

# ŽELEZNIČNÝ **semafor**

ŽSR

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNIC SLOVENSKEJ REPUBLIKY

ROČNÍK XXIII

JÚL 2013

**Ukončené prvé dve etapy  
zmodernizovaného koridoru**

**Veľká letná súťaž**

**RENDEZ 2013**



# Pozitívny vývoj hospodárenia pokračuje



V ŽSR pokračuje pozitívny vývoj hospodárenia. Za obdobie január až máj 2013 bol dosiahnutý kladný výsledok hospodárenia vo výške 11 653 tis. €, oproti plánu lepší o cca 12 450 tis. €. Je to dôsledok najmä doterajšieho vývoja nákladov, ktoré sú v porovnaní s plánom nižšie o cca 9 606 tis. €. Dopravné výkony v danom období v tis. vlkm dosiahli výšku 18 659 (plnenie plánu 102,32%) a v mil. hrtkm hodnotu 10 505 (plnenie plánu 104,47 %). Vývoj vybraných ukazovateľov za 1. polrok 2013 je v priloženej tabuľke.

## Analyza súčasnej ekonomickej situácie na ŽT a vývoj ľudských zdrojov na roky 2013 - 2016

Obsahom prerokovaného materiálu na porade vedenia bola charakteristika súčasného stavu v oblasti ľudských zdrojov a analýza ekonomickej situácie VOJ ŽT. Materiál vyúsťuje do vymedzenia aktivít železničných telekomunikácií zameraných na dodržanie plánu v roku 2013 a efektívne čerpanie finančných prostriedkov. Generálny riaditeľ rozhodnutím č. 30/2013 uložil spracovať návrh stratégie ďalšieho fungovania danej VOJ v rokoch 2014 - 2016 s termínom do 30. 9. 2013.

## Projektové riadenie

- Rozhodnutím GR č. 31/2013 bolo schválené zmenové konanie projektu č. 01/2011 – Redizajn ISI, grafický pasport zabezpečovacích zariadení a pasport mostov (aktualizovaný bol plán projektu a schválená zmena Nariadenia o projekte).
- Generálny riaditeľ rozhodnutím č. 32/2013 schválil plán projektu Konceptia rozvoja ľudských zdrojov. Plán projektu je detailne spracovaný pre fázu analýzy súčasného stavu projektu a rámcový plán pre ďalšie fázy projektu.
- Vedenie ŽSR prerokovalo aj čiastkovú správu z analýzy súčasného stavu projektu Inventarizácia majetku na ŽSR pomocou čiarových kódov. Obsahom materiálu bola informácia o aktuálnom procese evidencie majetku, fyzickej inventarizácie majetku, generovaných výkazov pre potreby inventarizácie. Zahŕňal tiež návrh inventarizácie vybraného majetku pre potreby vykonania inventarizácie pomocou čiarových kódov a návrh procesu inventarizácie s využitím čiarových kódov. Rovnako aj návrh aktualizácie niektorých údajov na kartách majetku po vykonaní fyzickej inventúry, úpravy v programoch a formulároch pre generovanie výstupných výkazov.
- Rozhodnutím GR č. 35/2013 bol schválený plán projektu č. 08/2011 vo verzii 05 pre fázu implementácie projektu Využitie synergetického potenciálu zamestnancov ŽT a OZT pre zabezpečenie prevádzky a údržby železničnej komunikačnej infraštruktúry.

## Zpracovanie diagnostiky do IRA v súlade s potrebami správy a údržby zariadení

GR rozhodnutím č. 34/2013 schválil hodnotiacu správu tohto projektu. Hodnotiaca správa obsahuje informáciu o splnených úlohách v súlade s potrebami správy a údržby zariadení

na základe schváleného plánu implementácie. Cieľom zapracovania diagnostiky do individuálnych riadiacich aktov (IRA) bolo zabezpečenie pravidelného monitorovania technického stavu zariadení železničnej infraštruktúry. Nový systém výkonu monitoringu zabezpečuje maximálny interval medzi opravami, minimalizuje počet a náklady na odstávky a výluky zariadení spôsobené poruchami, zdokonaľuje celkovú spoľahlivosť a kvalitu železničnej prevádzky. Diagnostika je tak preventívnym programom údržby riadeným podľa skutočného stavu zariadení. Vzhľadom na špecifiká jednotlivých odvetví železničnej infraštruktúry (ŽTS, EE, OZT) boli ciele plnené rôznymi postupmi. Implementácia výsledkov u odvetvia ŽTS nebola potrebná nakoľko technická diagnostika je zapracovaná v už existujúcich IRA. V odvetví OZT bola schválená Smernica pre výkon diagnostiky u odvetvia s účinnosťou od 1. 8. 2012 a v odvetví EE boli pravidlá pre výkon diagnostiky formulované v novom predpise ŽSR SR 11(E) s účinnosťou 1. 1. 2013. Súčasťou materiálu sú vymedzené aj úlohy nezrealizované počas realizácie tohto projektu: vytvorenie prostredia pre evidenciu, archiváciu výkonov diagnostiky a protokolov a výkonov diagnostiky v ISI EE, čo bude riešené v rámci komunikačného a informačného systému (KIS) č. 7037 ISI EE.

## Spracovanie štandardov železničných tratí a staníc

Dodatkom č. 4 k Zmluve o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry na roky 2011 - 2013 bolo prijaté ustanovenie, podľa ktorého MDVRR SR a ŽSR spoločne vypracujú obojstranne záväzné štandardy železničných tratí a staníc a spoločný postup ich zavádzania s účinnosťou ich uplatňovania od 1. 1. 2014. Návrh štandardov spracováva pracovná skupina pod gesciou sekcie železničnej dopravy a dráh ministerstva a vybraných zástupcov odborov GR ŽSR. Dňa 2. 7. 2013 bolo vedenie ŽSR informované o stave prác. Materiál obsahoval analýzu súčasného stavu prác na spracovaní návrhu štandardov železničných tratí a staníc. Návrh obsahuje v tejto etape spracovania 31 štandardov týkajúcich sa oblastí: úroveň vybavenia a jeho funkčnosť (dopravné body pre osobnú dopravu), čistota a nátery všetkých vonkajších i vnútorných priestorov železničných staníc prístupných cestujúcej verejnosti, pohoda v interiéroch pre cestujúcu verejnosť, štandardy tratí. Súčasťou materiálu je aj návrh ďalšieho postupu odsúhlasenia štandardov v rámci ŽSR. Doterajší stav spracovania jednotlivých štandardov si vyžiada pokračovanie rokovaní s ministerstvom k spresňovaniu návrhov štandardov a postupu ich spracovania.

Ing. Stanislava FEJFAROVÁ, CSc.

## Vybrané ekonomické ukazovatele ŽSR za január - jún 2013

UKAZOVATEĽ	1. - 6. 2012 skutočnosť	1. - 6. 2013 plán	1. - 6. 2013 skutočnosť	% plnenia oproti plánu	% plnenia medziročne
<b>ÚDAJE Z VÝKAZU KOMPLEXNÉHO VÝSLEDKU PODĽA IFRS ( v tis. € )</b>					
<b>Výnosy celkom</b>	<b>244 221</b>	<b>233 760</b>	<b>236 276</b>	<b>101,08</b>	<b>96,75</b>
- z toho tržby z predaja vlastných služieb	103 557	99 176	102 489	103,34	98,97
- v tom úhrada za prístup k ŽI	46 527	44 771	46 188	103,16	99,27
- z toho úhrada fixnej časti EON (dotácia)	135 000	130 000	130 000	100,00	96,30
<b>Náklady celkom</b>	<b>224 382</b>	<b>235 356</b>	<b>220 116</b>	<b>93,52</b>	<b>98,10</b>
Výsledok hospodárenia z prevádzkovej činnosti	22 534	1 409	18 012	1278,19	79,93
Výsledok hospodárenia z finančnej činnosti	-2 661	-3 005	-1 777	59,14	66,77
Výsledok hospodárenia za obdobie pred zdanením	19 873	-1 595	16 235	xx	81,70
<b>Výsledok hospodárenia za obdobie po zdanení</b>	<b>19 839</b>	<b>-1 595</b>	<b>16 160</b>	<b>xx</b>	<b>81,46</b>
<b>DOPRAVNÉ VÝKONY</b>					
Dopravné výkony OD v tis. vlkm	15 724	15 599	15 686	100,56	99,76
Dopravné výkony ND v tis. vlkm	6 739	6 297	6 776	107,59	100,54
Dopravné výkony OD v mil. hrtkm	4 182	4 020	4 211	104,75	100,71
Dopravné výkony ND v mil. hrtkm	8 663	8 095	8 481	104,77	97,91
<b>Spolu dopravné výkony (OD + ND) v tis. vlkm</b>	<b>22 463</b>	<b>21 896</b>	<b>22 462</b>	<b>102,58</b>	<b>99,99</b>
<b>Spolu dopravné výkony (OD + ND) v mil. hrtkm</b>	<b>12 844</b>	<b>12 115</b>	<b>12 692</b>	<b>104,76</b>	<b>98,82</b>
<b>ZAMESTNANCI</b>					
Priemerný prepočítaný stav	14 585	14 532	14 379	98,95	98,59
Evidenčný počet k 30. 6.	14 383	-	14 324	xx	99,59

# Prvé dve etapy zmodernizovaného koridoru ukončené

Zmodernizovaný 17,5-kilometrový železničný úsek medzi Novým Mestom nad Váhom a Zlatovcami je po 44 mesiacoch výstavby hotový. Predstavuje prvé dve etapy modernizácie železničnej trate od Nového Mesta nad Váhom po Púchov v celkovej dĺžke 58,6 kilometra pre rýchlosť 160 kilometrov za hodinu. Slávnostné ukončenie stavby sa udialo 27. júna v Trenčianskych Bohuslaviciach aj za účasti Jána Počiatka, ministra dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, generálneho riaditeľa ŽSR Štefana Hlinku, Dušana Chreneka, vedúceho Zastúpenia Európskej komisie v SR, ako aj predsedu predstavenstva a generálneho riaditeľa OHL ŽS a.s. Michala Štefla. Symbolický akt otvorenia diela, ktorému dominuje tunel Turecký vrch, vyvrcholil slávnostným prestrihnutím pásky.



Zľava Dušan Chrenek, vedúci Zastúpenia Európskej komisie v SR, rezortný minister Ján Počiatek, generálny riaditeľ ŽSR Štefan Hlinka a taktiež aj predseda predstavenstva a generálny riaditeľ OHL ŽS a. s. Michal Štefl prestrihnutím pásky slávnostne ukončili výstavbu projektu a odovzdali ho do užívania.

„Žijeme v rýchlej dobe, zrýchľujú sa autá, lietadlá, internet aj životný štýl a som rád, že železnica nezaspala a „zrýchľujú“ sa aj koľajnice,“ prihovril sa prítomným re-

zortný minister Ján Počiatek. Uviedol, že európska komisia nám už v apríli potvrdila, že Slovensku preplatí 85 percent. z oprávnených finančných výdavkov: „To je pote-

šujúci fakt, pretože z celého projektu za takmer 232 miliónov € nám fondy Európskej únie prefinancujú takmer 200 miliónov €.“ Dielu, ktoré zrealizovalo združenie „Nové Mesto nad Váhom – Zlatovce 2009“ na čele s firmou OHL ŽS, a. s., dominuje tunel Turecký vrch s dĺžkou 1 775 metrov. Je pilotným projektom pre všetky stavby tohto druhu, ktoré sa aj v budúcnosti budú stavať. „Už pri prerazení tunela v novembri 2010 sa ukázalo, že táto stavba je v mnohom jedinečná. Technické riešenie rešpektuje charakter prostredia a zásah do chráneného územia bol minimalizovaný len do oblasti portálov. Ako prvý na Slovensku je postavený podľa technických špecifikácií pre interoperabilitu na konvenčných tratiach. Na viacerých úsekoch sme v zmysle európskej legislatívy vybudovali nadjazdy a podchody, aby sme eliminovali riziká stretu cesty a železnice,“ povedal Štefan Hlinka, generálny riaditeľ ŽSR. Na realizácii stavby sa podieľalo 31 podzhotoviteľov a ich 1500 zamestnancov. Vykonaných bolo 356-tisíc m<sup>3</sup> zemných prác, demontovalo sa 40 km zemného telesa, zmontoval sa železničný zvršok v rozvinutej dĺžke cez 30 km, postavilo sa cez 6 km protihlukových stien, natiahnutých je 44 km trakčného vedenia a 234 km káblov. Všetko bolo zvládnuté vďaka detailne spracovanej logistike a vzájomnej kooperácie medzi firmami. A čo je dôležité, pri zachovaní kvality a termínov sa podarilo ušetriť 32 mil. €. Od roku 2007 je s podporou Európskej únie zmodernizovaných 37 kilometrov tratí a ďalších 30 je rozostavaných. Železnice SR sa spoločne s rezortným ministerstvom vynasnažia, aby v ďalšom období boli z operačného programu Doprava maximálne využité európske prostriedky a zvýšenie rýchlosti vlakov, bezpečnosť a komfort moderných tratí pocítili aj cestujúci.

## Podoby tunela Turecký vrch



Február 2010



Apríl 2010



November 2010 – prerazenie tunela



Január 2012 – montáž pevnej jazdnej dráhy



13. júl 2012 – prvý vlak v tuneli



Súčasnosc



# Júnové zrážky narobili problémy aj na železnici

Voda si vraj vždy nájde svoju cestu. A je to pravda. Vedia o tom aj železničiar. Množstvo júnových zrážok totiž narobili problémy na viacerých úsekoch tratí. Pod podmytými a zaplavenými traťami sa buď strácala pevná pôda, alebo ju zemina zakryla celkom. Tak, ako v úseku Tornaľa – Čoltovo, Kokava nad Rimavicou – Utekáč či Brezno Halny – Pohronská Polhora. Blesk na východe zas vyradil z činnosti dve priecestia.



**Úsek Tornaľa – Čoltovo**

Svah sa postupne zosúval a chcel odkrojiť aj z trate.

## TORNALĽA

Krátkodobá búrka sa 24. júna prehnala oblasťou Čoltova a spôsobila nárazovú záplavovú vlnu v úseku Gemerská Panica – výhybňa Čoltovo. Prevalila sa cez železničnú trať a poškodila ju v úseku približne 1,4 km. Došlo k odplaveniu materiálu koľajového lôžka a častí zemného telesa miestami až po úroveň zemnej pláne. Záplavová vlna naznažala na trať zvyšky rastlín, krovín a stromov. Bolo potrebné odpratať nánosy a nečistoty, doplniť chýbajúce koľajové lôžko, strojne prepracovať koľaj a upraviť ju do profilu. Nepremávajúce osobné vlaky nahradili v úseku Tornaľa – Plešivec autobusy. Obnovovacie práce vykonávali traťováci z Jesenského aj mechanizmy z SMSÚ ŽTS MDS Zvolen, trať sprejzdňali za necelé 3 dni.



**Úsek Tornaľa – Čoltovo**

Pôda pod traťou zmizla po stálom podmytí.

## KOKAVA NAD RIMAVICOU

Dážď ukázal svoju silu aj v úseku v km 37, 750, kde bola podmytá trať v dĺžke približne 25 metrov, následkom čoho došlo k zosunu časti násypového zemného telesa. Sanačné práce spočívali v stabilizácii spodnej časti zosunu lomovým kameňom a následne doplnením násypu do požadovaného profilu. Zo zaplavených úsekov trate bolo potrebné odraziť pritekajúcu vodu a začať práce na vyčistení koľaje od nánosov bahna a naplavenín. Práce trvali len niekoľko dní s vylúčenou dopravou. Problémy však mala aj náhradná autobusová doprava pre zaplavenú štátnu cestu do Utekáča. S obnovou trate a dopravy sa popasovali zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Jesenské.



**Úsek Brezno Halny – Pohronská Polhora**

Trať sa pod nánosom kamenia a bahna stratila.



## BREZNO HALNY – POHRONSKÁ POLHORA

Počas silnej búrky v ten istý deň zaplavilo aj trať v úseku Odbočka Brezno Halny – Pohronská Polhora. K naplaveniu nánosov zmesi bahna, zeminy, štrku a konárov stromov na železničnú trať došlo pri priepuste v km 13,790, teda asi 800 metrov od zastávky Brezno - Halny, smerom na Pohronskú Polhoru. Najškôr silný dážď spolu s vodou z príslušného svahu naplavil do otvoru priepustu množstvo štrku, hlíny, trávy a konárov, ktoré postupne upchalo otvor priepustu. Následne pri pokračujúcom silnom daždi privádzali vytvoreným riečiskom privaly dažďovej vody naplaveninu ponad priepust cez železničnú trať. Vo večerných hodinách bola preto vylúčená doprava traťovej koľaje v úseku Odbočka Brezno Halny – Pohronská Polhora. Dva ranné spoje boli v oboch smeroch nasledujúci deň nahradené autobusovou dopravou. Zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Banská Bystrica, pracovisko Brezno nastúpili do výkonu v pohotovostnej službe. Následky dažďa odstraňovali aj pomocou mechanizmov, ktoré odpratávali naplavenú masu z okolia priepustu. Zamestnanci v priebehu dennej pracovnej zmeny dosiahli taký stav trate, ktorý umožnil v ten istý deň už krátko poobede obnoviť dopravu cez uvedený úsek. Práce však pokračovali ešte niekoľko dní. Okrem dôkladného odstránenia naplavenej zeminy sa urobili aj zásobné jamy pre naplaveniny na vstupnej strane priepustu. Prehĺbila a rozšírila sa priekopa vo výstupnej časti, ako aj príslušné priekopy k priepustu. Priepust na uvedenom mieste odvádza vodu z rozsiahlejšieho neudržiavaného svahu s riedkym krovinatým porastom, ktorý v čase vegetácie zhutne. Hornina je tu nesúdržná, pokrytá zvetrávajúcou biologickou vrstvou a tak náhle a prudké dažde spôsobujú v podobných miestach opakované erozívne presuny zeminy.

## BLESK ZNEFUNKČNIL DVE PRIECESTIA

Následky silnej búrky pocítila 25. júna aj cestná doprava v Spišskej Novej Vsi. Blesk, ktorý uderil asi 45 minút po polnoci, poškodil kábel spájajúci skrinky pre napájanie koľajových obvodov a takto vyradil z činnosti dve železničné priecestia. Priecestie pri zastávke Smižany bolo trvalo uzatvorené a monitorovala ho polícia. Vážnejšia situácia nastala na frekventovanom priecestí na Duklianskej ulici, ktorá spája obec Smižany a najľudnatejšie sídlisko Západ s centrom mesta, pretože vodiči áut narychlo hľadali obchádzkové trasy. Aj toto priecestie bolo totiž až do rána uzatvorené, potom ho ručne ovládal závorár na pokyn výpravcu. Rozsah poškodenia eliminovali návestní majstri a kábelári odvetvia OZT zo Spišskej Novej Vsi. Poruchu sa im podarilo odstrániť v popoludňajších hodinách.



Frekventované železničné priecestie v Spišskej Novej Vsi bolo po údere blesku na niekoľko hodín uzatvorené.



František Mackovjak zbavuje prachu jeden zo zásuvkových stojanov umiestnených vo výklenkoch tunela. Využívajú sa pri napájaní elektrických náradí počas výlukových prác v tuneli.

## Elektromontéri rozjasňujú prítomie tunelov

Železnice SR spravujú až 76 tunelov, ale len 11 z nich má v tunelovej rúre zabudované elektrické osvetlenie. Začína sa najmä počas údržby železničnej infraštruktúry v tuneli, prípadne ho môžu aktivovať pochôdzkari pri kontrole trate. Osvetlením disponuje aj najdlhší dvojkolajný tunel u nás – Bujanovský. Údržbu jeho elektrického zariadenia v júli vykonávali elektromontéri z SMSÚ EE SZ Košice.



Pavel Gaľa pracoval až pod vrcholom klenby Bujanovského tunela, pretože až tak vysoko sú namontované svetelné zdroje.

V súčasnosti je možné osvetliť oba Lamačské tunely, Jablonický aj Jablonovský, všetky tri tunely pod Strečnom, pri Kralovanoch aj Lupkove. Tunel pod Tureckým vrchom disponuje nielen pracovným, ale aj adaptačným osvetlením. „Prvé osvetlenie v Bujanovskom tuneli tvorili žiarovky, zavesené na skobách vo výške okien vozňov. Stávalo sa, že mladíci z roztopaše vystrčili z okna palicu a my sme potom zaradom menili aj 40 rozbitých

žiaroviek,“ spomína Jozef Jenčo, hlavný majster SMSÚ EE SZ Košice. Dnes je osvetlenie tunelov sofistikovanejšie, tvoria ho výbojky, alebo žiarivky. Ale aj tie si vyžadujú údržbu. Túto činnosť vykonávali elektromontéri v Bujanovskom tuneli v noci. Prečo? „Či je deň alebo noc, v tuneli je aj tak tma. Akurát v noci je slabšia dopravná záťaž,“ s úsmevom nám prezrádza Jozef Jenčo. Na elektromontérov čakalo 132 svietidiel, ktoré sa zapínajú nielen pri oboch portáloch, ale aj pri vetracej šachte tunela. Každé svietidlo odprášili, vyčistili jeho priehľadný kryt aj elektrické prvky, prípadne vymenili aj vypálený svetelný zdroj. Prachu zbavili aj zásuvkové stojany vo výklenkoch, rozvodné skrine a hlavný rozvádzač. Takúto činnosť vykonávajú raz ročne. Tentoraz však navyše merali aj parametre rozvodných vedení. Výsledkom ich precíznej údržby je nielen perfektný stav osvetlenia, ale najmä nová revízná správa, platná na ďalšie 4 roky, bez ktorej by sa elektrické zariadenie v tuneli nemohlo prevádzkovať.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor



Elektromontéri z obvodovej dielne v Margecanoch SMSÚ EE SZ Košice v Bujanovskom tuneli zaradom odprášili 132 svietidiel, vyčistili aj ich priehľadné kryty.

## Oknami žilinského stavadla lietali kamene

Zamestnanci zriaďovacej stanice v Žiline pričasto zažívajú excesy problémových susedov z neďalekej kolónie. Neustále ponevieranie sa v koľajisku v snahe speňažiť, čo sa dá, nadávky a vyhrážky adresované železničiarom, to všetko patrí ku koloritu stanice. Lenže ich nočný útok na stavadlo ohrozoval na zdraví dvojicu signalistov.

K signalistom, slúžiacim v nočnej zmene z 15. na 16. júna na Stavadle č. 1, doliehalo „veselie“ z blízkej kolónie, aké sa okolím pravidelne šíri po vyplácaní sociálnych dávok. Zvykli si už aj na prítomnosť pochybných osôb v koľajisku, preto ani nezaregistrovali dvojicu mladíkov, ponevierajúcu sa v okolí stavadla. Klamlivý pocit relatívneho pokoja razom zmenili adrenalinové okamihy hodinu a pol po polnoci. Nečakane na okne stavadla zarinčalo sklo. Službukonajúci signalisti už tušili, čo sa deje, zachovali rozvahy a ihneď sa ukryli za stavadlový prístroj. V momente nad ich hlavami lietali kamene, zasypali ich črepiny z rozbitých okien. Celé besnenie trvalo asi 2 minúty. Rozbíjanie skiel začul aj výpravca, ktorý na miesto incidentu okamžite privolať Železničnú políciu. Vyčíňanie nepríčetných mladíkov sa skon-

čilo „iba“ materiálnymi škodami na fasáde a oknách stavadla, k zraneniu signalistov našťastie nedošlo. Podobným incidentom na zriaďovacej stanici v Žiline má zabrániť prítomnosť členov strážnej bezpečnostnej služby. Od 19. júna už nepretržite ochraňujú nielen železničiarov v službe, ale pochôdzkami aj koľajisko a budovy v celom obvode stanice.

(balky)



Okná vyzerali ako ementál – plné dier. Šťastím bolo, že lietajúce kamene ani črepiny nezranili signalistov.



Takto dopadlo stavadlo po útoku nepríčetných mladíkov z blízkej kolónie.



## Ľady modernizácie sa pohli aj v okolí Trenčína

Po niekoľkoročných súdnych ťahaniciach okolo tendra na výber dodávateľa stavebných prác sa konečne „pohli ľady“ aj na tretej etape modernizácie železničnej trate Nové Mesto nad Váhom – Púchov. Zhotoviteľom 12-kilometrového úseku medzi Zlatovcami a Trenčianskou Teplou je Združenie pod Brezinou na čele s firmou TSS GRADE, a. s..

Prípravné práce začali v októbri 2012. Odvtedy sa už vytýčili inžinierske siete, vyrúbali stromy, mnohé z rodinných domov, stojace v trase budúcej koridorovej trate, sú už odstránené. Okrem hlavného stavebného objektu – nového železničného mostu cez rieku Váh, je nateraz ďalším miestom s výraznou stavebnou činnosťou ulica Pred poľom, kde prebieha výstavba cestného podjazdu a prekládka sietí. Do predčasného

užívania budú čoskoro odovzdané nadjazdy a prípojné komunikácie v Opatovej. Následne dôjde k uzatvoreniu železničného priestestia na starej Opatovskej ceste, aby mohli začať dlhodobé traťové výluky v medzistaničnom úseku Trenčín – Trenčianska Teplá. Tie začnú 22. júla stavebnými prácami v prvej traťovej koľaji a potrvajú až do 11. septembra. Potom sa výluky preklapia do druhej traťovej koľaje a párnej skupiny koľají v ŽST



V ŽST Trenčín prebiehajú práce na trakčnom vedení, demontujú sa aj zastrešenia nástupišť.

Trenčín, čo už bude mať podstatný vplyv na prevádzku v stanici. Po ukončení týchto výluk 2. novembra je naplánovaná ešte nepretržitá výluka koľají č. 5 a 7 aj príľahlej vlečky. Výluková činnosť tretej etapy modernizácie trate bude v tomto roku ukončená 11. decembra.

(balky)



O existencii čakárne sú cestujúci informovaní staničným rozhlasom a piktogramom umiestneným nad dverami čakárne.

## Lavičky sa vrátili do Žiliny

Cestujúca verejnosť v železničnej stanici Žilina už nemusí postojáčky vyčkávať na svoje vlakové prípoje. Lavičky vo vestibule kedysi boli, ale vedenie stanice ich odstránilo, pretože sa na nich začali pravidelne zhromažďovať skupinky neprispôsobivých občanov. Cestujúci si síce mohli posediť v staničnej reštaurácii alebo bistro, obmedzovaní ale boli otváracími hodinami oboch prevádzok. Od 3. júla im je k dispozícii už aj nová čakáreň, zriadená v priestoroch niekdajšej stávkovej kancelárie. „Čakáreň je otvorená neustále, využívať ju môžu iba cestujúci s platným cestovným lístkom. V miestnosti sa nemôžu zdržiavať osoby podnapité, pod vplyvom omamných látok, zapáchajúce alebo so znečisteným odevom, inak budú z čakárne vykázané,“ informoval nás Ing. Adam Chmurčiak, prednosta ŽST



Čakáreň s lavičkami je nanovo vymalovaná a ozvučená. Služí len pre cestujúcich s platným cestovným lístkom, spanie v nej nie je povolené.

Žilina. Napriek prítomnosti neprispôsobivých občanov sa vedenie stanice v spolupráci so Železničnou políciou vynasnaží, aby zabezpečili poriadok a poskytli cestujúcim kultúrnejšie prostredie pri ich čakaní na vlakový spoj.

(balky)

## Za nájdenu peňaženku dostali rušeň

Dnešnej uponáhľanej spoločnosti akosi dominujú len škandály, kritika a sťažnosti. Naopak, dobrým skutkom ľudia nevenujú patričnú pozornosť, akoby sa hanbili za prejavy úcty a podakovania. O to viac poteší ďakovný list od cestujúceho, ktorý bol adresovaný vedeniu ŽST Vrútky a dostali sme ho aj do redakcie.

Pisateľ listu cestoval rýchlikom zo Spišskej Novej Vsi do Vrútok, kde prestupoval na vlak do Hornej Štubne. Avšak rýchlik meškal a cestujúci svoj prípoj nestihol. Polhodinka do ďalšieho spoja bol dostatočný čas na to, aby si dal pivo v staničnej reštaurácii a potom sa presunul do pristavenej súpravy. Lenže počas kontroly cestovných lístkov zistil, že nemá peňaženku s dokladmi! Pravde-

podobne ju nechal na stole v reštaurácii. V Martine vystúpil z vlaku a o pomoc požiadal výpravkyňu. Po vysvetlení situácie hned povolala výpravcovi do Vrútok. Na počudovanie, peňaženka sa v reštaurácii skutočne našla a ďalším zrýchleným vlakom putovala za majiteľom. „Pán náčelník. Za 47 minút od straty peňaženky som obdržal späť moje doklady. Som presvedčený, že ani najlepšia



Ako prejav vďaky pisateľ zaslal aj fotografiu makety rušňa 475.001 s rozchodom 45 mm, ktorú sám zhotovil. Vraj meria až 67 cm.

polícia by to nedokázala za taký krátky čas. Táto ľudská pomoc a statočnosť vašich zamestnancov je dôkazom, že statočnosť a poctivosť ešte nevyumrela. Budte na nich hrdý,“ tak zneli z listu slová chvály. Už len dodajme, že patrili Lenke Michalíkovej, výpravkyňi v Martine a jej náprotivku vo Vrútkach, Igorovi Hodžovi. Spomínaným „náčelníkom“ je prednosta ŽST Vrútky Ing. Peter Lisoň.

(balky)



Predseda prípravného výboru konferencie a vedúci odboru dopravy KSK Ing. Ladislav Olexa ocenil, že sa odborníci venovali všetkým druhom dopravy.

Do Košíc pricestovalo takmer 180 odborníkov zo Slovenska, Čiech, Rakúska a Maďarska. Z celkovo 50 pripravených prezentácií v rámci štyroch sekcií predniesli a rozdiskutovali témy 35-tich prednášok. Tému o rozvojových zámeroch železníc v košickom regióne odprezentoval Ing. Daniel Maruniak, riaditeľ odboru 420 GR ŽSR. Predseda prípravného výboru konferencie a vedúci odboru dopravy KSK Ing. Ladislav Olexa ocenil, že sa odborníci venovali všetkým druhom dopravy - od koľajovej, cestnej, až po leteckú, cyklistickú a vodnú, ale aj integrovaným dopravným systémom, logistike, dopravnej infraštruktúre i cestovnému ruchu. „Nevynechali sme nič a diskutovali sme aj o mnohých špecifikách jednotlivých oblastí. Závery konferencie budú nápomocné aj pri spracúvaní Master plánu na roky 2014 – 2020,“ dodal

## Budúcnosť dopravy v metropole východu a celom regióne

Zhodnotiť súčasný stav dopravy a najmä pomenovať trendy jej ďalšieho vývoja v Košiciach a celom regióne bolo cieľom dvojdnovej medzinárodnej odbornej konferencie, ktorá sa 25. a 26. júna konala v Košiciach. S podporou Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, Magistrátu mesta Košice, Žilinskej univerzity v Žiline a Technickej univerzity v Košiciach ju pripravil Košický samosprávny kraj (KSK) v spolupráci s Agentúrou na podporu regionálneho rozvoja Košice.



Do Košíc pricestovalo takmer 180 odborníkov zo Slovenska, Čiech, Rakúska a Maďarska.



Ing. Daniel Maruniak odprezentoval tému o rozvojových zámeroch železničnej dopravy v Košiciach a celom regióne.

L. Olexa. Podľa viceprimátora Košíc Jána Jakubova je dobrou správou, že sa podarilo dosiahnuť pokrok v rokovaní so Železnicami SR a v rámci súčasného programového obdobia do roku 2015 bude mesto Košice investorm I. etapy integrovanej koľajovej dopravy v rámci mesta. „V súčasnosti je pomerne dobre rozpracovaná aj príprava II. a III. etapy integrovaného koľajového systému a tak je predpoklad, že sa budú realizo-

vať v programovom období 2014 – 2020 a budú vybudované aj dva terminály,“ uviedol. Mesto Košice bude v I. etape realizovať koľajovú stavbu integrovaného dopravného systému (IDS) z Námestia Maratónu mieru na Staničné námestie s napojením na ŽSR. Na takto vybudovanej koľajovej sieti IDS budú zabezpečovať dopravnú obsluhu vlaky, vlako-elektricky (tram-train) a električky.

(sch), Foto: Dana SCHWARTZOVÁ

## V Tatranskej Polianke už modernejšie a bezpečnejšie

Vyšší komfort, ale najmä bezpečnejšie nastupovanie a vystupovanie z vlakov bolo cieľom rekonštrukcie nástupíšť v Tatranskej Polianke. Železničiarom aj cestujúcim tu stavebníci aj rôzne mechanizmy robia spoločnosť niekoľko mesiacov, ale výsledok je viditeľný už v týchto dňoch. Cestovanie je tak na Tatranských električkových železničiach opäť pohodlnejšie a samozrejme bezpečnejšie.



Obidve nástupišťa sú bezbariérovane prepojené, takže cestovanie je umožnené aj handicapovaným ľuďom, cestujúcim s kočiarom či vozíčkarom.

Predmetom stavby je podľa zadania rekonštrukcia nástupíšť pri prvej a druhej koľaji. Okrem zlepšenia pomerov pre bezpečný pohyb cestujúcich v stanici sú nástupišťa bezbariérovane prepojené, takže cestovanie je umožnené aj handicapovaným ľuďom, cestujúcim s kočiarom či vozíčkarom. Hrana nástupišťa je tvorená nástupištnou hranou typu PREMACE PRE 160. Šírka nástupišťa pri koľaji č. 1 je trojmetrová a povrch je zo zámkovej dlažby. Pri druhej koľaji je nástupišťe prepojené so spevnenou plochou. Tá je zo zámkovej dlažby uložená do nezamf-



Cestujúcim sa v Tatranskej Polianke jednoducho nastupuje a vystupuje z električiek.

zajúcej hĺbky. Ohraničená je parkovým obrubníkom a v mieste cestnej komunikácie ju oddeľuje pevnejší cestný obrubník. Ďalšou pozitívnou zmenou v Tatranskej Polianke sú moderné parkové osvetlenia. Keďže väčšina naplánovaných prác je už takmer v cieľi, dielo za 351-tisíc € ukončí zhotoviteľ Železničné stavby Košice, a. s. skôr, ako je plánovaný koniec roka.

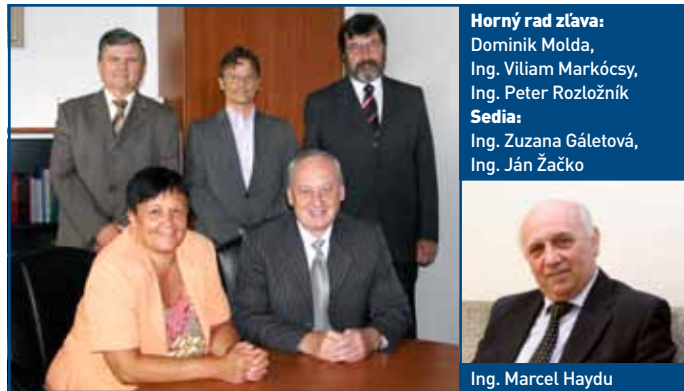
(sch), Foto: Dana SCHWARTZOVÁ



## ÚSEK RIADENIA ĽUDSKÝCH ZDROJOV

# Naším cieľom je spokojný zamestnanec

Železnice SR pôsobia na železničnom dopravnom trhu ako pevný subjekt, ktorý garantuje najmä kvalitu a bezpečnosť dopravnej cesty. Za celou touto pevnou strategickou líniou a jej napĺňaním stoja hlavne ľudia. Či už sú to traťoví robotníci, výpravcovia, návestní majstri alebo manažéri a odborní špecialisti v oblasti investičných, informačných technológií, logistiky alebo ekonomických činností.



**Horný rad zľava:**  
Dominik Molda,  
Ing. Viliam Markócsy,  
Ing. Peter Rozložník  
**Sedia:**  
Ing. Zuzana Gáletová,  
Ing. Ján Žačko



Ing. Marcel Haydu

„V strede našej pozornosti zostáva pre nás vždy človek, či už ako zamestnanec, železničiar, rodič či manžel,“ hovorí hneď v úvode nášho rozhovoru námestník generálneho riaditeľa pre ľudské zdroje Ing. Ján Žačko. A zároveň vysvetľuje: **„Problematiku riadenia ľudských zdrojov nie je možné chápať ako ohraničenú funkčnú oblasť. Z nášho pohľadu je to pre firmu oblasť zásadného významu, ktorá závažným spôsobom ovplyvňuje všetky ostatné oblasti vrátane tvorby a realizácie stratégie ŽSR. Aj výnimočná stratégia bez výnimočných ľudí by bola v skutočnosti len nesplniteľný dokument.“** O tom, či rovnako zdieľať tento názor, sa vás budú snažiť presvedčiť vrcholoví manažéri pre oblasť ľudských zdrojov (LZ) GR ŽSR. Patrí medzi nich aj riaditeľka **Odboru riadenia ľudských zdrojov Ing. Zuzana Gáletová**. Zo širokej problematiky, metodicky usmerňovanej týmto odborom, upozorňuje najmä na súčasné dianie, v ktorom je v popredí práca na projekte Koncepcie rozvoja ľudských zdrojov, ktorý v úvodných fázach mapuje dosiahnuté výsledky a skúsenosti v tejto oblasti. A v ďalších etapách sa bude postupne zaoberať možnosťami a perspektívami v oblastiach vzdelávania a rozvoja, personalistiky a zamestnanosti ako aj odmeňovania, motivácie a starostlivosti o zamestnancov. K nosným témam stabilne patrí aj aplikácia ustanovení Zákonníka práce ako aj súvisiacej legislatívy na podmienky ŽSR.

### Personálna mozaika...

Oddelenie personálneho riadenia a vzdelávania sa zameriava na riadenie a analýzu zamestnanosti, personálnej práce, ako aj na metodické zabezpečenie vzdelávania a odbornej spôsobilosti zamestnancov. Dôležitou súčasťou je aj oblasť zdravotnej spôsobilosti. V súčasnosti pracujeme na vytvorení komplexného Kvalifikačného katalógu ŽSR v module SAP HR – PD s nadefinovaním všetkých požadovaných kvalifikácií a spôsobilostí na profesiu a jednotlivé plánované miesta. Z nedávnych aktivít spomenieme podpis novej Rámcovej zmluvy o spolupráci so SOŠ železničnou v Košiciach, ktorá znamená predpoklad spolupráce v získavaní odborníkov na nedostatkové profesie. Riešenie každodenných problémov a zmien v personálnej mozaike údajov a udalostí si v našej agende vyžaduje vždy jedinečný prístup k zamestnancovi, posúdenie možností riešenia z pohľadu zamestnávateľa, ale aj pochopenie pohľadu zo strany nášho kolegu, železničiara. Našou snahou je v súlade s predpismi vybrať a vysvetliť všetkým práve to správne riešenie.

### Odmeňujeme, vyjednávame...

Tieto zásady sú uplatňované rovnako aj na oddelení odmeňovania a kolektívneho vyjednávania. A nielen pri tvorbe KZ, kde si každoročne overujeme základy nášho sociálneho partnerstva s odbormi. Zásadu najefektívnejšieho riešenia sa snažíme aplikovať aj v odmeňovaní, ktoré úzko súvisí s motiváciou zamestnancov, ale zároveň aj s objemom dostupných financií. Rovnako sociálna starostlivosť, kde sú problémy

s nedostatkom rovnošiat, kvalitou osobných ochranných pracovných prostriedkov, zabezpečovania rekondičných pobytov či stravovania a riešenia pitného režimu. Je potrebné si priznať, že nie v každej oblasti sme úspešní, ale problémy nás jednoducho musia posúvať ďalej. Naším cieľom je spokojný zamestnanec. Preto zo strany kolegov železničiarov je potrebné upozorňovať adresne a konkrétne na vzniknuté problémy, ktoré sa odbor 510 snaží vysvetliť a následne riešiť. Riešime aj množstvo ďalších úloh, ako napríklad jedna konkrétna, rozširujeme prechod všetkých VOJ na spracovanie dochádzky v systéme EDOS a jeho prepojenie s modulom HR SAP ECC, čoho výsledkom bude minimalizácia chybovosti pri spracovaní mzdových údajov.

### Vždy pripravení!

**Riaditeľ Odboru krízového riadenia a ochrany Dominik Molda** nemá pri vysvetľovaní základných cieľov odboru jednoduchú úlohu. Jeho pracovný tím s oddelením vnútornej ochrany a mobilizácie a oddelením správy registratúry a archívu garantuje pripravenosť ŽSR na riešenie prípadne vzniknutej krízovej situácie v obvode ŽSR. S tým úzko súvisí príprava všeobecných opatrení hospodárskej mobilizácie za účelom civilnej ochrany obyvateľstva, ochrany majetku a ochrany utajovaných skutočností. Súčasnosť prináša najmä riešenia problémov súvisiacich s ohrozeniami pri živelných pohromách, haváriách, katastrofách, ale aj terorizme a iných mimoriadnostiach. Táto činnosť je veľmi dôležitá z hľadiska ochrany ľudského života, zdravia, majetku a následného núdzového prežitia, čo si mnohí z nás v čase bezpečnosti vôbec neuvedomujú. Odbor krízového riadenia a ochrany (odbor 520) spolupracuje v praxi najmä s OR-kami. Ich oddelenia krízového riadenia a v rámci nich pôsobiace strediskové ŽST (celkom ich je na sieti ŽSR 23) sú pod metodickým vedením O520 zodpovedné za pripravenosť štábov civilnej ochrany, ktoré musia byť pripravené na riešenie mimoriadnych a krízových udalostí. Konkrétne činnosti v rámci hospodárskej mobilizácie obsahuje Krízový plán ŽSR. Pre prípad rozsiahleho porušenia železničnej infraštruktúry v krízových situáciách odbor 520 cestou ÚS technickej ochrany železníc ochraňuje a obhospodaruje materiál mobilizačných rezerv, kde patrí materiál na obnovu železničného zvršku a mostných objektov. Mobilizačné rezervy sú majetkom štátu a sú rozmiestnené na úložiskách po celom území SR. Ďalšou dôležitou oblasťou je oblasť civilnej ochrany ako systém úloh a opatrení, ktoré sú zamerané na ochranu života, zdravia a majetku. **„V prípade, že by nastala mimoriadna udalosť, pri ktorej by boli ohrození naši zamestnanci, vieme na ňu reagovať a dokážeme sa o nich primerane postarať,“** uzatvára s prehľadom a skúsenosťami odborníka pán riaditeľ Dominik Molda. Na odbore 520 dostanete aj služobný preukaz a aj povolenie na vstup cudzích osôb do obvodu ŽSR. V oblasti registratúry a archívnictva zabezpečujú životný cyklus dokumentov, ktorý obsahuje prijímanie, triedenie, evidenciu, obeh, tvorbu, vybavovanie, odosielanie, ukladanie, ochranu a vyradovanie registratúrnych záznamov. A čo patrí do kategórie registratúrny záznam? Je to jednoducho všetko, čo sa musí evidovať, okrem časopisov, katalógov, všeobecne záväzných predpisov, propagačných materiálov a pod. Dobře vedená registratúra pre organizáciu, akou sú ŽSR znamená úsporu času aj finančných prostriedkov. Do registratúry patrí aj pracovisko podateľne a výpravne v budove GR ako aj Archív ŽSR.

### Sledujeme, analyzujeme, normujeme...

Poslanie **Odboru organizácie a riadenia GR ŽSR**, ktorého riaditeľom je **Ing. Marcel Haydu**, tvorí sledovanie, analyzovanie a vyhodnocovanie účinnosti systémov riadenia, ako aj vykonávanie analýz v oblasti usporiadania procesov. Odbor je gestorským útvarom v oblasti tvorby a zabezpečovania organizačného rozvoja ŽSR, posudzuje návrhy interných riadiacich aktov (ďalej len IRA) a vydáva aj základné organizačné normy,



najmä organizačné poriadky. Dôležitú úlohu plní i pri zabezpečovaní normotvornej činnosti.

**Oddelenie analýzy a optimalizácie systému riadenia** zabezpečuje podporu riadenia projektov a ich prehľad, spravuje a aktualizuje procesný model ŽSR a v neposlednom rade rozvíja spôsob riadenia spoločnosti. Procesný model ŽSR je zdrojom informácií, ktoré sú ďalej využívané pri riadení organizačných zmien, v analytickej a návrhovej časti projektov, v systéme strategického plánovania a v systéme riadenia strategických rizík. V blízkej budúcnosti plánuje odbor 530 zintenzívniť spoluprácu s organizačnými útvarmi pri správe procesného modelu a zaviesť systém jeho pravidelnej aktualizácie. Každý zamestnanec našej spoločnosti je súčasťou procesov, v rámci ktorých vykonáva svoje každodenné činnosti, preto je dôležité, aby zamestnanci mali v nevyhnutnej miere znalosť o svojich procesoch a procesoch blízkeho okolia, s ktorým spolupracujú. V rámci úloh pre zabezpečenie podpory riadenia projektov bola nedávno vydaná novelizovaná Smernica pre riadenie projektov na ŽSR, ktorá je základným metodickým dokumentom pre riadenie organizačno-procesných (tzv. biznis) projektov, projektov komunikačných a informačných systémov (KIS), malých racionalizačných zmien a legislatívno-implentačných projektov, t. j. úloh, ktoré v rámci líniového riadenia prechádzajú naprieč organizačnou štruktúrou.

**Oddelenie správy organizačnej dokumentácie** spravuje systemizácie, t. j. každé jedno pracovné miesto s jeho špecifikáciou a tarifnou triedou, každej VOJ, ako aj ich organizačné poriadky. To znamená, že každá požiadavka riaditeľa VOJ o zriadenie, zmenu, zrušenie miesta, či zvýšenie tarífneho zaradenia smeruje na toto oddelenie, na posúdenie. Na systemizáciu je potrebné sa pozerať ako na jeden z riadiacich nástrojov generálneho riaditeľa na dosiahnutie požadovaných cieľov.

#### Normujeme...

Pod odbor 530 je začlenené aj Účelové stredisko racionalizácie a normovania práce (ÚS RNP). Tu sa zamestnanci zaoberajú najmä normotvornou činnosťou ŽSR. S touto problematikou súvisí tvorba, objektivizácia a vydávanie zborníkov výkonových noriem (ZVN), ktoré obsahujú normatívy jednotlivých činností. Tie obsahujú čas, ktorý predstavuje spotrebu práce zamestnanca na vykonanie tej ktorej činnosti. ÚS RNP ako jediný organizačný útvar má tak prehľad o jednotlivých činnostiach na ŽSR obsiahnutých v ZVN. V prípade požiadavky ostatných organizačných útvarov na stanovenie normatívy vykonávajú zamestnanci technické merania. V súčasnosti riešia Projekt 2/2012 objektivizácia zborníkov výkonových noriem s cieľom zvýšenia účinnosti normotvornej základne na efektivitu a produktivitu práce.

#### Vzdelávanie a psychológia

Možno medzi železničiarimi je z úseku LZ najčastejšie spomínaný **Ústredný inštitút vzdelávania a psychológie (ÚIVP)**. Keď sme sa na tento postreh spýtali jeho **riaditeľa Ing. Viliama Markócsyho**, prezradil, že ho teší, že ÚIVP je VOJ, v ktorej život železnice pulzuje naplno. Či už sa to týka oblasti vzdelávania, odborných spôsobilostí alebo aktivít, zabezpečovaných prostredníctvom Strediska internétnej prípravy v Strečne alebo v účelovom zariadení v Starom Smokovci. Z hľadiska vysokej odbornosti a kvality poskytovaných služieb využíva ÚIVP certifikovaný systém manažérstva kvality podľa normy STN ISO 9001 : 2008 na navrhovanie a realizovanie vzdelávania a psychológie. Keď sa zameriame na odbornú alebo psychickú spôsobilosť, situácia hneď naberá na vážnosti. Je to totiž nosná garancia pre bezpečnosť železničnej dopravy a vysokú kvalitu poskytovanej služby. Je teda len prirodzené, že slovo spôsobilosť vytvára rešpekt a v niektorých prípadoch aj obavy u zamestnancov zo splnenia stanovených kritérií. ÚIVP je tu však hlavne preto, aby sa pojem železničiar spájal v každom prípade len s kvalifikovaným personálom. Prostriedkom na dosiahnutie kvalifikovaného personálu je odborné vzdelávanie, a to je staré tak, ako železnice samotné. Odborné vzdelávanie bolo zavedené dokonca už pri výstavbe železníc v Uhorsku. Postupne bolo zdokonaľované a súčasné inštitúty vzdelávania boli vytvorené hneď po vzniku ŽSR v roku 1994. Zároveň bola zdokonaľovaná aj legislatíva. V súčasnosti využívame dve formy odborného vzdelávania, klasickú pod vedením lektora a elektronickú formu e-learning prostredníctvom počítača. Častou otázkou je, ktorá z týchto foriem vzdelávania je lepšia alebo možno účinnejšia? Odpoveď však existuje len jedna – obidve formy vznikli preto, lebo sú dôležité a vzájomne sa dopĺňajú.

#### NOVINKA!

ÚIVP pripravuje s účinnosťou od 1. 1. 2014 aj inováciu v oblasti klasického vzdelávania a skúšok. Pripravovaná zmena sa bude týkať štruktúry tém pravidelného školenia, testových i ústnych otázok využívaných pri odborných a periodických skúškach zamestnancov. Zamestnanci ŽSR budú o pripravovaných zmenách informovaní prostredníctvom portálu ÚIVP. Psychická a psychologická spôsobilosť tvorí rovnako súčasť pôsobenia ÚIVP. Posudzovanie psychologickéj spôsobilosti na ŽSR bolo zavedené už v roku 1959 ako povinné vyšetrenie rušňovodčov a výpravcov pred prijatím do práce a po zavinení nehodovej udalosti. V roku 1992 bola táto povinnosť rozšírená aj na iné pracovné činnosti (napr. signalista, posunovač, sprievodca nákladnej dopravy, strojník). Vyšetrením sa zisťuje, či má posudzovaná osoba poznávacie, psychomotorické, behaviorálne a osobnostné schopnosti vykonávať pracovnú činnosť bezpečne a podľa požiadaviek na posudzovanie psychickéj spôsobilosti. Psychológ zisťuje, či posudzovaná osoba spĺňa kritériá vo vzťahu k požiadavkám na výkon konkrétnej práce. V oblasti riadenia a rozvoja LZ participujú železniční psychológovia na príprave a realizácii tréningových programov a vzdelávacích aktivít zameraných na získanie a rozvoj sociálno-psychologických vedomostí a zručností. V súčasnosti ÚIVP dokáže pripraviť na základe požiadavky zákazníka sociálno-psychologické vzdelávacie aktivity „šité na mieru“. ÚIVP zabezpečuje vzdelávanie v plnej šírke aj s ohľadom na možnosti internétneho vzdelávania a odborných kurzov. Tieto sa realizujú v SIP Strečno a v zariadení Starý Smokovec. Strediská disponujú širokou ponukou možností využitia voľného času a poskytujú aj rekreačné služby zamestnancom ŽSR v zmysle sociálneho programu.

#### Železničné zdravotníctvo

Dôležitou súčasťou úseku ľudských zdrojov je aj **Železničné zdravotníctvo (ŽZ)**, ktoré pod vedením **riaditeľa Mgr. Petra Rozložníka** zabezpečuje v praxi koncepciu zdravotnej politiky ŽSR a plní aj ďalšie dôležité úlohy v oblasti zdravotnej starostlivosti o zamestnancov. V súčasnosti to znamená hlavne koordináciu potrieb nevyhnutných výkonov zdravotnej starostlivosti pre železničiarov. ŽZ prešlo v období po vzniku ŽSR zložitým vývojom. Dnes sú ambulancie sústredované do priestorov železničných polikliník v Bratislave, Zvolene, Žiline a v Košiciach. Dôležitým zameraním ŽZ je pozornosť venovaná preventívnym lekárskeym prehliadkam (LPP). Príslušné zdravotnícke zariadenia dokážu zabezpečiť kompletnú LPP v budove polikliník aj bez všeobecného lekára v regionálnych ambulanciách. Z tohto pohľadu sú dohodnuté záväzky plnené. **„Vyskytujú sa však pripomienky ku kvalite poskytovaných služieb, ktorými sa priebežne zaoberáme a snažíme sa dosiahnuť nápravu,“** povedal riaditeľ ŽZ. V novelizovanom predpise Op 5 sa už stretávame so zmenami v rozsahu LPP, periodicite a rovnako v definovaní povinnosti absolvovať LPP. Zaujímavou oblasťou pre realizáciu sociálneho programu zamestnávateľa sú aj poznatky z trvalého dohľadu nad prácou a pracovným prostredím. Mieru zdravotného rizika práce definujú v súčasnosti štyri kategórie prác, od ktorých závisí definovanie povinnosti zamestnávateľa a spôsob zabezpečenia zdravotného dohľadu. Práce, ktoré sú zaradené do tretej a štvrtej kategórie, sa z dôvodu možného ohrozenia zdravia označujú ako rizikové a títo zamestnanci sa zúčastňujú pravidelných lekárskeych preventívnych prehliadok, ktoré posudzuje lekár pracovnej zdravotnej služby. **V podmienkach ŽSR je dlhodobo najčastejšie sa vyskytujúcim rizikovým faktorom hluk. Do roku 2007 druhým najviac zastúpeným bol prach, ale hromadným nákupom drobnej mechanizácie najmä krovínorezov a motorových píl došlo k výraznej zmene. V súčasnosti 80 % zo všetkých rizikových faktorov predstavujú hluk a vibrácie, 11 % prach a zvyšných 9 % oxid uhoľnatý, aromatické uhľovodíky a chemické faktory spôsobujúce možné ochorenia a alergie.**

Zmenou zákona o BOZP v januári 2012 sa výkon dohľadu pracovnou zdravotnou službou zúžil len na zamestnancov vykonávajúcich rizikové práce. Ostatní zamestnanci však nezostávajú bez dohľadu. V podmienkach ŽSR neustále monitoruje pracovné prostredie a dodržiavanie zákona o BOZP bezpečnostno-technická služba, ktorá v spolupráci so ŽZ dáva podnety k prehodnoteniu a objektivizácii faktorov práce a pracovného prostredia.



# Ing. Jozef Horváth: Prevádzkové riaditeľstvo v Čiernej nad Tisou bolo dobrým obdobím

Ako si spomína na obdobie vzniku ŽSR sme sa opýtali Ing. Jozefa Horvátha, námestníka riaditeľa OR Košice pre riadenie dopravy. Pred dvadsiatimi rokmi pôsobil v Čiernej nad Tisou, kam sa prostredníctvom jeho spomienok presunieme.



V porevolučných rokoch po výpravcovskej a dispečerskej praxi začal pracovať ako náčelník „veľkej“ čierňanskej stanice. Samozrejme, že náročná práca na ukrajinskej hranici, ani okolnosti neboli jednoduché, a tak mladý inžinier, absolvent Vysokej školy dopravnej v Žiline nemal na ružiach ustlané. „Nebolo to najjednoduchšie obdobie, ale zvládali sme to spoločne s ostatnými železničiarimi celkom dobre,“ hodnotí Ing. Jozef Horváth obdobie vzniku ŽSR. Po troch rokoch na náčelníckej stoličke došlo v ŽSR, a Čiernu nad Tisou nevnímajúc, k veľkým organizačným zmenám. Vznik ŽSR, následne štyri prevádzkové riaditeľstvá a Železničné prekladisko ako odštepny závod, ktorého riaditeľom sa stal Ing. Jozef Horváth. Odštepny závod nemal dlhú trvácnosť a tak nastala ďalšia zmena. Závod sa pretransformoval na ďalšie, v poradí piate prevádzkové riaditeľstvo. Ing. J. Horváth sa stal jeho riaditeľom. „Aj po vzniku ŽSR mala Čierna nad Tisou dôležitú úlohu. Dopravné výkony, počty vlakov aj množstvo preloženého tovaru tvorili významnú časť v ziskoch železníc,“ konštatuje vtedajší riaditeľ PR. „Ľudia v Čiernej nad Tisou sa potešili tejto organizačnej zmene, boli vysoké dopravné výkony a zvýšila sa aj produktivita práce,“ pokračuje v spomienkach. „Bola to veľmi vydarená organizačná štruktúra, len veľká škoda, že mala také krátke trvanie. PR-ká zanikli bez akéhokoľvek vyhodnotenia ich funkčnosti. Nastala pomerne zaujímavá doba, ktorú by sme dnes nazvali tunelovaním štátneho podniku. Doprava a železnica na Slovensku sa pod vedením novodobých manažérov z VSŽ menili. Ich taktovka naznačovala často svojské a nelogické riadiace metódy. Postupne dochádzalo k prudkému poklesu výkonov na železnici a aj na prekládkových rampách v Čiernej nad Tisou. Železnica začala strácať svoje dominantné postavenie na prepravnom trhu. Proces presunu prepravných výkonov na cestnú dopravu sa zrýchľoval. Následky krokov vtedajšieho manažovania firme uškodili a ich „výci-

ňanie“ bez zásahu štátnej dopravnej politiky prežívame ešte aj v súčasnosti.“ Denníky Jozefa Horvátha z tohto obdobia sú plné, nedá sa všetko napísať, ale spomína na tiež veľmi zlé obdobie, keď sa zrušila prevádzka rozmrazovne. Tá mala strategický význam a zastavenie jej činnosti ihneď znamenalo 50 percentný pokles prepravy železnej rudy. A ako by stručne zhodnotil Ing. Jozef Horváth obdobie spred dvadsiatich rokov z pohľadu železničiara pôsobiaceho na ukrajinskej hranici? „Prevádzkové riaditeľstvo Čierna nad Tisou znamenalo pre najväčší suchozemský prístav veľký rozvoj!“ uzatvára svoje spomínanie J. Horváth. Dnes je veľmi rád, že sa Čierna nad Tisou opäť dostáva do pozornosti a verí, že tento trend bude pokračovať.

(sch), Foto: Dana SCHWARTZOVÁ

**Ž semafor**

**Naša redakčná anketa o budúcnosti VSP**

Zelezničné prevádzkové stanice Čierna nad Tisou sú dnes iba polie prázdných miest, ktoré sa zmenili na veľké mestské parky. Mnohé podniky v tomto období boli zrušené, a to aj v Čiernej nad Tisou. Mnohé podniky v tomto období boli zrušené, a to aj v Čiernej nad Tisou. Mnohé podniky v tomto období boli zrušené, a to aj v Čiernej nad Tisou.

**Čierna v centre pozornosti**

Čierna nad Tisou sa opäť dostáva do pozornosti a verí, že tento trend bude pokračovať.

● Menú rozruch na železnici vyvolala štrajková pobytosť čiernanských železničiarov. Vyhlasil ju Závodný výbor OZZ na podporu návrhu vedenia stanice, ktorá perspektívy vytvorenia samostatnej organizačnej jednotky s právnou subjektivitou. Oblasný riaditeľ Ing. Andrej Egyed pri svojej návšteve Čiernej nad Tisou (na snímke) rozhodol o ustanovení pracovnej skupiny, ktorá posúdi viaceré alternatívne riešenia. Ústredný riaditeľ ČSD Ing. Jan Hampl, ktorý prijal zástupcov čiernanskej stanice, rozhodol, že v súčasnosti s OR ČSD Bratislava sa prerokujú alternatívne riešenia tak, aby do 28. februára bol návrh prepravy na rozhodnutie.

(ma)

Snímka Anton Kralovic



# Azerbajdžanskí železničari obdivovali krásy Slovenska

Azerbajdžanský hlavný železničný ťah meria 503 km a prechádza naprieč krajinou z východu na západ. Vychádza z prístavného hlavného mesta Baku, po 500 kilometroch v Bejuk Kesik opúšťa územie Azerbajdžanu a smeruje do gruzínskeho hlavného mesta Tbilisi. Odtiaľ pokračuje na západ do Turecka. Jednokoľajná trať bola postavená koncom 19. storočia a po vojne k nej pribudla druhá koľaj. Súčasný stav tejto dopravnej tepny si nevyhnutne vyžadoval rekonštrukciu, preto v júni 2011 začali práce na projekte „Generálna oprava 317 km železničnej trate Baku – Bejuk Kesik“. Ukončenie je naplánované do konca roka 2014. Keďže ho financuje jedna z európskych bánk, tak hlavným dodávateľom stavby je česká firma MSteel project a projektovú dokumentáciu a stavebný dozor zabezpečuje slovenská firma Sudop Trade Košice.

Ing. František Murár, bývalý zamestnanec ŽSR pôsobí v Azerbajdžane ako stavebný dozor od začiatku modernizácie. Koncom mája sprevádzal skupinu azerbajdžanských

novy tratí je v druhej polovici a potešujúce pre nich je aj to, že majú schválený aj ďalší projekt, ktorý zahŕňa obnovu obidvoch koľají z Baku na hranice s Gruzínskom. Ide tak o ďalších takmer 700 km. Azerbajdžanskí kolegovia boli návštevou našej krajiny aj firmy nadšení a po návrate domov ešte dlho rozprávali o Slovensku a ŽSR vo veľmi pozitívnom duchu. Kochali sa prekrásnou prírodou, ale najviac ich ako typických železničiarov zaujali návštevy priamo v prevádzke.



Elbariz Məmmədli (vľavo), šéfredaktor azerbajdžanských železničiarov a básnik. O návšteve na Slovensku spracoval zaujímavý materiál v ich novinách. Veríme, že pobyt u nás bude pre neho inšpiráciou aj v ďalších literárnych dielach.

železničiarov po Slovensku a my sme boli pri tom. Bratislava, Trnava, Trenčín, Turecký vrch, Žilina, Ružomberok, Poprad - Tatry, Tatranská Lomnica, Starý Smokovec, Spišská Nová Ves, Košice – to boli mestá, kde naši kolegovia zavítali najmä kvôli železnici. Delegáciu azerbajdžanských železničiarov viedol Šamil Džafarov, zástupca náčelníka Departamentu infraštruktúry AzŽD (azerbajdžanské železnice). Šamil Džafarov na stretnutiach so slovenskými kolegami na Generálnom riaditeľstve ŽSR v Bratislave a na OR Košice informoval v krátkosti o stave modernizácie azerbajdžanských železníc. Podľa jeho slov, súčasný projekt 317 km ob-



Ing. František Murár, dlhoročný slovenský železničiar dnes pôsobí pri obnove tratí v Azerbajdžane. Po týždennom sprevádzaní železničiarov z Azerbajdžanu po Slovensku je veľmi rád, že ich všade prijali veľmi srdečne a mohol tak hosťom veľa ukázať.

Ocenili možnosť vidieť niektoré detaily najmä v oblasti bezстыkovej koľaje, previezť sa po našom koridore i pobudnúť priamo v koľajisku. „Práve tieto chvíle boli balzomom na ich azerbajdžanskú traťovúcku dušu,“ dodáva Ing. František Murár, ktorý je aj našim pravidelným dopisovateľom a informátorom. V redakcii nás potešilo aj

to, že vo výprave bol aj náš kolega novinár Elbariz Məmmədli, šéfredaktor azerbajdžanských železničiarov a básnik, s ktorým sme v pravidelnom kontakte. A tu je jeho odkaz: „Всем привет. Спасибо, до встречи“.

Dana SCHWARTZOVÁ,  
foto: autorka a František MURÁR



Naši azerbajdžanskí kolegovia ocenili možnosť vidieť niektoré detaily prác priamo v koľajisku.



Na pôde OR Košice si azerbajdžanskí železničari okrem milého privítania mali možnosť prezrieť košickú stanicu. Zaujal ich pohľad zo strechy stanice na koľajisko, ale aj koľajové brzdy či prezentácia o záplavách v roku 2010.





# ÚIVP radí

Komentár k článku 146  
predpisu ŽSR Z1 Pravidiel  
železničnej prevádzky


## Podmienky predzvestenia

Železnica je podľa Dopravného slovníka Prof. Dr. Alexandra Petrovského v užšom zmysle dráha so smerovo viazaným pohybom vozidiel na koľaji, určená pre všeobecné prepravné potreby. S pojmom železnica úzko súvisí aj pojem ďalší, a to dopravná prevádzka. Tá sa dá charakterizovať ako prevádzkovanie dráhy a prevádzkovanie dopravy na dráhe v zmysle zákonov, vyhlások, vykonávacích predpisov a prevádzkových predpisov nevynímajúc.

V dopravnej prevádzke sa prevádzkoví zamestnanci neustále stretávajú aj s tzv. neštandardnými situáciami, ktoré musia ku všeobecnej spokojnosti štandardne riešiť. Jednu takú neštandardnú situáciu a správny postup pri jej riešení opíšeme v nasledujúcich riadkoch tohto príspevku.

### Príklad:

K nemenovanej železničnej stanici sa blíži vlak osobnej dopravy, ktorý v tejto stanici pravidelne zastavuje pre výstup a nástup cestujúcich (obr. 1). Výpravcovi nastala potreba (napr. mimoriadne krížovanie s protismerným osobným vlakom) označiť tomuto vlaku miesto zastavenia na „netradičnom“ mieste, teda až za úrovňou výpravnej budovy (obr. 2).



obr. 1

**Os 6207 ZSSK**  
HDV r.813\*      Lučenec - Pítkovo prípravné HDV r.812  
Brzdiaca periantá platia pre vlaky osobnej dopravy do 60 náprav

	1	2	3	5	6	7	8
Zvoľen os. st.	0 <sup>0</sup>					7 29	90/66*
Zvoľen nákl. st.	0 <sup>0</sup>	3	7 32	0 <sup>0</sup>		32 <sup>0</sup>	
Zvoľen vých. vjh.č.302	0	2				34 <sup>0</sup>	
*Vých Slatinka	0	3 <sup>0</sup>	+38			38	*
Zvoľenská Slatinka z		2 <sup>0</sup>	40 <sup>0</sup>	0 <sup>0</sup>		41	
Vipľaví	0	2 <sup>0</sup>	43 <sup>0</sup>	0 <sup>0</sup>		44	*
Vých Patruša z.	0	3	47	0 <sup>0</sup>		47 <sup>0</sup>	

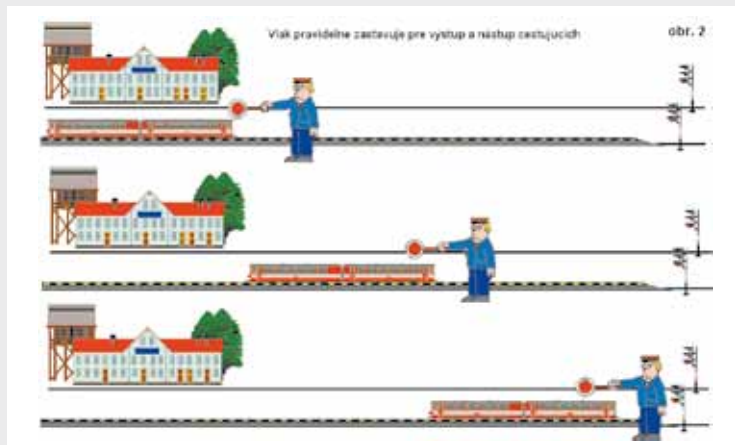
### Otázka:

Musí aj v týchto prípadoch výpravca dodržať niektorú z podmienok predzvestenia alebo sa s problematikou prezentovanou čl. 146 predpisu ŽSR Z1 Pravidiel železničnej prevádzky zatažovať nemusí?

### Odpoveď:

V článku 912 predpisu ŽSR Z1 Pravidiel železničnej prevádzky sa mimo iného uvádza, že vlak zastane na vopred určenom mieste, čo je v zmysle čl. 913 toho istého predpisu nástupište. Z uvedeného vyplýva, že rušňovodič vchádzajúceho vlaku, ktorý zastavuje pre výstup a nástup cestujúcich má pre svoje zastavenie nárok na celú dĺžku nástupišta, preto akékoľvek označenie miesta zastavenia pred koncom nástupišta musí byť predzvestené jedným zo spôsobov, ktoré sú uvedené v článku 146 predpisu ŽSR Z1 Pravidiel železničnej prevádzky.

Bc. Emil CHLEBNIČAN



## POTVRDENÉ



Aj v roku 2013 má každý  
pracovník ŽSR, v rámci sociálneho  
programu, možnosť využiť rekreačný  
pobyt v jednom z našich zariadení

**STREDISKO INTERNÁTNEJ PRÍPRAVY STREČNO  
A  
ÚČELOVÉ ZARIADENIE STARÝ SMOKOVEC**

Viac informácií nájdete na stránke: [www.uivp.sk](http://www.uivp.sk)

#### SIP STREČNO

ŽEL. LINKA : 930 5348  
VTS LINKA : 041 229 5348  
MOB. : 0903 263816

#### UZ STARÝ SMOKOVEC

ŽEL. LINKA : 931 86 46  
VTS LINKA : 052 442 2590

## Prežite letnú dovolenku 2013 v Chorvátsku pri JADRANE

NOVÉ BOHATŠIE BALIKY LETO 2013  
PRE  
LEPŠÍ ŽIVOT  
POUR  
BIEN VIVRE  
JADRAN 2013



Volajte **NONSTOP**

+421 905 300 400

[kvalita@kvalitatour.sk](mailto:kvalita@kvalitatour.sk)

[www.kvalitatour.sk](http://www.kvalitatour.sk)

# Stretnutia plné spomienok

## KOŠICE

„Máme tu zastúpenie spod tatranských končiarov, z Medzibodrožia, zo severného Zemplína i z Gemera, z „ľadovej“ doliny, zo Šariša i zo Spiša. Napriek vzdialenostiam sme si vzájomne známi, ba aj blízki. Spájajú nás roky spoločnej práce v organizácii, ktorá, hoci niesla rôzne názvy, vždy bola všeobecne známa pod jediným pomenovaním – železnica. A v našom prípade - železnica na východnom Slovensku,“ aj takéto slová odzneli v prejave Ing. Kamila Kočiška na stretnutí bývalých prednostov, ale aj ďalších dlhoročných železničiarov, ktorí sú už na dôchodku. Vďaka Ing. Kočiškovi a organizačnému tímu z Klubu priateľov železníc východného Slovenska sa v uplynulých dňoch v Košiciach stretlo takmer 60 bývalých železničiarov. Na milom stretnutí sa prítomným prihovril Ing. Ján Juriga, námestník generálneho riaditeľa pre prevádzku. V krátkom príhovore ich oboznámil so súčasnou situáciou na železnici, o zmenách,

výkonoch a plánoch. Na košickej pôde prítomných privítal Ing. Ján Nastišin, riaditeľ OR Košice, ktorý okrem iného ocenil a podporil myšlienku organizátorov stretnutie zorganizovať. Za pozvaných hostí sa všetkým prihovril Ing. Pavol Stetulič. Jeho slová vďaky za pozvanie vystriedali aj kritické slová na súčasný stav železníc. Prejavil ľútosť nad tým, kam spejú železničné firmy. „Je neuveriteľné a veľmi smutné počuť v správach, že na Orave sa vyvrátil kamión naložený plechmi. Ako je vôbec možné, že dnes sa plech a iné ťažké komodity vozia po ceste, nie po železnici?“ Okrem zlej štátnej dopravnej politiky či nízkych výkonov spomenul aj nedostatky v školstve. Železničné školy vychovávali zdatných mladých železničiarov, dnes je však situácia aj v tejto oblasti iná, horšia. Deň plný obzretí, spomienok a porovnávaní, ale aj veselých príhod skončil, ak však bude vôľa, podobné stretnutia sa budú opakovať.

(sch)



## ZVOLEN

Členovia ZVOŽŽ pri železničnej stanici Zvolen osobná stanica, opäť zorganizovali stretnutie dôchodcov, stálych členov združenia. Výbor má pod vedením svojho dlhoročného predsedu Jána Krauhulca k svojim bývalým zamestnancom a členom úprimný a empatický vzťah, čoho dôkazom bol aj kultúrny program pripravený pre chvályhodnú účasť železničiarov dôchodcov. Tých bolo až 75, a keď sa stretli 24. mája v dome kultúry ŽSR, bohatý kultúrny program plný spevu a tanca, ktorí predviedli pomerne mladučké účinkujúci železničiar-

skeho súboru Zornička, dojal hádam každého. Ich vystúpenie pôsobilo na dôchodcov, ako balzam na dušu, aj prostredníctvom nich si v myšlienkach spomenuli na svoju mladosť. Príhovor prednostu zvolenskej stanice Ing. Petra Vozára bol, ako vždy emotívny, plný myšlienkových návratov k tomu, čomu sa dôchodcovia hrdo hlásili. Aj takéto stretnutie je spôsobom ako zostať so železnicou, kde odpracovali dlhé roky, aspoň trochu v kontakte.

(FS)

## V Albene sme zvíťazili!

Každý šport má svoje majstrovstvá. Ten náš železničiarovsky má vrcholové súťaže USIC. Tu sa stretávajú tí najlepší z nás. Futbalisti Slovenska sa právom do tejto špičky radia. Dokazujú to ich výsledky za posledných 14 rokov. Boli to slovenskí chlapci, ktorí tvrdili muziku vo finálových turnajoch vo Francúzsku, Bulharsku a Česku. Postupne sme obsadili prvé, tretie a druhé miesto. Potom nastal malý útlm, ale dnes sme späť. Na jar sa stretlo vo Vrútkach niekoľko nadšencov – futbalistov. Tu bolo treba urobiť zásadné rozhodnutie, kto pôjde reprezentovať slovenských železničiarov na kvalifikačný turnaj do bulharskej Albeny. Bolo potrebné dať dohromady skúsenosť a dravosť. Už v začiatkoch príprav sa k nám povestné šťastie začalo obracať chrbtom. Kým nastal čas odchodu, museli sme v družstve z 18-tich hráčov urobiť šesť zmien. Nastal deň odchodu a slovenská výprava 18-tich futbalistov, tlmočník, fyzioterapeut, tréner a vedúci družstva nastúpili na vlak do Albeny. Cesta bola dlhá a náročná. V Albene sme v priebehu piatich dní odohrali štyri zápasy. Prebojovali sme

sa do finále s Azerbajdžanom. Vyhrali sme 1:0. Rozhodol jediný gól! Do finále v Rusku v roku 2015 je ešte ďaleko, avšak sme presvedčení, že základ nového družstva bol položený v Albene. Ďakujeme všetkým hráčom aj organizátorom za hru a možnosť zúčastniť sa turnaja v Albene. **DOVIDENIA V RUSKU.**

(AA)



# V práci stojí nohami pevne na zemi, pri lezení je až v oblakoch

„Vždy ma lákali hory, možno ma k nim priviedla dobrodružná povaha, možno chcieť niečo dosiahnuť,“ hovorí o svojej veľkej vášni náš kolega, 49-ročný dozorca výhybiek Ľuboš Jelínek. V železničnej stanici Bernolákovo pracuje už 31 rokov a zdolal nejednu vysokú horu. A keď hovoríme o hore, myslíme tým vrchy, ktoré sa týčia do výšky niekoľko tisíc metrov nad morom. Kým pri svojej práci ako železničiar sa drží nohami pevne na zemi, ako horolezec okrem pevnej nohy môže mať aj hlavu v oblakoch. Veď aj taký Mont Blanc či Aconcagua mu to umožnili.

„Politika ani náboženský fanatizmus do hôr nepatria. Veď práve tam sa na výpravách stretávame len s dobrými ľuďmi,“ odpovedá náš kolega na moju zvedavú otázku hneď v začiatku rozhovoru na nedávne udalosti v Pakistane, kde teroristi chladnokrvne zastrelili dvoch našich horolezcov. Žiaľ, stali sa tak prvými obeťami terorizmu, ktorí



Na vrchole najvyššej hory Južnej Ameriky a južnej pologule. Aconcagua.

pochádzali zo Slovenska. Zaujímavé pritom je, že zanietých horalov správa neuveriteľne zranila, ale neodradila. Presne tak, ako aj nášho kolegu, ktorý sa horolezectvu venuje od 26-tich rokov a je členom horolezeckého spolku James, klubu Lokomotíva Nitra. Za roky strávené v horách ich prešiel neúrekom. V začiatkoch, keď pestoval ešte len vysokohorskú turistiku to bola Etna, Korzika – Monte Cinto, Liparský ostrov – Vulcano, Sardínia – Bruncu Spina. Na cesty chodí náš kolega aj s ďalšími železničiarimi v partii a väčšinou cestujú vlakom, aby ušetrili náklady na cestu. Nie všade sa však dá dostať po koľajniciach, a tak práve pre výstup na najvyšší vrch v južnej Amerike a aj južnej pologule Aconcagua musel pán Ľuboš zdoláť najskôr ďalekú cestu do Argentíny lietadlom. Táto finančne náročná cesta mu



Na Pamíri. Prvý sprava Ľuboš Jelínek.

poriadne prevetrala peňaženku, veď len po volenie na výstup na túto horu stojí horolezca neuveriteľných 600 eur, celý pobyt ho vyšiel na približne 3000 eur. Samozrejme, z vlastných poctivo našetrených zdrojov, brigád a veľa odriekaní. Najvyššiu horu Južnej Ameriky zdolal spolu so svojim súputníkom Jozefom Pintérom za úctyhodných 9 dní, hoci plánovaných bolo až 21. Ceste na štíty vždy predchádza poctivý tréning, ktorý trvá aj 2 mesiace pred odchodom. Okrem toho, ako nám Ľuboš povedal, pravidelne behá 2 – 3 razy týždenne. Zrada organizmu však môže prísť aj po vytrvalom tréningu. „Keď sme boli na Pamíre, na hore Pik Lenina, jeden z členov výpravy dostal výškovú chorobu. Začal blúzniť, necítil sa dobre. Vtedy sme s ním museli všetci okamžite začať schádzať z výšky 6300 metrov,“ spomína na zostup náš kolega. Určite príjemnejšie sú cesty, keď horolezec dosiahne cieľ v zdraví a v pohode sa vráti aj naspäť. O to milšie je rozprávanie o tom, ako Ľuboš robil vodcu taktiež železničiarke a jeho dcére na Mont Blanc. Dievčatko malo v čase výstupu len



Náš kolega tam, kde sa cíti najlepšie. V objatí hôr.

neuveriteľných 12 rokov. Mimochodom, na Mont Blanc vystúpila Ľubošova noha trikrát. Žiaľ, jedenkrát sa musel 500 metrov pred vrcholom z bezpečnostných dôvodov vrátiť. „Hora tam bude vždy, kedykoľvek sa na ňu dá vrátiť, zdravie a život vám však nikto nevráti,“ dodal Ľ. Jelínek k mojej poznámke o sklamaní z nedosiahnuteľného cieľa tesne pred jeho vrcholom. Tak, ako aj v iných športoch, aj tu sa zraneniam nedá vyhnúť. Tým zásadnejším však, našťastie, Ľuboš unikol, a to aj na najkrajšej, ale veľmi náročnej hore Matterhorn. Krásne hory sú nielen za hranicami Slovenska, ale predovšetkým na domá-



... a realita všedných dní v práci. V tomto prípade póza pre fotografa.

cej pôde. Vysoké Tatry a Jastrabia veža, ktorá je známa jednou z najťažších ciest v našich veľhorách, patrí tiež do jeho zbierky spolu s najvyššími vrchmi okolitých štátov. V Čechách Snežka, v Maďarsku Kékes, v Bulharsku pohorie Pirin a najvyšší vrch Vichren. V čase našej uzávierky by mal byť náš kolega, ako povedal, na poslednej väčšej ceste, v Ka-



Výstupy na vrcholy hôr si vyžadujú nielen dobrú kondičku, ale predovšetkým dobre vybudované vôľové vlastnosti.

zachstane v časti Bezengy. Potom by sa chcel venovať hlavne svojej chalupe pri Kremnici. Veľkou túžbou nášho horolezca je ale šiesty najvyšší vrch Zeme, 8000-ovka Čho Oju v Nepálskych Himalájach. Či sa na ňu dozorca výhybiek z Bernolákova v budúcnosti vyberie, nevedno. Prajeme mu veľmi veľa fyzických a psychických síl, aby si svoj sen mohol v zdraví splniť.

Ivana KAPRÁLIKOVÁ, Foto: archív Ľ. Jelínka



Krásna no nebezpečná hora Matterhorn.

# Budovu generálneho riaditeľstva obsadili policajti

Počas dvoch júnových dní sa bratislavská budova Generálneho riaditeľstva ŽSR na Klemensovej ulici 8 zmenila na policajnú stanicu 50-tych rokov minulého storočia. Dôvodom bolo nakrúcanie nového slovenského filmu Krok do tmy, ktorého scenár bol napísaný na motívy novely Alfonza Bednára Rozostavaný dom.

Viac ako 30-členný štáb pozostával z významných mien, ako napríklad režisér Miloš Luther, kamery sa zhostil jeho brat Igor Luther. Nakrúcania sa zúčastnili aj mnohí známi herci – Miroslav Donutil, Monika Haasová, Marko Igonda alebo Boris Farkaš. Lúboštná dráma, odohrávajúca sa v povojnovom období, hovorí o mileneckom vzťahu politickej agitátorky Soni a ženatého lekára Martina, ktorého stvárnil Marko Igonda. Dôležitú úlohu zohráva aj negatívna postava Adyho Hajdu, ktorý sa podľa jeho slov v roli Kamila Vlacha našiel. „**Rola je veľmi egoistická, ubližuje mnohým ľuďom, ale cítim sa v tejto postave výborne,**“ povedal s úsmevom pre Ž semafor. Štáb, na čele s režisérom a vedúcim výpravy, bol už pri prvej obhliadke budovy nadšený. Spoločne vybrali v pivničných priestoroch miestnosť, v ktorej budú policajné vypočúvania prebiehať. S približujúcim sa dátumom nakrúcania sa začali prinášať kulisy. Dali si záležať

na každej maličkosti. Od správnej kľučky na dverách až po celkovo vytvorenie miestnosti, ktorá má vyvolávať v divákovi skľučujúci pocit. Prvý deň nakrúcania sa začal už v skorých ranných hodinách. Naoko vládol chaos, avšak keď sa všetka potrebná technika rozložila a režisér zavelil prvú klapku, všetci stíchli a začalo na nakrúcať... Scény v interiéri boli náročné aj z dôvodu malých priestorov, preto sa nakrúcalo až do večerných hodín. Nakrúcanie v exteriéri sa pripravovalo taktiež vopred, zadné dvere museli premaľovať, pripevnila sa „aktuálna“ tabuľa s nápisom a vlajka. Budova generálneho riaditeľstva sa smerom z Lomonosovovej ulice premenila na typickú ulicu päťdesiatych rokov. Mohli sme zahliadnuť dobovo oblečených komparzistov a hercov, staré autá a bicykle. Medzi členmi štábu vládla skvelá atmosféra. Ady Hajdu a Miroslav Donutil nás rozosmievali svojimi historkami a sršali dobrou náladou, aj napriek vysokým horúčavám. Posledná



Režisér dáva počas skúšky posledné pokyny hercom. (Zľava: M. Luther, B. Farkaš, M. Igonda)

scéna sa skončila vo večerných hodinách, kedy sa ozval potlesk a o hodinu by už nikto nepovedal, že práve toto miesto bolo dva dni dejiskom filmu spred 60 rokov. Film Krok do tmy bude mať premiéru v roku 2014 a my sme už teraz zvedaví, ako bude (nielen) naša budova na striebornom plátne pôsobiť.

Ivana STRMEŇOVÁ, foto: autorka



Ulica ako vystrihnutá z 50-tych rokov.



M. Donutil a A. Hajdu v akcii.



Počas nakrúcania, vládla dobrá nálada aj medzi komparzistami.



Premena budovy GR na policajnú stanicu.

## FOTOHÁDANKA



Foto: Igi

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 júnovej fotohádanky je:**

**Dopravná lanovka na prepravu služobnej pošty v Čiernej nad Tisou.**

**Víťazkou sa stala a vecnú cenu získava:**

**Erika BABIAKOVÁ z Čiernej nad Tisou.**

## BLAHOŽELÁME!

# VELKÁ LETNÁ SÚŤAŽ

Redakcia Ž semafor v spolupráci s [www.snowski.sk](http://www.snowski.sk) pre vás pripravila letnú súťaž o poukaz na trojdňový pobyt pre dve osoby v hoteli PLEJSY (ubytovanie pre 2 osoby na 2 noci s polpenziou, 2x vstup do Vital ISIS Paradise pre 2 osoby - sauna, bazén, whirlpool...).

### SÚŤAŽNÁ OTÁZKA ZNIE:

V ktorom regióne sa nachádza  
Hotel Plejsy\*\*\* ?

- A) Liptov
- B) Orava
- C) Spiš

Správnu odpoveď zasielajte na adresu [zsemafor@zsr.sk](mailto:zsemafor@zsr.sk) do 1. augusta 2013.

HOTEL  
**PLEJSY**  
wellness zábava ski kongres



Informácie o hoteli a stredisku nájdete na [www.hotelplejsy.sk](http://www.hotelplejsy.sk)

Príde babka s tromi vlasmi ku kaderníčke a nechá si zapliesť vrkoč. Kaderníčka zapletá a náhodou vytrhne vlas: - "Prepáčte, to som naozaj nechcela". - "To nevadí, tak zapletajte z dvoch". Kaderníčka zapletá a zasa vytrhne omylom vlas. - "Prepáčte, to som naozaj nechcela, čo s tým jedným vlasom?" A babka ... <b>(dokončenie v tajničke).</b>				Pomoc: alano, SZ, Anet, Rais, Lunik, Ots	obyvateľ Arabského polostrova	bitka	železničná správa Slovinska	obaril	mesačná sonda	vstrelal	estónsky operný spevák	vo (česky)	pseudonym Schopfera	pozemky dané do dedičného užívania
				zúčastnil sa										
				<b>2</b>										
				tiež			Mohamed. radca					vnútri (lek.)		
				zn. jednot. abvolt			dnes					vrchná časť domu		
Jozef Vysočani	vyhynuté plemeno psov	klobúk (hovor.)	zn. kozmetiky v poriadku (z anglič.)			bezduchý výcvik					základná číslovka			
						zváz					koreňová zelenna			
bakánska objemová jednotka					uniknutie					zone time (skr.)			letopis	
					vojenský oddiel					st. sloven. reportér			bezhrbá ťava	
lesklý náter				vyčnieval					získoval veľkosť					
				spoločen. hmyzu					šláger					
arabský člen			český prozaik					mužský súken.kabát						
			tamtí					cín (zn.)						
<b>1</b>														
omamuje alkoholom						otvorená predsieň indického chrámu								





Deti si pri Richardovi Leškovi odskúšali, ako vzduchový vankúš nadvihne ťažké hasičské auto.

A deti sa na Alpinke nemuseli len prizerať. Každé, ktoré prejavilo odvahu, si s pravou hasičskou prilbou na hlave zatriekalo z prúdnice na pripravený oheň. Ten hasiči udržiavali po celý deň, pretože po každej jazde detského vláčika sa k nim prihrnul dav malých aj veľkých zvedavcov. Hasiči tiež ukázali silu hydraulických klieští a mnohí



V horúcom počasí všetkých osviežil pravý železničný dážď.

## Divákov zmáčal železničný dážď

Počas slnečných a horúcich letných dní nás to akosi prirodzene láka k vode, aby sme sa do nej ponorili a aspoň na chvíľu schladili rozhorúčené telá. Lenže 22. júna boli mokří nielen návštevníci kúpalísk a jazier, ale aj cestujúci detskej železničky v košickom Čermeli. Na konečnej stanici Alpinka im železniční hasiči zo Závodu protipožiarnej ochrany železníc predviedli nielen svoju techniku, ale aj potrebnú zručnosť.

s úžasom sledovali, ako ťažké hasičské vozidlo nadvihne nenápadný vzduchový vankúš. S rešpektom sledovali aj hlučnú ukážku tzv. vodnej pušky, ktorú hasiči využívajú najmä pri požiaroch elektrických zariadení, alebo tam, kde by voda napáchala rozsiahle škody. V sparnom dni padlo vhod aj svieže

občerstvenie v podobe dažďa. Samozrejme, že nebol dielom prírody, ale našich hasičov, ktorí vodu rozprašovali do výšky, nad hlavy divákov. Aj preto ihneď dostal pomenovanie – železničný dážď.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor



Ivan Leško pomáhal deťom hasiť pripravený oheň.

## „ŽT-čkári“ oslávili športom Deň železničiarov

Slnečné počasie opäť zlákal zamestnancov Železničných telekomunikácií osláviť „Deň železničiarov“ v predstihu. Jubilejný 10. ročník športových hier sa konal 17. a 18. júna v krásnom prostredí Vyhní, ktoré ponúka dostatočné príležitosti na šport a relax.

„ŽT-čkári“ si opäť zmerali sily v súťažných disciplínach - plážovom volejbale, nohejbale a stolnom tenise. Nesúťažné športy zastupovali bowling, tenis, bedminton, petang a sumo. Organizátori tento rok spestrili súťaženie zavedením tradície putovného pohára riaditeľa



Víťazi putovného pohára riaditeľa ŽT, horný rad zľava: Jozef Poliaček, Gabriel Baran, Martin Gajarský, Milan Hrajnoha, Jiří Ballarin, Anna Horváthová, Róbert Nagy, spodný rad zľava: Viktor Takács, Marek Brna, Andrej Hlavatý, Peter Žiačik.



V nesúťažnej disciplíne sumo bojovali „zápasníci“ v ťažkých kostýmoch. Víťazom bol ten, kto prvý vytlačil svojho protivníka z kruhu.

ŽT v súťažných disciplínach. Najviac bodov získali súťažiaci z lokality Bratislava (1. a 3. miesto nohejbal, 1. a 3. miesto volejbal), a tak po prvýkrát poputuje putovný pohár riaditeľa ŽT do Bratislavy. Zahanbiť sa však nedali ani športovci z Nových Zámkov. Ich silnou stránkou je stolný tenis, v ktorom obsadili 1. a 2. miesto a v nohejbale skončili druhí. Celý deň sa niesol v znamení uvoľnenej atmosféry, priateľských rozhovorov a večer nechýbala tradičná zábava na tanečnom parkete.

(ŽT)

# Nostalgia na Rendezi pritiahla opäť tisíce ľudí



Návštevníci Rendezu obdivovali parné mašinky nielen v areáli výstavniska, ale aj v čele mimoriadnych vlakov, ktoré jazdili po bratislavských spojkách.

Organizátori celoslovenského zrazu historických železničných vozidiel na Rendezi si môžu zaknihovať ďalší úspešný ročník. Už päťnásťkrát ovládla areál starého rušňového depa Bratislava východ nefalšovaná železničná nostalgia. Počas slnečného víkendu 15. a 16. júna sa verejnosti predstavilo 25 historických vozidiel zo 4 krajín, doplnili ich 3 moderné vozidlá dvoch našich štátnych dopravcov. Približne 6000 divákov zhládlo krásu 9 parných rušňov, ktoré dokonale navodili ilúziu minulých dôb, keď železnici vládla para. Ťahákom programu bola bezpochyby prehliadka rušňov na točni, pre deti však boli pripravené aj ďalšie aktivity. Spokojnosť v očiach návštevníkov napovedala len jediné – Rendez 2013 sa vydaril!



Defilé rušňov pískaním odštartoval funkčný model rušňa radu 310.

Rendez  
2013



Prehliadku rušňov otvorili (sprava) Ing. Ján Žačko, námestník GR ŽSR pre ľudské zdroje a nestor železničného múzejníctva Ing. Jiří Kubáček, nateraz generálny riaditeľ sekcie železničnej dopravy a dráh na ministerstve dopravy. Naľavo stojí moderátor akcie Ivan Kožehuba.



Svojich divákov na Rendezi si našli aj archaické traktory.



Divácky najatraktívnejšia je prehliadka mašín na točni. Predstavil sa na nej aj parný zástupca z Rakúska, prezývaný Hrbaňa.



Deti obliehali vystavené traťové mechanizmy.



Tisíce ľudí obdivovali krásu mašín, ktoré len vďaka šikovnosti nadšencov prežili do dnešných dní a neskončili v šrote.

# Bezpečné prázdniny...

O aktivitách odboru komunikácie na tému bezpečnosť na železničných prístupoch sme už niekoľkokrát písali. Preventívne a výchovne vplyvame najmä na deti a mládež. Už druhý rok aktívne robíme osvetu v materských školách a na základných školách prvého stupňa. Aj v júni sme opäť navštívili niekoľko školských zariadení, aby sme pred prázdninami pripomenuli deťom, ako sa majú správať v blízkosti železnice. Nápomocnou je nám krásna ilustrovaná knižka Želkova škôlka, v ktorej ježko Želko vysvetľuje nezbednému zajačikovi, ako sa má správať v blízkosti železnice a vo vlaku, aby neutrpel úraz a nespôsobil nešťastie.

Knihou sme urobili radosť nielen deťom vo folklórnom súbore Zornička, ale aj škôlkarom a deťom po celom Slovensku. Tak napríklad, pani riaditeľka s učiteľkami z MŠ Kaplna sa potešili, že mohli na konci školského roka odmeniť svoje detičky peknými knižkami a poslali nám aj fotografiu. Nás najviac poteší, ak bude na železnici a železničných prístupoch čo najmenej nešťastí, a to nielen počas prázdnin.

