu vedľajších tratí, alebo staničných koľají. Trebárs tak, ako v Lúkach pod Makytou, v ktorej bola 4. staničná koľaj v dezolátnom stave.

Pre dopravu je potrebná aj táto 4. staničná koľaj, pretože pokles nákladnej dopravy v smere na Čadcu, zapríčinený rekonštrukčnými prácami na českej strane, zároveň zvýšil jej intenzitu práve medzi Púchovom a českou stanicou Horní Lideč. Pri oprave koľajového lôžka tejto koľaje, vrátane výmeny koľajového roštu, zapožičal externý partner iba stroje, ktoré ŽSR nevladnia. „Teda len na vytrhnutie starých koľajových polí a ich odvoz na skládku, ako aj prevoz zregenerovaných polí z Trenčína. Spoločne sme ešte zrealizovali pokládku polí, avšak výkopy, odvoz vyťaženého materiálu, podbíjanie a úpravu štrku už robili naši chlapi. Na bezстыkovú koľaj sme použili koľajnicové pásy UIC, zregenerované a zvarované vo zvarovacom a regeneračnom stredisku vo Vrútkach, ktoré sme menili pomocou súpravy SDK II. A pospájané pásy, ktoré sme vyzdvihli, prejdú opäť vo Vrútkach kontrolou a regeneráciou, aby sa mohli znova použiť,“ opisuje postup aj racionalizáciu prác Ing. Jozef Blahovec, prednosta sekcie ŽTS OR Žilina. Vyzískaného materiálu z koridorov je dostatok a takouto spoluprácou s dodávateľom ho ŽSR dokáže opätovne zabudovať v lokalitách, ktoré sa v dohľadnej dobe nebudú komplexne rekonštruovať.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor



Igora Rusnáka (vľavo), zámočníka koľajových konštrukcií a Tibora Bajčího (vpravo), prevádzkového zámočníka SMSÚ ŽTS ZRS Vrútky sleduje pri robení montovaného izolovaného styku ich vedúci Ing. Dušan Grandtner (v podrepe) a Ing. Jozef Blahovec (druhý sprava), prednosta sekcie ŽTS.



Zamestnanci SMSÚ ŽTS ZRS Vrútky vymieňali koľajnicové pásy pomocou súpravy SDK II. Na oprave 711-metrovej koľaje sa významným podielom pričínili aj chlapi z SMSÚ ŽTS TO Trenčín.

Linky presmerovali zo vzduchu do zeme

Z kilometrov drôtov nadzemných vedení na východe Slovenska ubúda a pričínili sa o to zamestnanci odvetvia OZT. Nadsluhujúcu trasu nadzemného vedenia, určenú pre telefónne linky a okruhy reléového poloautobloku, nahradili na 15-kilometrovom úseku trate medzi Michalovcami a Strážskym metalickým káblom. Do zeme, do 80-centimetrovej hĺbky, ho dávali stroje - káblovým pokladačom. Uložením plastovej rúrky pre optokábel sa už myslelo aj na expanziu optickej kabelizácie v tejto oblasti.



Akciu zastrešovalo SMSÚ OZT SO Spišská Nová Ves, káblový pokladač obsluhovali zamestnanci SMSÚ OZT KT Zvolen za asistencie ľudí z SMSÚ OZT KT Košice.

Táto akcia nadväzovala na identickú náhradu nadzemného vedenia medzi Bánovcami nad Ondavou a Michalovcami. Tento 9-kilometrový úsek bol ale realizovaný dodávateľským spôsobom, za podstatne vyššiu cenu. Ekonomickú výhodnosť vlastných pracovných prostriedkov si uvedomujú aj na sekcii OZT Košice, pretože ich chcú opätovne využiť pri náhrade nadzemného vedenia úložným káblom v úseku Strážske – Humenné.

(balky), foto: Ján VOJS

Cez priecestie v Humennom prejdete hladšie



Počas štyroch posledných októbrových dní sa v Humennom opravovalo priecestie v železničnom kilometri 67,320. V tom čase bola namiesto vlakov zabezpečená náhradná autobusová doprava, autá využívali náhradné priecestie, zriadené SMSÚ ŽT TO Prešov. Rekonštrukčné práce boli rozdelené do troch etáp. Pred každou etapou zamestnanci SMSÚ OZT ZT Trebišov vypli priecestie z činnosti, z koľajiska demontovali vonkajšie časti zabezpečovacieho zariadenia a následne ho opäť uviedli do prevádzky. Vytrhnuté boli aj dve koľajové polia v dĺžke 25 a 24 metrov. Nahradili ich nové, ktoré sa spojili termitovými zvarmi. Následne sa vykonala montáž gumokovovej konštrukcie a asfaltovanie nábehov na priecestie. Po skončení všetkých etáp bola znovu zavedená traťová rýchlosť a vlaky mohli jazdiť bez obmedzení.

Miroslav DACEJ

Americkí filmári môžu prísť aj k nám

Madisonské mosty – filmová adaptácia knižnej predlohy je poväčšine známa nejednému z nás. Romantický príbeh lásky dvoch ľudí v strednom veku, ktorých nostalgické spomienky a posledné želanie je spojené s opusteným a starým mostom nazvanom Roseman Bridge. Americkí filmári zrejme ani netušia, že starý most, a ešte k tomu netradičný, s rovnakou atmosférou a štipkou nostalgie by spokojne mohli hľadať aj u nás. Presne tak. Vo Vígľaši neďaleko Zvolene je jeden takýto a svoju jedinečnosť má v tom, že je to železničný vagón. Áno, dobre čítate. Mnohí by sa čudovali, ale paralela s tým americkým je hlavne v jeho atmosfére a z určitého pohľadu by ste v nich našli aj podobnosť. Ojedinelý vagónový most pravidelne kedysi využívali tamojší obyvatelia ponad potok Slatina, teraz ho však už používajú zriedkavejšie. Zrejme nikto si už v súčasnosti nespomenie, kto dostal vnuknutie použiť vagón ako most, ale

umiestnený je tam približne od päťdesiatych rokov. Podľa dostupných informácií, vyradený vagón slúžil ako pomoc pre robotníkov, ktorí pracovali v závodoch v neďalekom Zvolene. Veľa z nich totiž bývalo na majeri za riekou a na zastávku železnice museli absolvovať denne niekoľkokilometrovú obchádzku.

(iva)



Nostalgie a krása netradičného mosta je neodškriepiteľná.



Most v minulosti slúžil hlavne robotníkom, ktorí bývali na neďalekom majeri a pracovali vo Zvolene.



Aj táto fotografia dokumentuje čaro mosta – vagóna.



Netradičný most v plnej kráse.



zdroj: wikipedia

...a ten americký – Roseman Bridge.

Železniční hasiči v akcii

V dňoch 25. – 26. októbra 2012 sa konal v Bratislave 8. kongres ÚIC. Kongres bol venovaný problematike bezpečnosti na železnici. V rámci programu bolo delegátom kongresu predvedené ukážkové taktické cvičenie železničných hasičov.



Dve jednotky ZPOŽ zo závodného hasičského útvaru Bratislava predviedli zásah na poškodenú cisternu prevážajúcu benzín, z ktorej cez poškodený plášť vytekal benzín. Išlo o simuláciu vytekajúceho benzínu z cisterny, ktorý sa zároveň vznietil. Hasiči požiar uhasili použitím ťažkej peny a zároveň ochladili cisternu. Následne druhá jednotka vykonala utesnenie cisterny tak, aby zabránili ďalšiemu úniku nebezpečnej látky. V rámci tohto kroku predviedli zásah v špeciálnych chemických oblekoch. V závere vykonali neutralizácie zvyškov ropného produktu na železničnom zvršku.

(ZPOŽ)



FOTOHÁDANKA



Foto: Dušan ANTALÍK

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

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

Víťaza odmeníme, preto nezabudnite v odpovedi uviesť svoje meno a adresu pracoviska.

Správna odpoveď októbrovej fotohádanky je:

Elektromagnetická zámka – Sklené pri Handlovej

Víťazom sa stal a vecnú cenu získava:

Peter VÍDENSKÝ z Nitry.

BLAHOŽELÁME!



ZIMNÁ SÚŤAŽ

Keďže aj medzi železničiarimi je veľa vyznávačov zimných športov, redakcia Ž semafor v spolupráci so spoločnosťou SNOW SKI opäť pripravili súťaž o celodenné skipasy v stredisku SKI PARK Kubínska hoľa.

SÚŤAŽNÁ OTÁŽKA ZNIE:

V akej nadmorskej výške sa nachádza vrcholová stanica lyžiarskeho strediska SKI PARK Kubínska hoľa?

A) 1260 m.n.m.

B) 1396 m.n.m.

C) 1100 m.n.m.

Správnu odpoveď zasielajte na e-mailovú adresu redakcie zsemafor@zsr.sk do 10. decembra.



Novopečený vodič platí pokutu. Nesmelo sa pýta policajta: - Prosím vás čo mám robiť s tou potvrdenkou? Dopravný policajt sucho odpovedá: -To si schovajte. Až ich ... (dokončenie v tajničke).				Pomoc: alp, Ariel, Amnon, ATS, Búr	dezertér	listnatý strom	a dato (skr.)	3	kozácky náčelník	hora	Pomoc: aka, loris, kastel, obi, sasanka	Dávidov syn	4	ako (bás.)		
				uvidel									kód bývalej rakúskej meny			
				1					E				2		A	
				koncovka zdobnelín podmienk. spojka			horská kvetina stredoveká pevnosť							starorím. peniaz		
Jozef Vysočani	vytýčený smer	indická poloopica	zn. abhenry tiež			ktorým smerom meno Zlatice			EČV okr. Sobrance opraty			mesiac Urána	plody datľovníka			
nápor					zarúbal					predložka so 4. a 7. pád.						
					alpský škriatok					slonie ozdoby						
spoločen. hmyzu				teda (nemoc.)				nikto			MPZ Argentíny					
				holandský osadník v JAR				pás na kimone			MPZ Argentíny slovo úcty v Ázii					
argón (zn.)			maras						tmavočier. nerast							
			EČV okr. Košice						Inter City (skr.)							
5																
hebrejský kmeň						Alica (anglic.)				odporov. spojka						



Od ťažkej práce k jemným rastlinám

Ak niekto pracuje v jednej firme tridsať tri rokov a o svojej práci hovorí s hrdosťou, ale aj s neveriteľnou pokorou, iste je to skvelý zamestnanec. Ak s nadšením rozpráva o pestovaní rastlín a s láskou o svojej rodine, ide zaiste aj o dobrého človeka. Lubomír GUZA z Mostného obvodu Košice ním naozaj je.

Skvelým človekom, dobrým odborníkom, prevádzkovým technikom zdvíhacích zariadení, elektromechanikom, vedúcim žeriavníkom na koľajovom žeriave EDK 750. Okrem týchto pracovných funkcií mu patrí aj ďalšia mimopracovná, a tou je pestovateľ. Lubomír od ťažkých, kovových obrovských strojov v práci nachádza doma relax pri pestovaní orchideí, kávovníkov, citrusov, tilandsií, sukulentov, živých kameňov. Stretnutie s Lubomírom Guzom bolo pre mňa osobne nezabudnuteľným zážitkom, kedy vysoký chlap s bradou, strohým mužským výzorom



V rodinnom dome a v jeho okolí má svoj malý pestovateľský raj...

a s toľkým citom a láskou rozprával o pestovaní rastlín. „V práci mám najväčšiu radosť z roboty, ktorá sa podarí. Najradšej sa vraciame s kolegami domov, kedy už iba spomíname na to, ako a čo sme robili,“ hovorí Lubomír Guza o robote na železnici, kam ho v roku 1979 priviedol jeho švagor. „Nikdy som to neolutoval, ani v ťažkých chvíľach a po veľkej drine. Práca mostára znamená často aj robotu mimo rodiny a v bezprostrednej blízkosti iba kolegov aj niekoľko dní. Sme však dobrá partia, a tak to zvládame, veď to aj musíme, lebo po šichte sme opäť spolu,“ vysvetľuje Lubo život mostára.



Tento rok sa nášmu kolegovi pri pestovaní darilo najviac pri citrusoch.

Naši mostári trávia veľa času po robote, ak sú na výlukách alebo rôznych robotách mimo pracovísk, v ubytovacích vozňoch, kde si spolu varia, pozerajú televízor a, samozrejme, pripravujú sa na ďalší pracovný deň. Ubytovací vozeň je súčasťou žeriavovej jednotky, a tak si viete predstaviť jeho priestory. Aj preto tu muži musia spolu dobre vychádzať a vzájomne sa rešpektovať, mať spoločné pravidlá. „Odlúčenie od rodiny každý znáša rôzne, je to ťažké, ale človek si zvykne,“ konštatuje vedúci žeriavník. Lubomír Guza

dostal tento rok najvyššie rezortné vyznamenania za svoju prácu, aj keď on by ho dal aj viacerým a najmä svojej manželke. Nuž a za pestovanie prekrásnych rastlín, ktoré obklopujú jeho záhradu, skleník i interiér domu zatiaľ ocenenie nemá, ale zbierka 120 prekrásnych kvitnúcich kameňov a sukulentov si iste zaslúži tie najväčšie. A ja na záver poviem iba toľko, že citróny z Lubovej úrody chutia výborne a listy z citrónovníka mi ešte dlho po návšteve malého raja nášho kolegu rozvoniavali v redakcii.

Dana SCHWARTZOVÁ



Lubomír GUZA z MO Košice pracuje ako hlavný žeriavník na koľajovom žeriave EDK 750.

Púchov získa s koridorom aj novú stanicu

Odovzdaním staveniska 18. apríla 2012 sa začala výstavba VI. etapy modernizácie železničnej trate Nové Mesto nad Váhom – Púchov pre traťovú rýchlosť do 160 km/hod. Zhotoviteľ Združenie Púchov zmodernizuje takmer 9-kilometrový úsek medzi Belušou a Púchovom za 91,8 milióna eur. V železničnej stanici Púchov už búranie budov narušilo zaužívané zvyklosti cestujúcich, skomplikovalo cestnú dopravu v okolí stanice. Prebieha archeologický výskum, pribúdajú základy pre stožiare trakčného vedenia. Začínajú práce na trakčnej napájacej stanici v Púchove, na železničnom spodku traťového úseku Beluša – Púchov, budovať sa budú zemné pilótové základy prvej časti novej budovy. S ukončením stavby, ktorá je financovaná z Kohézneho fondu Európskej komisie a OP Doprava 2007 – 2013, sa predpokladá v apríli 2015.

Martin BALKOVSKÝ
vizualizácie: REMING CONSULT a.s.



Nová budova je v pôdoryse rozčlenená na tri sekcie. Najväčšia je určená pre administratívno-technickú prevádzku, zvyšné dve pre verejnosť.



Pozdĺž nepárnej skupiny koľají sa okrem budovy pre verejnosť budú asanovať aj budovy riadenia dopravy, traťového obvodu aj vozmajstrov.



Časť pre verejnosť bude dominovať celozasklená hala. Jej súčasťou je galéria umožňujúca prechod do čakární.



Pre cestujúcich a zamestnancov ZSSK a ZSSK CARGO bola postavená náhradná budova.



Pôvodná staničná budova sa musí odstrániť kvôli rozširovaniu koľajiska (nové koľajové riešenie a ostrovné nástupištia).



Symbolika v Púchove – tunajšiu železnicu teraz majú v rukách stavbári.



S demolíciou budovy sa začalo 23. októbra....



... o 10 dní bola na mieste už len kopa sutiny.

**Zašlite do redakcie svoje fotografie
a staňte sa tak autormi
obálky Ž semafor.**

Dnes sú autormi traja naši kolegovia, ktorí svojimi fotoobjektívmi zachytili jesenné počasie v blízkosti našich veľhôr.

Ivan Hutlák sledoval fotoobjektívom mrazivé ráno 26. októbra. V ten deň vo Vysokých Tatrách a v ich okolí mrznúci dážď narobil poriadnu šarapatu železniciam. S námrazou sa pasovali najmä zamestnanci odvetvia elektrotechniky a energetiky, pretože námraza na troleji úplne odstavila železničnú dopravu.

Jozef Bajtoš zvečnil októbrovú námrazovú kalamitu na zubačke.

Michal Repko zase niekoľko dní predtým zachytil lúčneho koníka, ktorý sa v Spišských Vlachoch ukladal na svoj zimný spánok a azyl si hľadal na stavadle 2.



Ivan HUTLÁK



Jozef BAJTOŠ



Michal REPKO