

ŽELEZNIČNÝ semafór

ŽSR

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽE

XIV

MAREC 2014

Nehoda v Nižnej Myšli

**Predstavujeme
prednostov nových sekcií**

Most pod Strečnom opravený

Pribudli nové priecestia



EDITORIAL

Mosty

S marcovým číslom sme vám priniesli aj jarné počasie. Verím, že zima je už nadobro preč, aj keď tento rok bola zdržanlivá. Nemali sme snehom zaviate trate, ani zamrznuté trakčné vedenie a výluky dokonca aj pod Tatrami prebiehali takmer do Vianoc. Aj napriek tomu si myslím, že sa jarnému slniečku každý potešil. Aspoň tak, ako naša mladá výpravkyňa na obálke Mgr. Diana Románová zo Stredy nad Bodrogom. S kytičkou tulipánov, ktorou bola obdarovaná pri príležitosti sviatku žien, nám s úsmevom zapózovala. Aj napriek pomerne rušnému pracovnému dňu na chvíľu vymenila výpravku za kvety, aby tak urobila radosť nielen Martinovi, ale aj nám všetkým. Ďakujeme Dianka!

Aj keď na železnici je omnoho menej žien ako mužov, stretávame sa s nežnejším pohľadom takmer v každej profesii. Okrem Diany sme v týchto dňoch stretávali ženy takmer všade, kde sa niečo dialo. Tak napríklad aj v Nižnej Myšli, kde sa vykoľajil koncom februára nákladný vlak. Tu sme zastihli výpravkyňu Janku Zvalenú, ktorá riešila zložitú situáciu.

Osmy marec je už veľmi dávno venovaný ženám na celom svete. O histórii jeho vzniku iste všetci viete, ja len podotknem, že byť ženou je úžasné ☺. Tuším je to aj názov knihy a práve knihám patrí tento mesiac v celej svojej podstate, veď to iste poznáte zo školských nástienok: Marec – mesiac knihy! Aj keď by sa mohlo zdať, že ide o heslo z čias minulých, je dobré, že tak vzácnym dielam ako sú knihy, je venovaný aspoň jeden mesiac v roku. Knihy majú aj napriek modernej digitalizovanej dobe svoje čaro, tie železničné nevyminajú. Železničné mosty na Slovensku 1 je kniha, s ktorou sa bravúrne popasovali jej autori Ing. Roman Hlavatý, Ing. Ján Husák a kolektív, a tak máme na železnici krásne dielo o železničných mostoch, ktoré sa doteraz spomínali v knihách so železničnou tematikou len okrajovo. A ja takto na záver premostím od nežných žien k silným mužom – hrdinom, zhodou náhod mostárom. Hrdinami, a verím, že nielen v mojich očiach, boli košíckí mostári, ktorí v uplynulých dňoch nielenže opravovali most pri Strečne, ale tiež odstraňovali následky nehody v Nižnej Myšli.

Peknú jar želim a príjemné čítanie.

Diana Schwar

Migrácia informačných systémov

Investície, ich čerpanie, plnenie plánu, ale aj nákupy a líziny boli jednou z tém na posledných rokoch vedenia ŽSR. Členovia vedenia sa venovali aj témam informačných systémov, ich migrácií, ale aj poistným udalostiam a plneniu stratégie.

Čerpanie investícií z vlastných zdrojov za rok 2013

Vedenie ŽSR na jednom z posledných stretnutí prerokovalo prehľad čerpania finančných prostriedkov z vlastných zdrojov realizovaných dodávateľským spôsobom a aktiváciou za rok 2013. Minuloročný investičný plán rozpočtoval obstaranie investícií z vlastných zdrojov v objeme 130 mil. €. V priebehu roka 2013 bolo čerpaných 116 172 590 €, čo predstavuje plnenie na 89,36 % Vlastné zdroje zabezpečovateľné dodávateľským spôsobom boli zúčtované vo výške 106 048 023,96 € (plnenie plánu 97,48 %), leasing bol zúčtovaný vo výške 708 802,22 € (plnenie plánu 99,83 %), nákup cestných vozidiel v objeme 210 000 € (plnenie plánu 14,48 %).

Migrácia informačných systémov

Vo vedení bol prerokovaný a rozhodnutím č. 17/2014 schválený návrh zámeru projektu migrácie informačných systémov. Cieľom projektu je migrácia informačných systémov (IS) ŽSR z technicky a morálne zastaraných serverov a technológií do nového technologického prostredia, vrátane migrácie informačného systému SAP na novú architektúru a implementácia nových modulov SAP. Výsledkom uvedených činností bude zvýšenie prevádzkovateľnosti, zníženie poruchovosti a zvýšenie bezpečnosti pri zálohovaní dát ŽSR. Implementácia projektu sa predpokladá do 31. 12. 2015. Následne bolo vydané nariadenie GR č. 3/2014 k realizácii tohto projektu.

Investičný plán ŽSR zabezpečený z vlastných zdrojov formou aktivácie na rok 2014

Rozhodnutím GR č. 18/2014 bol schválený rozpis investičných akcií zabezpečovaných aktiváciou (hospodárskym spôsobom) pre rok 2014. Na základe požiadaviek odborov GR ŽSR a jednotlivých VOJ pre potreby realizácie investičných akcií bol spracovaný menovitý rozpis týchto akcií v celkovom objeme 10 mil. €.

Správa o plnení Stratégie ŽSR za rok 2013

Rozhodnutím GR č. 22/2014 bola schválená správa o plnení stratégie ŽSR. Celkovo bolo v priebehu roka 2013 plnených 45 strategických cieľov, ktoré sú rozdelené do dvoch skupín. Prvou skupinou sú „vrcholové“ strategické ciele, a to dodržať plánovaný výsledok hospodárenia za celé ŽSR, dodržať plánovaný výsledok hospodárenia zmluvy uzavretej medzi ŽSR a štátom o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry, splniť GVD minimálne na 93 %, dodržať plánovaný počet zamestnancov a plánované výnosy na 1 zamestnanca. Druhou skupinou sú vykonávacie strategické ciele definované na základe vlastných priorít ŽSR k zvýšeniu efektivity (celkom 40 strategických cieľov ŽSR). Bližšie informácie o plnení a spôsobe vyhodnocovania cieľom sú uvedené na strane 3.

Poistné udalosti

ŽSR majú poistený dlhodobý majetok a zodpovednosť za škodu od 1. 5. 2008. V období od vzniku poistenia do 31. 12. 2013 bolo zaznamenaných 2347 poistných udalostí, z toho uzatvorených poistných udalostí je 2 051. Výška škody za všetky poistné udalosti z poistnej zmluvy k 31. 12. 2013 dosiahla objem 27,9 mil. €, v tom výška škody za uzatvorené poistné udalosti predstavuje 15,0 mil. € a poistné plnenie z uzatvorených poistných udalostí dosiahlo 7,9 mil. €. V riešení je evidovaných 296 poistných udalostí. Pri prevádzke cestných motorových vozidiel boli v roku 2013 zaznamenané 3 poistné udalosti v rámci havarijného poistenia a 35 poistných udalostí v rámci povinného zmluvného poistenia. V súčasnosti sa začal proces verejného obstarávania na službu poistenie majetku ŽSR, naľahko platná poistná zmluva končí k 30. 4. 2014.

Ing. Anton Kukučka
Ing. Stanislava Fejfarová, CSc.

EÚ: Spravodlivý prístup k železničnej infraštruktúre

Skvalitnenie služieb osobnej železničnej dopravy posilnením konkurencie si kladie za cieľ nová legislatíva, ktorú v poslednú februárovú stredu schválil Európsky parlament. Vnútroštátne orgány by zákazky na služby železničnej dopravy, ktoré aktuálne poskytujú jediný operátor, mali udeľovať prostredníctvom verejného obstarávania alebo zdôvodniť, prečo tak neurobia. Noví a malí dopravcovia by mali získať lepší prístup k železničnej infraštruktúre, zjednodušiť by sa malo aj schvaľovanie kolajových vozidiel.

Za účelom zvýšenia kvality poskytovaných služieb a dosiahnutia konkrétnych zlepšení pre cestujúcich by zákazky na služby v železničnej doprave mali byť v budúcnosti postavené na kritériách kvality a efektívnosti. Vyplyva to zo schválených pravidiel o udeľovaní verejných zákaziek v osobnej železničnej doprave. Vnútroštátne orgány by mohli udeľovať zákazky na verejné služby železničnej dopravy prostredníctvom výberových konaní alebo priamym zadaním preferovanému dopravcovi. Legislatíva EÚ by však stanovila maximálnu dĺžku trvania zmlúv s operátormi a v prípade priameho pridelenia zákazky by od zodpovedných orgánov vyžadovala zdôvodnenie na základe kritérií efektívnosti (presnosť a frekvencia

služieb, efektívnosť nákladov, spokojnosť zákazníkov a podobne). Poskytovatelia verejných služieb, ktorých vyberú vnútroštátne orgány, by mali svojim zamestnancom zabezpečiť pracovné podmienky vychádzajúce zo záväzných vnútroštátnych, regionálnych alebo miestnych sociálnych noriem a v prípade zmeny poskytovateľa zabezpečiť presun svojich pracovníkov. Poskytovatelia by tiež museli dodržiavať kolektívne zmluvy a zabezpečiť dôstojné podmienky zamestnania.

Navrhované pravidlá by mali novým operátorom vytvoriť priestor na poskytovanie dopravných služieb a zabezpečiť všetkým dopravcom rovnaký prístup k železničnej infraštruktúre.

Vyhodnotenie plnenia Stratégie ŽSR

V niekoľkých minulých číslach ste mali možnosť oboznámiť sa s tvorbou a postavením stratégie v ŽSR. V tomto čísle vám priblížime vyhodnotenie plnenia Stratégie ŽSR.

Na úvod by sme poukázali na samotný princíp vyhodnotenia. Pre vyhodnotenie plnenia cieľov Stratégie ŽSR využívame nástroj Balanced Scorecard (metódu sme popísali v predchádzajúcich číslach Ž semaforu). Jej podstatou je definovanie a aktualizácia strategických cieľov v rámci štyroch perspektív, a to zákaznickej perspektívy, finančnej perspektívy, perspektívy interných procesov a perspektívy vzdelávania a rozvoja, ktoré musia byť vzájomne vyvážené. Ciele sú zároveň priebežne aktualizované v rámci pravidelných správ o plnení Stratégie ŽSR. Hodnotenie plnenia cieľov Stratégie ŽSR prebieha nasledovne: Plnenie je založené na hodnotení strategických cieľov, ktoré sú realizované riaditeľmi jednotlivých organizačných zložiek – v našom prípade gestormi cieľov. Práve oni dosahovanie cieľov realizujú prostredníctvom plnenia ukazovateľov, ktoré na základe im nastaveného parametra (hodnoty, plánu vs. skutočnosti, stavu, termínu a pod.) umožňujú plniť strategické ciele a dosahovať tým schválenú Stratégiu ŽSR. Každý strategický cieľ musí byť merateľný a vyhodnotiteľný.

Interval plnenia (%)	Počet strategických cieľov
80 - 100	34
60 - 80	6
40 - 60	0
0 - 40	0
neplnené	0

Vyhodnocovanie plnenia Stratégie ŽSR, a teda samotných strategických cieľov, neslúži iba na kontrolu plnenia, ale zároveň dáva možnosť

koordinovať plnenie cieľov, či už v rámci jednej oblasti (napr. doprava na dráhe, ľudské zdroje a pod.), ale aj medzi oblasťami navzájom, a tým možno poslúžiť práve ako pomôcka pre tých, ktorí majú s plnením svojho cieľa problémy.

Aby sme boli konkrétnejší, zhrnieme si plnenie Stratégie ŽSR za rok 2013. Celkovo je v období roka 2013 plnených 45 „vykonávacích“ strategických cieľov, ktoré sú rozdelené do dvoch skupín. Prvou sú strategické ciele identifikované na základe úloh vyplývajúcich z externej legislatívy, ktoré musia ŽSR plniť (5 strategických cieľov) a ktoré sú zároveň plnené priebežne. Druhou skupinou sú vykonávacie strategické ciele definované na základe vlastných priorít ŽSR k zvýšeniu efektivity (40 strategických cieľov ŽSR). Vykonávacie ciele sú následne „rozdrobené“ na už spomínané ukazovatele (KPI), prostredníctvom ktorých sa zabezpečuje vyhodnocovanie plnenia strategických cieľov, pričom každý ukazovateľ je zároveň charakterizovaný svojím parametrom. Parametre sú stanovené prevažne ako konkrétne merateľné číslo – stav, ktorý je potrebné dosiahnuť pre plnenie daného cieľa. Celkový počet ukazovateľov k schváleným strategickým cieľom je 84. Pre poukázanie na plnenie cieľov bolo zároveň definované ich percentuálne plnenie a vytvorené intervaly plnenia.

STRATEGICKÝ CIEĽ	
UKAZOVATEĽ (napr.: výsledok hospodárenia)	PARAMETER (napr.: nárast o 10 % oproti minulému obdobiu)

Z pohľadu stratégie môžeme medzi významné zaradiť plnenie cieľov definovaných pre hlavný predmet činnosti – Core business, a to napríklad plnenie GVD a využívanie kapacity ŽI, obchodovanie s dopravnými trasami, zabezpečenie technickej kvality ŽI pre potreby dopravy na dráhe, ale aj cez všetko „previazané“ riadenie ľudských zdrojov a hospodárenie ŽSR, či už ako celku, alebo vo vzťahu k Zmluve o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry. Rok 2013, vo vzťahu k hospodáreniu a definovaným základným strategickým cieľom ŽSR, môžeme hodnotiť ako úspešný.

Okrem uvedeného naďalej pokračujeme v plnení stratégie, zabezpečovaní a realizovaní opatrení a cieľov v oblasti bezpečnosti železničnej dopravy, modernizácie ŽI a napríklad aj efektívneho a rentabilného hospodárenia so zvereným majetkom. Samotné napĺňanie strategických cieľov je však previazané aj s rozhodnutiami, resp. priebežne spracovávanými materiálmi zo strany MDVRR SR.

Systém vyhodnocovania plnenia Stratégie ŽSR, s využitím nástroja Balanced Scorecard, bol rozšírený aj na každú VOJ ŽSR. Jednotlivé VOJ ŽSR majú po tomto zavedení a v súlade s požiadavkami pre definovanie a nastavenie merateľnosti cieľa schválené ciele v už spomínaných perspektívach. V súčasnosti tak môžeme konštatovať, že strategické ciele ŽSR sú plnené priebežne, pričom aj na základe využitia systému riadenia rizík na ŽSR ako podporného nástroja pre realizáciu strategických cieľov, nie je známe riziko nespĺnenia schválených strategických cieľov ŽSR.

0 150

Na prolongovanie máte už len niekoľko dní

Držiteľom železničných preukazov končí ich platnosť! Prolongačné obdobie začalo 9. januára a končí 31. marca 2014. Ak teda chcete cestovať do ďalšej prolongácie musíte sa poponáhľať. Všetko vybavíte v pokladniciach iKVC po predložení železničného preukazu a úhrade príslušnej sumy.

Zamestnanci ŽSR a ich rodinní príslušníci zaplatia za 2. vozňovú triedu 28 eur, za 1. vozňovú triedu 42 eur. Dôchodcovia po dovŕšení 70 rokov (bez rodinných príslušníkov), poberatelia starobného (nie výsluhového) dôchodku cestovné na 2. vozňovú triedu budú musieť uhradiť výšku 7 eur. Cestovné na 1. vozňovú triedu ich vyjde na 13 eur. Dôchodcovia do dovŕšenia 70 rokov, poberatelia starobného (nie výsluhového) dôchodku cestovné na 2. vozňovú triedu zaplatia vo výške 18 eur a cestovné na 1. vozňovú triedu vo výške 24 eur. Zamestnanci a dôchodcovia, ktorí sú držiteľmi cestovných

výhod v 1. vozňovej triede na základe udelenia Zlatej alebo Diamantovej Jánskeho plakety alebo Kňazovického medaily, uhradia cestovné vo výške 2. vozňovej triedy stanovenej pre príslušný druh železničného preukazu. Ak máte dieťa študujúce na vysokej škole, nezabudnite predložiť potvrdenie o pokračovaní jeho štúdia v letnom semestri. Treba tak urobiť do konca prolongačného obdobia. Zamestnanci, ktorí na železnici nepretržite odpracovali viac ako 20 rokov, môžu v prolongačnom období požiadať aj o voľné cestovné lístky do 1. vozňovej triedy. Pokiaľ systém iKVC nedovolí vykonať

pokladníkovi prolongáciu, ohlásite túto skutočnosť príslušnému evidenčnému útvaru. Rodinný príslušník môže individuálne požiadať o prolongáciu až po vykonaní prolongácie železničného preukazu zamestnanca ŽSR. Neprolongovaný železničný preukaz je potrebné do 15. apríla odovzdať do úschovy, kde môže byť najviac 2 roky. Zamestnanec, s ktorým bude skončený pracovný pomer do 30. júna 2014 a nespĺňa podmienky na ponechanie cestovných výhod, môže požiadať o vrátenie cestovného za prolongáciu železničného preukazu na rok 2014 za seba a tiež aj svojich rodinných príslušníkov.



Bežný utorok plný mimoriadnosti

Nepretržitá železničná prevádzka znamená, že sa na mnohých miestach striedajú ľudia takpovediac „za jazdy“ a pracovné nástroje si vymieňajú „z rúčky do rúčky“. Tak tomu bolo aj 25. februára. Bežné utorkové ráno. Pred šiestou hodinou ráno sa v dopravných kanceláriách striedali železničiar. Aj v Nižnej Myšli. Avšak bežný kolobeh narušil, nielen službukonajúcej výpravky Janke, ale aj ostatným ľuďom, riadny rachot. Iba tri minúty po šiestej a bežné ráno skončilo... Ukončila ho nehoda a začal deň plný mimoriadnosti, i keď v Nižnej Myšli bez vlakov.

Od 6,03 bola železničná doprava kvôli nehode úplne pozastavená. Cestujúci boli informovaní a vlaky nahradili v tomto úseku autobusy. **A čo sa vlastne stalo?** Pri jazde nákladného vlaku Pn 57121 v medzistaničnom úseku Krásna nad Hornádom –

Nižná Myšľa došlo v žkm 86,464 na koľaji číslo 1 k vykoľajeniu vozňa jednou osou, ktorý bol radený ako tretí. Na výhybke číslo 14 došlo k vykoľajaniu ďalších vagónov, ktoré boli radené za HDV ako 4., 5., 6., a 7. v poradí. Keďže príčina vykoľajenia je neznáma

a nehoda je v štádiu vyšetrovania, viac o tom nateraz písať nebudeme. Deň plný mimoriadnosti a obrovského nasadenia železničiarov pri odstraňovaní následkov tejto nehody vám prinášame prostredníctvom foto-reportáže.



Takýto bol pohľad v osudné utorkové ráno zo železničného mosta širokého rozchodu na trať normálneho rozchodu, kde stál vykoľajený vlak. Vlak mal 20 vagónov naložených uhlím a patril súkromnému dopravcovi Prvej slovenskej železničnej, a. s. Po vyčíslení všetkých škôd je isté, že to budú vysoké čísla, ale ako nám povedal generálny riaditeľ spoločnosti Ing. Ladislav Szuňany, ktorý prišiel na miesto nehody: „Aj napriek vážnosti nehody a veľkým materiálnym škodám som rád, že sa nič nestalo ľuďom.“



Aby sa obnovila doprava aspoň na jednej traťovej koľaji, muselo sa vykonať nakoľajenie poškodených zakliesnených a plnenaložených vagónov. Túto neľahkú úlohu začali riešiť košičkí mostári.



Nakoľajenie prvého vagóna išlo pomerne ľahko. Partia chlapov z Mostného obvodu Košice citlivým a profesionálnym prístupom s veľkým umom aj silou, pomocou nakoľajovacej súpravy nakoľajila prvý vagón.



Žiaľ, ďalšie štyri boli omnoho ťažším orieškom, keďže boli vzájomne do seba zakliesnené. Spriechené medzi kolajami a druhý mal kolesá zaryté v uhlí, ktoré sa vysypalo cez výsypné klapky.



Nehodou vznikli nemalé škody na vagónoch, ale aj infraštruktúre. Došlo k zlomeniu jazyka, dvoch srdcoviek, prídružnice a k deformáciám ostatných častí výhybiek v dvojitej kolajovej spojke.



Neuveriteľné množstvo pohybov chlapov v oranžovom oblečení s prilbami na hlavách, obrovské množstvo zdvíhania, nosenia, upevňovania a ďalších úkonov potrebných k tejto neľahkej činnosti, len ťažko opísať slovami... **Zdvihni, podlož, bližšie, hore, napni...** to boli slová, ktoré pôsobili rozkazovačne avšak hovorené s pokorou zneli neustále počas niekoľkých hodín dny. Kropaje potu na čelách našich kolegov naznačovali, že je toho naozaj na nich veľa. Hrdinovia to ale zvládli!

O 2,30 hod. boli vozne nakolajené a pokračovalo sa s podbíjaním a smerovou úpravou kolaje. Zdanlivo chaos mal svoj neuveriteľný poriadok a dobrá koordinácia činnosti mostárov, traťovákov, elektrikárov aj technikov bola zavŕšená o 5,55 hod., kedy bola kolaj č. 2 sprevádzkovaná.

Dana SCHWARTZOVÁ, foto: autorka a balky





Dynamický technologický rozvoj nás

Vysoko špecifická, odborná a vzhľadom na dynamický rozvoj aj náročná oblasť informačných technológií je na železnici zastrešená aj odborom telekomunikácií, informatiky a informačnej bezpečnosti. O ich prioritách, plánoch a úlohách, naplánovaných na tento rok, sme sa rozprávali s Ing. Jiřím BALLARINOM, riaditeľom odboru 210 GR ŽSR.

Aké sú vaše priority v pracovnej oblasti, ktoré máte naplánované na tento rok?

Naše priority pre rok 2014 vychádzajú z reálne vykonaných aktivít a opatrení odboru 210 GR ŽSR v rokoch 2012 a 2013. Všetky tieto kroky boli a sú prispôbované stanoveným cieľom. Ciele vychádzajú z nového názvu odboru platného od minuloročného októbra a to Odbor telekomunikácií, informatiky a informačnej bezpečnosti. Odbor sa skladá z troch oddelení s pôvodnými funkciami avšak novými rozšírenými pôsobnosťami. Tieto pôsobnosti reflektujú na závery projektu synergie OZT - ŽT, rozhodnutí vedenia ŽSR a z aktuálnych požiadaviek ŽSR, ako aj moderných technológií. Základne pôsobnosti odboru sú zastrešené oddeleniami:

Oddelenie telekomunikácií v oblasti:

- hlasovej komunikácie
- prenosu dát
- komunikačnej infraštruktúry

Oddelenie informatiky v oblasti:

- informačných systémov
- vývoja a rozvoja aplikácií (ŽSR ich má vyše 90)
- rozvoja informačných technológií a hardvéru.

Oddelenie informačnej bezpečnosti a interoperability v oblasti:

- informačnej bezpečnosti
- ochrany osobných údajov
- medzinárodnej výmeny dát a interoperability systémov ŽSR a ostatných krajín
- integrácie informačných systémov v rámci ŽSR a systémami obchodných partnerov ŽSR
- rozvojových aktivít spolufinancovaných z prostriedkov EÚ a to OPII (Operačný program integrovanej infraštruktúry) a OPD (Operačný program Doprava)

Naše priority nie sú len o odbornej oblasti. Chceme, aby zamestnanci O210 chodili do práce s vedomím a pocitom adresnosti, potrebnosti. Ponúkame možnosť sebarealizácie, osobného vzdelávania s patričnou mierou spoluzodpovednosti a spolupatričnosti k firme. Podmienkou pre naše fungovanie je vzájomné rešpektovanie sa. Uvediem niekoľko priorít a to vo všeobecnej odbornej rovine. Vo všeobecnej rovine je potrebné:

- zvýšiť hodnotu značky a odborného mena O210 v rámci ŽSR každodennou poctivou

prácou s novou filozofiou plnenia úloh a systému práce našich projektových manažérov v riadení projektov

- dosiahnuť požadovanú úroveň odborných spôsobilostí projektových manažérov O210, ich vzájomných profesijných a medziľudských vzťahov. To platí v rovinách samotného O210, vo vzťahu O210 a ŽT (projektové riadenie smerom ku požiadavkám a možnostiam samotného prevádzkovania systémov) a vo vzťahu O210 a ŽSR (projektové riadenie cez garantov, hlavných používateľov, používateľov systémov). Dôležité je získať vzájomnú dôveru, rešpektovať sa, komunikovať a o veciach diskutovať
- zvýšiť dôveru vo vlastné schopnosti, možnosti sebazvedávania a budovania lojality k firme
- rozvíjať osobné ambície a flexibilitu smerom k novým technológiám, požiadavkám doby a cieľom firmy

V druhej, a to odbornej rovine je našou prioritou dosiahnuť cieľovú technickú a technologickú architektúru postupnými krokmi po ucelených etapách v obmene a implementácii technológií, ktoré už nie sú vyrábané výrobcom (end of sell), alebo už nie sú podporované výrobcom (end of support). Rešpektovať skutočnosť, že 95 % technologických zariadení je po dobe životnosti, a tak hodnotovo a morálne zastaraných, pri zachovaní funkcionality a dostupnosti služieb pre zamestnancov ŽSR a ich zákazníkov. Zároveň zachovať kontinuálnu prevádzku kritických systémov ŽSR v oblasti každodennej prevádzky železničnej dopravnej cesty, obchodu ŽDC a chodu samotnej firmy.

Ďalšou našou úlohou je rozvoj s dopadom na prevádzku, servis a funkcionality v oblasti - hlasu a dát (verejnej a pobočkovej tlf. ústredne, switching, routing, infraštruktúra, monitoring a riadenie site, datacentra...)

- informačných systémov a ich aplikácií (PIS, ISI, SAP systémy, systémy Železničnej energetiky, ostatné systémy...)

- informačnej bezpečnosti, ochrany osobných údajov (bezpečnostná politika, bezpečnostný zámer, bezpečnostný projekt, plnenie úloh stanovených legislatívou SR...)

- interoperability a kompatibility systémov ŽSR (so systémami železničných spoločností okolitých štátov - Česko, Poľsko, Rakúsko, Maďarsko, Ukrajina a systémov železničných



spoločnosti EÚ a štátov tzv. východného bloku (OSZD) s riešením komplexu systémov TSI TAP/TAF, RNE TIS v kooperácii s O150, prevádzkovými odborníkmi a VOJ).

V neposlednom rade je pre nás dôležitou úlohou aj realizácia záverov zo synergie OZT - ŽT (zabezpečenie efektivity vynakladaných ad - hoc alebo plánovaných prostriedkov pre synergické oblasti v pôsobnosti ŽT a OZT - monitoring a riadenie, zjednocovanie technologických platforiem v cykle nákup - prevádzka - obmena po životnom cykle).

Čo sa vám už z naplánovaných úloh podarilo urobiť za prvé dva mesiace?

Presadzovanie a postupné realizovanie našich priorít vykonávame od začiatku roka v nasledovných krokoch:

- postupná modernizácia spojená s realizáciou novej filozofie prevádzkovania datacentier na ul. Kováčskej a Trnavskej v Bratislave s rešpektovaním postavenia činnosti datacentra v Čiernej nad Tisou (archív, úložiská dát...)
- realizácia projektu Migrácia informačných systémov ŽSR č. 1/2014. Predmetom je migrácia prevádzkovaných informačných systémov ŽSR na produkčnom HW, príprava a návrh High Level Design, čo považujeme za jednu z najvážnejších úloh posledných rokov. Projekt si vyžiada súčinnosť širokej odbornej a používateľskej komunity
- príprava výmeny nepodporovanej verejnej telefónnej ústredne S-12, ktorá sa považuje za kritický bod infraštruktúry z pohľadu ŽT ako telekomunikačného operátora
- realizácia rozhodnutia vedenia ŽSR z konca roka 2013 pre spôsobilosti O210 v oblasti ochrany osobných údajov
- príprava verejných obstarávaní v spolupráci s CLaO a O220 pre realizáciu priorít na roky 2014 - 2017

posúva dopredu

Platí nová stratégia fungovania ŽT na 2 roky, ako sa to dotýka odboru telekomunikácií, informatiky a informačnej bezpečnosti?

Odbor 210 schválenie tejto stratégie vníma veľmi pozitívne. Najmä z dôvodov potrebnej stabilizácie personálu v oblasti IKT. Táto oblasť je vysoko špecifická a náročná vzhľadom na dynamický technologický pokrok. Chceme, aby sa zamestnanci ŽT venovali maximálne svojej odbornej práci a nie denným debatám o tom, či „budú zajtra na vý-

platných páskach“. Predpokladám, že riaditeľ ŽT využije túto skutočnosť na koncepčné riešenia a sebazvedávanie personálu, ako aj na optimálny personálny rozvoj a obmenu zamestnancov odchádzajúcich do starobného dôchodku.

Tešíme sa na vzájomnú spoluprácu založenú na dôvere a vzájomnom rešpektovaní sa. V minulosti z môjho pohľadu absentovala dôvera a škripali vzťahy z medziludských a profesijných dôvodov. Musím konštatovať, že aj môj osobný pocit je už o tom, že vzťahy

sú už lepšie. Verím, že zlepšením vzájomnej spolupráce sa nezlepšia len vzťahy v rámci zamestnancov v oblasti IKT, ale aj vzťahy so zákazníkmi, a to najmä na základe zvyšovania kvality nami poskytovaných služieb.

Aké zmeny vás čakajú v najbližšom období?

Verím, že nebudú žiadne negatívne. Ludom, ktorí chcú pracovať dôverujem.

Ďakujeme za rozhovor.
(sch)

Mesto opravilo podchod v Žiline, teraz sú na rade ŽSR

Pozorné oko v Žiline zaregistruje v týchto týždňoch rozobratý pohľad v podchode stanice. Odkrytý strop ponúka pohľad na množstvo káblov a iných rozvodov. Podchod má dvoch majiteľov. Časť pod mestskou komunikáciou smerom k centru vlastní mesto Žilina, druhá časť podchodu pod cestou ústiaca do stanice, ako aj podchod popod koľajisko na nástupišťa 2 a 3 je vo vlastníctve ŽSR. Podľa Ing. Jozefa Krajčoviča, prednostu Sekcie ŽB OR Žilina, mesto svoju časť zrekonštruovalo v roku 2013 a zároveň požiadalo ŽSR o rekonštrukciu zvyšnej časti podchodu pod mestskou komunikáciou. Po zhodnotení stavu podchodu pod koľajiskom sa oprava rozšírila na celý podchod žilinskej stanice. Stavebné práce vykonáva externá firma, materiál zabezpečuje OR Žilina verejným obstarávaním, prostredníctvom CLaO. Vzhľadom na to, že sa jedná o niektoré špecifické materiály, ich dodávky sú realizované postupne a podľa toho sú vykonávané aj rekonštrukčné práce v podchode. Časť podchodu pod cestou by mala byť hotová do konca marca 2014, podchod pod koľajiskom o mesiac neskôr.

(balky)



Zastávka bez vlakov zmenila označenie

Na navonok nezmyselný paradox nás upozornil jeden z našich čitateľov. Šiatorská Bukovinka zmenila tabule s označením zastávky. Zvláštnosťou je to, že táto zastávka leží na trati z Filakova do maďarského Somoskőújfalua, na ktorej je pozastavená osob-

ná doprava. Nepostojí tu žiaden vlak ani cestujúci, načo teda zastávka dostala nové tabule? Ing. Miroslav Vítazka, prednosta Sekcie ŽB OR Zvolen nám potvrdil, že trať nie je zrušená a aj pre ňu platia všetky predpisy a nariadenia. V obvode OR Zvolen me-

nili viacero nesprávnych označení dopravní, ktoré neboli v súlade s predpisom SR 70. V danom prípade bol odlišný tvar prídavného mena. Nové tabule vyhotovili podľa normy TNŽ 73 6390 o označovaní dopravných bodov.

(balky), foto: Patrik MADLENÁK





Železničné budovy máme pevnejšie v rukách

ŽSR vlastní takmer 5700 budov, z toho 3592 spravujú na oblastných riaditeľstvách a ďalšie sú v správe SHM a VOJ. Od 1. januára 2014 vznikli na jednotlivých oblastných riaditeľstvách nové sekcie železničných budov. Tie sa odčlenili z pôvodných sekcií železničných tratí a stavieb. Na úrovni výkonných pracovísk sa pretransformovali strediská miestnej správy a údržby železničných tratí a stavieb – údržba budov na strediská miestnej správy a údržby – železničné budovy. Touto organizačnou zmenou sa dosiahlo sprehľadnenie celého procesu správy a údržby železničných budov, čo má priniesť zjednodušenie a zefektívnenie riadenia a výkonu v danej oblasti. Kto na jednotlivých OR-kách šéfuje týmto novým sekciami vám prinášame v nasledujúcich riadkoch. Nových prednostov sme sa opýtali, aké boli ich prvé kroky a čo ich čaká v najbližšom období.



Ján SZABO,
prednosta sekcie
železničných budov OR Trnava

Od roku 1985, odkedy som železničiarom, som pracoval v odvetví stavieb, súvisiacich so správou, údržbou budov a inžinierskych sietí. Cieľom tejto zmeny, a to odčlenenia železničných budov z pôvodnej sekcie tratí a stavieb, je dopracovať sa

na úroveň rovnocenného partnera ostatným sekciami, prehodnotiť systémizáciu sekcie, byť rešpektovaný. Najdôležitejšou úlohou je znížovanie nákladovosti na budovy, zabezpečovať ich kvalitnú správu a údržbu. V našom obvode máme 899 budov. V oblasti tepelného a vodného hospodárstva pracovať na vytvorení podporných informačných systémov pre rozúčtovanie nákladov za média ako i pre sledovanie nákladov na výrobu a dodávku médií. V oblasti médií sa budeme zaoberať bilanciami spotreby v závislosti od využiteľnosti jednotlivých budov, analýzy chceme využívať pri riešení obsadenosti budov (ich opodstatnenosti). Jednou z úloh je aj likvidácia nepotrebných, nevyžitých a znehodnotených, fyzicky opotrebovaných objektov, ktoré nie je možné ekonomicky zhodnotiť (napr. prenájmom, odpredajom), odstránenie takýchto stavieb zlepšiť pohľad verejnosti na ŽSR ako celku. V oblasti investičnej výstavby je veľmi potrebné v najbližšom období riešiť rekonštrukcie inžinierskych sietí, ktorých fyzický stav je nevyhovujúci, v niektorých oblastiach až kritický (napr. obvod ŽST Bratislava Východ, ŽSR zabezpečuje dodávku vody aj pre obytnú zónu MČ Bratislava Rača - Rendéz). Jednou z úloh je aj orientovať sa na zlepšenie energetickej hospodárnosti budov a v nasledujúcom rade zabezpečovať plnenie štandardov železničných staníc.



Ing. Miroslav KOCÁK,
prednosta sekcie
železničných budov OR Košice

Prednostom novej sekcie na OR Košice je Ing. Miroslav Kocák, ktorý doteraz šéfoval sekcii železničných tratí a stavieb. Pôvodnú prednostovskú stoličku odovzdal Ing. Lubomírovi

Pitoňákovi. Aj v obvode OR Košice prednosta sekcie očakáva sprehľadnenie celého procesu zabezpečovania správy a údržby budov a zároveň verí, že posilnením spravovania a efektívnejší prístup k údržbe bude viditeľný už onedlho. Veľké množstvo železničných budov je vo veľmi zlom stave, a tak je potrebné venovať im väčšiu pozornosť, ktorá sa v spojitosti s traťovým hospodárstvom často zanedbávala. Personálne a organizačné kroky po bezprostrednom vzniku sekcie už máme za sebou, rovnako aj rozdelenie úloh, určenie presných pravidiel nielen pri spravovaní, ale aj pri údržbe a pri plánovaných investíciách. Financii nie je toľko, koľko by na údržbu budov v našom obvode bolo potrebné a požiadaviek na opravu je stále viac, ale tento problém majú isto všetci kolegovia. Aj napriek tomu verím, že 1224 budovám, ktoré máme v našom obvode, bude



Ing. Lubomír PITOŇÁK,
prednosta sekcie ŽTS

venovaná vyššia pozornosť. Som rád, že úspešne pokračuje rekonštrukcia železničnej stanice v Košiciach, Trebišove, v Poprade, Maťovciach a dúfam, že pozornosť sa dostane aj ďalším. V Čiernej nad Tisou, kde sa v súčasnosti robí komplexná rekonštrukcia ochrany spodných vód je vo veľmi žalostnom stave staničná budova.

Ing. Jozef KRAJČOVIČ,
prednosta sekcie
železničných budov OR Žilina

Pred vznikom sekcie železničných budov som zastával post vedúceho SMSÚ ŽTS ÚB Žilina, takže mám slušný prehľad o stave našich budov. Ako prednosta novovzniknutej sekcie som musel prioritne zabezpečiť úkony pre jej každodenný chod, podchytiť všetko, čo sa po nás od začiatku požaduje. Toto sa s pomocou „bývalej materskej“ sekcie ŽTS darí, za



čo sa chcem kolegom traťovákam poďakovať. Prvou väčšou úlohou na začiatku roka bol projekt implementácie štandardov železničných tratí a staníc, ktorý v rámci OR Žilina zastrešuje naša sekcia. Zo svojej pozície by som rád získal čo najviac finančných prostriedkov na opravy a údržbu budov, aby budovy boli nielen funkčné, ale aj esteticky pekné. Musíme si však vystačiť s tým, čo máme, a preto je potrebné zabezpečiť efektívnosť vynaložených prostriedkov. Požiadaviek a potrieb je stále viac a peňazí nikdy nie je dost. Evidujeme 672 budov, medzi nimi aj 7 národných kultúrnych pamiatok – staničné budovy v Skalitom, Ružomberku a Ľubochni, zastávky Trenčianske Teplice, Stankovany, Švošov a administratívnu budovu v parku pri stanici v Trenčíne. Architektonicky atypická je aj výpravná budova v Čadci. Ďalšou snahou je posilnenie personálneho obsadenia, najmä oddelenia pozemných stavieb. Dôvodom je rozsiahla, či už realizovaná, alebo ešte len plánovaná modernizácia staníc od Trenčína po Žilinu. Projektovo sa pripravuje aj modernizácia uzla Žilina vrátane staničnej budovy, ŽST Čadca, alebo celý úsek z Liptovského Mikuláša po Poprad - Tatry, ktorý okrem výstavby trate zahŕňa aj množstvo novopostavených budov.

Ing. Miroslav VÍŤAZKA,
prednosta sekcie
železničných budov OR Zvolen

Predtým než som bol menovaný do funkcie prednostu sekcie ŽB som pracoval na sekcii ŽTS OR Zvolen, ako vedúci oddelenia stavieb. Naša sekcia má dve oddelenia – oddelenie stavieb a oddelenie tepelného a vodného hospodárstva, kde pracuje 12 ľudí vrátane mňa a v našej pôsobnosti je 797 budov. V novej funkcii ma čaká okrem práce, ktorú som vykonával doteraz ako vedúci oddelenia stavieb ohľadne zabezpečenia prevádzky a opráv budov a IS, aj riadiaca a personálna časť práce, súvisiaca s činnosťou novovzniknutej sekcie ŽB. Moje plány v novej funkcii sú zamerané na efektívne využitie a zabezpečenie prevádzkyschopnosti objektov dopravnej cesty a vylepšenie systému, v ktorom pracujeme.



Mostári odstránili neuralgický bod dopravy pod Strečnom

Rekonštrukcia trate medzi Vrútkami a Varínom sa ešte nezačala, ale dopravní zamestnanci aj cestujúca verejnosť sa už presvedčili o náročnej jednokolajnej prevádzke pod Strečnom. Pokiaľ vlaky jazdili len po prvej traťovej koľaji, na tej druhej, presnejšie na moste nad riekou Váh, košičkí mostári takmer celý marec vykonávali rozsiahle opravné práce. Chyby a poškodenia zistené revíziou na jeho ocelevej konštrukcii viedli až k obmedzeniu traťovej rýchlosti na 20 km/h. Po zásahu mostárov jej význam pomínie, inak by predlžovala jazdné doby vlakov počas samotnej obnovy trate.

Závery poslednej revíznej správy mosta boli alarmujúce. V priebehu troch rokov, od predošlej revízie pribudlo viacero závažných porúch a poškodení vplyvom prevádzky, ktoré vyústili do obmedzenia traťovej rýchlosti na 20 km/h. Nevyhovujúcim stavom mosta, ktorý by počas pripravovanej samotnej rekonštrukcie trate v traťovom úseku Vrútky – Varín ešte viac

časne sa priebežne čistili a konzervačným náterom ošetrovali lokálne miesta a stykové uzly, ku ktorým je počas prevádzky náročný prístup,“ uviedol Bc. Jozef Leško, vedúci SMÚ MO Margecany. Most tvoria 3 oceleové konštrukcie – dve krajné plnostenné a v strede priehradová, ktorá bola aj najviac postihnutá. Revízna správa síce uvádzala 15 poškodení na 13 priečnikoch, ale pozorným očiam mostárov neunikli po demontáži mostníc a zhodnotení stavu ešte ďalšie miesta, ktoré si vyžadovali opravu. Práca navyše však 26 chlapov nezaskočila, materiálne aj technologicky boli pripravení. Všetko vybavenie vrátane sociálneho zázemia, materiál, kompresory aj zdroj elektrického prúdu im poskytoval pristanený pracovný vlak a súčasti zariadenia staveniska.



Attila Nagy ukazuje skorodovaný uholník brzdového stuženia.

komplikoval už beztak frekventovanú vlakovú dopravu, sa v marci detailne zapodievali odborníci z košického mostného obvodu. „Na pásniciach, stykových plechoch, krčných uholníkoch priečnikov a pozdĺžnikov sme museli vymeniť približne 1500 uvoľnených alebo koróziou poškodených nitov. Opravu si vyžadovali popraskané krčné uholníky a brzdové stuženia. Hĺbkovou koróziou poškodené steny priečnikov sme po odstránení hrdze zosilňovali ocelovými platňami požadovaných vlastností a rozmerov. Sú-



Zamestnanci MO Košice, zľava Jozef Bendík, Peter Bašista, Štefan Forgač a Ľubomír Lada pri montáži ocelových plechov, ktorými zosilnia skorodovanú stenu priečnika.



Naľavo Ing. Ján Juriga, námestník GR ŽSR pre prevádzku, na priečniku stojáci Ing. Ján Seman, riaditeľ MO Košice a napravo vedúci prác Miroslav Bardovič v diskusii s mostármi počas nitovania.



Most pod Strečnom v rukách mostárov.

„Chlapi sú perfektne zohratí, ich výkon si zaslúži uznanie a rešpekt. V žiadnom prípade sa práca nemôže urýchliť, pretože každý stres, náhlenie sa či strata koncentrácie sa môžu vypomstiť ohrozením bezpečnosti a zranením ľudí,“ vyslovil bezprostredné pocity na moste Ing. Ján Juriga, námestník GR pre prevádzku. Mostári odvádzajú svoju prácu dokonale, a tak, aby most po oprave spĺňal podmienky pre plnú traťovú rýchlosť a nebol neuralgickým bodom počas rekonštrukcie trate. Identická činnosť ich čaká aj na susednom moste v prvej traťovej koľaji, ale venovať sa jej budú až počas dlhodobej výluky a obnovy samotnej koľaje.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor



Ľuboš Bartoš a Peter Franko nitujú pomocou hydraulického strmeňa.



Trakčné vedenie rozmrazí povel elektrodíspečera

Tohtoročná teplá zima prakticky neobmedzovala železničnú prevádzku. Naopak, predošlá zimná sezóna viackrát paralyzovala dopravu na tratiach vytvorenou námrazou na trakčnom vedení. Neexistoval systém, ktorý by umožňoval rýchle, efektívne a šetrné odstraňovanie ľadovky z trakčného vedenia (TV). Aj elektrický ohrev trakčného vedenia (EOTV) skratovým prúdom si vyžadoval masívne nasadenie obsluhy v trakčných napájacích stanicích a zamestnancov opravovní trakčného vedenia na rozmrazovaných úsekoch TV. Jedinečným riešením problému je diaľková aktivácia EOTV priamo z riadiaceho stanovišťa elektrotechniky, ktorú vo februári úspešne overili na pracovisku SMSÚ EE TV Liptovský Mikuláš.

Pilotný projekt pod Tatrami

Cieľom Odboru elektrotechniky a energetiky GR ŽSR bolo nájsť vhodné technické riešenie bezpečného a intenzívneho odstraňovania ľadovky z TV, ktoré by sa postupne nasadzovalo na elektrifikovaných tratiach ŽSR. Prednosť dostala jednosmerná trakčná prúdová sústava, na ktorej sa už v minulosti stanovili potrebné teoretické predpoklady a ohrev bol aj v prevádzke používaný. Po odborných konzultáciách s dodávateľom prevádzkovaných riadiacich systémov diaľkového riadenia napájania pevných elektrických trakčných a silnoprádových zariadení - firmou ECS Engineering, s. r. o., vznikol systém ohrevu TV skratovým prúdom, kontrolovaným a riadeným priamo funkcionalitou riadiaceho systému staníc RSS3. Pre pilotný projekt bol vybraný úsek medzi trakčnými napájacími stanicami (TNS) v Liptovskom Mikuláši a Ružomberku, riadený obsluhou z pracoviska RSE Poprad.

Jedinečný systém ohrevu troleja úspešne odskúšaný

Základné overovacie skúšky nového systému trvali od 31. januára 2014 a vyvrcholili 12. februára za účasti zástupcov odvetvia EE z O460 GR ŽSR, sekcie EE OR Žilina a expertov dodávateľa. Prezentáciu s praktickými ukážkami rozmrazovania TV dopĺňali odborným výkladom Ing. Dušan Michalko a František Jankura z pracoviska SMSÚ EE TV Liptovský Mikuláš. Prítomní sa oboznámili s vykonanými úpravami v technologických zariadeniach TNS, ovládacích a riadiacich obvodoch, obvodoch ochrán, v software miestnych RSS3 a súvisiacich úprav riadiaceho systému dispečerského RSY-D inštalovanom v RSE Poprad. Nevyhnutné úpravy väčšieho charakteru boli realizované najmä v TNS Liptovský Mi-



Rozmŕzajúca ľadovka na trakčnom vedení.

kuláš, odkiaľ sa realizuje a riadi ohrev TV, ale aj v TNS Ružomberok, slúžiacej ako vratná stanica. Takýto navrhnutý a odskúšaný systém EOTV je ojedinelý, pretože doteraz nebol inštalovaný v žiadnej zo susedných železničných sietí.

Ohrev funguje na povel elektrodíspečera

Aktivácia aj zastavenie naprogramovaného ohrevu je vykonávané diaľkovo z RSE, niekoľkými jednoduchými povelmi, bez ďalšej riadiacej záťaže elektrodíspečera. Samotný ohrev je realizovaný autonómne riadiacimi systémami v jednotlivých TNS, vykonávané úkony sú minimalizované len na nevyhnutnú mieru s náležitým programovým ošetrením všetkých potrebných parametrov. Veľkou prednosťou navrhnutého systému je blokácia prekročenia zmluvne dohodnutej rezervovanej kapacity dodávok elektrickej energie v príslušnej TNS v priebehu 15 minút, čo znamená, že pri EOTV nenastáva prekročenie dohodnutého maximálneho výkonu TNS. Táto úloha je funkčná i za štandardnej prevádzky bez ohrevu trakčného vedenia.

Ak majú vlaky v zime jazdiť, musí sa investovať

Rozšírenie diaľkovo riadeného systému EOTV medzi ďalšími meniarňami si vyžaduje inštaláciu riadiacich systémov RSS3, nasadenie ochrán typu FPDC, technologické úpravy silových a ovládacích obvodov trakčných menární, ako aj riadiaceho systému RSY-D inštalovaného na RSE. Sú to efektívne investície do zariadení elektrotechniky, ktoré v zimnom období zmierňujú nepriaznivý dopad klimatických podmienok na chod vlakovej dopravy. Nevyhnutnou podmienkou pred realizáciou EOTV je optimálny a vyhovujúci stav trakčného vedenia, bez zúžených priereзов, ktoré by mohli spôsobiť prepálenie TV. Praktické skúšky elektrického ohrevu vyhovujúceho trakčného vedenia medzi Liptovským Mikulášom a Ružomberkom dopadli podľa očakávania a demonštrovali účinné metódy odstraňovania námrazy na TV v extrémnych klimatických podmienkach, so zachovaním chodu vlakovej dopravy.

Milan JALČ, foto: Dušan MICHALKO

Zastavte všetkými prostriedkami

Knihu s názvom Zastavte všetkými prostriedkami predstavil minulý mesiac osobne jej autor Miloš Čikovský v košíckom klube železničiarov. Bývalý novinár, prvý hovorca ŽSR a ZSSK, šéfredaktor denníkov a aj železničiar a ž semaforu. Za výdatnej pomoci Milana Chúpeka, bývalého generálneho riaditeľa ŽSR aj ZSSK knihu príbehov o nehodách na železnici uviedli do života. V knižke je päť príbehov o nehodách, kde nechýbajú autentické výpovede účastníkov vlakových nešťastí. Medzi prítomnými bol aj Alexander Mráz, bývalý železničiar, ktorý pracoval na železnici v odvetví elektrotechniky a bol



jedným z účastníkov jednej opísanej nehody. Pochmúrne v Čingove je názov príbehu, ktorý opisuje zrážku nákladného vlaku s rýchlikom v roku 1966 pri Spišskej Novej Vsi. A ako povedal bývalý železničiar, účastník nehody: „...pri spomienke na túto udalosť mi aj dnes behá mráz po chrbte“. Podobné pocity iste zažijú mnohí, ktorí si knižku prečítajú.

(sch), Foto: Dana SCHWARTZOVÁ

Autor knihy Miloš Čikovský (vpravo) bol rád, že jeho pozvanie na uvedenie knihy do života prijalo množstvo bývalých spolupracovníkov. Potešil sa aj prítomnosťou Alexandra Mráza, účastníka nehody opísanej v príbehu knihy.

OPRAVUJEME - zachraňujeme - propagujeme

Dobrých pár rokov brázdí kolajnice východného Slovenska nerozlučná dvojica zložená z „Hurvínkov“: historického prívesného vagónu Clm a „motoráku“ radu M 131.1125, familiárne nazývaného Magda. Uplynulý rok pribudol do lona Klubu historických kolajových vozidiel pri RD Haniska pri Košiciach ďalší obnovený exponát charakteristickej a nezameniteľnej červenej farby s označením M 131.1538 a rodinne zvaným Lubka.

Nostalgické vlaky, ktoré klub KHKV, ktorý vznikol v roku 2003, vypravuje za významnej pomoci ŽSR, potešia v priebehu roka niekoľko stoviek priaznivcov. Patria medzi nich najmä rodiny s deťmi, ale aj vášniví obdivovatelia železníc z domova i ďalekého zahraničia. Jazdy KHKV sú známe najmä svojim sprievodným kultúrnym programom a trasovaním po tratiach, kde už viac rokov nepremáva osobná doprava. Sú to neopakovateľné jazdy v lone prekrásnej prírody východného Slovenska s nádychom nostalgie. Spomenúť možno údolie Bodvy, mestiečka Medzev, Jasov, Slavošovce, Štítnik, Dobšín, Betliar, Muráň či Spišské Podhradie a tak sa do týchto končín už takmer pravidelne vypravuje Gemerský, Jasovský či Medzevský expres, alebo Dobšinská či Sečovská strela.

Magda, Lubka, Štvorkolák, Baak, Rybák...

Historický osobný motorový vozeň Magda vyrobili v roku 1949 v českej fabrike Tatra Kopřivnice, Lubku až medzi poslednými v roku 1956. Zaujímavosťou je, že počas svojej kariéry bola prestavaná na trolejársky vozeň a roky slúžila aj ako statický učebný exponát v Železničnom učilišti v Košiciach. Tí zasvätenjší dobre vedia, že toto nie sú všetky historické vozidlá, ktoré spadajú do opatery dobrovoľníkov z KHKV. Verejnosť a aj samotní nadšenci už niekoľko rokov pracujú na znovuzrodení kle-

notu – historickej parnej lokomotívy „Štvorkolák“ rady 434.2338 z roku 1917. Ak k tomu pridáme aj neutíchajúcu snahu zoskupiť a opraviť aj historické osobné vagóny Baak, tzv. Rybáky, majú nadšenci z KHKV pred sebou naozaj ešte náročnú cestu. Všetci však svorne veria, že im na tejto neľahkej ceste pomôžu nielen ďalší dobrovoľníci a nadšenci, ale aj rôzne nadácie a spoločnosti, o ktorých priráža sa pravidelne uchádzajú. „Bez ich finančnej a morálnej pomoci by to totiž šlo naozaj veľmi ťažko a najmä pomaly. Tieto riadky nech sú preto nielen poďakovaním všetkým známym a neznámym podporovateľom, ale aj prosbou o pomoc a podporu v nasledujúcich rokoch tak, aby sme pre všetkých nadšených cestovateľov a obdivovateľov železničnej histórie pripravili nezabudnuteľné zážitky a ešte viac spropagovali krásy historickej techniky a východoslovenských regiónov,“ poďakoval za podporu Mgr. Lubomír Lehotský, podpredseda združenia.

Každá ruka dobrá!

Hovorí sa, každá koruna dobrá. V klube KHKV toto príslovie vylepšili: Každá ruka dobrá! Veru tak. Pomoci a ochoty nikdy nie je dosť. Každá šikovná ruka si prácu na pravidelných brigádach určite nájde. Áno, čudovali by ste sa, veru aj ženy. Už len umyť toľko okien na vagónoch, obrúsiť, vyleštiť, vyčistiť... A napokon aj po-

chváliť či občas niečo navariť. Aj to sú činnosti, ktorým sa spoločne venujú ako jedna rodina. Aj toto všetko upevňuje rodinu dobrovoľníkov, ktorí potom počas jász vystupujú ako jednotlivci a profesionálny kolektív retroželezničiarov, ochotných rozdať cestujúcim kúsok seba. **Aj preto vás pozývame na kus reči, popri ktorej sa dobre pracuje. Pozývame medzi seba každého, kto má chuť, ochotu i výdrž. Odmenou je radosť z dobre vykonanej práce, zachráneného a opraveného rušňa či z nezabudnuteľnej nostalgickej jazdy. Tešia sa na vás dobrovoľníci z KHKV.**

Lubomír Lehotský, podpredseda OZ KHKV

ADRESA KLUBU:

KHKV Hanojská 4, 040 01 Košice

PRIESTORY:

RD Košice a RD Haniska pri Košiciach

www.khkv.sk

e-mail: khkv@khkv.sk, lehotsky@iol.sk

tel.: 0905 412 322

Parný rušeň pred opravou...



...a počas opravy v klube.



ÚIVP radí

Vchod vlaku na koľaj bližšiu k výpravnej budove

Komentár k článkom 146 a 915 predpisu ŽSR Z1 Pravidiel železničnej prevádzky

Dopravná činnosť je v zmysle predpisu ŽSR Z1 Pravidiel železničnej prevádzky súhrn pracovných postupov zabezpečujúcich prevádzkovanie dráhy a dopravy na dráhe podľa platných prevádzkových predpisov a technologických postupov prevádzkovateľa dráhy a dopravcu v duchu zaistenia bezpečnosti a plynulosti dopravy. V zmysle uvedeného je dopravný zamestnanec povinný postupovať aj v ojedinelých, „zriedkavých“ prípadoch, z ktorých si jeden popíšeme v tomto príspevku. Výpravca nemeinovanej železničnej stanice na dvojkolajnej trati mal vykrižovať dva vlaky osobnej dopravy, zastavujúce pre výstup a nástup cestujúcich. Jazdu osobného vlaku, ktorý mal čas príchodu do železničnej stanice skôr, zrealizoval na koľaj vzdialenejšiu od výpravnej budovy (obr. 1).



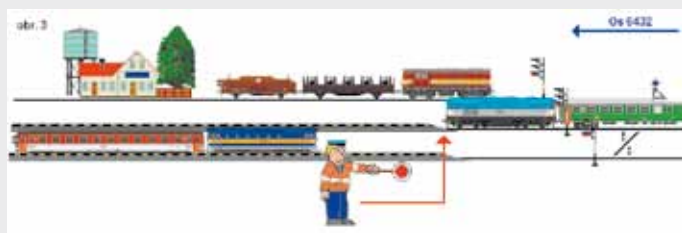
Po jeho odchode chcel zrealizovať vchod neskôr prichodiaceho vlaku, lenže stalo sa to, že na hnacom vozidle vlaku stojaceho na stanicinej koľaji došlo k technickej poruche a s vlakom sa jednoducho odísť nedalo (obr. 2).



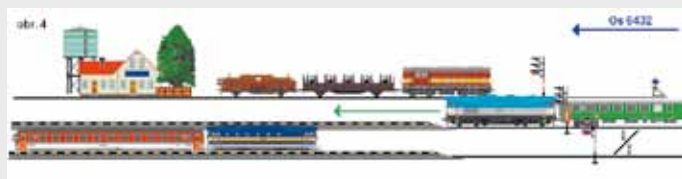
Výpravca, ako dobrý znalec interných predpisov ŽSR, riešil túto ojedinelú dopravnú situáciu nasledovne:

1. Protismerný vlak zastavil pri vchodovom návěstidle, z dôvodu dodržania niektorej z určených podmienok predzvestenia;

2. Vyrozumel vlakový personál stojaceho vlaku v stanici o jazde protismerného vlaku po koľaji, ktorá je bližšie k výpravnej budove;
3. Cestujúcich, nachádzajúcich sa vo verejne prístupných priestoroch stanice na túto skutočnosť upozornil staničným rozhlasom;
4. Zabezpečil označenie miesta zastavenia návěstou „STOJ“ pred nástupišťom, z dôvodu eliminácie problému nastupovania a vystupovania cestujúcich v už stojacom vlaku a následne dovolil vchod protismerného vlaku stojaceho pred vchodovým návěstidlom (obr. 3);



5. Po zastavení vlaku vyrozumel rušňovodiča o podmienkach jeho ďalšej jazdy v úrovni vlaku stojaceho na vzdialenejšej koľaji písomným rozkazom (maximálna rýchlosť 10 km/h);
6. Dovolil ďalšiu jazdu vlaku na miesto určené pre výstup a nástup cestujúcich (obr. 4).



Záver:

Veríme, že opísaná dopravná situácia nie je pre prevádzkových zamestnancov až taká náročná a zložitá a pokiaľ by ku nej v prevádzke došlo, tak ju všetci hravo vyriešia k všeobecnej spokojnosti.

Bc. Emil CHLEBNÍČAN

História dopravy očami študentov

Od 20. februára si môžete v Múzeu dopravy v Bratislave okrem iných expozícií pozrieť aj to, ako sa prostredníctvom maliieb, fotografií, kresieb a grafických návrhov pozerajú na históriu dopravy stredoškolační. Výstava má názov Čaro histórie a pozostáva zo študentských prác 2. ročníka, odboru reklamná tvorba na Spojenej škole na Tokajickej ulici. Tieto práce boli zhotovené pre Múzeum dopravy a vystavené budú do 30. apríla 2014.



2 percentá pre SOLIDARITU

Tak ako predošlý rok, aj teraz môžu všetci železničiarri darovať 2 % zo zaplatenej dane za rok 2013 neinvestičnému fondu SOLIDARITA. Príslušné tlačivá musia byť do 30. apríla 2014 doručené miestne príslušnému daňovému úradu podľa trvalého bydliska zamestnanca. Tlačivá môžete zaslať najneskôr do 25. apríla 2014 aj služobnou poštou na adresu fondu: SOLIDARITA zamestnancov ŽSR, Klemensova 8, Bratislava, ktorý ich už rozpošle na príslušné daňové úrady. Aj touto finančnou čiastkou takisto pomôžete svojim kolegom - železničiarom v závažných životných situáciách.

Podrobnejšie informácie a príslušné tlačivá získate aj na mailovej adrese solidarita@zsr.sk.

(KB)

Závorárov a hlásničiarov nahradila technika

Na závorárskom stanovišti 44 medzi Michalánmi a Slovenským Novým Mestom bolo 5. marca rušnejšie než zvyčajne. Pred pol deviatou závorárka Štefánia Čopáková s nosťalgiou zatočila klúkou a brvná závor šli poslednýkrát nahor. Viac ich už nebude ovládať. V rámci cielených investícií nahradil mechanické zabezpečovacie zariadenie na priecestí automatický systém riadený chodom vlakov. Podobnej modernizácii sa nevyhli ani hlásničari v blízkom Čerhove, ktorí tiež obsluhovali neďaleké závor.

Na závorárskom stanovišti 44 zaznie každú chvíľu dunenie kamiónov. Železničnú trať na neďalekom priecestí križuje frekventovaná cesta I. triedy, ktorú vo veľkom využívajú ťažké nákladné autá smerujúce na východ. Skúsená obsluha závor síce už vie, kedy má priecestie pred blížiacim sa vlakom uzavrieť, aby sa zbytočne nevytváral dlhý rad čakajúcich automobilov, lenže až automatika stlačí dobu výstrahy priecestného zabezpečovacieho zariadenia na minimum. „Na priecestie dohliadne automatické reléové zariadenie s elektronickými prvkami, umiestnené v existujúcom závorárskom domčeku. Prejazd koľajového vozidla vyhodnotia počítače osí, vodičov áut upozornia na blížiac sa nebezpečenstvo vý-

stražníky s LED svetlami. Vybrané prevádzkové stavy priecestného zabezpečovacieho zariadenia sú po optickom kábli prenášané do Slovenského Nového Mesta. Indikačné a ovládacie prvky priecestia sú zobrazené na monitore v tamojšej dopravnej kancelárii,“ vysvetľuje Ing. Michal Ihnát, vedúci SMSÚ OZT ZT Slanec. Následkom cielenej investície do modernizácie priecestia je zrušenie 5 pracovných miest vo funkcii závorár. Niekoľko ľudí dostalo ponuky na iné pracovné miesta, avšak Štefánia Čopáková dobrovoľne končí: „Zažila som tu kadečo. Netrpezlivých vodičov, ktorí vošli na priecestie, kým som ešte len dvíhala rahná. Nezabudnem na chlapíka s ukrajinským prízvukom, vy-



Mechanické závor už nie sú funkčné, závorárka Štefánia Čopáková zastavuje autá pred blížiacim sa vlakom krúžením zástavky.

zbrojeného samopalom, ktorý sa dožadovo otvorenia závor. Pracovisko som si nafotila a v budúcnosti budem ukazovať vnúčatám, kde robila ich babka.“ Podobný osud postihol aj 5 ľudí vo funkcii hlásničiarov v Čerhove. Aj ich nahradila automatika na priecestí. Predaj cestovných lístkov skončil a hlásnica sa zruší. Zachová sa iba zabezpečovacie zariadenie na obsluhu vlečky, výhybky nákladiska budú kryť doplnené krycie návěstidlá. A zastávka zostane neobsadená, bez trvalej obsluhy.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor



Návěstní majstri SMSÚ OZT ZT Slanec pri demontáži mechanickej závor.



Nový systém zvýšil bezpečnosť na priecestí

Priecestie v medzistaničnom úseku Brezno - Gašparovo na trati Červená skala - Banská Bystrica v km 1,284 je od konca minulého roka zabezpečené priecestným zabezpečovacím zariadením. Vodičov tak namiesto výstražného križa, ktorý tam bol predtým, upozorní na priecestie novovybudované priecestné zabezpečovacie zariadenie 3. kategórie.



Priecestie v Bujakove, zabezpečené elektronickým systémom BUES 2000.

Elektronický systém BUES 2000 od nemeckej spoločnosti Scheidt & Bachmann so 4 výstražníkmi s výstražnými LED diódovými červenými svetlami, bez pozitívnej signalizácie a závor. Zariadenie, ktoré nemá kontrolné skrinky v dopravných a vodiča HDV informuje o svojom stave prostredníctvom priecestníkov na trati, je na rozdiel od iných ovládané 6 indukčnými slučkami. Vodiče s hrubou izoláciou, v koľajisku v základnom stave sú napájané signálom s frekvenciou 60 a 80 kHz. Prejazdom vlaku sa slučka magneticky aj elektricky ovplyvní a zmenu frekvencie vyhodnotí riadiaci systém. Spomínané priecestie sa nachádza v obci Bujakovo a mnohí obyvatelia si modernejšie zariadenie pochvalujú. Veď práve pre nedostatočné



Nedostatočné rozhľadové pomery rozhodli o tom, že priecestie potrebuje priecestné zabezpečovacie zariadenie.

rozhľadové pomery bolo zabezpečovacie zariadenie aktivované.

Ivana KAPRÁLIKOVÁ, foto: autorka



O bezpečnom pracovisku celkom inak

O bezpečnosti pri práci a bezpečnom pracovisku sa na železnici hovorí veľa. Veľa energie, času a prostriedkov je do tohto veľmi dôležitého elementu venovaných práve preto, aby sme sa všetci mohli v práci cítiť bezpečne a vracat sa domov bez zbytočnej ujmy na zdraví či nebudaj živote. Čo ale s tým, keď nebezpečenstvo predvídame, ale nikto nás možno nepočúva?!

Aby sme nechodili okolo horúcej kaše a posunuli diplomatický úvod do praktickej roviny, vzhupnime teda priamo do príbehu, alebo ak chcete moderne: in medias res (k jadrú problému). Pred časom v železničnej stanici v Kremnici zhorel prietokový ohrievač, ktorý slúži na ohrev vody. Svoju službu však ukončil dňom, kedy sa stal poruchovým. Zamestnanci stanice naň od tohto momentu upozorňovali ako na niečo, čo treba buď opraviť, alebo vymeniť, lebo nie je v dobrej a „bezpečnej kondícii.“

„**Len málokto si uvedomuje závažnosť tohto zhoreného ohrievača. Zhorel a nikomu sa našťastie nič nestalo. Ale problém je v tom, že na tento smutný fakt sme upozorňovali a dožadovali sa zmeny dávno predtým než k tomu došlo,**“ dostali sme zdesený názor železničiarov – našich kolegov, no ľudia z tohto príbehu si želajú zostať v anonymite. Zákon (124/96 Práva a povinnosti zamestnancov §12 odst. b) síce hovorí o tom, že zamestnanec môže odmietnuť vykonať prácu alebo opustiť pracovisko a odobrať sa do bezpečia, ak sa

dôvodne domnieva, že je bezprostredne a vážne ohrozený jeho život alebo zdravie, alebo život či zdravie iných osôb. Ťažko je však niekedy predvídať nebezpečenstvo a odobrať sa z pracoviska pre zlú predtuchu. Tá je zvyčajne veľmi mizerný dôvod. Každá minca má však dve strany a táto nevynímajúc. Podľa stanoviska Sekcie ŽB OR Zvolen bol prietokový ohrievač ešte pred jeho zhorením pre nahlásenú poruchu odpojený z činnosti. A podľa ďalších informácií si ho zamestnanci napriek tomu svojpomocne spojzdnili a uviedli do činnosti. Vraj! Podľa zamestnancov však ohrievač nikto neodpojil a s poruchou fungovali aj naďalej. A tvrdenie že si ho sami zapojili považujú za veľmi trufalé. Ako sami povedali, strach by im nedovolil a ak by aj niečo také urobili, prečo by sa tak domáhali pravdy, o ktorej sú presvedčení?! Kde je teda pravda? Či niekde uprostred? Zrejme je absolútne zbytočné si aj dávať takéto detinské otázky, keď ide o bezpečnosť nás, našich ľudí, našich kolegov. Podľa mnou zistených informácií si totiž časť zamestnancov



Pri požiari ohrievača sa našťastie nikomu nič nestalo. V Kremnici čakajú kým sa ich požiadavka vybaví...

splnila svoju povinnosť a nie je im čo vyčítať. Či tak, alebo onak, niekde to však zlyhalo. Teplú vodu v Kremnici síce ešte nemajú, ale sú radi, že sa nikomu nič nestalo. Ale čo ak by nie?!

Ivana KAPRÁLIKOVÁ

Režijka je doklad bez možnosti kópie či duplikátu

Do redakcie sme dostali podnet od našej čitateľky, zamestnankyne ŽSR, ktorá sa borí s problémom so železničným preukazom, alebo ak chcete, režijkou, pre svoju maloletú dcéru. Po rozvode s bývalým manželom, taktiež zamestnancom ŽSR by totiž pre dcéru chcela vybaviť duplikát, druhý železničný preukaz či akúkoľvek výnimku, na ktorú má ako zamestnanec a zákonný zástupca dieťaťa nárok. Manžel, ktorý preukaz dieťaťu vybavil ako prvý totiž na požičiavanie preukazu nechce pristúpiť.

S problémom sme oslovili ZSSK, ktorá má udeľovanie železničných preukazov na starosti a pozreli sa na situáciu, ktorá je mimo tabuľkového rámca problematiky. V zmysle platných predpisov ZSSK nie je možné vydať jednej osobe – zamestnancovi alebo jeho rodinnému

príslušníkovi (manželka, dieťa) dva železničné preukazy súčasne. V prípade, ak sú manželka zamestnancami železníc a obaja spĺňajú podmienky na vydanie železničného preukazu, ZSSK neskúma, či o železničný preukaz pre ich spoločné dieťa požiada otec alebo matka, je to na dohode medzi manželmi. „**V praxi sa stretávame s tým, že síce o vydanie železničného preukazu pre dieťa požiada zamestnanec, ale v priebehu trvania pracovného pomeru z nejakého dôvodu požiada o prevedenie dieťaťa do evidencie svojej manželky, tiež zamestnankyne železníc,**“ povedala Bc. Eva Noskovičová, z odboru riadenia ľudských zdrojov ZSSK. Avšak, vždy je to po dohode medzi manželmi – zamestnanec (manžel) dieťa odhlási zo svojej evidencnej zložky a zamestnankyňa (manželka) požiada o zápis do evidencie vo svojej evidencnej zložke. ZSSK preveruje iba splnenie podmienok na vydanie železničného preukazu podľa platnej Tarify cestovného a predpisu Ok 10. Ak sa manželka rozvedú, dieťa zostáva v evidencii toho z manželov, ktorý ako posledný požiada o vydanie železničného preukazu, alebo u ktorého z nich je dieťa zaevidované. Zmena evidencie je možná opäť iba po dohode rozvedených manželov. „**Železničný preukaz funguje ako každý iný doklad – občiansky preukaz, vodičský preukaz, preukaz poistenca a z tohto dôvodu môže byť oprávnená osoba v určitom čase držiteľom iba jedného železničného preukazu. Z tohto ustanovenia predpisu sa výnimky neudelujú,**“ dodala Eva Noskovičová.

Ivana KAPRÁLIKOVÁ



VY SA PÝTATE, MY ODPOVEDÁME

Prečo dlhoroční zamestnanci prišli o finančný benefit?

Redakciu oslovilo niekoľko nespokojných dlhoročných zamestnancov ŽSR. Od januára už nedostávajú finančné prémie, ktoré predstavovali kompenzáciu za zrušenie tarifných pásiem ročných postupov. Podľa kolektívnych zmlúv pre roky 2012 a 2013 zamestnávateľ garantoval mesačné prémie v minimálnej výške 10 a 20 € len tým zamestnancom, ktorí boli k 31. decembru 2011 zaradení do 9. a 10. pásma ročných postupov. Kolektívne zmluvy sú zakaždým výsledkom vyjednávania a vzájomnej dohody vedenia spoločnosti a odborových združení zastupujúcich zamestnancov ŽSR. Zisťovali sme preto na obidvoch stranách, prečo nová kolektívna zmluva už tento benefit neuvádza. Napriek tomu, že sme oslovili všetkých 12 odborových centrál, vyjadrili sa a stanoviská poskytli tri odborové združenia. A, samozrejme, odpovedal nám Odbor riadenia ľudských zdrojov GR ŽSR.

STANOVISKÁ ODBOROV ZASTUPUJÚCICH ZAMESTNANCOV ŽSR**Bc. Ľudvík MIKLOŠ, podpredsa OZŽ**

Odborové združenie železnícárov a Odborová asociácia výpravcov a dispečerov intenzívne rokujú s generálnym riaditeľom ŽSR, Odborom riadenia ľudských zdrojov GR ŽSR aj na úrovni oblastných riaditeľstiev ŽSR o situácii, ktorá vznikla po zrušení vyplácania 10 a 20 € prémie konkrétnym zamestnancom firmy. Zrušenie rokových pásiem bol nesystémový krok, na čo sme zamestnávateľa upozorňovali už v roku 2012, keď sa ich rozhodol zrušiť. Vyplácanie 10 a 20-euroviek bolo pôvodne dohodnuté len v roku 2012. V roku 2013 mali byť vyplácané do schválenia zmeny Smernice pre odmeňovanie zamestnancov ŽSR, v ktorej sme žiadali zohľadniť aj odpracované roky. Počas rokovaní sa zamestnávateľ bránil zavedeniu akéhokoľvek zvýhodnenia pre zamestnancov na základe odpracovaných rokov u firmy. Podľa jeho názoru zamestnancov treba hodnotiť podľa kvality vykonávanej práce a získaná prax

v tomto smere je nepodstatná. Zachovanie vyplácania 10 a 20-euroviek aj v roku 2014 bolo pre odborové centrály neudržateľné. Napriek tomu naďalej požadujeme v uvedenej smernici zapracovanie zvýhodnenia zamestnancov na základe odpracovaných rokov.

Mikuláš HRIVŇÁK, viceprezident FPP

Federácia prevádzkových pracovníkov vždy myslí na dlhoročných zamestnancov a myslelo na nich aj pri podpise KZ. Ak by sme neúprosne trvali na ponechaní uvedených bodov, asi by do dnešného dňa KZ podpísaná nebola, čo by malo dôsledky pre všetkých zamestnancov ŽSR. Vedenie firmy sme upozorňovali na negatívne odozvy po zrušení týchto bodov a do poslednej chvíle sme trvali, aby dlhoroční zamestnanci boli nejakým spôsobom aj finančne zvýhodnení. Zamestnávateľ nebral ohľad na naše argumenty a v procese kolektívneho vyjednávania neustále zdôvodňoval, prečo už

nechcú dlhoročných zamestnancov ďalej finančne zvýhodňovať. Ale takýto problém nevznikol len tento rok, on sa už ťahá od zrušenia ročných platových tried.

Sabina HRICŠONOVÁ, predsedá SSŽ

Pred dvoma rokmi, keď sa rušili tabuľky, opýtali sme vedenia ŽSR ako ocenia dlhoročných zamestnancov, ktorých sa zvýšenie plátov nedotklo. Hovoríme o bežných zamestnancoch v prevádzke. Dostali sme odpoveď, že títo dlhoroční zamestnanci majú iné benefity, ale konkrétne chýbali. Aj my odborári v Syndikáte slovenských železníc sme len obyčajní zamestnanci a ľudia z prevádzky, ktorým tiež tie 20 a 10-eurovky vzali. Dohodnuté boli len na 2 roky. Vidíme, že zamestnávateľ si neváži a necení dlhoročných zamestnancov v prevádzke. Môj dojem je taký, že zamestnávateľ sa to ani nesnaží riešiť.

STANOVISKO ODBORU RIADENIA ĽUDSKÝCH ZDROJOV GR ŽSR

Keď sme v polovici januára podpisovali spolu s odborovými organizáciami Kolektívnu zmluvu ŽSR na rok 2014, mali sme za stranu zamestnávateľa dobrý pocit, že sa predsa podarilo aj v tomto náročnom období nájsť spoločnú reč. Zásadnou otázkou, ktorá bola v procese kolektívneho vyjednávania riešená, bol, samozrejme, rast miezd. Zamestnávateľ sa zaviazal v roku 2014 zabezpečiť rast priemernej mzdy za ŽSR vo výške minimálne 3 % a v rámci dohodnutého nárastu zvýšiť tarifné mzdy o 3,5 %. Protokol obsahuje zároveň ustanovenie o tom, že sa výkonným pracovníkám budú pridelať prémie aj s objemom, ktorý bude zodpovedať objemu vyplácaných prémie 10 € a 20 €, definovaných v KZ 2012 a 2013. Skúsme si teda povedať, čo pozitívne vyplýva z podpisu novej KZ pre zamestnancov. Je to zabezpečenie postupného nárastu mzdy s účinnosťou už od výplaty za mesiac január a nárast tarify o dohodnuté percentá. Samozrejme, všetky súčasť mzdy sú týmto záväzkom ovplyvnené. To znamená, že s rastom tarifnej mzdy sa zároveň navyšujú všetky náhrady mzdy (platenie dovolenky, sviatkov, návštevy lekára, sprevádzanie rodinného príslušníka do zdravotníckeho zariadenia, ako aj ostatné prekážky v práci podľa Zákonníka práce a KZ, rekondičné pouby). Zároveň VOJ musia pri rozpise plánu

mzdových nákladov v rámci roka zohľadniť všetky tieto skutočnosti a zabezpečiť priemerný rast mzdy pri súčasnom neprekročení mzdových nákladov. Možno trochu veľa teórie, ale mzdový systém na ŽSR od uvedených skutočností priamo závisí. Kolektívne vyjednanie a z neho vychádzajúca dohoda vždy súvisí s kompromisom zmluvných strán. Tak tomu bolo aj v tomto roku pri záverečnom rokovaní na úrovni generálneho riaditeľa ŽSR, kde zamestnávateľ po zložitých diskusiách prijal návrh odborových centrál na nárast tarifných miezd o 3,5 % aj napriek tomu, že upozornil, že toto zvýšenie je v rámci trojpercentného rastu priemernej mzdy hraničné a určite neprinesie posilnenie motivačnej zložky mzdy – prémie. Odborári aj napriek týmto vysvetleniam neupravili svoje požiadavky. Obidve zmluvné strany tak jednoducho zobrali podpisom KZ na seba zodpovednosť za všetky skutočnosti, ktoré s touto dohodou súvisia. O to väčšie bolo naše prekvapenie, keď už v úvodných mesiacoch roka zástupcovia odborov začali zamestnávateľa upodozrievať z neplnenia dohôd z kolektívneho vyjednávania. Miesto toho, aby vysvetľovali a komunikovali so svojimi kolegami o otázkach a súvislostiach odmeňovania, vracajú sa stále k prémiam 10 € a 20 €, ktoré boli len dočasné a neriešili problém motivačnej

zložky mzdy. Pretože kolektívne vyjednanie, v ktorom sa odborári vždy snažia dostať maximálnu čiastku ako zaručenú do tarifnej mzdy, nemôže predsa zaručiť zároveň aj zvýšenie prémie. Stále je to len jeden objem peňazí, ktorý spoločne rozdelujeme. Ak jednoducho nenecháme dostatok prostriedkov na prémie, nie je možné ich zvyšovať, a tým sa stráca aj možnosť ich motivačného účinku. Z pohľadu systému odmeňovania je hodnotenie zamestnanca vyjadrené jeho mzdou a určite nie príplatkom za odpracované roky. K benefitom pre zamestnancov spomenieme najmä navýšenie plateného voľna o 5 dní nad rámec ZP pri návšteve lekára a aj pri sprevádzaní rodinného príslušníka, zvýšená suma náhrady príjmu pri pracovnej neschopnosti počas prvých desať dní, jeden deň plateného voľna mesačne pre osamelých rodičov s dieťaťom do 8 rokov, príspevok na životné poistenie a dôchodkové sporenie. Pri pohľade na výplatnú pásku je teda treba určite zvažovať aj všetky tu uvedené skutočnosti.

Zamestnávateľ a odborové organizácie by si mali v každodennom živote, pracovnom aj súkromnom, navzájom pomáhať. Podľa nášho názoru spôsob konfrontačnej diskusie o záväzkoch v kolektívnej zmluve asi nebude tou správnou cestou...



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 februárovej fotohádanky je: Považská Bystrica.

Víťazom sa stal a vecnú cenu získava:

Igor GRIK z Vrútok.

BLAHOŽELÁME!



FOTOHÁDANKA



Foto: balky

VY SA PÝTATE, MY ODPOVEDÁME

DEJE SA NA VAŠOM PRACOVISKU ALEBO V OKOLÍ NIEČO, NA ČO BY BOLO DOBRÉ UPOZORNIŤ ALEBO POUKÁZAŤ AJ PROSTREDNÍCTVOM ČASOPISU Ž SEMAFOR?

Napíšte nám na adresu redakcie:

Ž semafor
Štefánikova 60, Košice
 alebo zavolajte
 tel.: 910 - 3203
 e-mail: zsemafor@zsr.sk

Kontakty na jednotlivých redaktorov nájdete v tiráži.

Na vaše otázky budeme odpovedať prostredníctvom časopisu po získaní všetkých potrebných vyjadrení v niektorom z nasledujúcich čísel. Napíšte nám prosím aj o tom, čo sa vám v predchádzajúcich číslach páčilo najviac a čo najmenej.

Na anonymné otázky a nezelezničné témy nebudeme reagovať.

Ďakujeme za pochopenie a tešíme sa na vaše námety, tipy či fotografie.



ZIMNÁ SÚŤAŽ

USMIALO sa na vás šťastie?

Správna odpoveď na súťažnú otázku februárovej zimnej súťaže je: spoznajliptov.sk
 Výherkyni Bc. Anne Marcinekovej zo Zvolena blahoželáme k získaniu dvoch celodenných skipassov do strediska SKI Žiarce.

Babke ukradli bicykel. Okoloidúci sa pýta: - Volali ste políciu? - Volala. - A čo oni na to? - ... (dokončenie v tajničke).				Pomoc: oe, versta, ILO, kora, kris, Naka	nebdel	bodavý cudzopas- ný hmyz	EČV okr. Rožňava	vzdorovala	pohoda	japonská rieka	Odvoz a likvidácia odpadu (skr.)	spletaním spájaj	meno Emílie	sať		
				slovenská obec												
				1												
				západoče- ské mesto 1. dvoj- hláska			hmota pod kôrou st. ruská dĺž. miera							Inter City (skr.) časť atolu		
Jozef Vysočani	uväzuje	otáčavý rám na vagóne	typ rus. lietadiel ruský súhlas			honosný dom nejedovatý veľhad				krídlo (odb.) krampľa						
prírodná kvapalina					meno Anabely malajská dýka					článok, kapitola základná číslovka						
strešná krytina				druh citary staročeské zámeno				orgán zraku osobné zámeno				Medziná- rodná organizácia práce	rímskych 54			
arabský člen			nástenný gobelin zn.jednotky oersted					pridal soľ pretlač na známkach								
2						3										
trójsky hrdina						patriaci atamanovi										

**Katedra železničného staviteľstva a traťového hospodárstva
Stavebnej fakulty Žilinskej univerzity v Žiline**

v spolupráci so Železnicami Slovenskej republiky
– Oblasťným riaditeľstvom ŽSR Žilina a Generálnym riaditeľstvom ŽSR Bratislava

usporiada

24. a 25. apríla 2014 v Žiline

16. seminár traťového hospodárstva STRAHOS 2014



Príspevky budú venované prezentácii aktuálnych informácií z oblastí:

- železničného spodku a jeho objektov,
- prípravy, realizácie modernizácie a údržby modernizovaných železničných koridorov,
- nových konštrukcií a materiálov na stavbu a opravy železničných tratí a zariadení,
- nových technológií na diagnostiku, údržbu, opravy a modernizáciu železničných tratí,
- legislatívy a stratégie realizácie stavebnej činnosti v železničnom staviteľstve.

Odborným garantom seminára je vedúci Katedry železničného staviteľstva a traťového hospodárstva Stavebnej fakulty Žilinskej univerzity v Žiline **prof. Ing. Libor Ižvolt, PhD.**

Aktuálne informácie o seminári:
Ing. Zuzana Gocálová, PhD.

Katedra železničného staviteľstva a traťového hospodárstva, SvF ŽUŽ, Univerzitná 8215/1, 010 26 Žilina
e-mail: zuzana.gocalova@fstav.uniza.sk tel.: 00421 – 41 – 513 58 08 http://svf.uniza.sk/kzsth

POZÝVAME AJ TEBA !

Aj v roku 2014 má každý pracovník ŽSR, v rámci sociálneho programu, možnosť využiť relaxačný pobyt v jednom z našich zariadení

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

Viac informácií nájdete na stránke: www.kulvp.sk

SIP STREČNO ŽEL. LINKA: 930 5348 VTS LINKA: 041 229 5348 MOB: 0903 283 616	ÚZ STARÝ SMOKOVEC ŽEL. LINKA: 931-86-48 VTS LINKA: 052 442 2590
--	--

10.

**FÓRUM KOĽAJOVEJ DOPRAVY
10TH FORUM OF RAIL TRANSPORT**

18. – 19. marec 2014
Hotel DoubleTree by Hilton, Bratislava



WWW.REMING.SK/10FKD

Zašlite do redakcie svoje fotografie a staňte sa tak autormi obálky Ž semafor. Dnes sú autormi štyria naši kolegovia. Ivan Hutlák, náš pravidelný dopisovateľ a skvelý fotograf nám zaslal fotografie s takmer tajuplným obrazom oblaku nad traťou TEŽ. Katka Pinterová z Cla0 má zase záhradku neďaleko trate, a tak sa jej podarilo zachytiť pekný obraz kolies vlaku s predierajúcimi sa lúčmi jarného slnka. A čo dodať k fotografii Luboša Pavlova? Prekrásny záber z lanovky pod Hrebienkom. **ĎAKUJEME.**



Ivan HUTLÁK - Lenticularis

S týmto oblakom sa stretávame predovšetkým v horských oblastiach. Viazá sa totiž na stacionárne vlny, vznikajúce pri prúdení v závetří horskej prekážky. Lenticularis sa zvyčajne tvorí na výstupnej strane vlny. Na jej zostupnej sa postupne rozpúšťa. Keďže sa viaže výlučne na vlny, ktoré bývajú za horskou prekážkou stacionárne, na rozdiel od ostatných oblakov „neputuje“ s prúdením, ale často zostáva na mieste a mení tvar v závislosti od zmien v samotnej vlně. Pre jeho typický tvar šošovky, lentilky či čiapky si ho nemožno pomýliť. (toľko komentár Slovenského hydrometeorologického ústavu Slovenska)



Katarína PINTÉROVÁ - Na záhrade...



Elka PERHÁČOVÁ - Slnko pod železničným mostom



Luboš PAVLOV - Pod Hrebienkom