

ŽELEZNIČNÝ **semaf**or

ŽSR

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY

ROČNÍK XXIV

AUGUST 2014

**Aj nad
železnicou
sa blýska...**

**Menej nehôd,
úrazov
aj požiarov**

**Na naše trate pribudnú
osobné vlaky**





EDITORIAL

Leto, pohoda... búrky

Augustové číslo by malo byť plné slnka, pohody letnej a letmej, vláčnej. Žiaľ, počasie si už dlhšie robí čo chce a, aj keď sme si priebežne užili aj slniečka, dosť často sme počuli aj šantenie v odkvapovej rúre. Možno aj toto počasie je však dobré na to, aby sme pri prechode z teplejších dní na tie upršanějšíe vystriedali nápoj a namiesto dobre vychladeného pivka si dali letný čaj, prečítali dobrú knihu a porozprávali sa s priateľmi. Popremýšľali.

Rovnako, ako my v redakcii pri tvorbe tohto čísla.

Prišli sme totiž na to, že hoci sa neustále snažíme informovať vás o tom, čo nové sa na železnici deje, kde sa ako pracuje, rekonštruje, stavia, čo nové sa chystá, dosť často sa obzrieme aj dozadu. Začneme spomínať, nie nostalgicky, ale celkom fakticky. Telefonujeme kolegom, známym, vedúcim, riaditeľom, zisťujeme a porovnávame, aby sme vedeli lepšie zhodnotiť súčasnosť.

Aj toto číslo je toho dôkazom. Tentokrát, však nielen faktickým, ale aj nostalgickým. Kým na viacerých stranách sa dočítate o rekonštrukciách, obnovách, alebo si prečítate zaujímavé rozhovory, v útrobach časopisu nájdete aj prípravu na 70. výročie osláv SNP v Banskej Bystrici či oživoenie unikátnej ozubnicovej trate medzi Pohronskou Polhorou a Tisovcom, ktorú v Európe nemá nikto iní okrem Čechov. Krásne, však? Doba ide dopredu, technológia a veda napredujú milovými krokmi a my aj 70 rokov po vojne, malí a neskúsení moderní ľudia sa vraciame v čase, aby sme si mohli pozrieť pancierový vlak Štefánik, ktorý bol reálne použitý v druhej svetovej vojne. Túžime sa previesť nádhernou scénériou po 120 ročnej trati, ktorá musela byť a „je zubatá“ kvôli tomu, že v kopci by to vlak inak nezvládol. Aj na týchto témach sme pochopili, že dopredu sa nedá ísť bez toho, aby sme sa aspoň raz, aspoň zo zvedavosti, neotočili dozadu. Veď už Cicero povedal, že: História je svedkom doby, dňom pravdy, životom pamiatky, majstrom života a hlásateľom uplynulých čias. Prajem vám pekné augustové dni plné krásnej prítomnosti, príjemných nostalgii, ale aj vzrušujúcich zajtrajškov.

Ivana Kapráliková

Hodnotili bezpečnosť, projekty aj čerpanie investícií

Z PORÁD VEDENIA
ZSR

Aj napriek dovolenkovému obdobiu pokračovali stretnutia a rokovania členov vedenia našej firmy pravidelne aj v letných mesiacoch. Okrem pravidelných tém rokovali o východiskách podnikateľského plánu a hodnotil sa aj prvý polrok tohto roka. A to nielen ekonomicky, ale aj z pohľadu bezpečnosti, nehôd, úrazovosti. Rokovalo sa aj o prebiehajúcich projektoch a čerpaní investícií.

Východiská Podnikateľského plánu ŽSR na roky 2015 - 2018

Vedenie ŽSR prerokovalo informáciu o východiskách Podnikateľského plánu 2015 - 2018. Oproti minulosti bude návrh podnikateľského plánu spracovaný na obdobie 4 rokov. Táto zmena plánovacieho obdobia vyplýva z potreby dodržať časový harmonogram prípravy rozpočtu verejnej správy a povinností pre subjekty verejnej správy z toho vyplývajúcich. Rozpočet nákladov a výnosov je bilancovaný na báze zabezpečenia vyrovnaného hospodárenia hlavnej činnosti, zmluvy o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry, ale aj celých ŽSR a vychádza z doterajších známych informácií o úhradách fixných nákladov zo štátneho rozpočtu (rozpočet verejnej správy t. č. uvažuje s čiastkou 250 mil. € ročne). Investičný program vychádza z predpokladov dobehu súčasného Operačného programu (OP) 2007 - 2013 a nového OP na roky 2014 - 2020. Vo vlastných zdrojoch na investície je vybilancovaných v rokoch 2015 - 2016 po 130 mil. EUR a v rokoch 2017 - 2018 po 105 mil. € ročne. Proces tvorby podnikateľského plánu bude pokračovať v súlade s harmonogramom prác

tak, aby výsledný návrh mohol byť schválený už v novembri tohto roku.

Projektové riadenie

GR ŽSR schválil rozhodnutím č. 46/2014 aktualizáciu plánu projektu č. 02/2014 Centrálna evidencia školení a skúšok na ŽSR (detailne pre fázu implementácie a spresnenie pre fázu vyhodnotenie projektu). Ukončenie fázy implementácie projektu sa predpokladá na koniec roka 2014 a vyhodnotenie projektu je naplánované do 25. 2. 2015.

Rozhodnutím č. 50/2014 bol schválený plán projektu č. 03/2014 Koncepcia spoplatňovania železničnej infraštruktúry (detailne pre fázu analýza súčasného stavu a rámcovo pre nasledujúce fázy projektu). V súlade s harmonogramom projektu správa z analýzy súčasného stavu a návrh budúceho stavu by mala byť schválená do 4. 8. 2015.

Rozhodnutím č. 47/2014 GR ŽSR schválil zmenu projektu č. 04/2013 Reklamačný proces v prostredí ŽSR - právo na reklamáciu. Zmena sa týka posunu termínu dopracovania návrhu budúceho stavu, najmä z dôvodu prijatej novely zákona č. 201/2014 Z. z. o ochrane spotrebiteľa, ktorá mala priamy dopad na výstupy projektu.

>>>

Vybrané ekonomické ukazovatele ŽSR za január - júl 2014

UKAZOVATEL	1. - 7. 2013 skutočnosť	1. - 7. 2014 plán	1. - 7. 2014 skutočnosť	% plnenia oproti plánu	% plnenia medziročne
ÚDAJE Z VÝKAZU KOMPLEXNÉHO VÝSLEDKU PODĽA IFRS (v tis. €)					
Výnosy celkom	275 710	269 309	263 752	97,94	95,66
- z toho tržby z predaja vlastných služieb	119 518	104 448	98 658	94,46	82,55
- v tom úhrada za prístup k ŽI	54 250	39 548	41 404	104,69	76,32
- z toho úhrada fixnej časti EON (dotácia)	151 667	145 833	145 833	100,00	96,15
Náklady celkom	256 998	272 150	247 700	91,02	96,38
Výsledok hospodárenia z prevádzkovej činnosti	20 786	-133	16 514	-12 407,45	79,45
Výsledok hospodárenia z finančnej činnosti	-1 966	-2 708	-416	15,36	21,16
Výsledok hospodárenia za obdobie pred zdanením	18 820	-2 841	16 098	xx	85,54
Výsledok hospodárenia za obdobie po zdanení	18 712	-2 841	16 052	xx	85,78
DOPRAVNÉ VÝKONY					
Dopravné výkony OD v tis. vlkm	18 378	18 606	18 596	99,94	101,19
Dopravné výkony ND v tis. vlkm	7 987	7 473	8 189	109,58	102,54
Dopravné výkony OD v mil. hrktm	4 939	4 934	5 024	101,83	101,73
Dopravné výkony ND v mil. hrktm	9 980	9 698	10 336	106,59	103,57
Spolu dopravné výkony (OD + ND) v tis. vlkm	26 364	26 080	26 785	102,70	101,60
Spolu dopravné výkony (OD + ND) v mil. hrktm	14 919	14 632	15 361	104,98	102,96
ZAMESTNANCI					
Priemerný prepočítaný stav	14 367	14 500	14 141	97,53	98,43
Evidenčný počet k 31. 7.	14 292	-	14 016	xx	98,07

» **Menej nehôd, požiarov aj úrazov**

Tieto a ešte mnohé ďalšie informácie vyplývajú zo správy o stave bezpečnosti železničnej dopravy, BOZP a ochrane pred požiarom v sieti ŽSR za 1. polrok 2014, ktorú vedenie firmy prerokovalo na prvom augustovom stretnutí. Viac sa dočítate na strane 8, v rozhovore s riaditeľom odboru 440 GR ŽSR Ing. Martinom Bošňákom. Predložená správa je k dispozícii aj na intranetovom portáli ŽSR.

Čerpanie investícií

Vo vedení ŽSR boli prerokované správy o plnení investičného plánu za 1. polrok 2014 v členení na čerpanie:

- **finančných prostriedkov zo štátneho rozpočtu a z prostriedkov fondov EÚ.** V tejto

kategorii investičných zdrojov bolo čerpaných celkom 99,7 mil. €, čo predstavuje plnenie t. č. rozpisovaných celkových limitov v r. 2014 na 40,49 %. Na akcie hražené z kapitálových transferov zo štátneho rozpočtu bolo čerpaných celkom 23,9 mil. € (plnenie limitu na 54,74 %) a na akcie hražené z fondov EÚ (vrátane spolufinancovania SR) sa vyčerpalo celkom 75,8 mil. € (37,42 %).

- **investícií z vlastných zdrojov realizovaných dodávateľsky a aktiváciou.** V tejto kategorii investičných zdrojov bolo za 1. polrok čerpaných celkom 22,3 mil. €. Plán na rok 2014 (130 mil. €) je tak plnený na 17,1 %. Nízke čerpanie ovplyvnilo najmä nízke čerpanie objemov na stavbách za-

činaných v tomto roku, na investíciách do informačných systémov, HW a SW, úhrad záverečných 5 % nákladov na akciách EÚ, na investíciách realizovaných vlastnými kapacitami – aktiváciou, ako aj nerozpisovaná celková rezerva v pláne vo výške 5,75 mil. €.

Vedenie zároveň prerokovalo aj aktualizovaný zoznam požiadaviek ZSSK na investície do železničnej infraštruktúry. Požiadavky boli zo strany odborných útvarov ŽSR posúdené a v tejto etape sú zoradené podľa dôležitosti v súlade so Stratégiou ŽSR. Vecná a časová koordinácia realizácie týchto požiadaviek (i z hľadiska ich finančného krytia) si vyžaduje ešte ďalšie rokovania medzi ŽSR a ZSSK.

Ing. Anton KUKUČKA
Ing. Stanislava FEJFAROVÁ, CSc.

V spolupráci pokračujeme aj naďalej

Koncom júla sa v Bratislave uskutočnilo rokovanie Ing. Štefana Hlinku, generálneho riaditeľa ŽSR s Ing. Pavlom Surým, novým generálnym riaditeľom Správy železničnej

dopravnej cesty ČR (SŽDC). Obaja ocenili nadštandardnú úroveň vzťahov a potvrdili pokračovanie intenzívnej spolupráce v oblasti bilaterálnych vzťahov, prepojenia infraštruktúr, koordinácie postupov v medzinárodných organizáciách. Zároveň sa generálni riaditelia dohodli aj na ďalších výmenách skúseností pri prevádzke dráh, vrátane skúseností s implementáciou noriem EÚ a čerpaním fondov EÚ pri modernizácii infraštruktúry.

(AK)



Štefan Hlinka a Pavel Surý na neformálnom stretnutí v Bratislave. Foto: Ing. Anton KUKUČKA

Začne sa s rekonštrukciou?

O prestavbe bratislavskej hlavnej stanice a predstaničného priestoru sa medzi zainteresovanými aj verejnosťou diskutuje už niekoľko rokov. Firma Transprojekt, s ktorou majú Železnice SR zmluvu na projekt rekonštrukcie stanice aj Predstaničného námestia mala začať s jeho realizáciou na jeseň tohto roku. Stane sa tak?

Firma I.P.R. Slovakia je v konkurze a keďže má prepojenia na firmu Transprojekt, môže, alebo má to vplyv na široko diskutovaný projekt? Opýtali sme sa Mgr. Miriam Majorošovej, riaditeľky odboru právnych vzťahov GR ŽSR.

„Priamy vplyv to nemá, keďže zmluvu má ŽSR uzavretú s Transprojektom, ale nedá sa vylúčiť, že to projekt ovplyvní

nepriamo,“ povedala Miriam Majorošová. I.P.R. Slovakia, s. r. o. bola totiž podľa našich informácií poverená spoločnosťou Transprojekt práve činnosťami za účelom

realizácie projektu Predstaničný priestor – Bratislava, na základe čoho podala aj návrh na územné rozhodnutie o umiestnení stavby. A vplyv tohto stavu sa nedá vylúčiť ani z dôvodu majetkových prepojení, keďže spoločnosť I.P.R. s. r. o. je spoločníkom oboch spoločností. „Nateraz to však nedokážeme dosť dobre posúdiť, pričom je dôvodné predpokladať, že Transprojekt by akýkoľvek vplyv vylúčil,“ dodala riaditeľka právneho odboru.

(sch)



Takto by malo vyzerať Predstaničné námestie v Bratislave podľa projektu investora.



Aj nad železnicou sa blýska...

Dunivé hromy a žiariace blesky, prudký dážď, ale aj silný vietor vyčíňajú na Slovensku v letných mesiacoch takmer každý deň. Tohtoročný júl sa dokonca zapísal ako búrkový, keďže na celom území meteorológovia zaznamenali až 29 dní s búrkou. Bez nej sme boli v júli len dva dni – štvrtého a dvanásteho. Vyčíslené sú aj blesky. V júli a auguste sa zablysne až 200-tisíckrát. Počasie ovplyvnila kombinácia tepla a vlhka, ktoré ústili síce do krátkych, ale veľmi intenzívnych lejakov. Najviac napršalo v oblasti Tatier, Liptova, Malej Fatry, Oravy, ale aj Pohronia, najmenej na východe Slovenska. Vrtochy počasie so sebou zvyčajne prinášajú aj skazu a, žiaľ, železnicu nevnímajú. Prinášame vám spravodajstvo, kde všade vyčíňali búrky.



Pri Budatínskom zámku prudký vietor vyvrátil dva stromy na 1. koľaj z Kysuckého Nového Mesta, kde uviazol vlak 3919.



Na úseku KRaO v žilinskej stanici došlo vplyvom silného vetra k otvoreniu uzatvoreného okna a poškodeniu inventáru, výpočtovej techniky a dokumentácie.

BÚRKA ZALIALA ŽILINU

Mimoriadne silná búrka spojená s veľkým vetrom a lejakom udrela 21. júla popoludní na Žilinu. Vyvracala stromy, strhávala strechy a ochromila život aj dopravu v meste. Prietrž zasiahla aj železničnú stanicu Žilina. Voda tryskajúca z mestskej kanalizácie zaplavila podchod k nástupištiam. „Búrka vyčíňala najväčšou silou medzi 15. a 16. hodinou v čase, keď k nástupištiam 2 a 3 prišli 4 osobné vlaky. Takmer nik z cestujúcich nemal dáždnik, ale aj tak by im boli nanič, pretože prival vody bol natolko ohromný, že všetci boli mokří už pri vystupovaní z vlaku na nástupište aj napriek jeho zastrešeniu. Napriek usmerneniu k úrovňovému priechodu cez staničné kolaje hoci bolo zastrešené,“ opísal pohromu Ing. Peter Lupták, dopravný námestník ŽST Žilina. Až potom, keď dážď ustal, cestujúci začali rešpektovať pokyny a smerovali k úrovňovému priechodu, cez ktorý prechádzali až do 21. hodiny, kým hasiči neodčerpali vodu z podchodu. Búrka vytopila aj priestory suterénu administratívnej budovy s archívom a skladom CO, voda zaliala aj suterén ústredného stavadla. Na úseku KRaO došlo vplyvom silného vetra k otvoreniu uzatvoreného okna a poškodeniu výpočtovej techniky, inventáru a dokumentácie.



Voda na niekoľko hodín zaplavila podchod žilinskej železničnej stanice.

NA KYSUCIACH BLESKY VYRADILI ELEKTRONIKU

Búrka z 21. júla nezasiahla iba Žilinu, ale prehnala sa celým severným Slovenskom. Blesky, ktoré sa prehánali oblohou, vyradili z činnosti aj viaceré elektronické zariadenia. O 16. hodine v železničnej stanici Žilina – Teplička na spádovisku Váh zistili problém v systéme ovládania brzd spojený s úplným znefunkčnením automatického rozradovania na spádovisku. Porucha sa prejavila stratou ovládania brzd aj komunikácie nadriadeného systému s brzdami a nefunkčnou diagnostikou brzd. Zostavovanie vlakov bolo možné len posunom a zachádzaním na smerové kolaje. Zistilo sa, že pri búrke boli poškodené viaceré elektronické prvky. V riadovacej stanici v Žiline - Tepličke silný vietor počas búrky strhol strechu. Blesky asi najviac vyvádzali na trati Žilina – Čadca – Skalité. Už 15. júla vyradili z činnosti elektronické traťové zabezpečovacie zariadenie „ABE“ a pricestné zabezpečovacie zariadenia „EPA“ medzi Žilinou a Kysuckým Novým Mestom. V tejto stanici počas búrky 21. júla vypadlo staničné zabezpečovacie zariadenie a prestali fungovať traťové zabezpečovacie zariadenia v úsekoch Kysucké Nové Mesto – Krásno nad Kysucou a Čadca – Skalité. Búrky poškodili viacero elektronických kariet, ale aj elektroniku počítača osí. Tieto situácie znova poukazujú na vysokú citlivosť elektronických zariadení voči poveternostným vplyvom a ich nedostatočné ochrany spôsobujúce poruchy majú vplyv aj na bezpečnosť a spoľahlivosť železničnej dopravy.



Počas búrky boli poškodené viaceré elektronické prvky, ako napríklad aj tento konektor.

ZAPLAVENÁ SLATINKA

Počasia narobil problémy hneď prvý augustový deň aj na trati Zvolen, nákladná stanica - Výhybňa Slatinka. Kolaj č. 2 bola vylúčená od 17:50 do 19:20 hod. a podmytá kolaj č. 1, ktorú zasiahol záplavou úsek v dĺžke 50 metrov bola vylúčená z prevádzky od 17:50 do druhého dňa, do 10:00 hod. S odstraňovaním následkov počasia sa začalo ihneď. Na obnovu trate sa použilo 45 ton štrku. Trať ručne podbili zvolenský železničiar a kolaj č.1 bola spojzdená najskôr na rýchlosť 30km /h a v stredu 6. augusta na normálnu traťovú rýchlosť. Na odstránení dôsledkov privalového dažďa pracovali zamestnanci z SMSÚ ŽTS TO Zvolen. V obvode zvolenského OR-ka zatopilo v lete aj podchody. Tak napríklad v Kriváni odčerpávali vodu z podchodov hasiči niekoľkokrát. Popadané stromy v kolajiskách sú po búrkach samozrejmosťou. Po silnej búrke odpratávali 14. augusta stromy na trati Telgárt – Červená Skala a na trati Lučenec – Tomášovce prudký nárazový vietor zlomil jedno rahno na PZZ v km 162,615.



Privalová voda zatopila trať na 1. kolaji a zastavila dopravu až do druhého dňa.



Podmytá trať v úseku Zvolen, nákladná stanica – Výhybňa Slatinka.

NAJMEŇ BÚROK BOLO NA VÝCHODE

Aj keď na východe Slovenska bolo podľa letnej štatistiky najmenej búrok, mnohé sa nepriaznivo podpísali na železničnej infraštruktúre. A tak aj zamestnanci košického OR-ka odstraňovali následky počasia. „Najčastejšie to boli poruchy spôsobené výpadkom energie napájanej z verejnej siete. Po niekoľkých búrkach sme zaznamenali aj zopár porúch na prיעestných zabezpečovacích zariadeniach a šarapatu nám narobili aj popadané stromy či polámané konáre v prיעhodových prיעrezoch, rovnako ako zatopené výhybky po silných lejakoch,“ povedal Ing. Krzysztof Awsiukiewicz, námestník riaditeľa OR Košice pre ŽI. Opakované výpadky napájania z verejnej siete spôsobili napríklad 11. augusta na trati Kysak – Prešov a Košice - Margecany meškanie niekoľkých vlakov. V ten istý deň o 20:40 na trati Kysak – Malá Lodina zatopilo po silnej búrke výhybky, a tak bola doprava riadená operatívne. O hodinu neskôr, na tej istej trati, zamestnanci OTV Košice odstraňovali v km 116,600 – 116,800 z 1. traťovej kolaje popadané konáre stromov, ktoré zasahovali do prיעhodového prיעrezu. Našťastie išlo väčšinou o krátkodobejšie poruchy, ktoré sa prיעbežne a operatívne odstraňovali. Zamestnanci ŽB v Poprade odstraňovali aj následky zatopenia staničnej budovy vo Svite, kedy 5. augusta po silnej búrke voda zaplavila prvé poschodie a časť prízemia.

ZAPLAVENÉ STANICE A PORUCHY NA PZZ

V polovici augusta po silných búrkach zatekala voda do staničnej budovy v Šuranoch a v Nových Zámkoch zaplavilo podchod. Začiatkom augusta zase po silnom lejaku v Ružomberku zatopilo strop na niekoľkých miestach v staničnej budove a vo Vrútkach na nákladnej stanici silné búrky v areáli OTV vyradili kamerový a zabezpečovací systém. S poruchami a s vyradením PZZ z prevádzky sa po bleskoch a búrkach naši kolegovia pasovali takmer po celom Slovensku.

(red), foto: Z. Kollár, P. Lupták, M. Novyzedlák a archív SMSÚ



Pripravujeme podmienky na bezplatné cestovanie

Čo práve robí? Opýtali sme sa Ing. Jiřího Kubáčka, generálneho riaditeľa sekcie železničnej dopravy a dráh Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR.

Najaktuálnejšou témou je v súčasnosti rozpracovanie spôsobu realizácie opatrení pripravovaného finančného, ekonomického a sociálneho balíčka z júna t. r., čo vo vzťahu k železnicám znamená pripraviť sa od 17. novembra, resp. od 1. 1. 2015 na bezplatné cestovanie študentov a dôchodcov, ako aj úpravy zliav pre dochádzajúcich do zamestnania. Premenené na drobné to znamená, v spolupráci s dopravcami v železničnej osobnej doprave musíme prerokovať a následne pripraviť úpravy zmlúv o výkonoch vo verejnom záujme. Spresniť technické detaily vybavenia a kontroly cestujúcich v nových podmienkach a tiež vyriešiť otázku kapacity vlakových liniek s ohľadom na predpokladané dôsledky zmenených podmienok.

Ďalšou významnou témou je aktuálne prebiehajúci proces prístúpenia Slovenska k dohode o medzinárodnej železničnej preprave tovaru (SMGS); súhlas s týmto prístupom bol daný na 42. zasadnutí Konferencie ministrov Organizácie pre spoluprácu železníc (OSŽD), ktoré sa uskutočnilo v júni vo Vilniuse a celý proces prístupu bude úplne zavŕšený členstvom SR k 1. 10. 2014. S týmto vývojom súvisí celý rad postupových krokov, aktuálne je to najmä vypovedanie dohody

medzi slovenským, ruským a ukrajinským ministerstvom dopravy o medzinárodnej železničnej preprave tovaru medzi Slovenskom, Ruskom a Ukrajinou a o tranzitných prepravách po železnicách týchto štátov z 9. 6. 1999, ktorá predmetný dohovor dosiaľ do istej miery suplovala.

Prázdninové obdobie je obvykle príležitosťou aj pre pokojnejšiu prácu na témach koncepčného a dlhodobého charakteru, vyžadujúcich si väčšie sústredenie. Okrem pokračovania práce na ďalšom rozpracovaní témy štandardov, o čom sa už narozprávalo dosť, je to predovšetkým téma cieľového grafikonu vlakovej dopravy k roku 2020. Ten má ambíciu stať sa základným koordinátom investičných aktivít manažera infraštruktúry a dopravcov v osobnej železničnej doprave. Jeho základnou myšlienkou je praktické využitie rýchlosti 160 km/hod na dokončenom úseku koridoru Bratislava – Žilina. Na tomto predpoklade stanovuje cieľový grafikon novú systémovú polohu rýchlikov Bratislava – Žilina – Košice kategórie R 6xx s ohľadom na ich previazanie s medzinárodnými vlakmi



Budapešť – Praha v Bratislave a identifikuje potrebu úprav systémových jazdných časov na ostatných nadväzujúcich perspektívnych tratiach tak, aby došlo k lepšiemu previazaniu vlakov R 6xx s ostatnými vlakmi diaľkovej i regionálnej železničnej dopravy. Na strane dopravcov v železničnej osobnej doprave bude tento dokument presne určovať požiadavky na počty a parametre vozidiel, prevádzkovaných na jednotlivých tratiach (najmä ich konštrukčnú rýchlosť a vzájomnú spájateľnosť) a stane sa tak základom pre pripravovanú ucelenú koncepciu ďalšieho rozvoja mobilného parku v železničnej osobnej doprave.

(sch)

Na návšteve u mostárov

Námestník generálneho riaditeľa ŽSR pre prevádzku Bc. Milan Kubiček (vľavo) v júli navštívil okrem iných pracovísk aj Mostný obvod Košice a venoval tejto vnútornej organizačnej jednotke skutočne dlhý čas. Najskôr si precízne prezrel usporiadanie aj pracovné prostredie SMÚ MO Košice a stretol sa aj so zamestnancami tohto výkonného

pracoviska. S riadiacim aparátom mostného obvodu - vedúcimi oddelení (sprava) Ing. Petrom Novotným, Bc. Annou Plichtovou, Ing. Andrejom Zitrickým a s riaditeľom MO Košice Ing. Jánom Semanom diskutovali o organizácii práce, ekonomike, údržbe aj problémoch v obstarávaní materiálu a služieb. Nevynechali ani investičnú oblasť,

finančné ohodnotenie zamestnancov s vysokou špecializáciou, spomenuli aj tému obnovy dopravných prostriedkov a technologických zariadení či využitia kapacít MO a mostných provizórií na stavbách. Námestník vyjadril po stretnutí spokojnosť a odniesol si viacero zaujímavých podnetov.

(balky)



Na naše trate pribudnú nové osobné vlaky

Grafikon vlakovej dopravy pre rok 2014/2015 začne platiť koncom roka, presne 14. decembra. Odbor obchodu GR ŽSR v týchto dňoch finišuje s jeho prípravami. Čím je príprava nového grafikonu iná ako v minulých rokoch sme sa opýtali Ing. Miroslava Matúška, riaditeľa odboru obchodu.

Na dopravný trh vstupujú dvaja noví súkromní dopravcovia osobnej železničnej prepravy. Ako sa zmení doterajší cestovný poriadok vlakov a ako vnímate túto zmenu?

Podstatnou zmenou v príprave je vstup nových dopravcov do rýchlikovej sféry, nedotovanej prepravy na hlavných ťahoch medzi Bratislavou a Košicami, respektíve medzi (Prahou) – Čadcou a Košicami. Do hry na dopravnom trhu okrem tradičného a doteraz jediného dopravcu ZSSK vstupujú aj RegioJet a LEO Express. V riadnych termínoch si spoločnosti objednali trasy pre svoje vlaky. Požadované trasy Železničnej spoločnosti Slovensko, a. s. sme potvrdili. Objednané budú vedené 4 páry IC vlakov

Bratislava – Žilina – Košice s rôznym obmedzením jazdy, to znamená, že nie všetky vlaky jazdia denne. Ďalej bude jazdiť 7 párov R vlakov Bratislava – Žilina – Košice a 1 pár vlakov Bratislava – Žilina – Košice – Humenné, niektoré s obmedzením jazdy. Ďalšie sú tri páry R vlakov Košice – Žilina – Praha, niektoré tiež s obmedzením jazdy. V súčasnosti však ešte prebiehajú rokovania so ZSSK o možnosti doplnenia aj ďalších trás v rýchlikovej a osobnej doprave. Aj trasy súkromného vlakového prepravcu RegioJet sme potvrdili a objednané trasy budú vedené denne v tomto rozsahu: 3 páry IC vlakov Bratislava – Žilina – Košice, 1 pár vlakov



EC Košice – Žilina – Čadca – Praha a 1 pár vlakov EC Martin – Žilina – Čadca – Praha. Druhý český železničný dopravca LEO Express predložil objednávku na jeden pár vlakov denne na trase Košice – Žilina – Čadca – Praha. Do úspešného zostavenia GVD však odbor obchodu čaká ešte množstvo pracovných stretnutí s jednotlivými železničnými spoločnosťami. Rokovania sú zvyčajne pomerne náročné a často prebiehajú vo veľkom napätí, keďže konkurenčný boj medzi dopravcami je naozaj veľký. Pozitívnu správou však je, že ŽSR v konečnom dôsledku bude profitovať v náraste tržieb za použitie infraštruktúry. Cena je v zmysle Výnosu Dopravného úradu č. 3/2010 a jeho zmeny č. 7/2012, ktoré určujú spôsob úhrad za prístup k železničnej infraštruktúre, pre všetky železničné podniky rovnaká. Dnes je okolo vstupu konkurencie do segmentu rýchlych vlakov ešte mnoho otázok. Týkajú sa povolení dráhových vozidiel na vstup na našu železničnú infraštruktúru, ale aj samotného uzatvorenia zmlúv o prístupe, ako aj množstvo iných detailov, ktoré je nutné dopracovať. Veľa nezodpovedaných otázok je aj okolo uznania zamestnaneckého cestovného pre zamestnancov ŽSR.

(sch)



Euroklúč aj na železničiach

Železnice SR sa zúčastnili rokovania s Asociáciou na ochranu práv pacientov SR a vyjadrili záujem podieľať sa na projekte euroklúča. Euroklúč je kompenzačná pomôcka, ktorá má sprístupniť toalety, zdvíhacie plošiny a výtahy pre zdravotne postihnutých (držiteľov Euroklúča) s ochoreniami, kde je nevyhnutná rýchla dostupnosť týchto zariadení. Systém vznikol v Nemecku a v Európe sa využíva už od roku 1986.

Železnice SR sú prvým partnerom, ktorý je ochotný implementovať tento systém v rámci železničných staníc. Uvedený projekt sa v podmienkach ŽSR dá uplatniť na vybraných železničných staniciach, kde sú už vytvorené podmienky – resp. vybudované WC pre imobilných cestujúcich. Aktuálne máme 41 takýchto železničných staníc (Košice, Humenné, Poprad – Tatry, Štrbské Pleso, v Bra-

tislave päť železničných staníc, Nitra, Prievidza, Trnava, Leopoldov, Piešťany, Banská Bystrica, Zvolen, Nové Zámky, Pezínok a ďalšie). Tri železničné stanice – Čierna nad Tisou, Prešov a Kysak budú pre potreby imobilných upravené. Železnice SR sú pripravené pilotne na 20 železničných staniciach z uvedených 41 v krátkom čase nainštalovať euroklúč hneď po ich dodaní zo strany asociácie, pri ďalších



staniciach sú z prevádzkových dôvodov potrebné drobné úpravy. Uvedený projekt euroklúča zjednoduší a zrýchli prístup imobilných cestujúcich na WC, zjednoduší aj prácu pracovníkov ŽSR a obsluhu toaliet na staniciach.

(sch)



Nižšia úrazovosť, menej nehôd, požiarov aj samovrážd

Menej nehôd, úrazov aj požiarov bolo v prvom polroku tohto roka v porovnaní s rovnakým vlnajším obdobím. Vyplynulo to z hodnotiacej správy odboru bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR. Na niektoré konkrétne problémy sme sa opýtali Ing. Mariana Bošnáka, riaditeľa odboru bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR.

O koľko menej nehôd bolo zaznamenaných v tomto polroku oproti roku 2013? V koľkých prípadoch to bolo z viny ŽSR?

Celkovo bolo v 1. polroku tohto roka zaevidovaných 111 nehôd v kategóriách A a B, čo predstavuje v porovnaní s rovnakým obdobím minulého roka, kedy bolo 113 nehôd, pokles o 2 prípady. Štatistiky, ktoré na odbore spracovávame, sú z podkladov analytických rozborov kontrolnej činnosti zamestnancov odboru. Len pre vysvetlenie spomeniem, že nehody a prevádzkové poruchy uvedené v správe sú sledované v percentuálnom vyjadrení, preto sú v niektorých prípadoch uvádzané aj v desiatinných číslach.

Z viny ŽSR došlo k poklesu nehôd (vážne, menšie a incidenty) z 59,9 na 44,5, čo v percentuálnom vyjadrení znamená pokles o 25,61 %. Rovnako došlo k poklesu aj pri prevádzkových poruchách zo 65 na 56, to znamená pokles o 13,85 %. Pozitívnejší výsledok je aj pri vyčíslení zmeškaných vlakov spôsobených nehodami. V prvom polroku bolo kvôli nehodám zmeškaných 469 osobných vlakov, čo je o 52 menej.

Mierny nárast bol v čase meškania, a to o 7 minút.

Aká je štatistika nehôd na železničných priecestiach?

Aj v tejto kategórii máme menšie číslo. Za prvých šesť mesiacov tohto roka bolo zaevidovaných 23 prípadov zrážky vlaku s užívateľmi priecestí, čo predstavuje pokles o 2 prípady v porovnaní s I. polrokom 2013. Pri týchto nehodách bolo usmrtených 5 osôb, čo je pokles o 1 prípad. Z celkového počtu usmrtených osôb bolo na priecestiach zaznamenané usmrtenie 3 chodcov, žiaľ, aj jedného cyklistu a jedného vodiča auta. Ťažko zranených osôb bolo celkovo 4, čo predstavuje pokles oproti minulému roku o 2 prípady. Na majetku ŽSR vznikla škoda vo výške 6 779,19 €, čo je v porovnaní s I. polrokom 2013 až o 21 274,69 € menej.

Ktorá z doterajších nehôd na železničnom priecestí patrí medzi najzávažnejšie?

Medzi najzávažnejšie nehody (z pohľadu vzniknutej škody) a zároveň aj jednou z najkurióznějších, je aprílová zrážka vlaku s autom, ku ktorej došlo na zabezpečenom priecestí v Trnenci nad Váhom. Vodič tvrdil, že keď na priecestí vchádzal, boli závory zdvihnuté, pričom mal zaradený tretí rýchlostný stupeň. Keď sa nachádzal v priechodnom priereze kolají, došlo z dôvodu nízkych otáčok k zastaveniu motora. Následne sa spustili závory, vodič naštartoval motor a snažil sa s autom opustiť priecestie cez voľný priestor medzi spusteným brvnom priecestného zabezpečovacieho zariadenia (PZZ) a trakčnou podperou trolejového vedenia. V tom čase sa už blížil po prvej kolaji osobný vlak. Rušňovodič pri jazde pravotočivým oblúkom auto spozoroval a zareagoval dávaním návesti Pozor a okamžitým zavedením rýchločinného brzdenia. Vzhľadom na rýchlosť vlaku a krátku vzdialenosť sa mu však nepodarilo pred vozidlom zastaviť a došlo k nárazu. Našťastie sa nikto z približne 150 cestujúcich vo vlaku nezranil. Celková predbežná škoda bola vyčíslená na takmer 7 900 €.

Príčinou nehody bolo nesprávne správanie sa vodiča na železničnom priecestí, neodstránenie vozidla zo železničnej trate a nezabezpečenie varovania rušňovodiča kolajového vozidla pred nebezpečenstvom, čiže porušenie zákona 8/2009 Z. z. o cestnej premávke vodičom cestného vozidla.

V prvom polroku horelo na železnici 65-krát. Aké boli najčastejšie príčiny vzniku požiarov?

Z uvedeného počtu bolo 50 vlastných požiarov ŽSR, 14 požiarov zmluvných dopravcov a 1 požiar objektu v správe ŽSR.



Uvedený počet vlastných požiarov je rovnaký, ako v 1. polroku 2013 a o 174 požiarov nižší, ako v roku 2012. Z 50 vlastných požiarov vznikla škoda u deviatich. Škody predstavujú čiastku 117 540 € a uchránili sa hodnoty vo výške vyše 600 tisíc €. Najväčší podiel požiarov tvoria požiare suchých porastov a burín v ochrannom pásme dráhy a bolo ich 33, našťastie bez škôd. Uvedený počet požiarov suchých porastov predstavuje 66 % z celkového počtu vlastných požiarov. Najvyššiu škodu podľa druhu požiarov dosiahla skupina elektrických zariadení v prevádzke, ktorej výška predstavuje 110 456 €, čo tvorí až 94 % z celkovej výšky škody vzniknutej pri požiaroch.

Ako to bolo za prvých šesť mesiacov s pracovnou úrazovosťou? Ktoré profesie mali najviac úrazov a akých?

V oblasti úrazovosti došlo v 1. polroku k výraznému zníženiu. Počet registrovaných pracovných úrazov (PÚ) bol o 13 nižší, čo predstavuje pokles o 46,4 %. Znížil sa aj počet závažných úrazov, o 2 prípady a nižšia bola aj dĺžka pracovnej neschopnosti spôsobenej pracovnými úrazmi.

Najčastejší výskyt PÚ sme v tomto polroku zaznamenali u traťových robotníkov, potom nasledovali posunovači a elektromonteri. Najčastejšie sa vyskytujúcimi pracovnými úrazmi, ktoré zamestnanci utrpeli, sú poranenia dolných končatín ako napríklad podvrtnutie členkov, poranenie kolien, prstov na ruke – privretie, porezanie, poranenia hlavy, oka.



Pri debata o ukážke bojov v Šalkovej sme zastihli zľava: Juraja Staníka, dozorcú prevádzky, PhDr. Mariana Uhrina, PhD. z múzea SNP, Ing. Jarmilu Kornietovú a Ing. Petra Kadáša, do-pravného námestníka.

Prípravy na oslavy 70. výročia SNP sú v plnom prúde aj na železnici

Mesto pod Urpínom zažije v posledných augustových dňoch veľkú slávu. Okrúhle, 70. výročie Slovenského národného povstania. S veľkým očakávaním však oslavy pripravuje nielen mesto a múzeum SNP, ale aj banskobystrická železničná stanica. Spolu s vedením OR Zvolen preto robia všetko preto, aby najväčšie lákadlo – pancierový vlak Štefánik, bol príjemným, bezpečným a nezabudnuteľným zážitkom pre každého, kto železničnú stanicu v týchto dňoch navštívi.

„K zabezpečeniu osláv 70. výročia SNP pre zamestnancov a vedenie banskobystrickej stanice vyplynuli úlohy súvisiace najmä s organizáciou dopravy a zabezpečením prezentácie pancierového vlaku, ako aj výstavy s ním spojenej,“ povedala hneď na úvod prednostka ŽST Banská Bystrica Ing. Jarmila Kornietová. Práve očakávaný veľký záujem o ukážku bojov pri Šalkovej spôsobil to, že jeden vlak bude v čase ukážky odrieknutý a nahradený autobusom. Už 29. augusta, pravdepodobne od 10:00 hodiny, bude návštevníkom stanice Banská Bystrica k dispozícii pancierový vlak Štefánik, ktorého súčasťou bude výstava venovaná dejinám SNP a, samozrejme, aj nasadeniu a postaveniu vlakov Štefánik, Hurban a Masaryk v povstaní pred 70 rokmi. K tomu je potrebné v železničnej stanici zabezpečiť zmenu dopravnej technológie, inštalovať mimoriadne hlásenia v INNIS-e (hlásenia staničným rozhlasom), zabezpečiť vypnutie trakčných vedení niektorých koláží z dôvodu zabezpečenia bezpečnosti návštevníkov. Bezpečnosť je počas týchto osláv skloňovaná vo viacerých pádoch. Aj deň potom ju bude potrebné zabezpečiť pre návštevníkov výstavy už od 10:00 do 21:00 hodiny, ale hlavne pri ukážke mobilizácie z Námestia SNP na železničnú stanicu Banská Bystrica. „Dňa 31. augusta v doobedňajších hodinách budeme zabezpečovať presun pancierového vlaku na zastávku Šalková, ako aj dynamickú prezentáciu bojov so Štefánikom v hlavnej úlohe. Po dohode so ZSSK bude zabezpečená zmena cestovných poriadkov pre návštevníkov dynamickú prezentáciu pancierového vlaku,“ dodala k programu prednostka. Naplánované je aj mimoriadne zastavenie vlaku R 820 „Horehronec“ v Šalkovej.

„Nielen pre návštevníkov osláv 70. výročia SNP sa snažíme vytvoriť príjemné prostredie v priestoroch železničnej stanice. Začali sme už na jar výsadbou kvetinovej výzdoby, postupne sa obnovujú nátery lavičiek, košov, oplotenia, zabezpečuje sa kosenie stanice, potrebné bude aj upravenie prízjazdovej cesty k staničnej budove. Samozrejme, bude potrebné zabezpečiť prístupové cesty na zastávke Šalková, vzhľadom na bezpečnosť cestujúcich pri prezentácii bojov pancierového vlaku v spolupráci s policajtní,“ dodala



Pancierový vlak Štefánik v roku 2009. U verejnosti vyvolal veľký záujem.



Nový náter dokáže zveladiť prostredie, rovnako ako kvety, ktoré vysadili zamestnanci stanice ešte na jar.



Prízjazdová cesta ku stanici by sa mala do osláv taktiež podrobiť oprave.



Aj lavičky v Banskej Bystrici dostali nový šat...

Jarmila Kornietová. Najväčšie a najatraktívnejšie lákadlo osláv je nepochybne pancierový vlak Štefánik, ktorý reálne počas vojny prvýkrát zasiahol do bojov 5. októbra 1944 pri obci Stará Kremnička. Pomáhal povstaleckým jednotkám odražať útoky na trati Zvolen - Žiar nad Hronom, bol nasadený na železničnej trati Zvolen - Krupina, kde zasiahol do bojov v obci Dobrá Niva. Tu bol napadnutý aj nepriateľským letectvom. O niekoľko dní neskôr pomáhal aj pri ústupe povstaleckej armády na trati Zvolen - Lučenec a pri ústupe zo Zvolena do Ulanky. V súčasnosti, v roku 2009 a 2010 boli na viacerých spomínaných miestach ukážky bojov, kde vojnový vlak zasahoval. Tento rok ukážka prebehne v Šalkovej, kde sa pre jeho ojedinelosť očakáva veľká návštevnosť.

Ivana KAPRÁLIKOVÁ, foto: autorka



Železničná mobilná sieť GSM-R prichádza na Kysuce

Popri železničnej trati od Žiliny cez Čadcu až po štátnu hranicu s Českou republikou pribúdajú nové stožiare. Vysoké sú až 30 metrov a bude ich 12. V celej dĺžke – od Kysúc až po Bratislavu vyrastie 47 takýchto stožiárov a ponesú antény mobilnej komunikačnej siete GSM-R. Tento celosvetovo osvedčený digitálny systém prispôbený pre potreby železničnej prevádzky je nevyhnutný pre vybudovanie jednotného systému riadenia vlakov ETCS druhej úrovne.

Prvé z dvanástich stožiarov už stoja v Brodne, Dunajove aj Krásne nad Kysucou. Ich naoko labilná a tenká, no v skutočnosti pevná konštrukcia zmontovaná z 2-metrových dielov ihneď napovedá, že ponesú iba čosi „lahšie“. „Na stožiaroch budú umiestnené antény systému GSM-R. Je to podobný systém, aký využívajú klasické mobilné siete, tento však vyžaduje lepšie pokrytie a je líniový - teda aktívny iba v blízkosti železničných tratí. To znamená, že signál z antény sa nešíri všade do okolia, ale pod úzkym vyžarovacím uhlom pokrýva len okolie trate. Stožiare sú súčasťou základňových rádiostanic BTS, ktoré v danej lokalite prijímajú a vysielajú hovory dispečera, výpravcov a rušňovodičov, ale napríklad aj traťovákov. Je to sieť pre riadenie vlkovej prevádzky. Takmer všetka komunikácia prebieha cez ústredňu v Bratislave,“ vysvetlil Ing. Jozef Novák, vedúci SMSÚ OZT GSM-R Bratislava sídlia v ŽST Bratislava – Nové Mesto. Tu sa nachádza aj centrála pilotného projektu GSM-R v sieti ŽSR, ktorý je v činnosti od roku 2012. „Pokrýva úsek od štátnej hranice s Rakúskom pri Devínskej Novej Vsi až po Nové Zámky a celý bratislavský uzol. Sme pripojení na globálnu sieť v Európe, ktorá aktuálne prechádza zmenou štruktúry. Po prepojení s Rakúskom a Českou republikou bude našim SIM kartám umožnený roaming,“ dodáva Jozef Novák. Systém GSM-R je nevyhnutný pre vybudovanie jednotného systému riadenia vlakov ETCS druhej úrovne na šiestom koridore od Žiliny cez Čadcu po štátnu hranicu s ČR. Vlak je riadený príkazmi z rádioblokového centra podľa radiacích informácií zo zabezpečovacieho zariadenia, ktoré sa



Ludia z firmy Lukromtel, s.r.o. stavali stožiare z dvojmetrových dielov.

na hnacie vozidlo prenášajú cez GSM-R. Na Slovensku je systém ETCS sprevádzkovaný iba na koridorovej trati od Nového Mesta nad Váhom po bratislavskú Raču. Je však prvej úrovne, v ktorej prenos návěstí na hnacie vozidlá zabezpečujú bodové prenosové médiá, tzv. balízy. Budovanie GSM-R a ETCS druhej úrovne je v súlade s európskymi smernicami o interoperabilite na konvenčných tratiach. Predpokladá sa, že sprevádzkované budú už o rok.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor



Zmontované stožiare ponesú antény GSM-R s úzkym horizontálnym uhlom cca 35° tak, aby pokryli železničnú trať a jej bezprostredné okolie.

V Spišských Vlachoch vládne stavebný ruch

V Spišských Vlachoch je od 21. júla rušnejšie než zvyčajne. Okrem vlakových súprav, železničiarov a cestujúcich badať v kolajisku stanice aj robotníkov a pracovné mechanizmy. Počas nepretržitej výluky v nepárnej skupine koľajú komplexne zrekonštruujú železničný zvršok vyše 900-metrovej prvej koľaje a prečistia štrkové lôžko pod treťou koľajou. Obnovou prejde aj spojovacia koľaj do trakčnej meniarne. Všetky vlaky nateraz jazdia pred oknami staničnej budovy a len po dvoch koľajach

párnej skupiny, ktoré čaká podobná obnova ihneď po finalizácii nepárnej skupiny. Zmenu pocítia aj cestujúci. Už sa nebudú pohybovať po perónoch sypaných štrkom, pretože viac komfortu im ponúknu nové nástupištia tvorené z prefabrikovaných betónových dosiek. K ich väčšej bezpečnosti prispievajú aj nové priechody medzi koľajami. Výluky potrvajú do 14. septembra a dotedy musí zhotoviteľ prác – Železničné stavby, a. s. zavŕšiť všetky stavebné činnosti v kolajisku.

(balky), foto: autor



Železničné stavby, a. s. komplexne zrekonštruujú železničný zvršok 1. a 2. koľaje, opravujú aj koľajové lôžko pod 3. a 4. koľajou. Na zhlaviach stanice dôjde k úprave geometrickej polohy 16 výhybiek.



Skladanie prefabrikovaných dosiek pre tri nové 200-metrové nástupištia. Budú o 100 metrov kratšie ako pôvodné peróny sypané štrkom.

Elektromontéri ako módni štýlisti – ich žltočierne pruhy sú stále „in“

Nechceli by ste si z času na čas, a najmä teraz v lete, aspoň na chvíľu poležať v práci? Elektromontérov z SMSÚ EE TV Košice sme síce v Margecanoch prichytili, ako v polohe ležmo plnia pracovné povinnosti, napriek tomu by sa s nimi len málokto menil. V nepohodlnej polohe vo výške 8,5 metra nad koľajami natierali brány trakčného vedenia. Pre odvážnych chlapov je to bežná pracovná činnosť, ktorá by ale slabším náturám rozklepala kolena. Zároveň na podperách trolejového vedenia zvýraznili aj žltočierne pruhy.

Ošumelé trakčné podpery v Margecanoch získali po rokoch opäť strieborný lesk. Postarali sa o to elektromontéri z margecianskeho pracoviska SMSÚ EE TV Košice. Nebojácne, až vo výške 15 metrov nad koľajami, zaistení bezpečnostným strojom o stožiar alebo bránu natierali striebrenkou každý centimeter železnej konštrukcie. V minulosti sa tieto nátery vykonávali periodicky každých 6 až 8 rokov, ale pri súčasnom poddimenzovanom stave „elektrikárov“ sa tak deje podľa potreby. A niet sa ani čomu čudovať, pretože nebezpečné práce vo výškach a navyše v blízkosti neviditeľného zabijaka – elektrického prúdu, si žiadajú nielen odborné znalosti, ale aj riadnu dávku odvahy, ktorá mladým záujemcom o toto povolanie často chýba. Taktiež sa od elektromontérov vyžaduje aj zručnosť, ktorá je potrebná aj pri obnove žltočiernych pruhov na trakčných podperách. Tento bezpečnostný náter označuje všetky trvalé prekážky v koľajisku stanice, ktoré môžu byť zdrojom úrazu pri náraze na ne a nájdeme ho napríklad na stĺpoch osvetlenia, staničného rozhlasu, alebo na hranách nástupišť. „Označenie nebezpečných priestorov a miest vrátane významu farieb, ich kombinácie a použitie kedysi podrobnejšie opisovali základné smernice o bezpečnosti a ochrane zdravia pri práci - predpis Op16. V súčasnosti sa tejto téme okrajovo venuje predpis Z2. Výšku a šírku pruhov, ich sklon a odtiene farieb detailne špecifikujú dve technické normy



Maľovanie trakčných podpier je práca iba pre odvážnych chlapov.

železníc. Konkrétne na trakčných podperách by mali žltočierne pruhy so sklonom 45 stupňov siahať až do výšky 2,5 metra,“ vysvetľuje Bc. Pavol Diladi, inšpektor pre školenie EaE z Inštitútu vzdelávania Košice. Elektromontéri teda pri maľovaní žltočiernych pruhov na trakčné podpery musia dodržiavať zadané pravidlá, takže bezpečnostný náter je vždy rovnaký a nepodlieha módnym trendom. Používajú žargon módnych štýlistov - žltočierne pruhy sú stále „in“.

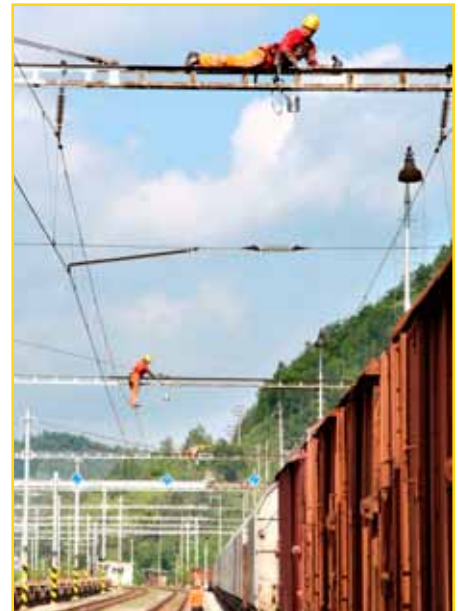
Martin BALKOVSKÝ, foto: autor



Zlva Ján Holotňák a Michal Vašák, elektromontéri pevných trakčných a silnoprúdových zariadení podpier majú na natieranie bezpečnostného náteru pomôcku. Najskôr ju na žltý podklad obkreslia...



Elektromontér Ladislav Ivančák z SMSÚ EE TV Košice rutinne natiera stožiar vo výške 12 metrov.



V nepohodlných polohách, aj ležmo, maľovali elektromontéri brány trakčného vedenia.



...a medzi obkreslenými čiarami vymaľujú čierny pás.



Návestidlo vo Veľkom Horeši pridržiavajú laná. Dokedy?

Pri pohľade na mechanické závory aj návestidlá v úseku medzi Čiernou nad Tisou a Michalánmi sa neubránite pocitu, že na tejto hlavnej trati akoby na niekoľko desaťročí zastal čas. Avšak, moderná technika už prichádza aj sem, aj keď zatiaľ len opatrne a iba na železničné priecestia. Zmenu zabezpečovacích zariadení by privítali aj v staniciach. Vo Veľkom Horeši je stav návestidiel natoľko vážny, že jedno z nich je už vyviazané lanami! Zisťovali sme, prečo sa výmena týchto návestných „starcov“ doteraz neudiala.

Cielené investície do priecestí žnú prvé úspechy. Doteraz boli zrušené 4 závorárske stanovišťa s mechanickými závorami, ktoré nahradili automatické zabezpečovacie zariadenia. Od 7. augusta je minulosťou aj závorárske stanovište 48, pri ktorom sa križovala železničná trať s frekventovanou cestou 1. triedy. „Nové zabezpečovacie zariadenie je unikátne, lebo pri poruchách automaticky vyrozumieva udržiavajúcich zamestnancov OZT formou SMS,“ hovorí Ing. Igor Ilavský, prednosta sekcie OZT OR Košice. Zdôrazňuje, že výmenu si už žiadajú aj mechanické návestidlá v Slovenskom Novom Meste, Stred nad Bodrogom a Veľkom Horeši. Najmä v poslednej menovanej stanici sú štyri v alarmujúcom stave, jedno z nich je vyviazané lanami. „Korózia oslabila pätu stožiaru, rozrušený je aj betónový základ. Problém odstráni iba komplexná výmena náves-



Koróziou oslabená pätka stožiaru a rozrušený betónový základ sú pádne dôvody na komplexnú rekonštrukciu mechanických návestidiel.



Výpravca Štefan Doša dáva v riadiaceho prístroja pokyn na stavadlo k obsluhu mechanického návestidla. V stanici by privítal nové zabezpečovacie zariadenie.



Nestabilné vchodové návestidlo vo Veľkom Horeši je kvôli bezpečnosti vyviazané tromi lanami.

tidiel. Ale je ekonomické tam opäť postaviť mechanické, keď štandardom sú už svetelné návestidlá?“ kladie otázku Igor Ilavský. Od polovice minulého roka je na výmenu návestidiel vo Veľkom Horeši spracovaný projekt. Prečo sa ale jeho realizácia doteraz nezačala? „Odborná zložka spracovala investičné zadanie s detailným rozsahom a predmetom požiadavky na rekonštrukciu návestidiel až po jej schválení v druhej aktualizácii Investičného plánu ŽSR v roku 2013. Veľký objem pripravovaných požiadaviek do procesu verejného obstarávania na CLaO, ako aj určenie ich priorit spôsobilo, že predmetná požiadavka bola odoslaná na CLaO teraz, začiatkom augusta,“ odpovedá Ing. Štefan Sedláček, riaditeľ O220. A čo urobí s „hodenou rukavicou“ samotné Centrum logistiky a obstarávania? „Po vyhodnotení cenových návrhov predpokladáme v septembri uzavretie zmluvy so zhotoviteľom. Termíny môžu oddialiť dodatočné otázky potenciálnych predkladateľov k predmetu obstarávania, prípadne pri vyhodnotení cenových návrhov dôjde k vysvetľovaniu podmienok účasti, alebo ich doplneniu pred samotným podpisom zmluvy,“ vysvetlila Ing. Regina Víteková, riaditeľka CLaO. Predpokladá, že akcia nebude ukončená v roku 2014, pretože požadovaný termín realizácie je do 7 mesiacov od odovzdania staveniska. Podobne náročný administratívny scenár prebieha však pri všetkých investičných zadaniach a aj preto sa neraz zdá, že sa ich realizácia neúmerne dlho odsúva. A údržbárom OZT vo Veľkom Horeši môžeme zaželať iba šťastnú voľbu pri výbere zhotoviteľa, ktorý by začal rekonštrukciu čo najskôr a tiež miernu zimu bez vyčíňania prírodných živlov, ktoré by už nestabilné návestidlá nemuseli ustáť..

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor

Veľká obnova výhybiek v Košiciach

Zamestnancov košickej železničnej stanice okrem bežných pracovných povinností a dlhotrvajúcej obnovy prijímacej budovy zamestnávala od začiatku roka až do polovice júla aj rozsiahla rekonštrukcia 21 výhybiek. Viacero stavebných etáp sa muselo sklbiť so zložitými prevádzkovými pomermi, aby sa zabezpečila plynulá prevádzka v stanici s čo najmenším negatívnym dopadom na bezpečnosť a komfort cestujúcich.

Podľa GVD medzi Košicami a Kysakom jazdí okrem množstva nákladných vlakov až 98 vlakov osobnej dopravy. Pochopiteľne, že takáto dlhoročná frekventovaná doprava sa podpísala aj pod zlý technický stav výhybiek. Preto Železničné stavby Košice, a. s. začali v apríli s postupnou rekonštrukciou 21 výhybkových jednotiek v obvodoch stavadiel 4 a 5 na kysackom zhlaví stanice. Jednotlivé výluky si vyžadovali aj zmeny v organizácii práce stanice s nevyhnutným vplyvom na dopravu. „Pri 10. kolaji na treťom nástupišti bola vybudovaná dočasná nástupištná hrana. Nastali aj obmedzenia niekoľkých vlakov osobnej dopravy medzi Košicami a Kysakom, minimalizované boli zmeny v zostavách osobných vlakov diaľkovej dopravy aj v obehoch rušňov, na určitý čas bola úplne vylúčená činnosť autorampy. Veľkým prínosom bol nedávno sprevádzkovaný HAVIS, ktorý cestujúcim včas poskytoval hlasové a vizuálne informácie o pristavených vlakoch,“ uviedol Ing. Stanislav Sonoga, technický námestník ŽST Košice. Taktiež vyzdvihol aj prácu dozorcov prevádzky, výpravcov, signalistov a posunu v zložitých technologických podmienkach, pretože v určitých výlukových etapách zabezpečovali nespočetné množstvo vlakových a posunových ciest medzi jednotlivými obvody stavadiel a dopravnou kanceláriou len „telefonickým spôsobom dorozumenia“. Traťová rýchlosť sa sice po obnove výhybiek nezvýšila, zato teraz sú viac vyťažení návestní majstri OZT. „Zmenil sa princíp pridržiavania jazykov k oporniciam výhybiek. Toto zabezpečovali klasické hákové závery v starostlivosti traťovákov, ktoré počas obnovy nahradili čelustové závery a tie sú už v našej správe a údržbe. Raritná je aj križovatková výhybka s pohyblivými hrotmi srdcovky, na ktorej sú namontované až 4 čelustové závery. Podobné nájdeme jedine na zmodernizovanom koridore,“ vysvetlil Ing. Igor Ilavský, prednosta sekcie OZT OR Košice. Keďže výhybky nemajú elektrický ohrev, spoľahlivosť čelustových záverov preverí až prevádzka v zimnom období.

(balky), foto: (schi)



Raritná križovatková výhybka s pohyblivými hrotmi srdcovky, na ktorej sú namontované až 4 čelustové závery.



Rekonštrukcia 21 výhybiek na niekoľko mesiacov obmedzovala železničnú prevádzku.

Duplicitné závery na priecestí v Martine



Nové výstražníky sú umiestnené pred jestvujúcimi mechanickými závorami. Pred výstražníkom je na vozovke vyznačená biela „STOP“ čiara.

Z celkového počtu 2149 priecestí registrovaných v sieti ŽSR je iba 513 osadených závorami. Z tejto skupiny vyčnieva úrovňové križovanie miestnej komunikácie so železničnou traťou pri stavadle 2 v Martine. Na blížiaci sa vlak upozorňujú účastníkov cestnej premávky duplicitné závery ovládané dvojicou samostatných priecestných zabezpečovacích zariadení (PZZ). Prečo?

Železničné priecestie pri vrútockom zhlaví stanice Martin neobľubujú najmä ponáhľajúci sa vodiči. Závorári zo stavadla 2 aktivujú mechanické PZZ manuálne, ešte pred stavaním vlakovkej cesty a hodnú chvíľu trvá, kým sa závery po prejení vlaku opäť zodvihnú. Pre nedočkavcov predstavuje takéto čakanie nekončnosť. Lenže pred časom pribudli pred mechanickými závorami ďalšie štyri výstražníky s LED svietidlami a celými závorami, ktoré duplicitnou výstrahou akoby chceli odradiť nedisciplinovaných vodičov od prešmyknutia sa cez priecestie tesne pred spustením závor. Takéto moderné „vylepšenie“ priecestia má ale iný dôvod, a tým je overovacia prevádzka nového PZZ typu RLC23 z produkcie chorvátskej firmy ALTPRO, ktoré doteraz nebolo v sieti ŽSR nikde použité. „Činnosť PZZ 3. kategórie je automatická v závislosti od činnosti staničného zabezpečovacieho zariadenia a ovládacích kolajových úsekov. Technológia bola umiestnená v novom betónovom domčeku, kontrolné a ovládacie prvky sú situované

v dopravnej kancelárii a na stavadle 2. Na jeho overovaciu prevádzku bolo zámerné vybrané priecestie v Martine, pretože je vybavené mechanickými závorami a závorár má zo svojho stanovišta výhľad na priecestie,“ uviedol Ing. Marcel Šidlík zo sekcie OZT OR Žilina. Overovanie chorvátskej novinky potrvá jeden rok a počas tohto obdobia budú na priecestí ponechané aj pôvodné mechanické závery.

(balky), foto Marcel ŠIDLÍK



Technológia chorvátskeho PZZ bola umiestnená v novom betónovom domčeku.



Železničiarov v rámci Európy nespájajú len kilometre chladných koľajníc...

Banská Štiavnica privítala počas tretieho júlového víkendu okrem slovenských železničiarov aj Maďarov, Nemcov, Belgičanov a Francúzov, aby na medzinárodnom folklórnom festivale železničiarov predviedli svoje umenie a predstavili tak ľudové tradície svojej krajiny. Všetci sú združení vo FISAIC-u vo folklórnej sekcii. FISAIC je organizácia európskych železničiarov a združuje aj výtvarníkov, fotografov, filmárov, modelárov, rádioamatérov, ale aj esperantistov.

Zodpovednosť aj radosť

Rozhodnutie, že v roku 2014 bude festival u nás, padlo ešte v roku 2011 po Rumunsku, keďže periodicita konania je trojročná. Bola to naozaj veľká zodpovednosť, ale zároveň aj radosť z prejavenej dôvery a možnosti podeliť sa s krásami slovenského folklóru a výnimočnou atmosférou živých tanečných predstavení aj s ostatnými kolegami z Európy. Nepochybovali sme o tom, že zárukou úspechu bude náš folklórny súbor železničiarov Marína zo Zvolena, ktorý reprezentuje ŽSR a svojou profesionalitou a úprimným vzťahom k národným hodnotám pripraví pre divákov jedny z najkrajších zážitkov z festivalu. Umelecký vedúci súboru Mgr. Ján Jamriška má schopnosť priblížiť krásy nášho folklóru spôsobom, ktorý vás núti zatajiť dych a tešiť sa z práve prežívanej chvíle. Dokáže vdychnúť do každého pásma jedinečnú atmosféru, ktorá doplnená krásou krojov a súzvukom ľudových piesní a živej hudby si len ťažko hľadá konkurenciu. Práve toto bola najväčšia duchovná hodnota a pevný základ úspechu, s ktorými sme nemali obavy rozbehnúť aj tak zložitú akciu, akou je medzinárodný folklórny festival.

A takto to začalo...

Najskôr bolo potrebné rozhodnúť o mieste konania festivalu. Zvážil možnosti pre prípad pekného ale aj nepriaznivého počasia, zohľadniť ponúkané ubytovacie kapacity, úroveň a možnosti stravovania ako aj pestrosť kultúrnych pamiatok a prírodných krás v danej oblasti. Pre plánovaný počet približne 150 účastníkov to nebola jednoduchá úloha. Nakoniec to v rámci nášho organizačného štábu na odbore 510 GR vyhrala Banská Štiavnica. Malebné mestečko posadené uprostred Štiavnických vrchov, ktoré vás očarí svojou históriou, romantikou úzkych stúpajúcich uličiek, ale aj prírodných scenérií. Krásny výhľad z amfiteátra si nás jednoducho získal. Ak k tomu pridáme vysoko profesionálnu a pritom hlboko ľudskú spoluprácu s Martinom Macharikom v oblasti zabezpečenia ubytovacích,



Hosťom podujatia bol aj 1. tanečný klub Senior z Bratislavy.



Medzinárodný folklórny festival železničiarov FISAIC na banskoštvavníckom amfiteátri otvorila prezidentka Fisaic na Slovensku Ing. Soňa Kubincová spolu s Ing. Jánom Žáčkom, námestníkom pre ľudské zdroje.

stravovacích, ale aj ostatných nečakaných služieb, s Ing. Rastom Markom z Oddelenia kultúry, športu a mediálnej komunikácie Mestského úradu Banská Štiavnica ako aj s Mirom Táslerom z IMT Smile Media, ktorí pripravili pre divákov naozaj kvalitný zvukový zážitok, tak úspech mal byť zaručený. Ale to sa dá vždy smelo skonštatovať až keď doznie konečná zvučka a posledné tóny festivalu.

Vitajte v Banskej Štiavnici!

Folklórny víkend sa začal v piatok 18. júla poobede, keď začali prichádzať prví účastníci festivalu. Boli to autobusy z Maďarska, Belgicka a Francúzska. Nakoniec medzinárodnú zostavu doplnili železničiar z Nemecka, ktorí pricestovali vlakom a boli neprehliadnuteľní v tradičných krátkych kožených nohavičkách. Možno hneď ďalším prekvapením bolo pre viacerých vekové zloženie súborov. Boli to folkloristi od 16 do minimálne 65 rokov. Jednoducho pestrá zostava po všetkých stránkach. Hneď v piatok sa ešte uskutočnilo zasadnutie Technickej komisie FISAIC pre folklór pod vedením pána Jeana Clauda Feybessa z Francúzska. Banská Štiavnica preverila našu fyzickú pripravenosť naozaj dostatočne. V sobotu doobeda vybehnúť do amfiteátra, absolvovať zvukové a tanečné skúšky a nechať si dosť energie ešte aj na poobedňajší program, to nebola maličkosť. Dôstojným otvorením festivalu bolo úvodné prijatie pánom viceprimátorom JUDr. Dušanom Lukačkom v priestoroch historickej radnice a zápis účastníkov do pamätnej knihy mesta. Medzitým už všetky súbory čakali na Námestí svätej Trojice na otvorenie slávnostného sprievodu mestom, ktorý začal krátkym vystúpením nášho súboru Marína a správne naladil všetkých prítomných na ďalšie očakávané folklórne pásma v poobedňajšom programe. V sobotu nás potešila aj mladšiu „sestra“ Maríny, súbor Zornička a jej mladí folklórni kráčali v čele sprievodu. Takto sa nám podarilo skrásliť popoludnie aj pre všetkých návštevníkov Banskej Štiavnice a nasmerovať ich do amfiteátra pod Novým zámkom, s ponukou netradičného folklórneho programu železničiarov.

Standing ovation pre Marínu

Medzinárodný festival začal jedinečnou zvučkou od Svetozára Strachinu, ktorá určite rozozvučala tú správnu strunu všetkým priaznivcom krásnej slovenskej ľudovej hudby. Potom už nastúpili na javisko zástupcovia zúčastnených železničných súborov. Skupina Dancegroupe JSA Antwerpen z Belgicka, Duna Gyöngye z Maďarska, BSW Trachtengruppe Rosenheim z Nemecka, Farandoleurs Cheminots Ninois z Francúzska a slovenské súbory Marína a Zornička. Pre-

hliadku otvoril domáci súbor Marína tancom Železnica, ktorý netradičným spôsobom spája krásu ľudových motívov s príjemnou atmosférou obdobia parných rušňov. Belgičania s ich typickými ľudovými tancami, pripomínajúcimi pre nás akoby štýl tancovania mazurky v minulosti. Mladí maďarskí železničiar v pekných ľudových krojoch s piesňami a originálnymi pastierskymi tancami ako aj dievčenským fľaškovým tancom. Francúzski kolegovia z Nimes so svojimi štýlovými kostýmami, dievčatá s krásne upravenými vlasmi v elegantných bielych čepcoch a zámocké tance, ktoré priniesli so sebou romantiku Provensálska, ale aj údolia Rýnu. Nemecký súbor z Rosenheimu v typických nemeckých ľudových krojoch, chlapani od 30 do 60 rokov v krátkych kožených nohaviciach a úžasných klobúčikoch, na ktorých mali miesto pierka bohaté štetky, vyrobené špeciálne zo srsti z kamzíka. Pripravili si jedinečný tanec pre Štiavnicu s banickým motívom. Spolu s klasickou nemeckou dychovkou to bol naozaj originálny zážitok. Celé popoludnie bolo pestré a farebné nielen krásou krojov, rozmanitosťou hudobných štýlov, ale aj rôznym poňatím folklóru. Zahraničným súborom konkuroval aj slovenský, vekovo veľmi mladý súbor Zornička, ktorý s úžasnými sláčikmi vo svojej hudobnej zložke, ako aj rozmanitosťou ľudových tancov a piesní očaril prítomných. No a keď na záver sobotného folklórneho maratónu roztancovala javisko ešte raz naša Marína s pásmom z Podpoľania, všetci diváci stáli a nadšene tleskali. Naozaj neopakovateľný zážitok!

Záver plný prekvapení

Nedeľu sme účastníkom festivalu spestrili spoločnou návštevou Banského múzea v prírode a na záver festivalu bolo pripravené ešte jedno spoločné vystúpenie súborov. Krátko pred ním si zástupcovia súborov vymenili drobné darčeky a suveníry ako pamiatku na toto stretnutie. Dobré nám padli slová uznania zo strany našich zahraničných kolegov, ktoré patrili kráse nášho folklóru, ale aj organizačnému zabezpečeniu festivalu. Francúzski železničiar pripravili v nedeľu zaujímavé vystúpenie už odrastených chlapcov v nočných čiapkach s brmbolcom a v bielych dlhých nočných košeliach, ktoré



Zornička a jej mládežníci boli milým spestrením folklórneho maratónu.

vo večernej atmosfére pôsobilo naozaj čarovne. Príjemným spestrením festivalu bolo aj vystúpenie hostovského 1. tanečného klubu SENIOR z Bratislavy, ktorý predviedol zaujímavú ukážku možnosti skĺbenia ľudových motívov so spoločenským tancom. A záver patril opäť Marine, ktorá úžasnou rytmikou ľudových melódií a tancov spolu s krásou a pestrosťou tanečnic, tanečníkov a krojov vytvorila pre všetkých účastníkov tohto folklórneho festivalu nezabudnuteľný obraz o Slovensku a o jeho ľudových tradíciách. Patrí jej za to veľké poďakovanie. Sme radi, že festival bol pre všetkých jeho účastníkov a mnohých divákov dôkazom, že železničiarov v rámci Európy nespájajú len kilometre chladných koľajníc, ale aj láska k folklóru a zachovaným tradíciám. Ešte predtým, ako sme počas záverečnej zvučky vypustili do nočnej oblohy svetielkujúce balóny nabité pozitívnu energiou týchto dní, vyslovili pre nás všetkých na záver tí najmenší krásne želanie: „*Nech vám šťastím oči svietia, nech vám láska padá z neba! Bozky detí, úcta, neha nech sprevádza vaše kroky, ešte dlhé, dlhé roky!*“ S poďakovaním pre všetkých, ktorí prispeli k možnosti zorganizovať tento festival.

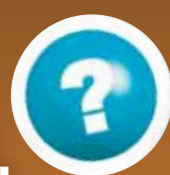
Ing. Soňa KUBINCOVÁ, prezidentka FISAIC Slovensko,
Foto: Jozef LEHOCKÝ a František BABIN



Medzinárodný folklórny festival Železničiarov FISAIC



Záverečná fotografia všetkých účastníkov folklórneho festivalu.



FOTOHÁDANKA



Foto: Dana SCHWARTZOVÁ

Dnes naša otázka znie: Viete, kde je to?

Ak poznáte správnu odpoveď na dnešnú fotohádanku, napíšte nám ju a zaradíme vás do zberovania.

Víťaza odmeníme, preto nezabudnite v odpovedi uviesť svoje meno a adresu pracoviska.

Správna odpoveď júlovej fotohádanky je:

Trať Banská Bystrica - Horná Štubňa (časť Jakub)

Víťazkou sa stala a vecnú cenu získava:

Ing. Slavomíra VALICOVÁ z Bratislavy

BLAHOŽELÁME!

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 neželezničné témy
nebudeme reagovať.**

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

Z dovolenkovej cesty: - Nemáš pocit, že sme zabúdili? - pýta sa žena manžela, ktorý riadi.				Pomoc: Amaru, koel, LSD, Staša	ustielal	čierny austrálsky vták	jednotka elektric- kého odporu	MPZ Rumunská	poľské mesto	Pomoc: APA, RO, aport, Ka, bon, Rios	staro- egyptský pojem duše	druh drogy	staroindický básnik	nekráľaj
- Prečo myslíš?				takmer						pokolenie				
- Mám dojem, že ...				1						čes.motocyk. pretekár				
(dokončenie v tajničke).				obruba šiat				pretlač na známkach			podarúnok			
Jozef Vysočani	rýchlosť	povel pre psa	zvinutá látka	sulfid bizmutnatý			súkvetie obilnín	džbán			osladzoval		rénium (zn.)	
			žolík				drahokam						pravosláv. obraz	
utajoval						2								
						čilský tenista								
hrdinská báseň					prejav, vrava				čln na Rýne					bývalá tuzexová poukážka
					Rakúska tlač. agent.				fáza Mesiaca					zámedzie
lahodný nápoj				kyslé mlieko						čas				
				rímskych 501						1.solmiz. slabika				
3														
striasa, trasie								riadiace koleso automo- bilu						



VY SA PÝTATE, MY ODPOVEDÁME:

Môže mi zamestnávateľ vykonať zrážku zo mzdy bez môjho súhlasu?

Do redakcie sme dostali niekoľko podnetov a otázok na zrážky zo mzdy. Týkali sa najmä zrážok za hovorné, ale aj mnohé iné. Dozvedeli sme sa, že bez vášho písomného súhlasu vám nemôžu „zraziť“ ani cent za telefón či členské pre odbory. O vysvetlenie sme požiadali odbor riadenia ľudských zdrojov GR ŽSR. Odpovedá JUDr. Gabriela Gajdošová, zástupkyňa riaditeľky O 510.

§ 20 Zákonníka práce ako jedno z viacerých možností zabezpečenia práv a povinností z pracovnoprávných vzťahov upravuje uzavretie dohody o zrážkach zo mzdy. Dohodou o zrážkach zo mzdy dochádza k uspokojeniu nároku zamestnávateľa, pričom podmienkou platnosti takejto dohody je jej písomná forma.

Bližšie podrobnosti o zrážkach zo mzdy, ich poradí, právnych tituloch a rozsahu zrážok upravuje § 131 Zákonníka práce.

Zrážky upravené v § 131 odsek 1) sa nazývajú povinnými alebo prednostnými zrážkami zo mzdy. Na tieto zrážky zo mzdy nie je potrebné uzavrieť dohodu o zrážkach zo mzdy, a preto ich pre absenciu súhlasu zamestnanca môžeme označiť aj ako jednostranné zrážky. Ide napríklad o preddavky poistného, nedoplatky z ročného zúčtovania preddavkov na verejné zdravotné a sociálne poistenie, preddavky na daň, daňové nedoplatky.

§ 131 v odseku 2) upravuje tzv. oprávnené zrážky zo mzdy, na ktoré tiež nie je potrebný súhlas zamestnanca. Takýmito zrážkami zo mzdy sú sumy postihnuté výkonom rozhodnutia nariadeným súdom alebo správnym orgánom, peňažné tresty a pokuty uložené vykonateľnými rozhodnutiami príslušných orgánov, neprávom prijaté sumy dávok sociálneho poistenia, nevyúčtované preddavky cestovných náhrad, náhrada mzdy za dovolenku, na ktorú zamest-

nanc stratil nárok, suma odstupného, ktorú je zamestnanec povinný vrátiť pri opätovnom vzniku pracovného pomeru u toho istého zamestnávateľa. Medzi takto taxatívne vymenovanými zrážkami zo mzdy, ktoré môže jednostranne zraziť zo mzdy zamestnávateľ, nie sú prípady zrážok zo mzdy členského pre odborovú organizáciu, zrážky za stravné lístky, zrážky za spôsobenú škodu zamestnávateľovi, ale ani zrážky za hovorné za zamestnávateľom poskytnutý telefón. Tieto zrážky je možné realizovať len na základe písomne uzavretých dohôd o zrážkach zo mzdy a túto možnosť stanovuje § 131 v odseku 3.

Osobitné postavenie majú zrážky realizované na základe dohody o zrážkach zo mzdy a iných príjmov podľa § 551 Občianskeho zákonníka. Tu je však zamestnávateľ povinný realizovať zrážku zo mzdy na základe súhlasu zamestnanca tretej strany, napríklad nebankovému subjektu. Ide o osobitnú dohodu o zrážkach zo mzdy medzi veriteľom a dlžníkom.

Poradie zrážok zo mzdy je stanovené a zamestnávateľ toto poradie nemôže meniť na základe požiadavky zamestnanca. Rozsah zrážok zo mzdy a ich poradie určuje Občiansky súdny poriadok a zákon o konkurze a reštrukturalizácii a Exekučný poriadok. Okrem toho platí Nariadenie vlády č. 268/2006 Z. z. o rozsahu zrážok zo mzdy pri výkone rozhodnutia.

Vychovávame novú generáciu železničiarov

V Trnave sa už teraz starajú o to, kto bude za niekoľko rokov pracovať na železnici, možno ako výpravca či rušňovodič. V jeden slnečný predprázdninový deň sme sa zúčastnili na milej a poučnej prehliadke železničnej stanice. Vďaka OR Trnava sa deti z materskej školy zúčastnili výchovno-zábavného výletu, počas ktorého nás sprevádzal pán prednosta stanice Ing. Roman Remenár.

S úsmevom odpovedal na zvedavé otázky predškolákov a taktiež si ihneď deti získal, keď ich zobral do vežičky, ktorá v minulosti slúžila ako riadiaca veža. Všetky deti boli nadšené z výhľadu na vlaky prechádzajúce stanicou a poslušne počúvali pani učiteľku, ktorá im vysvetľovala, ako sa majú správať v blízkosti železnice. Mnohí to už ve-



deli, pretože vlakom už cestovali, a tí, ktorí ešte vlakom nešli, určite v budúcnosti vyskúšajú aj čaro cestovania železnicou. Nám zostáva len dúfať, že nie všetci budú futbalisti a špiónky, tak ako sme sa z ich odpovedí dozvedeli ☺.

Katarína MARTINKOVIČOVÁ, Foto: autorka

Zapojte sa do súťaže CER - Európska železničná fotografia 2014

Spoločenstvo európskych železníc (CER) vyhlasuje druhý ročník súťaže Európska železničná fotografia (2nd European Railway Photography Contest) na tému Železnice a moderná mobilita.

Cieľom súťaže je podnietenie kreativity cestujúcich so zameraním na fotografie, ktoré zdôrazňujú moderný, ekologický a ľudský rozmer železníc. Dvanásť najlepších fotografií bude ilustrovať kalendár CER na rok 2015 a zároveň autori víťazných fotografií budú odmenení sumou 200 Eur. Súťaže sa môžu zúčastniť obyvatelia 28 členských krajín EÚ, Albánska, Bosny a Hercegoviny, Čiernej Hory, Gruzínska, Macedónska, Moldavska, Nórska, Srbska, Švajčiarska a Turecka. Súťažné fotografie by mali byť vyhotovené vo vysokom rozlíšení, prednostne v horizontálnom formáte, výlučne v uvede-

ných krajinách a nemali by výslovne identifikovať výrobcu vlaku ani komerčné označenia. Ďalšími kritériami úspešnej fotografie sú originalita, umelecká kvalita, pozitívny prístup a odzrkadľovanie kultúrnej rozmanitosti krajín. Každý účastník môže do súťaže zaslať najviac päť fotografií prostredníctvom stránky CER www.cer.be najneskôr do 15. októbra 2014. Podrobné pravidlá súťaže, súťažný formulár ako aj víťazné fotografie z prvého ročníka súťaže, vrátane dvoch zo Slovenska, sú takisto zverejnené na stránke CER pod odkazom „2nd European Railway Photography Contest“.

Výnimočná trať oživa

Budúca turistická atrakcia – 120 ročná ozubnicová trať medzi Pohronsou Polhorou a Tisovcom čoskoro opráší zašlú slávu. Práce na trati normálneho rozchodu, ktorá patrí len medzi dve v Európe a po ktorej bude jazdiť ozubnicový parný vlak sú v plnom prúde aj za asistencie stavebného ruchu, ktorý je súčasťou výstavby cesty I/72 Zbojská, sedlo – Tisovec, Čertova dolina.



Do dielov ozubnice sa museli vŕtať nové otvory, aby sa mohli upevniť k mostniciam. Ich vzdialenosť na Čertovom viadukte už je iná ako bola kedysi.

Aj z toho dôvodu pripomína trať na dvoch mostoch kadiaľ zubačka vedie, skôr povojnový stav mostov, ako ojedinelú trať. Všetko má však svoje dôvody. Cesta pod jedným z mostov pôvodne križovala trať. Po novom sa však rozšíri na celú šírku premostenia kvôli premiestneniu potoka Furmanec. Nový most bude klenbový a z prefabrikovaných železobetónových prvkov. Druhý, za Čertovým viaduktom v smere na Tisovec bude nový priehradový ocelový most, ktorý bude nad novou cestou, a vznikne v priestore odstreleného skalného brala. Zamestnanci VVÚŽ musia dlhodobo sledovať aj otrasy pri výstavbe cesty, ktoré by mohli neďaleko stojacu nosnú konštrukciu viaduktu poškodiť. Merania, ktoré tu robili sa týkali seizmických účinkov pri trhacích prácach - odstreloch kamenného masívu, účinkov stavebných strojov pri zbíjaciach prácach a rozvoja zvislých trhlín, na podpere a opore viaduktu, ktoré sme mali možnosť vidieť aj my. „**Dlhodobé meranie rozvoja zvislých trhlín sa robí pomocou príložného deformetra jedenkrát za mesiac po dobu prebiehajúcej rekonštrukcie cesty, prípadne v dlhodobom časom intervale. Pomocou týchto uskutočňovaných meraní je možné zachytiť nepriaznivé vplyvy na stavbu objektu,**“ povedala Milada Palkovičová, vedúca oddelenia merania a skúšok DMP (dráhových mobilných prostriedkov), VVÚŽ ŽSR. Všetko však zachytil aj hľadáčik nášho objektívu, takže nech sa páči... Takto vyzerajú práce na trati, ktorú si onedlho budú môcť turisti vychutnať v plnej paráde.



Cestu, ktorá v súčasnosti vedie pod Čertovým viaduktom, preložia do zárezu skalného brala, z ktorého odstrelili tony kamenia. Trať preklenie nový železničný most.

Ivana KAPRÁLIKOVÁ, (balky), foto: Martin BALKOVSKÝ



Marián Anguš, vedúci prevádzkovej skupiny a Milada Palkovičová, vedúca oddelenia merania a skúšok dráhových mobilných prostriedkov z VVÚŽ pri meraní zvislých trhlín na Čertovom viadukte.



Na Tisoveckej zubačke, na rozdiel od zubačky vo Vysokých Tatrách, je použitý Abtov systém s dvoma ozubnicovými pásmi.



Cestu pod železničným mostom rozšíria a potok Furmanec potečie v preloženom koryte pod novým mostom. Jeho výstavba prerušila trať ozubnicovej železnice.



Kladenie zubov na trať, ktorá bude onedlho turistickou atrakciou. V Európe sú len dve. Jedna u nás a druhá v Čechách, trať Tanvald - Kořenov z roku 1902.



Dynamik Ž

POISTENIE VYTVORENÉ ŠPECIÁLNE PRE ŽELEZNIČIAROV

- Zamestnanecký benefit pre každého zamestnanca ŽSR
- Špeciálne vytvorené životné poistenie
- Produkt plný výhod
- Sporenie aj ochrana

Výhody poistenia Dynamik Ž

- automatický príspevok zamestnávateľa ŽSR – zakotvený v Kolektívnej zmluve
príspevok zamestnanca **6,64 €**
automatický príspevok ŽSR **13,28 €**
- možnosť výberu z troch variantov
„Viac sporím!“
„Viac ochraňujem seba a svoju rodinu“
„Nastavím si produkt podľa mojich potrieb“
- jednoduchá administratíva – stačí len podpis, všetko ostatné je zabezpečené
- kvalitné, nezávislé finančné poradenstvo
- automatické úrazové poistenie detí zamestnancov ŽSR do veku 15 rokov – ZADARMO!

Neváhajte, uzatvorte 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 zuba, jazvy, ruptúra Achillovej šľachy) ZADARMO
- **bez skúmania zdravotného stavu** (platí na Variant 1 a na Variant 2) a **bez posudzovania rizikovosti povolania**
- **poistenie medicínskej asistencie** – telefonické konzultácie s právnikom a lekárom

INFO:
dynamikz@anderson.sk
TEL.:
0908 049 000

SÚŤAŽ

UZAVRI ŽIVOTNÉ POISTENIE Dynamik Ž EŠTE DNES A HRAJ O CENY!

Mesačne zrebujeme 5x poukážky do TECSA v hodnote 10 € a 20 €, 3x tankovacie poukážky OMV a na záver:

Platí na **Dynamik Ž** uzavretý a platný od 1. 2. 2014 do 31. 8. 2014.
Žrebovanie a vyhlásenie výsledkov sa uskutoční v septembri 2014.

VÝHERCOVIA: nákupná poukážka v sieti TESCO v hodnote 20 € – **Ludmila Lehocká** č. z.: 2400720134 | nákupná poukážka v sieti TESCO v hodnote 10 € – **Ivan Kapusta** č. z.: 2400719657, **Ivan Jakubík** č. z.: 2400721277, **Peter Koka** č. z.: 2400719503, **Kroneraffová Renáta** č. z.: 2400720728 | poukážka na tankovanie na čerpacích staniách OMV v hodnote 10 € – **Dominik Hariž** č. z.: 2400719508, **Michal Hulič** č. z.: 240067265, **Mucha Ján** č. z.: 2400720132

