

# ŽELEZNIČNÝ **semafor**

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNIC SLOVENSKEJ REPUBLIKY

ROČNÍK XXIII

APRÍL 2013

## Strategické plány plníme

Predstavujeme  
**OR Košice**

Železniční herkulovia  
zdvíhali most



## Strategické ciele plníme

Marcové a aprílové porady vedenia ŽSR mali bohatý program, týkajúci sa množstva rôznorodých tém. Hodnotil sa rok 2012, a to z pohľadu plnenia stratégie a hospodárenia. Riešili sa prevádzkové problémy, hodnotili projekty a pozornosť vedenie venovalo okrem iného aj novému plánu projektu o synergii ŽT a OZT.

### Plnenie stratégie ŽSR

Vedenie ŽSR 14. marca odsúhlasilo a následne Správna rada (SR) ŽSR dňa 27. 3. vzala na vedomie **Správu o plnení stratégie ŽSR za rok 2012**. Strategické ciele ŽSR sa plnia priebežne a nie je známe žiadne závažné riziko ich nesplnenia, skonštatovalo vedenie firmy. Zároveň bol prerokovaný aj systém tvorby strategických scenárov, ktoré by mohli v budúcnosti nastať. Pre definovanie scenárov boli využité ako vrcholové ukazovatele, vývoj HDP a inflácie a k tomu zodpovedajúce 4 potenciálne scenáre vývoja. Viac o plnení stratégie ŽSR, vrátane systému jej tvorby, vyhodnocovania a riadenia rizík súvisiacich so stratégiou je uvedené na str. 8 a 9.

### Výsledky hospodárenia ŽSR za rok 2012

Dňa 19. marca vedenie firmy a následne SR ŽSR dňa 27. 3. prerokovali najzávažnejšie dokumenty, týkajúce sa uzavretia roka 2012. Išlo o **Rozbor hospodárenia ŽSR za rok 2012, Výročnú správu ŽSR za rok 2012, Individuálnu účtovnú závierku ŽSR za rok 2012 a Návrh na zúčtovanie výsledku hospodárenia ŽSR za rok 2012**. Dokumenty boli odsúhlasené a SR ŽSR uznesením č. 20/2013 schválila výročnú správu a individuálnu účtovnú závierku. Bližšie informácie o minuloročných výsledkoch hospodárenia si prečítajte na strane 3.

### Projektové riadenie

**Výroby a dodávky tepla v podmienkach ŽSR - 2. etapa, to je pomenovanie projektu, ktorého hodnotiacu správu z pilotného overovania vedenie ŽSR prerokovalo 14. marca.** Cieľom projektu bolo overenie reálnosti zabezpečenia modernizácie zdrojov tepla financovaného z prostriedkov externého investora, pričom očakávaným výsledkom bola modernizácia zdrojov spojená so zabezpečením úspory nákladov za výrobu a dodávku tepla. Pilotným overovaním bola potvrdená realizovateľnosť navrhnutého modelu na základe koncesnej zmluvy. GR rozhodnutím č. 11/2013 schválil pokračovanie dodávok tepla touto formou u vybraných zdrojov tepla aj pre roky 2013 a 2014. Zároveň bolo uložené vykonať audit energetickej náročnosti s väzbou na projekt optimalizácie správy a údržby budov. Do konca roka 2013 je potrebné navrhnuť výsledný spôsob a formu riešenia stavu vykurovacích objektov a zdrojov tepla v ŽSR v budúcom období.

\* GR rozhodnutím č. 12/2013 schválil **nový plán projektu** „Využitie synergického potenciálu zamestnancov ŽT a OZT pre zabezpečenie prevádzky a údržby železničnej komunikačnej infraštruktúry“. Zároveň bolo uložené predložiť v máji t. r. návrh budúceho stavu.

\* Vedenie ŽSR prerokovalo **vyhodnotenie činnosti zabudovaných valčekových zariadení Ekoslidle**. Hlavným cieľom tohto projektu bolo zlepšenie prevádzkových parametrov, zníženie opotrebovania výhybkových súčastí, eliminácia potreby mazania výhybiek, úspora dopravných zamestnancov, úspora ekonomických nákladov.

Z vyhodnotenia vyplýva, že predpokladané a plánované efekty projektu sa nenaplnávajú. Preto GR rozhodnutím č. 13/2013 odsúhlasil, aby sa v priebehu roka 2013 len pokračovalo v overovaní prevádzky už zabudovaných zariadení a nové zariadenia sa budú inštalovať v budúcom období až na základe overených a preukázateľných efektov v prevádzke.

### Ochrana majetku ŽSR

Dňa 14. marca bola prerokovaná **hodnotiacia správa z pilotného overovania zabezpečenia verejného poriadku, železničných staníc v uzle Bratislava, súkromnou bezpečnostnou službou**. Bolo konštatované, že realizáciou pilotného overovania sa postupne začal verejný poriadok v predmetných ŽST zlepšovať. Značne klesol počet sťažností na verejný poriadok. S tým súvisí celkové zvýšenie kultúry cestovania v priestoroch pre cestujúcu verejnosť. GR rozhodnutím č. 10/2013 schválil správu a na základe odporúčania uložil zabezpečiť kontinuálne pokračovanie ochrany majetku a verejného poriadku v staniach v uzle Bratislava. GR uložil do konca júna t. r. touto formou vypracovať koncepciu zabezpečenia verejného poriadku vo vybraných železničných staniach v rámci celej siete ŽSR.

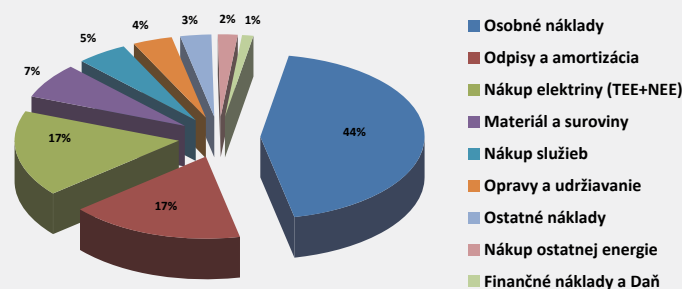
Ing. Anton KUKUČKA

## Vlani sme dosiahli

Rok 2012 bol rokom pokračovania Programu revitalizácie železničných spoločností a Programu úspor a optimalizácie ŽSR. Docielilo sa transparentné pokrytie výdavkov na železničnú infraštruktúru tým, že plánovaná výška fixnej časti nákladov manažéra infraštruktúry bola hrazená z verejných zdrojov a variabilná časť úhradami od dopravcov za poskytované služby. Na základe uvedeného ŽSR prehľadnotili a upravili svoju stratégiu so zámerom posilniť železničnú dopravu, využiť jej výhodu oproti iným druhom dopravy, najmä v oblasti bezpečnosti, plynulosti, ekologickosti a stanovilo priority a ciele, aby bol dosiahnutý čo najlepší výsledok hospodárenia.

Týmito slovami začala svoju prezentáciu o hospodárení našej firmy v roku 2012, Ing. Michaela Činčurová, riaditeľka odboru controllingu GR ŽSR na rozšírenej porade vedenia ŽSR v SIP Strečno 4. a 5. apríla. Prevádzkovanie železničnej infraštruktúry v roku 2012 bolo realizované v súlade so Zmluvou o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry na roky 2011 – 2013 uzatvorenou medzi ŽSR a MDVRR SR dňa 20. 12. 2010 a aktualizovaným dodatkom č. 3 k zmluve podpísaným dňa 23. 12. 2011. Pre rok 2012 boli ustanovenia zmluvy naplnené. „**ŽSR v roku 2012 dosiahli kladný výsledok hospodárenia vo výške 15 643 tis. €. Za priaznivým vývojom výsledku hospodárenia a najdôležitejších ukazovateľov je potrebné vidieť nižšie čerpanie nákladov a zlepšenie finančnej stability ŽSR**“, odznelo v prezentácii. Výnosy v roku 2012 dosiahli výšku 491 183 tis. €, čo predstavuje plnenie plánu na 99,1 %. Nižšie plnenie bolo najmä pri úhrade za prístup k ŽI a predaji trakčnej elektriny. Z celkových výnosov najvýznamnejšiu položku tvorila dotácia na prevádzku ŽI (56 %), úhrada za prístup k ŽI (18 %) a predaj trakčnej elektriny (14 %).

**Tržby z úhrady za prístup k železničnej infraštruktúre** dosiahli výšku 89 033 tis. €, čo predstavuje podiel 41 % na tržbách za vlastné výkony a tovar. Zmena tržieb od majoritných dopravcov oproti roku 2011 nastala v dôsledku nižších výkonov v oblasti nákladnej dopravy a marketingovými opatreniami. Zároveň bol zaznamenaný nárast tržieb od ostatných dopravcov. Dopravné výkony vo vlkm poklesli v nákladnej doprave oproti plánu o 6 % a v hrtkm o 5 %. Pokles bol zaznamenaný aj medziročne, vo vlkm o 5 % a v hrtkm o 4 %. **Náklady** v roku 2012 dosiahli výšku 475 540 tis. €, čo predstavuje plnenie plánu na 95,94 %. Nižšie čerpanie bolo najmä na spotrebovaných nákupoch a službách. Z celkových nákladov najvýznamnejšiu položku tvorili osobné náklady (44,2 %), odpisy a amortizácia (17 %) a nákup elektriny (17 %).



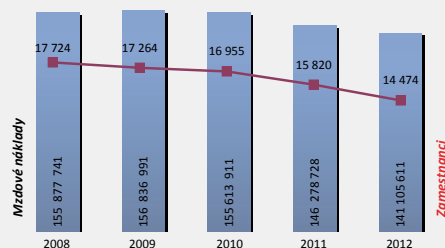
**Osobné náklady** dosiahli výšku 210 439 tis. €, čo predstavuje plnenie plánu na 99,47 %. V roku 2012 ŽSR zamestnávali v priemerných prepočítaných počtoch 14 474 zamestnancov a dosiahli priemernú mzdu vo výške 8 12,42 €. Rast priemernej mzdy súvisí so zmenou odmeňovacieho systému prijatou revitalizačným programom. Vývoj zamestnancov mal oproti predchádzajúcim obdobiam mierne klesajúci charakter. Program revitalizácie železničných spoločností určil dosiahnuť ku koncu roka 2012 stav 14 300 zamestnancov. Rozdiel v stanovenom počte zamestnancov súvisí so zmenou organizácie vykurovania a doplnením stavu zmennosti na Závode protipožiarnej ochrany železníc Bratislava v zmysle legislatívy. V rámci Adaptačného programu absolventov vybraných škôl bolo prijatých 50 absolventov. Napriek tomu ŽSR zaznamenávajú nepriaznivý vývoj vo vekovej štruktúre zamestnancov, takmer 74 % z celkového počtu zamestnancov je vo veku nad 40 rokov.

# kladný hospodársky výsledok

DOPRAVNÉ VÝKONY	rok 2011 skutočnosť	rok 2012 plán	rok 2012 skutočnosť	% plnenia oproti plánu	% plnenia medziročne
Dopravné výkony OD v tis. vlkm	31 138	31 445	31 558	100,36	101,35
Dopravné výkony ND v tis. vlkm	14 251	14 448	13 559	93,85	95,14
<b>Spolu dopravné výkony (OD+ND) v tis. vlkm</b>	<b>45 389</b>	<b>45 893</b>	<b>45 117</b>	<b>98,31</b>	<b>99,40</b>
Dopravné výkony OD v mil. vlkm	8 333	8 119	8 396	103,41	100,76
Dopravné výkony ND v mil. vlkm	18 015	18 224	17 322	95,05	96,16
<b>Spolu dopravné výkony (OD+ND) v mil. hrtkm</b>	<b>26 347</b>	<b>26 343</b>	<b>25 718</b>	<b>97,63</b>	<b>97,61</b>

**Pohľadávky** dosiahli k 31. 12. 2012 výšku 266 325 tis. € (po zohľadnení opravných položiek je výška 139 180 tis. €). V porovnaní k 31. 12. 2011 poklesli brutto pohľadávky (bez opravných položiek) o 99 468 tis. € a opravné položky vzrástli o 10 374 tis. €.

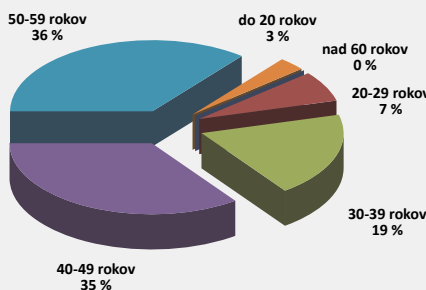
**Závazky** dosiahli k 31. 12. 2012 výšku 1 672 470 tis. €. V porovnaní so stavom k 31. 12. 2011 záväzky stúpli o 36 403 tis. €. Nárast celkových záväzkov je ovplyvnený zaúčtovaním prijatých investičných dotácií na modernizáciu ŽI v roku 2012. Dlhodobé záväzky sa v porovnaní s predchádzajúcim rokom zvýšili o 178 545 tis. €, z dôvodu pridelených štátnej dotácie a dotácií EÚ na modernizáciu železničnej infraštruktúry a taktiež prolongácie úverov. Zmena stavu záväzkov po eliminácii štátnych dotácií a dotácií EÚ k 31. 12. 2012 bola ovplyvnená najmä poklesom úverových záväzkov, nárastom dlhodobých rezerv, najmä zo zamestnaneckých požitkov a nižšími investičnými záväzkami ku koncu roka.



Vývoj mzdových nákladov v € a počtu zamestnancov.

**Modernizácia železničných tratí** s maximálnym využitím spolufinancovania z európskych fondov bola prioritou ŽSR aj v roku 2012. Z najvýznamnejších akcií treba spomenúť dokončenie a uvedenie do prevádzky novej zriaďovacej stanice Žilina - Teplička v marci 2012. Začala sa realizácia modernizácie úseku Trenčianska Teplá – Zlatovce a boli odstránené mnohé dočasné a trvalé obmedzenia traťových rýchlostí. Ukončili sa projektové prípravy k stavbám financovaným z verejných zdrojov: verejný terminál intermodálnej prepravy Leopoldov, Bratislava a Košice. Po schválení „MASTER PLÁNU“ na roky 2014 - 2020 a nového „Operačného programu doprava“ budú ŽSR naďalej pokračovať v modernizácii tratí. Vzhľadom na prebiehajúcu modernizáciu železničných tratí bolo pre rok 2012 stanovené Zmluvou o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry minimálne plnenie GVD vlakov osobnej dopravy na 94 %. Reálne plnenie GVD vlakov osobnej dopravy bolo

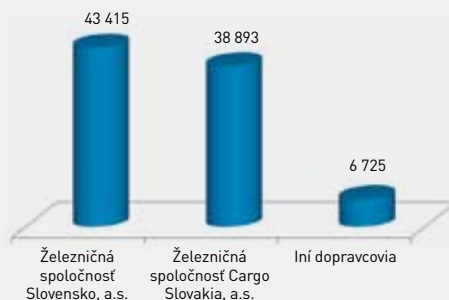
dosiahnuté na úrovni 94,19 %. Uplynulý rok bol zameraný aj na cieľové kroky pri prevencii problému krádeží železničných súčastí a predovšetkým na preventívno-bezpečnostné a výchovné opatrenia pri eliminácii počtu tragických nehôd na železničných priecestiach, čo je aktuálny problém bezpečnosti železničnej prevádzky.



Veková štruktúra zamestnancov ŽSR.

V roku 2012 vykonal Najvyšší kontrolný úrad SR kontrolu vynakladania verejných prostriedkov, zmluvných vzťahov, financovania modernizácie a prevádzkovania železničnej infraštruktúry realizovaných v rokoch 2010 až 2011. Preverili efektívnosť nového modelu spolplatňovania železničnej infraštruktúry a dodržiavanie podmienok Zmluvy o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry na

roky 2011 – 2013. Predmetom kontroly bolo aj preveriť mechanizmus poskytovania finančných prostriedkov zo štátneho rozpočtu na prevádzkovanie železničnej infraštruktúry, zhodnotiť efektívnosť nového modelu zmluvného vzťahu medzi vlastníkom a manažérom železničnej infrastruk-



Podiel dopravcov na tržbách z úhrady za prístup k železničnej infraštruktúre (v tis. €).

túry. Kontrolou sa nezistili závažné nedostatky. V závere svojej prezentácie Ing. Činčurová skonštatovala: „Rok 2012 možno považovať za dobrý základ pre ďalšie zlepšovanie kvality železničnej infraštruktúry, a tým aj postavenia segmentu železničnej dopravy na dopravnom trhu v roku 2013 v nasledujúcom období.“ V Strečne odznali aj ďalšie, nie menej dôležité informácie. Ing. Jana Krupcová, riaditeľka O 310 predniesla správu o ekonomických výsledkoch. Bc. Milan Kubiček, riaditeľ O450 tiež hodnotil minulý rok, avšak z pohľadu nevhodnosti. Riaditeľ Odboru 220 Ing. Štefan Sedláček predstavil plán a možnosti investícií na ďalšie obdobie. O jednotlivých prezentáciách vás budeme informovať v nasledujúcom čísle.

(sch a MČ)

UKAZOVATEL	1. - 12. 2011 skutočnosť	1. - 12. 2012 plán	1. - 12. 2012 skutočnosť	% plnenia oproti plánu	% plnenia medziročne
<b>ÚDAJE Z VÝKAZU KOMPLEXNÉHO VÝSLEDKU PODĽA IFRS (v tis. €)</b>					
Výnosy celkom	480 785	495 666	491 183	99,10	102,16
- z toho tržby z predaja vlastných služieb	203 424	211 438	200 830	94,98	98,73
- v tom úhrada za prístup k ŽI	95 561	96 680	89 033	92,09	93,17
- z toho úhrada fixnej časti EON ( dotácia )	267 918	270 000	270 000	100,00	100,78
<b>Náklady celkom</b>	<b>512 569</b>	<b>495 666</b>	<b>475 540</b>	<b>95,94</b>	<b>92,78</b>
Výsledok hospodárenia z prevádzkovej činnosti	-24 043	7 479	22 315	298,35	xx
Výsledok hospodárenia z finančnej činnosti	-7 742	-7 479	-5 897	78,84	76,17
Výsledok hospodárenia za obdobie pred zdanením	-31 711	0	16 418	xx	-51,77
<b>Výsledok hospodárenia za obdobie celkom</b>	<b>-31 784</b>	<b>0</b>	<b>15 643</b>	<b>xx</b>	<b>-49,22</b>
<b>DOPRAVNÉ VÝKONY</b>					
Dopravné výkony OD v tis.vlkm	31 138	31 445	31 558	100,36	101,35
Dopravné výkony ND v tis.vlkm	14 251	14 448	13 559	93,85	95,14
Dopravné výkony OD v mil. hrtkm	8 333	8 119	8 396	103,41	100,76
Dopravné výkony ND v mil. hrtkm	18 015	18 224	17 322	95,05	96,16
<b>Spolu dopravné výkony (OD+ND) v tis. vlkm</b>	<b>45 389</b>	<b>45 893</b>	<b>45 117</b>	<b>98,31</b>	<b>99,40</b>
<b>Spolu dopravné výkony (OD+ND) v mil. hrtkm</b>	<b>26 347</b>	<b>26 343</b>	<b>25 718</b>	<b>97,63</b>	<b>97,61</b>
<b>ZAMESTNANCI</b>					
Priemerný prepočítaný stav	15 820	14 700	14 474	98,46	91,49
Evidenčný počet k 31.12.	14 998	-	14 421	xx	96,15





# Železniční herkulovia dvíhali mosty

Aj keď tohtoročná vrtošivá jar oddialila termíny viacerých rekonštrukcií a opráv železničnej infraštruktúry, košickí mostári už majú ďalšiu náročnú akciu za sebou. Ba priam doslova ťažkú. V polovici marca nadvihli pri Turanoch niekoľkostotonové konštrukcie mostov nad riekou Váh, aby pod nimi opravili nefunkčné ložiská.

Dvojkolajná trať medzistaničného úseku Turany – Vrútky preklenuje v žkm 309,309 koryto rieky Váh prostredníctvom dvojice železničných mostov. Každý z týchto mostov tvoria tri ocelové konštrukcie uložené na pevných aj pohyblivých ložiskách, po-



Ťažké ocelové konštrukcie mostov nadvihovali takéto hydraulické valce.

dopierané dvoma piliermi a krajnými oporami. Lenže pri pravidelnej revízii mostov, ktoré v trojročnom cykle vykonáva revízná čata Strediska diagnostiky mostov VVÚŽ sa zistilo nežiaduce pootočené valcov pohyblivých ložísk. Neumožňovali už požadovanú pohybovú voľnosť jednotlivých konštrukčných častí mostov v oblasti ich uloženia a zvyšovali ich statickú nespoľahlivosť pre prenos zaťaženia a dynamických účinkov.



Montér ocelových konštrukcií Jozef Bendík ošetruje valec pohyblivého ložiska grafitovou vazelinou.

Hocikedy mohlo dôjsť k zmene smerovej a výškovej polohy kolají, preto boli okamžite prijaté prevádzkové obmedzenia v podobe zníženej traťovej rýchlosti. O nápravu sa postarali košickí mostári v polovici marca v náročných poveternostných podmienkach. „Najnáročnejšie bolo nadvihnutie ocelových nosných konštrukcií pre vytvorenie dostatočného manipulačného priestoru okolo vyosených ložísk,“ pomenúva najťažšiu etapu opravy Ing. Jaroslav Janus, IŽD pre výstavbu MO Košice. Možno len súhlasiť, veď krajné ocelové konštrukcie mali teoretickú hmotnosť takmer 200 ton



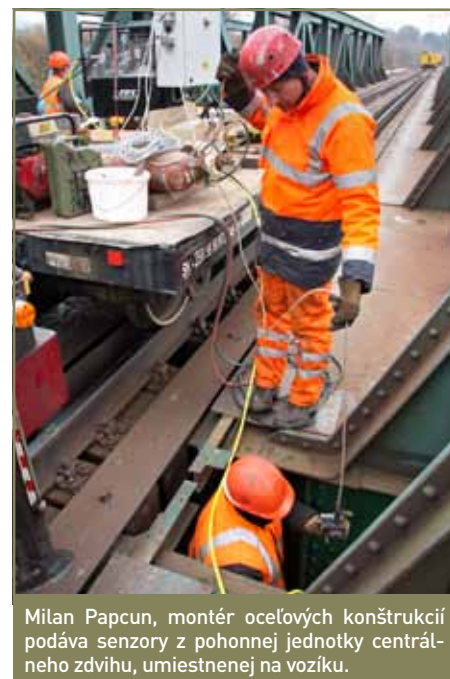
Až po nadvihnutí mostov sa mohli valce ložísk nastaviť do správnej polohy.

a stredná až 410 ton. Mostári preto využili zdvihač synchronný systém. „Pri zdvihu konštrukcií rádovo o 20 mm sme použili 4 jednočinné ťažkotonážne hydraulické valce. Každý mal hmotnosť 170 kíl a dosiahol pracovný výkon až 200 ton. Ovládalo ich synchronne hydraulické čerpadlo s riadiacou jednotkou, rovnomerne, podľa zadávaných parametrov rýchlosti, výšky a tolerančnej odchýlky zdvihu,“ opisuje Bc. Jozef Leško, vedúci výkonného pracoviska SMÚ MO Margecany. Až potom mohli mostári valce pohyblivých ložísk očistiť, vycentrovať a ošetriť grafitovou vazelinou. Taktiež vymieňali aj poškodené spojovacie príložky valcov. Pod pevnými ložiskami zase urovnávali vytláčanú podložku úložných dosiek. Po tejto oprave sú oba mosty pri Turanoch opäť v prevádzkyschopnom stave, bez obmedzenia traťovej rýchlosti.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor



Práca zamestnancov mostných obvodov je náročná a nebezpečná. Pohľad na mostárov stojacich na pilieri v stiesnenom priestore medzi dvoma mostami hovorí za všetko.



Milan Papčun, montér ocelových konštrukcií podáva senzory z pohonnej jednotky centrálného zdvihu, umiestnenej na vozíku.

# Šetríme, komunikujeme a odstraňujeme následky zimy - ale bez alkoholu!

Prednostovia železničných staníc aj prierezových sekcií oblastných riaditeľstiev, vedúci oddelení aj SMSÚ - tí všetci mohli získať prehľad o aktuálnom dianí v ŽSR. Pokiaľ košické aj zvolenské oblastné riaditeľstvá rokovali v Poprade, Trnavčania aj Žilničania sa stretli v Liptovskom Jáne. Avšak, nediskutovalo sa len na úrovniach OR a prierezových sekcií. Najhorúcejšie témy v ŽSR predniesli osoby najpovolanejšie – námestníci generálneho riaditeľa ŽSR.



Zľava Ing. Ján Uhnavý, riaditeľ OR Trnava, Ing. Jozef Veselka, námestník GR pre rozvoj a informatiku, Ing. Ján Juriga, námestník GR pre prevádzku, Ing. Milan Solárik, riaditeľ OR Žilina, Ing. Ján Žačko, námestník GR pre ľudské zdroje a Ing. Dušan Šefčík, námestník GR pre ekonomiku prezentovali aktuálne témy v ŽSR na porade žilinského a trnavského OR.

„Rád by som sa poďakoval všetkým za odvedenú prácu v dlhodobej a náročnej zime. Teraz sa musíme pustiť do odstraňovania jej dôsledkov,“ zneli slová uznania od Ing. Jána Jurigu, námestníka GR pre prevádzku. Žiaľ, výsledky nehodovosti za predchádzajúci rok neboli uspokojivé, za mnohými prípadmi bola benevolencia a povrchný prístup. Viaceré úrazy zasa nastali nedbanlivosťou a hazardovaním, dokonca sa za nimi skrýval alkohol. „Alkohol na pracovisku, a tobôž do koľajiska nepatrí. Dbajte aj na to, aby zamestnanci vykonávali pracovnú činnosť so všetkými ochrannými pomôckami, ktoré im určuje predpis,“ prízvukoval Ján Juriga. Pri pálení konárov je potrebné dodržiavať smernice schválené príslušným požiarnym orgánom, mať poruke hasiace pomôcky, inak hrozia sankcie. Počasie ovplyvňovalo aj plnenie GVD. Kým v roku 2012 sa ho podarilo splniť na 94,19 %, za prvé 3 mesiace to bolo na 93,80 %. Výluková činnosť sa musí koordinovať s minimálnym dopadom na cestujúcich. Ing. Jozef Veselka, námestník GR pre rozvoj a informatiku, zhodnotil tri reálne zdroje pre investície, ktorými ŽSR disponujú: „Komplexné rekonštrukcie dodávateľským a hospodárskym spôsobom sú pokryté vlastnými zdrojmi. Čerpanie za rok 2012 dosiahlo 94,68 % plnenie. Pokiaľ plán vlastných zdrojov zahŕňal v roku 2012 až cca 2/3 požiadaviek na investície, na ktoré boli uzatvorené zmluvy z predchádzajúcich rokov, rok 2013 obsahuje v prevažujúcej miere úplne nové požiadavky, ktoré budú zabezpečované verejným obstarávaním, čo bude časovo náročný proces. Úplne sme vyčerpali čiastku zo štátneho rozpočtu, 20,6 miliónov €, určenú na projektovú dokumentáciu, majetkovo-právne vysporiadanie a dofinancovanie stavieb OP Doprava.“ Najvýznamnejším investičným zdrojom pre ŽSR sú tri prioritné osi OP Doprava. Z nich je financovaná projektová príprava a samotná realizácia modernizácie V. a VI. koridoru, terminály intermodálnej prepravy a integrované dopravné systémy v Bratislave a Košiciach. Na čerpanie poskytnutých eurofondov sme dostatočne pripravení. Rok 2012 bol splnený aj z hľadiska plánu zamestnanosti ŽSR, dodržal sa podnikateľský aj revitalizačný plán. „Pokračuje vyjednávanie kolektívnej zmluvy, so sociálnymi partnermi sme sa nedohodli na 5 bodoch. Neuzatvorili sme obdobie platnosti novej KZ, poskytovanie ďalšej stravenky turnusovým zamestnancom po odpracovaní 11 hodín, odber ochranných pracovných pomôcok, problematiku 36-hodinového pracovného času pri vybraných profesiách a smerný

nárast mzdy. Chceme posilniť prémieovú čiastku, aby vedúci zamestnanci mohli diferencovať a hodnotiť lepších zamestnancov,“ vysvetlil Ing. Ján Žačko, námestník GR pre ľudské zdroje. Živú diskusiu vyvolala téma preplácania nadčasovej práce. Aj hospodársky výsledok ŽSR za rok 2012 znel pozitívne, veď dosiahol zisk 15,6 milióna €. Z neho putoval približne milión do sociálneho fondu na vybavenie pracovísk kancelárskou a bielou technikou. Harmonogram vecného a časového čerpania stanoví úsek námestníka GR pre LZ. „Nákladový plán na tento rok sa robil veľmi zložito, keďže sme od štátu dostali 260 miliónov €. Oproti roku 2012 mohli ŽSR rozpísať čerpanie nákladov menej o 17 miliónov €. Museli sme ubrať zo spotreby materiálov, obstarávaní služieb, opráv aj údržby,“ uviedol Ing. Dušan Šefčík, námestník GR pre ekonomiku. Podľa neho sa už teraz musíme zamerať na nasledujúce trojročné obdobie: „Očakávame, že v roku 2014 dostaneme od štátu menej o 10 miliónov €. Preto musíme predávať viac výkonov alebo optimalizovať náklady.“ Dociel sa to trebárs úpravou tepelného hospodárstva, ktoré teraz „zhltné“ 7,7 milióna €, šetrením elektrickej energie, ale aj redukciami starého a poruchového vozového parku v hospodárstve MDS. V rámci tohto projektu sa nakúpia nové vozidlá a stroje pre efektívny výkon, sledovať sa budú jazdy aj tankovanie. ŽSR tiež vlastní množstvo budov a priestorov, ktoré sa síce naplno nevyužívajú, ale výrazne napomáhajú plytvaniu financiami. „Vyčleníme budovy, ktoré dokážeme efektívne obsadiť ľuďmi a vieme ich aj náležite technicky udržiavať. Sú to najmä prijímacie budovy, do ktorých sa presťahujú aj zamestnanci technických zložiek. Ostatné objekty predáme, dáme do prenájmu alebo zlikvidujeme,“ ozrejmil Dušan Šefčík. V rámci dlhodobej stratégie sa vedenie ŽSR taktiež zaoberá aj generačnou obmenou, nedostatkom kvalifikovaných zamestnancov a ich odmeňovaním. Výkonné zložky podieľajúce sa na údržbe infraštruktúry ŽSR poteší aj fakt, že ďalšie potrebné strategické tovary a služby obstarávané v kategórii nadlimitných zákaziek budú kontrahované v najbližšom období. A na záver ešte jedna pozitívna správa pre všetkých, ktorí v kritických situáciách bojovali s vyčítaním zimy. Po schválení fondu GR sa určitá finančná čiastka prerozdelená aj na jednotlivé pracoviská a odmena sa zamestnancom ŽSR objaví v budúcej výplate.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor



# Oblastné riaditeľstvo KOŠICE je najväčšie rozlohou aj počtom ľudí

OR Košice je vnútornou organizačnou jednotkou ŽSR, ktorá vznikla 1. januára 2004. Okrem riadenia železničnej dopravy spravujú aj majetok železničnej infraštruktúry vo svojom obvode. Hranice obvodu sa zmenili vznikom štyroch oblastných riaditeľstiev 1. júla 2011 a z troch strán kopírujú štátne hranice. Takže okrem domácich sú ich susedmi poľské, maďarské a ukrajinské železnice. Hranice na slovenskom území tvoria vchodové návěstidlá železničných staníc Štrba, Plešivec a Červená Skala. V správe OR Košice je vyše 1165 kilometrov železničných tratí.

Ako jediné OR majú vo svojej správe všetky rozchody. Spravujú 1022 km tratí s normálnym rozchodom, vyše 98 km širokorozchodnej trate a 44 km úzkorozchodných tratí. Jedinečné sú nielen Tatranské elektrické železnice, ale aj ozubnicová trať. Raritou je aj úzkorozchodná trať v Čermeľskom údolí blízko Košíc, kde občianske združenie prevádzkuje Detskú železnicu. „Množstvo činností, ktoré riešime, nie je možné iba stručne opísať, ale spomeniem ešte našu ďalšiu jedinečnosť, a tou je váženie vlakov. Od 1. februára tohto roku sme v ŽST Čaña začali takzvané obchodné váženie, čím sa zamedzuje úniku tržieb z nedeklarovaných hmotností,“ informoval Ing. Ján Nastišín, riaditeľ OR Košice. Špecifikom OR je aj územie Schengenskej hranice, kde je iný prepravný režim ako na ostatných hraniciach. OR Košice je najväčším pracoviskom nielen podľa hraníc, ale aj počtom zamestnancov, ten je aktuálne 4140. Vedenie OR Košice sídli v Košiciach na Kasárenskom námestí 11. Riaditeľ Ing. Ján Nastišín priamo riadi dve prierezové sekcie - ekonomiku a ľudské zdroje. V jeho priamej pôsobnosti je aj kancelária riaditeľa OR a oddelenie krízového riadenia. Vedúcou kancelárie je Ing. Dana Šimková a Ing. Vlastimil Ondík riadi chod krízového oddelenia. Riaditeľ má dvoch námestníkov. Ing. Jozef Horváth je námestníkom pre riadenie dopravy a v jeho pôsobnosti je sekcia riadenia dopravy. Námestníkom pre infraštruktúru je Ing. Krzysztof Awsiukiewicz pod ktorého kompetencie patria tri odvetvové sekcie – železničné trate a stavby, elektrotechnika a energetika a oznamovacia a zabezpečovacia technika.

## Riadime železničnú dopravu na východe

Prednostom Sekcie riadenia dopravy je Ing. Ján BODOR. Sekcia má na starosti plnenie objednávok dopravcov a koordinuje dopravný proces v rámci OR Košice. Základnou úlohou je zabezpečovať, riadiť, organizovať, koordinovať a kontrolovať oblasť dopravnej činnosti, ako aj činnosti v oblasti pracovnej a technologickej disciplíny.

Sekcia má dve oddelenia, a to technologické a riadenie dopravy. Technologovia zabezpečujú prevádzkové poriadky ŽST, riadia, metodicky usmerňujú činnosť a kontrolujú 22 samostatných staníc. Oddelenie okrem iného spolupracuje aj na tvorbe GVD. Na oddelení riadenia dopravy pracujú predovšetkým dispečeri, ktorí riadia železničnú dopravu v obvode OR Košice tak, aby bola bezpečná a plynulá. V rámci dispečerskej činnosti na tomto oddelení sledujú, riadia a vyhodnocujú vývoj dopravnej



Vedenie OR Košice.

Zľava v prvom rade: Ing. Ján Bodor, Ing. Michal Dzetkulič, Ing. Jozef Pikor, Ing. Jozef Horváth, Ing. Ján Nastišín, Ing. Krzysztof Awsiukiewicz. Druhý rad zľava: Ing. Vlastimil Ondík, Ing. Michal Gufrovič, Ing. Pavel Jakubišín, Ing. Miroslav Kocák.

situácie. „Za zvláštnu pozornosť stojí objem prepráv cez hranicu s Ukrajinou, kde nám napríklad v roku 2012 vstúpilo 4576 vlakov, 242439 vozňov, vyše 15 miliónov ton tovaru a vystúpilo 4492 vlakov, 245668 vozňov, bezmála 600 tisíc ton tovaru,“ informoval Ing. Ján Bodor. Na tomto oddelení sa zabezpečujú aj mimoriadne a špeciálne prepravy a riešia výluky. Ak chcete čokoľvek vedieť o vlakoch v obvode OR Košice, partia dispečerov na Štefánikovej 60 v Košiciach je tá, ktorá o tom vie aktuálne vždy najviac a kde sa o pohybe na trati dozviete všetko. Prednosta Sekcie riadenia dopravy riadi prednostov železničných staníc.

## Spravujeme 1165 km tratí, 1230 budov, 19 tunelov, 905 mostov...

Poslaním sekcie železničných tratí a stavieb je vykonávať správu zverených zariadení železničných tratí a stavieb ŽI a vytvárať podmienky pre ich bezpečnú a spoľahlivú prevádzku. Riadiť, organizovať a zabezpečovať prevádzku, údržbu, opravy a komplexné rekonštrukcie zariadení železničných tratí a stavieb ŽI a dopravnej logistiky. SŽTS pozostáva z 3 oddelení a koordinuje a riadi 15 výkonných pracovísk SMSÚ ŽTS. Prednostom sekcie je Ing. Miroslav Kocák. Tolko by sme mohli povedať o činnosti sekcie „v kocke“. Avšak, ak si vezmeme do úvahy hranice košického OR-ka, tak zistíme, že ľudia na sekcii a výkonných pracoviskách, ktorým sa hovorí všeobecne traťováci, majú toho vo svojej náplni neúrekom. Činnosti, rovnako ako funkcií je veľmi veľa, a preto sa nedá vymenovať všetko, avšak už v úvode sme spomenuli napríklad rôzne druhy rozchodov. Široký rozchod poznajú naozaj iba traťováci v obvode Košíc. Čierna nad

Tisou, Maťovce sú najvýznamnejšie miesta, kde je aj dnes najviac výkonov, a aby bola preprava plynulá a bezpečná, traťováci majú plné ruky práce. Aj napriek tomu, že za posledné obdobie sa dostalo Čiernej nad Tisou viac pozornosti zo strany investícií a potrebných rekonštrukcií, denne sa traťováci pasujú s rôznymi problémami pri údržbe na tratiach, ale aj budovách. V ich správe sú jedinečné pracoviská, akým je napríklad rozmrazovňa... V sekcii ŽTS pracujú zamestnanci v troch oddeleniach. Prevádzkové, technické a oddelenie pozemných stavieb. Starajú sa o mosty, tunely, nakladacie rampy a spevnené plochy. Organizujú technické prehliadky, riešia kalamity, výrubu, kosenie, postreky a zároveň koordinujú výluky a autodopravu. V súčasnosti sa podieľajú na tvorbe technickej normy pre širokorozchodnú trať a významnou mierou sa podieľali na vytvorení nového predpisu Z12 (priecestia). Zamestnanci košickej sekcie ŽTS spravujú majetok, ktorý tvorí asi jednu tretinu z celkového objemu siete ŽSR. Tak napríklad v ich správe je 1250 budov. „Zamestnanci technického oddelenia sa okrem iného podieľajú na projekčnej príprave pre Integrovaný systém dopravy mesta Košice a pripravujú v súčasnosti oddelenie Detskej železnice,“ spomenul Ing. Miroslav Kocák pri menovaní mnohých ďalších činností. Na oddelení pozemných stavieb sa zabezpečuje správa, údržba, prevádzkyschopnosť, opravy a rekonštrukcie železničných budov, inžinierskych sietí. Tu majú pod palcom aj zoznam zdrojov znečisťovania ovzdušia, zoznam zariadení, ktoré podliehajú revízií, zoznam objektov inžinierskych sietí, studní, zariadení na dodávku vody na hasenie požiarov. Ak vás zaujíma, koľko je v košickom OR-ku napríklad studní, tiež sa to

dozviete na sekcii ŽTS, rovnako ako koľko je kotolní v obvode alebo kde je znečistená voda. Samozrejme, to všetko a ešte oveľa viac sa rieši prostredníctvom výkonných pracovísk, ale o nich inokedy.

**Štyridsať trakčných meniarň a 547 km elektrifikovaných tratí je našich Sekcii elektrotechniky a energetiky prednostuje Ing. Jozef Pikor, ktorý riadi ľudí v troch oddeleniach a deviatich strediskách miestnej správy a údržby elektrotechniky a energetiky. „Medzi základné úlohy sekcie a jej výkonných pracovísk patrí správa a údržba zverených zariadení v našom obvode, prvoradé je zabezpečovať prevádzku, vykonávať opravy a obsluhu pevných elektrických trakčných a silnoprúdových zariadení,“** definoval najzákladnejšie úlohy sekcie Ing. Jozef Pikor. Aj táto definícia je veľmi stručná, pretože na oddeleniach prevádzky, technickom a na oddelení riadenia, naši elektrikári toho robia neúrekom. Opäť pripomíname, že sa nedá opísať všetko, ale spomenieme aspoň najzákladnejšie činnosti. Naši elektrikári, ako ich familiárne voláme, sa starajú o 40 trakčných a napájacích staníc. A nielen o napájacie stanice trakčného vedenia, silnoprúdových zariadení, ale aj rôzne špeciálne zariadenia metrologickej činnosti a iné. Technici zase riešia technický stav týchto zariadení, pripravujú investičné akcie, zadávajú rôzne stavby, pripravujú dokumentácie a spravujú aj podzemné vedenia EE. Na oddelení riadenia operatívne zabezpečujú napájanie zariadení EE pre funkciu dopravnej cesty. V obvode OR Košice je 547 km elektrifikovaných tratí. Naši kolegovia riešia a zabezpečujú aj tepelné hospodárstvo ako aj nákup, predaj, zmluvy a faktúry s odberateľmi. Na výkonných pracoviskách SMSÚ majú elektrikári a energetici vo svojich náplniach práce ešte množstvo úloh od správy, prevádzky, odstraňovania porúch na zariadeniach, ale o tom až niekedy nabudúce.

**Staráme sa o traťové zabezpečovacie zariadenia na 583 km tratí a o 287 zabezpečených priecestí**

„Hlavným predmetom činnosti Sekcie oznamovacej a zabezpečovacej techniky (SOZT) je vykonávať správu zverených zariadení oznamovacej a zabezpečovacej techniky, vytvárať podmienky pre ich bezpečnú a spoľahlivú prevádzku a vykonávať servisnú a údržbársku činnosť zariadení oznamovacej, rádiokomunikačnej, výpočtovej, zabezpečovacej a triediacej techniky,“ povedal v úvode prednosta sekcie je Ing. Pavel Jakubišín. Sekcia má činnosť a ľudí organizovaných do troch oddelení a to zabezpečovacej techniky a dispečerských systémov, oddelenie zabezpečovacej techniky a informačných systémov a tretím je technické oddelenie. Ozeťáci, ako ich familiárne voláme majú 9 výkonných pracovísk v celom obvode. Naši kolegovia spravujú a udržiavajú traťové zabezpečovacie zariadenia na 583 km tratí (536 km je telefonické dorozumievanie), 159 dopravní s rôznym stupňom stanič-

ného zabezpečovacieho zariadenia. V obvode košickej sekcie OZT je 287 zabezpečených priecestí (z toho má 15 priecestných zabezpečovacích zariadení mechanických) a šesť spádoviskových zabezpečovacích zariadení. Prevádzkujú značne zastarané zariadenia, z ktorých takmer polovica bola vybudovaných pred viac ako 40 rokmi. Zabezpečujú prevádzku zariadení oznamovacej a káblovej techniky, prevádzkujú a udržiavajú technologické zariadenia počnúc dispozičnými zapojovacími s miestnym alebo diaľkovým ovládaním, dispečerské systémy, miestne a traťové rádiové siete, diagnostické systémy, záznamové zariadenia ako aj moderné systémy automatického informovania cestujúcej verejnosti. V úseku Prešov - Plaveč je prevádzkované diaľkové riadenie zabezpečovacieho zariadenia, kde je prevádzka zabezpečená na digitálnom prenosovom systéme PDH/SDH. Rádiovým systémom OMEGA je zabezpečené spojenie výpravcu a rušňovodiča na trati TEŽ. Pre zabezpečenie ochrany majetku a osôb v objektoch ŽSR sa vo veľkej miere uvádzajú do prevádzky systémy EPS, EZS (PSN) a kamerové systémy. Zefektívnenie týchto systémov je zabezpečené ich napojením do centrálného dohľadového systému C4 umiestneného v Košiciach. Ozeťáci riešia aj prípravu cielených investícií zameraných na náhradu zastaraných zab. zariadení s úsporou obslužných pracovníkov „**Zabezpečením prevádzky na 1190 km diaľkových metalických kábloch, 360 km diaľkových optických kábloch, 56 km metalických káblov uložených na päte kolajnice, 165 km nadzemných vedení a stoviek km miestnych metalických káblov a ich údržbou a odstraňovaním porúch sa zabezpečuje spoľahlivá činnosť oznamovacích a zabezpečovacích zariadení, ktoré sú nevyhnutné pre riadenie železničnej dopravy,**“ uviedol Ing. Pavel Jakubišín.

**Ekonomika...**

Základným predmetom činnosti sekcie ekonomiky je riešenie ekonomických agend v oblasti kontroingu a prevádzkovej ekonomiky. V oblasti kontroingu ide o prípravu a tvorby vykonávacieho plánu, finančno-ekonomického analýzy, kontroingového vyhodnocovania, cenotvorby a kalkulácie nákladov, účtovnej závierky bežného obdobia a uzávierky ročného obdobia. V oblasti prevádzkovej ekonomiky rieši hospodárenie s majetkom, zmluvné vzťahy. Ing. Michal Gufrovič je prednostom košickej ekonomickej sekcie a okrem iného povedal: „**Azda najdôležitejšou úlohou ekonómov je také plánovanie, ktoré sa dá splniť. A na splnenie potrieb sú potrebné aj financie. Na škodu vecí je, že už niekoľko rokov je málo peňazí na pravidelnú údržbu a investície. Tým sa zvyšujú náklady na havarijné stavy, ktoré sú toho dôsledkom.**“ Ekonómovia pracujú na účtovných závierkach bežného obdobia a ročnej účtovnej uzávierky a závierky. V ich činnosti je zrealizovanie mesačného výsledku hospodárenia – časové rozlíšenie nákladov, práce v oblasti fakturácie. **Sekcia ekonomiky má dve odde-**

**Vedeli ste, že v obvode OR Košice je niekoľko naj?**

- NAJNIŽŠIE POLOŽENÁ ŽST V SIETI ŽSR:** Streda nad Bodrogom (101 m n. m.)
- NAJVYŠŠIE POLOŽENÁ ŽST NR V SIETI ŽSR:** Štrba (895 m n. m.)
- NAJVYŠŠIE POLOŽENÁ ZASTÁVKA V SIETI ŽSR:** Vernár (930 m n. m.)
- NAJVYŠŠIE POLOŽENÁ ŽST V SIETI ŽSR:** Štrbské Pleso (TEŽ - 1325 m n. m.)
- NAJDĽHŠÍ DVOJKOLAJNÝ TUNEL V SIETI ŽSR:** Bujanovský (3410,7 m)
- NAJZAUJÍMAVEJŠÍ TUNEL:** Telgártsky (2300 m, vytvára slučku a výškový rozdiel medzi vstupom do tunela a výstupom je 31 m)
- NAJDĽHŠÍ MOST POSTAVENÝ V OBLÚKU** (najdlhší v strednej Európe): Hanušovský viadukt (389,90 m)
- NAJVÄČŠIA ŽELEZNIČNÁ STANICA** (suochemský prístav): Čierna nad Tisou (postavená na ploche 10 km<sup>2</sup>)

lenia - oddelenie kontroingu a oddelenie prevádzkovej ekonomiky, logistiky a služieb (PELAS).

**Človek je najdôležitejšou súčasťou firmy**

Pre zamestnancov košického OR-ka robia servis v oblasti ľudských zdrojov zamestnanci sekcie LZ. Predmetom ich činnosti je zabezpečovanie a koordinácia činnosti ľudských zdrojov v oblastiach personálnej práce a vzdelávania, zamestnanosti, starostlivosti o zamestnancov a odmeňovania. Sekcia vytvára podmienky a predpoklady plnenia odbornej, zdravotnej a psychickej spôsobilosti pre výkon činnosti. Prednostom sekcie je Ing. Michal Dzetkulič. Keďže OR Košice patrí medzi najväčšie aj počtom ľudí, zamestnanci sekcie zaradení do dvoch oddelení sa starajú o 4140 železničiarov. Oddelenie ľudských zdrojov a oddelenie odmeňovania rieši denne personálne potreby, odmeňovanie, stravovanie a množstvo ďalších potrieb a požiadaviek zamestnancov OR Košice. Tu sme sa dozvedeli, že najvyšší počet zamestnancov je vo funkcii výpravcu. Je ich 614. Paradoxne, v tejto funkcii je aj podstav. „**Aktuálne máme menej asi o 10 výpravcov, ako je naplánované, ale situácia sa rieši priebežne,**“ prezradil Ing. Michal Dzetkulič. Vedeli ste napríklad, že na železnici máme aj laborantov? Konkrétne na košickom OR je jeden laborant zariadení na úpravu vody. Málo je aj zamestnancov vo funkcii ekolog a pre košický obvod sú dvaja. Nezvyčajná je aj funkcia sústružník kovov, kde je na každej MDS po jednom človeku, teda v obvode Košic sú štyria. Keďže nemáme priestor na vymenovanie všetkých činností z tejto oblasti, verím, že aj na tieto pracoviská sa dostaneme a predstavíme ich bližšie. Azda iba na záver spomenieme, že pri prijatí, prepustení a ešte mnohých ďalších úkonoch sa stretnete práve s kolegami z ľudských zdrojov, ktorí sú tu pre vás a radi vám s pracovnými problémami profesionálne pomôžu.

(sch), Foto: Dana SCHWARTZOVÁ





# Stratégia ŽSR

Dnes prinášame v poradí piaty príspevok o stratégii našej firmy. V prvom príspevku o Stratégii ŽSR (november 2012) sme v stručnosti predstavili tento podnikový dokument (dôvody potreby stratégie a princípy, na akých je postavená) a následne v ďalších dvoch číslach sme sa venovali štruktúre Stratégie ŽSR a jej jednotlivým častiam. Predstavili sme postupy jej tvorby, nevyhnutnosť implementácie, passportizáciu železničných tratí a jedno číslo bolo venované výlučne strategickým investičným, rozvojovým zámerom.

Dňa 4. a 5. apríla 2013 sa v zariadení SIP Strečno konala rozšírená porada vedenia ŽSR, kde boli všetci zúčastnení informovaní o pripravovanom rozšírení nástrojov implementácie Stratégie ŽSR na všetky organizačné zložky. Tento proces by mal prebehnúť v druhej polovici roka 2013. A práve túto plánovanú aktivitu vám dnes predstavíme.

## O ČO VLASTNE IDE?

ŽSR má stanovené základné strategické ciele. Sú uvedené na nasledujúcom obrázku:

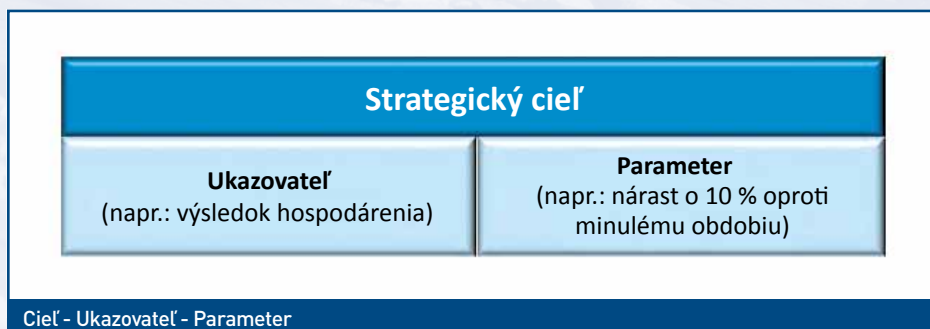


Tieto ciele sú následne štandardnými postupmi konkretizované v jednotlivých čiastkových, môžeme povedať aj vykonávacích cieľoch jednotlivých organizačných zložiek. Úspešnou realizáciou „svojich“ cieľov prispievajú organizačné zložky svojim dielom k napĺňaniu a realizácii základných podnikových cieľov. Každý riaditeľ organizačného útvaru (či už je to riaditeľ VOJ alebo riaditeľ odboru GR) je tzv. gestor cieľa – je teda vrcholovo zodpovedný za plnenie cieľov ním riadenej organizačnej zložky. Vytvára si vlastnú „úsekovú“ stratégiu za účelom dosiahnutia pridelených strategických cieľov.

## Vyhodnotenie plnenia Stratégie ŽSR

Vyhodnocovanie plnenia strategických cieľov je realizované v polročných intervaloch prostredníctvom kľúčových ukazovateľov výkonnosti. Tieto sú taktiež definované v Stratégii ŽSR v rámci každého cieľa. Ku každému ukazovateľu je priradený parameter, ktorý hovorí o tom, na akej požadovanej úrovni má byť cieľ realizovaný.

Na to, aby sme zistili úroveň plnenia, je potrebná spätná väzba. Táto sa vytvára pravidelným vyhodnocovaním, ktoré je predkladané Správnej rade ŽSR.



Doposiaľ boli v Stratégii ŽSR definované strategické ciele najmä pre odbory GR. Tieto ciele boli špecifikované podľa konkrétneho zamerania odboru GR. VOJ mali len ciele spoločné, to znamená rovnaké pre všetkých. Ich ciele boli zamerané výlučne na hospodárenie, čo nie je v súlade s metodikou Balanced Scorecard, ktorá hovorí, že podnik sa má orientovať aj na zákazníkov, vlastný rozvoj a zefektívňovanie interných procesov, teda nielen na finančnú perspektívu.



„Kto chce dosiahnuť vzdialený cieľ, musí urobiť mnoho malých krokov“

H. Schmidt



### Strategické mapy

Odbor stratégie a vonkajších vzťahov GR ŽSR pripravil „rozpad“ základných strategických cieľov aj na špecifické strategické ciele pre jednotlivé VOJ s ohľadom na ich zameranie. To znamená, že aj každá VOJ bude mať svoje vlastné špecifické ciele (tzv. svoju strategickú mapu) s popisom väzieb medzi cieľmi a aj ukazovateľmi, prostredníctvom ktorých sa budú ciele vyhodnocovať. Realizáciou „svojich“ cieľov bude každá VOJ v oveľa väčšej miere prispievať k efektívnemu dosahovaniu základných podnikových cieľov.

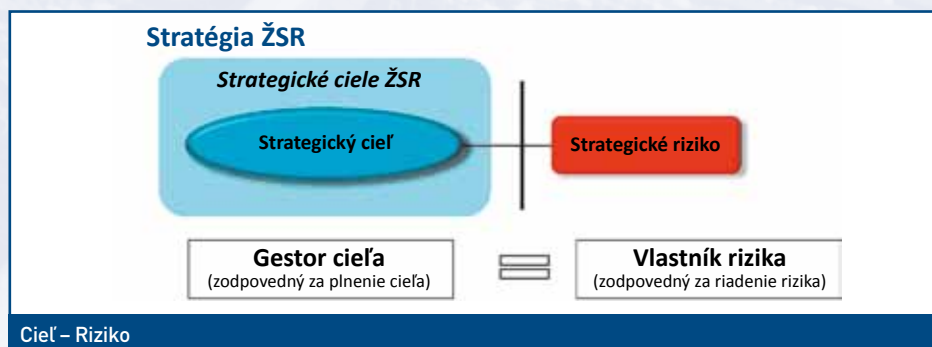
Tieto strategické mapy, ktoré boli zostavené osobitne pre každú VOJ, budú v priebehu nasledovného obdobia prerokované so zástupcami jednotlivých VOJ prostredníctvom pracovných stretnutí.

Zmena v rámci tohto systému bude spočívať aj vo vyhodnocovaní plnenia stratégie. V súčasnom systéme, každá organizačná zložka dostane z Odboru stratégie a vonkajších vzťahov v polročných intervaloch žiadosť o vyhodnotenie „svojich“ strategických cieľov, pričom ich vyplňa do príslušných súborov a zasiela späť. Po zavedení nového systému bude cez Intranet ŽSR každej zložke sprístupnené zadávanie požadovaných údajov priamo cez webové rozhranie, čím sa odbúra prácnosť a zároveň sa odbremenia zainteresovaní zamestnanci VOJ. Súčasne sa manažerom VOJ poskytne nástroj na sledovanie plnenia ich cieľov aj formou grafických prvkov.

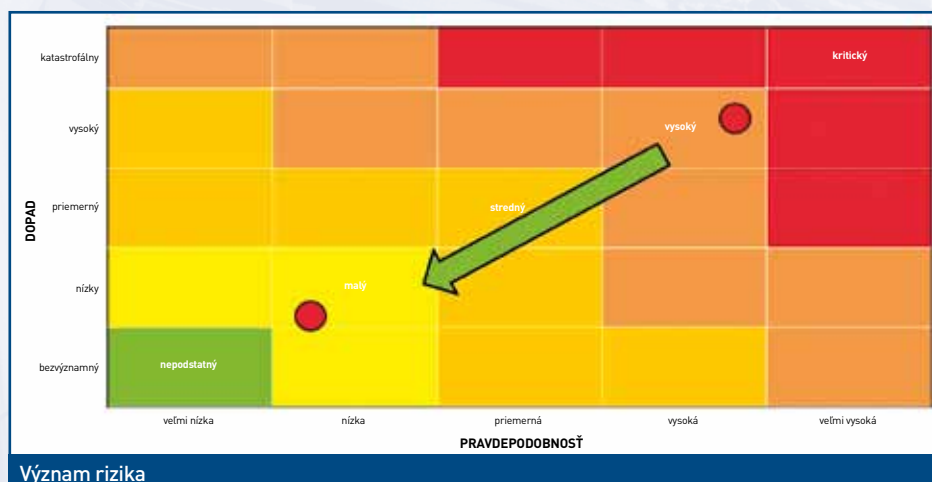
### Rozšírenie systému riadenia rizík v ŽSR

Pre podporu implementácie Stratégie ŽSR (teda pre podporu realizácie strategických cieľov) majú ŽSR nastavený aj ďalší manažérsky nástroj - systém riadenia rizík.

V rámci strategických cieľov, definovaných pre jednotlivé organizačné útvary, boli identifikované riziká, ktoré môžu ohroziť úspešnú realizáciu týchto cieľov. Sú to teda riziká strategických cieľov, resp. strategické riziká.



Tieto riziká majú svoj určitý význam, ktorý je vyjadrený vzťahom pravdepodobnosti výskytu rizika a jeho dopadom v prípade, že nastane. Tento význam sa každý riadiaci zamestnanec (RO, RVOJ) snaží eliminovať realizáciou potrebných opatrení a predísť tým ohrozeniu dosahovania strategických cieľov, za ktoré je zodpovedný. Nie je teda len gestorom cieľa, ale zároveň vlastníkom rizika, ktoré bolo identifikované v rámci tohto „jeho“ cieľa.



Tento systém bol v minulom období v ŽSR implementovaný v rámci jednotlivých odborov GR a v súčasnosti sa plánuje jeho rozšírenie aj na VOJ, a to práve v súvislosti so zavedením ich strategických cieľov. Je potrebné uviesť, že pri efektívnom nastavení systému a hlavne participácii zainteresovaných zamestnancov organizačných zložiek je systém riadenia rizík prínosom nielen pre samotného gestora cieľa, pretože mu pomáha identifikovať riziká a tým mu slúži pri realizácii cieľov, ale aj pre vrcholový manažment ŽSR, ktorý má relevantné informácie o možných hrozbách. V konečnom dôsledku je to prínosom pre implementáciu stratégie, ktorú je potrebné nielen tvoriť, ale predovšetkým naplňovať.



# Riaditeľ kancelárie prichádza vždy päť

Ing. Marcel Haydu šéfoval kancelárii jedenástim generálnym riaditeľom na železnici. Bol pri podpise, ale aj tvorbe najdôležitejších štartovacích dokumentov pri vzniku ŽSR. Je dlhoročným železničiarom, a často sa jeho meno spájalo nielen s generálnymi riaditeľmi, ale aj so športom. Šport spája ľudí a, ako Marcel Haydu hovorí, je určitou spoločenskou nadstavbou. Aj dnes organizuje rôzne športové akcie, a tak spája ľudí.

**Tieto stránky počas celého roka venujeme 20. výročiu vzniku ŽSR. Ako si spomínate na obdobie pred 20 rokmi vy? Dlhé roky ste boli šéfkancelárom niekoľkých generálnych riaditeľov. Ako si spomínate na svoje pôsobenie vedľa prvého generálneho riaditeľa ŽSR?**

Vznikom ŽSR som sa nestal šéfom kancelárie, ja som nim už bol aj v čase Východnej dráhy, keď bol náčelníkom Východnej dráhy v rokoch 1986 a 1988 Ing. Vladimír Oravec. Vo funkcii ho vystriedal Ing. Andrej Egyed, ktorý bol oblastným riaditeľom a neskôr sa táto funkcia premenovala na generálneho riaditeľa. V apríli 1993 sa stal generálnym riaditeľom Ing. Albert Vereš. Takto by som mohol vymenovať aj ďalších generálnych riaditeľov, počas pôsobenia ktorých som bol vo funkcii riaditeľa Kancelárie GR. V apríli 2008 som svoju púť na tomto mieste zavŕšil. Na túto prácu mám veľké množstvo spomienok a rôznych zážitkov. Nedá sa o všetkom hovoriť, avšak môžem povedať jedno a zároveň aj takto skonštatovať, že vo funkcii riaditeľa Kancelárie GR nebol ani jeden deň, ktorý by bol totožný alebo aspoň podobný ako ten ďalší. Nenašli sa dva dni rovnaké ani porovnateľné. Keď som robil výpravcu, zložením červenej čiapky som skončil pracovný deň. V kancelárii to takto nikdy nebolo, často po ukončení dňa



## Ing. Marcel HAYDU

Zamestnancom železníc je od roku 1978, aj keď železničiarom bol už roky predtým. Tak, ako mnohí naši kolegovia, absolventi Vysokej školy dopravnej, aj Ing. Marcel Haydu vypravoval vlaky už ako študent. V októbri 1978 začal pracovať v Stredisku technického rozvoja - účelové stredisko Odboru techniky a rozvoja (O27 SVD). Od roku

1982 začal svoju púť na sekretariáte, keď sa stal asistentom náčelníka Východnej dráhy. O štyri roky neskôr vykonával Marcel Haydu funkciu náčelníka sekretariátu (do roku 1999). Potom pôsobil 3 roky ako riaditeľ Závodu služieb železníc. Od 1. 1. 2002 sa stal riaditeľom Kancelárie GR ŽSR až do 10. 4. 2008, kedy začal pôsobiť na O430. Od 1. 12. 2010 je Ing. Marcel Haydu riaditeľom Odboru 530.

začínali prípravy toho ďalšieho. Prejst poštu generálneho, svoju, roztriediť dokumenty potrebné na schválenie, na podpisy a podobne. Aj to je poslaním riaditeľa kancelárie. Pred 20 rokmi som bol pri podpise dôležitých dokumentov a dnes to hodnotím, ako veľké kroky, ktoré sa udiali. Prelomovými boli dokumenty, ktoré sa podpisovali na úrovni generálnych riaditeľov, a to zmluva o delení majetku ČSD a zmluva o spolupráci.

**Delili sa hranice štátu, firmy, vozne i dlhy, čo bolo najzložitejším procesom? Ako sa nálady rozdelenia republiky preniesli na železničiarov?**

Eufória vzniku Slovenskej republiky sa preniesla samozrejme aj medzi železničiarov, veď vtedy nás bolo takmer 64 tisíc. Väčšina bola nadšených a mnohých vidina samostatného hospodárenia veľmi tešila. Myslím si, že aj keď sa všeličo porozprávalo a často aj rozpráva, najmä o nespravodlivom delení, ja to hodnotím ako najelegantnejšie rozhodnutie, veľmi diplomatické a zmierlivé v porovnaní s inými krajinami. Samozrejme, že pri zmenách sú aj takí, ktorí sú nespokojní a ktorým sa to nepáči, a tak to bolo aj medzi železničiarimi. Keďže bol zachovaný územný princíp a ďalšie jasné pravidlá, si myslím, že nakoniec sa všetci uspokojili. Azda najkomplikovanejšia bola delba vozňov, ale zaujímavé bolo aj delenie vedy, výskumu, či výpočtovej techniky. Technický archív napríklad zostal v Prahe a my sme tam chodili veľmi často pre rôzne potrebné dokumenty.

**ŽELEZNICE SLOVENSKEJ REPUBLIKY**  
**RIADITEĽSTVO - KLEMENSOVA B. 813 61 BRATISLAVA**  
 Č. : 5360/1992-4 V Bratislave dňa 30.12.1992

Vec: **R O Z K A Z**  
**riaditeľa Železníc Slovenskej republiky č. 1 / 1993**  
**o prechodnom období po zániku š.o. ČSD**  
**a vzniku Železníc Slovenskej republiky od 1. januára 1993**

Spracovateľ: JUDr. Oravec, tel. 7561

Námestníkom riaditeľa ŽSR  
 Prednostom všetkých útvarov Riaditeľstva ŽSR  
 Prednostom všetkých výkonných jednotiek  
 Riaditeľom organizačných jednotiek  
 prichádzajúcich do pôsobnosti ŽSR  
 na vedomie  
 Ministerstvu dopravy, spojov a verejných prác Slovenskej republiky  
 Ústredným orgánom všetkých odborových zväzov  
 pracovníkov železníc

Dňa 16. decembra 1992 schválilo Federálne zhromaždenie ČSFR zákon o zániku štátnej organizácie Československé štátne dráhy, uplynutím dňa 31.12.1992, k tomuto dňu sa zrušuje zákon č. 68/1989 Zb. o organizácii š.o. Československé štátne dráhy, v znení zákona č. 82/1990 Zb. a zákona č. 230/1992 Zb.

Vlada Slovenskej republiky vyjadrila súhlas so zriadením štátneho podniku Železnice Slovenskej republiky svojím uznesením č. 973/1992 zo dňa 15. decembra 1992.

Zároveň uložila ministrom dopravy, spojov a verejných prác založiť, ako zakladateľovi v zmysle § 4 ods.1 zákona č. 111/1990 Zb. štátny podnik Železnice Slovenskej republiky so sídlom v Bratislave, s účinnosťou od 1.1.1993. do prijatia osobitného zákona Národnej rady SR.

Zmocnenec vlády Českej republiky a zmocnenec vlády Slovenskej republiky v súlade s ústavným zákonom FZ č. 541/92 Zb. o delení majetku Českej a Slovenskej Federatívnej republiky medzi Českou republikou a Slovenskou republikou a jeho prechodu na Českú republiku a Slovenskú republiku a v súlade so zákonom FZ zo dňa 16.12.1992 o zániku štátnej organizácie Československé štátne dráhy uzatvárajú túto

Z M L U V U

o rozdelení majetku štátnej organizácie  
 Československé štátne  
 dráhy



# minút pred šéfom...



## Nové vedenie podniku

V súvislosti s novou organizačnou štruktúrou Železníc SR Ing. Albert Veres menoval od 1. septembra 1993 do funkcie námestníkov riaditeľa ŽSR, riaditeľov odborov Riaditeľstva ŽSR i riaditeľov prevádzkových riaditeľstiev i obchodných zástupiteľstiev. Zároveň menoval aj riaditeľa Ústavu rozvoja železníc (vznikne zlúčením Vysokomúrovní ústavu železničného a Strediska technického rozvoja) a riaditeľa oddelenia závozu prekladísk Čierna nad Tisou.

Do funkcie prvého námestníka riaditeľa ŽSR bol menovaný Ing. Ján Hatalaj, funkciu ekonomického námestníka riaditeľa ŽSR bude zaisťovať Ing. Adela Kubíniová, námestníkom riaditeľa pre dopravnú cestu bol menovaný Ing. Ján Cenky a námestníkom riaditeľa pre obchod a mobilné prostriedky Ing. Jiří Hanzal.

Riaditeľom kancelárie riaditeľa ŽSR bol menovaný Ing. Marcel Haydu, riaditeľom odboru personálneho Ing. Ján Žacko, riaditeľom odboru kontroly a inspekcie Ing. Emil Čvočka, odbor podnikovej stratégie a expertízy Ing. Vladimír Herda, odbor technického rozvoja, informatiky a ekológie Ing. Ladislav Ondruš, odbor medzinárodných vzťahov Ing. Peter Šporný, odbor právneho JUDr. Mária Hrdková, odbor vnútorných vecí Ing. Ivan Bernát, odbor propagácie, reklamy a tlače Ing. Vladimír Oravec. Riaditeľom odboru financovania a rozpočtu bol menovaný Ing. Ľubomír Gazdík, odbor mzd a starostlivosti o pracovníkov Ing. Milošlav Barďák, odbor materiálo-technického zabezpečovania Ing. Ján Kávdčík, odbor cenového Ing. Ivan Dunčko, odbor hospodárskeho a kontroly Ing. Milan Klubal, odbor dopravy Ing. Štefan Hrivňák. Do funkcie riaditeľa odboru trati a budov bol riaditeľom ŽSR menovaný Ing.

Peter Havrila, riaditeľom odboru investorského Ing. Alojz Milošovič, odbor automatizácie a elektrotechniky Ing. Peter Banáš, odbor hospodárskeho a nehnuteľným majetkom Ing. Helena Zapletalová, riaditeľom odboru hospodárskeho a kontroly Ing. Ján Štaninský, odbor osobnej prepravy a marketingu Ing. Ľubica Kolářová, odbor nákladnej prepravy a marketingu Ing. Ivan Šporný a riaditeľom odboru mobilných prostriedkov Ing. Štefan Ujhejčí.

Riaditeľ Železníc SR menoval do funkcie riaditeľa Prevádzkového riaditeľstva Košice Ing. Pavla Štefuliča, riaditeľa Prevádzkového riaditeľstva Zvolen Ing. Vilama Vysočáňiho, riaditeľa Prevádzkového riaditeľstva Žilina Ing. Milana Čupeka, riaditeľa Prevádzkového riaditeľstva Bratislava Ing. Jozefa Antoša, riaditeľa Obchodného zástupiteľstva Košice JUDr. Ján Bejveš, riaditeľa Obchodného zástupiteľstva Zvolen Ing. Branislava Pivarčeka, riaditeľa Obchodného zástupiteľstva Žilina Ing. Štefana Šulíka a riaditeľa Obchodného zástupiteľstva Bratislava Ing. Antona Pivarčeho.

Do funkcie riaditeľa Ústavu rozvoja železníc bol od 1. septembra menovaný Ing. Dušan Zelinka a do funkcie riaditeľa oddelenia závozu prekladísk Čierna nad Tisou Ing. Michal Spáň.



## Ž semafor

### Dvakrát mimoriadne

BRATISLAVA (ŽS) - Na žiadost' českej dozornej rady ŽSR a verejných prác SR sa 6. apríla uskutočnilo mimoriadne zasadanie dozornej rady. Predmetom rokovania boli problémy so zavedením novej tarify v železničnej preprave od 1. 4. 1993. Na rokovaní sa zúčastnili aj riaditeľ ŽSR Ing. Andrej Eggyed a prednosta služby prepravy, obchodu a marketingu Ing. Anton Pivarčík. Obojstranná technická otázka zavedenia tarifných zmien v tom zmysle, že po obdržaní oplatného výmeru už nedôjde k žiadnej zmeně, je riešená od 1. 4. 1993. Dozorná rada po obojstrannej diskuzii vzala na vedomie informáciu, že ŽSR zabezpečila za-

vedenie novej tarify s účinnosťou od 15. apríla. Odpovedala vedeniu dozornej rady, ktoré sa uspokojilo 8. 4. 1993, bolo zvolené operatívne na žiadost' jej členov z MDSAVP. Minister dopravy, spojov a verejných prác Roman Hofbauer oznámil dozornej rade, že dňom 8. 4. 1993, ukončí poverenie na vykonávanie funkcie riaditeľa ŽSR Ing. Andreja Eggyeda a súčasne vymenová do funkcie riaditeľa ŽSR Ing. Alberta Veresa. Dozorná rada vzala na vedomie výmerovacieho novinky riaditeľa bez pripomienok.

Minister dopravy, spojov a verejných prác SR Roman Hofbauer ukončil dňom 8. apríla 1993 poverenie vedením Železníc SR Ing. Andreja Eggyeda a do funkcie riaditeľa vymenoval Ing. Alberta Veresa, ktorým predchádzajú službu v odbore dopravy Riaditeľstva Železníc SR.

### Ing. A. VERES riaditeľ ŽSR

Ing. ALBERT VERES sa narodil 19. februára 1942 v Podstave. V roku 1964 ukončil Vysokú školu dopravnú v Žiline, takisto Prevádzka a ekonomika dopravy, zameralne prevádzkovo-technická. Po základnej vojenskej službe pracoval od roku 1966 do roku 1975 v Černej nad Tisou ako výpravca, dispečer, vedúci prekladísk a námestník náčelníka stanice. Potom rok pôsobil ako náčelník Železničnej stanice Spišská Nová Ves a v rokoch 1976 až 1983 ako náčelník Železničnej stanice vo Zvolene. V roku 1984 bol menovaný do funkcie námestníka náčelníka prevádzkového odboru Zvolen a v r. 1990 sa stal zástupcom náčelníka služby dopravy Oblasťového riaditeľstva ČSD v Bratislave a o rok neskôr prednostom tejto služby Ing. Albert Veres je ženatý, má jedného dieťa.



## Kancelária generálneho riaditeľa nebola iba bežným sekretariátom. Mali ste na starosti aj mnohé jedinečné činnosti. Aj funkcia hovorca a tlačového oddelenia bola zastrešená kanceláriou GR. Ako to bolo?

Áno vznikom ŽSR vznikali aj rôzne návrhy na organizáciu a ja som bol jedným z tých, ktorí sa pričínili o to, aby vzniklo tlačové oddelenie a aby bol vo firme hovorca. Hľadali sme človeka, ktorý by aspoň trochu poznal železniciu a aby bol novinárom so žurnalistickým vzdelaním. Pri výbere nás presvedčil jediný kandidát a to Miloš Čikovský, ktorý kedysi vypravoval vlaky, teda ovládal železničiarstvu problematiku, pochádzal zo železničarskej rodiny a dokonca býval na železnici. Začínal ako železničiar a stal sa novinárom. Miloš Čikovský začal pracovať ako šéfredaktor Železničiaru a neskôr bol hovorcem a riadil tlačové oddelenie aj odbor. Okrem tlačového útvaru bolo obdobie, keď sme mali na starosti aj marketing a rôzne ďalšie činnosti. Kancelária napríklad organizovala Dni železničiarov, ale aj rôzne športové a iné aktivity. A ešte jedna vec, ktorá mi pri spomienkach na šéfa kancelárie vždy napadne je, že riaditeľ prichádza 5 minút skôr ako generálny riaditeľ a odchádza 5 minút po jeho odchode.

## Boli ste riaditeľom Kancelárie 11 generálnych riaditeľov. Je to funkcia, kedy sa stávate nielen spolupracovníkom, ale aj priateľom, často najbližším človekom v práci... Ako ste vnímali tento fakt? Zostali vám aj niektoré vzťahy alebo prerástli do priateľstiev aj mimo práce?

Generálny riaditeľ má náročné pracovné dni, a tak je určite na mieste mať blízkeho človeka, ktorý je vám nielen nápomocný pri práci, ale aj akýmsi dôverníkom, ktorý tým, že zvyčajne vie o každom jeho kroku, stáva sa často aj akýmsi dôverníkom. Aj dnes mám blízky vzťah s mnohými generálnymi riaditeľmi. Radi sa stretávame a často plánujeme aj rôzne akcie. Nikdy by som si však nedovolil žiadneho zo šéfov hodnotiť alebo nedajbože za niečo kritizovať. Musím však povedať, že to, čo je prvé je vždy prvé, a tak je to pri mŇom prvom šéfovi. Pán Oravec pre mňa bude vždy mojim prvým šéfom.

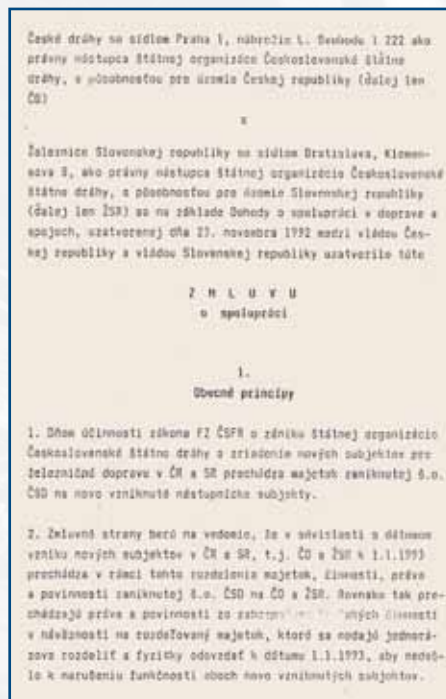
## Iste ste za roky pôsobenia vedľa generálnych riaditeľov všeličo zažili, máte aj nejaké veselé spomienky?

Štruktúra riadenia na železnici je pomerne zložitá a ľudia zvonku nás vnímali a mnohí



aj vnímajú, že u nás je všetko zložité a aké- si ťažkopádne. Pred rokmi sme na jednom mestskom úrade boli s námestníkom generálneho riaditeľa a po predstavení sa na mňa počas rokovania vedúci úradu obracal so všetkými otázkami. Ja som mu vysvetlil, že na to mu odpovie kompetentnejší ako ja, a tým je námestník. Ten nechápal, že riaditeľ na železnici je menej ako námestník. Vysvetlil som mu, že ja som iba malý riaditeľ, ale kolega je veľký námestník. Tento vedúci úradu však už iba krútil hlavou a komentoval to s povzdychom, že my na železnici máme všetko veľmi zložité.

Ďakujem za rozhovor  
Dana SCHWARTZOVÁ







# ÚIVP radí

Komentár k článkom 549 a 915 predpisu ŽSR Z1 Pravidiel železničnej prevádzky

## Nástup a výstup cestujúcich

Manažér infraštruktúry a železničné podniky sú povinní mať systém riadenia bezpečnosti, uvádza § 84 Zákona 513/2009 Z.z. o dráhach. Systémom riadenia bezpečnosti sa na účely tohto zákona rozumie organizácia činností a opatrenia, vytvorené manažérom infraštruktúry a železničným podnikom na zaručenie bezpečnej prevádzky a na zníženie rizík, ktoré s tým súvisia. Manažér infraštruktúry a železničné podniky sú zodpovední za svoju časť železničného systému a jeho bezpečnú prevádzku vo vzťahu k užívateľom železníc, cestujúcim, zamestnancom a tretím osobám. Vráťane údržbových prác, dodávok materiálu a zadávania objednávok služieb. Z uvedeného vyplýva, že ŽSR ako manažér infraštruktúry zodpovedá za cestujúcich, ktorí sa oficiálne pohybujú v prevádzkovom priestore z dôvodu ich nástupu alebo výstupu do alebo z vlaku, ktorý je určený na ich prepravu. Celá táto problematika je vysvetlená v predpise ŽSR Z1 Pravidlá železničnej prevádzky, kde je v zozname použitých termínov uvedená definícia výstupu a nástupu cestujúcich. Tu sa mimo iného uvádza aj skutočnosť, že pri východiskových vlakoch, výstup a nástup cestujúcich je činnosť, v čase od oznámenia pristavenia vlaku obvyklým spôsobom pre informovanie cestujúcich a pri vlakoch končiacich, je to až do vystúpenia všetkých cestujúcich z vlaku. Pokiaľ chce výpravca realizovať pohyb železničných vozidiel po koľajach bližších k výpravnej budove a na koľaji stojí vlak určený na prepravu cestujúcich, ktorého pristavenie je už oznámené cestujúcim obvyklým spôsobom (napr. staničný rozhlas) musí dodržať podmienky uvedené v článkoch 549 a 915 predpisu ŽSR Z1 Pravidiel železničnej prevádzky.

### Článok 549

Ak sa vykonáva posun v mieste pravidelného nástupu a výstupu cestujúcich bez ostrovných nástupísk, zamestnanec ide pred čelom prvého tlačeneho vozidla a volaním alebo dávaním návesti 104, Pozor, cestujúcich varuje (obr. 1).

obr. 1



### Článok 915

Ak má prechodiť vlak v stanici, v ktorej stojí vlak pre výstup a nástup cestujúcich, treba dbať, aby vlak pre výstup a nástup cestujúcich stál na koľaji bližšej k výpravnej budove (k nástupišti). Ak to nie je možné, možno dovoliť prechod vlaku po koľaji bližšej k výpravnej budove, len ak je medzi stojacim vlakom s prepravou cestujúcich a prechodiacim vlakom najmenej jedna koľaj.

V mimoriadnych prípadoch možno dovoliť jazdu vlaku po susednej koľaji, ktorá je bližšie k výpravnej budove a to za podmienok:

- vodič vlaku idúceho po susednej koľaji je o takejto jazde a maximálnej rýchlosti 10 km.h<sup>-1</sup> popri stojacom vlaku písomne vyzumený,
- vlakový personál stojaceho vlaku je o jazde vlaku po koľaji bližšej k výpravnej budove vyzumený; sprevádzajúci personál upozorní cestujúcich vo vlaku,
- cestujúci nachádzajúci sa vo verejne prístupných priestoroch stanice sa upozornia vhodným spôsobom (napr. rozhlasom) (obr. 2).

obr. 2



Tieto isté podmienky je potrebné dodržať aj pri končiacom vlaku. Výpravca sa musí určeným spôsobom presvedčiť, či všetci cestujúci z vlaku vystúpili a až potom môže dovoliť pohyb koľajových vozidiel po koľajach bližších k výpravnej budove bez toho, aby musel robiť konkrétne dopravné opatrenia.

Bc. Emil CHLEBNÍČAN

## Podporte hodinovou mzdou SOLIDARITU

Správna rada fondu SOLIDARITA zamestnancov Železníc SR prerokovala na svojom prvom riadnom zasadnutí 20. marca 2013 správu o finančnom hospodárení a výročnú správu o činnosti neinvestičného fondu za rok 2012. Celkové príjmy fondu v predošlom roku dosiahli sumu 35 704,30 €. Z tohto balíka bolo 38 podporám vyplatených 26 900 €. Na zasadnutí bol schválený aj rozpočet fondu na rok 2013, ktorý predpokladá s podporou zamestnancom, pozostalým po zamestnancoch a rodinným príslušníkom vo výške 30 200 €. Prerokovaných a schválených bolo už aj 9 žiadostí o podporu v celkovej sume 7 100 €. Správna rada sa zaoberala aj vyhodnotením vianočnej akcie „Podporme hodinovou mzdou SOLIDARITU!“. Od novembra 2012 do februára 2013 dosiahol výnos z tejto akcie hodnotu 10 922,93 €, čo je oproti výnosu z akcie Vianoce 2011 za to isté obdobie o 1 382,48 € menej. Vedenie fondu SOLIDARITA úprimne ďakuje všetkým, ktorých táto výzva nenechala ľahostajnými. Táto akcia naďalej trvá a hodinovú mzdu možno darovať na účet fondu až do konca októbra 2013. Do 30. apríla môžete na účet fondu prispieť aj 2 percentami zo zaplatenej dane.

(KB)

## RADI VARÍTE GULÁŠ ?



Stredisko internátnej prípravy Strečno  
aj tento rok pripravuje súťaž  
železničiarov vo varení guláša.  
Stanovený termín je:  
**SOBOTA 6. júla 2013.**

Propozície súťaže budú včas dostupné  
na stránke: [www.sipstrecno.sk](http://www.sipstrecno.sk)  
a v časopise SEMAFOR.



## V pustom poli závorárka...

Keď Silvia Jaščegová v utorok podvečer 26. februára kráčala zo stanice na závorárske stanovište, netušila, aká bude nočná služba. Ani chladné počasie a tma ničomu nenasvedčovali... Čaká ju zrejme nočná zmena ako každá iná.

Zo ŽST Michalany sú závoje vzdialené asi 3 kilometre, ale naša kolegyňa s prekonávaním tejto vzdialenosti nemá za tie roky žiadnen problém. Na železnici pracuje už 20 rokov. Začínala v Čiernej nad Tisou ako čistička výhybiek a so závorami sa pasuje už šestnásty rok. „Nie je to jednoduché dochádzať z Čiernej nad Tisou vlakom a potom ešte zdolávať tieto kilometre pešo, ale práce v regióne je málo, takže nemám na výber a ja som rada, že prácu mám,“ úprimne priznáva Silvia, matka troch detí, ktorá je sama životelkou rodiny. Silvia Jaščegová prevzala v spomínaný deň službu a usadila sa v malom priestore závorárskeho domčeka. Asi o pol hodinku išla pred prichádzajúcim vlakom zatvoriť závoje a všimla si okoloidúceho chlapa, ktorý sa iba pozdravil a vzápätí stratil. Po vykonaní svojej dopravnej činnosti sa Silvia vracia do domčeka. Netrvalo však dlho a na dvere jej niekto zaklopal. Nestihla odpovedať a mladý muž bol už aj dnu. Začal najprv slušne komunikovať, vzápätí sa však z neho vyklubal dotieravý chlap, ktorý nechcel odísť a Silviu verbálne napadal. Sexuálne návrhy železničiaru riadne zaskočili a vystrašili. Strach zrejme vycítil aj neželaný hosť a začal na ňu ešte viac naliehať, sexuálne obťažovať. Závorárske stanovište sa v tej chvíli zdalo mladšej žene ešte menšie a nevedela čo robiť. Bála sa vybehnúť von na šire pole, kde by aj tak nikto nepočul jej krik a ešte viac sa bála zostať dnu, kde sa obťažujúci muž začal obnažovať a hrozilo jej možno aj znásilnenie. „Podarilo sa mi ho presvedčiť, že keď mi dá pokoj, tak mu dám náušnice,“ spomína Silvia na neprijemný zážitok. Akoby prerušila pôvodné myšlienky a zámer nechceného návštevníka, keďže sa začal týmto návrhom zaoberať. Náušnice sa mu málili, tak si vypýtal aj dva náramky. „Veľmi som sa bála, a tak som mu všetko dala so slovami, aby už konečne odišiel, lebo zavolám políciu.“ Konečne to zabralo. Čiastočne uspokojený muž nakoniec vyšiel z domčeka, a to už pani Silvia využila a okamžite telefonovala do michalianskej stanice, aby povedala výpravcovi čo sa stalo. Okamžite zavola policajtov a vzápätí aj kolegovi dozorcovi prevádzky Vladislavovi Zambovi. Ten neváhal, sadol do auta a o pár minút bol pri Silvi. Tej však už spoločnosť robili privolaní policajti, páchatela však nenašli, čo sa im nepozdávalo, keďže veľa možností na skrýšu v širom poli niet a prešlo iba niekoľko minút, keď odišiel. Privolali aj policajných psov. A viete kde ho nakoniec našli? V mobilnom plastovom WC toi-toi! Ďalšie vyšetrovanie ukázalo, že išlo



Silvia Jaščegová pracuje ako závorárka už vyše 16 rokov.



Vladislav Zamba, dozorca prevádzky ŽST Michalany neváhal v čase svojho voľna utekať na závorárske stanovište, aby bol kolegyňu nápomocný a zabezpečil všetko potrebné po dopravnej stránke. „Tu na toalete sa násilník ukrýval takmer hodinu,“ ukazuje Vladislav Zamba.

o psychicky narušeného 33-ročného mladíka, ktorý zrejme zanedbal svoju liečbu na psychiatrii. Koniec dobrý, všetko dobré, ale ako hovorí Silvia: „Na tie oči a slová verbálneho útoku nikdy nezabudnem.“ Aj takéto môžu byť služby našich dopravných zamestnancov, ktorí sú často v nemilých podmienkach na samote v nepretržitých službách. A ako nemilé považujem aj závorársky domček neďaleko Michalian, kde sa už aj dvaja tlačia a jedinou vymoženosťou 21. storočia je elektrický prúd, traťový telefón z 20. storočia a prípadným moderným spoločníkom je súkromný mobil.

Dana SCHWARTZOVÁ, foto: autorka

## S namierenou zbraňou na dozorcovi výmen

Dozorca výmen Ladislav Marko je železničiarom už 28 rokov, ale na nočnú službu z 19. na 20. marca určite tak skoro nezabudne. V nočnom tichu a prítmi podchodu popradskej stanice sa znenazdajky ocitol zoči-voči osobe s pištoľou v ruke. Takéto sekundy strachu by už rozhodne nechcel opäť zažiť.

Popradská stanica sa podobne ako mnohé staničné budovy ŽSR na noc zatvára a táto úloha pripadá dozorcovi výmen. Ladislav Marko si svoju prácu vykonával zodpovedne a v inkriminovanú noc, 10 minút pred treťou hodinou v pološere podchodu odomykal výťah, ktorý prekonáva výškový rozdiel podchodu a východového tunela. Pri východe sú ale dvere výťahu



Z drevených dverí sa z tmy vynorila postava so zbraňou v ruke. Mierila priamo na Ladislava Marka.

situované za dvojkrídlovými drevenými dverami, preto ešte chcel rozsvietiť svetlo v tom priestore. „Keď som bol od drevených dverí vzdialený asi na 5 krokov, zrazu sa v nich zjavila postava. Znenazdajky sa vynorila z tmy. V prítmi podchodu som stihol zaregistrovať len kapucňu a ruku s namierenou zbraňou. Premkol ma strach. V momente som sa otočil a rýchlo odtiaľ utekal preč. Kroky, ktoré som za sebou počul, ma ešte viac hnali dopredu,“ opisuje dramatickú chvíľu Ladislav Marko. Bežal, čo mu sily stačili, po schodisku, prvom nástupišti a zastavil sa až v dopravnej kancelárii. Preľaknutý, lapajúc po dychu vyrozprával výpravcovi čerstvý zážitok. Tajomného ozbrojenca ale nedokázal opísať, odhalil ho až kamerový systém. Muži zákona ho okamžite zadržali a zaistili aj zbraň. „Chytený 21-ročný mladík nevladl skutočnú pištoľ na náboje, ale airsoftovú repliku. Policajtom tvrdil, že nešiel cielene po mne, iba spal pri výťahu,



Výškový rozdiel, ktorý prekonáva výťah č. 7 medzi podchodom a východovým tunelom. Ladislav Marko ich pri úteku prebehol rýchlosťou blesku.

zlakol sa a v strachu na mňa zamieril. Snáď sa do budúca poučí, lebo človek so slabšou povahou by už na mojom mieste určite skolaboval,“ zamýšľa sa Ladislav Marko. Po tomto incidente je už aj on opatrnejší. Sám sa už k poškodeným, pootvoreným dverám v noci nepriblíži, nikdy nevie, aké individuum by ho v prítmi stanice znova prekvapilo.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor



# Pannonia priťahuje klientov prvotriednou kvalitou

V roku 2013, v ktorom si pripomínáme 165. výročie vzniku železníc na Slovensku, slávi železničná reštaurácia Pannonia na Bajkalskej ulici v Bratislave malé jubileum. Už desiaty rok ju prevádzkuje Závod služieb železníc. Nachádza sa síce až za Prístavným mostom smerom k Slovnaftu, napriek tomu ju zákazníci neustále vyhľadávajú pre jej excelentné služby a výbornú kuchyňu.



Priestor na príjemné posedenie a kávičku ponúka bar Pannonie.

Aj keď je reštaurácia Pannonia umiestnená mimo centra mesta, tento handicap počas celej svojej existencie vyvažuje prvotriednou úrovňou služieb. Zákazníci majú k dispozícii 96 miest v reštauračnej aj kaviarenskej časti a troch salónikoch. Klimatizovaný interiér pôsobí zaujímavo, pretože v sebe snúbi nostalgiiu starej železnice a elegantný, nevtieravý luxus. Klientela ocení súkromie pri stoloch a taktiež aj diskretný personál, bonusom je aj bezplatné parkovanie s dostatkom miest a internetové wi-fi pripojenie. Na organizovanie



Súčasťou reštauračnej časti je aj bufet s čerstvou zeleninou.

seminárov a školení je ideálna kongresová sála s kapacitou 40 osôb, vybavená modernou videotechnikou. Pannonia si vybudovala povesť spoľahlivého partnera aj pri príprave recepcií alebo banketov nielen vo vlastných priestoroch, ale na požiadanie dovezuť studený a teplý bufet priamo do firmy klienta. Po dohode so zákazníkom sa často prispôbia aj otváracie hodiny. Čo ale vyzdvihuje túto železničnú reštauráciu na špičkovú úroveň, sú ponúkané gastronomické delikatesy.

„Momentálne pripravujeme nový jedálny lístok, ktorý bude obsahovať atraktívne jedlá zo zveriny, rýb, hovädzieho a bravčového mäsa, ako aj iné špeciality. Ponuku hlavných jedál obohacujú aj studené predjedlá, domáce múčniky a zákusky. Z kvalitných surovín pod vedením skúsenej šéfkuchárky Lívie Chmelanovej vykúzlime dokonalý zmyslový zážitok. Uspokojujeme požiadavky náročnej klientely a tešíme sa pravidelným návštevám politikov, celebrit, vysokopostavených manažérov, ale najmä bežných ľudí, ktorí nám svojou prítomnosťou a spokojnosťou dávajú den-



Elemír Bus ukazuje bohatú ponuku vinotéky.

ne dôvod udržať si vysoký štandard služieb,“ vyzdvihuje kvalitu pokrmov Kristián Ravinger, vedúci Pannonie. Dennú ponuku jedál ešte doplnia aj 6 druhov menu za zvýhodnenú cenu, už od 4,95 €. Keďže reštauráciu Pannonia prevádzkuje Závod služieb železníc, cenové výhody majú okrem ucelených skupín aj zamestnanci ŽSR. Postačí, ak sa preukážu služobným preukazom a k objednávke z jedálneho a nápojového lístka dostanú 10%-nú zľavu.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor



Studené predjedlá ponúkané Pavlom Uhríkom lákajú výzorom aj chuťou.



Jedlá nielen dobre chutia, ale sú servírované tak, aby boli zároveň pastvou pre oči aj náročného gurmána.



# Osobnosťou železničnej a mestskej koľajovej dopravy pre rok 2013 je Ing. Ján Juriga

## 9. FÓRUM KOĽAJOVEJ DOPRAVY

Fórum koľajovej dopravy je medzinárodná konferencia, ktorú Spoločnosť PSKD – Prevádzka a stavby koľajovej dopravy usporadúva každoročne v marci. Tento ročník bol v poradí deviaty. Cieľom konferencie bolo aj tentoraz vytvoriť priestor pre odborné, tvorivé, ale aj priateľské stretnutie odborníkov z oblasti železničnej a mestskej koľajovej dopravy. Záštitu nad podujatím prevzal minister dopravy výstavby a regionálneho rozvoja SR.

Nosnými témami boli dopravná politika a rozvoj železničnej dopravnej infraštruktúry v EÚ a na Slovensku v plánovacom období 2014 až 2020 a v horizonte roku 2030. Prezentáciu na túto tému predstavili prítomným JUDr. Denisa Žiláková z MDVRR SR. Ellen Kray z Európskej komisie hovorila o stave modernizácie konvenčných tratí a výstavby vysokorýchlostných tratí v EÚ. Informovala aj o aktuálnej koncepcii modernizácie a zmeny v sieti TEN-T. Vyše dvesto odborníkov na koľajovú dopravu si vypočulo aj niekoľko zaujímavých prednášok od českých kolegov. Radek Čech zo SŽDC predstavil koncepciu rozvoja železničnej dopravnej cesty. Zaujímavá bola aj prezentácia o znižovaní dopravy v závislosti na rope, ale aj množstvo ďalších tém a vystúpení. Spoločnosť PSKD si v rámci svojho plánu osvetly železničnej a mestskej koľajovej dopravy na Slovensku, vytýčila ešte jeden cieľ, a to prinavrátiť tejto profesii stratenú pozíciu, dostať ju do popredia a vyzdvihnúť výnimočných ľudí, ktorí svojou činnosťou výrazne podporili a majú veľké zásluhy na rozvoji koľajovej dopravy na Slovensku. Na konferencii sa tak už tretí rok v rámci spoločenského večera udeľuje ocenenie Osobnosť



Ing. Ján Juriga ukončil vysokoškolské štúdium v roku 1976 na Vysokej škole dopravnej v Žiline, fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy. Od roku 1977 je verný železničiarom. Postupne pracoval v železničných staniaciach Viglaš, Hronská Dúbrava, Zvolen, PO Zvolen, Lučenec, Filakovo, najskôr ako výpravca vlakov, staničný dispečer, vlakový dispečer, samostatný technik železničnej dopravy, neskôr ako dopravný námestník, náčelník stanice, zástupca náčelníka O 11 a prednosta stanice. Po roku 1993 pracoval v PR Zvolen ako SRD Zvolen ako prednosta sekcie dopravných trás. V roku 1998 sa stal na DDC Bratislava námestníkom riaditeľa pre prevádzku a v roku 2000 sa vrátil do SRD Zvolen ako prednosta. V roku 2004 sa stal riaditeľom na Oblastnom riaditeľstve Košice. V súčasnosti je námestníkom generálneho riaditeľa ŽSR pre prevádzku. Pri príležitosti celoslovenských osláv železničarskeho sviatku si v roku 2010 prevzal najvyššie rezortné vyznamenanie od ministra dopravy, Poctu ministra dopravy za mimoriadny prínos, tvorivú invenciu a poctivú prácu.



Ing. Štefan Hlinka, generálny riaditeľ ŽSR vyhlásil víťaza ocenenia Osobnosť železničnej a mestskej koľajovej dopravy pre rok 2013 a cenu víťazovi osobne odovzdal.



Viac ako dvesto účastníkov konferencie sa stretlo, aby diskutovali o dopravnej politike, o rozvoji infraštruktúry na Slovensku, ale aj v iných krajinách EÚ. Na foto zľava: Ján Einsenreich, Pavol Otruba a Miloslav Havrila.

železničnej a mestskej koľajovej dopravy. Tohtoročným víťazom sa stal a ocenenie Osobnosť železničnej a mestskej koľajovej dopravy na Slovensku pre rok 2013 získal Ing. Ján Juriga, námestník generálneho riaditeľa ŽSR pre prevádzku. Spoločenský večer v priestoroch bratislavského hotela DoubleTree by Hilton, kde sa konferencia konala v dňoch 19. – 20. marca, už tradične moderovala Vera Wisterová. Ocenenie vyhlásil a cenu víťazovi odovzdal Ing. Štefan Hlinka, generálny riaditeľ ŽSR spolu s Ing. Slavomírom Podmanickým zo spoločnosti REMING CONSULT, a.s..

(sch), Foto: Dana SCHWARTZOVÁ



Laureátom tohtoročného ocenenia Osobnosť železničnej a koľajovej dopravy sa stal Ing. Ján Juriga. „Ďakujem za ocenenie, ktoré si nesmierne vážim, ale musím zdôrazniť, že nielen za cenu, ale aj za pracovné úspechy vdáčim všetkým svojim kolegom a spolupracovníkom. Je to ocenenie aj ich práce,“ povedal, okrem iného počas úprimného a úctivého poďakovania Ing. Juriga.





# Peter Sládek majstrom sveta i Európy

V našom kolegovi Petrovi Sládekovi z SMSÚ ŽTS TO Vrútky, ktorý pracuje v Kralovanoch ako správca ŽI, by sa dala nájsť ľahká paralela s Forrestom Gumpom. Ani jeden z nich totiž nepotreboval k úspechom veľké privilégia a v tichu, bez akejkoľvek „okázalosti“ dokázali vyhrať preteky, na ktoré sa niekto strojí s veľkou slávou možno dlhé roky. Jednoducho, len prísť, zúčastniť sa a vyhrať. Zdá sa to až neuveriteľné, ale Peter je nielen železničiar, ale aj majster sveta a po nedávnych pretekoch aj dvojnásobný majster Európy veteránov v atletike. Titul získal koncom marca v španielskom San Sebastiane na 9. halových majstrovstvách Európy za päťboj v kategórii M 55.

Úspechy nášho kolegu sme si všimli už pred rokmi, keď sme v našom časopise písali o vtedajšom dosiahnutom titule majstra sveta na 3. halových majstrovstvách sveta v atletike za rok 2008 v Clermonte (Francúzsko) v kategórii veteránov – seniorov. Už vtedy sme obdivovali skromnosť a odhodlanie Dolnokubínčana, ktorý bez akéhokoľvek špičkového servisu, na ktorý sú dnešní športovci bezpochyby zvyknutí, dokáže zdolávať jeden pretek za druhým. A toto všetko dokázal muž, ktorý má rodinu a stále zamestnanie. Peter Sládek je krásnym dôkazom pre tých, ktorí na všetko tvrdia, že sa nedá. Nedá sa len vtedy, ak nie je vôľa. Lebo, ak nie je vôľa, nie je ani cesta. Zbytočne však bude-



Čerstvý európsky majster v päťboji kategórie M55 Peter Sládek súťažil v skoku do diaľky aj výšky, v disciplíne vrh guľou, v behu na 1000 metrov aj cez prekážky na 60 metrov.

me asi v tomto prípade filozofovať, lebo náš kolega má vo veciach jasno, nič zbytočne nekomplikuje a sústreďuje sa len na svoj cieľ. Opäť mi nedá: „Berme si príklad!“ Dosiahnuté úspechy nie sú dva či tri. Na svojom konte má 55 ročný Peter 17 medailí. Prvýkrát sa stal majstrom Európy v roku 2001, keď mal 43 rokov vo Francúzskom Bordeaux. V roku 2008 sa stal majstrom sveta v halovom päťboji v kategórii M 50. A teraz v San Sebastiane získal európsky vrchol už

druhýkrát a ďalšia súťaž ho čaká v lete. „Ak mi to stále bude dovoľovať zdravie, tak v auguste by som sa chcel zúčastniť svetových hier v Turíne,“ prezradil P. Sládek o plánoch do budúcnosti. Na našu otázku, či si tam pôjde opäť po zlato len skromne odpovedal: „Ambície mám, ale konkurencia tam bude vysoká, takže to bude ťažšie.“ Naša redakcia pevne verí, že vrchol aj na tejto súťaži Peter Sládek dosiahne a my mu budeme držať palce.

Ivana KAPRALÍKOVÁ, foto: archív Petra Sládeka

## Z REDAKČNEJ POŠTY

**O bezpečnosti na železnici a najmä na železničných priecestiach sa toho hovorí naozaj veľa. Žiaľ, nehody sa stávajú aj napriek množstvu preventívnych akcií a informovanosti najmä zo strany ŽSR. Do redakcie sme dostali aj list na túto tému:**

*Sedím v aute na ceste domov. Blížim sa k železničnému priecestiu. Zotmelo sa, idem radšej opatrne. Spomaľujem. Výstražné červené svetlá začnú striedavo blikať a za prenikavého zvuku sa zatvárajú závor. Dlhochlzná ťažká vlaková súprava sa rúti obrovskou rýchlosťou vpred a pred očami sa mi zaraz mihá jeden vagón za druhým. Pozorujúc toto divadlo mi v hlave bežia myšlienky o tom, čo všetko by sa mohlo stať, nebyť bezpečnostného systému závor či mojej malej nepozornosti... Premýšľam, čím to je, že na priecestiach sa stále stávajú žiaľ aj smrteľné nehody. Ľudská neopatrnosť? Príliš riskujeme? Neuvedomujeme si následky riskantného prechádzania cez koľajnice v čase, keď blikajú červené svetlá? Železničné priecestia sa stávajú najnehodovnejšími úsekmi vôbec. Zrážky vlakov s autobusmi, autami aj samotnými ľuďmi. Mnohí denne riskujú prechádzaním cez neoznačené železničné trate. V roku 2012 sa stalo na Slovensku 50 nehôd na železničných priecestiach. Zomrelo pri tom až 21 ľudí a pätnásť boli ťažko zranení. Dá sa vôbec zabrániť tomu, aby sa stále viac a viac vyskytovali prípady, ktoré sú, žiaľ, často smrteľné? Čo robiť, aby sme pravidelne vo večernom spravodajstve nepočúvali informácie, že niekoho opäť zrazil vlak? Železnice SR pripravujú rôzne výchovné a preventívne akcie. Jedným z projektov je aj „Želkova škôlka“. Krásna ilustrovaná kniha pre najmenších, ktorá sa venuje problematike nehôd vzniknutých práve v oblasti železničných tratí a priecestí. Minulý rok táto publikácia vyšla v knižnej forme. Hlavnou postavou tejto knižky je ježko Želko, ktorý úsmevnou formou poučuje neposedného zajka, ako sa správať v blízkosti železnice. Kniha je plná ilustrácií, vďaka ktorým deti názorne vidia, aké veci sú nebezpečné a čomu sa majú vyhýbať. K týmto knihám sa deti mali možnosť dostať prostredníctvom internetovej stránky ŽSR a mnohé boli distribuované aj do materských škôl po celom Slovensku. Knihou sa však poslanie Želkovej škôlky ešte nekončí. V súčasnosti sa pracuje na príprave série vzdelávacích animovaných - dokumentárnych rozprávok. Koncept jedného takéhoto diela bude obsahovať jednoduchý príbeh, v ktorom malý zajko istým spôsobom poruší pravidlá správania sa pri železnici. Následne prichádza ježko Želko, ktorý mu vysvetlí, v čom zajko urobil chybu. Nasleduje krátky dokument o danej problematike, kde dieťa vidí (už nie v animovanej, ale reálnej forme) ako sa treba zachovať. Na záver sa zajko poučí. Deti si takto majú väčšiu šancu zapamätať, ako sa v blízkosti železnice správať a akým rizikám sa potom môžu vyhnúť. Verím, že toto je správna cesta. Možno aj vďaka tomuto projektu sa v budúcnosti zamedzí mnohým nešťastiam.*

Petra PIAČKOVÁ



# Herec Ady Hajdu má železničiarSKU krv

O príjemné rozptýlenie na košickej stanici sa 3. apríla postaral známy herec Ady Hajdu. Jeho zámerom bolo nafilmovanie krátkeho reklamného šotu v „jednotke“ ranného IC vlaku a následne aj v uliciach východoslovenskej metropoly. Popri tom ešte rozdával svoj optimizmus okoloidúcim aj zamestnancom stanice.



Herec pozdravil osadenstvo dopravnej kancelárie.

Čakanie na príchod IC vlaku z Bratislavy vyplňal Ady Hajdu rozdávaním pozitívnej nálady navôkol. Lenže košický vietor a chlad opäť potvrdili svoju povest, a tak sa o chvíľkový teplý „azyl“ postaral dozorca prevádzky Juraj Sulaček. „Aj vo mne koluje železničiarSKA krv, otec kedysi pracoval v Železničnom staviteľstve. Ojój, kde sú tie detské časy, keď som cestoval na režijku. Z kariéry železničara ale nebolo nič, odradila ma pochmúrnosť a špina prostredia,



Ady Hajdu si v kancelárii dozorca prevádzky Juraja Sulačka spomenul aj na scénu s pečiatkou vo filme Ostro sledované vlaky.



Dobrá nálada nechýbala ani počas nakrúcania reklamného šotu.

brrr,“ so šibalským úsmevom nám prezradil herec cestou do vyhriatej kancelárie. Ani v nej nestratil zmysel pre humor. Pečiatky na stole v ňom ihneď evokovali nezabudnuteľnú scénu z oskarového filmu Ostro sledované vlaky. Pár vtipných slov prehodil aj v dopravnej kancelárii. Viac nestihol, pretože do stanice už vchádzalo očakávané IC-ečko. Kameraman, zvukár aj komparz sú už pripravení, potrebné scény sa môžu točiť. Ady Hajdu sa v momente zmení na cestovateľa s túlavými topánkami. Vystupuje z vozňa, prechádza po peróne alebo sa len tak zádumčivo pozerá z okna vlaku. Jeden záber si strihne ešte na schodoch stanice a už si sadá do pristaveného taxíka. Aj on je súčasťou natáčania a hlavný protagonista reklamného šotu sa zanedlho stráca z dohľadu, aby v centre Košíc nakrútil ďalšie zábery. Nepochybujeme, že v uliciach mesta svojou prítomnosťou rozveselil ďalšie osoby prinajmenšom tak, ako sa mu to podarilo na stanici.

*Nech žije REŽIJKA!  
Nech žijú kolajnice  
s káskom  
K modkej  
ADY HAJDU  
3. 4. 2013*

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor

## Medzi bežcami aj železničari

Takmer 6-tisíc bežcov, medzi nimi aj niekoľko železničiarov sa zúčastnilo 7. apríla bežeckého podujatia Národný beh – Devín – Bratislava. Išlo o jeho 66. ročník a účasť bola aj napriek chladnému počasiu vysoká a nad očakávanie usporiadateľov. Štart bol tradične pod hradom Devín a po 11 625 m končia bežci v cieľi – v centre Bratislavy. „Najviac ma vždy zaujme tá masovosť, žiadny stres, ľudia sa zídu, zabehnú si a bez akýchkoľvek incidentov sa rozídu. Tento ročník bol môj druhý, ale je to pre mňa neuveriteľný zážitok,“ opisuje svoje pocity jeden z našich kolegov, účastníkov behu, Ing. Peter Ochodničan z O 220 GR ŽSR. Partia železničiarov – bežcov sa chystá aj na náročnejšie bežecké podujatie, a to beh Od Tatier k Dunaju (Nízke Tatry – Bratislava), kde pôjde o štafetový beh družstiev, pričom nonstop zabehnú spolu 345 km. Beh je naplánovaný na august a či sa ho zúčastnia aj naši kolegovia, o tom vás budeme informovať. V prípade, že by ste si radi zabehli tento zaujímavý beh, prihláste sa na ochodnican.peter@zsr.sk a posilnite tak tím železničiarov.

(sch)



Zľava: Martin Bobula MDVRR, Peter Ochodničan O 220, Nórbert Diosy O 430.



# KONIEC ZIMY

Marcové a aprílové počasie na mnohých miestach Slovenska riadne skomplikovalo život, železnicu nevynímajúc. Zima sa ukázala v svojej plnej sile aj počas prvých jarných dní. Prinášame vám niekoľko pohľadov, ako to vyzeralo aj na železničných tratiach.



## Poprad - Tatry, Veľkonočná nedeľa

Sviatky - nesviatky, bezpečnosť cestujúcich je dôležitá. Radoslav Kolbaský, výpravca ŽST Poprad - Tatry sa počas služby staral aj o čístoť perónov. Foto: Ján ŠTEFKO



## Košice, 15. marec

Veterná smršť so snehovým prašanom zavievala výhybky, čo spôsobovalo rozsiahle meškania vlakov. Každý, kto mohol, chytil sa lopaty alebo metly a odhrňal sneh z výhybiek. Pracovníci čaty traťovákov, mostárov či zamestnancov MDS sa museli od rána do neskoréj noci neustále obracať a v pridelenom obvode stanice dookola čistili potrebné výmeny od navia-teho snehu. (balky)



## Zlatná na Ostrove, 14. marec

Železničná doprava medzi Komárnom a Dunajskou Stredou je odstavená. Osobný vlak RegioJet uviazol v snehu. Ľudí museli vyslobodzovať hasiči. Foto: OR Trnava



## Tisovec - Pohronská Polhora, 14. marec

Dážď, sneh a následná vlaha zapríčinili aj odtrhnutie 25-metrového odvalu svahu. Novinka, kráčajúci bager Menzi Muck urobil veľa práce.



## Trebišov a okolie, 15. marec

Sneh a silný vietor zaúkavajú výhybky. Železničná doprava na ŠRT pre snehové záveje nejazdí. Osobné vlaky meškajú... Foto: Kamil KOČIŠKO



Na odstraňovaní škôd robili pracovníci z SMSÚ TO Jesenské a MDS Zvolen do 19. marca. Podmienky neboli ideálne. Mokvý terén, sneh a opakovane napadnutý nový sneh, nebezpečný sklon trate približne 38 promile, vysoká hladina podzemnej vody a úsek, ktorý je celkovo náročný na údržbu, im to neľahčovali. Foto: SMSÚ TO Jesenské



## Tisovec - Pohronská Polhora, 14. marec

Jeden by povedal: Sodoma Gomora. V polovici marca padali totiž nielen stromy, ale aj podmývali násyp železničnej trate presakujúcou vodou v úseku dlhom približne 175 metrov. V teréne sa na odstraňovaní škôd robilo s ťažkosťami.



## Vysoké Tatry, 17. marec

TEŽ je odstavená v úseku Vyšné Hágy - Štrbské Pleso pre popadané stromy na trati a na traťovej troleji. Foto: OR Košice