

ŽELEZNIČNÝ semafor

ŽSR

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNIČNÍKOV

SLOVENSKEJ REPUBLIKY

ROČNÍK XXIII

NOVEMBER 2013

**Modernizácia Trenčína
v plnom prúde**

**Náročné výluky
na strednom Slovensku**

OR Trnava pod drobnohľadom



EDITORIAL

V novom železničnom roku triezvo

O pár dní tu máme nový rok. Aj keď máme pred sebou ešte celý december, nezmýlil som sa. Mám na mysli ten náš – železničný nový rok, ktorý je stále spätý so zmenou grafikonu a oproti kalendárnemu prelomu rokov začína o čosi skôr. Tentoraz táto chvíľa nastane o polnoci zo 14. na 15. decembra. Neslávim ho síce veľkolepými ohňostrojmi, ale zato nechýbajú očakávania – čo prinesú nové obraty súprav, ako sa podarilo zosúladiť prípoje vlakov, bude cestujúca verejnosť spokojná s ponukou spojov? No niekedy mám pocit, že nielen začiatok nového roka, ale všetkých železničných 365 dní je oproti tým kalendárnym akosi celoročne posunutých. Prečo? Už je to snáď pravidlom, že s príchodom jesene a chladnejšieho obdobia narastá aj počet obnov a rekonštrukcií železničnej infraštruktúry. Nakoniec, tento fakt dokladuje aj novembrové číslo, ktoré je doslova preplnené spravodajstvom z rekonštrukcií tratí a výhybiek. Kým bežní ľudia využívajú na stavebné práce, napr. pri zveladení svojho domova teplé letné dni, my sa väčšinou rozhybeme až v tomto období a do prvého snehu potom šturmujeme, čo sa dá. Väčšina takýchto investičných akcií má ale spoločného menovateľa – zdŕhavé a komplikované verejné súťaže na výber zhotoviteľa alebo dodávku materiálu. Ak už tento krok zvládneme, stavby potom naberú tempo a ich rýchlej realizácii dopomáha aj šikovnosť a zručnosť našich ľudí. Aj keď... Tohtoročná štatistika úrazovosti a nehodovosti napovedá, že sa stále vyskytujú prípady, za ktorými sa skrýva ľudské pochybenie a povrchnosť. Zároveň sa zamýšľam nad tým, ako nazvať „výkon“ výpravcu či výhybkára, ktorí napriek tomu, že majú vo svojich rukách životy stoviek ľudí sediacich vo vlakoch osobnej dopravy, slúžia potužení alkoholom. To je odvaha, hazard či ich hlúposť? Kde je 100-percentná zodpovednosť za svoju prácu, ktorá v podguráženom stave určite nemôže byť spoľahlivo odvedená?

Blíži sa nový železničný rok. Skúsme ho teda začať a prežiť triezvo, aby naše kroky v tom našom kolajisku sprevádzali triezve rozhodnutia i ľudia.

Dosiahli sme kladný hospodársky výsledok

O pozitívnom hospodárení, investičnom pláne, tepelnom audite, o projektoch, ale aj poriadku na železničných staniciach a ešte o mnohých ďalších témach rokovali členovia vedenia ŽSR počas októbrových a novembrových stretnutí.

Pozitívny vývoj hospodárenia

Pokračuje pozitívny vývoj hospodárenia. Za obdobie január – september 2013 bol dosiahnutý kladný výsledok hospodárenia vo výške 25 918 tis. €, čo oproti plánu predstavuje lepší výsledok o cca 27 819 tis. €. Pozitívny vývoj hospodárenia ovplyvnili predovšetkým nečerpané náklady na spotrebované nákupy a služby, úspora osobných nákladov, vyššie tržby z úhrad za prístup k železničnej infraštruktúre a z predaja telekomunikačných služieb. Dopravné výkony v danom období v tis. vlkm dosiahli výšku 33 971 (plnenie plánu 102,46 %) a v mil. hrtkm hodnotu 19 231 (plnenie plánu 104,12 %). Vývoj vybraných ukazovateľov za obdobie desiatich mesiacov je v tabuľke.

Investičný plán zaktualizovaný

Tretia aktualizácia investičného plánu zabezpečovaného z vlastných zdrojov aktiváciou na rok 2013. Generálny riaditeľ rozhodnutím č. 51/2013 schválil návrh 3. aktualizácie investičného plánu zabezpečovaného z vlastných zdrojov aktiváciou (hospodárskym spôsobom) na rok 2013. Aktualizácia investičného plánu vyplývala z požiadaviek príslušných odborov GR ŽSR a VOJ. Celkový limit investícií zabezpečovaný danou formou zostal nezmenený vo výške 10 mil. €, pričom podiel hospodárskeho spôsobu na celkovom limite tvorí 65,33 %.

Energetický audit zdrojov tepla

Spracovanie daného materiálu vychádzalo z rozhodnutia GR č. 11/2013. Nakoľko plošná realizácia energetického auditu by bola časovo i nákladovo náročná riešenie danej úlohy bolo zamerané len na identifikáciu problematických zdrojov tepla a objektov. Obsahom materiálu je predovšetkým analýza existujúcich zoznamov zdrojov tepla, ktoré vstúpia do modernizácie a obnovy na základe vybraných kritérií, t. j.: zdroje tepla podľa využívaného paliva, doby užívania zdrojov tepla, nákladovosti výroby zdrojov tepla a potrebnosti vykurovaného objektu pre činnosť ŽSR. Prienikom daných kritérií je zoznam zdrojov tepla s pravdepodobnosťou, že energetický audit prinesie realizovateľné návrhy smerujúce k úspore. Materiál obsahuje aj návrh riešenia pre zabezpečenie

nie úspor (obnova budov, pravidelná obnova zdrojov tepla a rozvodov tepla a TÚV, osádzanie inteligentných riadiacich systémov zdrojov tepla, osádzanie systémov zabezpečujúcich lokálne meranie a reguláciu spotreby tepla. Výstupom riešenia je návrh postupu zabezpečenia úspor pri výrobe tepla a príslušných opatrení osobitne pre vykurovaciu sezónu roku 2015/16 a pre vykurovaciu sezónu 2016/2017. GR rozhodnutím č. 54/2013 schválil návrh postupu a úlohy zabezpečenia pri výrobe tepla spracované v danom materiáli.

Projektové riadenie a IRA

Rozhodnutím GR č. 52/2013 bol schválený plán projektu pre fázu implementácie projektu č. 01/2011 – Redizajn ISI, grafický pasport zabezpečovacích zariadení a pasport mostov GR rozhodnutím č. 53/2013 schválil predpis Op 18 Kontrola vegetácie v obvode dráhy ŽSR s účinnosťou od 1. 11. 2013.

Výjazdové zasadnutie SR ŽSR

Dňa 31. 10. 2013 sa v Trnave konalo výjazdové zasadnutie Správnej rady ŽSR za účasti zástupcov vedenia ŽSR a OR Trnava. Správnej rade ŽSR boli odprezentované činnosti a výsledky hospodárenia OR Trnava. V rámci programu bola uskutočnená prehliadka stavby ŽST Trnava, rekonštrukcia staničnej budovy a prislúchajúcich objektov a pracoviska Centra riadenia dopravy. Viac na strane 4 - 5.

Poriadok na staniciach

V súlade s rozhodnutím č. 42/2013 ku koncepcii zabezpečenia verejného poriadku vo vybraných staniciach sa uskutočnili dňa 23. 10. 2013 pracovné stretnutia zástupcov ŽSR so zástupcami Prezídia policajného zboru SR a s predsedom Združenia miest a obcí Slovenska (ZMOS). Následne námestník GR pre prevádzku prezentoval zámery ŽSR v tejto oblasti aj na zasadnutí Rady ZMOS dňa 12. 11. 2013. Rokovania budú ďalej pokračovať so zameraním na možnosti riešenia zvýšenia počtu kontrol na železničných staniciach.

Ing. Anton KUKUČKA
Ing. Stanislava FEJFAROVÁ, CSc.

Vybrané ekonomické ukazovatele ŽSR za január - október 2013

UKAZOVATEL	1. - 10. 2012 skutočnosť	1. - 10. 2013 plán	1. - 10. 2013 skutočnosť	% plnenia oproti plánu	% plnenia medziročne
ÚDAJE Z VÝKAZU KOMPLEXNÉHO VÝSLEDKU PODĽA IFRS (v tis. €)					
Výnosy celkom	411 474	393 477	395 638	100,55	96,15
- z toho tržby z predaja vlastných služieb	171 182	167 795	171 056	101,94	99,93
- v tom úhrada za prístup k ŽI	78 165	76 158	78 294	102,80	100,17
- z toho úhrada fixnej časti EON (dotácia)	230 333	216 667	216 667	100,00	94,07
Náklady celkom	366 956	394 099	366 856	93,09	99,97
Výsledok hospodárenia z prevádzkovej činnosti	48 657	4 457	29 487	661,62	60,60
Výsledok hospodárenia z finančnej činnosti	-4 076	-5 078	-548	10,79	13,44
Výsledok hospodárenia za obdobie pred zdanením	44 581	-622	28 939	xx	64,91
Výsledok hospodárenia za obdobie po zdanení	44 518	-622	28 782	xx	64,65
DOPRAVNÉ VÝKONY					
Dopravné výkony DD v tis. vlkm	26 377	26 166	26 377	100,80	100,00
Dopravné výkony ND v tis. vlkm	11 361	10 855	11 604	106,90	102,14
Dopravné výkony OD v mil. hrtkm	7 013	6 753	7 103	105,18	101,28
Dopravné výkony ND v mil. hrtkm	14 536	13 953	14 476	103,74	99,58
Spolu dopravné výkony (OD + ND) v tis. vlkm	37 738	37 022	37 980	102,59	100,64
Spolu dopravné výkony (OD + ND) v mil. hrtkm	21 549	20 706	21 578	104,21	100,14
ZAMESTNANCI					
Priemerný prepočítaný stav	14 487	14 505	14 354	98,96	99,09
Evidenčný počet k 31. 10.	14 399	-	14 352	xx	99,67

V Trnave sa majú čím pochváliť, ale vždy je čo vylepšovať

Krásne priestory trnavskej železničnej stanice, moderné centrum riadenia dopravy, modernizácia koridoru, ale aj zlý technický stav tunela či zastarenoho mosta - to boli témy, ktoré odznali počas prezentácie OR Trnava pre členov Správnej rady ŽSR a zástupcov vedenia ŽSR. Výjazdové zasadnutie SR ŽSR sa 31. októbra konalo v Trnave a jedným z bodov stretnutia bola práve prezentácia trnavského oblastného riaditeľstva, prostredníctvom ktorej Ing. Ján Uhnový, riaditeľ OR Trnava opísal a priblížil činnosti, pôsobenie, ale aj výsledky hospodárenia. Prehliadka zrekonštruovanej staničnej budovy a osobná návšteva členov SR a vedenia v priestoroch stanice a na pracovisku Centra riadenia dopravy bola ďalším bodom, ktorý všetci prítomní ocenili.

Ing. Ján Uhnový v úvode prezentácie predstavil vnútornú organizačnú jednotku ako celok, priblížil jeho hlavné úlohy, hranice. Prostredníctvom organizačného členenia odprezentoval aj konkrétnejšie úlohy jednotlivých pracovísk. Zdôraznil najdynamickejší proces na železnici a to riadenie dopravy. OR Trnava patrí k najvyťaženejším obvodom v rámci ŽSR aj napriek neustále klesajúcim výkonom v nákladnej doprave na sieti. „Dobré výsledky dosahujeme najmä vďaka výkonom dvoch automobiliek – PSA s napojením v ŽST Trnava, VW s napojením v ŽST Devínska Nová Ves a dopravcovi pôsobiacemu v sektore intermodálnej dopravy - METRANS so sídlom v Dunajskej Stredě,“ vysvetlil Ing. Ján Uhnový. Predstavil ďalej oddelenie riadenia dopravy a priblížil aj prehľad výlukových činností. V prehľadnej tabuľke ukázal výluky aj za posledné dva roky. Prezentácia sa týkala aj predstavenia jednotlivých úsekov, pracovísk, toho, čo sa na OR Trnava za posledné obdobie udialo, na čom sa pracuje a čo plánujú. Z prezentácie vyberáme:

Sekcia riadenia dopravy SRD

po organizačnej stránke riadi prácu:

- 18 samostatných železničných staníc (3 stanice sú mimotriedne, 10 staníc 1. kategórie a 5 staníc 2. kategórie)

- 123 nesamostatných dopravných príchlených k týmto staniciam.

V obvode OR Trnava je najviac rozvinutý systém dialkovo obsluhovaných zabezpečovacích zariadení v rámci ŽSR. Dĺžka tratí, na ktorých sa riadenie dopravy vykonáva z centier riadenia dopravy (CRD) je 290 km, dialkovo obsluhovaných je 21 dopravných. V súčasnosti sú CRD situované v ŽST Bratislava východ, Trnava, Nové Mesto nad Váhom, Jablonica a Dunajská Streda.

Za obdobie január až september 2013 do/z obvodu OR	
malé podľa GVD vstúpiť:	14 236 vlakov,
skutočnosť bola	16 478 vlakov (+ 2 242 vlakov),
vystúpiť podľa GVD malo	13 962 vlakov,
skutočnosť bola	16 562 vlakov (+ 2 600 vlakov).
t. j. priemerne denne boli intenzity dopravy (vstup + výstup) vyššie o 19 vlakov, ako určoval GVD.	

Najrozsiahlejšou stanicou v obvode OR Trnava je ŽST Bratislava východ, ktorá disponuje:

- celkový počet kolají v stanici: 33 dopravných, 94 manipulačných, 3 odvrátne,
- počet úsekových odpojovačov - 33, dĺžka stanice 3,698 km,

- počet stožiarov pre osvetlenie stanice - 610,
- celkový počet výhybiiek - 228, výkoľajok - 20,
- celkový počet hlavných návěstidiel - 53, zriaďovacích - 153,
- celkový počet koľajových bŕzd - 51,
- celkový počet meračov rýchlosti - 54,
- zariadenie na meranie rádioaktivity.



Zmeny na infraštruktúre

V poslednom období došlo v obvode OR Trnava k značným zmenám na infraštruktúre, ktoré mali priaznivý vplyv pre zákazníkov i cestujúcich. V prvom rade treba spomenúť vykonanie prestavby na koridore Bratislava Rača – Nové Mesto nad Váhom. K značným zmenám smerujúcim k zlepšeniu stavu infraštruktúry došlo aj pri obnove úseku trate Bratislava Nové Mesto – Dunajská Streda. Pozitívnym počínom pre verejnosť je aj spre-



Že sa v Trnave majú čím pochváliť, ale všeličo ešte potrebujú riešiť, sa mohli členovia SR a vedenia ŽSR presvedčiť zo zaujímavej prezentácie oblastného riaditeľstva.



vádzkovanie prvej časti systému **Bratislavská integrovaná doprava** a projekt na zriaďovanie parkovísk v spádových staniciach a zastávkach, konkrétne v Zohori, Nových Košariskách, Pezinku a Ivanke pri Dunaji.

V obvode OR Trnava boli vykonané aj rekonštrukcie budov a nástupíšť v Trnave a Senici. Vynovená bola aj ŽST Bratislava - Nové Mesto, Devínska Nová Ves, Tvrdošovce a na bratislavskej hlavnej stanici sa zrekonštruovali nástupištia. Tieto obnovy značne prispeli ku skvalitneniu priestorov, ako pre zákazníkov, tak i pre zamestnancov.

Úsek železničnej infraštruktúry

zodpovedá za bezpečnosť a prevádzkyschopnosť železničnej infraštruktúry, plánovanie a vykonávanie údržby a jej kontrolu. Patria sem sekcia – železničných tratí a stavieb, oznamovacej a zabezpečovacej techniky a tretia sekcia energetiky a elektrotechniky. Všetku činnosť na infraštruktúre vykonávajú spolu s 27 výkonnými pracoviskami – strediskami miestnej správy a údržby.

Železničné trate a stavby	
• Dĺžka tratí: 1 015 km - dvojkofajné: 362 km, jednokofajné: 653 km, z toho elektrifikované 556,353 km.	
• Dĺžka koľají: 2 115 km – hlavné: 1 382 km, ostatné stančné: 733 km, z toho elektrifikované 1 573,367 km.	
• Počet výhybiel: 2 705 ks - pomerové: 2 191 ks, stupňové: 540 ks, elektricky ovládané: 1 573,367 ks.	
• Počet prístupov a príchodov: 558, zabezpečovacích 294, nezábezpečovacích 258, PZMO 3, trvale zavreté 2.	
• Počet železničných mostov celkom – 498 = 13 642,11 m, s priebežným štrkovým lôžkom 377, bez priebežného štrkového lôžka – 121.	
• Počet železničných tunelov jednokofajných celkom – 11, o celkovej dĺžke 9 175,79 m.	
• Budov 912.	
• Inžinierska sieť 121 440 m.	

Železničné mosty a tunely

Počet železničných mostov celkom je 498 = 13 642,11 m

- s priebežným štrkovým lôžkom - 377
- bez priebežného štrkového lôžka - 121
- oceľové mosty - 93, nad 100 rokov - 19, od 78 do 100 rokov - 19, do 77 rokov - 53



V moderných priestoroch trnavskej stanice diskutovali zľava: Ing. Tibor Kučera, dopravný námestník OR Trnava, Ing. Jaroslav Mikla, predseda SR ŽSR, Ing. Roman Remenár, prednosta ŽST Trnava, Ing. Ján Uhnávy, riaditeľ OR Trnava a Ing. Jozef Veselka, námestník GR pre rozvoj a informatiku.



Zrekonštruované stančné priestory zvýšili komfort, ale aj bezpečnosť cestujúcich.

- Masívne mosty (železobetón, tehla) - 405, nad 100 rokov - 103, od 78 do 100 rokov - 79, do 77 rokov - 225
- Počet mostom podobných objektov celkom - 32, koľajové váhy - 23, lávky - 7, ostatné - 2
- Počet železničných tunelov jednokofajných celkom - 11 s celkovou dĺžkou 9 175,79 m
- Z toho - nevyhovujúce tunely - hodnotenie C - 4 s celkovou dĺžkou 6 159,11 m

Oznamovacia a zabezpečovacia technika

Zabezpečovacie zariadenie v obvode OR Trnava sa člení na:

- 287 km tratí zabezpečených telefonickým spôsobom dorozumievania,

Budovy:		Zariadenia na chladenie, výmenu a úpravy vzduchu (stacionárne):	
- Celkový počet 912		- Celkový počet 189	
- Technický stav odber 564		- 0 kg a viac chladivovej látky 33	
- Časovne záväzný 268		- Ostatné chladivá 131	
- Súhrny 60		- Vzduchotechnické 29	
Inžinierska sieť 121 440,00m		Vodohospodárske zariadenia:	
Tepelno-technické zariadenia:		- Celkový počet 194	
- Celkový počet 185		- ČOV 2	
- Kúrenie plynové 140		- Prečerpávacie stanice 14	
- Kúrenie na tuhé palivo 24		- ORL 5	
- Kúrenie elektrické 8		- Štúbie 38	
- Otvorňovacie stanice tepla 12		- Čumpy 131	
Zdvíhacie zariadenia:			
- Celkový počet 44			
- Výťahy osobné 32			
- Výťahy nákladné 8			
- Eskalátory 2			
- Zdvíhače nákladné 4			

- 681 km tratí zabezpečených traťovým zabezpečovacím zariadením,
 - 5 tratí v celkovej dĺžke 286 km ovládaných diaľkovo, na tratiach v dĺžke 163 km je vybudované traťové zabezpečovacie zariadenie - UAB,
 - stančné zabezpečovacie zariadenie rôzneho veku v 145 dopravných,
 - 3220 svetelných, 47 mechanických návesťov,
 - 2060 elektromotorických, 199 mechanických prestavníkov,
 - 57 koľajových brzd na spádoviskách.
- Najstaršie prístupné zabezpečovacie zariadenie sa nachádza v km 51,096 na trati Šurany - Veľké Bielice a do prevádzky bolo spustené v roku 1921.

Ako jediné OR majú „Riadiace a Dohľadové centrum“, na ktorom je inštalovaná ústredňa GSM-R dimenzovaná pre celé ŽSR. Zároveň je na tomto pracovisku sústredený centrálny manažment prenosových, diagnostických a monitorovacích systémov.



V centre riadenia dopravy na otázky hostí odpovedal službukonajúci výpravca DOT Stanislav Krivošík.

OZT ďalej spravujú:

- Dispozičné zapojovače s miestnym a diaľkovým ovládaním (dispečerské systémy) vo väčšine dopravní,
- Rádiové systémy s miestnym a diaľkovým ovládaním (traťové rádiové systémy),
- Elektronické diagnostické systémy IHL, IPK, IHOD a elektronické koľajové váhy
- PSN, EPS, kamerové systémy a ich nastavbové systémy
- Záznamové systémy hovorovej komunikácie na DZ a RDST
- Informačné systémy hlasové a vizuálne pre informovanie cestujúcej verejnosti miestne a s automatickým diaľkovým ovládaním.

Elektrotechnika a energetika

Dĺžka elektrifikovaných tratí je 555,353 km, rozvinutá dĺžka trakčného vedenia je 1573,307 km,

- Vonkajšie osvetlenie 7287 ks stožiarimi JŽ, 208 ks osvetľovacími vežami, 940 ks perónnymi stožiarikmi,
- 84 transformačných staníc slúžiacich na napájanie zariadení infraštruktúry elektrickou energiou.

Údržba infraštruktúry

„Údržba koridoru (rýchlosť 160 km/h) je finančne veľmi náročná (náhradné diely a služby), neplnia sa záväzné finančné limity na údržbu koridoru z dôvodu nedostatku finančných prostriedkov. Pretrvávajú nedostatok priečných drevených podvalov, výhybkových drevených podvalov všetkých dĺžok a mostníc. Zabezpečené materiály sú nekvalitné, mnohokrát nevyhovujúce podľa platných predpisov a noriem (materiály pre ŽSR sú špecifické, používajú sa len na ŽSR, v minulosti

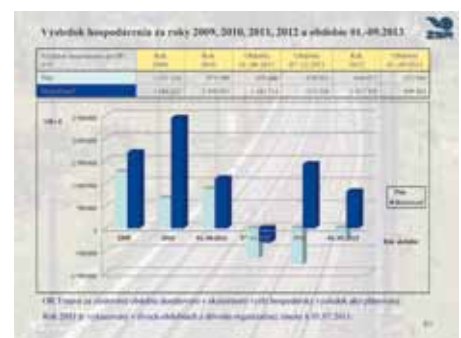
boli tradiční dodávatelia, ktorí dodávali kvalitné a predpísané materiály). Súčasné kapacity, tak personálne ako aj strojné sú obmedzené, schopné vykonávať len bežnú prevádzkovú údržbu, čiastočne líniové práce - činnosti podľa katalógu produktov,“ odznelo počas prezentácie OR Trnava.

Ľudské zdroje
 Vývoj zamestnanosti od 31.12.2004 do 1.9.2013
 V počtoch zamestnancov sú zahrnutí aj absolventi a zamestnanci dlhodobovo uvoľnení k výkonu v odborovej organizácii.

OR Trnava	Evidenčný počet zamestnancov	Vek zamestnancov (v rokoch)					
		do 20	20-30	30-40	40-50	50-60	nad 60
31.12.2004	4 918	4	543	1 279	1 724	1 348	21
1.1.2005	5 305	3	624	1 671	1 748	1 320	19
30.6.2011	4 148	0	292	887	1 514	1 365	90
1.7.2011	3 669	1	236	740	1 227	1 390	75
1.9.2013	1 719	3	293	666	1 011	1 027	147



Ing. Jaroslav Mikla (v strede), predseda SR ŽSR ako aj ďalší členovia SR a vedenia ŽSR prejavili spokojnosť s rekonštrukciou stanice a príslušných budov v Trnave.





V Častej - Papierničke odznali aktuálne témy

Oblastné riaditeľstvá z Trnavy a Žiliny opäť zorganizovali spoločnú poradu, tentoraz v polovici októbra v Častej – Papierničke. Riadiaci zamestnanci železničných staníc a prierezových sekcií oblastných riaditeľstiev, ako aj vedúci SMSÚ sa v úvodný deň priamo od generálneho riaditeľa ŽSR Ing. Štefana Hlinku, jeho námestníkov a riaditeľa kancelárie GR dozvedeli informácie o témach, ktorými sa aktuálne zaoberá vedenie firmy. Nasledujúci deň vyplnili separátne porady jednotlivých oblastných riaditeľstiev a v posledný deň sa konštruktívne diskutovalo aj na úrovniach prierezových sekcií.

Porada dvoch oblastných riaditeľstiev začala podrobnou štatistikou nehôd a prevádzkových porúch. Prezentoval ju Bc. Milan Kubiček, riaditeľ odboru 440. Pripomenul nedostatky vo vzájomnej komunikácii, nepoužívanie formuliek uvedených v predpisoch a neznalosť predpisových ustanovení, výsledkom čoho sú nehody a poškodenia majetku ŽSR. Keďže takýto nežiaduci trend pretrvával, v októbri bol vydaný poučný list č. 2, ktorý spomína aj najnovšie zmeny v legislatíve. „Mrzia ma zbytočné úrazy a nehody. Ľudia si neuvedomujú, čo robia, porušujú triviálne zásady,“ vrátil sa k ľudským pochybeniam na železnici aj Ing. Ján Juriga, námestník GR ŽSR pre prevádzku. Vypíchol nedostatok materiálu pri opravách a rekonštrukciách železničnej infraštruktúry, spôsobený zdĺhavým a zložitým verejným obstarávaním. Koncom roka musia finišovať stavebné práce na koridore v dohodnutých termínoch, keďže všetky výluky ovplyvňujú aj plnenie grafikonu. Taktiež je potrebné spracovať podklady a distribuovať pomôcky pre nový grafikon včas, aby jeho zavedenie prebehlo bez problémov. Ing. Jozef Veselka, námestník GR pre rozvoj a informatiku, spomenul 4. aktualizáciu investičného plánu, ktorý je podkladom pre ďalší trojročný plán na roky 2014 až 2016. Zámerom je uzavrieť verejné obstarávania v zimných mesiacoch, aby sa už na jar budúceho roka mohli začať viaceré opravy železničnej infraštruktúry. V rámci Operačného programu Doprava sa vybuduje len terminál integrovanej dopravy v Žiline, zvyšné v Bratislave, Leopoldove a Košiciach sú vyradené. Nasledujúce programové obdobie na roky 2014 až 2020, pod názvom Integrovaná infraštruktúra, bude zahŕňať nielen rozvoj



Zľava Ing. Milan Solárik – riaditeľ OR Žilina, Ing. Anton Kukučka – riaditeľ kancelárie GR ŽSR, Ing. Štefan Hlinka – generálny riaditeľ ŽSR, Ing. Ján Uhnávý – riaditeľ OR Trnava, Ing. Dušan Šefčík – námestník GR pre ekonomiku a Ing. Jozef Veselka – námestník GR pre rozvoj a informatiku, odpovedali aj na otázky zamestnancov z oboch oblastných riaditeľstiev.

cestnej, železničnej, ale prvýkrát aj lodnej a leteckej dopravy. Do nej sa dostanú menej náročné železničné úseky medzi Žilinou a Košicami, zaradená je aj elektrifikácia a optimalizácia trate Leopoldov – Nitra – Šurany a dotkne sa aj 4. koridoru od Kútov po Štúrovo. Informácie o hospodárskych výsledkoch firmy za prvé 3 kvartály tohto roku popísal Ing. Dušan Šefčík, námestník GR pre ekonomiku. Potešil správou o podnikateľskom pláne na rok 2014, ktorý bude pre OR v rovnakej výške ako v tomto roku. Pripomenul, že momentálne prebieha 25 nadlimitných verejných súťaží. Ing. Anton Kukučka, riaditeľ kancelárie GR, spomenul novú zmluvu s MDVRR o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry a venoval sa aj plánovaným štandardom staníc a tratí. Aké témy mal pripravené generálny riaditeľ ŽSR Ing. Štefan Hlinka, keďže všetky najaktuálnejšie informácie o stave ŽSR poskytl jeho námestník a riaditeľ kancelárie GR? Poskytol podrobnosti o pripravovanej konsolidácii spoločnosti ZSSK CARGO, ktorá sa do konca roka rozdelí na 2 dcérske spoločnosti - pre manažment parku nákladných vozňov a pre realizáciu intermodálnej prepravy. Vyvíja sa aj zámer predĺženia širokorozchodnej trate. Do konca roka by mala byť hotová štúdia realizovateľnosti, ktorá posúdi výhodnosť projektu. Mala by mať rozsah dokumentácie pre strategické posúdenie vplyvov na životné prostredie, pre stavebný zámer a časti dokumentácie pre územné rozhodnutie. Náklady na vypracovanie štúdie realizovateľnosti znáša spoločný podnik štyroch železničných spoločností z Ruska, Ukrajiny, Slovenska a Rakúska.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor



V diskusii zľava riaditeľ O440 GR ŽSR Bc. Milan Kubiček, riaditeľ OR Trnava Ing. Ján Uhnávý, námestník GR ŽSR pre prevádzku Ing. Ján Juriga a Ing. Milan Solárik, riaditeľ OR Žilina.

Obrovská skala na trati



Vzduchovými zbjáčkami rozbili miestni železničiar obrovský balvan na dve polovice a následne ho odstránili z trate.

V ostatných dňoch mali plné ruky práce aj tunelári a traťováci z Banskej Bystrice. Približne trojtonová skala sa v úseku Kostiviarska - Uľanka v km 9,900 uvoľnila zo svahu a spadla priamo na trať. Ťažkotónážne „hebedo“ dostali z trate až po tom, čo ho rozbili na polovice vzduchovými zbjáčkami a celkovo následky odstraňovali dva dni. Skala, ktorá sa uvoľnila z vápencového pohoria, prerazila zábrany na svahu a poškodila geometrickú polohu koľaje. Rovnakej skúsenosti čelili naši zamestnanci aj približne pred piatimi rokmi, keď rovnako spadol

obrovský kameň na trať v železničnej stanici Harmanec – Jaskyňa.

(iva)



Skala prerazila zábrany a dopadla priamo na trať.

Výhybku nezapojíte do SIMIS-u jednoduchým prepnutím ističa

Železničnú stanicu v Dubnici nad Váhom od februára modernizuje Združenie ZSR – Beluša s líderskou firmou Strabag s. r. o.. Za 9 mesiacov tu vybudovali podchod pre cestujúcich pri miestnej časti Šanghaj, výrazne sa zmenila konfiguráciu koľajiska aj výzor nástupišť. Od 16. októbra bolo aktivované elektronické stavadlo SIMIS W. Od tohto dňa sa časť výhybiek, návěstidiel a snímačov náprav postupne pripájala na obslužné pracovisko ILTIS, ovládané výpravcami. Výluková činnosť v stanici skončí 27. novembra 2013.

Od februára sa vzhľad železničnej stanice v Dubnici nad Váhom neustále menil, výluky plynule prechádzali z párnej do nepárnej skupiny koľají. Od 2. júla bola „reléovka“ minulosťou a výhybky na zhlaviach ručne ovládali a zamykali výmenovými zámkami dozorcovia výhybiek. S úpravou železničného zvršku zároveň došlo aj k zmene konfigurácie koľajiska. Z priebežných koľají 7, 9 a 11 sa stali slepé, ukončené záradkami. Na úkor staničnej koľaje sa zväčšilo aj zastrešenie prvého nástupišťa pred staničnou budovou. Ďalšia významnejšia chvíľa nastala v polovici októbra. „O polnoci z 15. na 16. októbra sme sfunkčnili hlavné vchodové a odchodové návěstidlá v nových kilometrických polohách. Taktiež 9 výhybiek, 1 výkoľajka a 22 snímačov náprav sa postupne aktivovalo na obslužnom pracovisku ILTIS, riadenom výpravcom z provizórnej dopravnej kancelárie. Dozorcovia výhybiek končili s obsluhou výhybiek, túto činnosť prevzalo elektronické stavadlo SIMIS W,“ uviedol Bc. Ladislav Mokošák, dopravný koordiná-



Zľava Pavol Záhradník vedúci prevádzky SMSÚ OZT Trenčianska Teplá, Bc. Ladislav Mokošák dopravný koordinátor výlukových prác a Bc. Pavol Šulik, odvetový správca Sekcie OZT OR Žilina vzájomne konzultujú postup aktivácie elektronického stavadla.



Výpravca František Lobotka preberal odskúšané výhybky na obslužnom pracovisku ILTIS v dočasnej dopravnej kancelárii.

tor výlukových prác zo Sekcie RD OR Žilina a zároveň osoba, na ktorú s istotou natrafíte v niektorej z práve rekonštruovaných staníc v Trenčíne, Dubnici nad Váhom, Ilave či Púchove. Ibaže zapojenie vonkajších prvkov zabezpečovacieho zariadenia je oveľa náročnejší proces, ako trebárs zapojenie elektrických spotrebičov v domácnosti. „Prvky musia byť v koľajisku zriadené, oživené a preskúšané ešte skôr, ako sa zapoja do SIMIS-u. Návěstidlá musia byť nasmerované tak, aby intenzita svietenia návěstných znakov a viditeľnosť príslušných návěstí bola dostačujúca,“ vysvetlil Bc. Ladislav Mokošák. Podľa neho si ale najväčšiu pozornosť vyžadovalo zapojenie šiestich výhybiek v prevádzkovej koľaji. „Vo vhodných časových prestávkach sme postupne každú výhybku odpojili z miestneho prestavovania a namontovali elektromotorický prestavník aj s vertikálnym záverom. Ak bola vlnková prestávka krátka, práce boli prerušené a výhybka sa kľukou

prestavila do požadovaného smeru, zamkla výmenovým zámkom a jej poloha nahlásila výpravcovi. V ďalšej fáze sme pripájali elektrické obvody prestavníka aj zariadenia na kontrolu polohy jazyka. Nasledovalo oživenie a prihlásenie výhybky na obslužnom pracovisku ILTIS. Veľmi dôležitým úkonom je kontrola správneho zobrazenia polohy výhybky v ILTIS-e a zároveň aj správna reakcia výhybky na pokyny z obslužného pracoviska ILTIS. Nevynecháme ani západkovú skúšku medzi jazykom a opornicou.“ Zapájanie vyvrcholí preskúšaním všetkých negatívnych úkonov, či zariadenie ILTIS-u správne reaguje na poruchy a straty kontroly výhybky, ktoré môžu ohroziť bezpečnosť a plynulosť železničnej prevádzky. Odskúšanú výhybku nakoniec zápisom preberie výpravca. Celý proces zapájania prvkov zabezpečovacej techniky do elektronického stavadla závisí od dokonalej súhry dopravákov, zabezpečovákov, trolejárov, traťovákov a samotného zhotoviteľa. Tu skutočne neplatí jednoduché - prísť, „nahodiť“ istič a už to funguje. Výluková činnosť v Dubnici nad Váhom skončí 27. novembra, po zavŕšení rekonštrukcie chýbajúcej časti žilinského zhlavia. Stavebnými úpravami prešla aj dopravná kancelária. Vynovené priestory budú výpravcom k dispozícii od 11. decembra aj s prestávaným obslužným zariadením ILTIS a ostatnými oznamovacími prostriedkami, akými sú telefónny zapojovač, vysielacky a informačný systém pre cestujúcu verejnosť.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor



Po vypnutí výhybky z miestneho prestavovania bol následne na ňu namontovaný elektromotorický prestavník a zariadenie na kontrolu polohy jazykov.



Časť pôvodnej piatej koľaje pred staničnou budovou zaniklo, na jej mieste stojí zväčšené prvé nástupište.



EKONOMICKÝ ÚSEK GR ŽSR

Ekonomické ukazovatele, výsledky hospodárenia, budovy, pozemky, tovary, katastrálne mapy, projekty, plány, dane... to je len veľmi stručne vymenovanie toho, čím sa na ekonomickom úseku GR ŽSR zaoberajú. Tu riešia, aby financie v potrebných číslach, boli v požadovanom čase na správnom mieste. „Úsek ekonomiky je rozsiahly aktivitami, ktoré zabezpečujeme, ale aj zodpovednosťou a kompetenciami. Okrem základného cieľa, zabezpečiť nevyhnutné prostriedky na financovanie prevádzky a investícií, sú ďalšie ciele orientované na riadenie nákladov, zvyšovanie efektívnosti činnosti, elimináciu neefektívnych výkonov, zlepšenie plánovania, obstaranie tovarov, služieb a prác, väčšie zaangažovanie zamestnancov do reálnej ekonomiky nimi realizovaných výkonov, zlepšenie práce s hnuťelným a nehnuteľným majetkom. Našou úlohou a cieľom je prezentovať Železnice SR ako úspešnú a ekonomicky stabilnú spoločnosť,“ povedal Ing. Dušan Šefčík, námestník generálneho riaditeľa pre ekonomiku, ktorý riadi ekonomický úsek, do ktorého patria 3 odbory, tri VOJ a 770 zamestnancov.

Odbor financovania, účtovníctva a daní O 310

„Cieľom odboru financovania, účtovníctva a daní je v prvom rade zabezpečiť riadny a včasný zber účtovných dát, styk s daňovými a finančnými inštitúciami, ako aj efektívne riadenie peňazí. Už zopár rokov sa nám darí pred audítormi a ratingovou spoločnosťou prezentovať ŽSR ako úspešnú a ekonomicky stabilnú spoločnosť pomocou čísel, ekonomických ukazovateľov a konzervatívneho ekonomického a finančného riadenia,“ povedala v úvode riaditeľka odboru Ing. Jana Krupcová. Odbor zabezpečuje niekoľko významných oblastí - metodické usmerňovanie, riadenie a realizáciu účtovníctva a daňových, štatistických povinností, riadi a zabezpečuje požiadavky v informačnom systéme SAP v súlade s legislatívou a internými potrebami ŽSR, archivuje účtovné doklady a mzdové listy, financovanie, poistenie majetku, riadenie centrálnej evidencie zmlúv. Odbor tvoria štyri oddelenia a štyri účtovné centrá, ktoré regionálne kopírujú prevádzku.

Oddelenie metodiky účtovníctva a daní

Metodicky je najmä interným účtovným a daňovým poradcom, aplikuje zákony SR a Smernice EÚ v oblasti účtovníctva a daní na podmienky ŽSR. Zabezpečuje, aby účtovníctvo realizované v informačnom systéme SAP bolo vedené správne v zmysle medzinárodných účtovných štandardov a súvisiacej legislatívy. Takisto sa stará o to, aby zdaňovanie zamestnancov ŽSR, ako aj firmy ako právnickej osoby bolo v súlade s príslušnými zákonmi. V súčasnosti na všetkých organizačných jednotkách zavádzame v informačnom systéme SAP elektronické schvaľovanie faktúr za služby a práce, ktoré je pokračovaním elektronického schvaľovania došlých faktúr za dodávky materiálu a tovaru. Našou víziou je, aby sme v oblasti obehu a schvaľovania účtovných dokladov pôsobili ako moderná bezpapierová firma. Taktiež od 1. 1. 2014 pripravujeme pre našich obchodných partnerov možnosť elektronického zasielania faktúr a zároveň aj elektronického prijímania dodávateľských faktúr v účtovných centrách. Oddelenie iniciuje a spolupracuje na rôznych projektoch ŽSR. Jedným z posledných projektov je inventarizácia vybraných druhov majetku prostredníctvom čiarových kódov, ktorý je pilotne spustený na Železničných telekomunikáciách. Projekt je v štádiu zavádzania do praxe, to znamená, že fyzická inventarizácia koncových zariadení ICT za rok 2013 bude realizovaná pomocou čítacích zariadení.

Oddelenie štatistiky a výkazníctva

Hlavnou úlohou je kontrolovať všetky väzby v účtovníctve, spracovať mesačné výstupy z účtovníctva, účtovné, vnútroorganizačné a štatistické výkazy a daňové priznania. Najrušnejšie obdobie je v čase od novembra do marca, kedy sa spracováva ročná účtovná zvier-



Ekonomický úsek GR ŽSR zľava:

JUDr. Daniela Grančáková, Ing. Dušan Šefčík, Ing. Regina Víteková, Ing. Jana Krupcová, Ing. Peter Výboštok, Ing. Lubomír Bielik, Ing. Michaela Činčurová, Ing. Eliška Rapavá.

ka ŽSR, ktorá si okrem rutinných operácií vyžaduje posúdiť množstvo ekonomických, technických, prevádzkových informácií. Keďže účtovníctvo ŽSR podlieha povinnosti auditu, úlohou oddelenia je pripraviť dvakrát za rok kompletný servis vo vzťahu k externému auditu. Každoročná práca nás všetkých je zviditeľnená a prezentovaná vo výročnej správe, ktorú zverejňujeme spolu s ročnou závierkou aj na webe ŽSR. Paralelne s ročnou závierkou oddelenie predkladá za ŽSR údaje do súhrnnej účtovnej závierky verejnej správy, pričom je potrebné si odsúhlasiť vzájomné obchodné vzťahy za celý rok so všetkými organizáciami vo verejnej správe – nielen medzi objemovo významnými, ako sú ZSSK CARGO a ZSSK, ale napríklad aj so školami, obecnými úradmi. Oddelenie, okrem vyššie uvedeného, metodicky usmerňuje spracovanie štatistických výkazov, spracovanie interných dokumentov týkajúcich sa obehu a schvaľovania účtovných dokladov a archiváciu účtovných dokladov na účtovných centrách. Oddelenie zastrešuje v spolupráci s ostatnými odbormi rating ŽSR. **Peniaze v správny čas, v požadovanom množstve a na správnom mieste.**

Finančné oddelenie denne sleduje stav peňažných prostriedkov, záväzkov a pohľadávok. Prostredníctvom elektronického bankovníctva pravidelne realizuje úhradu všetkých záväzkov ŽSR, ktoré sú splatné. Vždy vo výplatnom termíne zabezpečí úhradu miezd všetkým zamestnancom na bankové účty, úhradu zdravotných, sociálnych odvodov a daní. Okrem realizácie bezhotovostných úhrad oddelenie zabezpečuje pridelovanie platobných kariet zamestnancom v zmysle interných pravidiel ŽSR, sleduje prevádzkové pokladne v správe VOJ, zabezpečuje čerpanie štátnej dotácie na prevádzku a tiež eviduje a uhrádza investičné záväzky z kapitálového transferu. Pravidelne sa tu vyhodnocujú pohľadávky a záväzky, sledujú vzájomné vzťahy s dodávateľmi a odberateľmi. Zamestnanci oddelenia urgujú, vyzývajú účtovné centrá, správcov pohľadávok, ale aj konkrétnych odberateľov. V súčasnosti aktuálnou témou je register rizikových platiteľov DPH, v ktorom sa objavujú aj naši dodávateľia. V dohľadnej dobe je v pláne aj pre interné účely vytvoriť zoznamy zodpovedných a nezodpovedných, kde na základe konkrétnych parametrov budú naši obchodní partneri podliehať hodnoteniu. Do náplne práce na tomto oddelení patrí aj poistenie majetku. V súčasnosti odbor rozpracováva systém spisovania, evidovania, schvaľovania a uplatňovania si reklamácií voči externým dodávateľom. Je očakávaný aj pozitívny dopad na vytvorenie databázy dodávateľov s nega-

tívnym, ratingom, ale aj spätného zrkadla pre garantov kontraktov z hľadiska ďalších možností definovania nielen kvantitatívnych, ale aj kvalitatívnych parametrov.

Účtáreň GR a účtovné centrá to sú naše vysunuté ruky blízko vás. Všetci určite poznáte svoju mzdovú účtovníčku, s ktorou ste v kontakte v prípade potreby potvrdení a podpisovaní každoročných, najmä daňových vyhlásení. V účtovnom centre majú konečnú stanicu všetky doklady v podobe faktúr, daňových a účtovných dokladov, kalkulačných listov, príkazov k fakturácii a pod. Tu sa spracovávajú, kontrolujú, overujú, evidujú a nakoniec archivujú. Čo doklad, to účtovná operácia, ale aj posúdenie a kontrola z účtovného a daňového hľadiska podľa platných zákonov a najmä internej metodiky. „Mimoriadny stav“ je na tomto úseku pravidelne v čase uzávierky, vtedy sa každá účtovníčka mení na strážneho anjela, ktorý musí dohliadnuť a zabezpečiť, aby bolo všetko riadne a včas zaúčtované. Vtedy sa toto pracovisko mení na call centrum, kde sa telefonuje, konzultuje, urguje, ako vo včelom úli. Okrem účtovných operácií je dôležitou súčasťou ich pracovného života aj podporná ekonomická činnosť, aktívne spolupracujú so všetkými organizačnými zložkami ŽSR. Spracovávajú prehľady, zostavy, výkazy na základe požiadaviek ekonomických oddelení VOJ a GR ŽSR. Poskytujú podklady pre kontrolné a daňové orgány. Ich činnosť je podkladom viacerých ekonomických procesov v ŽSR, na základe ktorých sa prijímajú dôležité rozhodnutia. Môžete ich stretnúť aj v teréne – mimo kancelárií, pretože pravidelne vykonávajú inventarizácie pokladní a cenín na viacerých pracoviskách ŽSR. Aj vďaka ich činnosti a poctivému prístupu sa práca s ceninami a dodržiavanie zásad v pokladniciach ŽSR výrazne zlepšila.

Odbor hospodárenia s majetkom O 320

Odbor hospodárenia s majetkom v súčasnosti vedie JUDr. Daniela Grančáková. Pozostáva z dvoch oddelení a to oddelenie predaja prebytočného majetku a oddelenie majetkovoprávných vzťahov. Cieľom činnosti odboru je najmä realizácia veľkých realitných projektov a legislatívna podpora pre zložky ŽSR v oblasti nakladania s majetkom.

Oddelenie predaja prebytočného majetku

Zaoberá sa najmä prevodmi vlastníctva a správy majetku štátu v správe ŽSR, ktoré SHM v súčinnosti s ostatnými VOJ a odborními označia ako prebytočný a pripraví podklady k jeho prevodu na externé subjekty. Predmetom prevodu vlastníctva je majetok rôzneho charakteru a rozsahu, počnúc hnutelným majetkom, stavbami, pozemkami, až po majetok ucelených areálov. Majetok železníc zasaahuje približne do každého tretieho katastrálneho územia SR (do cca 1150 z 3453). V súčasnosti je cieľom oddelenia sústrediť sa na odpredaj prebytočného nevyužívaného majetku, najmä podľa výšky nákladov na jeho prevádzku a údržbu. Tu chceme nadviazať na prebiehajúci projekt O430, ktorým je projekt Optimalizácia správy a údržby budov č. 14/2011. Jednou z jeho fáz, ktorá už prebehla, bolo identifikovať a označiť nevyužívaný majetok s vysokými nákladmi na správu a údržbu. Aby mohol proces prípravy a realizácie predaja takto identifikovaného majetku čo najefektívnejší, odbor 320 v spolupráci s ďalšími odborníkmi a s SHM pripravuje vydanie metodického pokynu GR k úprave postupu v oblasti nakladania s majetkom štátu v správe ŽSR na iné osoby. Po odpredaji nepotrebného majetku s identifikovanými vysokými nákladmi na správu a údržbu, budú môcť byť už aj tak znížené finančné zdroje prerozdelené do majetku, ktorý železničná infraštruktúra potrebuje. V súčasnosti každú ponuku na odpredaj odbor zverejňuje na stránkach www.zsr.sk a www.reality.sk. Zároveň sú minimálne 1-krát mesačne zverejnené v denníkoch s celoslovenským pokrytím inzeráty, ktoré poukazujú na odpredaj majetku ŽSR a odkazujú na stránky so zverejnenými ponukami ŽSR na predaj s kontaktom.

Oddelenie majetkovoprávných vzťahov

Zaoberá sa aj revitalizáciou vybraných železničných staníc formou PPP projektov, pri ktorých sa snažíme ponúknuť súkromným subjektom možnosť investovať a zrekonštruovať železničné stanice s následnou možnosťou ich komerčného využitia. Tým železnice ušetrí vlastné finančné zdroje a získajú zrenovované priestory staníc odplatom za nájom komerčných priestorov na dobu určitú. Ďalšou náplňou oddelenia je zhodnocovanie nevyužívaných železničných tratí, ktoré najmä z ekonomických dôvodov znamenajú pre firmu záťaž. Tieto sa snažíme ponúknuť iným subjektom na využitie za účelom rekreačno-turistického zatriktívnenia regiónu formou zachovania aspoň občasnej prevádzky trate, zriaďovania cyklotrás a pod. V súčasnosti oddelenie zastrešuje napríklad nasledovné aktivity:

- revitalizácia železničných staníc, v súčasnosti zastrešujeme prebiehajúcu revitalizáciu ŽST Košice a rokujeme o návrhu zmlúv pre ŽST Trenčín a Tatranskú Lomnicu,
 - nakladanie s majetkom na zrušených a nevyužívaných tratiach ŽSR
 - zabezpečili sme podklady pre prevod majetku trate Poltár - Rimavská Sobota na VÚC Banská Bystrica s cieľom jej ďalšieho využitia na cyklotrasu (v súčasnosti prebieha zápis v katastri nehnuteľností),
 - pripravujeme podklady pre odpredaj nehnuteľného majetku na zrušenej trati Devínske Jazero - Stupava
 - alternatívne pripravujeme prenájom, resp. odpredaj nevyužívanej trate Tr. Teplá - Tr. Teplice pre samosprávu
 - rokovania so ZSSK CARGO, ZSSK a Ministerstvom vo veci vysporiadania nehnuteľného majetku medzi železničnými spoločnosťami v súlade so zákonom 259/2009 Z.z.,
 - redisolokácia zložiek ŽSR v budove GR s cieľom efektívnejšieho využitia priestorov v budove s možnosťou presťahovania ďalších VOJ ŽSR do budovy a uvoľnenia nehnuteľností vhodných na ďalšiu kapitalizáciu
 - rámcové zmluvy a ekonomický prenájom (železničné nemocnice a polikliniky ŽSR, zahraničné železničné subjekty, Predstaničné nám. v BA, a pod.)
 - zastrešenie reklamnej činnosti na majetku ŽSR. Pracujeme na príprave podkladov na využitie potenciálu LCD obrazoviek a telekomunikačných sietí na železničných staniaciach pre zvýšenie rozsahu reklamnej činnosti, prezentovania obchodných aktivít ŽSR, ale aj zvýšenie úrovne a kvality poskytovania elektronických služieb a informácií cestujúcej verejnosti.
- Na odbore hospodárenia s majetkom bolo vytvorené miesto kľúčového Užívateľa SAP pre RE modul. Jeho úlohou je vytvoriť a riadiť databázu manažérskych informácií pre efektívne riadenie, správu a vyhodnocovanie nehnuteľného majetku ŽSR – budov a pozemkov. Dáta modulu RE sú podkladom aj pre spracovanie nájomných zmlúv, podkladmi pre odber a dodávku tepla, odber a dodávku vody, priznanie dane z nehnuteľnosti a následne jej rozúčtovanie, plánovanie nákladov a údržby objektov a iné súvisiace činnosti.

Odbor controllingu O 330

Tvorí ho 20 zamestnancov, ktorí vykonávajú svoju činnosť v rámci dvoch oddelení. Základným poslaním odboru je prostredníctvom nástrojov controllingu pomáhať organizácii dosiahnuť stanovené ciele, hľadať a analyzovať úzke miesta firmy, poskytovať relevantné ekonomické informácie na podporu rozhodovania, včas predvídať kritické miesta, poskytovať informácie o procesoch a prostredníctvom účasti v projektových skupinách dávať ucelený obraz o organizácii z ekonomického pohľadu. Zdokonaľovaním a zefektívnením metód plánovacieho procesu na ŽSR v spolupráci s controllingovými zamestnancami na VOJ bolo zabezpečené schválenie Podnikateľského plánu správnu radou pred začatím riadeného obdobia (kalendárneho roka). Zároveň výsledkom čoho je aj schválenie



vykonávacích plánov organizačných jednotiek, a teda riadenie nákladov od začiatku roka na základe kritérií stanovených plánov. V súčasnom období je v oblasti plánu cieľom vecná a časová previazanosť podnikateľského plánu a vykonávacích plánov VOJ s plánom verejného obstarávania a investičným plánom. Tiež sa začal proces prognózovania ekonomického vývoja firmy v danom roku z pohľadu vývoja jednotlivých nákladových druhov, činností a VOJ. Analýza plánovaných hodnôt voči skutočne dosiahnutým, riadenia odchýlok a pod. prebieha nielen ex post, ale aj ex ante, čo prináša výraznejší efekt a vytvára väčší manévrovací priestor pre riadenie rizík. Pravidelné vykonávanie analýz a controllingových vyhodnocovaní organizačných jednotiek, procesov a odchýlok je vykonávané pre potreby rozhodovania manažmentu, ako aj pre potreby riadenia odboru v oblasti metodiky tokov nákladov a výnosov. Zásadným posunom v činnosti odboru controllingu je prevzatie činnosti mesačnej a ročnej uzávierky plánu a skutočnosti v SAP CO od externého dodávateľa, čím sme dosiahli výrazné skrátenie doby spracovania uzávierky, užšie prepojenie zamestnancov odboru s údajmi spracovávanými v SAP CO a eliminovanie chýb z porušenia metodiky v zmysle interných predpisov. Zároveň sa zamestnanci odboru aktívne zúčastňujú v pracovných skupinách jednotlivých projektov s cieľom zabezpečiť konzistentnosť údajov v IS SAP, úpravy v IS SAP CO a BW a riadia tvorbu zostáv zložitého charakteru v module BW prostredníctvom ktorých je možné hodnotiť požadovanú oblasť komplexne aj z pohľadu finančných aj nefinančných ukazovateľov. V rámci modulov SAP – CO a BW, riadených odborom je vykonávaná neustála kontrolná činnosť, analýza údajov, objektov a procesov modulov na dodržiavanie nami stanovených metodík tokov nákladov. **„Cieľom odboru controllingu je neustále zdokonaľovanie procesov riadených odborom, odborný rast zamestnancov, otvorenosť a ochota voči ostatným organizačným útvarom a vytváranie príjemného pracovného prostredia prostredníctvom korektných, úctivých a úprimných vzťahov na pracovisku,“** vysvetlila Ing. Michaela Činčurová, riaditeľka odboru. Mottom odboru je neustály proces vzdelávania seba a okolia, s cieľom dosiahnuť schopnosť hovoriť o tých najzložitejších veciach najjednoduchším spôsobom.

Stredisko železničnej geodézie SŽG

Existencia SŽG vychádza z nutnosti výkonu špecializovaných prác v odbore geodézie a kartografie a z potreby operatívneho výkonu podľa požiadavky železničných zložiek. **„Hlavným poslaním SŽG je vykonávať pre firmu geodetické, kartografické a projektové práce, viesť železničný kataster nehnuteľností a vykonávať správu železničnej knihy, a to na celom území Slovenska. Rovnako vykonávame aj funkciu hlavného geodeta ŽSR a činnosti autorizovaných geodetov,“** vysvetľuje Ing. Eliška Rapavá, riaditeľka SŽG. SŽG má štyri pracoviská. V Bratislave, kde je aj sídlo vedenia, vo Vrútkach, Zvolene a Košiciach. V súčasnosti má 68 zamestnancov. Z hľadiska organizačného sa SŽG delí na oddelenia: prevádzkovo-ekonomické, technickej dokumentácie, nehnuteľností, investícií a železničnej knihy, mapovania, projektovania a inžinierskej geodézie.

Oddelenie technickej dokumentácie

Vedie geodetickú dokumentáciu pre potreby ŽSR, spravuje geodetické údaje o polohových a výškových bodoch, využiteľných pre geodetickú činnosť, vykonáva reprografické práce, kreslenie na veľkoformátovom plotri, scanovanie a vektorizáciu.

Oddelenie nehnuteľností, investícií a železničnej knihy

Vykonáva správu železničnej knihy na základe dohody s Úradom geodézie, kartografie a katastra SR o zverení výkonu správy železničnej knihy a vydávanie výpisov z nej. Ďalej rieši majetkoprávne vysporiadanie nehnuteľností pri investičnej výstavbe na ŽSR. Spracováva a udržiava kataster železničných nehnuteľností, vyhotovuje geomet-

rické plány a listy vlastníctva pre realizáciu prevodu správy majetku štátu, podáva návrhy na zápisy do katastra nehnuteľností. Vytyčuje a trvalo označuje hranice pozemkov ŽSR. Eviduje a poskytuje údaje o priebehu hraníc železničných pozemkov. Spolupracuje so správcami katastra SR pri vyhotovovaní registrov obnovenej evidencie pôdy (ROEP) a obnovách katastrálneho operátu novým mapovaním.

Mapovanie

Oddelenie mapovania buduje základné bodové pole a podrobné bodové pole pri modernizácii koridorov, pri rekonštrukcii železničného zvršku. Podľa zákona NR SR č. 215/1995 Zbierky zákonov tvorí, aktualizuje a vydáva tematické štátne mapové dielo s obsahom železničnej dopravy – Jednotnú železničnú mapu, ktorá slúži ako podklad pri tvorbe technických projektov pre rekonštrukciu železničného zvršku, pre určenie ochranného pásma dráhy. Tieto údaje poskytuje na požiadanie všetkým zložkám ŽSR, ako aj do externého prostredia. Realizuje skenovanie tunelov, nástupíšť s následným spracovaním a vyhodnotením meraní modernou súpravou GRP 5000 podľa požiadaviek a potrieb ŽSR.

Projektovanie a inžinierska geodézia

Na pripravovaných a realizovaných stavbách a rekonštrukciách železničných objektov vykonávajú zamestnanci tohto oddelenia funkciu „autorizovaného geodeta a kartografa investora“. Oddelenie vyhotovuje technické projekty pre obnovu železničného zvršku podľa potrieb a zadaní odboru infraštruktúry a oblastných riaditeľstiev. Vypracováva štúdie pre zvyšovanie rýchlostí na tratiach ŽSR. Tu sa riešia aj špeciálne geodetické a projektové práce podľa požiadaviek všetkých zložiek ŽSR, ako sú kontrolné merania žeriavových dráh, kolajových váh, točníc, mostných objektov a iných umelých stavieb. Meranie, sledovanie, vyhodnocovanie zosuvov a pretvorení objektov ŽSR majú v náplni práce tiež geodeti tohto oddelenia. Zamestnanci SŽG vykonávajú prácu v kolajisku za plnej prevádzky, na žeriavových dráhach, mostoch a iných rizikových miestach a pochváliť sa môžu, že to zvládajú bez pracovných úrazov, čo pripisujú pravidelnému mesačnému školeniu BOZP všetkých zamestnancov SŽG a trvalej prevencii v danej oblasti. **Stredisko železničnej geodézie i napriek zmenám v personálnej obsadenosti a finančných prostriedkoch sa snaží pružne a kvalitne plniť všetky úlohy v oblasti železničnej geodézie a kartografie v rámci ŽSR.**

Stredisko hospodárenia s majetkom SHM

SHM vzniklo 1. 12. 1997, ako organizačná jednotka, ktorej poslaním bolo pripraviť a zjednotiť uzatváranie nájomných zmlúv tak, aby boli v súlade so stále sa meniacou právnou legislatívou a povinnosťami, ktoré vyplývajú zo všeobecne platných predpisov pre prenájom. Ďalšou hlavnou činnosťou bolo začatie a príprava podávania dane z nehnuteľnosti za celé ŽSR, čo v tom čase predstavovalo podanie cca 900 daňových priznaní jednotlivým správcovi dane. Postupným vývojom a organizačnými zmenami na ŽSR pribudli na SHM ďalšie činnosti, ktoré odbremenili odborné zložky od činnosti, ktoré nesúviseli s ich hlavnou činnosťou. Medzi prvé činnosti, ktoré prešli na SHM boli tie spojené s bytovým hospodárstvom. Tieto by sme mohli stručne definovať ako činnosti súvisiace so správou a údržbou bytového hospodárstva. Dnes má SHM v správe 1598 bytov, ktoré sú umiestnené v 900 prevádzkových budovách, 651 strážnych domoch a 47 bytových domoch. Následne pribúdala nepotrebný majetok a to budovy, stavby, zariadenia, mobilné prostriedky, pozemky. SHM pri svojom vzniku nemalo určený ani zverený majetok do správy. Postupnou delimitáciou a zmenami dnes má v správe majetok za 92 mil. eur. V súčasnosti je predmetom činnosti SHM nakladanie s nehnuteľným a hnutelným majetkom, ktorý nepatrí do okruhu majetku železničnej dopravnej cesty, správa tohto majetku, ako aj nakladanie s čiastočne prebytočným majetkom na dopravnej ceste,

nakladanie s majetkom, ktorý nebol predmetom majetkového vkladu do Železničnej spoločnosti, a.s. a správa tohto majetku. Z tohto vyplývajú tieto hlavné činnosti:

- nakladanie s prebytočným a čiastočne prebytočným majetkom ŽSR všetkými formami v zmysle platnej právnej úpravy,
- odatočné majetkovoprávne usporiadanie nehnuteľného majetku,
- správčovská činnosť pozemkov, budov, bytov, bytových domov a inžinierskych sietí, ktoré sú zverené v jeho majetku a jeho správe,
- správčovská činnosť cestných a koľajových mechanizmov, ktoré sú zverené v jeho majetku,
- právna a obchodná činnosť súvisiaca so správou jeho majetku,
- príprava a realizácia odpredajov pre ŽSR prebytočného a nepotrebného majetku všetkého druhu.

Tieto činnosti na území celej republiky zabezpečuje svojimi 42 zamestnancami na 79 pracoviskách. Tie majú sídla v Bratislave, Trenčíne, Žiline, Zvolene, Nových Zámkoch a v Košiciach. „**V súčasnosti realizujeme činnosti na majetkovo právnom usporiadaní pri modernizácii tratí na úsekoch Nové Mesto nad Váhom - Trenčín, Púchov - Žilina, Košice - Moldava nad Bodvou. Pochválit sa môžeme i úspešným riešením neoprávnených prenájmov, kedy dochádza k užívaniu pozemkových plôch bez právneho titulu. Zvýšená pozornosť je venovaná i vymáhaniu pohľadávok a znižovaniu stavu pohľadávok,**“ hovorí Ing. Lubomír Bielik, riaditeľ SHM. Jednou z dôležitých náplní je správčovská činnosť, kde aj so zníženým objemom finančných prostriedkov zabezpečujeme chod jednotlivých objektov a stavieb. V nasledujúcom období by sme radi zvýšili činnosť na majetkovo – právnom usporiadaní majetku, ktorý slúži na zabezpečenie dopravnej cesty. Ide o odatočné usporiadanie pozemkov pod existujúcimi železničnými traťami, ako i majetkovo právne usporiadanie pre prípravu modernizácií železničných tratí. V spolupráci so železničnou infraštruktúrou aktívnym spôsobom budeme realizovať očistenie dopravnej cesty od majetku, ktorý je nepotrebný pre dopravnú cestu. Prioritou nasledujúceho obdobia je príprava majetku ŽSR čo možno v najväčšom rozsahu na jeho kapitalizáciu.

Závod služieb železníc ZSŽ

bol v povedomí železničarskej verejnosti desaťročia zapísaný poskytovaním ubytovania, stravovania, zájazdov a rekreácií.

V posledných rokoch ale prechádza výraznými zmenami. Vlastné rekreačné zariadenia sú len nostalgickou spomienkou. O naše služby dlhodobo pociťujeme tak znížený záujem verejnosti, ako i nedostatok podpory z interného prostredia, napr. pre závodné stravovanie. Boli sme nútení skončiť prevádzku závodných jedální vo Zvolene, v Žiline i v Bratislave. Ubytovne si postupne vyžadujú väčšie priestriedky na údržbu a modernizáciu. Aktuálne sme od 1. novembra zatvorili nerentabilnú ubytovňu v Čiernej nad Tisou, za úspech považujeme udržanie prevádzky kuchyne. Mrzí nás, že sa nám nepodarilo presadiť sústredenie kancelárií ďalších VOJ do budov v našej správe. Nevzdávame sa a vyvíjame úsilie tak na zobchodovanie zostávajúcich kapacít, ako aj na iniciovanie nových oblastí pôsobenia.

Čo teda ešte ponúkame zamestnancom ŽSR?

V Trenčianskej Teplej ubytovanie, v Košiciach okrem ubytovania aj zrekonštruovanú zasadačku s bufetovým zázemím pre 60 osôb, vhodnú na rôzne firemné i rodinné podujatia. Podobne je tomu v Bratislave na Šancovej, kde je k dispozícii jedáleň pre 80 a zasadačka pre 40 osôb. V rámci závodného stravovania sme z personálnych i ekonomických dôvodov zachovali už len varenie obedov pre hlavnú železničnú stanicu. Kvalitné služby, osobný prístup pri zostavení akcie v najlepšom možnom pomere kvality a ceny a desať percentné zľavy oproti cenníku získajú zamestnanci ŽSR v reštaurácii Panno-

nia na Bajkalskej i pri svojich súkromných podujatiach. A ponuky v cestovnom ruchu zameriavame tiež predovšetkým na držiteľov cestovných výhod. Mnohí naši kolegovia sú vďační za zaujímavé poznávacie zájazdy i lacnejšie pobyty pri mori. Zabezpečujeme tiež správčovsko – prevádzkovú činnosť v budove GR, obslužné činnosti v tejto budove a v iných určených lokalitách, ako aj prevádzku CV pre potreby aparátu GR a ÚS. „**Keďže však súčasné aktivity a prevádzkové možnosti zďaleka nepostačujú pre vyrovnaný hospodársky výsledok, neustávame v návrhoch na rozšírenie činností. Po zamietnutí snáh prevziať zásobovaciu logistiku a autodopravu tentoraz vidíme svoje šance v upratovaní železničných priestorov. Železnica potrebuje široké spektrum služieb, preto veríme, že v nich nájdeme svoje uplatnenie,**“ dodáva Ing. Peter Výboštok, riaditeľ ZSŽ.

Centrum logistiky a obstarávania ClaO

Základným poslaním tejto samostatnej VOJ je realizovať strategické zámery ŽSR v oblasti verejného obstarávania a logistiky premietnutých do realizácie požiadaviek interných zákazníkov na dodávku a distribúciu tovaru, na zabezpečenie požadovaných služieb a stavebných prác z prevádzkových zdrojov. Logistické procesy zahŕňujú riadenie skladových zásob ŽSR, v zmysle výstupov projektu Optimalizácia logistických činností. „**Centralizáciou procesov verejného obstarávania tovarov, služieb a stavebných prác sa snažíme optimalizovať činnosti a zvýšiť úroveň poskytovaných služieb,**“ hovorí Ing. Regina Víteková, riaditeľka ClaO. V priebehu roka 2013 boli zverejnené dve významné zmeny v zákone o verejnom obstarávaní. Zložitosti jednotlivých procedúr obstarávania, ako aj boj dodávateľov o zákazku využívaním právnych úkonov smerujúcich ku sponchybnému procesu a konkurencie nenapomáhajú celkovému urýchleniu procesu. V prípade, ak opísanie požadovaného tovaru, služby, resp. prác nie je dostatočnej kvality, a to najmä z hľadiska technických a kvalitatívnych, vykazuje systém obstarania tiež dlhý čas spracovania. Napriek uvedenému sa nám podarilo za ostatných 12 mesiacov úspešne ukončiť viac ako tridsať obstaraní najvyššou formou nadlimitného obstarania, zvýšila sa spolupráca na zabezpečení procesu prípravy podkladov a obstarania investícií. Nastavená komunikácia významne zvyšuje do budúca pravdepodobnosť celkovej realizácie investičného plánu. Je ešte mnoho oblastí činností ClaO, v ktorých sa snažíme zlepšiť a zrýchliť reakciu na požiadavku žiadateľov. Najmä posilnením a úpravou oblasti právneho servisu, zvýšením stupňa elektronizácie spracovania požiadaviek a sledovania dĺžky obehu spisov, lepším prepojením požiadaviek na reálne informácie o tovare, službe v SAP a kontrolných mechanizmov. V oblasti logistiky a skladovania sú pripravované takisto úpravy, ako v systéme SAP, tak aj v technickom posilnení distribúcie. „**Hlavným cieľom centra naďalej zostáva dodať požadovaný materiálový sortiment, službu alebo stavebnú prácu v požadovanom čase, v požadovanej kvalite a na požadované miesto v internom prostredí ŽSR,**“ dodáva Ing. Regina Víteková, ktorá riadi a usmerňuje činnosť štyroch sekcií s celkovým počtom 235 zamestnancov. Na dosiahnutie priorit CLaO zabezpečuje prehlbovanie znalostí v rámci vzdelávania zamestnancov prostredníctvom školení, kurzov s cieľom zvýšiť odbornú spôsobilosť. A zvýšiť tak praktickú schopnosť aplikovať legislatívu do procesu obstarávania v zmysle zákona o verejnom obstarávaní alebo internej smernice, využívať IS SAP ECC 6.0 a zlepšovať informačnú a ekonomickú pripravenosť. Hlavným cieľom v oblasti distribúcie tovarov je zabezpečenie ich včasného doručenia internému zákazníkovi.

Foto: Ing. Lubomír MITAS



ÚIVP radí

Komentár k článku 912 predpisu ŽSR Z1 Pravidiel železničnej prevádzky a k článku 65 predpisu ŽSR Z17 Nehody a mimoriadne udalosti

Zastavenie vlaku osobnej dopravy

V predpise ŽSR Z1 Pravidiel železničnej prevádzky sa v článku 912 uvádza, že vlak zastaví v stanici pred miestom ukončenia vlakovkej cesty, resp. na vopred určenom alebo označenom mieste. V predpise ŽSR Z17 Nehody a mimoriadne udalosti sa v článku 65 mimo iného uvádza aj skutočnosť, že za nehodu C 4 „Prejdenie návěsti STOJ“ sa považuje aj nezastavenie vlaku na mieste určenom predpisom, na mieste určenom verbálnym alebo písomným spôsobom. Tolko teória a teraz nasledovné modelové situácie.

V nomenovanej železničnej stanici mal každý osobný vlak zastavujúci pre výstup a nástup cestujúcich určené miesto zastavenia uvedené v tabuľke 5 konkrétneho ZCP (obr. 1).



Otázka č. 1

Bude výsledok situácie, nakreslenej na obrázku č. 2 (iniciatívne zastavenie krátkeho vlaku pred výpravnou budovou) považovaný za nehodu kategórie C4, alebo nie? (vlak zastavil pred miestom ukončenia vlakovkej cesty, aj v priestore určenom pre vystupovanie a nastupovanie cestujúcich, ale nezastavil na určenom mieste v zmysle tabuľky 5 ZCP).

Otázka č. 2

Bude výsledok situácie nakreslenej na obrázku č. 3 (zastavenie krátkeho vlaku pred výpravnou budovou, pretože rušňovodič videl, ako sa mu po hrane nástupišta v jeho jazdnej dráhe motá podnapitý cestujúci) považovaný za nehodu kategórie C4, alebo nie? (vlak zastavil pred miestom ukončenia vlakovkej cesty aj v priestore určenom pre vystupovanie a nastupovanie cestujúcich, ale nezastavil na určenom mieste v zmysle tabuľky 5 ZCP).

Udalosti, ktoré sú vyššie uvedené, nenapĺňajú ani v jednom prípade podstatu incidentu kategórie C4 Prejdenie návěsti STOJ, pretože bola splnená jedna z podmienok, zadefinovaná v článku 912 predpisu ŽSR Z1 Pravidiel železničnej prevádzky, čo postačuje na to, aby bola zaistená bezpečnosť cestujúcich pri ich nastupovaní alebo vystupovaní.

Bc. Emil CHLEBNÍČAN



POMÔŽTE KOLEGOM V NÚDZI!

DARUJTE HODINOVÚ MZDU SOLIDARITE



Správna rada fondu SOLIDARITA zamestnancov ŽSR na svojom treťom tohtoročnom zasadnutí, konanom 10. októbra, zhodnotila finančné výnosy dvoch ukončených akcií a schválila ďalších 7 žiadostí o finančnú podporu. Zároveň, pred blížiacimi sa vianočnými sviatkami, opäť oslovuje všetkých šľachetných železničiarov s tradičnou akciou „Podporme hodinovou mzdou SOLIDARITU!“

Správna rada (SR) fondu SOLIDARITA prerokovala a schválila 7 žiadostí o finančnú podporu v celkovej sume 5 600 €. Peniaze boli prerozdelené medzi 2 žiadosti, týkajúce sa závažných pracovných úrazov s ťažkou ujmom na zdraví a 5 žiadostí, opisujúcich ťaživú životnú situáciu. Od začiatku roka 2013 už bolo z fondu vyplatených 28 finančných podpôr v celkovej sume 20 800 €. Ďalšie žiadosti o podporu budú prerokované na decembrovom zasadnutí správnej rady fondu.

Na zasadnutí bola vyhodnotená akcia „Darujme 2 % zo zaplatenej dane za rok 2012 pre SOLIDARITU“, ktorá trvala od marca do apríla 2013. Výnos z tejto akcie predstavuje sumu 19 726,35 €, čo je oproti minulému roku nárast o 3 282,67 €. Vďaka všetkým železničiarom, ktorým táto akcia nebola ľahostajná, prišlo na účet

fondu 17 115,98 €. Poďakovanie patrí aj dvom právnickým osobám, ktoré prostredníctvom daňových úradov prispeli na účet fondu sumou 2 610,37 €.

SR nezaháľala ani pred Vianocami 2013 a znova pripravila tradičnú akciu pod názvom „Podporme hodinovou mzdou SOLIDARITU!“. To je opäť príležitosť pre všetkých železničiarov, aby prejavili spolupatričnosť so svojimi ťažko skúšanými kolegami a hodinovou mzdou zmiernili ich neradostné osudy.

Počas predošlej akcie Vianoce 2012 sa takýmto spôsobom podarilo získať 12 768,69 €. Zamestnanci ŽSR prispeli na fond sumou 7 768,11 €, ZSSK CARGO sumou 2 671,26 € a zamestnanci ZSSK sumou 2 222,32 €. Všetkým finančným darcom patrí úprimné poďakovanie.

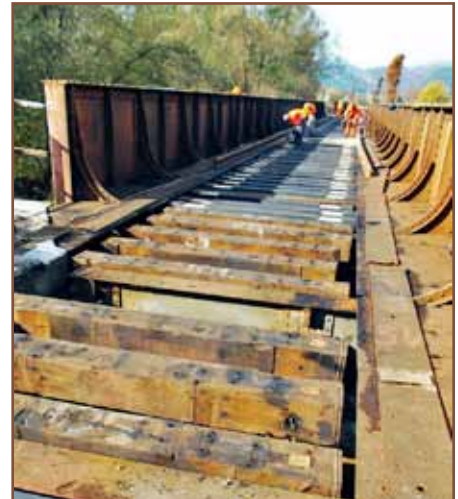
Ďakujeme

Rozsiahla výluka dala zabráť aj dozorcovi výhybiiek

Komplexná rekonštrukcia železničného zvršku medzi železničnými stanicami Dubová a Medzibrod dala na frak nielen trati v tomto úseku, ale preskúšala aj všetkých zúčastnených. Súčasťou prác je totiž aj rekonštrukcia siedmich priecestí, obnova nástupišť v zastávkach Brusno a Nemecká a aj výmena mostníc na moste v km 41,625 - 41,685.

Ešte pred začatím rozsiahlej výluky bolo zrejme, že kvôli rekonštrukcii priecestia priamo v Dubovej v km 47,078, ako jedného z priecestí, ktoré podstúpi obnovu, bude potrebné aktivovať mechanické priecestie v km 47,994, otvárané len na požiadanie. Pred začatím preto prešlo údržbou, ktoré vykonalo SMSÚ OZT ZT Banská Bystrica. Výluka teda dala zabráť aj výhybkárom. Denné zmeny dozorcov výhybiiek na stanovišti I. a II. aktiváciou spomínaného priecestia museli byť predĺžené. „Takisto bolo potrebné, aby počas výluky boli mimoriadne

pláne pre pokládku koľajových polí, rekonštrukcia 7 priecestí, z toho 2 v obci Brusno - Kúpele a 5 v obci Nemecká. „Samotné práce boli začaté 4. novembra, a to na priecestí pred ŽST Dubová, pričom ostatné priecestia budú realizované v takej postupnosti, aby bola stále zaručená dostupnosť náhradnými obchádzkovými trasami v zmysle platného povolenia,“ vysvetlil Ing. Jaroslav Jurík, stavbyvedúci zo spoločnosti Skanska SK, a. s. Počas výluky už demontovali pôvodné nástu-



Rozsiahle práce na moste prebehli podľa plánu.



Na železničnej zastávke Brusno - Kúpele. Pôvodné nástupište nahradia prefabrikáty konštrukcie SUDOP.



Trať v úseku medzi železničnými stanicami Dubová a Medzibrod prešla kompletnou rekonštrukciou.

Momentálne výluku a prechod z jednej etapy do druhej zdržal len pokazený stroj, no všetky práce prebiehajú podľa plánu. Koniec výluky je naplánovaný na 5. decembra. Zatiaľ sú cestujúci medzi železničnými stanicami Dubová a Medzibrod odkázaní na náhradnú autobusovú dopravu a medzi jednotlivými etapami majú povolené jazdiť len nákladné vlaky.

Ivana KAPRÁLIKOVÁ, foto: autorka, J. Jurík

pište v zastávke Brusno - Kúpele a nahradia ho prefabrikáty konštrukcie SUDOP a upraví pôvodné nástupište typu SUDOP v zastávke Nemecká.

V pozornosti aj most a priekopy

Na železničnom moste v km 41,654 boli vykonávané práce z dôvodu zmeny zvršku S49 na UIC60. Vymenili tu staré mostnice za nové v počte 108 kusov, uholníky a práce boli spojené aj s úpravou plechov železničného mosta. Zváranie nových koľajníc sa konalo v celej dĺžke mostu. Do ďalších prác patrí aj oprava priekopových múrikov pred zastávkou Brusno - Kúpele, čistenie pôvodného kameniva, prečistenie existujúcich priekop, asfaltovanie plôch nástupišť v zastávke Brusno - Kúpele aj Nemecká, zriadenie bezстыkovej koľaje v celom úseku 5,595 km, v celom úseku v oblúkoch montáž približne 1950 podvalových kotiev.



Priecestie v Dubovej pri jeho rozeberaní.

obsadené aj nočné zmeny, z dôvodu aktivácie priecestia a medzi jednotlivými etapami výluk, kvôli jazde vlakov nákladnej dopravy,“ povedal Bc. Igor Šiagi, dozorca prevádzky. Dozorca výhybiiek mal okrem povinnosti prestavenia výhybiiek do správnej polohy aj uzavrieť priecestie pred jazdou vlaku. Denné zmeny sú počas celej výluky aj po skončení rekonštrukčných prác na priecestí predĺžené na stanovištiach I. a II. kvôli potrebnému posunu, jazdám vlakov a jazdám pracovných vlakov na vylúčenú koľaj. Predĺženým zmenám medzi jednotlivými etapami na stanovišti I. a II. sa nevyhli ani v ŽST Medzibrod. O tom, že naši zamestnanci vedú zvládnuť aj takúto situáciu, svedčia aj spokojné slová dozorcov prevádzky: „Podakovanie patrí všetkým zúčastneným zamestnancom za ich ústretovosť a zvládnutie svojich úloh,“ nešetril slovami chvály Bc. Igor Šiagi. Všetky stavebné práce, realizované v úseku ohraničenom výhybkou číslo 10 v ŽST Dubová (km 47,189) a oceľovým železničným mostom v km 41,613, vykonáva spoločnosť Skanska SK, a. s. a zahŕňa viacero činností. Súčasťou prác je trhanie pôvodného koľajového zvršku typu S49, pokládka regenerovaných koľajových polí tvaru UIC60 a R65, zhotovenie



Na železničnom moste bolo vymenených 108 mostníc.

V Tvrdošovciach s vyšším komfortom

Suché toalety, budova bez vodovodnej prípojky či pach zachtliny – v takýchto podmienkach dlhodobo pracovali železničari v Tvrdošovciach. Tento stav je už od 1. septembra minulosťou. Po presťahovaní sa do novej staničnej budovy už pracujú v moderných priestoroch, hodných súčasnej doby.

V novej klimatizovanej dopravnej kancelárii dominuje ovládací pult staničného zabezpečovacieho zariadenia. Aj ten, podobne ako všetky ostatné zariadenia, bolo potrebné premiestniť zo starej staničnej budovy. Udialo sa to v priebehu 10 dní a navyše za plnej prevádzky. „Počas premiestňovania ovládacieho pultu reléovky bolo v starej budove zriadené dočasné stavadlo. Vlaky jazdili cez stanicu zníženou rýchlosťou, na privolávacie návesti, vlakové cesty sa dali stavať len na 1. a 2. staničnú koľaj. Vlastne sme fungovali len ako zastávka,“ priblížil hektické dni v dopravnej kancelárii Ing. Ján Kasáš, prednosta stanice. Pochválil aj výpravcov, ktorí zvládali svoju prácu s nadhľadom, bez žiadnych mimoriadností. Odmenou sú im priestory, zaručujúce vyšší pracovný komfort. Pozitívne vníma



S klimatizovanou dopravnou kanceláriou je spokojný aj výpravca Ľuboš Stacho (napravo) a jeho kolega v zácivku Jakub Kuna.



Ako vyznie porovnanie pôvodnej a novej staničnej budovy? Nuž, akoby ste z konského voza presadli do luxusnej limuzíny....

novú staničnú budovu aj verejnosť. Presklený vestibul v moderných línách a informačný systém rapidne zvýšil kultúru cestovania, ktorú stará budova nemohla poskytnúť, preto bola po vyprázdnení zbúraná. Do konca roku sa ešte dokončí terénna úprava a vydláždenie priestranstva v okolí stanice. OR Trnava navyše nainštalovaním celogumových konštrukcií typu STRAIL v koľajisku vylepšilo aj prístupovú cestu k nástupišťam. Avšak, niektorým sa nepozdáva, že budova je oproti koľajisku a nástupišťam situovaná nižšie, akoby bola „utopená“ v teréne. Jej poloha je však navrhnutá výhľadovo v súlade s modernizáciou IV. koridoru Kúty – Bratislava – Štúrovo, vzhľadom na návrh umiestnenia podchodu a osadenia ostatných budov ŽSR a nadväzujúcich komunikácií. Takže nové nástupišťia v Tvrdošovciach pribudnú až pri celkovej rekonštrukcii trate.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor

Výhybky vo Východnej šli z dreva na betón

Vykoľajený nákladný vlak v železničnej stanici Východná pred rokom na niekoľko hodín prerušil železničnú dopravu. Nehoda sa stala 8. októbra 2012 na žilinskom zhlaví stanice a jej následky železničari odstraňovali 4 dni. Okrem opravy traťových koľají museli vymeniť aj 3 poškodené výhybky. Po roku, spomínaným zhlavím opäť prechádzali vlaky zníženou rýchlosťou a v blízkosti inkriminovaných výhybiek bolo vidieť zamestnancov SMSÚ ŽTS TO Liptovský Mikuláš. Situáciu vysvetlil ich vedúci Ing. Dalibor Kováč: „Trať po nehode musela byť čo najskôr prejazdná, preto sme náhradné výhybky pozvážali zo skladov ŽSR z celého Slovenska. Aj keď sa použili



Tri zastarané výhybky, osadené pred rokom po vykoľajení vlaku, v októbri nahradili výhybky na betónových podvaloch.



Výhybky a prípojné polia navzájom spájali zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Liptovský Mikuláš.

tie najlepšie, ktoré boli momentálne k dispozícii, ich stav nebol ideálny. Nevyhnutná bola výmena dožitých drevených podvalov a kovových súčastí, aby sa vôbec mohli použiť. Teraz namiesto nich pokladáme výhybky aj s prípojnými poliami na betónových podvaloch, získané pri modernizácii Dubnice nad Váhom.“ Obnova koľajového lôžka, trhanie a pokladanie výhybiek a koľajových polí, ale aj zváranie koľajníc a vytvorenie izolovaných stykov na sedem dní vylúčili párnú skupinu koľají v stanici. Ďalšie výhybky budú zabudované v nasledujúcom roku, aby celé žilinské zhlavie vo Východnej bolo položené už iba na betónových podvaloch, a tak bezpečnejšie pre vlakovú dopravu.

(balky), foto: autor

Výhybky v Prievidzi odsunuli návěstidla do múzea

Tri dni jazdili z Prievidze namiesto vlakov iba autobusy. Za prerušením železničnej prevádzky sa skrývala výmena dvoch výhybiek v mieste tzv. Chrenoveckej spojky, kde sa trať od osobnej stanice Prievidza stretáva s traťou od nákladnej stanice Prievidza a ďalej smeruje do Handlovej. Zároveň z Prievidze do Múzeja-dokumentáčného centra v Bratislave putovali tri mechanické návěstidla. Ich pozície zaujali návěstidla svetelné.

Stav dvoch výhybiek č. 28 a 29 na stavadle č. 3 v prievidzskom triangli (osobná stanica – nákladná stanica - stavadlo 3) už dlhšie volal po ich komplexnej rekonštrukcii. Výhybky boli morálne aj technicky zastarané, vysokému stupňu opotrebovanosti napomohli aj ťažké uhoľné vlaky. Od 15. do 17. októbra ich preto súčasne s koľajovým lôžkom a prípojnými poľami vymenili zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Topoľčany. „Pôvodné stupňové výhybky tvaru JT 6° sa už nevyrábajú, preto sme ich museli vymeniť za pomerové typu JS49 1:9 - 300, získané z koridoru. Keďže už predtým slúžili v koľajisku, pred ich opätovným zabudovaním sme ešte museli repasovať dožitú podvaly. Lenže verejné obstarávanie na podvaly nie je ukončené a aby sa rekonštrukcia vôbec konala, potrebné podvaly sme pracne navážali z celého obvodu,“ uviedol Bc. Pavol Pokrývka, prednosta Sekcie ŽTS OR Trnava. Nové výhybky sú ale o niekoľko metrov dlhšie a s iným stupňom odbočenia, takže ich napojenie na jestvujúce oblúky si vyžadovalo maximálnu presnosť a presnosť. A nielen to. „Kilometrickú polohu museli zmeniť aj odchodové návěstidla od osobnej a nákladnej stanice, pretože podľa technickej normy musia byť od výhybiek vzdialené 50 metrov, a to pri nových výhybkách nebolo dodržané,“ prezradil Ing. Miroslav Duda, prednosta Sekcie OZT Leopoldov, OR Trnava. Ibaže v koľajisku stáli ešte mechanické návěstidla bez elektrického osvetlenia, ktoré za tmy a zníženej viditeľnosti osvetľovali signalisti petrolejovými lampášmi. Navyše, ich posunom by sa menila aj trasa drôtovodov pre ich ovládanie. Bolo teda rozhodnuté – mechanické ramená nahradia farebné svetlá. „Demontážou mechanických návěstidiel stratili význam stavacie páky na stavadlovom prístroji elektromechanického zabezpečovacieho zariadenia na stavadle 3. Osadenie svetelných návěstidiel si zasa vyžiadalo úpravy mechanických a elektrických závislostí v tomto stavadlovom prístroji. Zmenila sa aj väzba medzi zabezpečovacími zariadeniami v stanici a na priecestí v km 1,003,“ vymenoval najnáročnejšie činnosti Ing. Miroslav Duda, ktorý sa na týchto úpravách aktívne podieľal. Celkovo svetelné návěstidla nahradili v prievidzskom triangli dve hlavné mechanické návěstidla a jednu mechanickú predzvešť, 2 predzvesti boli zrušené. V osobnej stanici v Prievidzi taktiež došlo k výmene dvojsvetlových odchodových návěstidiel za trojsvetlové, keďže výsledkom ďalších úprav zabezpečovacieho zariadenia bude tzv. prenos návěstí a ich zobrazovanie na uvedených odchodových návěstidlách.

Martin BALKOVSKÝ, foto: Martin HANZLÍK a Miroslav VLADÁR



Zamestnanci SMSÚ OZT SO Nové Zámky vykonávajú záverečné úpravy na novom svetelnom návěstidle.



Zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Topoľčany sa podieľali na výmene stupňových výhybiek za pomerové.



Ing. Miroslav Duda (vľavo) prednosta Sekcie OZT Leopoldov kontroluje Jána Podolca a Slavomíra Marka, návěstných majstrov SMSÚ OZT ZT Leopoldov pri úprave závislostí v stavadlovom prístroji na St. 3.



Nahnutý autožeriav zablokoval železniciu

Naklonený autožeriav na takmer 2 hodiny prerušil železničnú dopravu medzi stanicami Trenčín a Trenčianska Teplá. Mimoriadna udalosť sa stala 17. októbra o 10:45, v čase, keď stroj asistoval pri stavbe protihlukovej steny. Počas prác sa znenazdajky nahol tak, že ramenom zasahoval do priečného prierezu druhej traťovej koľaje. Keďže v tomto úseku jazdili vlaky iba po jednej koľaji, pretože prvá koľaj bola kvôli prebiehajúcej modernizácii dlhodobo vylúčená, železničná prevádzka musela byť prerušená a cestujúcu verejnosť prevážala náhradná autobusová doprava. Nehoda sa zaobišla bez zranení a bez škôd na železničnom zvršku a trakčnom vedení. O 12:22 hod. už bola doprava na trati obnovená.

(balky)



Mikuláš príde do SIP Strečno

Začneme 7. decembra 2013 o 11:00 hod. spoločnou prípravou sály

- výroba vianočných ozdôb
- kreslenie, modelovanie, šantenie, hry, súťaže
- zdobenie perníčkov

12:00 hod. Obed

- minikino
- maľovanie na tvár
- tanečná škola a hry s animátormi
- karneval, detská disco
- tvorba pieskových obrázkov

Železničiar!

Využite možnosť čerpania príspevku zo sociálneho fondu podľa kolektívnej zmluvy ŽSR a ubytujte sa v železničnom zariadení SIP Strečno.

Viac informácií a rezervácie:
Tel: 041 229 5348, 930 5348,
0903 283 816
www.sipstrecno.sk

16:00 hod. Privítanie Mikuláša

- mikulášske darčeky
- súťaž Mikuláš hľadá talenty
- tombola
- popoludnie plné zábavy, prekvapení a sladkostí

Občerstvenie:

Vianočný punč pre deti aj dospelých a iné dobroty



STABILITA informuje Nové sporiteľské zmluvy po novom

Národná rada SR schválila 13. septembra 2013 veľkú novelu zákona o doplnkovom dôchodkovom sporení. Väčšina zmien, ktoré sa priamo dotýkajú klientov, vstúpi do platnosti 1. januára 2014.

Záverom DDS Stabilita je, aby sa jej klienti so všetkými podstatnými zmenami mali možnosť oboznámiť v dostatočnom časovom predstihu. Preto aj v Ž semafore predstavíme postupne všetky dôležité zmeny, ktoré by sporitelia rozhodne nemali prehliadnuť.

Na úvod pár základných informácií. Už existujúcich klientov DDS (tí klienti, ktorí už zmluvy majú uzatvorené, resp. tí, ktorí ešte stihnú uzatvoriť zmluvy do 31. 12. 2013) sa zmeny dotknú len v minimálnej miere.

Nové podmienky, účinné od 1. 1. 2014 sa budú automaticky vzťahovať na všetky nové účastnícke zmluvy, uzatvorené po tomto termíne.

Sporitelia, ktorí už zmluvy o doplnkovom dôchodkovom sporení uzatvorené majú, sa môžu sami rozhodnúť, či prístúpia na nové podmienky, alebo si ponechajú súčasné dávkové plány.

Pre sporiteľov, ktorí nepristúpia na nové podmienky platí, že Ustanovenia dávkových plánov, ktoré sú súčasťou vašich zmlúv ostávajú pre vás naďalej v platnosti (s výnimkou niektorých ustanovení, ktoré sa týkajú výsluhového dôchodku pre rizikové kategórie, prevodu do inej DDS a výšky poplatkov, ktoré budú od januára 2014 rovnaké pre všetkých sporiteľov, bez ohľadu na to, či si ponechajú „pôvodné zmluvné podmienky“, alebo prístúpia na nové podmienky.

Sporitelia, ktorí sa rozhodnú prístúpiť na nové podmienky v zmysle novely, tak môžu urobiť formou podpísania „Dodatku“, ktorý bude od 1. 1. 2014 k dispozícii na všetkých pracoviskách STABILITA, d.d.s., a. s., a tiež na internetovej stránke spoločnosti.

Následne potom môžu začať využívať aj daňovú úľavu, ktorú novela zákona pre týchto sporiteľov od nového roka obnovila. Bez podpísania dodatku si existujúci klienti nebudú môcť uplatniť daňovú úľavu, ktorá od januára umožní odrátať si zo základu dane vlastné príspevky až do výšky 180,- € ročne. Sporitelia tak môžu každoročne ušetriť na dani 34,20 €.

Viac informácií na www.stabilita.sk alebo 0800 11 76 76

Urobte si aj vy peknú jeseň...



STABILITA

doplnková dôchodková spoločnosť

Pilier vášho dôchodku

www.stabilita.sk | bezplatná infolinka 0800 11 76 76

Modernizácia trate zasahuje do života Trenčanov

Pokiaľ prvé etapy modernizácie železničnej trate Nové Mesto nad Váhom – Púchov sú už ukončené, výstavba tretej etapy od Zlatoviec po Trenčiansku Teplú riadne nabere na obrátkach. Stavbárov a zástupcov zhotoviteľa - Združenia pod BREZINOU na čele s firmou TSS GRADE, a. s., badať na celom 12-kilometrovom úseku. Avšak, najväčšie „manévry“ stavebných mechanizmov zažíva mesto Trenčín, keďže staveniská sa rozprestierajú od Zlatoviec až po Opatovú nad Váhom, pri budúcom moste cez rieku Váh, aj na niekdajšom kúpalisku. Náročná výtuková činnosť a s ňou spojené obmedzenia železničnej prevádzky niekoľko mesiacov ovplyvňujú aj chod trenčianskej stanice. Jej personál si načas oddýchne až 11. decembra, po skončení všetkých tohtoročných výtuk.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor, Peter OCHODNIČAN



Podchod pre cestujúcich, prístupný aj osobám so zníženou schopnosťou pohybu, je situovaný v polovici nástupišť č. 2 a 3. Podchod s osobnými výťahmi a rampami bude zabezpečovať aj prechod verejnosti na Hodžovú ulicu. Cestujúcim má slúžiť od jesene 2014.



Tretie nástupište bude dlhé 400 metrov, jeho prístrešok pozostáva zo sústavy oceľových dutostenných stĺpov a strešnej rámovej konštrukcie. Strešná krytina je navrhnutá z materiálov s dlhou trvácnosťou z poplastovaného plechu, nad podchodmi a lavičkami budú svetlíky. Využívať sa má od marca 2014.



Pôvodný podchod prestane existovať a nahradí ho podchod pre cestujúcich a batožinový podchod. Ten je situovaný bližšie k bratislavskému zhlaviu, na každom nástupišti bude aj nákladný výťah.



Most bude stáť na siedmich pilieroch, obrysy niektorých už badať na brehu aj v koryte Váhu.



Sprava Štefan Hlinka, generálny riaditeľ ZSR, rezortný minister Ján Počiatek a Jaroslav Baška, novozvolený župan Trenčianskeho samosprávneho kraja, si na kontrolnom dni vypočuli podrobné informácie o stavbe od Petra Vilímka (naľavo), výrobného riaditeľa TSS GRADE, a. s..



Moderne riešený železničný most cez rieku Váh bude dlhý 360 metrov, ukončenie jeho realizácie je plánované na prvý polrok 2015.

ZAUJALO NÁS

Želko z našej krásnej knihy Želkova škôlka bol skvelým spoločníkom, ale aj pomocníkom, počas exkurzie detí na železničnej stanici v Ruskove.

Nielen prednosta stanice, ale aj službukonajúci železničari sa postarali o to, aby sa zvedavé deti z miestnej materskej školy čo najviac dozvedeli o železnici. Jozef Mačaj, výpravca, ktorý deti sprevádzal, vysvetľoval, ako to na stanici funguje, aby mohli vláčiky vozíť ľudí aj tovar. Filipko si dokonca v ozajstnej čiapke „vypravil“ aj vlak a v dopravnej kancelárii všetci zvedavo sledovali prácu výpravkyne Slávky Krempaskej, ktorej sa tiež ušlo niekoľko zvedavých otázok. Ďakujeme aj trpezlivej cestujúcej z Kežmarku, ktorá si kupovala cestovný lístok za asistencie asi 30 deťúrenc. Spokojné deti zakývali novému poschodovému vláčiku a nielen skvelé zážitky, ale aj malé darčeky si s radosťou odniesli aj so svojimi učiteľkami do materskej školy v Ruskove. Ktovie, možno aj medzi nimi sú budúci železničari ☺ (sch)



Filipko ako budúci výpravca.



Červenú čiapku má na stanici iba výpravca...



„A na čo sú tu všetky tie gombíky?“ vypytovali sa deťúrence výpravkyne Slávky.



Na železničnom priecestí a v blízkosti koľajníc musíte vždy dávať veľký pozor!



To je pekný vláčik a má dve poschodia!



Keď sviety červená stojíme! „Vlak má vždy prednosť!“ vysvetľoval Jozef.