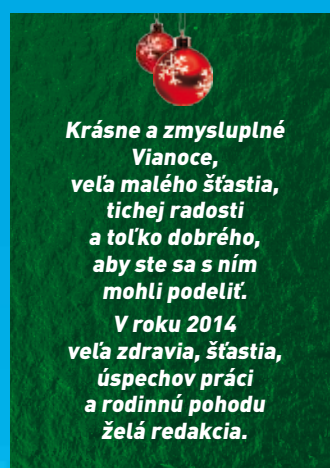


ŽELEZNIČNÝ **semafor**

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNIC SLOVENSKEJ REPUBLIKY ROČNÍK XXIII DECEMBER 2013





Milé kolegyně, kolegovia,

každý koniec roka sa spája s dvoma pocitmi, rovnako, ako každá minca má dve strany. Jedným je pocit z plynúceho času, ktorý sa už nemá šancu vrátiť a zopakovať, preto je veľmi vzácna jedinečnosť a tiež pominuteľnosť každého jedného dňa. Tie vydarené by sme radi prežívali opakovane, tie menej vydarené ostanú v zabudnutí. Druhým pocitom je nádej a očakávanie z dní, ktoré len majú prísť, viera, že vieme ovplyvniť, ako budú vyzerat', a že budú podľa našich predstáv.

Rád by som vám za všetky uplynulé dni práce sa končiaceho roka úprimne poďakoval. Za tisíce hodín, ktoré vás spájali a spájajú so železnicou, za to, že vám osud a každodenná realita na železnici nie je ľahostajná. Vážim si, že žijete železnicou, aj keď sú dni, ktoré prinášajú aj problémy, mimo-radnosti a stresy, ktoré si často vyžadujú obrovské nasadenie. Na druhej strane sme si vybudovali za posledné roky najmä v oblasti ľudského potenciálu zomknutý kolektív, ktorý sa snaží neraz bez ohľadu na čas, návaly práce a ťažké rozhodnutia, stále robiť veci v prospech železnice a v mene jej, veríme, že lepšej budúcnosti. Ďakujem, že mnohí z vás obetujú pre ŽSR veľa hodín aj osobného voľna, že nezištne pomáhajú v rozhodujúcich okamihoch. Za celé vedenie ŽSR ďakujeme, že zostávate verní modrej armáde, vážime si potenciál, ktorý vo vás máme. Za nás sa budeme snažiť, aby sme tento aj nasledujúce roky ukončili s dobrým hospodárskym výsledkom, aby ste cítili, že železnica je istota, a že kroky a rozhodnutia, ktoré prijímame, majú svoj systém, koncepciu, opodstatnenie a tiež zohľadňujú aj vaše názory.

Prajem vám v mene celého vedenia ŽSR krásne a príjemne strávené vianočné sviatky v kruhu vašich blízkych. Prajem vám, aby ste si oddýchlí, načerpali novú inšpiráciu a splnili si aj osobné predsavzatia do nového roku 2014. Želám vám pevné zdravie, šťastie, chápanie a milujúce rodiny, skvelých kolegov a aby sa vám nasledujúcich 365 dní darilo.

Všetko dobré!

Hlinka

Ing. Štefan Hlinka
generálny riaditeľ ŽSR

Plány na rok 2014 sú schválené

Decembrové porady vedenia ŽSR sa niesli v duchu plánovania. Podnikateľský, investičný, ale aj plán verejného obstarávania sú schválené. Prerokovali sa aj úlohy vyplývajúce z projektu o nových štandardoch železničných staníc. Štandardy, ktoré sa od nového roka začnú postupne zavádzať na celom Slovensku, zvýšia nielen úroveň cestovania vo vlakoch, ale zlepšia aj situáciu na železničných staniciach. MDVRR SR stanovilo 57 staníc, na ktorých sa budú štandardy zavádzať prioritne. Jednou z tém rokovani bolo aj fungovanie železničných hasičov. Schválila sa transformácia zboru protipožiarnej ochrany.

Podnikateľský a investičný plán schválený

Podnikateľský plán (PP) ŽSR na roky 2014 - 2016 a Investičný plán ŽSR na rovnaké obdobie, realizovaný z vlastných zdrojov ŽSR dodávateľským spôsobom, sú schválené. Podnikateľský plán vychádza najmä z prioritných cieľov ŽSR, prognózy vývoja ekonomiky SR, pripravovanej zmluvy o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry na roky 2014 - 2016. Výsledok hospodárenia je plánovaný v roku 2014 na úrovni zisku + 4 515 tis. €, v roku 2015 na úrovni + 1 329 tis. € a v roku 2016 na úrovni vyrovnaného hospodárenia (0 €). V rokoch 2014 - 2016 je alokovaný objem vlastných zdrojov na investície vo výške 130 mil. €/rok. Blížšie informácie o PP sú na strane 4.

Nový plán verejného obstarávania na rok 2014

Vedenie ŽSR schválilo aj plán verejného obstarávania na rok 2014. Plán vychádza zo schváleného podnikateľského plánu ŽSR, bol spracovaný v súlade s predpisom SR 1011 a je členený na 4 časti:

- Plán obstarávania tovarov pre rok 2014 s dvojročným výhľadom na roky 2015 - 2016;
- Plán obstarávania stavebných prác a služieb pre rok 2014 s dvojročným výhľadom na roky 2015 - 2016;
- Investičný plán ŽSR na roky 2014 - 2016, realizovaný z vlastných zdrojov dodávateľským spôsobom (ide o samostatný plán, ktorý je neoddeliteľnou súčasťou plánu obstarávania na ŽSR)
- Investičný plán ŽSR zabezpečovaný z vlastných zdrojov aktiváciou (hospodárskym spôsobom) pre rok 2014 (ide tiež o samostatný plán, po schválení generálnym riaditeľom ŽSR sa stane súčasťou plánu obstarávania ŽSR).

Schválením vyššie uvedených plánov boli vytvorené základné predpoklady pre riadenie a zabezpečenie chodu ŽSR v rokoch 2014 - 2016.

Štandardy železničných staníc a tratí

Vedenie ŽSR za účasti členov pracovnej skupiny prerokovalo a odsúhlasilo čiastkovú správu k návrhu postupu zavádzania štandardov. Postup prípravy sa riadil podľa rozhodnutia GR č. 46/2013 a nariadenia GR č. 17/2013. Bola spracovaná analýza porovnania súčasného stavu s navrhovanými štandardami. Výstupom je návrh znenia štandardov pre 57 samostatných ŽST, obsahujúci predbežný popis

jednotlivých štandardov, vrátane predpokladaných termínov pre prípravu a samotnú realizáciu v rokoch 2014 - 2016. Súčasťou materiálu je aj kvantifikácia požiadaviek na prevádzkové a investičné prostriedky, potrebné pre zavedenie štandardov ŽST. Konečný návrh znenia štandardov železničných tratí a staníc bude po obsahovej a vecnej stránke zahrnutý vo forme samostatnej prílohy k zmluve o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry na roky 2014 - 2016. Jej schválenie sa predpokladá do konca roka 2013.

Transformácia protipožiarnej ochrany železníc

Na základe vyjadrení Krajských riaditeľstiev hasičského a záchranného zboru SR (ďalej HaZZ SR) už nevyplýva pre ŽSR povinnosť prevádzkovať závodné hasičské útvary. V záujme zabezpečovania činnosti represie POŽ v segmente železničnej dopravy (ZSSK a ZSSK CARGO) sa uskutočnilo v priebehu novembra a decembra viaceré rokovani na najvyššej úrovni ŽSR, ZSSK a ZSSK CARGO s predstaviteľmi HaZZ SR a aj za účasti zástupcov MDVRR SR. Na základe dohôd všetkých strán sa stanovil postup zabezpečenia týchto činností. VOJ ZPOŽ bude na ŽSR transformovaná. V priebehu 1. štvrtroka 2014 bude táto VOJ poskytovať služby represie pre ZSSK a ZSSK CARGO ako doteraz a následne od 1. 4. 2014 bude majetok ZPOŽ v dohodnutom rozsahu prenajatý pre ZSSK a ZSSK CARGO s tým, že u zamestnancov represie dôjde k prechodu práv a povinností. Týmto budú vytvorené podmienky, aby si ZSSK a ZSSK CARGO mohli tieto povinnosti zabezpečovať vo vlastnej režii. Dňa 9. 12. 2013 bolo schválené nariadenie GR o transformácii ZPOŽ, v ktorom sú stanovené úlohy, postupové kroky a zodpovednosti všetkých zainteresovaných zložiek ŽSR pre plynulé zabezpečenie celého procesu transformácie.

Nový systém riešenia reklamácií

Rozhodnutím GR č. 61/2013 bol schválený zámer projektu č. 4/2013 - Reklamačný proces v prostredí ŽSR. Cieľom predloženeho zámeru je zavedenie jednotného procesu riadenia, evidovania a uplatňovania reklamácií z dôvodu nekvality, poškodenia, nefunkčnosti alebo inak nevyhovujúceho dodania tovarov, služieb a prác, ktoré sú pre ŽSR dodávané alebo poskytované externými subjektami. Navrhnuté je pripraviť a implementovať projekt už počas roka 2014.

Ing. Anton KUKUČKA
Ing. Stanislava FEJFÁROVÁ, CSc.

Riaditeľstvo železníc ožilo vianočnými trhmi

Nefalšovaná vianočná atmosféra v budove generálneho riaditeľstva ŽSR na Klemensovej ulici v Bratislave vládla deň pred Mikulášom. V zasadačkách na prízemí totiž prebiehali vianočné trhy, na ktorých mnohí naši šikovní kolegovia ponúkali vlastnoručne vyrobené a s citom pripravené diela.

A ponuka bola naozaj široká. Množstvo zaujímavých výrobkov sa priam samé núkali kupujúcim. A tak nečudo, že mnohí odchádzali s plnými rukami či taškami. Predávali sa adventné vence, ale aj iné vianočné dekorácie. Nechýbala bižutéria, keramika, rôzne figúrky,



Pani Lenčėšová svoje výrobky predávala prvýkrát a je veľmi rada, že ju manžel prihlásil.

nosť a navari večeru. Keď prídem po krúžku domov, je prestreté a ja mu predvediem moje nové výrobky. Táto akcia bola mojou premiérou a som šťastná, že sa moje veci páčili. Dokonca som dostala aj novú zákazku. Druhou záľubou sú korálky. Tie však vyrábam doma a veľmi často potrebujem pomoc pri práci s drôtikom. Aj vtedy mi manžel ochotne pomôže. Tak vidíte, bez neho by to vlastne ani nešlo! Železničiarci sú proste šikovní ľudia. Chcela by som poďakovať všetkým, ktorí sa pričínili o skvelú akciu a popriať všetkým veľa zdravia a pohody pri vianočnom stromčeku, v kruhu svojich rodín a v novom roku veľa pracovných úspechov," želá šikovná a zručná pani Lenčėšová, manželka Ing. Mariána Lenčėša z O 430 GR ŽSR.

Foto: Ivana STRMEŇOVÁ



Ing. Daniel Balucha verí, že výrobkami z dielne svojich kolegýň poteší svojich najbližších.

dokonca sirupy či tričká. Atmosféru podčiarkovali znejúce koledy a úsmevy na tvárach zúčastnených, ktorí si okrem nákupu so sebou odniesli aj sviatočnú náladu. „Zorganizovať trhy bol vynikajúci nápad. Bol som veľmi prekvapený nielen záujmom zo strany kupujúcich, ale najmä kreativitou mnohých mojich kolegýň a spolupracovníčok. Prijemná predvianočná atmosféra a pestrá škála vôní boli samozrejmosťou. Nakúpil som zopár drobností, ktoré určite potešia mojich najbližších. Dúfam, že sme na Klemensovej boli účastníkmi zrodu nového - tradičného podujatia,“ zhodnotil a pochválil organizátorov Ing. Daniel Balucha, riaditeľ O460 GR ŽSR. Organizačnej taktovky sa chopil odbor ľudských zdrojov a veríme, že tento ročník ich presvedčí o správnosti tohto kroku a akcia sa stane tradíciou. Medzi predávajúcimi boli nielen kolegyně z budovy, ale napríklad aj manželka jedného zo zamestnancov. „Na fakte, že som mohla predviesť svoje výrobky na tejto akcii má zásluhu môj manžel. Nielenže ma prihlásil, ale veľmi ma aj podporuje pri mojej záľube. Chodím ešte do práce a jeden deň v týždni navštevujem keramický krúžok. V tom čase sa manžel stará o domác-

Výborný rating pre železnice

Spoločnosť Moody's Investors Service potvrdila Železniciam Slovenskej republiky národný rating na úrovni Aa1.sk a medzinárodný rating na úrovni A2. Zároveň sa výhľad spoločnosti ŽSR zlepšil z negatívneho na stabilný. Rating ŽSR na úrovni A2 zahŕňa hlavne samostatnú úverovú kvalitu spoločnosti, zohľadňuje rating vlády Slovenskej republiky na úrovni A2 a taktiež predpokladá vysokú pravdepodobnosť podpory zo strany vlády. Oficiálne odovzdanie diplomu sa uskutočnilo 24. októbra 2013, kedy si ho prevzal z rúk Ing. Petra Vinša (na foto vpravo) námestník generálneho riaditeľa pre ekonomiku Ing. Dušan Šeščik.

Ing. Jana KRUPCOVÁ, riaditeľka odboru 310 GR ŽSR





Podnikateľský plán na roky 2014 - 2016 je schválený

Podnikateľský plán (PP) ŽSR na roky 2014 - 2016 vyjadruje ambíciu manažmentu udržať vnútornú a finančnú stabilitu organizácie s cieľom dosiahnuť hospodárenie, ktoré nebude mať negatívny dopad na zadlženosť firmy. Predstavuje strednodobý plán, ktorý detailne stanovuje plánovanie na rok 2014 a indikatívne zobrazuje plány na roky 2015 a 2016.



PP je vypracovaný v súlade s vrcholovými cieľmi organizácie a citlivo reaguje na pripravovaný rozpočet verejnej správy, ktorého cieľom je zníženie cieľného deficitu na rok 2014 o 0,1 % HDP.

Z uvedeného dôvodu je plánovaná dotácia na prevádzku železničnej infraštruktúry hradená štátom prostredníctvom zmluvy o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry medziročne nižšia o 10 mil. €. Plán roka 2014 oproti plánu 2013 uvažuje aj s nižšími tržbami z úhrad za použitie železničnej infraštruktúry o 429 tis. €, bez vplyvu Uznesenia Vlády SR č. 390/2013 k „Návrhu opatrení na konsolidáciu železničnej nákladnej dopravy SR“. Tržby odrážajú plánované dopravné výkony v objeme 45 098 tis. vlkm.

Napriek klesajúcemu trendu v oblasti tržieb, plán na rok 2014 uvažuje s udržaním zamestnanosti v intenciách roku 2013. Náklady zároveň odrážajú cieľ vyšších investícií z vlastných zdrojov s cieľom udržania výšky odpisov na úrovni skutočnosti tohto roka, čo predstavuje zvýšenie odpisov z vlastných zdrojov oproti plánu roka 2013 o 7 527 tis. €. Zapracovanie protichodných predpokladov do plánu v roku 2014, a to zníženie tržieb verzus zvýšenie nákladov v oblasti osobných nákladov, odpisov a mierne aj na účtoch spotrebovaných nákladov a služieb, si vyžadovalo pri tvorbe plánu precíznosť, strategické myslenie, dôslednú konsolidáciu pracovných činností a presné identifikovanie dopadov jednotlivých parametrov.

V roku 2014 naša firma plánuje kladný výsledok hospodárenia na úrovni 4,5 mil. €. Výsledok hospodárenia výrazne ovplyvňuje plánované rozpustenie opravných položiek vo výške 27 059 tis. € vo vzťahu k Uzneseniu Vlády SR č. 390/2013 a plánovaná strata na úrovni hlavnej činnosti vo výške 20 mil. €, ktorá je aspektom prechodného obdobia pred trvalým znížením fixných ekonomicky oprávnených nákladov na úroveň 250 mil. €, v zmysle rozpočtu verejnej správy na roky 2014 – 2016.

Zároveň plán peňažných tokov, ako súčasť podnikateľského plánu na rok 2014, zahŕňa zníženie úverovej zadlženosti v zmysle úverovej politiky ŽSR.

Podnikateľský plán ŽSR na rok 2014 vyjadruje cieľ vedenia organizácie o udržanie ozdravujúceho trendu organizácie.

Zefektívnenie procesu tvorby podnikateľského plánu a jeho previazanosť na ostatné plány

V rámci pracovných činností, vykonaných v súvislosti s tvorbou PP ŽSR na rok 2014, boli zároveň odborom controllingu stanovené ciele pre zefektívnenie a skvalitnenie procesu tvorby plánu, a to vo vzťahu k:

- ostatným plánom organizácie (plán verejného obstarávania a investičný plán)
- zmene pracovného postupu zamestnancov controllingu na VOJ a O 330

Ústretovosťou a spoluprácou všetkých zamestnancov, podieľajúcich sa na tvorbe plánu, možno hodnotiť plnenie týchto interných cieľov vysoko pozitívne. Plán roka 2014 je plne premietnutý vo verejnom obstarávaní.

Zároveň bolo snahou odboru controllingu o spracovanie podnikateľského plánu spôsobom, kedy PP nepredikuje ekonomické výsledky, ktoré sú následne finálne dopracované v systéme SAP, ale vychádza z údajov v systéme SAP už spracovaných.

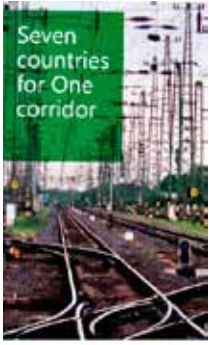
Pred spustením plánovania, bol navrhnutý nový proces spracovania plánu, ktorého základnou filozofiou je spracovanie návrhov plánov priamo do systému SAP a vytvorenie formulára pre prepojenie PP s plánom verejného obstarávania. Týmto prišlo k výraznej časovej úspore oproti pôvodnému procesu spracovania plánu, a teda plán na roky 2014 – 2016 bol prvýkrát predložený už na novembrové rokovanie Správnej rady ŽSR.

Ďakujeme za spoluprácu

„K tomuto úspechu výrazne prispeli všetci tvorcovia čiastkových plánov na VOJ, ktorí svojou disciplinovanosťou, ochotou spolupracovať, plánovacími zručnosťami a tiež kolegiálnosťou, prispeli k tvorbe kvalitného podnikateľského plánu, ktorý vychádza z údajov naplánovaných v systéme SAP. Týmto patrí vďaka každému, kto prispel k zvládnutiu tak náročnej práce v krátkom časovom horizonte, s vysoko kvalitným výstupom,“ aj týmito slovami sa poďakovala Ing. Michaela Činčurová, riaditeľka odboru controllingu všetkým plánovačom ŽSR.

(O 330)





Na siedmom nákladnom koridore dávajte pozor!

Európska komisia navrhla ešte v roku 2008 zavedenie medzinárodných železničných koridorov nákladnej dopravy, vytvárajúcich európsku železničnú sieť pre konkurencieschopnú železničnú nákladnú dopravu, na ktorej sa jazdy vlakov nákladnej dopravy riadia spoločnými podmienkami. Podstatou je, aby vlaky prechádzali z jednej národnej siete na inú bez akýchkoľvek organizačných prekážok. Hlavným cieľom tohto nariadenia 913/2010 je zabezpečiť zvýšenie podielu ekologickejšej železnice na dopravnom trhu. Dosiagnúť sa tak má do roku 2030 prevod 30 % objemu cestnej nákladnej dopravy na koľajnice pri prepravách nad 300 km.

Toto nariadenie určuje postup a podmienky zriadenia koridorov, vrátane požiadaviek ich technických štandardov na celej preddefinovanej sieti. Ide o pomerne komplexný nástroj rozvoja nákladnej dopravy, ktorého cieľom je vytvoriť infraštruktúru s homogénnymi kľúčovými parametrami z pohľadu požiadaviek nákladnej dopravy. Technicky ide predovšetkým o priechodný prierez, hmotnosť na nápravu, dĺžku vlaku a rýchlosť; organizačne o zriadenie jedného kontaktného miesta pre žiadosti o kapacitu dopravnej cesty (tzv. „koridorový One Stop Shop“, skratka „C-OSS“).

RFC 7

Na siedmom koridore si dopravcovia, presne podľa plánu, konkrétne od 8. novembra 2013 môžu objednávať dopravnú cestu na jednom mieste – v Budapešti, kde v piatok 8. 11. napoludnie začala prevádzka kontaktného miesta One Stop Shop. Prvým zákazníkom bol jeden zo slovenských prepravcov, a to Prvá slovenská železničná, a.s.. Ing. Ladislav Szutányi, generálny manažér PSŽ, si tak na slávnostnom ceremoniáli ako prvý oficiálne objednal dopravnú cestu. „Od tejto služby očakávame, že sa zrýchli a zjednoduší proces nákladnej dopravy pri prechádzaní cez niekoľko krajín,“ povedal v Budapešti Ing. Ladislav Szutányi. Na túto prvú objednanú

cestu z Prahy do Rumunska (cez 4 krajiny) potrebovali iba dva rušne a 3 rušňovodičov, čo je podľa generálneho manažéra výborné. Doteraz sa trasa objednávala v každej krajine zvlášť a tie to potom riešili spoločne medzi sebou. Niekedy išlo o pomerne náročný a najmä zdĺhavý proces. A teraz pôjde obilie z Prahy až do Rumunska takmer plynule. Jediné, asi 7-minútové technické zdržanie, bude v Štúrove (pre zmenu koncovky na vlaku). RFC 7, čo je skratka 7. nákladného koridoru, spája Prahu – Bratislavu – Viedeň – Budapešť – Bukurešť – Konšancu – Sofiu – Solún a Atény.

RFC 9

alebo CS Corridor, je skratka pre označenie deviateho koridoru nákladnej dopravy. Manažéri infraštruktúry ŽSR a SŽDC sa zúčastňujú na činnosti nákladných koridorov a spolu definujú a zavádzajú medzinárodné predpripravené koridorové trasy pre vlaky nákladnej dopravy. Na železničnom koridore nákladnej dopravy č. 9 budú mať žiadatelia o vlakové trasy na koridore v období cestovného poriadku 2013/2014 k dispozícii 12 párov predpripravených koridorových trás. Táto informácia je oficiálnou správou po 7. novembri, kedy zástupcovia výkonnej a správnej rady schválili potrebné dokumenty pre činnosť tohto koridoru. Výkonnú radu CS koridoru tvoria zástupcovia ministers-



Generálny manažér PSŽ Ing. Ladislav Szutányi (vpravo) po objednaní trasy na siedmom koridore na slávnostnom ceremoniáli v Budapešti.

tiev dopravy Českej a Slovenskej republiky. Správna rada pozostáva z prevádzkovateľov dráhy obidvoch krajín, teda ŽSR a SŽDC. Železničný koridor nákladnej dopravy č. 9 je definovaný smerovaním Praha – Horní Lideč / Ostrava – Žilina – Košice – Čierna nad Tisou (alternatívne / Maťovce) – slovensko-ukrajinská hranica. Tento koridor spája strednú Európu s východnou a ďalekým východom, čo predstavuje do budúcnosti potenciálne zvýšenie dopravy naprieč obidvoma krajinami. „Medzi hlavné očakávané efekty patria posilnenie tranzitnej železničnej dopravy a poskytovanie kvalitnejších služieb, predovšetkým skrátením času prepravy a zvýšením spoľahlivosti železničnej nákladnej dopravy,“ povedal Ing. Miroslav Matúšek, riaditeľ odboru obchodu GR ŽSR, ktorý zastupuje ŽSR v správnych radách koridorov. Pre výkon činnosti koridoru sa v maximálnej možnej miere využívajú existujúce prostriedky, informačné systémy, skúsenosti a údaje SŽDC a ŽSR. Funkciu jediného kontaktného miesta koridoru (C-OSS) budú obidvaja partneri vykonávať striedavo. Prvý rok bude túto funkciu vykonávať SŽDC. Informácie o RFC-9 koridore sú zverejnené na web stránkach koridoru www.rfc9.eu.



Manažéri infraštruktúry sa zúčastňujú na činnosti nákladných koridorov a spolu definujú a zavádzajú medzinárodné koridorové trasy pre vlaky nákladnej dopravy.

Zaostrené na bezpečnosť pri práci a komunikáciu

Fenomén menom komunikácia a jej absencia v spoločnosti sa dostáva aj na pracoviská ŽSR. Upozornil na tento fakt na spoločnej porade oblastných riaditeľstiev Zvolen a Košice Bc. Milan Kubiček, riaditeľ odboru bezpečnosti a inšpekcie. Nedostatok komunikácie sa totiž za ostatné mesiace v tomto roku podpísala pod viacero zlyhaní zamestnancov, nehôd a lapsusov, ktorým sme sa mohli vyhnúť.

Trojdnovú poradu v Banskej Bystrici otvoril riaditeľ OR Ing. Marian Izakovič a námestník GR pre prevádzku Ing. Ján Juriga. Námestník generálneho riaditeľa ŽSR pre prevádzku informoval vedúcich zamestnancov obidvoch riaditeľstiev, prednostov železničných staníc a vedúcich stredísk SMSÚ o aktuálnom ekonomickom stave, vyťaženosti vlakových ciest a hospodárení za uplynulé mesiace tohto roka. „Číselné výsledky nazozaj nie sú zlé, ale čo sa týka bezpečnosti pri práci, dodržiavanie predpisov, resp. ich nedodržiavanie, to by sa malo zlepšiť,“ zhodnotil námestník Juriga kladný hospodársky výsledok so ziskom 8 mil. €, ako aj nie práve najpriaznivejší stav nehodovosti. Aktuálne témy prípravy na zimu, nové GVD a ďalšie aktuálne témy z prevádzky odzneli tiež v jeho podaní. Zúčastnení sa dozvedeli okrem iného aj to, že ŽSR nie sú naklonené tomu, aby s blížiacou sa zimou železničné stanice slúžili ako útulne pre bezdomovcov. Po rokovaní so ZMOS-om (Združenie miest a obcí Slovenska) a políciou chcú dosiahnuť vyššiu kontrolu bezdomovcov na staniciach a znížiť tak ich prítomnosť vo vestibuloch, ktoré často znečisťujú. Hromadné prepúšťanie podľa slov Ing. Jána Juriga v roku 2014 nehrozí. Otázne je ďalšie fungovanie železničných hasičov, a teda Závodu protipožiarnej ochrany železníc, o ich

transformácii prebiehajú rokovania. Bc. Milan Kubiček štatistikou nehodovosti OR ZV a KE a porovnaním minulého roka a uplynulých mesiacov tohto roka potvrdil slová námestníka pre prevádzku, že zamestnanci sa neustále niečím rozptyľujú, nedodržiavajú predpisy a prispievajú tak do štatistiky nehôd. „**Ludia málo komunikujú, toto je hlavný problém,**“ zdôraznil riaditeľ odboru 440, ktorý zároveň upriamil pozornosť na niektoré zlyhanie dozorcov výhybiiek za posledné obdobie. Taktiež vyzval správcov budov, aby sa zamerali na opustené budovy osídlené bezdomovcami, kde hrozí riziko požiarov. Tému bezpečnosti pri práci podporil aj riaditeľ OR ZV Ing. Marian Izakovič. „**Nemôžeme zamestnancom tolerovať už spomínanú lajdáckosť. Je potrebné byť razantnejší. Nie je totiž príjemné chodiť oznamovať do rodín, že niekto sa k nim už nevráti.**“ Ing. Jozef Dudák, zástupca riaditeľa odboru dopravy informoval o zavádzaní štandardov do vlkovej dopravy, ktoré majú pre cestujúcich zabezpečiť vyššiu úroveň cestovania. Je vytipovaných 57 staníc, v ktorých sa štandardy budú zavádzať prioritne v roku 2014. Okrem iného spomenul aj zdvíhacie plošiny, ktoré pribudli na 39. staniciach a bezpečnosť IT. Používateľ je totiž zodpovedný za zneužitie svojho užívateľského účtu do komunikačnej siete ŽSR



„Zlepšiť by sa mala bezpečnosť pri práci a dodržiavanie predpisov,“ zdôraznil Ing. Ján Juriga (v strede) na spoločnej porade OR KE a ZV. Vľavo: Ing. Marian Izakovič, riaditeľ OR ZV, vpravo Ing. Jozef Horváth, námestník riaditeľa pre riadenie dopravy OR Košice.

inou osobou. Ing. Miloslav Havrila, riaditeľ odboru železničných tratí a stavieb, hovoril aj o snahách ZMOS-u v spolupráci s políciou a ŽSR o krajšie železničné stanice. „**Je to ťažké, pretože na niektorých staniciach bolo niečo opravené, následne zničené, potom opäť opravené a opäť zničené, takže toto tiež nie je cesta,**“ dodal k situácii riaditeľ odboru ŽTS Ing. Havrila. Ing. Daniel Balucha, riaditeľ odboru OZT, prítomným vylíčil sumu takmer 89 000 €, ktorá sa za 10 mesiacov tohto roka vyšplhala za škody spôsobené krádežami zariadení OZT. Druhý deň pokračovali samostatné porady OR Zvolena a Košice a prierezových sekcií ekonomiky a ľudských zdrojov. Tretí, posledný deň bol venovaný odborným otázkam zo strany sekcií OZT, EaE, ŽTS a oddeleniu krízového riadenia.

Ivana KAPRÁLIKOVÁ, foto: autorka

Mercedes si poradí s nebezpečným odpadom aj fekáliami

Do vozidlového parku trebišovskej MDS-ky pribudol od 9. decembra mohutný krásavec. Je ním špeciálne cestné vozidlo Mercedes – Benz so sacco-kanalizačnou nadstavbou, určené na odstraňovanie fekálií zo žump



Bc. Vladimír Maďar, vedúci SMSÚ ŽTS MDS Trebišov, predstavuje najnovší prírastok vozidlového parku, ktorý je veľkým prínosom nielen kvôli skvalitneniu práce, ale aj kvôli legislatíve.

a usadenín z kanalizačných potrubí, najmä v obvode východoslovenských prekladísk. Túto obslužnú činnosť na inžinierskych sieťach v obvode ŽST Čierna nad Tisou a Maťovce doteraz zabezpečuje pracovisko SMSÚ ŽTS ÚB Čierna nad Tisou, prostredníctvom fekálneho vozidla IFA. Služí od roku 1984 a jeho technický stav je už natoľko mizerný, že nik sa neodvážil odhadnúť, dokedy by ešte vykonával túto činnosť. Neodstraňovaný obsah žump a kanalizačných potrubí by potom mohol spôsobiť ekologickú haváriu, pretože ako nebezpečný odpad ho likviduje iba čistička odpadových vôd (ČOV) v Čiernej nad Tisou, ktorá je na to určená. A práve zadovaženie nového špecializovaného vozidla za vyše 200-tisíc € zažehnilo takýto negatívny scenár. Modrý obor odčerpáva nebezpečné látky sacím okruhom pomocou vákuom-



Vzhľad zadnej časti automobilu zaujal nielen šéfa MDS-ky Bc. Vladimíra Maďara, ale aj Ing. Lubomíra Pitoňáka, vedúceho prevádzkového oddelenia Sekcie ŽTS OR Košice (vľavo).

presora, no má aj rozvody vodného vysokotlakového čerpadla. Do cisterny sa zmestí až 10-tisíc litrov kalu a 4-tisíc litrov čistej vody. Aj keď vozidlo bude prioritne operovať vo východoslovenských prekladiskách, svoje využitie nájde v celom obvode OR Košice pri likvidácii fekálií a ich odvozom do ČOV, alebo pri odstraňovaní porúch na znečistených kanalizačných potrubíach.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor

Ďalšie stanice s moderným informačným systémom

Ďalšie dve železničné stanice sa môžu pochváliť moderným hlasovým a vizuálnym informačným systémom (HaVIS). Od novembra oznamujú príchody a odchody vlakov v Čadci nové LED svetelné panely. Prechodom na nový GVD ožil identický systém aj v Košiciach, ktorý nahradil zastaraný Pragotron.

ČADCA

Keď sa Čadca stala v roku 1997 výmennou stanicou medzi Slovenskom, Českou republikou a Poľskom, získala na vtedajšie pomery moderný audiovizuálny systém ASIC. Informačné zobrazovacie tabule tvorili pasívne elektromagnetické bistabilné prvky, ktoré mechanickým odklápáním vytvárali potreb-



Nové LED tabule nahradili v Čadci panely s pasívnymi elektromagnetickými bistabilnými prvkami, ktoré sa už nedali opraviť.

né znaky. Časom sa ale začali zlepovať a ukazovali nezmysly. Riadenie informačných prvkov zabezpečovali komponenty, ktoré sa už nevyrábali, a preto ich dodávateľ nedokázal opraviť. Zariadenie ASIC nebolo kompatibilné s inými zariadeniami tohto druhu, a tak neopraviteľné informačné tabule pribúdali. Preto ho v plnom rozsahu nahradil nový HaVIS s veľkoplošnými LED panelmi, ktoré na zobrazenie informácie využívajú tri farby - zelenú, červenú a žltú. Taktiež zobrazujú aj bežiacie alebo blikajúce alfanumerické údaje, čo ASIC neumožňoval. Aktuálne údaje o príchodoch a odchodoch vlakov poskytujú cestujúcim v hale 2 samostatné tabule. Informácie podajú aj 4 panely v podchode a 13 tabúl rozmiestnených po nástupištiach. Zvukové hlásenia a zobrazovanie informácií na LED displejoch zabezpečuje riadiaca jednotka, ktorá riadi vizuálnu aj akustickú časť systému podľa aktuálneho grafikonu vlakovej dopravy.



Zastaraný Pragotron v Košiciach skončil, nahradili ho LED panely a LCD monitory.

KOŠICE

Prechod na nový GVD bol v Košiciach zároveň aj okamihom striedania informačných systémov. Nový HaVIS aj tu vymenil morálne a technicky zastaraný a dosluhujúci systém Pragotron. Informácie na zobrazovacích lištách Pragotronu sa stali minulosťou, aby ich nahradili údaje zobrazované nielen veľkoplošnými LED panelmi, ale aj LCD monitormi. Tie cestujúcim poskytnú informácie o vlakoch v zákazníckom centre ZSSK. Keďže budova stanice sa rekonštruje, nový HaVIS zatiaľ bude fungovať v provizórnom režime. Neskôr pribudnú LCD monitory v hale na galériách, čakárni aj v reštaurácii. Celkovo bude na košickej stanici rozmiestnených 34 veľkoplošných LED panelov a jedna tabuľa bude zobrazovať odchody vlakov aj na zastávke Košice predmestie.

(balky), foto: autor

Inventarizácia majetku s čiarovými kódmi

Jednoduchšie a rýchlejšie zisťovanie skutočného stavu majetku, jeho porovnanie so stavom v účtovníctve, prináša moderný spôsob inventarizácie majetku ŽSR pomocou čiarových kódov. Nový prvok aktuálne zavádzajú Železničné telekomunikácie v pilotnom projekte, v pláne je však jeho rozšírenie na všetky organizačné jednotky ŽSR.

Doterajší spôsob inventarizácie dlhodobého hmotného majetku a hmotného majetku do 1700 € je časovo a fyzicky náročný. Členovia inventarizačných komisií preverujú všetky položky v zostavách majetku, vytlačených zo systému SAP a písomne zaznamenávajú zistené skutočnosti. Značnú časovú náročnosť si vyžaduje aj príprava a tlač inventúrnych súpisov. Zavedenie čiarových kódov urýchlilo a zjednodušilo proces vykonávania fyzickej inventarizácie a obmedzí papierovú administratívu. Majetok je označený štítkom s 2D kódom s vopred nadefinovanými údajmi, ktoré sa počas výkonu inventarizácie nasnímajú čítacím zariadením. Údaje z čítacieho zariadenia sú následne prenášané do systému SAP, kde sa evidujú, vyhodnocujú a zároveň dochádza k aktualizácii údajov. Železničné telekomunikácie v pilotnom projekte používajú 2 typy etikiet. Štítky z lesklého polyestru sú vhodné na označovanie majetku

vo vonkajšom prostredí, sú odolné voči riziku mechanického poškodenia aj voči chemikáliám, UV žiareniu i vysokým teplotám. Na označenie koncových zariadení komunikačných a informačných systémov sú použité samodeštrukčné šachovnicové polyesterové etikety. Vyznačujú sa vysokou pevnosťou aj prílnavosťou a nie je možné ich znovu použiť, lebo odlepením dochádza k ich znehodnoteniu. Na tlač štítkov s 2D kódom je využívaná špeciálna termotransférová tlačiareň. Zavedením čiarových kódov sa okrem rýchlejšieho a jednoduchšieho procesu inventarizácie zabezpečí aj preukázateľnosť o vykonanej fyzickej inventúre v súvislosti so zákonom o účtovníctve.

(ŽT)

Prenosné čítacie zariadenie prečíta z 2D kódu na etikete názov VOJ ŽSR, snímanej položky aj výrobné číslo majetku.





OR ZVOLEN Trate v náročných terénoch, krásne, malebné,

Do štvorlístka oblastných riaditeľstiev v organizačnej štruktúre ŽSR patrí aj OR Zvolen. Tak ako ostatné oblastné riaditeľstvá, spravuje železničnú infraštruktúru a riadi vlakovú dopravu v srdci Slovenska. Vo zvolenskom obvode je, ale rovnako ako v iných OR – kách, veľa originálnych úsekov tratí a aj iných jedinečností a ojedinelostí. Jednou z nich je napríklad aj prevádzkovanie peážnej trate Lučenec – Veľký Krtíš cez územie Maďarska.

V obvode tohto oblastného riaditeľstva je 932 km tratí, na ktorých je vyše 1036 km traťových a 376 km staničných koľají. Hlavné slovo pri náročnosti údržby má dôchodcovský vek železničného zvršku väčšiny koľají, čoho dôkazom je aj bez obmedzenia prevádzkovaná Trať mládeže s pôvodným zvrškom z roku 1949. „Naším špecifikom je, že väčšina našich tratí je jednokolajných a smerové aj sklonové pomery sú prispôbené náročným geografickým pomerom stredného Slovenska. Výstavba koridorov prebieha mimo nášho obvodu, čo znamená, že mnohé trate, stavby a zariadenia prevádzkujeme na konci ich technickej životnosti. Tieto podmienky kladú mimoriadne nároky na vykonávanie správy a údržby železničných tratí tak, aby boli zachované požadované technické parametre, plynulosť a bezpečnosť vlkovej dopravy. To je našim hlavným cieľom, ale zároveň sa snažíme využiť každú príležitosť na zmodernizovanie zastaraných a dožívajúcich technických zariadení infraštruktúry s cieľom zvýšenia bezpečnosti dopravy, zníženie energetickej náročnosti a nákladovosti našich stavieb a zariadení,“ povedal riaditeľ OR Ing. Marian Izakovič. Kanceláriu riaditeľa OR Zvolen a jej chod má na starosti Ing. Helena Budzová. V priamej pôsobnosti riaditeľa je okrem kancelárie aj oddelenie krízového riadenia a ochrany. Aj tu velí žena. Ing. Tatiana Bernátová je vedúca tohto oddelenia. Poslaním oddelenia je plnenie úloh v oblasti civilnej ochrany, hospodárskej mobilizácie, ochrany majetku, utajovaných skutočností, správy registratúry, vydávania zamestnaneckých preukazov a povolení na vstup cudzích osôb do obvodu dráhy v správe ŽSR. Riaditeľ má dvoch námestníkov. Ing. Milan Majer má na starosti riadenie dopravy a Ing. Lubomír Kašiar je námestníkom riaditeľa pre železničnú infraštruktúru.

Prevádzkujeme aj peážnu trať

Sekcia riadenia dopravy má vo svojej činnosti v príslušnom obvode vytvárať predpoklady na plnenie objednávok užívateľov železničnej infraštruktúry – dopravcov. Za týmto účelom zabezpečuje, riadi, organizuje, koordinuje a kontroluje oblasť dopravného procesu, ako aj pracovnú a technologickú disciplínu pracovníkov úseku. Čo niekedy v takej mašinérii nie je práve najjednoduchšie. Prednosta sekcie Ing. Ján Halaj si s tým však musí vedieť dať rady. Sekcia, v členení na oddelenie riadenia a oddelenie technologické, riadi výkonné pracoviská - 14 samostatných železničných staníc z ktorých je 1 mimotriedna (Zvolen), 3 prvej kategórie (B. Bystrica, Levice a Lučenec), 10 druhej kategórie (Brezno, Filakovo, H. Štubňa, H. Dúbrava, Jesenské, Kriváň, Kozárovce, Lenártovce, Šahy, Úľany nad Žitavou), 66 nesamostatných železničných staníc a dve pohraničné prechodové stanice (Filakovo št. hr., Lenártovce št. hr.). Spoločne zabezpečujú plynulú, bezpečnú a hospodárnu prevádzku. Operatívne riadenie dopravy, zmenové plánovanie, analýza plnenia GVD a koordináciu výlukovej činnosti a rozborovú činnosť vykonáva oddelenie riadenia dopravy. Cestou oddelenia technologického sa zabezpečuje spracovanie, overovanie a schvaľovanie prevádzkových poriadkov a ich príloh, dopravnej technológie, spracovanie priepustností, uzatváranie zmlúv o styku dráh, spracovanie podkladov pre stanovenie personálnych potrieb zamestnancov, schvaľovanie rozvrhov služieb, pripravovanie podkladov k tvorbe GVD a plánu vlakovotvorby. V obvode OR Zvolen sú 3 trate so zjednodušeným riadením dopravy, 19 nákladísk, 136 zastávok a 67 vlečiek, z ktorých najvýznamnejšie sú Železiarne Podbrezová, ZSNP Žiar nad Hronom, Knauf Insulation Nová Baňa, Zväz pre skladovanie zásob Hronský Beňadik a Bučina DDD Zvolen. „Špecifikom je prevádzkovanie peážnej trate Lučenec – Veľký Krtíš cez územie Maďarska, kde v súčasnosti dochádza aj k medzištátnej výmene vlakov Lučenec – Ipolitárnoc,“ doplnil prednosta sekcie.

Všetko pre bezpečnosť na pricestách

Sekciu oznamovacej a zabezpečovacej techniky vedie prednosta Ing. Michal Budáč a jej činnosť zabezpečujú 3 oddelenia a 6 výkonných pracovísk. V regióne OR Zvolen je 57 traťových, 142 staničných a 276 pricestných zabezpečovacích zariadení. V obvode je 35 mechanických pricestných zabezpečovacích zariadení a na piatich z nich sa nájdu ešte zastarané mechanické zabezpečovacie zariadenia s jednodrôťovým pohonom, ktoré však budúci rok nahradia svetelné výstražné zariadenia. Vonkajšiu hranicu sekcie OZT tvorí časť štátnej hranice s Maďarskom a hranice pôsobnosti sú oddelené jednak hranicou OR Zvolen od ostatných oblastných riaditeľstiev a v ďalšom rade výkonnými pra-

covskami (SMSÚ OZT). Odvetvie OZT inovuje a ide vpred s novými technológiami aj v oblasti bezpečnosti na našich železničných pricestiach. Kým na cestách, v obciach sme si na výstražné tabule o aktuálnej rýchlosti a výstrahe už zvykli, podobná informačná tabuľa pre vodičov prechádzajúcich cez pricestia dosiaľ chýbala. Ako pilotný projekt však takáto pomôcka hlavne pre nepozorných vodičov pribudne do konca decembra na pricestí v Psiaroch. „Ide o informačnú tabuľu, ktorá bude vodičov informovať o ich aktuálnej rýchlosti, prípadnom spomalení a hlavne o informácii, že prichádzajú k železničnému pricestiu s nápisom - Pozor vlak,“ povedal k ďalšiemu kroku vpred v rámci bezpečnosti prednosta sekcie Ing. Michal Budáč. OZT oblastného riaditeľstva Zvolen pracuje taktiež na náhrade nevyhovujúceho nadzemného vedenia v jednotlivých etapách od roku 2007, a to jednak použitím káblového kolajového pokladača do železničného telesa a navyiac využíva skúsenosti nemeckých železničiarov s pokládkou kábla na päť kolajnice.

Máme aj slovenský Semmering

Hlavným predmetom činnosti sekcie železničných tratí a stavieb v obvode je vykonávať správu zverených zariadení a vytvárať podmienky pre ich bezpečnú a spoľahlivú prevádzku. Riadiť, organizovať a zabezpečovať prevádzku, údržbu, opravy a komplexné rekonštrukcie zariadení železničných tratí a stavieb ŽI a zverenej dopravnej logistiky. Sekcia pozostáva zo 4 oddelení - prevádzkové, technické, pozemných stavieb a oddelenie tepelnej a vodného hospodárstva a riadi 8 výkonných pracovísk SMSÚ ŽTS. Prednostom sekcie je Ing. Milan Mitter. Oddelenia s výkonnými pracoviskami zabezpečujú bezpečnú dopravu na úsekoch železničnej dopravnej cesty. Hlavné slovo pri náročnosti údržby má však dôchodcovský vek železničného zvršku väčšiny koľají (prevádzkujeme bez obmedzenia Trať mládeže s pôvodným zvrškom z roku 1949). V obvode je 932 km tratí, na ktorých je vyše 1036 km traťových a 376 km staničných koľají. Z hľadiska prepravných služieb to síce nie sú prioritné trate, ale z hľadiska zaistovania bezpečnej a spoľahlivej prevádzky medzi nimi rozdiel nie je. Tu sa starajú aj o tunely, mosty, priepusti, nakladacie rampy. Riešia kalamiťné situácie na stavbách železničného spodku, výrubu, kosenie, postreky, zabezpečujú výlukovú činnosť a koordinujú autodopravu a kolajovú mechanizáciu. Veľkú spotrebu práce a finančných prostriedkov má údržba koľají s malými polomerami (98,5 km hlavných koľají má menší polomer oblúkov ako 300 m, čo je 44 % takýchto oblúkov z celej siete ŽSR). „Zatiaľ nezvládnutým problémom je vysoký lesný porast pri horských tratiach na svahoch, kde je pre výrubu potrebná horolezecká technika. Extrémne terény, ktorými vedú trate i stromy na nich sú pri súčasných prudkých klimatických zmenách náchylné na zníženie stability a každoročne musíme sanovať rôzne zosuvy, výmole či podmytia a odstraňovať nestabilné alebo padnuté stromy. Zabrať nám dáva aj 577 pricestí, z ktorých viac ako polovica nemá zabezpečovacie zariadenie,“ povedal prednosta sekcie Ing. Milan Mitter. Z pohľadu geografickej polohy sa koľaje kľukujú v malebných, ale dopravne ťažko dostupných slovenských horách. Trať kľukatíca sa svahmi Kremnických vrchov lokálpatrioti propagujú ako slovenský Semmering, Trať SNP z Banskej Bystrice na Dolnú Štubňu prechádzajúca Harmaneckým krasom patrí k náučtevnicky najatraktívnejším, malebným údolím vedie Trať mládeže a nespornou atrakciou je aj trať Pohronská Polhora – Tisovec, ktorá horský prechod Zbojská prekonáva koľajou s abtovou ozubnicou. Raritou, akaj v ŽSR nie je obdoba, bol svojho času aj prechod motoráčka z Lučenca do Veľkého Krtíša peážnou traťou cez maďarské územie. Zimné mesiace sú pre traťovák veľkou skúškou a zabezpečiť zjazdnosť na horských tratiach si vyžaduje veľké úsilie. Atraktivnosť umiestnenia tratí v pôsobnosti OR ZV si vyžiadala aj atraktívne železničné stavby. V obvode je 40 prevádzkovaných železničných tunelov v celkovej dĺžke takmer 19 km. Patrí sem aj najkratší tunel ŽSR Turček (37,7 m) a aj najdlhší jednokolajový Čremošiansky tunel (4697,15 m) a dva neprevádzkované tunely (Píliansky a Oždanský). Na kremnickej trati je najhlbší kamený zárez (Kamenný zárez), jediná galéria (galériový tunel, ako ochrana pred zosunom kamienka a snehu) pred portálom P2 tunela Sohler - 12 otvorov, dĺžka 48,6 m i najvyšší násyp v sieti ŽSR. Zahanbiť sa nedajú ani naše viadukty, či už na štiavnickej trati (napr. Beliansky viadukt), na harmaneckej trati (napr. oblúkový Ulmanský viadukt, Kostiviarsky „most SNP“), alebo na tisoveckej zubačke (najmä fotografmi milovaný Čertov most). V správe sekcie ŽTS je 803 budov, 77 km inžinierskych sietí a obostavaný priestor sa rozkladá na ploche 974 000 m². V budovách zabezpečujú zamestnanci sekcie aj vykurovanie.

so svojou minulosťou, ale aj budúcnosťou. Aj také je OR Zvolen

Aj elektrina podlieha času

Sekcia elektrotechniky a energetiky je zriadená ako správcovská a údržbárska jednotka infraštruktúry ŽSR pre odvetvie elektrotechniky a vedená je prednostom p. Ing. Jánom Ďurišom. SEE OR Zvolen obhospodaruje široké spektrum elektrotechnických zariadení, počnúc zariadeniami trakčného vedenia, ďalej sú to zariadenia napájajúcich a spínacích staníc, silnoprúdové zariadenia a špeciálne zariadenia, medzi ktoré možno zaradiť náhradné zdroje energie, zariadenia diaľkového ovládania a riadiacej techniky. „Starostlivosť o taktovo rozmanité zloženie elektrotechnických zariadení je náročné aj z dôvodu ich vekovej štruktúry, keď najmä silnoprúdové zariadenia sú aj zo 60-tych, 70-tych rokov minulého storočia. Trakčné vedenie a napájacie stanice úseku Šurany – Zvolen zo začiatku 90-tych rokov minulého storočia, naopak elektrotechnické zariadenia, budované v rámci elektrifikácie úseku Zvolen – Banská Bystrica, znesú kritériá moderných zariadení s použitím najnovších výrobných technológií,“ povedal prednosta sekcie Ing. Ján Ďuriš. Ako príklad je vhodné spomenúť zapuzdrenú 25 kV rozvodňu TNS Banská Bystrica, ktorá je jediná svojho typu na ŽSR, moderné predkurovacie zariadenia EPZ, zariadenie elektrického ohrevu výhybiek EOV a v neposlednom rade zmodernizovanú technológiu riadiacich systémov na RSE Zvolen, komunikujúcu s technologickými prvkami prostredníctvom optickej komunikácie. Modernizované zariadenia v odvetví elektrotechniky pribúdajú aj na základe investičnej činnosti ŽSR, za spomenutie stojí vybudovanie kompenzácií jalového výkonu na TNS Kozárovce a Hronská Dúbrava, v rámci ktorých boli zmodernizované aj rozvodne 25 kV a riadiace systémy stanice RSS, doplnené kamerové systémy a požiarne signalizácie. Pracovisku OTV Zvolen bolo na prelome rokov 2012/2013 odovzdané do prevádzky MVTV 02-22 po celkovej modernizácii v ŽOS Zvolen, čo znamená výrazný posun pre výkon údržby a opráv na TV z dôvodu zvýšenej spoľahlivosti, výkonnosti, ako aj skvalitnenia ďalších parametrov – nižšie náklady na údržbu, hospodárnosť, ekológia... Z predchádzajúceho opisu elektrotechnických zariadení v správe a údržbe sekcie je zrejmé, že odpovedajúce sú aj nároky na kvalitu a fundovanosť odborného personálu, ktorý si musí vedieť poradiť skúsenosťami a zručnosťou so zastaranejšími zariadeniami, na druhej strane rozšírenými vedomosťami a kvalifikáciou s modernými zariadeniami elektrotechniky riadenými mikroprocesorovou technikou. Výkon správy a údržby elektrotechnických zariadení je zabezpečovaný prostredníctvom troch SMSÚ členených podľa druhu zariadenia (trakčné vedenie, silnoprúdové zariadenia s špeciálne zariadenia), za riadiacej, technickej a metodologickej podpory sekcie EaE pozostávajúcej z troch oddelení (prevádzkového, technického a oddelenia riadenia). Operatívne riadenie údržbárskych a opravných prác je vykonávané v rámci pôsobnosti OR Zvolen z Riadiaceho strediska elektrotechniky Zvolen, ktoré súčasne zabezpečuje aj plynulú a bezporuchovú dodávku elektrickej energie do zariadení ŽSR v spolupráci s dispečerským aparátom energetických podnikov.

Činnosť ľudských zdrojov aj v jedinom dome kultúry

Štruktúra ľudských zdrojov je identická so sekciami iných oblastných riaditeľstiev a líši sa len počtom zamestnancov. V súčasnosti pracuje na oddelení ľudských zdrojov 11 ľudí a na oddelení odmeňovania 6 zamestnancov, ktoré zastrešuje prednosta sekcie Mgr. Štefan Kristeľ. Sekcia je viac – menej „ženská“ a mužské pohlavie stelesňujú len dvaja zamestnanci. Agenda sekcie je skutočne široká a pestrá. Začína prácou súvisiacou s prijímaním zamestnancov až po ukončenie ich pracovnoprávných vzťahov, vrátane činností, ktoré súvisia s rôznymi úkonmi pri ich zmene. Počas aktívneho života zamestnanca sekcia zabezpečuje agendu súvisiacu so vzdelávaním, starostlivosťou o zamestnancov a ich odmeňovaním. K 30. septembru malo OR Zvolen v evidencii 2189 zamestnancov, to je o niečo menej ako je plánovaný počet. Tento fakt je zapríčinený v rozdielnosti času uvoľnenia miesta a času jeho doplnenia novými ľuďmi, prípadne v niektorých prípadoch neobsadzovaním miest alebo typových pozícií v dôsledku ich budúceho rušenia. Najpočetnejšou sekciami je sekcia riadenia dopravy s počtom 1053, počtom najmenšou je sekcia elektrotechniky a energetiky s počtom 134 zamestnancov. Najviac je výpravcov, a to v počte 428, za ktorými nasledujú bok po boku funkcia traťový robotník v počte 229 a signalista v počte 219. „V tejto súvislosti možno ako špecifikum OR Zvolen spomenúť, že v jeho štruktúrach zamestnávame troch kultúrno-osvetových zamestnancov, nakoľko spravujeme aj činnosť jediného Domu kultúry ŽSR vo Zvolene,“ doplnil prednosta sekcie LZ. O tom, že firma nemladne, svedčí skutočnosť, že viac ako tri štvrtiny zamestnancov je vo vekovej kategórii nad 40 rokov a z toho 890 je vo vekovej kategórii 50 a viac rokov. V súčasnosti zamestnávame celkom 222 zamestnancov s vyso-

koškolským vzdelaním a 1157 s úplným stredným vzdelaním. V tejto súvislosti je možné konštatovať, že z hľadiska kvalifikačných predpokladov vyžadovaných nariadením GR, je počet zamestnancov s takýmto vzdelaním postačujúci na obsadenie vedúcich typových pozícií, no musíme zdôrazniť, že počet vysokoškolských narástol za posledných 5 rokov o 100, a to jednak prijímaním zamestnancov s vysokoškolským vzdelaním vo vyššom počte, ale aj zvyšovaním kvalifikácie zamestnancov v rámci pracovného pomeru.

Správne hospodárenie na prvom mieste

Žijeme v dobe, v ktorej sa všetka činnosť odvíja od množstva financií. Nie je tomu inak ani v OR Zvolen. Na ekonomiku tu dozerá sekcia ekonomiky pod vedením jej prednostu Ing. Vincenta Štullera. Činnosťou plánovania finančných prostriedkov, analýzou ich účelného čerpania v zmysle schváleného plánu, rozborovou a kontrolnou činnosťou sa zaoberá oddelenie controllingu a činnosťou likvidácie došlých faktúr za externé práce, vystavovaním faktúr za výkony OR do externého prostredia, evidenciou zmlúv a objednávok, účtovníctvom na úrovni OR a spoluprácou s ÚS ÚC Zvolen, ako aj činnosťou s vystavovaním požiadaviek na obstaranie tovaru a služieb k CLaO sa zaoberá oddelenie prevádzkovej ekonomiky. OR Zvolen disponuje v roku 2013 s objemom primárnych nákladov v čiastke 48,673 mil. €. Podstatnú časť týchto nákladov tvoria osobné náklady (mzdy, odvody, náklady na dočasnú práceneschopnosť, príspevky na stravu, náklady za zdravotnú starostlivosť, rekondičné pobyty a náklady a OOPP (osobné ochranné pracovné pomôcky), a to v objeme 29,384 mil. €. Na materiál potrebný pre údržbu a obnovu ŽI je v pláne vyčlenená čiastka 3,336 mil. €. Náklady na energiu (el. energia, plyn, teplo, voda) predstavujú čiastku 2,438 mil. €. Pre opravy realizované externými dodávateľmi je vyčlenená čiastka 1,897 mil. €. Pre ďalšie služby potrebné pre činnosť jednotlivých zložiek OR (prenájmy, upratovanie, telekomunikačné služby, výkony špeciálnych strojov a mechanizmov, diaľničné známky a poplatky za elektronické mýto, stočné a odvoz kalov, likvidácia odpadov a ostatné služby) boli v pláne vyčlenené náklady vo výške 1,164 mil. €. Zvolen spravuje majetok v obstarávacej cene takmer 570 mil. €. Spolu s tzv. sekundárnymi nákladmi, čo sú náklady účtované pre OR Zvolen inými zložkami ŽSR predstavujú celkové náklady OR čiastku 54,772 mil. €. Z týchto nákladov sa do činnosti riadenia dopravy premietne 17,963 mil. €, do údržby ŽI v podobe výkonov a materiálu sa dostane čiastka vo výške 17,577 mil. € a do správy majetku 4,840 mil. €. Ostatné náklady sú nákladmi ostatnej činnosti pre iné zložky, ŽSR, pre externých zákazníkov a pre činnosť komplexných rekonštrukcií hospodárskym spôsobom, ktoré predstavujú časť investičnej činnosti ŽSR. Pre rok 2013 je predpoklad splnenia hlavných ukazovateľov plánu predovšetkým v čerpaní nákladov za nákup materiálu a služieb. „Vzhľadom na finančnú situáciu štátu a stagnujúcu prepravu sú každoročne prostriedky na údržbu a obnovu ŽI nižšie. Navyše rastú náklady na zamestnancov, nech už ide o priame mzdové náklady, alebo o sekundárne náklady v podobe zdravotnej starostlivosti, náklady na bezpečnosť práce, školenie zamestnancov,“ povedal prednosta sekcie Ing. Štuller. Rastú náklady na energiu a rastú aj ceny materiálov a externých dodávok. Pri klesajúcich pridelených finančných prostriedkov a nutnosti pokryť neopomenuteľné náklady (osobné náklady, energia a niektoré služby) klesajú predovšetkým náklady na materiál, ktorý je možné použiť na obnovu ŽI. Navyše, jeho včasné zabezpečenie komplikuje zákon o verejnom obstarávaní. Pre rok 2014 ŽSR ukončilo proces tvorby finančného plánu a plánu práce. Pokles prostriedkov na údržbu sa OR Zvolen snaží vykryť nárastom komplexných rekonštrukcií vykonávaných hospodárskym spôsobom aj keď sú možnosti aj na tomto poli obmedzené.

(ika), Foto: Ivana KAPRÁLIKOVÁ



Na foto zľava: Ing. Michal Budáč, Ing. Ján Ďuriš, Ing. Milan Majer, Ing. Tatiana Bernátová, Ing. Milan Mitter, Ing. Marian Izakovič, Ing. Ľubomír Kašiar, Ing. Helena Budzová, Mgr. Štefan Kristeľ, Ing. Ján Halaj, Ing. Vincent Štuller



2014

január

6	13	20	27	
7	14	21	28	
1	8	15	22	29
2	9	16	23	30
3	10	17	24	31
4	11	18	25	
5	12	19	26	

február

3	10	17	24
4	11	18	25
5	12	19	26
6	13	20	27
7	14	21	28
1	8	15	22
2	9	16	23

marec

3	10	17	24	31
4	11	18	25	
5	12	19	26	
6	13	20	27	
7	14	21	28	
1	8	15	22	29
2	9	16	23	30

apríl

7	14	21	28	
1	8	15	22	29
2	9	16	23	30
3	10	17	24	
4	11	18	25	
5	12	19	26	
6	13	20	27	

máj

5	12	19	26	
6	13	20	27	
7	14	21	28	
1	8	15	22	29
2	9	16	23	30
3	10	17	24	31
4	11	18	25	

jún

2	9	16	23	30
3	10	17	24	
4	11	18	25	
5	12	19	26	
6	13	20	27	
7	14	21	28	
1	8	15	22	29

júl

7	14	21	28	
1	8	15	22	29
2	9	16	23	30
3	10	17	24	31
4	11	18	25	
5	12	19	26	
6	13	20	27	

august

4	11	18	25	
5	12	19	26	
6	13	20	27	
7	14	21	28	
1	8	15	22	29
2	9	16	23	30
3	10	17	24	31

september

1	8	15	22	29
2	9	16	23	30
3	10	17	24	
4	11	18	25	
5	12	19	26	
6	13	20	27	
7	14	21	28	

október

6	13	20	27	
7	14	21	28	
1	8	15	22	29
2	9	16	23	30
3	10	17	24	31
4	11	18	25	
5	12	19	26	

november

3	10	17	24	
4	11	18	25	
5	12	19	26	
6	13	20	27	
7	14	21	28	
1	8	15	22	29
2	9	16	23	30

december

1	8	15	22	29
2	9	16	23	30
3	10	17	24	31
4	11	18	25	
5	12	19	26	
6	13	20	27	
7	14	21	28	

ÚIVP radí

Komentár k článkom 338 a 342 predpisu ŽSR Z1 Pravidiel železničnej prevádzky

Zastavenie vlaku osobnej dopravy a výprava po zastavení z dopravných dôvodov

Výprava vlaku. Dôležitý pojem v súvislosti s realizáciou dopravnej služby, ktorý sa dá charakterizovať ako súhrn predpísaných dopravných úkonov, po ktorých splnení môže vlak z dopravne s kolajovým rozvetvením odísť. Výpravu vlaku, ktorý v stanici zastavil pre výstup a nástup cestujúcich, ako aj rôzne „neštandardné“ situácie, ktoré v tejto súvislosti môžu vzniknúť, sme si opísali už vo viacerých predchádzajúcich príspevkoch. V dnešnom príspevku si opíšeme výpravu vlaku, ktorý v stanici zastavil z dopravných dôvodov.

K železničnej stanici Gemerská Hôrka sa blíži vlak osobnej dopravy, ktorý je v tejto stanici pravidelne prechodiaci (obr. 1).

obr. 1

Zr 1822 ZSSK
"Ipeľ"
Košice - Plešivec - Zvolen os. st.

HDV r.754. Normatív hmotnosti: R 250 ton
Brzdilacie percentá platia pre vlaky osobnej dopravy do 20 náprav
Vlak brzdený v režime R

	1	2	3	5	6	7	8	E
Plešivec.....	S			16 57		16 59	100/72	
Gemerská Hôrka.....	0	3 ^s				17 02 ^s		
Vyh Coltovo z.....	0	3 ^s				06		
Tomafa.....	0	5 ^s	17 11 ^s	0 ^s		12		
Vyh Štrkovec.....	0	6 ^s +	18 ^s	2 ^s		21		

Výpravca tento vlak potrebuje zastaviť z dôvodu vyzovnenia rušňovodiča o určitej mimoriadnosti písomným rozkazom, preto postaví tomuto vlaku do stanice len vchod. Rušňovodič s vlakom zastane

obr. 2

Zr 1822 ZSSK
"Ipeľ"
Košice - Plešivec - Zvolen os. st.

HDV r.754. Normatív hmotnosti: R 250 ton
Brzdilacie percentá platia pre vlaky osobnej dopravy do 20 náprav
Vlak brzdený v režime R

	1	2	3	5	6	7	8	E
Plešivec.....	S			16 57		16 59	100/72	
Gemerská Hôrka.....	0	3 ^s				17 02 ^s		
Vyh Coltovo z.....	0	3 ^s				06		
Tomafa.....	0	5 ^s	17 11 ^s	0 ^s		12		
Vyh Štrkovec.....	0	6 ^s +	18 ^s	2 ^s		21		

obr. 3

Zr 1822 ZSSK
"Ipeľ"
Košice - Plešivec - Zvolen os. st.

HDV r.754. Normatív hmotnosti: R 250 ton
Brzdilacie percentá platia pre vlaky osobnej dopravy do 20 náprav
Vlak brzdený v režime R

	1	2	3	5	6	7	8	E
Plešivec.....	S			16 57		16 59	100/72	
Gemerská Hôrka.....	0	3 ^s				17 02 ^s		
Vyh Coltovo z.....	0	3 ^s				06		
Tomafa.....	0	5 ^s	17 11 ^s	0 ^s		12		
Vyh Štrkovec.....	0	6 ^s +	18 ^s	2 ^s		21		

Postup pri odchode vlaku podľa čl. 338 Z1

1. Návesť "POZOR"
2. Uvedenie vlaku do pohybu

pred odchodovým návěstidlom, pri ktorom mu výpravca odovzdá písomný rozkaz (obr. 2).

Po vyzovnení písomným rozkazom sa po určitom čase návěst odchodového návěstidla zmení z návesti „STOJ“ na návěst „VOLNO“, rušňovodič dá návěst „POZOR“, vlak odbrzdí a zo stanice odíde (obr. 3).

Iná situácia však nastane vtedy, keď z toho istého dôvodu je zastavený vlak osobnej dopravy, ktorý má v stanici stanovený pobyt z dopravných dôvodov (obr. 4).

V tomto prípade sa na takýto vlak osobnej dopravy pozerá ako na vlak pravidelne zastavujúci (v zmysle Vysvetlenia č. 1783/2007/O223), pretože má určený čas príchodu, pobytu aj odchodu. A preto po vyzovnení rušňovodiča písomným rozkazom, musí byť pri výprave vlaku dodržaný postup, ako je uvedené v článku 333 predpisu ŽSR Z1 Pravidiel železničnej prevádzky (obr. 5).

Bc. Emil CHLEBNÍČAN

obr. 4

Zr 1822 ZSSK
"Ipeľ"
Košice - Plešivec - Zvolen os. st.

HDV r.754. Normatív hmotnosti: R 250 ton
Brzdilacie percentá platia pre vlaky osobnej dopravy do 20 náprav
Vlak brzdený v režime R

	1	2	3	5	6	7	8	E
Plešivec.....	S			16 57		16 59	100/72	
Gemerská Hôrka.....	0	3 ^s				17 02 ^s		
Vyh Coltovo z.....	0	3 ^s				06		
Tomafa.....	0	5 ^s	17 11 ^s	0 ^s		12		
Vyh Štrkovec.....	0	6 ^s +	18 ^s	2 ^s		21		

obr. 5

Zr 1822 ZSSK
"Ipeľ"
Košice - Plešivec - Zvolen os. st.

HDV r.754. Normatív hmotnosti: R 250 ton
Brzdilacie percentá platia pre vlaky osobnej dopravy do 20 náprav
Vlak brzdený v režime R

	1	2	3	5	6	7	8	E
Plešivec.....	S			16 57		16 59	100/72	
Gemerská Hôrka.....	0	3 ^s				17 02 ^s		
Vyh Coltovo z.....	0	3 ^s				06		
Tomafa.....	0	5 ^s	17 11 ^s	0 ^s		12		
Vyh Štrkovec.....	0	6 ^s +	18 ^s	2 ^s		21		

Postup pri odchode vlaku podľa čl. 333 Z1

1. Návesť "POZOR"
2. Návesť "SUHLASNA ODCHOD"
3. Uvedenie vlaku do pohybu

Zastávka v Bíni osvetlená solárnymi lampami

Od 27. novembra osvetľuje železničnú zastávku Biňa dvojica solárnych LED svetidiel. V sieti ŽSR je to po prvýkrát, keď sa na osvetlenie nástupíšť použije elektrická energia, získaná výlučne zo slnečných lúčov. Táto zastávka na trati medzi Štúrovom a Levicami bola vybraná zámerne, pretože na nej neexistuje žiadna elektrická prípojka v správe ŽSR a elektrina by sa musela dotiahnuť až z rozvodu ZSD, a.s., nachádzajúceho sa v obci.



Nenápadný žltý štvorček v lampe, na ktorý ukazuje Jaroslav Prieložný z dodávateľskej firmy, sú vysokosvietivé LED-ky, ktoré postačia na osvetlenie zastávky.

Solárne lampy na zastávke v Bíni namontovala firma OSMONT Elektromontáže, s.r.o. z Považskej Bystrice. V priebehu dňa je slnečná energia premenená vo fotovoltaických (FV) paneloch na elektrickú energiu, ktorá sa kumuluje v akumulátorových batériách. Keď napätie FV panelov vplyvom poklesu osvetlenia poklesne na nastavenú úroveň,

regulátor ukončí dobíjanie akumulátora a začne z akumulátorového zdroja napájať LED svetidlo, ktoré sa rozsvieti. Ak vplyvom narastajúceho denného osvetlenia stúpne napätie FV panelov na požadovanú úroveň, regulátor zastaví napájací režim z batérie, LED svetidlo zhasne a akumulátor prechádza do nabíjacieho režimu. Solárne LED



Fotovoltaický panel premieňa slnečnú energiu na elektrickú. Pri jeho umiestnení na stožiar asistovali aj elektromontéri z SMSÚ EE SZ Zvolen.



Zastávka Biňa je prvou v sieti ŽSR, ktorú osvetľuje energia získaná zo slnečných lúčov.

svetidlá šetria životné prostredie, vykazujú 100-percentnú úsporu elektrickej energie, nepotrebujú elektrickú prípojku, ani žiadne káblové rozvody. Zatiaľ sú v overovacej prevádzke a ak sa osvedčia, ŽSR ich začne inštalovať na ďalších zastávkach, na ktorých je problematické zriadiť prípojku z elektrickej rozvodnej siete.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor

Na Rajec svietia nové lampy

Aj keď finančný balík určený na rekonštrukcie železničnej infraštruktúry nie je bezodný, okrem preferovaných hlavných tratí sa neza-



Za dva týždne boli stožiare postavené, pripojené, natreté bezpečnostnými pruhmi a očíslované.

búda ani na modernizáciu regionálnych lokálok. Rajecská štreka, zaústená v Žiline, končí po vyše 20 kilometroch v Rajci, kde od polovice novembra nastala pozitívna zmena v osvetlení stanice. Príčinili sa o to elektromontéri z SMSÚ EE SZ Vrútky. Počas dvoch týždňov nahradili 22 starých svetelných stožiarov typu JŽ za sklápacie 12-metrové. Na pôvodné lampy poznačené koróziou bol zakázaný výstup, takže pred každou výmenou svetelného zdroja bolo nevyhnutné vybaviť výluku koľaje a zabezpečiť pracovnú plošinu. Tieto kroky odpadajú pri nových typoch stožiarov, ktoré sa jednoducho sklopia a elektromontéri nahradia nefunkčné výbojky priamo zo zeme. Podobnú rekonštrukciu staničného osvetlenia zažijú v najbližších mesiacoch aj v Bytčici, Tvrdošíne či Bánovciach nad Bebravou.

(balky)



Elektromontéri Miroslav Slíž (v popredí) a Jozef Mestický nám zapožovali pri oživovaní stožiara.

Seminár ožiaril kamión plný svetiel

Osvetľovanie vonkajších priestorov, svetelná technika a údržba osvetľovacích sústav - to boli hlavné témy seminára vedúcich zamestnancov z oblasti silnoprúdových zariadení konanom v polovici októbra v priestoroch SIP Strečno. Najväčším lákadlom ale bola prezentácia LED osvetlenia európskeho projektu OMS European Lighting Tour 2013. Ide o špeciálne navrhnutý kamión,



ktorý je vybavený najnovšími technológiami z oblasti svetelnej techniky a svetla. Jeho cieľom je ukázať filozofiu a jedinečný pohľad

na najnovšie trendy v osvetlení a na vnútornej 3D projekcii predviesť možnosti a efekty LED technológie. Mobilná výstava bola na cestách od mája do novembra 2013, s krátkou prestávkou v lete. Okrem seminára ŽSR sa predstavila aj v Maďarsku, Luxembursku, Švajčiarsku, Holandsku, Francúzsku, Belgicku a iných európskych krajinách.

Ing. Ján ROHLÍČEK



Na tratiach vzrástol počet samovrážd a smrteľných zranení

Tragická nehoda osobného vlaku s cestným motorovým vozidlom len deň pred dušičkovým obdobím bola témou spoločnej operatívnej komisie riaditeľa O440 GR ŽSR Bc. Milana Kubička a Ing. Romana Kusého, riaditeľa odboru inšpekcie a kontroly ZSSK. Spoločne s inšpektormi SBI Žilina a zástupcami Sekcie EE OR Žilina zároveň uzatvorili nehodu, pri ktorej rýchlik narazil do konštrukcie trakčného vedenia medzi Vrútkami a Turanmi.

Tak ako v hociktorý bežný deň, aj 5. októbra prechádzal rýchlik R605 z Bratislavy do Košíc medzistaničným úsekom Vrútky nákladná stanica – Turany. Sedem minút po 13-tej hodine sa pri trakčnej podpere č. 39 znenazdajky zberač rušňa vysunul nad trolejový drôt a zotrvačnosťou zastavujúceho vlaku poškodzoval komponenty trakčnej zostavy. Súprava zastala až kilometer od miesta incidentu. Na rušni došlo k úplnému odtrhnutiu zberača, rozbitiu predného skla, poškodeniu izolátorov na streche, šrámy si odniesli aj dva železničné vozne. Operatívna komisia sa zhodla na závere, že nehodu spôsobil únavový lom bočného držiaka na podpere č. 39, ktorý už nedržal trolejový drôt v správnom smere. Táto mimoriadnosť len potvrdila opodstatnenosť komplexných výmen dožívajúcich a dlhodobo namáhaných prvkov na trakčných zostavách, akými sú izolátory a dr-



Vodič cestného vozidla zastavil na priecestí, vystúpil a postavil sa pred auto. Pri zrážke s vlakom nemal šancu prežiť.

žiaky. Členovia komisie uzatvorili aj tragickú zrážku osobného vlaku s cestným motorovým vozidlom v medzistaničnom úseku medzi Kraľovanmi a Turanmi, ktorá zarezovala aj verejnosťou. Nielen preto, že posledný októbrový deň, tesne pred Dušičkami, vyhasol mladý ľudský život, ale nehoda na 2 hodiny prerušila železničnú dopravu a množstvo ľudí cestujúcich na sviatky uviazli na trati. Fiat Stillo vošiel na železničné priecestie v žkm 299,969 bez závor, zabezpečené výstražnými svetlami a ostal stáť pred osobným vlakom prichádzajúcim od Kraľovian. Z nepochopiteľných dôvodov 26-ročný vodič vystúpil a postavil sa pred cestné vozidlo. O 16:02 hod. došlo k jeho zrazeniu a usmrteniu, rušeň tlačil auto pod nárazníkmi ešte 254 metrov. Aké boli pohnútky mladého vodiča, prečo tak konal, to je už predmetom vyšetrovania polície. „**Ťažko povedať, čo sa v hlave takéhoto človeka odohráva, ale isté je, že svojim zúfalým krokom spôsobuje traumu aj ďalším ľuďom vo vlaku, či už rušňovodičom, alebo cestujúcim. Obzvlášť v tomto roku registrujeme zvýšený počet samovrážd a neoprávneného pohybu chodcov v kolajisku, narástol počet úmrtí a ťažko zranených,**“ zhodnotil Bc. Milan Kubiček, riaditeľ O440 GR ŽSR. Od začiatku roku do 10. decembra už zomrelo pod kolesami vlakov 99 osôb. Na železničných priecestiach došlo k 44 nehodám, pri ktorých 9 osôb zahynulo, 11 utrpelo ťažké zranenia a 2 osoby sa zranili ľahko.

Martin Balkovský, foto: autor, SBI Žilina



Operatívnu komisiu tvorili najmä zástupcovia odboru bezpečnosti a kontroly, zľava: Bc. Radoslav Králik – hlavný inšpektor BŽD, Ing. Peter Major – vedúci SBI Žilina, Ing. Miroslav Horňák, vedúci oddelenia BŽD O440, Bc. Milan Kubiček – riaditeľ O440, prítomný bol aj Ing. Ivan Ďurkovič, námestník OR Žilina pre ŽI.

Klientelu na Šancovej odvezú nové výťahy

Klientela aj personál Ubytovacieho a školiaceho zariadenia ŽSR na Šancovej ulici v Bratislave si celých 10 mesiacov nútene preverovali svoju fyzickú kondíciu. Na požadované podlažia sa mohli dostať len po schodišti, pretože výťahy, slúžiace nepretržite od roku 1991, nefungovali. Odborné prehliadky na nich odhalili chyby, ktoré už ohrozovali zdravie prevažaných osôb, preto boli 21-roč-

né výťahy od 3. decembra 2012 odstavené. Ich oprava a výmena opotrebovaných dielov nebola rentabilná, keďže náhradné komponenty sa už nevyrobajú. Dlhodobý problém vyriešila až komplexná výmena výťahov. Od 9. októbra 2013 sú už v činnosti 2 úplne nové výťahy, namontované firmou OTIS Výťahy, s.r.o.. Oproti pôvodným sú už ekologickejšie, úspornejšie a bezpečnejšie. Stroje fungujú bez mazacích olejov a taktiež boli dodané so systémom, ktorý umožňuje, že vyprodukovaná energia je spätne použitá na pohyb výťahu. Zmenu badať aj vo výťahových kabínkach. Ich jazda je tichšia a plynulejšia, no najmä sú väčšie, keďže systém efektívne vyplňa priestor výťahových šácht. Aj keď zhotoviteľ životnosti výťahov neuvádza, zdá sa, že bezpečná a rýchla preprava ubytovaných hostí na jednotlivé poschodia je na niekoľko desiatok rokov vyriešená.

(balky), foto: autor



Topolčianske dopravné fórum

Železničná doprava na Slovensku zaznamenáva už dlhší čas pokles vo výkonoch, vrátane prepravy cestujúcich. Tento stav nie je nový, ale čím ďalej, tým viac znepokojuje široké vrstvy obyvateľstva, ktoré nie je spokojné s jeho riešením. Na tento problém poukázalo aj Topolčianske dopravné fórum, ktoré zorganizoval Klub Modrý Horizont Topolčany v spolupráci s mestom Topolčany. Fórum sa konalo v októbri pod záštitou primátora mesta Topolčany Petra Baláža a generálneho riaditeľa sekcie železničnej dopravy MDV RR SR Ing. Jiřího Kubáčka, CSc..

Medzinárodný punc tejto konferencie zabezpečilo vyše 70 účastníkov zo Švajčiarska, Rakúska, Česka a Slovenska. Bolo zaujímavé sledovať jednotlivé prednášky českých kolegov, ktorí mali spracované reálie z Ponitria a na nich prezentovali aj možné riešenia. Potešiteľné bolo, že konferencie sa zúčastnili aj zástupcovia VÚC, štátnej správy a záujmových združení. Mimoriadny rozruch vyvolali hneď v úvode prednášky Jiřího Kubáčka na tému Základné princípy revitalizácie železničného sektoru v SR, ale aj W. Finkbohnera z Zurichu o švajčiarskom prístupe k verejnej doprave alebo R. Fuchsa Od Salzburgských miestnych železníc k železnično-elektrickej sieti v Salzburgu. Za ŽSR vystúpil so svojou prednáškou Ing. Miroslav Garaj,



Účastníci konferencie a jej organizátori. Zľava Karol Kafka, Miroslav Gieci, R. Fuchs, W. Finkbohner a predseda Klubu Modrý Horizont Peter Boris.

v ktorej poukázal na železničnú infraštruktúru v správe ŽSR, na jej rozvoj a uspokojovanie potrieb prepravcov. Priamo na „otlak“ problému šliapol aj jeden z organizátorov konferencie Jozef Bosáček, keď rozobral problém vedľajších tratí a uvádzal, čo odrádza cestujúcich od cestovania vlakom a ako zmeniť organizáciu dopravy v regiónoch. Ako uvádzal vo svojich vystúpeniach J. Kubáček, tak ministerstvo o týchto problémoch vie a bude zasahovať do tvorby grafikonu, pretože ak sa dvaja operátori nevedia dohodnúť na vzájomnom dopĺňaní sa, tak to musí urobiť ministerstvo dopravy. Ide predsa o celospoločenský záujem a o to, aby zo situácie neťažil niekto tretí, resp. aby za kratší koniec neťahal cestujúci. Aj keď Topolčany neležia na významnom dopravnom uzle, dokázali, že problémy dopravy najviac ťažia ľudí popri vedľajších ťahoch, ktoré však dokážu naplniť tie hlavné. A ďalšie pozitívum železnice je v jej ekologickom rozmere, čo sa počas konferencie skloňovalo pomerne často. Vďaka entuziazmu členov Klubu Modrý Horizont sa v Topolčanoch riešili závažné témy a takmer všetci účastníci sa zhodli v názore, že v takýchto fórach treba pokračovať. Prednášky konferencie sú publikované na stránkach www.klubmodryhorizont.sk.

Jozef LEHOČKÝ, foto: autor



Jiří Kubáček pri úvodnom prejave.



Konferencie o železničnej doprave sa zúčastnilo vyše 70 účastníkov nielen zo Slovenska a susedného Česka, ale aj zo Švajčiarska a Rakúska.

Mikulášsky víkend v Tatrách

Počas prvého decembrového víkendu to pod tatranskými štítmí vyzeralo tak, akoby sa čerti ženili. Kým pre turistov je to krásna zima, službukonajúci železničiari to často vnímajú inak, keďže majú plné ruky práce. Na TEŽ slúžia na väčšine zastávok iba po jednom výpravcovi a bez akejkoľvek inej pomoci. Takže okrem vypravovania vlakov si čistia a odhrňajú výhybky, odmetávajú peróny, predávajú lístky... A tak to bolo aj v spomínaný víkend. Aj napriek nepriazni počasia a množstva práce, vlaky na TEŽ jazdili načas. Ďakujeme kolegovia a želáme príjemnú zimu!

(sch), Foto: Ivan HUTLÁK



Z REDAKČNEJ POŠTY

Dnes sme vybrali list adresovaný fondu Solidarita a jej predsedníčke Katke Bubánovej od vdáčnej rodiny Františka Rohárika z Hnúšte.

Dostať je krásne, ale dávať dvakrát krajšie!

Týmto by som sa vám chcel s celou mojou rodinou poďakovať za finančnú podporu, ktorá nám prišla z fondu Solidarita na môj účet. Suma 750 € presiahla všetky naše očakávania a môžete si byť istí, že bude použitá do posledného centu na potreby nášho ťažko zdravotne postihnutého syna Filipa. Pripravili ste pre nás predčasné Vianoce, vyčarili úsmev na našich tvárach a pokoj v duši. Nemusí nás už až tak

ťažiť naša finančná situácia a môžeme dopriať synovi masáže a pomôcky, ktoré potrebuje a naplánovať budúročné kúpele. Želáme vám veľa úspechov v zháňaní prostriedkov pre tých, ktorí sa dostanú do ťažkej životnej situácie, aby ste aj iným mohli pomôcť ako nám. Lebo dostať je krásne, no dať, dvakrát krajšie! Nech aj ďalšie vaše dni naplnia radosť z dobre vykonanej práce.

SO SRDEČNÝM POZDRAVOM ROHÁRIKOVCI



FOTOHÁDANKA



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 novembrovej fotohádanky je:

Košice, pohľad zo strechy výškovej budovy.

Víťazom sa stal a vecnú cenu získava:

Peter RYBÁR zo Spišskej Novej Vsi.

BLAHOŽELÁME!

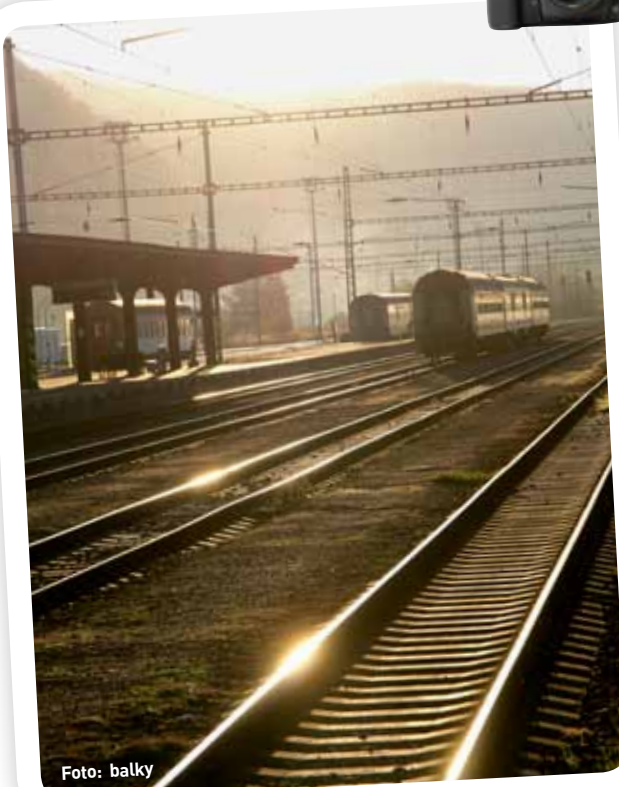


Foto: balky

ADRESA REDAKCIE:

Ž semafor

Štefánikova 60, Košice

tel.: 910 - 3203

e-mail: zsemafor@zsr.sk

Opäť sme pre vás pripravili v spolupráci so spoločnosťou SNOW SKI súťaž o celodenné skipasy.

Tentoraz víťazca získava dva víkendové celodenné skipasy do strediska ORAVASNOW.

SÚŤAŽNÁ OTÁZKA ZNIE:

Kedy bola uvedená do prevádzky nová 4-sedačková lanová dráha v lyžiarskom stredisku OravaSnow Ski Oravská Lesná?

A) január 2008

B) december 2007

C) január 2007



Podnapitý muž sa vracia v noci zo silvestrovskej oslavy domov pričom vráza do každého stípa pouličného osvetlenia. Sadne si a nahnevane hovorí: - Už mám toho dosť! Radšej počkám na chodníku, kým ten hlúpy ... (dokončenie v tajničke).				Pomoc: Kaa, lesa malpa, Sirk, ppp, tiara	mzda	šarha (zastar.)	štvorček (typ.)	novina	trojitá pápežská koruna	dámske večerné šaty	Dietlova Tv sestrička	holmium (zn.)	domáce zvierata	starý hudobný strunový nástroj		
				preštikol												
				1												
				starorím. peniaz			poľská rieka								chróm (zn.)	
Jozef Vysočani	odplata	malá juhoamer. opica	ozn. seniora citoslovce varovana			ruší stehy podanie (šport.)				had z knihy džungle						
git					dravý nočný vták medikament					predložka s 2.pádom označenie kamiónov			staro-slovanská bohyňa lásky	orol (česky)		
miesto blaženosti				ohrada z prútia					hrejivo							
				oxid kremnatý					piano pianissimo							
španielsky člen			obec pri Rožňave red. rada (skr.)					morská ryba								
								ruský súhlas								
2																
druh hracích kariet						predhorie, výbežok				športový klub v Madride						



Nárokovosť na voľné lístky FIP od 1. januára 2014

dopravca	zamestnanec	rod. prísl.	dôchodca	rod. prísl.	vdovy/siroty
ATOC / Anglicko	1	50 %	50 %	50 %	50 %
Attica	50 %	50 %	50 %	50 %	50 %
BDŽ / Bulharsko	1	1	1	1	1
BLS / Švaj. súkromná	1	50 %	50 %	50 %	50 %
CFL / Luxembursko	1	1	1	1	1
CFR / Rumunsko	1	1	1	1	50 %
CIE / Írsko	1	1	1	1	1
CP / Portugalsko	1	1	1	1	1
DB AG / Nemecko	1	50 %	50 %	50 %	50 %
DSB / Dánsko	1	50 %	50 %	50 %	50 %
EIL / Eurostar	50 %	50 %	50 %	50 %	50 %
FS / Taliansko	1	1	1	1	1
GYSEV / RÓEE	1	1	1	1	1
HŽ / Chorvátsko	1	1	1	1	1
MAV / Maďarsko	3	1	1	1	1
MZ-T / Macedonia	1	1	1	1	1
NIR / Severné Írsko	1	50 %	50 %	50 %	50 %
NS / Holandsko	1	1	1	1	1
NSB / Norsko	1	50 %	50 %	50 %	50 %
OBB / Rakúsko	3	1	1	50 %	50 %
OSE / Grécko	1	1	1	1	1
PKP / Poľsko	2	2	2	2	1
RENFE / Španielsko	1	1	1	1	1
SBB / Švajčiarsko	1	50 %	50 %	50 %	50 %
SLL / ATOC-CIE-NIR	1	50 %	50 %	50 %	50 %
SNCB / Belgicko	1	1	1	1	1
SNCF / Francúzsko	1	50 %	50 %	50 %	50 %
SP / Švajčiarsko súkr.	1	50 %	50 %	50 %	50 %
Stl / ATOC-NS	1	50 %	50 %	50 %	50 %
SZ / Slovinsko	1	1	1	1	50 %
VR / Fínsko	1	50 %	50 %	50 %	50 %
VSU / Bodensee	1	50 %	50 %	50 %	50 %
ŽFBH / Bosna Hercegovina	50 %	50 %	50 %	50 %	50 %
ŽPCG / Čierna Hora	1	1	50 %	50 %	50 %
ŽRS / Srpsko-Doboj	1	50 %	50 %	50 %	50 %
ŽS / Srbsko-Beograd	1	1	50 %	50 %	50 %
ČD / Česko	platí železničný preukaz				

50 %

nárok na 1 voľný lístok v dobe 45 mesiacov po odchode do dôchodku

bilaterálne dohody

Sk A - voliteľný minimálny štandard

B - minimálny štandard

Obdarujme na Vianoce hodinovou mzdou kolegov v núdzi

Vianočné obdobie je často aj časom bilancovania. Určite každý z nás mal v tomto roku chvíľky radostné aj smutné, okamihy vydarených rozhodnutí aj nečakaných prevrpení. Ľudské osudy sú však nevyspytateľné a nie vždy všetko má aj šťastný koniec. Takýto happyend nájdeme snáď len v starých dobrých rozprávkach. Fond SOLIDARITA sa s pričinením železničiarov už viac ako 17 rokov snaží, aby niektoré ľudské príbehy mali predsa len šťastnejší koniec.

Nie každý má to šťastie prežiť pokojné Vianoce. Nehoda, úraz, choroba alebo iné nešťastie v rodine dokážu vniesť smútok aj do obdobia najkrajších sviatkov v roku. Fond SOLIDARITA sa v predvianočnom období s dôverou obracia na kolegov železničiarov a dáva možnosť prispieť svojou hodinovou mzdou na pomoc tým, ktorých osudy sú komplikované chorobou alebo stratou blízkeho človeka, a ktorých Vianoce budú o čosi smutnejšie. Poukázaním finančného príspevku na účet fondu SOLIDARITA v akcii „*Hodinová mzda pre SOLIDARITU*“, ktorú fond opäť vyhlasuje pred tohtoročnými vianočnými sviatkami, máme príležitosť zase dokázať, že nám na osudoch kolegov naozaj záleží. Fond organizuje akciu pravidelne už od roku 2000 a vždy sa stretáva s pochopením zo strany železničiarov, ktorí svojimi príspevkami dokazujú, že ich osud kolegov nenecháva ľahostajných. Príkladom je aj posledná akcia Vianoce 2012, ktorej výnos vďaka železničiarom predstavuje sumu 12 989,61 €. Práve za tento kúsok spolupatričnosti a ľudského citu ďakujeme všetkým železničiarom, ktorí sú priaznivcami fondu SOLIDARITA. Je to pre nás všetkých, jeden z tých najkrajších vianočných darčiekov.

Na košickej železničnej stanici „SHOW STREET MAGIC“

„Či už ide o kúzlenie alebo bežný život, vždy sa snažím robiť veci netradične,“ hovorí Laco Tischler, ktorý pred niekoľkými dňami vykúzlil na košickej železničnej stanici nejuden úsmev či úžas na tvárach cestuj-



Vo vestibule košickej stanice bolo 3. decembra okolo desiatej, ako obvykle, rušno. Keďže sa stanica rekonštruje, stavebný ruch je tu na dennom poriadku už niekoľko mesiacov. Húževnatý zvärač sa nenechal vo svojej práci vyrušovať ani kúzelníkom Lacom Tischlerom... Ten zase pritiahol viac pozornosti cestujúcich ☺.

úcich i železničiarov. Práve na železničnej stanici začal niekdajší majster Československa v mikromágii svoju sériu „kúzlenie na netradičných miestach“. Aj napriek chladnému počasiu, čo pre kúzelníka nie je práve najpriaznivejšie, jeho šikovné prsty predvádzali zaujímavé čísla s kartami. „Čaroval som všade, v staničnej hale, pri pokladni, na peróne, vo vlaku pre deti,“ hovorí Laco Tischler, ktorý aj pod drobnohľadom kamery predvádzal skvelé kúzelnícke ťahy. Cestovanie vlakom a prípadne čakanie na ten svoj vo všeobecnosti nepatria medzi najobľúbenejšie činnosti. Ale ak vám tieto chvíle spríjemní pekný zážitok, napríklad v podaní kúzelníka, hudobníka, maliara alebo iného umelca, môžete ich zaradiť k tým obľúbeným. A akási „sivosť“ sa môže vytra-



Cestovný lístok síce pri okienku pokladne Laco nevyčaroval nikomu, ale o úsmevy tu núdzla nebola. Šikovné prsty mal opäť rýchlejšie ako oči referentky predaja, ktorú tiež kúzla zaujali a potešili.

tiť nielen zo železničných staníc, ale aj zo života, ak vás niečo pobaví, zaujme, prekvapí. A práve zaujať a prekvapiť cestujúcich sa podarilo 3. decembra na košickej železničnej stanici skvelému kúzelníkovi Lacom Tischlerovi. Veríme, že svedkami show v štýle street magic budeme aj na ďalších staničiach po Slovensku.

(sch), Foto: Dana SCHWARTZOVÁ



Livka a Miško cestovali so svojím oteckom zo Stakčína a čakala ich ešte dlhá cesta do Írska. Triky šikovného kúzelníka vo vlaku boli pre nich príjemným sprestrením počas cestovania.

Železnica opäť vo filme

Hlavná stanica v Bratislave sa často stáva miestom, ktoré si televízne a filmové štáby vyberú ako vhodné prostredie na nakrúcanie či kulisu. Dokumentarista Marek Kuboš si železničnú stanicu zvolil tiež. Nakrúca dokument s názvom Dôchodcovia – Made in Slovakia a jednou z postáv je Veronika Kurthová, ktorá vo vestibule predáva časopis Nota Bene. Keďže nakrúcanie trvalo niekoľko hodín, boli sme sa pozrieť, ako to prebiehalo.

Piatky sú na staničiach rušné, a to bol asi dôvod, prečo si štáb vybral tento deň. Cestujúci si v prvom momente ani nevšimli, že sa deje niečo neobvyklé, iba poniektorí zistili, že



Štáb nakrúcal z prvého poschodia, aby Veroniku, ktorá predáva časopis Nota Bene zachytil celkom autenticky, bez režijného zásahu...

na prvom poschodí pri čakárni je rozložená kamera a všetka potrebná technika. Pani Veroniku snímali z diaľky, pretože chceli autenticky zachytiť jej bežný deň na stanici spojený nielen s predávaním časopisu. O nakrúcaní, samozrejme, vedela, ale nebolo na nej vidieť ani štipku trémy či neistoty. Veronika Kurthová je jednou z hlavných postáv pripravovaného dokumentu, ktorý je mozaikovým portrétom skupiny obyvateľstva v dôchodkovom veku. Sedem hlavných postáv rozpráva svoj životný príbeh, vymenúva, čo pre svoju krajinu urobili a, naopak, čo pre nich krajina robí v súčasnosti. „Ide o zaznamenanie stavu duše tejto generácie, o vypočutie ich vnútorného hlasu bez veľkého režijného zásahu, o ich pretrvávajúcej vnútornej sile dôstojne žiť, o samote a odchádzaní,“ priblížil podstatu filmu jeho tvorca Marek Kuboš. Slovenský dokumentarista má k železnici blízko, pretože okrem VŠMU vyštu-



Veronika KURTHOVÁ, dnes v hlavnej úlohe...

doval aj Vysokú školu dopravy a spojov, čo ho pravdepodobne viedlo k nakrúteniu dokumentu s názvom Žel. st. II. tr. – Kraľovany. Za tento film získal v Paríži hlavnú cenu na medzinárodnom festivale železničiarov filmov. Film sa sústreďuje na prostredie železničnej stanice Kraľovany a zobrazuje jej zamestnancov a cestujúcich návštevníkov. Je plný komických momentov navodených vážnymi až suchými opismi práce výpravcov, signalistu, elektromontéra a ďalších. Využíva tu humorné titulky, „grafické“ pomôcky, ako zábery z kníh a železničných príručiek, animáciu, ale aj vtipne dosadený dvojhlasný komentár.

Ivana STRMEŇOVÁ

Mikuláš, čo mi dáš?



Stalo sa už tradíciou, že pri príležitosti sviatku sv. Mikuláša stredisko internátnej prípravy organizuje pre ratolesti železničiarov, ale aj pre deti z regiónu, deň plný hier a zábavy. Aj v sobotu 7. decembra, v popoludňajších hodinách, prišiel medzi deti Mikuláš, ktorého sprevádzali zlý čert s anjelikom a gašparkom. Rozdal balíčky plné sladkostí a ovocia, pričom radosť a rozžiarené očka striedali aj slzičky strachu pred dotieravým čertom.

Počas celého popoludnia, až do príchodu Mikuláša, si deti krátili čas pesničkami, básničkami, tancami, hrami a zaujímavými súťažami. Mnohí predvedli svoje talenty v tanci či hre na hudobných nástrojoch. Svoju kreativitu si deti vyskúšali aj na nezvyčajnom projekte, o ktorý sa postaral Ing. Igor Kabzan zo Žiliny. Jeho patentovanou metódou nanášania farebných pieskov na lepidlo vznikol pekný obraz so železničiar-ským motívom.

Teambuilding najmenších sa skutočne vydaril, vyrobenými 36 tabuľkami vyskladali pekný darček pre Mikuláša, ktorý bude trvalo zdobiť interiér strediska. Pochopiteľne, nechýbalo ani logo SIP Strečno, vyrobené touto metódou. Mikuláš vyhodnotil súťaže a najšikovnejšie deti ocenil. Na pripravené prekvapenie vo forme obrazu však ani jeho vrecia darčiek nestačili. V závere dňa Mikuláš deťom sľúbil, že do SIP Strečno príde aj na budúci rok.

Celý deň deti organizovala konferencierka Mária Bukovinská (naša milá chyžná) spolu s marketingovým pracovníkom strediska Jozefom Dikym. Mikuláša si zahral Michal Sokolovský (náš výborný kuchár) a čertíka mu robila dokonale zamaskovaná, chyžná Eulália Ďurišková.

Foto: Jozef DIKY

Ďakujeme a tešíme sa na všetkých o rok!



Vláčikom do Mikulášova

Jediná detská železnica na Slovensku - Košická detská historická železnica premávala aj v sobotu 7. decembra. Vláčik s čertmi a anjelom tentoraz nesmeroval z Čermeľa čarovnou zimnou krajinou na Alpinku, ale do Mikulášova. Tak sa v tento deň symbolicky premenovala konečná stanica, na ktorej cestujúcich vyčkával ďalší pomocník Mikuláša - „sob“ Rudolf. Deti rozveselilo aj pásmo kreslených rozprávok o vlkovi a zajacovi, taktiež sa naučili aj mikulášsky tanec. Nakoniec sa dočkali aj samotného Mikuláša, ktorý tradične odmenil všetky poslušné deti balíčkami plnými dobrôt.

