

ŽELEZNIČNÝ **semafor**

ŽSR

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNIC SLOVENSKEJ REPUBLIKY

ROČNÍK XXIV

FEBRUÁR 2014



Modernizácia železníc pokračuje

Rekonštrukcia trebišovskej stanice napreduje

Výhodné poistenie pre železničiarov

Menej nehôd aj požiarov



EDITORIAL

Dve strany jednej mince

Krátko pred pol siedmou ráno si ako každý deň sadám do vlaku. Keďže vonku je ešte tma, väčšina cestujúcich spí a ja sa k nim pomaly pridávam. Zrazu však vlak zastaví uprostred poľa a keď sa ani po niekoľkých minútach nepohneme, začíname tušiť, že sa stalo niečo vážne. Po chvíli nás sprievodca informuje o mimoriadnej situácii: „Pravdepodobne sme niekoho zrazili, takže budeme stáť dlhšie.“ Ako železničiarica som veľmi dobre vedela, čo to znamená. Dlhé čakanie, nervózných spolucestujúcich, nehovoriac o meškani do práce. Ale predovšetkým, keďže som členkou tímu komunikácie, horúce linky od novinárov, telefonáty s dispečermi a kolegami z odboru bezpečnosti. Určite sa mnohí z vás v tejto situácii už ocitli, a preto viete, že sa v takomto prípade treba obrnúť veľkou dávkou trpezlivosti a štipkou flegmatizmu. Uvedené mimoriadnosti nevieme nijako ovplyvniť, môžeme sa len snažiť, každý podľa svojej odbornej príslušnosti pomôcť situáciu riešiť. Na jednej strane mám pochopenie pre namosúrených cestujúcich, na druhej strane si však uvedomujem, že by som nechcela byť na mieste vlakového personálu, najmä vlakvedúceho a rušňovodiča, ale aj dispečerov a vyšetrotateľov. Ale aj takáto je práca na železnici. Nikdy neviete, aký deň vás v práci čaká, či bude tragický alebo úsmevný, keďže práca nás všetkých je veľmi dynamická a nikdy nie nudná. Ak do práce cestujeme vlakom, dianie na železnici sa nás týka z dvoch strán. Ráno som hlavne v pozícii cestujúceho zákazníka, hneď po príchode do kancelárie sa ocitnem na druhom brehu – na strane železníc, takže stále v centre diania a žiadny z pohľadov mi nie je cudzí.

Ako zamestnanci železníc máme pri cestovaní skvelé výhody, či už je to vlastná režijka, alebo lacnejšie cestovanie pre rodinných príslušníkov. Tento rok nás potešilo aj to, že sa cena režijky nezvýšila, čo určite hlavne dochádzajúci do práce ocenili. Cestovanie vlakom v zime je trochu náročnejšie ako počas zvyšku roka, aj keď táto zima je k nám železničiarom zatiaľ veľmi ústretová. Preto vám želim veľa šťastných kilometrov a počas akýchkoľvek situácií, hlavne rozvahy, a pokiaľ možno s úsmevom na tvári aj pochopenie pre všetkých železničiarov ☺.

Ivana Strmeňová

Ivana Strmeňová

Hodnotili, plánovali, rozhodovali

Z PORÁD VEDENIA

Hodnotenie minulého roka z pohľadu auditu, kontrol, bezpečnosti železničnej dopravy, ale aj bezpečnosti a ochrany zdravia a mnohé ďalšie hodnotiace správy, boli na programe posledných januárových a prvých februárových porád vedenia. Členovia vedenia schválili plán auditu, ale aj stratégiu fungovania Železničných telekomunikácií.

Audity a kontroly

Rozhodnutím GR ŽSR č. 5/2014 bol schválený ročný plán auditu a kontrol na rok 2014, ktorý bol zostavený na základe aktualizovaného katalógu rizík odboru interného auditu GR ŽSR (odbor 120), strategických východísk podľa Stratégie ŽSR ako aj zo skúsenosti z auditov a kontrol vykonávaných odborom 120 GR ŽSR v predchádzajúcich obdobiach. Auditorské plánované akcie majú 2 základné formy: audity procesné/prierezové a audity hospodárenia vybraných VOJ. Štandardnou súčasťou plánu auditov je aj oblasť operácií vybraných projektov fondov EÚ.

Vedenie ŽSR zobralo na vedomie správu o hodnotení ročného plánu auditov a kontrol za rok 2013. Správa bola spracovaná v súlade s článkom IV. štatútu interného auditu. V roku 2013 bolo auditorskými skupinami odboru 120 GR ŽSR vykonaných 12 auditov a 1 kontrola. Z výsledkov uskutočnených akcií vyplývalo 75 opatrení a 41 odporúčaní. Z odporúčaní a opatrení cca 60 % bolo zameraných na zlepšenie funkčnosti vnútorného riadiaceho a kontrolného systému auditovaných a kontrolovaných subjektov. V roku 2013 bola realizovaná 1 následná finančná kontrola MDVRR SR a 1 kontrola Najvyššieho kontrolného úradu SR (NKÚ SR). Správa obsahovala tiež prehľad minuloročných sťažností. V centrálnej evidencii ŽSR bolo k 31. 12. 2013 evidovaných celkom 517 podaní, z toho 27 % sťažností bolo opodstatnených.

Ďalšie fungovanie Železničných telekomunikácií

Rozhodnutím č. 9/2014 bola schválená stratégia ďalšieho fungovania VOJ ŽT v rokoch 2014 - 2016. V rámci ekonomického zhodnotenia boli rozpracované 2 varianty. Variant A (vychádzal zo súčasného stavu bez zohľadnenia príležitostí z investičných akcií v požadovanom technickom a časovom rozsahu) a variant B (vychádzal z predpokladu nárastu výnosov z nových obchodných prípadov a zvyšovania kvality služieb na základe realizovaných investičných akcií v požadovanom rozsahu a čase). Vedenie ŽSR odsúhlasilo realizáciu opatrení podľa variantu B.

Zabezpečenie verejného poriadku vo vybraných ŽST

Vedenie ŽSR vzalo na vedomie návrh ďalšieho postupu realizácie koncepcie zabezpečenia verejného poriadku vo vybraných ŽST. Návrh ďalšieho postupu zabezpečenia verejného poriadku bol spracovaný na základe vyhodnotenia rokovaní zástupcov ŽSR s MV SR – Prezídium policajného zboru, ako aj rokovaní ŽSR so zástupcami samospráv miest a obcí v závere minulého roka. Do mája tohto roku sú opatrenia, okrem iného, smerované najmä k sledovaniu stavu verejného poriadku a dodržiavania Opatrenia námestníka generálneho riaditeľa pre prevádzku k zabezpečeniu verejného poriadku a postupu zamestnancov ŽSR v prípade páchania priestupkov neprispôsobivými osobami v priestoroch ŽSR. Výsledky tohto sledovania a vyhodnotenie dodržiavania verejného poriadku prerokuje vedenie ŽSR v júli tohto roka.

Stav bezpečnosti železničnej dopravy, BOZP a ochrany pred požiarmi

Vedenie ŽSR prerokovalo a vzalo na vedomie Správu o stave bezpečnosti železničnej dopravy, bezpečnosti ochrany zdravia pri práci a ochrany pred požiarmi v sieti ŽSR za rok 2013 a súhrnnú správu z komplexnej previerky pracovísk na zabezpečenie BOZP na ŽSR v roku 2013. Vybrané informácie sú uvedené na str. 3. Kompletná správa je zverejnená na intranetovom portáli ŽSR.

Projektové riadenie

Vedenie ŽSR vzalo na vedomie Správu za oblasť riadenia projektov za obdobie september 2013 - január 2014 a zároveň boli schválené:

- plán projektu č. 04/2013 – Reklamačný proces v prostredí ŽSR - právo na reklamáciu voči externým dodávateľom. Dokument obsahuje detailný plán návrhu budúceho stavu a rámcový plán nasledujúcich fáz projektu. Návrh budúceho stavu má byť spracovaný do júna 2014;
- plán projektu (pre fázu vyhodnotenia) č. 08/2011 – Využitie synergického potenciálu zamestnancov OZT a ŽT pre zabezpečenie prevádzky a údržby železničnej komunikačnej infraštruktúry (projekt má byť dokončený najneskôr do 31. 12. 2014); >>>

>>> • hodnotiacia správa projektu č. 02/2011 – Implementácia zákona o dráhach do informačného systému SAP. Projektom bol komplexne prehodnotený stav nastavení, stanovený nový tok nákladov, výnosov a výkonov.

Zabezpečená je implementácia do systému SAP so splnením komplexného vyhodnocovania ekonomických ukazovateľov produktu, a to aj z pohľadu účasti štátu na fixných ekonomicky oprávnených nákladoch služby, predkladania podložených údajov v komunikácii so štátom – MDVRR SR, MF SR, dráhovému úradu a pod., relevantného vy-

hodnocovania ekonomických ukazovateľov slúžiacich pre riadenie organizácie, adresného zberu finančných a vecných údajov. Ciele projektu boli splnené a projekt je ukončený.

Minuloročné čerpanie investícií

Vo vedení ŽSR bola prerokovaná Správa o priebehu čerpania finančných prostriedkov zo štátneho rozpočtu a z prostriedkov fondov EÚ v roku 2013. Správa obsahuje čerpanie kapitálových transferov v súlade so Zmluvou o poskytnutí finančných prostriedkov z rozpočtovej kapitoly MDVRR SR. V roku 2013 bola vyčerpaná čiastka 22 557 782,68 €. Súčasťou je aj prehľad

čerpaných finančných zdrojov podľa jednotlivých stavieb. V hodnotenom roku boli čerpané aj finančné zdroje z európskych fondov v rámci OPD – programové obdobie 2007 - 2013 podľa jednotlivých prioritných osí a spolufinancovanie zo štátneho rozpočtu SR k týmto projektom.

V roku 2013 bolo definitívne rozpísaných a čerpaných 153 252 002,51 €, v tom zdroje EÚ 130 264 202,14 € a spolufinancovanie SR vo výške 22 987 800,37 €. Celkové ekonomické výsledky ŽSR za rok 2013 budú zverejnené v nasledujúcom čísle Ž semaforu.

Ing. Anton KUKUČKA
Ing. Stanislava FEJFAROVÁ, CSc.



Vlani bolo menej nehôd, úrazov aj požiarov, viac samovrážd

V roku 2013 bolo zaevidovaných celkom 360 nehôd (111 vážnych nehôd, 124 menších nehôd, 125 incidentov) a 269 prevádzkových porúch. Z celkovej vzniknutej škody 2 896 304 €, predstavuje škoda na zariadeniach ŽSR 397 918 €. Počet nehôd z viny ŽSR poklesol oproti roku 2012 o 37,7 %.

Z viny zamestnancov ŽSR a dopravcov bolo štatisticky evidovaných spolu 60 nehôd, čo je pokles o 9,8 prípadov. Ako vyplýva zo štatistik, najčastejšie sa na ich zavinení podieľajú zamestnanci ŽSR a dopravcov vo funkciách rušňovodič (31,5 prípadov), posunovač (7,95), signalista (5), vedúci posunu (4,95), dozorca výhybiek (2), vlakvedúci (1,8), kontrolór trate (1,6), závorár, hradlár, hlásničiar (1). Pri nehodách na infraštruktúre ŽSR v roku 2013 bolo usmrtených 110 osôb (nárast o 4 prípady), z toho bolo 52 samovrážd, čo je o 14 viac ako v roku 2012. Ťažko sa zranilo 40 ľudí, z toho 3 prípady boli pokusy o samovraždu. Došlo k vykoľajeniu 20 rušňov, 2 traťových strojov a 25 železničných vozňov. Poškodených bolo 72 hnacích železničných vozidiel a 34 železničných vozňov. Na zariadení ŽSR vznikla škoda vo výške 202 878 €. Následkom nehôd bolo zmeškaných 1 083 vlakov osobnej dopravy o 35 098 minút a 188 vlakov nákladnej dopravy o 24 911 minút. Došlo k úplnému prerušeniu dopravy na dobu 260 hodín a k čiastočnému prerušeniu dopravy na dobu 276 hodín.

O jeden úraz menej

Vlani sme vo firme zaregistrovali 44 pracovných úrazov (o 1 menej ako v roku 2012), z toho boli 4 závažné (1 smrteľný a 3 s ťažkou ujmovou na zdraví). Najčastejší výskyt pracovných úrazov sme zaznamenali u traťových robotníkov, posunovačov, dozorcov výhybiek a rovnako na tom štatisticky boli kontrolóri tratí, rušňovodiči a zámoční-

ci koľajových konštrukcií. Najčastejšími úrazmi sú poranenia dolných končatín ako udretia a podvrtnutia kolien, členkov, zlomeniny členkov, natiahnutie lýtkových svalov, poranenia prstov na ruke - pricviknutie, porezanie, poranenia hlavy, tvárových častí, poranenie oka, poranenia chrbtice pri páde, náraze.

Požiarov ubudlo, škody boli vyššie

V uplynulom roku sme zaznamenali 150 požiarov. Z celkového počtu bolo 123 vlastných požiarov ŽSR a 27 vzniklo na dráhových vozidlách železničných dopravcov. V porovnaní s rokom 2012 je to pokles až o 161. Toto priaznivé číslo vyplýva z toho, že v roku 2013 boli jarné mesiace chladné a daždivé. Taktiež nedochádzalo k nepovolenému vypaľovaniu suchých porastov a burín v ochrannom pásme dráhy, nakoľko sa po oteplení nachádzala vegetácia už v zelenom stave. V prípade vlastných požiarov vznikla firme škoda v 20 prípadoch v celkovej výške 487 499 €. Škoda je v porovnaní s rokom 2012 vyššia, nakoľko boli požiarom zasiahnuté prevádzkované zariadenia trakčných napájacích staníc. Požiar s najvyššou škodou sa stal 11. mája 2013 v Trakčnej napájacej stanici Bratislava - Vinohrady a spôsobený bol počas búrky guľovým bleskom. Škoda vrátane nákladov, ktoré boli potrebné na uvedenie zariadenia do pôvodného stavu, dosiahla výšku 299 997 €. Najnepriaznivejším mesiacom v roku 2013 bol júl, kedy vzniklo 7 požiarov, pri ktorých sme zaznamenali škodu. Jedným bol aj požiar v Trakčnej napájacej

stanici Galanta, pri ktorom vznikla druhá najvyššia škoda v tomto roku, a to 90 000 €. Príčinou tohto požiaru bol elektrický skrat.

Aj nešťastia na priecestí klesli

ŽSR evidujú 46 zrážok vlaku s účastníkmi cestnej premávky, teda s vodičom, chodcom alebo cyklistom na železničných priecestiach. Tento počet predstavuje pokles o 4 nehody v porovnaní s rokom 2012. Pri uvedených nehodách bolo usmrtených 10 osôb, čo je pokles o 11 prípadov a 12 osôb utrpelo ťažké zranenia (pokles o 3 prípady). Na majetku ŽSR vznikla škoda vo výške 88 937 €, dopravcom 1 189 272 € a škody na cestných vozidlách dosiahli výšku 204 660 €.

(red)





Rekonštrukcia trebišovskej železničnej sta

Už piaty mesiac prebieha na železničnej stanici v Trebišove rekonštrukcia staničnej budovy. Stavebné úpravy tak menia tvár doterajšieho nelichotivého vzhľadu tejto vstupnej brány do metropoly Zemplína. Trebišovská železničná stanica je jednou zo stavieb, ktorá je nielen na železnici, ale aj v tomto okresnom meste a regióne spomínaná už niekoľko rokov, najmä, keď sa hovorí o rekonštrukcii.

Tá sa tu totiž začala ešte v roku 2000, o tri roky neskôr bola, žiaľ, pozastavená spolu s ďalšími rozostavanými železničnými stavbami na Slovensku. Odvtedy sa každoročne objavovala v investičných plánoch, ale v schvaľovacom kole prešla až vlani. Na jeseň minulého roku sa trebišovskí železničiar a cestujúci opäť potešili prítomnosťou stavbárov, ktorí majú plánovanú rekonštrukciu ukončiť do júna 2014. Stavbu realizuje firma BREZA STAVOTRANS s. r. o., Michalovce. Rozpočtový náklad je vyše 785 tisíc €. Stavebné úpravy, ktoré začali v septembri 2013, sa týkajú výpravnej budovy, plynovej prípojky, rozvodov elektriny, vody, kanalizácie aj objektu náhradného

zdroja. K streche, ktorú stihli vymeniť ešte v roku 2003, pribudli už aj nové plastové okná a nová fasáda. Rekonštrukciou sa konečne vyrieši aj doterajšie elektrické a poriadne nákladné vykurovanie stanice. Vybudované sú už nové plynové rozvody, hotová je aj kotolňa. Nové radiátory sú v týchto dňoch ešte studené, pretože neprebehlo kolaudačné rozhodnutie. „Všetky práce sa vykonávajú za plnej prevádzky, takže sme si na prítomnosť stavbárov a stavebného neporiadku museli zvyknúť,“ hovorí Ing. Viera Kuzmišinová, prednostka stanice a jedným dychom dodáva: „Aj napriek všetkým nepríjemnostiam, ktoré musíme zvládnuť, nás prítomnosť stavbárov teší, pretože podmienky, ktoré tu boli pre cestujúcich a železničiarov neboli hodné tejto doby.“ Na margo toho pripomenieme aj náš titulok v časopise spred 5 rokov, keď sme trebišovskú stanicu nazvali ostrovom stredoveku v centre civilizácie. Nezabudnuteľnou je aj fotografia ľadového kráľovstva na toalete. Veríme však, že už čoskoro budeme o tejto železničnej stanici hovoriť len v superlatívoch, aj keď dnes ešte všetko tak nevyzerá. Vynárajú sa, žiaľ, aj problémy, ktoré



Rekonštrukcia prebieha aj v kanceláriách, a tak sa zamestnanci stanice sťahujú z miestnosti do miestnosti, podľa toho, kde bude najmenší stavebný ruch. Svoje o tom vie aj prednostka, ktorej spoločnosť veľmi často robia okrem vlastných zamestnancov a stavbárov aj investori a budovári. Na foto zľava: Ing. Kamil Kočíško, dopravný námestník v Trebišove, Ing. Igor Polák, vedúci košických investorov, Ing. Viera Kuzmišinová, prednostka stanice a Ing. Juraj Katocs zo Sekcie železničných budov OR Košice.



Za týmito oknami sa prezliekajú železničiar, a tak nečudo, že tam pribudli tienidlá vlastnej výroby, keďže projekt nepočítal ani so žalúziami...



Popri stavebných úpravách sú naplánované aj zmeny oznamovacích zariadení, rozhlasu a informačných zariadení. Nové tabule čakajú na svoj čas...



nemuseli byť, keby sa citlivejšie pristupovalo k schvaľovaniu projektov. Spomenieme azda iba veľké okná, ktoré architektonicky síce pôsobia veľmi pekne, avšak vzhľadom k tomu, že sa za nimi prezliekajú železničiar, je ich veľkosť a architektonická predstava, bez žalúzií, dosť nepraktická. A tak už na nich pribudli nevábito pôsobiace papiere a iné tienidlá. Aj nízke a široké radiátory v čakárni robia vrásky na čele našim investorom, ktorí sa obávajú, že ich teplo a pohodlie budú lákať bezdomovcov. Vzhľadom k tomu, že tieto skúsenosti máme po celom Slovensku, sa iste dalo v projekte vyhnúť tomuto riešeniu. Na škodu veci je aj fakt, že projekt rekonštrukcie nezahŕňa obnovu 1. nástupištia, ktoré je v dezolátnom stave. Stará, porozbieraná dlažba, hrdzavé a prehnité plechy prístrešku by nepôsobili práve

nice je v plnom prúde



V týchto dňoch stavbári naplno pracujú vo vnútorných priestoroch.

najlepšie pred vynovenou žltou budovou. A tak, po vzájomných rokovaniach investora s dodávateľom prác, ale aj po žiadostiach domácich železničiarov o nápravu všetci veria, že riešenie sa čoskoro nájde a kým sa stavba odovzdá, dodatky a zmeny v projektoch tieto nedostatky vyriešia. Stavbári v týchto dňoch najviac pracujú v interiéri, kde prišli na rad omietky, obklady, vynovené sú už sociálne priestory, finišujú s kuchynkami. Novotou zívajú aj rozvody vody, elektriny. Popri stavebných úpravách sú naplánované aj zmeny



Vchod do staničnej budovy zo smeru od mesta má už novú fasádu. Žltá a sivá, to budú farby tejto zemplínskej stanice.

oznamovacích zariadení, rozhlasu a informačných zariadení. Rekonštrukciu so dosiahne skultúrnenie a zatraktívnenie železničnej stanice a konečne sa o nej prestane hovoriť ako o stavbe desaťročí. Trebišovskí železničiar, ktorí sa tu starajú o dopravnú cestu a prevádzku zbiehajúcu sa zo štyroch smerov a široký rozchod nevyvíjajú, si to zaslúžia.

Dana SCHWARTZOVÁ
foto: autorka



Novotou voňajú už mnohé priestory, ako aj tento kuchynský kútik, zatiaľ bez zariadenia.

Našou prioritou sú kvalitné služby

V tomto roku sa začína naplňovať nová stratégia fungovania Železničných telekomunikácií. O jej náplni, o pripravovaných projektoch v oblasti informačných technológií, ale aj o možnostiach financovania plánov, sme sa rozprávali s Mgr. Petrom VAVROM, riaditeľom vnútornej organizačnej jednotky Železničné telekomunikácie.



Áké sú vaše pracovné priority v tomto roku. Ktoré dôležité projekty vás čakajú?

V minulom roku sme si nechali vypracovať štúdie, ktoré vykonali audit v oblasti informačno-komunikačných technológií v ŽSR. Ich výstupom sú aj odporúčania na ďalšie kroky, s cieľom optimalizácie a rozvoja týchto oblastí. Na základe týchto odporúčaní a s vedomím veľkosti objemu investičných prostriedkov alokovaných na optimalizáciu a rozvoj informačno-komunikačných technológií (IKT) vo firme, sme spolu s odborom informačných a komunikačných technológií (O 210) pripravili investičný plán. Keďže aktuálne dobieha Operačný program Doprava a pripravuje sa nový operačný program na nasledujúce obdobie, máme ambície získať prostriedky aj z tohto nového programu. Preto pripravujeme projekty, ktoré rátajú s využitím prostriedkov z fondov Európskej únie. V oblasti obchodu plánujeme využiť potenciál, ktorý vzišiel z projektu synergie a zvýšiť obchodné aktivity do externého prostredia (mimo našich kľúčových externých zákazníkov ZSSK a ZSSK CARGO). Medzi priority na tento rok spomeniem projekty a aktivity, ktoré s týmito plánmi úzko súvisia. Ide konkrétne o dokončenie rozbehutej rekonštrukcie dátových centier v Bratislave na Trnavskej a Kováčskej ulici. Čaká nás dobudovanie technologickej infraštruktúry pre dátové centrá. Migrácia prevádzkovaných systémov ŽSR do novovybudovanej HW infraštruktúry dátových centier je jednou z priorit, ktorá sa už tiež rieši. Ďalšou úlohou, ktorá nás čaká, je obstaranie dodávateľa pre rozvoj a údržbu informačného systému TIS a v neposlednom rade sme začali pripravovať projekty pre čerpanie prostriedkov z fondov EÚ.

Nová stratégia fungovania Železničných telekomunikácií je schválená na dva roky. Čo považujete za najdôležitejšie urobiť ako prvé?

Tento materiál vychádza už z práve rozbehnutých a plánovaných aktivít smerujúcich k modernizácii a optimalizácii IKT. Takže jej schválením sa potvrdila potreba pokračovania v týchto krokoch, a tiež sa vyjasnili očakávania z prínosov vo forme ekonomickej, ako aj v kvalite poskytovaných služieb. Preto to najdôležitejšie, čo musíme urobiť ako prvé, je pokračovať a dokončiť už spomínanú a rozbehnutú rekonštrukciu dátových centier.

Čakajú vás aj zmeny v oblasti ľudských zdrojov?

Železničné telekomunikácie prešli v posledných rokoch procesom revitalizácie a optimalizácie. Počas trvania týchto procesov sme znížili počet zamestnancov o 163, čo predstavuje cca 30 percent. V priebehu minulého roka sa nám počet zamestnancov podarilo zastabilizovať, s vyhladkou na obdobie troch rokov. Preto sa v najbližšom období zameriame najmä na prechod na novú infraštruktúru a skvalitnenie poskytovaných služieb.

(sch)



Životné poistenie DYNAMIK Ž je správny krok

Dobrou správou pre zamestnancov ŽSR je určite fakt, že jedna z dôležitých sociálnych istôt - životné poistenie DYNAMIK Ž, bolo v týchto dňoch znovu prístupné novým poisťencom ŽSR. Po zapracovaní nových zmien, súvisiacich s európskou legislatívou, môžu zamestnanci využiť úspešný projekt životného poistenia DYNAMIK Ž s príspevkom zamestnávateľa. Na zaujímavé súvislosti sme sa spýtali Ing. Jána Žačka, námestníka generálneho riaditeľa pre ľudské zdroje.

Čo prináša zamestnancom produkt DYNAMIK Ž a najmä čím je pre nich zaujímavý?

Doterajšiu realizáciu projektu životného poistenia s príspevkom zamestnávateľa sme vyhodnotili ako úspešnú, a preto bolo našou snahou ďalej v ňom pokračovať. Z pohľadu zamestnávateľa je dôležité v rámci sociálneho programu poskytnúť zamestnancom komplexnú starostlivosť. Chceme im poskytnúť pridanú hodnotu, ktorá potvrdzuje náš záujem o zamestnanca s cieľom zosúladiť jeho rodinný a pracovný život. K dnešnému dňu máme vyše 3800 spokojných zamestnancov, ktorí už poistenie Dynamik Ž majú uzavreté a rovnakú šancu chceme dať aj ostatným.

Aké sú skúsenosti s uplatňovaním DYNAMIK Ž z vášho pohľadu?

Sú reálne prípady, kedy tento produkt skutočne pomohol našim zamestnancom, najmä ich blízkym. Aj my sme mali na generálnom riaditeľstve prípad kolegu, ktorý o uzavretí tohto produktu dlhšie uvažoval. Nakoniec sa preňho rozhodol, a potom prišla neočakávané tá najhoršia udalosť, zomrel. Práve v tomto prípade sme využili formu pomoci, o ktorej hovoríme. Jeho rodina v smutnom a neľahkom období, ktoré prináša so sebou aj značné finančné náklady, dostala aspoň malú útechu v podobe poistného plnenia.

Môžeme pre čitateľov porovnať v čom sa líši súčasný produkt od toho predchádzajúceho?

V zmysle Kolektívnej zmluvy ŽSR prispievame všetkým zamestnancom, ktorí sa rozhodnú pre poistenie DYNAMIK Ž, na finančné zabezpečenie ich budúcnosti sumou 13,28 € mesačne. Každý, kto

využije túto ponuku, prispeje zo svojich prostriedkov sumou minimálne 6,64 €, samozrejme, môže aj viac, a tým si sporí na dôchodok, alebo na zabezpečenie svojej rodiny. Počas predchádzajúceho obdobia museli poisťovne zapracovať do svojich produktov prijaté legislatívne zmeny. Aj z týchto dôvodov prešiel DYNAMIK Ž minulý rok aktualizáciou. Stále je to však jedinečný produkt pre potreby našich zamestnancov.

Z vašich slov cítiť, že toto rozhodnutie zamestnávateľa sa stretlo s pozitívnou odozvou u zamestnancov a že vy sám ste s touto voľbou spokojný.

Áno. Som rád, že sme pre našich zamestnancov vybrali niečo špecifické, zohľadňujúce mnohé súvisiace riziká života v železničnej prevádzke a zároveň moderné. Utvrďujú ma v tom aj doterajšie skúsenosti a spätná väzba zo strany zamestnancov. V roku 2008 sme začínali s veľkým očakávaním, aký bude konkrétny záujem zamestnancov. Výsledky nás utvrďujú v tom, že sme sa rozhodli ísť dobrým smerom. Rovnako výberu toho správneho produktu sme venovali veľa času a pozornosti. Podarilo sa nám to spolu s Generali poisťovnou, a. s..

A na záver ešte jedna otázka. Pretože najlepší je vlastný príklad, zaujímalo by nás, či aj vy sám máte uzavreté DYNAMIK Ž poistenie?

Samozrejme! Naším zamestnancom môžem predsa odporučiť len to, čomu verím a o čom som sám presvedčený. Keďže je to objektívne najlepší podobný produkt, som rád, že ho môžem odporučiť aj všetkým našim zamestnancom.

(0510)

CK Kysuca Tour ponúka
LETNÉ DOVOLENKY A FIRST MINUTE
Zľavu 10€ na osobu z ceny sezónnych pobytov
a dieťa do 3 r. zdarma.

13/14-dňové zájazdy do BULHARSKA – Pomorie
Privátne ubytovanie v izbách s vlastným prístupom
a balkónom, možnosť klímy a varenia, 300m od mora.
Cena na osobu: 160 € na 10 nocí a 180 € na 11 nocí.

Ubytovanie: hotel ALCIONA BEACH*** s raňajkami priamo
na pláži, klimatizované izby+ balkón, TV, chladnička.
Cena na osobu: 210 € na 10 nocí a 230 € na 11 nocí.

13/14-dňové zájazdy do ČIERNEJ HORY – Čanj
Ubytovanie: vila Vasilisa s POLOPENZIOU priamo
na pláži+lehátka a slnečník na pláži a výlety loďou.
Cena na osobu: 310 € / 14 dňový, 340 € / 13 dňový zájazd.

13-dňové zájazdy do ALBÁNSKA – Shengjin
Hotelové ubytovanie s raňajkami, priamo na pláži,
v izbe klíma, TV, internet+balkón.
Cena na osobu: 300 € na 10 nocí.

Uvedené ceny sú bez dopravy, lehkotkové vozne
sú rezervované z Budapešti.

BLIŽŠIE INFORMÁCIE:

www.ck-kysucatur.sk alebo želez. telefón 930/6757
príp. 041/4211620 príp. mobil: 0908 219442
alebo emailom: info@ck-kysucatur.sk

Ž 1/2014

Prezentácia životného poistenia pre zamestnancov

V zmysle Kolektívnej zmluvy sa ŽSR zaviazali, že na základe zmluvy s vybranou poisťovňou budú určitou čiastkou prispievať na životné poistenie svojich zamestnancov. Na základe toho sa v budove GR ŽSR na Klemensovej ulici v Bratislave uskutočnila v pondelok 10. februára prezentácia investičného životného poistenia Dynamik Ž, ktoré je vytvorené a platné špeciálne pre zamestnancov ŽSR. Zúčastnenými zástupcami poisťovne poskytl základné informácie o tomto produkte, pričom bol vytvorený priestor na otázky a pripomienky ohľadom nových, ale aj už uzavretých poistných zmlúv.

Foto: Ivana STRMEŇOVÁ





Pohľad na množstvo uložených betónových prefabrikátov napovedá, že trať pod Strečnom zažije rozsiahlu rekonštrukciu.



Pred samotnou rekonštrukciou trate sa ešte musí odstrániť havarijný stav mostného objektu na koľaji č. 2, na ktorom je prechodne obmedzená traťová rýchlosť na 20 km/h. Zosilnenie postihnutých oblastí stien priečnikov a výmenu skorodovaných styčkových plechov zrealizuje MO Košice.



Nástupišťa na zástavke Strečno získajú pevný základ s demontovateľnou pochôdnou doskou, za ktorou bude plocha zo zámkovej dlažby. Vyrástli aj základy nových trakčných stožiarov ako náhrady za tie, ktoré svojou terajšou polohou nevyhovujú novému koľajovému riešeniu, nespĺňajú predpísanú vzdialenosť od koľaje alebo kolidujú so stavebnými objektmi.

Rekonštrukcia trate obmedzí dopravu pod Strečnom

Dispečerov, výpravcov a ďalších dopravných zamestnancov v žilinskom regióne čaká náročné obdobie. Modernizáciu železničného koridoru od Bratislavy už majú na dohľad, lenže s ňou prichádza aj množstvo výluk, ktoré znižujú priepustnosť trate. Dennodenne budú čeliť mimoriadnostiam a križovaniam vlakov s čo najmenším dopadom na ich meškanie. Aby toho nemali málo, od 1. apríla musia rátať aj s obmedzením dopravy na trati do Vrútok. Náročná rekonštrukcia železničného zvršku medzi Vrútkami a Varínom zmení frekventovanú trať na dočasnú jednokoľajku. Už teraz sa v tomto úseku vykonávajú prípravné práce.

Pásky koľají kľukatiacich sa pod hradom Strečno, alebo vlaky, ktoré sa po vynorení z tunela v momente ocitnú na moste cez rieku Váh – toto sú snáď najkrajšie scenérie frekventovanej trate medzi Vrútkami a Varínom. Od poslednej rekonštrukcie v rokoch 1987 - 1988 pretieklo Váhom množstvo vody a dlhodobé obdobie prevádzky sa podpísalo pod jej súčasný nevyhovujúci stav. Drevené podvaly sú značne poškodené, čo spôsobuje nízku držebnosť upevňovadiel, a takisto aj rozchod koľaje v jednotlivých oblúkoch sa už blíži k medzným hodnotám. Bežná údržba ani oprava vlastnými kapacitami ŽSR na takýto stav trate nestačia, východiskom je len komplexná rekonštrukcia, ktorú zrealizuje firma EUROVIA CS, a. s. „Navrhnutý je nový koľajový rošt zo železobetónových podvalov, v tuneloch budú umiestnené drevené podvaly. V celom, približne 11,3-kilometrovom úseku bude zriadená bezстыková koľaj. Rekonštruovaná trať bude vedená po jestvujúcom železničnom telese, aby minimalizovala zásah do ostatných zariadení ŽSR. Dôjde k zníženiu nivelety koľají, ktorá je zdvihnutá po rokoch udržiavacích prác a mnohonásobného podbijania,“ ozrejmjuje Ing. Pavol Hrdina, vedúci technického oddelenia zo Sekcie ŽTS OR Žilina. Súčasne budú prebudované nástupišťa na zástavke Strečno, opravené



Káble, ktoré obmedzujú stavebnú činnosť, alebo priamo zasahujú do budovaných objektov, sa musia vopred preložiť mimo dosah stavby. Na mieste spájania pôvodného diaľkového kábla so 168 vodičmi a kábla uloženého v novej trase sme zastihli Ing. Štefana Barčíka, vedúceho SMSÚ OZT KT Žilina, ktorý asistuje Pavlovi Kubcovi z firmy ADTS, spol. s r. o..

masty aj priepusty, vykoná sa sanácia ostenia strečnianskeho tunela III a komplexne budú zrekonštruované žiarivkové osvetlenia vo všetkých troch tuneloch pri Strečne. Samotnú stavbu predznamenávajú aj prípravné práce na zariadeniach sekcií OZT a EE. Elektrikári upravujú trakčné vedenie, keďže v rekonštruovanom úseku stavajú 28 nových trolejových podpier a dočasne namontujú niekoľko úsekových deličov. Na štyroch miestach zmení polohu existujúci napájací 6 kV kábel, ktorý by inak zasahoval do nových odvodňovacích priekop a bránil by aj v oprave

priepustu. So stavebnými objektmi kolidujú aj káble sekcie OZT, ktoré sa musia preložiť na šiestich miestach. Počas rekonštrukcie trate dôjde aj k posunu prvkov traťového zabezpečovacieho zariadenia, preto sa musia koľajové obvody a návěstidlá vopred vytýčiť v nových kilometrických polohách. Samotná rekonštrukcia železničného zvršku a spodku začne 1. apríla obnovou 1. traťovej koľaje. Jej výluka potrvá 76 dní, do 15. júna. Rekonštrukcia druhej koľaje je naplánovaná na 67 dní, od 21. júna do 26. augusta. Nepretržité výluky ovplyvnia aj prevádzku vlakov osobnej dopravy. Zavedením rýchlosti 50 km/h v celom inkriminovanom úseku bude dochádzať k meškaniu spojov a, dokonca, dôjde aj k odrieknutiu niekoľkých vlakov medzi Vrútkami a Žilinou.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor

Začala modernizácia medzi Považskou Teplou a Bytčou

Prvé stavenisko modernizácie traťového úseku medzi Považskou Teplou a Žilinou pre rýchlosť do 160 km/h je už odovzdané. Od Železníc SR ho 6. februára v budove OR Žilina prevzalo medzinárodné Združenie TEBS, vedené spoločnosťou TSS Grade, a. s., Bratislava. Stavebné práce druhej etapy modernizácie železničnej trate z Púchova do Žiliny sú naplánované na 36 mesiacov. Obnova zasiahne aj železničné stanice v Bytči a Dolnom Hričove.

Súťaž na modernizáciu železničného úseku z Považskej Teplej do Žiliny bola vyhlásená vo februári 2012. Ponuku predložilo 8 uchádzačov. Uspelo Združenie TEBS, vedené spoločnosťou TSS Grade, a. s., Bratislava, s ktorou ŽSR uzavreli zmluvu 19. decembra 2013. Ďalšími členmi víťazného združenia sú firmy Bögl a Krýsl, k. s., Praha, Eiffage Construction Slovenská republika, s. r. o., Bratislava a Swietelsky Baugessellschaft m. b. H., Linz. Druhá etapa modernizácie železničnej trate od Považskej Teplej po Žilinu je rozdelená na 6 ucelených častí stavieb (UČS). Realizovať sa budú v dvoch programových obdobiach. V období 2007 – 2013 sú naplánované prvé dve UČS zamerané na medzistaničný úsek od Považskej Teplej po Bytču a tiež samotnú železničnú stanicu Bytča. Na zastávkach Plevník – Drienové a Predmier budú pri oboch traťových kolajach vybudované 250 metrov dlhé a 3,5 metra široké nástupištia. V stanici Bytča bude

pri kolaji č. 3 nástupište s dĺžkou 250 m a pri kolaji č. 4 s dĺžkou 400 m. Prístup ku všetkým nástupišťam bude zabezpečený mimoúrovňovo - podchodmi. Zvyšné 4 UČS budú financované až v ďalšom programovom období 2014 - 2020. V rámci nich sú naprojektované obnovy nástupíšť na zastávke Horný Hričov a úpravy na oznamovacích, zabezpečovacích zariadeniach v ŽST Žilina a diaľkovom riadení prvkov RSE Žilina. Najvýraznejšie zmeny zasiahnu železničnú stanicu v Dolnom Hričove, ktorá zanikne a namiesto nej vznikne zastávka s mimoúrovňovým prístupom pre cestujúcich. Situovaná bude v novej kilometrickej polohe a oproti terajšej ŽST bude predsunutá smerom k obci a letisku. V modernizovanom



Začiatok modernizačných prác v ŽST Bytča je naplánovaný na 1. apríla 2014. Predpokladá sa, že stavebná činnosť v stanici skončí 30. septembra 2014.

úseku sa nenachádzajú žiadne zložité smerové a výškové pomery. Napovedá tomu skutočnosť, že stavebná dĺžka sa z pôvodných 22 800 m skráti iba o 98 metrov na 22 702 m a k zmene vedenia trasy dôjde len na niektorých miestach. Na úseku nenájdeme ani mimoriadne dominantné stavebné objekty. Vybudovaných bude 6 nových železničných a 5 cestných mostov, 5 podchodov pre cestujúcich aj verejných a 12,8 km protihlukových stien. Stavebná činnosť sa dotkne aj 20 priestupov. Združenie TEBS sa zaviazalo, že stavebné práce plánované na tri roky zrealizuje za 127,79 miliónov €.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor

Kamenná tabuľa letela na cestujúcich

Stále sa medzi nami nájdu jednotlivci, ktorí svojimi činmi dokážu ohúriť spoločnosť. Výnimočné a pozitívne skutky ľudia uznanlivo oceňujú a, naopak, nad primitívnymi skutkami bez štipky racionálneho zmýšľania len nechápavo krúčia hlavami. Do druhej kategórie bez akéhokoľvek zaváhania možno zaradiť aj „výkon tiežcestujúceho“, ktorý

sa udial 26. januára vo večerných hodinách v Piešťanoch. Čakanie na vlak R 612 sa mu zdalo asi príliš zdĺhavé, a tak si pobyt na druhom nástupišti spestril vytrhnutím kamenej tabule z parapety múrika schodiska. Neslávny aktér sa pred kamarátmi neuspokojil iba s takýmto prejavom sily, ale v nezmyselnom konaní pokračoval ďalej. Nebezpečnú tabuľu hodil na schodište do podchodu akurát v čase, keď ostatní cestujúci prichádzali schodiskom nahor ku vlaku. Aj keď ťažká padajúca doska bezprostredne ohrozovala nič netušiacich ľudí, pani Štastena mala v daný moment službu a incident sa zaobišiel bez zranenia. Za takýto čin si výtržník vyslúžil pozornosť polície.

[balky], foto: Marián TOPOLČÁNY
SMSÚ OZT GSM-R Bratislava



Kamerový systém zachytil, ako ľudia na schodisku uskakujú nabok pred padajúcou tabuľou.



Výtržník vytrhol kamennú tabuľu a hodil ju po cestujúcich prichádzajúcich schodiskom z podchodu.

Aj vďaka nadšencom poznáme históriu železníc

Na tomto mieste budeme postupne predstavovať tých, ktorým história železníc nie je ľahostajná. Okrem železničného múzea sú tu aj nadšenci zoskupení v občianskych združeniach a kluboch, ktoré sa starajú o historické zariadenia a vlaky a my vám ich a ich činnosť postupne predstavíme. Slovenské podnikové železničné múzeum, dnešné Múzejno-dokumentačné centrum (ďalej len MDC), bolo zriadené 1. júla 1983 rozkazom náčelníka Východnej dráhy č. 5 ako Pamätník železničnej dopravy na Slovensku. Jeho úlohou je komplexne dokumentovať vývoj železnice na území Slovenska. V zmysle zákona č. 206/2009 Z. z. o múzeách a o galériách a o ochrane predmetov kultúrnej hodnoty to znamená, že činnosť MDC sa musí sústrediť predovšetkým na zhromažďovanie, zhodnocovanie, odborné spravovanie a prezentovanie vhodne vybraných trojrozmerných a plošných artefaktov z tejto oblasti.

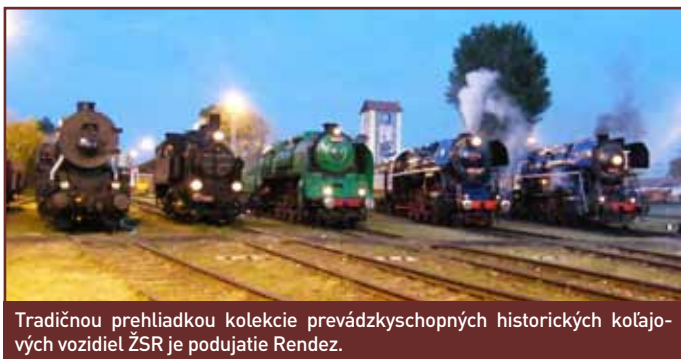
V súvislosti s verejnosťou je najdôležitejšie predovšetkým naplňať úlohu prezentácie zozbieraných artefaktov na výstavách a podujatiach, pričom najvyhľadávanejšími sú funkčné ukážky prevádzkyschopných historických koľajových vozidiel, ktoré dokážu navodiť časy dávno minulé. Prevádzkyschopné historické koľajové vozidlá ŽSR v súčasnosti spravujú dobrovoľnícke občianske združenia. Prvé vznikli už na prelome 80. a 90. rokov 20. storočia a boli sústredené väčšinou pri veľkých rušňových depách. Neskôr pribudli aj ďalšie, v miestach, kde bol silný dobrovoľnícky potenciál, zaujímaví sa o históriu železníc. Výsledky, ktoré dobrovoľníci v spolupráci s MDC a pracoviskami ŽSR v miestach ich pôsobenia dosiahli svojou činnosťou v 90. rokoch 20. storočia, ale najmä v súvislosti s prípravami 150. výročia železníc na Slovensku v roku 1998, boli jasným dôkazom, že sú reálnou silou,



Historické koľajové vozidlá ŽSR v obliehaní verejnosti na výstave vo Vrútkach.

Prievidza, Tisovec, Púchov a Topoľčany. Takéto obdivuhodné číslo počtu zverených vozidiel, za ktorým sa skrýva nespočetné množstvo hodín dobrovoľne odvedenej práce, investovaných vlastných prostriedkov, kopec nadšenia a vytrvalosti, tvorí 17 parných rušňov (z toho 7 prevádzkyschopných, 4 vo vystavovateľnom stave, 6 sa podrobuje oprave do prevádzkyschopného stavu), 8 motorových rušňov (z toho je 1 vo vystavovateľnom stave, 1 je v oprave do prevádzkyschopného stavu a zvyšných 6 je prevádzkyschopných), 8 motorových vozňov (6 prevádzkyschopných a 2 v oprave do takéhoto stavu), 2 prevádzkyschopné elektrické rušne, 1 prevádzkyschopný elektrický motorový vozeň, 42 osobných, služobných, poštových a príviesných vozňov (z toho je 1 vo vystavovateľnom stave, 4 sú v oprave do prevádzkyschopného stavu a zvyšok sú prevádzkyschopné vozidlá), 9 nákladných vozňov (6 funkčných, 2 sa podrobujú oprave do prevádzkyschopného stavu a 1 je vystavovateľný), 6 servisných vozňov (z toho sa 3 podrobujú oprave a zvyšné sú prevádzkyschopné), 1 vystavovateľný tárovací vozeň, 2 prevádzkyschopné žeriavy, 9 osobných a nákladných drezín (7 prevádzkyschopných a 2 v oprave do prevádzkyschopného stavu), 1 prevádzkyschopná podbijačka a 1 strojná čistička štrkového lôžka, ktorú čaká oprava do prevádzkyschopného stavu. Výsledky činnosti dobrovoľníckych občianskych združení môžu záujemcovia vidieť pri jednotlivých jazdách nostalgických vlakov alebo na rôznych výstavách železničnej techniky. Najlepšou možnosťou, ako si na jednom mieste pozrieť veľkú časť kolekcie prevádzkyschopných historických vozidiel ŽSR, je navštíviť Celoslovenský zraz historických železničných vozidiel – podujatie Rendez, ktoré sa tento rok uskutoční v dňoch 14. a 15. júna v areáli starého rušňového depa Bratislava východ.

MT



Tradičnou prehliadkou kolekcie prevádzkyschopných historických koľajových vozidiel ŽSR je podujatie Rendez.

schopnou postarať sa v budúcnosti o zachované artefakty železničnej histórie. Predovšetkým vďaka dobrovoľníkom sa podarilo vtedy vyriešiť všetky technické problémy, spojené s náročným reštaurovaním zanedbaných historických vozidiel a takisto vďaka nim sa podarila bez väčších problémov zvládnuť príprava a realizácia rozsiahlych osláv spomínaného výročia železníc na Slovensku. Situácia v tejto oblasti sa výrazne stažila na začiatku 21. storočia. Rozdelením ŽSR na tri samostatné železničné podniky postupne v rokoch 2001 a 2005 totiž došlo k oddeleniu obsluhujúceho personálu a údržbárskych kapacít pod inú spoločnosť, ktoré sa navyše pri svojej neľahkej hospodárskej situácii nepokúsili angažovať v múzejnej problematike. Riešením tejto situácie bolo poskytnutie kolekcie prevádzkyschopných vozidiel práve do rúk dobrovoľníkov, ktorí sa o dané vozidlá aj tak dovedy starali, a ktorých združenia medzičasom získali právnu subjektivitu. MDC uzavrelo so združeniami prvé zmluvy v januári 2007, pričom dostali do rúk aj všetky tržby, ktoré vyprodukovali tieto vozidlá, za predpokladu, že tieto združenia dokážu organizovať údržbu a prevádzku zverených vozidiel omnoho efektívnejšie a flexibilnejšie, než samotné MDC ako zložka ŽSR. Výsledkom takejto spolupráce na základe uzavretých zmlúv je pre tento rok 107 zverených vozidiel, ktoré sú rozdelené medzi 13 občianskych združení, pôsobiacich v lokalitách Vrútky, Zvolen, Poprad, Bratislava hlavné, Bratislava východ, Haniska pri Košiciach,



K činnosti dobrovoľníkov patrí aj oprava zachovaných vozidiel do prevádzkyschopného stavu.



Modernizácia sa sústreďí na Trenčín a Púchov

Modernizácia takmer 60 kilometrov železničnej trate medzi Novým Mestom nad Váhom a Púchovom pre traťovú rýchlosť sa čoraz viac približuje k finálnej podobe. Niektoré zo šiestich stavebných etáp sú už ukončené, iné sú práve teraz v najväčšom štádiu rozpracovanosti. Tunel pod Tureckým vrchom je už v plnej prevádzke, Ilavu, Dubnicu nad Váhom aj Trenčiansku Teplú čakajú už iba dokončovacie práce. Naproti tomu pôvodnej stanici v Beluši ešte len zaznie labutia pieseň. Obrovské kvantum práce zamestná stavbárov v Trenčíne a Púchove.



TRENČÍN

Modernizácia železnice, ktorá sa súvislo tiahne celým Trenčínom, výrazne zasahuje do života obyvateľov mesta. Na mnohých miestach stavba kolide s inžinierskymi sieťami, ktoré sú postupne prekladané. Pri obci Zlatovce sa vykonáva skrývka ornice pre budúci podjazd na Brnianskej ulici. Rozpracovaný je podjazd na ulici Pred Poľom, ktorý je súčasťou novej prístupovej cesty pre obyvateľov sídliska Síhoľ. V ŽST Trenčín potrvajú stavebné práce až do roku 2015. Robí sa na železničnom zvršku a spodku, budujú sa drenáže, šachty, oploteenie, podchody aj nástupištia. Na párnej skupine je ukončená montáž technológie zabezpečovacieho zariadenia.



TRENČIANSKA TEPLÁ

„Z hľadiska splnenia požiadaviek TSI, v rámci európskej interoperability musíme dobudovať bezbariérovú prístupovú infraštruktúru. Na pozemkoch ŽSR v Trenčianskej Teplej, Dubnici nad Váhom, Ilave a Ladcoch vzniknú nové osvetlené cesty, chodníky aj parkoviská,“ hovorí Ing. Július Oláh z O220 GR ŽSR, stojaci na mieste budúcej autobusovej zastávky v Trenčianskej Teplej. Jej situovanie vzhľadom na polohu podchodu k 2. nástupištiu bude pre cestujúcich priaznivejšie. A batožinový výťah získa výkonnejší náhradný prúdový zdroj, aby mohol v samoobslužnej prevádzke spoľahlivo slúžiť cestujúcim aj v prípade výpadku energie z verejnej siete.

MOST CEZ VÁH

Napreduje výstavba 7 polového železničného mostu v Trenčíne s dĺžkou 343 m, v súčasnosti sú pred dokončením piliere č. 2, 3, 4, 5. Začali sa aj práce na zakladaní piliera č. 7 a opory č. 8. Realizácia piliera č. 6 bude aktuálna až po uvoľnení koryta rieky Váh medzi piliermi č. 4 a 5. Pracuje sa už na nosnej konštrukcii mosta z predpätého betónu, realizovanej metódou letmej betonáže. Železničný zvršok bude tvoriť pevná jazdná dráha. Ukončenie prác je naplánované na leto 2015.



PÚCHOV

Technologická časť prijímacej budovy je zo stavebného hľadiska pred dokončením, odovzdať by sa mala v máji. Následne začne montáž komponentov elektronického stavadla, jeho prevádzkové spustenie je naplánované na jeseň 2014. V tomto roku sa začnú budovať aj priestory pre verejnosť. V nepretržitých výlukách bude prebiehať modernizácia nepárnej skupiny koľají, stavebné práce sa budú týkať železničného zvršku aj spodku, trakčného vedenia, ostrovných nástupíšť, protihlukových stien a podchodu pre peších. V rozostavanej budove novej trakčnej napájacej stanice začne montáž technologického zariadenia.





OPATOVÁ NAD VÁHOM

Na zastávke medzi Trenčínom a Trenčianskou Teplou v plnej prevádzke pokračuje výstavba nástupištných plôch zo zámkovej dlažby a konzolových dosiek, taktiež aj prístreškov, osvetlenia a protihlukovej steny. Prístup cestujúcich na 250-metrové peróny zabezpečí podchod. Zatiaľ je rozostavaný, namiesto neho verejnosť využíva dočasný úrovňový prechod, chránený výstražníkmi a závorami. Otvorenie podchodu je plánované na december 2014. V predčasnom užívaní je už cestný nadjazd, ktorý nahradil úrovňové križovanie cesty so železnicou.

BELUŠA

Železničnú stanicu v Beluši čaká zrušenie a nahradí ju moderná zastávka s 250-metrovými nástupišťami, ktorá bude umiestnená približne o 1 km smerom na Púchov, bližšie k centru obce. Po dokončení výlukových prác v októbri 2014 bude existovať už len jeden medzistaničný úsek Ladce – Púchov. Pôvodná budova stanice ostane zachovaná na ďalšie využitie.



Martin BALKOVSKÝ, foto: autor

Povojnový tunel ovplyvňuje aj moderná výstavba

Banskoštiavnický jednokoľajný tunel dlhý 1194 m, ktorý bol postavený po druhej svetovej vojne prešiel v ostatných mesiacoch rekonštrukciou. Na frak mu dávala hlavne podzemná voda. Ovplyvňuje ho však aj rušný život nad ním.

Rekonštrukciu tunela, ktorý bol uvedený do prevádzky v roku 1949 a s obdivom ním vlakom prechádzajú hlavne turisti, mali na starosti Slovenské tunely, a. s.. Tunel je vybudovaný v tretohorných výlevných horninách, ktoré sa nachádzajú v rôznom štádiu zvetrania, od zdravých, cez navetrané, až po zvetrané alebo úplne zvetrané na piesok alebo íl. „Najväčšie problémy obmurovky Banskoštiavnického tunela sú spôsobené kritickou kombináciou použitého materiálu samotného ostenia a výdatných prítokov podzemnej vody cez ostenie jednotlivých tunelových pásov,“ povedal Ing. Jozef Urban, Slovenské tunely, a. s. Podľa predpokladov, spodná voda presakovala až do priestoru tunelovej rúry. „Následkom vysokej úrovne hladiny vody v okolí tunelovej rúry, dochádza k zvyšovaniu vodorovných tlakov na ostenie tunela (tlaková voda),“ dodal Ing. Jozef Urban. V zimných

mesiacoch dochádza k vzniku námrazy a ľadových polí nielen na povrchu ostenia, ale aj k premŕzaniu vody v trhlinách samotnej obmurovky a ostenia tunela, a potom následnému vzniku nových trhlín v obmurovke hornej klenby. Na základe tejto analýzy bolo nutné sa zamerať predovšetkým na injektáž



Príprava na rezanie zvislej drážky zvodnice.

hornej klenby tunela (výplňová a spevňujúcu), systematické drenážne odvedenie okolitého masívu a prečistenie tunelovej stoky v dĺžke 382 m smerom k východnému portálu a geotechnický monitoring - osadenie bodov pre meranie deformácií a dlhodobé sledovanie priesakov. Spomínané práce by mali zabezpečiť elimináciu priesakov cez obmurovku hornej klenby do tunelovej rúry, zníženie vlhkosti v tunelovej rúre, elimináciu problémov súvisiacich s premŕzaním ostenia, vznikom nových trhlín v obmurovke hornej klenby, elimináciu vzniku ľadu a za ostiením tunela a vzniku ľadových polí



Voda znehodnocujúca ostenie.

na ostení a celkové predĺženie životnosti jednotlivých konštrukcií tunela. Doprava na trati Hronská Dúbrava – Banská Štiavnica nebola počas prác prerušená, pretože sa vykonávali v noci. Zaujímavosťou Banskoštiavnického tunela je aj to, že sa nachádza v čiastočne zastavanom intraviláne mesta Banská Štiavnica. V území nad tunelovou rúrou je plánovaná stavba cesty I/55 Banská Štiavnica – Banská Belá a v súčasnosti sa nad tunelom nachádza 12 murovaných, väčšinou jedno až dvojpodlažných domov.

Ivana KAPRÁLIKOVÁ, foto: J. Urban, Slov. tunely



Šachta stredovej tunelovej stoky prešla prečistením.



Typický pohľad. Presakujúca voda znehodnocujúca ostenie.



ÚIVP radí

Komentár k článku 65 predpisu ŽSR Z17 Nehody a mimoriadne udalosti Miesto zastavenia vs NU C4

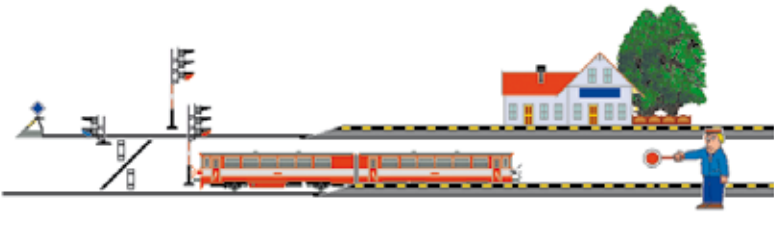
Zaistenie bezpečnosti železničnej dopravy a jej rozvoj je jednou zo základných úloh manažéra železničnej infraštruktúry a železničných podnikov, ktorí na tejto železničnej infraštruktúre dopravu vykonávajú. Ak porovnáme železničnú dopravu s inými druhmi dopravy, zistíme, že práve železničná doprava je nepochybne najbezpečnejším druhom dopravy. Svedčí o tom nielen celkovo menší výskyt dopravných nehôd, ale aj menšie straty, ktoré sú spojené s ich prípadnou existenciou. Využívaním železničnej dopravy sa preto každoročne predchádza stratám desiatok životov, stovkám zranení a niekoľkým miliónom na materiálnych škodách. Zaistenie bezpečnosti dopravného procesu na železnici je mimo iného aj o informáciách, ktoré môžu byť podané verbálne alebo písomne, a ktoré musia byť predovšetkým stručné, zrozumiteľné, jasné a taxatívne. Na priložených obrázkoch je rozkreslená dopravná situácia, keď rušňovodič osobného vlaku dostal dve protichodné informácie (prvá písomná, druhá vizuálna), čím došlo k nedodržaniu čl. 17 predpisu ŽSR Z1 Pravidiel železničnej prevádzky a kde pri nerespektovaní konkrétnych postupov, ktoré sú zadané internými predpismi ŽSR aj k následnému naplneniu skutkovej podstaty čl. 65 predpisu ŽSR Z17 Nehody a mimoriadne udalosti, ktorý popisuje situácie konkretizujúce nehodu C4 – Prejdenie návesti STOJ.

Bc. Emil CHLEBNIČAN

obr. 1



obr. 2



obr. 3



Stromy a dreviny z blízkostí tratí sú po výrube bioodpadom. Čo s ním?

Výrub drevného porastu je činnosť, podchytená viacerými všeobecne záväznými právnymi predpismi. Musí sa písomne oznamovať orgánom ochrany prírody a prioritne ho možno vykonávať v čase vegetačného pokoja, teda v zime. A keďže kroviny rastú neustále, zakaždým, v prvých mesiacoch každého roka, vidieť popri železničných tratiach najmä zamestnancov odvetvia ŽTS s motorovými pílmami a krovinozreznami. Donekonečna bojujú s prírodou, aby odstránili náletové dreviny z okolia koľajiska, ohrozujúce trakčné alebo telekomunikačné vedenia a zabraňujúce viditeľnosti návěstidiel. Lenže



Výrubom porastov sa zaoberali aj zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Margecany, ktorí nám popri náročnej práci zapožovali aj na titulku nášho časopisu.



Pri odstraňovaní náletových krovín sme zastihli aj mostárov z prešovského pracoviska MO Košice.

z vyťaženého dreva sa stáva bioodpad, ktorý nemožno len tak spáliť. Vyzískané hrubšie konáre sú určené na odpredaj, tie tenšie z krovín a korún stromov sú zasa ideálne na štiepku. Napriek tomu, sem-tam vidno pri trati ohnik. Možno sa časom naučíme aj s týmto prírodným a nevyčerpatelným zdrojom energie efektívne hospodáriť. Zatiaľ nám ale chýbajú výkonné drvičky konárov, ktoré by takýto objem drevnej hmoty dokázali pružne spracovať. Viete si predstaviť, žeby váš pracovný priestor vykurovala kotoľňa na alternatívny zdroj vykurovania, ktorá by využívala železničnú bioštiepku?

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor

Košickí mostári na ľade

Pred rokom sa konal nultý ročník stretnutia na ľade košických mostárov, ktorý odštartoval novú mostársku tradíciu. V tomto roku sa tak konal 1. ročník hokejového turnaja „*O mostársku hokejku*“. Akciu zorganizoval Ján Jakubišin, majster SMÚ Margecany spolu so svojimi kolegami pre ďalších mostárov z Prešova a Košíc. Na ľade sa stretlo 22 hráčov, ktorí boli rozdelení do 2 mužstiev a podporovalo ich početný klub fanúšikov. Na obidvoch stranách hralo 5 hráčov, dvakrát po 40 minútach. V 10 minútovej prestávke bola súťaž pre mužov a ženy v zručnosti strelení puku do brány. Ženy strieľali od modrej a muži od červenej čiary. Víťazmi sa stali p. Nalevanko z SMÚ Košice a pani Adzimová z aparátu MO Košice. Výsledok turnaja nebol dôležitý, ale atmosféra, prístup a ohľaduplnosť hráčov



boli na vysokej športovej úrovni. Záver turnaja vyhodnotil Bc. Jozef Leško, vedúci SMÚ Margecany. Spokojnosť s akciou sa prejavila hlavne dvojnásobnou účasťou oproti minulému roku a tak sa tešíme na 2. ročník.

(MO)

Na rekondičnom pobyte vo Vyšných Ružbachoch

ŽSR je najväčším zamestnávateľom na Slovensku. Firma nemá hranice, keďže sa jej pracoviská nachádzajú po celej krajine, a tak aj železničiar sú takmer v každom meste či obci. Stretávajú sa na spoločných poradách, akciách a my sme skupinku železničiarov zastihli vo Vyšných Ružbachoch na rekondičnom pobyte. A keďže medzi nimi bol aj náš dopisovateľ a skvelý fotograf, výpravca Ivan Hutlák, opäť vyhovela našej prosbe a svojich kolegov sa spýtal, ako by zhodnotili svoj pobyt v kúpeľoch. Samozrejme, pritom nechýbal jeho fotoaparát, a tak nám sprostredkoval dojmy našich kolegov.



Ján HURČALA, výpravca ŽST Svit

Vo Vyšných Ružbachoch je fajn, páči sa mi tu. Som spokojný s ubytovaním, aj so stravou a drobné nedostatky sa dajú prepáčiť. Najviac zrelaxujem pri všetkých vodných procedúrach. Úžasný bol perličkový kúpeľ a nakoľko mám problémy s nohami, kladne hodnotím aj cvičenie v bazéne, vírivku a bazén s masážnym prúdmi.

Ján BUBENKO, výpravca ŽST Bánovce n/Ondavou:

Kúpele Vyšné Ružbachy majú každopádne potenciál na to, aby mohli poskytnúť svojim klientom ďaleko kvalitnejšie a pestrejšie služby. Čo sa týka procedúr, pozitívne hodnotím uhličité kúpeľ, parafínové zábaly, elektroliečbu. Veľkým spštením, pre mňa osobne je jazda na koni. Na druhej strane sú procedúry, ktoré absolvujeme tak či tak, a to pitná kúra a klimatické prechádzky po areáli kúpeľov a tieto sú taktiež započítané do celkového počtu absolvovaných procedúr a zrejme aj platené našou firmou. Ja pracujem na železnici už 36 rokov, a preto mám možnosť porovnávať jednotlivé kúpele. Z môjho pohľadu kúpele Vyšné Ružbachy patria medzi tie slabšie.



Ivan HUTLÁK, výpravca ŽST Starý Smokovec

Ak sa mám vyjadriť k poskytovaným službám, boli na priemernej úrovni, a to rovnako v oblasti ubytovania, stravovania či liečebných procedúr. Myslím si, že je čo zlepšovať. Spokojný som bol so stravou, čo sa odzrkadilo aj na prírastku mojej hmotnosti o 3 kg ☺. Vysoko vyzdvihujem benefity, ktoré nám boli bezplatne poskytnuté. Hlavne možnosť každodenne využívať

wellness centrum hotela Strand v areáli kúpeľov. Pri pobyte v saune, vírivke či bazéne som naozaj zrelaxoval. Taktiež kúpeľný plavecký, ako aj masážny bazén, sme mali pravidelne k dispozícii. Z ďalších benefitov ešte spomeniem možnosť využívať telocvičňu, ping pong, bilard.



Aj v masážnom bazéne si naši kolegovia počas pobytu užívali...



Pavel DOBOŠ, dozorca výhybiek žst. Sládkovičovo

Začnem ubytovaním. Vcelku som spokojný, nepáčilo sa mi však, že ani raz počas pobytu nevymieňali posteľnú bielizeň. V iných kúpeľoch to robia aspoň raz týždenne. Nebol som spokojný so stravou, nechutila mi. Čo sa týka procedúr, najviac som zrelaxoval pri parafínovom zábale.

Dobrá bola aj masáž. Vysoko hodnotím možnosť využívať saunu, ktorá tu bola dostupnejšia ako v iných kúpeľoch. Ak by som mal celkovo ohodnotiť celý pobyt, tak naplnil moje očakávania na 70 %.

Jarolím MINÁRIK, dozorca výhybiek ŽST Devínska Nová Ves

Procedúry boli dobré. Najviac sa mi páčili plynové injekcie, masáž, parafínové zábaly, taktiež uhličité kúpeľ. Vynikajúce bolo, že sme mali možnosť večerného kúpenia v bazéne mimo rámec procedúr. So stravou som bol spokojný, takže k pobytu nemám žiadne výhrady.



Róbert PIROSKA, dozorca výhybiek, Trnovec nad Váhom

Celkovo tu bolo dobre. S ubytovaním som spokojný. Čo sa týka stravy, bol trochu menší výber a jedlo bolo dosť stereotypné. Páčili sa mi liečebné procedúry. Celkovo mi pomohli. Najviac tie vodné a z nich hlavne masážny bazén. Okrem vodných procedúr mi pomohli ešte parafínové zá-

baly. Prijemný bol aj personál kúpeľov. Rekondičný pobyt, napriek niektorým nedostatkom určite splnil svoj účel a domov odchádzam zrekreovaný, oddychnutý a bohatší o nové zážitky a priateľstvá.



Novinka na priecestí v Psiaroch

Od začiatku decembra minulého roka môžu vodiči na našich cestách testovať pilotný projekt na bezpečnejší prechod cez priecestie. Ide o zariadenie podobné tomu, ktoré poznáme v obciach a upozorňuje nás na aktuálnu rýchlosť. Toto zariadenie pred priecestím v Psiaroch vás upozorní nielen na to. V prípade, že sa v rovnakom čase k priecestiu blíži vlak, naliehavým blikaním vás upozorní aj na túto skutočnosť.

Zariadenie, ktoré je ďalším krokom vpred k bezpečnosti na železničných priecestiach namontovala a má pod palcom firma Betamont, s. r. o. „Zariadenie meria rýchlosť prechádzajúcich vozidiel zabudovaným radarom a zobrazuje ju na displeji. Zároveň sníma stav výstražníkov na priecestí. Limitná rýchlosť je nastavená na 50 km/hod. Pri jej prekročení sa rýchlosť zobrazuje na červeno a blíka nápis: SPOMAL! V prípade poruchy sa limitná rýchlosť automaticky prepne na hodnotu 30 km/h a všetky hodnoty rýchlosti nad túto hranicu sú zobrazované na červeno. V prípade spustenia výstrahy, na výstražníkoch sa prestáva merať rýchlosť a na tabuliach sa rozblíka nápis: POZOR VLAK! Ten bliká celý, kým je aktivovaný výstražník,“ vysvetlil Ing. Anton Rusňák, vedúci oddelenia návrhu a výroby technologických komponentov, Betamont, s. r. o., Zvolen. Vodiči tak majú informáciu o svojej aktuálnej rýchlosti



Pri prekročenej rýchlosti zariadenie vyzýva k spomaleniu.



Tabuľa upozorňuje vodičov na ich aktuálnu rýchlosť.

pred priecestím, teda či dodržia aj povolenú rýchlosť. Zariadenie by malo priniesť vyššiu bezpečnosť na železničných priecestiach a hlavne na neprehľadných priecestiach, umiestnených tesne za zákrutou cesty. Tým, že zariadenie sa montuje vo vzdialenosti 10 – 25 metrov (môže sa meniť v závislosti od miestnej situácie) pred výstražníkom (ktorých umiestnenie je pevne dané vzdialenosťou od koľaje), dokáže toto zariadenie blikajúcim nápisom: POZOR VLAK! skôr upozorniť vodiča na situáciu na priecestí – prichádzajúci vlak. Samotné informačné tabule sú namontované na novo osadených stožiaroch vo vzdialenosti 25 m od výstražníkov. Pritom sa bralo do úvahy, že nesmú zakrývať jestvujúce dopravné značenie a výstražníky. Vzhľadom na skutočnosť, že ide o pilotný projekt a nie je isté, či zariadenie ostane natrvalo na tomto priecestí, bola snaha o maximálne zníženie nákladov na inštaláciu. Preto boli výkopové práce zamietnuté na

inštaláciu káblových prepojení informačných tabulí s výstražníkmi. Prenos informácií o stave výstražníkov na informačné tabule je riešený bezdrôtovo - rádiovým prenosom, informačné tabule napájajú solárne panely. Dlhodobé inverzné a zamračené počasie však po inštalácii narobilo problémy s dobíjaním akumulátorov a činnosťou zariadenia. Vplyvom vybitia akumulátorov sa zariadenia vypínali. Po dobíjaní akumulátorov cez deň sa zase zapínali. Problém by mala vyriešiť výmena solárnych panelov a regulátorov dobíjania za výkonnejšie a účinnejšie. Toto nové riešenie by malo zabezpečiť nepretržitú prevádzku zariadenia aj pri nepriaznivých poveternostných podmienkach.

Ivana KAPRÁLIKOVÁ, A. RUŠŇÁK, foto: autorka, Betamont



Alebo aj na to, že priecestím prechádza vlak.

Darujme SOLIDARITE hodinovú mzdu aj 2 % zo zaplatenej dane

Fond SOLIDARITA vyhlásil pred Vianocami, v období štedrosti a spolupatričnosti, finančnú akciu „Hodinová mzda pre SOLIDARITU“. Vianočné a novoročné obdobie už pominulo, ale takáto možnosť prispieť železničiarom v núdzi pokračuje ďalej. Na účet fondu môžeme poukázať aj 2 percentá zo zaplatenej dane, ktoré takisto zmiernia bôľ a žiaľ našich ťažko skúšaných kolegov.

Vrtkavé a nevyspytateľné, no najmä smutné životné osudy našich kolegov a železničiarov, poznačené komplikovanou chorobou alebo stratou blízkeho človeka, pomáha zmiernovať aj fond SOLIDARITA, ktorý pred Vianocami vyhlásil akciu „Hodinová mzda pre SOLIDARITU“. Vianočné sviatky sú síce za nami, ale táto akcia pokračuje ďalej. Železničiarom môžu stále finančnými príspevkami dať najavo, ako im na osudoch kolegov záleží. Dokázali to aj v prvých dvoch mesiacoch akcie – v decembri 2013 a tohtoročnom januári, keď sa najmä zásluhou zamestnancov ŽSR nazbieralo na úcte fondu 8 883,05 €. V porovnaní s predošlým obdobím je príjem vyšší o 510,09 €.

Tak ako v predošlých rokoch, aj teraz sa dá fondu SOLIDARITA poukázať suma vo výške 2 percent zo zaplatenej dane. Aj touto finančnou čiastkou takisto pomôžete svojim kolegom - železničiarom v závažných životných situáciách. Podrobnejšie informácie a príslušné tlačivá získate aj na e-mailovej adrese solidarita@zsr.sk.

V roku 2013 fond SOLIDARITA poskytol pomoc 37 železničiarom a ich rodinám v celkovej sume 25 900 €. Jednu podporu dostali pozostalí po zamestnancovi, ktorý utrpel smrteľný pracovný úraz, 5 podpora získali železničiar, ktorí utrpeli závažný pracovný úraz s ťažkou ujmom na zdraví. Fond odsúhlasil aj 31 podpora pre kolegov v ťažkej životnej situácii, z toho boli 3 podpory pre obojstranné nezaopatrené siroty po zamestnancoch železníc.

Vedenie fondu SOLIDARITA úprimne ďakuje všetkým železničiarom a priaznivcom, ktorí prospešnými rozhodnutiami a finančnými darmi prejavili spolupatričnosť a ľudské pochopenie.

(KB)

Výhodné poistenie pre železničiarov

O investičnom životnom poistení šitom na mieru pre železničiarov sme sa rozprávali s Ing. Lubomírom Dorociakom, produktovým špecialistom Anderson I.C. a.s.,

Prečo je podľa vás dôležité mať uzatvorené životné poistenie DYNAMIK Ž?

Investičné životné poistenie (IŽP) je najmodernejšia forma ochrany voči rizikám, ktoré každý človek denne znáša doma či v práci, a ktoré prináša život.

O akých rizikách hovoríte?

Najväčšie riziko predstavuje to, že sa dožijeme staroby, fázy života, v ktorej už nevládzeme pracovať a naše potreby uspokojujeme z dôchodku, ktorý je skoro vždy výrazne menší ako sú naše potreby. Toto „hrozí“ takmer každému z nás! Ďalším rizikom je úraz, ktorý nám môže obmedziť alebo úplne vziať schopnosť pracovať a opäť sme úplne alebo čiastočne odkázaní na dôchodok. Rizikom je aj úmrtie počas aktívneho života, či už na chorobu, alebo úrazom. Niektorí sa potom musia postarať o náš dôstojný odchod a zabezpečiť rodinu, ktorá bola závislá na našom príjme. Ďalším rizikom sú vážne choroby, ktoré spôsobia dlhodobú PN alebo invaliditu. Štátny sociálny systém tieto riziká pokrýva iba čiastočne. Ja ale v prípade železničiarov vidím aj ďalšie veľké riziko!

Áno? Aké a prečo iba u železničiarov?

Hovorím o riziku premárnenej príležitosti na zvýšenie príjmu! Každý zamestnanec ŽSR má nárok na ďalších 13,28 EUR k svojmu platu! Podmienkou je uzatvorenie IŽP Dynamik Ž s platbou 6,60 EUR mesačne, ku ktorému ŽSR zamestnancovi priplatiť 13,28 EUR vo forme príspevku na poistenie. Predstavte si, že za 5 rokov predstavuje suma príspevku 796,80 EUR a za 26 rokov, čiže za dobu ktorú

má v priemere zamestnanec ŽSR do odchodu do dôchodku je to vyše 4 143 EUR! Okrem toho je po celý čas poistený na riziká spojené s úrazom až do výšky 16 600 EUR v prípade úplnej invalidity! To je príležitosť ako hrom a majú ju len zamestnanci ŽSR!

Čiže tento produkt, DYNAMIK Ž, je len pre zamestnancov ŽSR?

Áno. Je to špeciálny produkt vytvorený pre potreby zamestnancov ŽSR, ktorý v dvoch zo svojich troch variantov nerieši rizikovú skupinu ani zdravotný stav železničiarov, no v tretej variante vie byť nastavený na individuálne potreby. Je to objektívne kvalitný produkt.

To znie výborne a čo má teda železničiar urobiť aby túto príležitosť využil?

Stačí nás kontaktovať na dynamikz@anderson.sk, alebo volať na číslo 0917 533 023 a dohodnúť si návštevu poistného poradcu, ktorý príde a zmluvu uzatvorí.

Je ešte niečo čo pre nás, železničiarov v rámci tohto produktu chystáte?

(úsmev) Áno. Síce nemôžem zatiaľ prezradiť viac, ale spolu s našim partnerom Generali Poistovňa chystáme zaujímavú súťaž pre každého zamestnanca, ktorý uzavrie DYNAMIK Ž. A nie len pre nových, ale aj pre všetkých, ktorí už tento produkt majú, niektorí aj 5 rokov.

Ďakujem za rozhovor a želám veľa spokojných klientov DYNAMIKu Ž – zamestnancov ŽSR.

(LZ)

Vy ešte nemáte investičné životné poistenie Dynamik Ž vytvorené špeciálne pre železničiarov?

Po mnohých žiadostiach zamestnancov, promptne riešených poistných udalostiach, je špeciálny produkt opäť k dispozícii. V roku 2008 Železnice Slovenskej republiky spustili zamestnanecký benefit vo forme príspevku KAŽDÉMU zamestnancovi ŽSR na jeho vlastný poistný produkt. Teraz sa k tomuto úspešnému projektu opäť vraciame!

Už počas prvých rokov viac ako 3 500 železničiarov využilo mimoriadnu výhodu, ktorú im prinášajú Železnice Slovenskej republiky spolu s Generali Poistovňa, a. s.

V zmysle Kolektívnej zmluvy Železnice SR prispievajú všetkým svojim zamestnancom na finančné zabezpečenie ich budúcnosti čiastkou 13,28 € mesačne a to na investičné životné poistenie Dynamik Ž vytvorené špeciálne len pre železničiarov. Každý, kto túto ponuku využije, príloží svojich 6,64 € mesačne (môže aj viac) a zabezpečí tak svoju rodinu, prípadne si bude sporiť na dôchodok.

Veríme, že si nenecháte ujsť jedinečnú príležitosť výhodne sporiť a zároveň zabezpečiť seba i svojich blízkych.

Ak využijete investičné životné poistenie Dynamik Ž, môžete získať hlavné výhody:

- automatický príspevok zamestnávateľa ŽSR
- možnosť výberu z troch variantov produktu
- kvalitné, nezávislé finančné poradenstvo
- jednoduchá administrácia – stačí len podpis, všetko ostatné je zabezpečené
- automaticky úrazové poistenie pre deti do veku 15 rokov zadarmo

Neváhajte a poistite sa už dnes!

Výhodné investičné životné poistenie Dynamik Ž vytvorené pre zamestnancov Železníc Slovenskej republiky môžete uzatvoriť len so spolupracovníkmi spoločnosti ANDERSON I.C. a. s., ktorí majú výhradné právo ponúkať a dojednávať toto špeciálne poistenie.



info: dynamikz@anderson.sk

Dynamik Ž

poistenie vytvorené špeciálne pre železničiarov

Info: dynamikz@anderson.sk
0917 533 023

Čo ponúka investičné životné poistenie Dynamik Ž?

Poistenie DYNAMIK Ž predstavuje efektívnu kombináciu investičného poistenia s krytím rizík. Základným poistením je **investičné životné poistenie**, kde sa vložené peniaze alokujú do garantovaného Rastového fondu s vyhlasovanou úrokovou mierou.

K poisteniu prislúchajú **doplnkové poistenia** ktoré si môžete uzatvoriť v troch variantoch.

Poistenie si môžete uzatvoriť v 3 variantoch!

VARIANT 1: Viac sporiť!

Balíček som si zvolil pretože si **chcem viac sporiť**. Sporiť, a zároveň chrániť seba pre prípad trvalých následkov úrazu a svojich najbližších pre prípad, ak by sa mi stalo to najhoršie.

A to najlepšie, platím iba 6,64€ mesačne!

VARIANT 2: Viac chrániť!

Balíček som si zvolil pretože **chcem viac chrániť** seba a svoju rodinu a o niečo menej šetriť. Chránim seba pre prípad trvalých následkov úrazu a svojich najbližších pre prípad, ak by sa mi stalo to najhoršie.

A to najlepšie, platím iba 6,64€ mesačne!

VARIANT 3: Dokonale sa prispôbim špeciálnym potrebám!

Balíček som si zvolil preto, že mám individuálne potreby. Poistenie si dokážem nastaviť tak, ako potrebujem. Viem si sám zvoliť na akú sumu som krytý, aké riziká chcem kryť a koľko chcem sporiť.

Navyše získavam množstvo výhod!

- automatický príspevok zamestnávateľa ŽSR
- možnosť výberu z troch variantov produktu
- kvalitné, nezávislé finančné poradenstvo
- jednoduchá administrácia – stačí len podpis, všetko ostatné je zabezpečené
- automaticky úrazové poistenie detí do veku 15 rokov zadarmo

Neváhajte a uzatvorte si ešte lepšie poistenie Dynamik Ž a získate:

- poistnú ochranu pri trvalých následkoch úrazu **až do 5 násobku poistnej sumy**
- plnenie aj v prípade úrazu z dôvodu **nevoľnosti či mikrospánku**
- **odškodné** pre prípad **vymenovaných drobných úrazov** (strata zubu, jazvy, ruptúra Achillovej šľachy) **ZADARMO**
- **bez skúmania zdravotného stavu** (platí pre Variant 1 a Variant 2) a **bez posudzovania rizikovitosti povolania**
- poistenie **medicínskej asistencie** – telefonické konzultácie s právnikom a lekárom



Martin Neubeller:

O ďalšom napredovaní Eltry som presvedčený

Spoločnosť Eltra, s. r. o. vznikla v roku 1993 a jej hlavnou činnosťou je podnikanie v oblasti silnoprúdovej elektrotechniky so zameraním na montáže a dodávky pevných trakčných zariadení pre železničnú i mestskú dopravu. Je jediným výrobcom kompozitných izolátorov na Slovensku. Ďalej firma vyrába stožiare, ocelové konštrukcie, deliče, kotviace systémy, konzoly. Vlastné dielne, výrobné haly, ale aj všetky potrebné montážne a dopravné prostriedky sú výsledkom dvadsaťročnej podnikateľskej činnosti.

Vo firme, ktorá ma sídlo v Košiciach, pracuje 150 stálych zamestnancov a zakladatelia Martin Neubeller a Jaroslav Dzuriak sú jej majiteľmi od založenia. Svoj podpis majú už pod nejednou veľkou stavbou, najmä na železnici. Medzi najväčšie patria elektrifikácie Čadca – Skalité – Zwardoň, Banská Bystrica – Zvolen, Prešov – Plaveč, ale aj rekonštrukcia TEŽ-ky, rekonštrukciou trakčných vedení v Čiernej nad Tisou a mnohé ďalšie. V súčasnosti pracujú na modernizácii trate Nové Mesto nad Váhom – Púchov, ako aj ďalších

úsekoch modernizácie koridoru a vymieňajú izolátory na viacerých trakčných vedeniach ŽSR. O úspešnosti firmy niet pochyb nielen vzhľadom na množstvo vykonanej práce. O úspechoch svedčí aj fakt, že spoločnosť Eltra v súťaži Diamanty slovenského biznisu, ktorú organizuje spoločnosť Enterprise Investors a magazín Profit, získala 1. miesto vo východoslovenskom kraji ako najdynamickejšie rastúca firma za rok 2011. Ozaj, viete prečo Eltra? Elektrifikácia trati.

„Verím, že o takú prácu, akú vykonáva firma ELTRA – je a bude stále záujem, a ani na chvíľu nepochybujem a som presvedčený o jej ďalšom úspešnom napredovaní,“ povedal, okrem iného, počas osláv Martin Neubeller. Vo štvrtok 30. januára sa nielen zamestnanci, ale aj priatelia firmy a ďalší hostia stretli v košickom Dome umenia, aby tak spoločne oslávili dvadsiate výročie firmy. Dôvod na oslavu bol však ešte jeden, a tým bolo krásne životné jubileum zakladateľa a jedného z konateľov firmy Martina Neubellera.

(sch)



Ing. Jaroslav Dzuriak a Martin Neubeller sú majiteľmi Eltry a spolu boli aj pri jej založení.

Živióóó Martin!

*„Diamant nie je obyčajný kameň.
Výnimočným ho nerobí len výbrus.
Diamant má dušu, jeho sila, rovnako
ako sila človeka, vyviera zvnútra.
Vzácnosť je najčastejšou
charakteristikou drahého kameňa.
Vzácní ľudia majú vzácne výsledky,
vzácné myšlienky. Ako diamant.“*

Tento úryvok som nepoužila náhodou. Sú to úvodné slová spoločnosti Enterprise Investors, ktoré používa pri charakteristike súťaže Diamanty slovenského biznisu. Vzácne myšlienky, vzácne slová aj výsledky práce, a za tým je vzácny človek. Martin Neubeller, obyčajne neobyčajný. Ako diamant. A nie je to hodnotenie iba z magazínu, ale podobné hodnotenie na generálneho riaditeľa košickej firmy Eltra, s.r.o majú aj jeho spolupracovníci, priatelia, zamestnanci, futbalisti, občania Krompách či rodina. Vymenovala som iba týchto ľudí, pretože práve oni sa podobnými slovami prihovorili oslávencovi prednávkou v Dome umenia, kde Martin Neubeller oslavoval vo veľkom kruhu blízkych ľudí svoje životné jubileum. Tiež vzácne, avšak ani nie tak číslom, i keď



Martin Neubeller sa v živote riadi heslom: Ži a nechaj žiť a nikoho nikdy nepodceňuj. Životný optimizmus, ľudská múdrosť, veľkorysosť a pokora ho robia vzácnym človekom.

aj to je krásny vek, ale vzácne predovšetkým tým, že riaditeľ firmy Eltra je číňorodým podnikateľom s veľkým množstvom plánov. Nebudeme prezrádzať tie pracovné, ale spomenieme jeden, ktorý sa v najbližších dňoch už uskutoční. Tým je odlet do Soči, kde bude z diváckych tribún podporovať olympijských športovcov. **„Veľmi rád sa zúčastňujem športových podujatí, a tak sa veľmi teším na semifinále a finálový hokejový zápas, ale rád si pozriem aj ostatné športové disciplíny,“** hovorí Martin Neubeller. A pri

tejto príležitosti si spomenul aj na roky sedemdesiate, kedy bol v Soči prvýkrát. **„Bol to zájazd k moru, ako odmena za zlepšovateľský návrh,“** spomína s úsmevom na ruské prímorské stredisko. A odmen a ocenení sa Martinovi Neubellerovi dostalo viac. Mnohé sa týkali jeho práce v oblasti trakčného vedenia, ktorej sa venuje celý život. Za zlepšovateľstvo ich bolo niekoľko, ďalšie boli za prácu v oblasti dopravy. Rozprávať o vzácnosti pri Martinovi Neubellerovi je na mieste nielen vzhľadom k pracovným aktivitám, ale aj preto, že nezabúda ani na iných. Možno slabších, menej šikovných alebo tých menej šťastných. Venuje veľkú pozornosť humanitným a charitatívnym aktivitám, pri ktorých nezabúda na Krompachy, kde prežil svoje detstvo. Mesto Krompachy mu udelilo Čestné občianstvo aj Cenu mesta a spoločnosť Humanita pre život Ocenenie za podporu humanitárnych aktivít. Cenu Košického samosprávneho kraja získal za prínos a zásluhy na rozvoji mesta Krompachy, regiónu Spiš a zviditeľnenie Košického kraja. Humor, rodina, práca a spôsob života s mnohými pravidlami, napríklad nikdy nikoho nepodceňovať, ho naplňujú natoľko, že ani vo svojich 75 rokoch nepomýšľa na dôchodok. **Všetko najlepšie Martin!**

(sch), Foto: Dana SCHWARTZOVÁ

10.

FÓRUM KOĽAJOVEJ DOPRAVY 10TH FORUM OF RAIL TRANSPORT

18. – 19. marec 2014

Hotel DoubleTree by Hilton, Bratislava



WWW.REMING.SK/10FKD

Usporiadatelia:



Generálny partner:



Hlavný partner:



Partneri:



Hlavný mediálny partner:



Mediálni partneri:



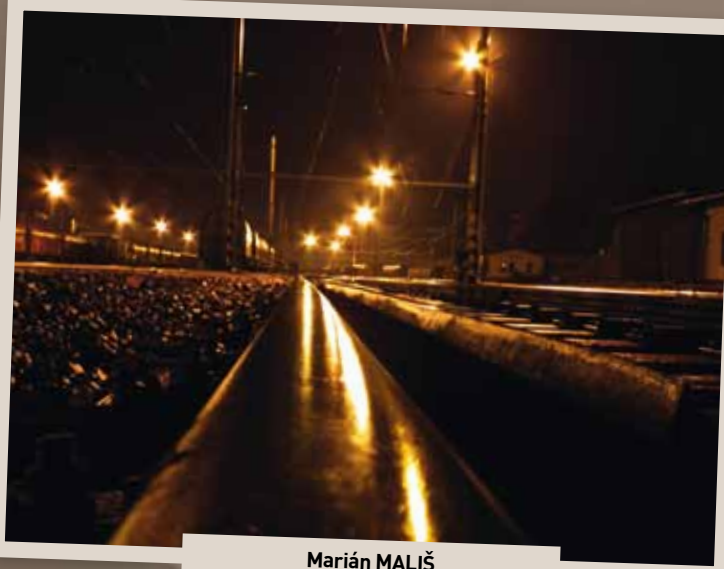
FOTO MESIACA

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

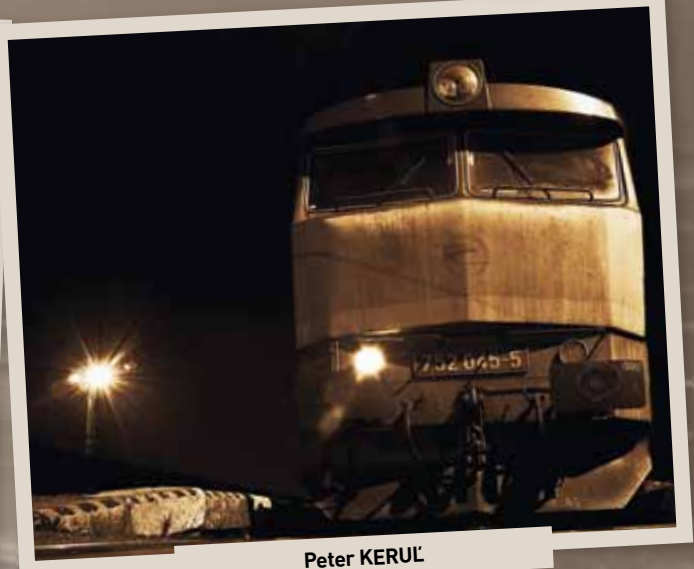
Dnes sú autormi traja naši kolegovia a jeden železničiar sky fanúšik – fotograf, ktorí svojimi fotoobjektívami zachytili večernú a nočnú atmosféru na železnici.



Fotograf na kolesách – Matej KAPUSTA (BB)



Marián MALIŠ



Peter KERUL



Peter RYBAR