

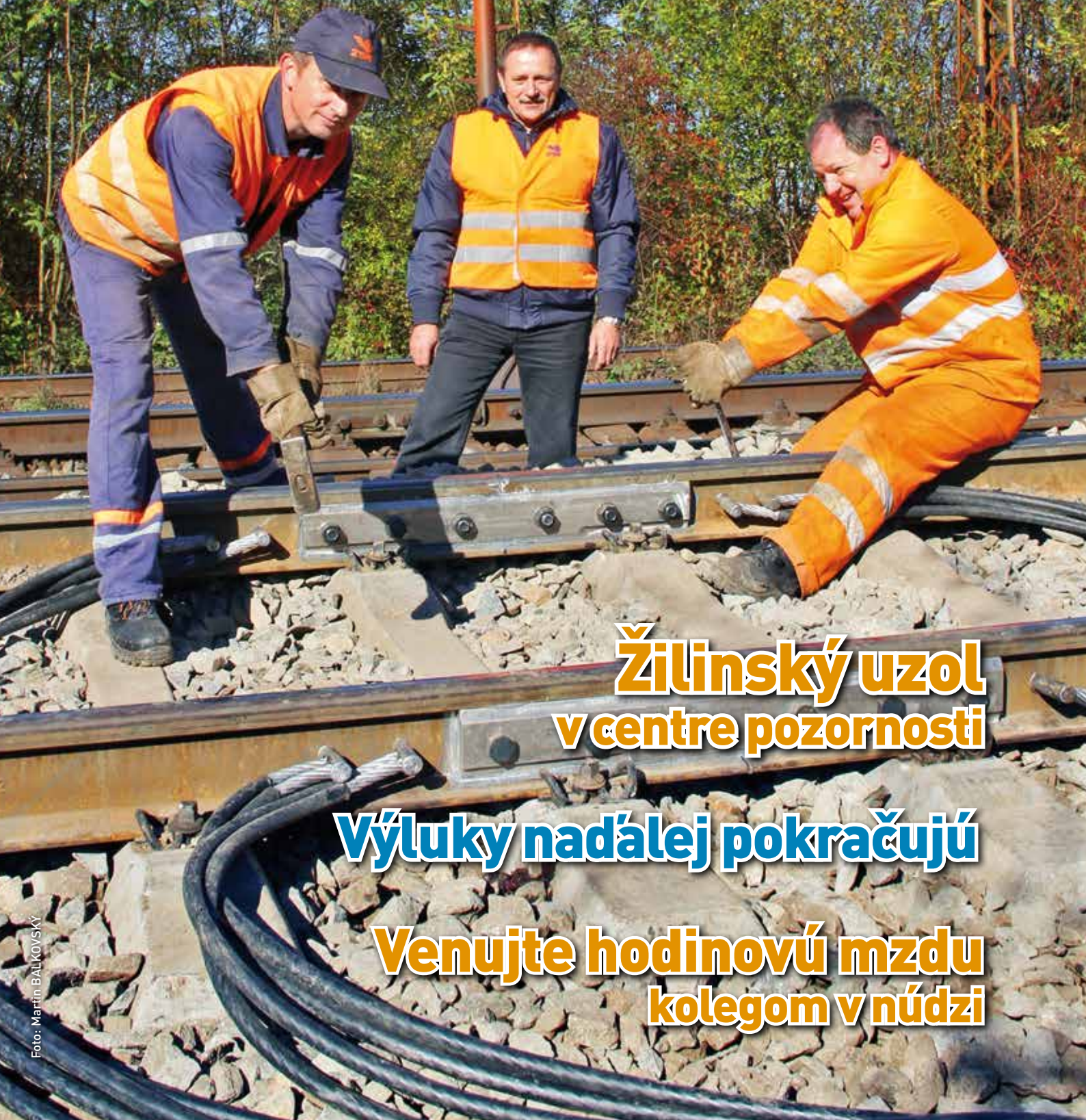
ŽELEZNIČNÝ **semafor**

ŽSR

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNIC SLOVENSKEJ REPUBLIKY

ROČNÍK XXIV

NOVEMBER 2014



**Žilinský uzol
v centre pozornosti**

Výluky nadálej pokračujú

**Venujte hodinovú mzdu
kolegom v núdzi**

Podnikateľský plán na roky 2015 - 2018 je už pripravený



Nielen o podnikateľskom pláne na ďalšie 3 roky, ale aj o tepelnom hospodárstve a rozpracovaných projektoch sa rokovalo na posledných októbrových a doterajších novembrových poradách vedenia ŽSR. Generálny riaditeľ ŽSR schválil aj návrh 2. aktualizácie investičného plánu z vlastných zdrojov.

Limity investícií z vlastných zdrojov

Rozhodnutím GR č. 61/2014 bol schválený návrh 2. aktualizácie investičného plánu zabezpečovaného z vlastných zdrojov aktíváciou (hospodárskym spôsobom) na rok 2014. Aktualizácia bola spracovaná na základe požiadaviek odborov GR a jednotlivých VOJ ŽSR. Navýšený bol limit finančných prostriedkov pre účely použitia vyzískaného materiálu pre VOJ železničnej infraštruktúry o 569 015 €. Súčasne boli upravené limity na akcie oblastných riaditeľstiev, mostných obvodov a odborov O430, O460, O220 o 468 895 €. Po týchto zmenách predstavuje celkový rozpisovaný limit objem 10 468 895 €, pričom celkový celoročný maximálny limit zostáva nezmenený (15 mil. €).

Tepelné hospodárstvo

Vedenie ŽSR prerokovalo analýzu navrhnutých riešení pre jednotlivé zdroje tepla v porovnaní s predošlým obdobím. Boli zanalyzované riešenia pre jednotlivé zdroje tepla v porovnaní s predošlým obdobím a návrh konkrétneho postupu pre jednotlivé prípady podľa vybraných objektov, primárne dodávka tepla do priestorov bytov. Jednotlivé návrhy alternatív zohľadňujú zníženie straty ŽSR z regulácie v minulých obdobiach. Zároveň bol odsúhlasený postup rozúčtovania nákladov na teplo za roky 2013 a 2014 s tým, že za základ sa použije metodika z roku 2012.

Projektové riadenie

Rozhodnutím generálneho riaditeľa č. 62/2014 bol schválený zámer programu Implementácia TSI v podmienkach ŽSR. Potreba realizácie daného programu je nevyhnutná z hľadiska splnenia legislatívnych podmienok EÚ pre technické špecifikácie interoperability. Realizácia projektu predpokladá aj využitie zdrojov z EÚ v rámci nového operačného programu.

Vedenie ŽSR prerokovalo a vzalo na vedomie pravidelnú správu za oblasť riadenia projektov. Zhodnotený bol stav podľa jednotlivých projektov za júl - október 2014. Súčasne sa zhodnotili aj riziká plnenia niektorých úloh u vybraných projektov (projekt č. 03/2009 - Optimalizácia autodopravy a koľajovej mechanizácie, projekt č. 01/2013

- Redizajn Prevádzkového informačného systému PIS, projekt 03/2013 - Koncepcia rozvoja ľudských zdrojov na ŽSR). Bez hodnotenia zostal projekt č. 14/2011 - Optimalizácia správy a údržby budov a s nimi súvisiaceho majetku ŽSR, ktorý bol rozhodnutím generálneho riaditeľa ŽSR č. 39/2014 pozastavený.

Podnikateľský plán na roky 2015 - 2018

Vedenie ŽSR sa zaoberalo návrhom podnikateľského plánu ŽSR na roky 2015 - 2018. V súlade s ustanoveniami zmluvy o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry (ZPŽI) návrh plánu pripomienkovalo aj MDVRR SR. Z hľadiska obsahu a štruktúry návrh plánu korešponduje s požiadavkami zákona o dráhach. V súlade so ZPŽI sa na rok 2015 predpokladá úhrada z rozpočtu verejnej správy (RVS) na krytie fixných nákladov vo výške 250 mil. € s tým, že povolené čerpanie fixných nákladov nad rámec RVS bude kryté z iných zdrojov ŽSR. Dopravné výkony boli spracované na základe situácie na do-

pravnom trhu a v roku 2015 sa predpokladá oproti roku 2014 rast výkonov v osobnej doprave aj v nákladnej doprave. Výnosy za použitie železničnej infraštruktúry z nákladnej dopravy v rokoch 2015 - 2016 sú ovplyvnené uznesením vlády SR č. 390/2013. Plánované počty zamestnancov pre roky 2015 - 2018 vychádzajú zo súčasného vývoja počtu zamestnancov na ŽSR a sú na úrovni 14 300/ročne. Návrh plánu bol expedovaný na rokovanie Správnej rady ŽSR, ktoré sa koná dňa 27. 11. 2014. Po schválení plánu budú bližšie informácie podané v nasledujúcich vydaniach Ž-semaforu.

Výjazdové zasadnutie Správnej rady ŽSR

Vedenie ŽSR sa zúčastnilo na výjazdnom zasadnutí Správnej rady ŽSR 30. októbra v Žiline - Tepličke. Okrem bežného programu boli prerokované činnosti a výsledky hospodárenia OR Žilina. Bližšie informácie o výjazdovom zasadnutí SR ŽSR sú na strane 4 a 5.

Ing. Anton KUKUČKA

Vybrané ekonomické ukazovatele ŽSR za január - október 2014

UKAZOVATEL	1. - 10. 2013 skutočnosť	1. - 10. 2014 plán	1. - 10. 2014 skutočnosť	% plnenia oproti plánu	% plnenia medziročne
ÚDAJE Z VÝKAZU KOMPLEXNÉHO VÝSLEDKU PODĽA IFRS (v tis. €)					
Výnosy celkom	395 638	387 513	378 338	97,63	95,63
- z toho tržby z predaja vlastných služieb	171 056	149 890	141 541	94,43	82,75
- v tom úhrada za prístup k ŽI	78 294	57 048	60 013	105,20	76,65
- z toho úhrada fixnej časti EON (dotácia)	216 667	208 333	208 333	100,00	96,15
Náklady celkom	366 856	383 984	358 280	93,31	97,66
Výsledok hospodárenia z prevádzkovej činnosti	29 487	7 344	20 666	281,39	70,09
Výsledok hospodárenia z finančnej činnosti	-548	-3 815	-541	14,18	98,72
Výsledok hospodárenia za obdobie pred zdanením	28 939	3 529	20 125	xx	69,54
Výsledok hospodárenia za obdobie po zdanení	28 782	3 529	20 058	xx	69,69
DOPRAVNÉ VÝKONY					
Dopravné výkony OD v tis. vlkm	26 377	26 681	26 670	99,96	101,11
Dopravné výkony ND v tis. vlkm	11 604	10 904	11 823	108,43	101,89
Dopravné výkony OD v mil. hrtkm	7 103	7 075	7 203	101,81	101,42
Dopravné výkony ND v mil. hrtkm	14 476	14 149	14 918	105,43	103,06
Spolu dopravné výkony (OD + ND) v tis. vlkm	37 980	37 584	38 492	102,42	101,35
Spolu dopravné výkony (OD + ND) v mil. hrtkm	21 578	21 224	22 121	104,22	102,52
ZAMESTNANCI					
Priemerný prepočítaný stav	14 354	14 499	14 109	97,31	98,29
Evidenčný počet k 31. 8.	14 352	-	14 094	xx	98,20

Brusel schválil eurofondy na dopravu

Ako jeden z prvých desiatich operačných programov na čerpanie eurofondov od roku 2014 v rámci celej Európy schválila 29. októbra Európska komisia Operačný program Integrovaná infraštruktúra. Ide o strategický dokument, prostredníctvom ktorého budú najbližších desať rokov čerpané peniaze z fondov Európskej únie na dopravu a rozvoj informačnej spoločnosti na Slovensku.

„V novom finančnom rámci sa nám podarilo s Európskou komisiou vyrokovať viac ako štyri a pol miliardy eur na dopravu a projekty informačnej spoločnosti. Operačný program Integrovaná infraštruktúra zohľadňuje všetky národné, ale aj európske priority, na ktoré sa budeme sústreďovať v najbližších rokoch,“ povedal minister dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR Ján Počiatek. Operačný program Integrovaná infraštruktúra pripravilo Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR v spolupráci s Ministerstvom financií SR. „Našou ambíciou je využiť jedinečné európske zdroje v prospech našej krajiny tak, aby sa infraštruktúra na Slovensku stala rýchlou, bezpečnou a plynulou ako je to v štátoch západnej Európy,“ dodal minister J. Počiatek. Materiál Operačný program Integrovaná infraštruktúra obsahuje súbor špecifických cieľov a prioritných osí zahrňujúcich viacročné opatrenia na ich dosiahnutie. Tie budú realizované s využitím finančnej pomoci z Kohézneho fondu a Európskeho fondu regionálneho rozvoja. OPII zároveň vytvára prepojenie na ďalšie možnosti financovania aktivít v oblasti dopravy a informatizácie spoločnosti, ktoré ponúkajú finančné nástroje zriadené EK, resp. na národnej úrovni



(Nástroj na prepájanie Európy, Slovenský investičný holding). Základom nového operačného programu je Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020, tzv. Masterplan dopravy. Tento strategický dokument je bezprecedentný svojím rozsahom a bude udávať tempo rozvoja dopravy v nasledujúcich rokoch.

(red)

Manažéri železničnej infraštruktúry V4 rokovali pod Trenčianskym hradom

Počas októbrového XIII. stretnutia V4 v Trenčíne boli prerokované rôzne témy z prevádzky jednotlivých krajín Vyšegrádskej štvorky (V4.) Účastníci rokovania sa v úvode navzájom informovali aj o aktuálnych organizačných zmenách, ktoré sa uskutočnili za posledný rok.

Na programe boli témy ohľadom implementácie normy EN 13 848 (kvalita geometrickej polohy koľaje) v podmienkach jednotlivých železničných správ, problematika prevádzkovania, diagnostiky a hodnotenia stavu výhybiiek, výmena poznatkov a skúseností z prevádzky v zimných podmienkach, s osobitným zreteľom na spôsoby odstraňovania námrazy z trakčného vedenia, problematika odstraňovania vegetácie a porastov v okolí železničných tratí. Ďalšou témou bolo definovanie spoločných parametrov pre zariadenie na detekciu havarijných stavov (check – point) a informácie o systéme posudzovania rizík podľa nariadenia ES 402/2013.

Problémy, ktoré riešia manažéri železničnej infraštruktúry v jednotlivých krajinách V4, sú často identické, resp. veľmi podobné a sú spôsobené najmä dynamicky sa meniacou legislatívou EÚ a následnou akútnou potrebou jej aplikácie do každodennej praxe. Mnohé spoločné problémy sa týkajú technického stavu, finančných zdrojov potrebných na prevádzku, údržbu a reprodukciu týchto zariadení. Spoločným problémom je aj permanentný tlak na zefektívňovanie činnosti a racionalizáciu na úseku ľudských zdrojov. Aj s rastúcou kriminalitou, ktorá sa prejavu-

je zvýšeným počtom prípadov poškodzovania a odcudzovania výrobkov a komponentov železničnej dopravnej cesty, vyrobených na báze farebných kovov, sa stretávajú aj kolegovia v susedných krajinách. V súvislosti s požiadavkou detailnejšie sa venovať jednotlivým témam bol navrhnutý a schválený mechanizmus, v rámci ktorého sa uskutočnia počas nasledujúceho roka stretnutia tzv. „malej“ V4, na ktorom bude podrobne prerokovaná daná problematika a príslušná hostiteľská krajina (gestor témy) potom na rokovaní tzv. „veľkej“ V4 bude informovať o priebehu rokovania, stanoviskách jednotlivých delegácií a prijatých záveroch a odporúčaní. Známe sú už aj témy na rokovanie „malej“ V4 pre budúci rok. Sú to: opatrenia pre zníženie poruchovosti trakčného vedenia a ochrana zariadení odvetví OZT a EE pred atmosférickým prepätím (ŽSR), kritériá pre potrebné dĺžky výluk pri výberových konaniach, spolupráca prevádzkovateľa dráhy a dopravcu pri optimalizácii výluk (MÁV), určenie spoločných parametrov pre zariadenia detekcie havarijných stavov, meracie body v trati - check – point (SŽDC). Na programe rokovania „veľkej“ V4 budú okrem toho aj témy, ku ktorým pripravujú



vystúpenia všetky zúčastnené strany. Prerokovaná bude problematika výstavby, prevádzky a údržby ETCS, diagnostiky a údržby umelých stavieb, mostov a tunelov, ako aj organizačné zmeny u jednotlivých manažérov železničnej infraštruktúry. V rámci odbornej časti programu organizátori stretnutia pripravili prehliadku železničnej stanice Trenčín a novobudovaného železničného mosta cez rieku Váh, ktoré sú súčasťou modernizácie trate Nové Mesto nad Váhom – Púchov, jej III. etapy Zlatovce – Trenčianska Teplá. XIV. stretnutie expertov železničnej infraštruktúry krajín V4 v roku 2015 organizačne pripravujú kolegovia z PKP.

Ing. Daniel BALUCHA, riaditeľ O 460 GR ŽSR



Oblastné riaditeľstvo Žilina a žilinský železničný uzol v centre pozornosti Správnej rady ŽSR

O histórii, súčasnosti, stavbách, modernizácii koridorov, najmodernejšom tuneli, ale aj o zastaranej technike a vysokom priemernom veku zamestnancov informoval v prezentácii Oblasťného riaditeľstva Žilina jej riaditeľ Bc. Pavol Oravec. Tá bola hlavnou témou výjazdového zasadnutia Správnej rady (SR) ŽSR, ktoré sa konalo koncom októbra v Strečne a v Žiline – Tepličke. Riaditeľ OR v kocke predstavil žilinskú organizačnú jednotku, jej vznik, hranice obvodu, pracoviská, súčasný stav činnosti, zamestnanosti aj výluk. Pozornosť bola venovaná aj hospodáreniu a investíciám. Vo svojom obvode, ktorý patrí rozlohou a zamestnanosťou medzi najmenšie, majú sústredených najviac a najvýznamnejších investičných projektov. Z prezentácie vyberáme.

Riadenie dopravy

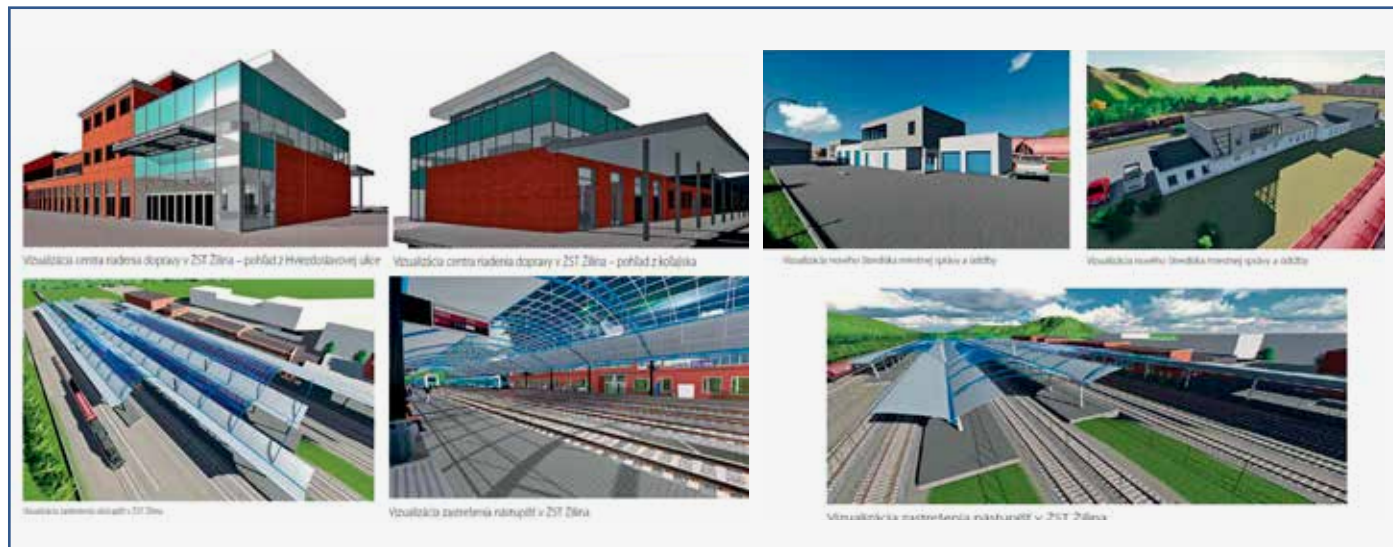
je na železnici najdôležitejšou činnosťou a v OR Žilina túto činnosť, rovnako ako aj v iných obvodoch, riadia prostredníctvom sekcie riadenia dopravy. Po organizačnej stránke sekcia riadi prácu:

- 11 železničných staníc rozdelených do 3 kategórii. Žilina a Žilina – Teplička sú mimotriedne stanice, 5 staníc je 1. kategórie a 4 stanice sú 2. kategórie,
- 43 nesamostatných staníc a dopravní pričlenených k staniciam.

Najrozsiahlejšou stanicou v obvode je Žilina a Žilina – Teplička. V prezentácii odzneli okrem zhodnotenia súčasného stavu aj plány do budúcnosti. Pozornosť venoval riaditeľ aj modernizácii Žiliny. Osobná stanica v Žiline má 48 koľají a 145 výhybiek. „**Žilina je dopravný uzol, kde sa stretávajú koridory s európskym významom, a to číslo V a VI, a aj preto si zaslúži modernizovať.**“ Už v roku 2012 bola vypísaná súťaž na spracovanie projektovej dokumentácie železničného uzla Žilina a úseku Varín – Žilina.



Bc. Pavol Oravec, riaditeľ OR Žilina, Ing. Ivan Ďurkovič, námestník riaditeľa OR pre ŽI a Ing. Peter Blaho, PhD., námestník riaditeľa OR pre riadenie dopravy odprezentovali v SIP Strečno to najdôležitejšie z obvodu OR Žilina pre členov SR ŽSR. Nechýbala ani diskusia, kde predniesli aj tie najpálčivejšie problémy, ktoré ich trápia.



V roku 2012 bola vypísaná súťaž na spracovanie projektovej dokumentácie modernizovaného uzla Žilina a úseku Varín – Žilina s centrom riadenia dopravy v Žiline.

Veková štruktúra zamestnancov OR Žilina



Úsek železničnej infraštruktúry

zodpovedá za bezpečnosť a prevádzkyschopnosť železničnej infraštruktúry, plánovanie a vykonávanie údržby a jej kontrolu. Patria sem sekcie - železničných tratí a stavieb, železničných budov, oznamovacej a zabez-

pečovacej techniky a takisto aj energetiky a elektrotechniky. Všetku činnosť na infraštruktúre vykonávajú spolu s výkonnými pracoviskami – strediskami miestnej správy a údržby. V obvode sa úsek infraštruktúry stará o 518 km železničných tratí, je tu 1624 výhybiek. Spravujú a udržiavajú 5 tunelov a 385 mostov. V databáze je evidovaných 646 budov a 388 železničných priestreší.



OR Žilina zamestnáva takmer 2335 ľudí. Veková štruktúra zamestnancov je podobná, ako tá celková v ŽSR. Nie je tajnosťou, že železnice starnú vo všeobecnosti a OR Žilina nie sú výnimkou. Viac ako 74 % zamestnancov je nad 40 rokov a takmer 36 % sa nachádza v kategórii od 50 do 59 rokov. Pavol Oravec apeloval, aby sa mladým ľuďom venovala väčšia pozornosť, a to nielen prostredníctvom absolventských programov, ale aj ďalšími možnosťami, ktoré sociálne programy ponúkajú. Aj napriek výbornej spolupráci žilinských železničiarov s Vysohou školou dopravnou v Žiline sa mladí absolventi na železnicu nehrnú, alebo v nej len krátko zotrávajú.

Zvarovacie a regeneračné stredisko Vrútky

je jediným pracoviskom svojho druhu, ktorého výstavba začala v roku 1976 pre vtedajšiu Východnú dráhu ČSD. Prevádzka v tomto stredisku začala v roku 1988. V súčasnosti sa tu zvárajú koľajnice výhradne elektrokontaktným odporovým spôsobom. „**Hlavným výrobným programom strediska je spracovanie nového koľajnicového materiálu so vstupnými dĺžkami 3 až 120 m do dlhých koľajnicových pásov pre potreby dobudovania bezstykovej koľaje,**“ povedal Pavol Oravec a doplnil aj ďalšie činnosti, ktoré vrútocké pracovisko robí. Stredisko pracuje aj pre iných odberateľov, nielen pre ŽSR a je držiteľom niekoľkých oprávnení na svoje činnosti.

Sekcia železničných tratí a stavieb
Zvarovacie a regeneračné stredisko Vrútky

Hlavným výrobným programom je:

- spracovanie nového koľajnicového materiálu so vstupnými dĺžkami 3 až 120 metrov do dlhých koľajnicových pásov pre potreby budovania bezstykovej koľaje,
- regenerácia materiálu na základné dĺžky ako aj dlhé koľajnicové pásy,
- výroba prechodových koľajnic,
- montáž izolovaných stykov pre potreby budovania bezstykovej koľaje,
- manipulácia a preprava dlhých koľajnicových pásov pomocou súprav SDK-II,
- vykonávanie prác s koľajnicovým materiálom, ako: brúsenie, frézovanie, vŕtanie,
- špeciálne práce pri opravách a nastavovaní zvracích a iných špeciálnych strojov,
- obhospodarovanie značnej časti inventárnych koľajnic pre potreby pokládky koľajových poí,
- spracovávanie koľajnicového šrotu.



V Žiline – Tepličke nám členovia SR a vedenia ŽSR spolu s hosťami z OR Žilina takto zapožovali.

ŽILINA - TEPLIČKA

Ing. Ľuboš Polakovič, prednosta zriaďovacej stanice Žilina - Teplička zdôraznil najdynamickejší proces na železnici, a to riadenie dopravy. Odprezentoval nielen históriu riešenia stavby zriaďovačky, ktorá bola na čas pozastavená, ale pozornosť venoval najmä súčasnosti, ktorá, žiaľ, vzhľadom k výkonom nedosahuje maximum. „**Kým kapacita stanice je prispôbena na 40 východných a 40 končiacich vlakov a na posun až 1200 vagónov, v súčasnosti spracujeme maximálne polovicu,**“ informoval prednosta. V odchodovej skupine Žilina – Teplička v súčasnosti prebieha výstavba terminálu intermodálnej prepravy.

Dana SCHWARTZOVÁ, foto: autorka



Terminál intermodálnej prepravy v Žiline

Rozhodujúce ukazovatele TIP pri 16 hod pracovnej dobe:

- počet prekladaných IPJ za deň /250dň/ 420 IPJ/deň
- pri 16 hodinovej pracovnej dobe jedna manipulácia trvá v priemere 3 minúty

Technické parametre stavby:

- celková dĺžka žeriavovej dráhy 750,0m
- osová vzdialenosť koľaj žeriavu 37,17m
- počet mostových žeriavov 2 ks
- počet koľaj medzi nohami žeriavu 2 ks
- max. počet stohovaných IPJ v dosahu žeriavu 4 IPJ

Druhá stavba:
Bude vyprojektovaná a následne zrealizovaná po realizácii 1. Etapy



Ing. Ľuboš Polakovič, prednosta zriaďovačky, vysvetľuje chod prevádzky.



V nových, moderných priestoroch železničnej stanice Žilina – Teplička je nepretržitá prevádzka. Aj napriek náročnosti práce si aj službukonajúci výpravcovia prajú čo najviac výkonov.



Čo práve robí?

Odpovedá riaditeľ zvolenského oblastného riaditeľstva Ing. Marián Izakovič a Ing. Miloslav Havrila, riaditeľ odboru železničných tratí a stavieb GR ŽSR.



Ing. Marián IZAKOVIČ
riaditeľ OR Zvolen

Posledný štvrtrok býva tradične na železnici najťažší a inak tomu nie je ani tento rok. Vzhľadom na ekonomické výsledky ŽSR sa spolu s kolegami snažíme o maximálne využitie pridelených finančných prostriedkov. Podarilo sa nám s odborom 330 úspešne prerokovať potrebu navýšenia finančných prostriedkov na rozhodujúcich účtoch ako sú spotreba materiálu, opravy a údržba, respektíve prijaté služby.

Realizujeme opravu MVTV a podarilo sa nám opraviť priecestie v Zlatých Moravciach, ktoré bolo vo veľmi zlom technickom stave. Momentálne sa snažíme realizovať všetky naplánované výkony, aby sme pred prichádzajúcim zimným obdobím čo najviac vylepšili stav infrastruk-

túry. Verím, že sa nám podarí v mesiaci november ukončiť niektoré dlhodobé obmedzenia traťovej rýchlosti. Všetci vnímame silnú výlukovú činnosť na našich tratiach, ako aj realizáciu opráv zariadení v ich blízkosti. Prebieha oprava koľajového lôžka v úseku Žarnovica – Nová Baňa, ako aj oprava geometrickej polohy koľaje prakticky v celom obvode OR na základe zmlúv podpísaných začiatkom októbra. V plnom prúde je už aj príprava na prevádzku v zime. Snažíme sa pripraviť a do konca roka realizovať niektoré opravy v rámci štandardov staníc, takže aj tým venujem pozornosť. V októbri sme si v rámci OR Zvolen pripomenuli aj sviatok železničiarov, kedy sme prvýkrát pri tejto príležitosti ocenili niekoľko našich zamestnancov. Myslím, že sa to stretlo s priaznivým ohlasom medzi ľuďmi. Veľké poďakovanie však patrí aj všetkým zamestnancom, ktorí sa podieľajú na výsledkoch OR Zvolen. Vzhľadom na nízke plnenie GVD sme veľkú časť výlukovej činnosti presunuli do nočných hodín, čo je určite oveľa náročnejšie najmä pre našich zamestnancov.

(ika)



Ing. Miloslav HAVRILA,
riaditeľ odboru 430 GR ŽSR

Bliži sa záver roku 2014, a preto venujem spolu s kolegami všetku našu pozornosť prebiehajúcej realizácii rozhodujúcich rekonštrukčných a udržiavacích prác v oblasti zariadení železničných tratí a stavieb, financovaných z vlastných zdrojov tak, aby boli ukončené v stanovenej kvalite, ale aj v plánovaných termínoch. Okrem úloh stanovených pre včasnú a bez-

problémovú prípravu na nadchádzajúce zimné obdobie sa venujeme aj príprave zostavy plánu na budúci rok, a to nielen investičných akcií, ale aj plánu opravných a udržiavacích prác v rámci hlavnej činnosti. Na rokovaní ústrednej grafikonovej komisie sme predložili harmonogram

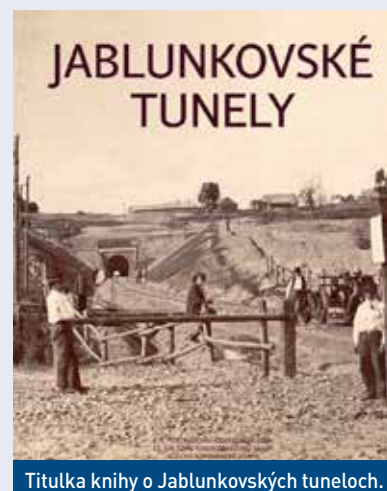
plánovaných výluk na rok 2015, a to akcií realizovaných dodávateľským a hospodárskym spôsobom, ako aj akcií realizovaných v hlavnej činnosti v sieti ŽSR s dopadom na GVD. Predložený harmonogram výluk bol spracovaný v spolupráci s dotknutými zložkami ŽSR s cieľom nielen zlepšiť stav železničnej infraštruktúry, ale aj organizáciu dopravy v roku 2015. V tomto období sa zúčastňujem aj pokračujúcich pracovných stretnutí na úrovni ministerstva dopravy vo veľmi medializovanej oblasti štandardov. V záverečnej etape je príprava smernice „Manuál kontroly a udržiavania štandardov na ŽSR“, ale aj rozhodnutie zo strany MDVRR SR pre stanovenie spôsobu uplatňovania a výšky sankcií za ich prípadné nedodržovanie. Napriek blížiacemu sa koncu roku naďalej venujeme výraznú pozornosť procesom obstarávania jednotlivých strategických tovarov, prác a služieb tak, aby sme na začiatku roku mali uzmluvnené rozhodujúce kontrakty, a tak mohla byť začatá zodpovedná príprava plánovaných akcií v roku 2015.

(ivap)

História Jablunkovských tunelov zvečnená v knihe

Železničná bibliografia je bohatšia o ďalšiu dokumentačnú publikáciu. Kniha *Jablunkovské tunely* od autora Vojtěcha Hermanna detailne mapuje históriu dvoch jednokoľajných tunelov na hraniciach Sliezska a Slovenska a približuje aj výstavbu nového dvojkolajného tunelu.

Farebná publikácia dokumentuje historický vývoj Jablunkovského priesmyku, v ktorom boli oba tunely postavené. Na hraniciach Sliezska a Slovenska boli vybudované v rokoch 1870 a 1916. Svojou polohou v náročnom teréne spôsobovali pri výstavbe a údržbe celé desaťročia nemalé problémy. Kniha teda opisuje významné udalosti okolo Jablunkovských tunelov a príľahlej trate pôvodnej Košicko – Bohumínskej železnice od 19. až po 21. storočie. A kde vznikla prvotná myšlienka vydania knihy? „Pracoval som na železnici v pozícii vedúceho kancelárie riaditeľa SDC SŽDC Ostrava. V roku 2007 sme pred začatím stavby železničného koridoru od Bystřice nad Olšou po štátnu hranicu so Slovenskom a plánovanou prestavbou jednokoľajného Jablunkovského tunela II. na dvojkolajný pripravili pre verejnosť akciu „Deň v tuneli“. Malo to úspech, pretože prišlo 1300 ľudí. Vtedy prišlo vydavateľstvo s ponukou vydania knihy. Lenže situáciu skomplikoval zával tunelu a prechodné prerušenie stavby. Medzitým som odišiel do dôchodku, ale stavbe som sa venoval naďalej a nakoniec kniha uzrela svetlo sveta,“ prezradil nám Vojtěch Hermann, autor publikácie a takisto aj rodák priamo z Jablunkova. Kniha vznikala šesť rokov, s prestávkou počas závalu. Autor pátral v rôznych archívoch v Čechách, prešiel štátny archív vo Viedni a navštívil aj slovenské archívy a múzeá v Čadci, Žiline aj Bytči. Neobišiel ani archívne zbierky MDC v Bratislave. Napriek tomu, že nenašiel dokumenty o stavbe prvého tunelu



Titulka knihy o Jablunkovských tuneloch.

z obdobia 1869 - 1870, publikácia na 220 stranách ponúka okrem podrobných faktov aj množstvo historických fotografií, stavebných plánov a ďalších mimoriadne cenných dokumentov.

(red)

Výluky medzi Bytčou a Považskou Teplou obmedzujú dopravu

Modernizácia koridorovej trate medzi Púchovom a Žilinou oficiálne začala 2. júna poklepaním základného kameňa v Bytči. Nie náhodou, pretože po necelom polroku je už v tejto železničnej stanici rozsiahle stavenisko. Zhotoviteľ – Združenie TEBS sa zároveň zamerlal aj na medzistaničný úsek medzi Bytčou a Považskou Teplou. Výstavba na tejto vyše 10-kilometrovej trati napreduje za plnej prevádzky, takže výluky spôsobujú aj obmedzenia v doprave.

Aktuálne prebiehajú stavebné práce na párnej skupine koľají v železničnej stanici Bytča, ako aj na 2. traťovej koľaji medzi Považskou Teplou a Bytčou. Z dôvodu veľkej rozpracovanosti umelých stavieb je v tomto medzistaničnom úseku na nevytlúčenej koľaji zavedená rýchlosť 50 km/h, čo zapríčiňuje meškania vlakov. Síce boli vypracované opatrenia na elimináciu križovania vlakov, ale v kontexte výluk pri Trenčíne a Púchove sa ich nie vždy podarí dodržiavať. Vzniknuté situácie potom operatívne rieši dispečerské pracovisko OR Žilina. Modernizácia spôsobila obmedzenie nákladnej dopravy, ktorá je daným úsekom smerovaná najmä v sedle a v noci. V Považskej Teplej sa nemôžu odstavovať súpravy a stavebné mechanizmy zaberajú aj časť koľajísk v Dolnom Hričove a Považskej Bystrici. Výluková činnosť potrvá do 28. novembra, pokračovať však bude aj v nasledujúcom roku.



Výpravkyňa Monika Lašutová môže v Bytči križovať vlaky iba po dvoch dopravných koľajach.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor



Časť nástupištia pri 4. koľaji bude v predčasnej prevádzke od 28. novembra 2014. Ukončenie výstavby podchodu pre cestujúcich v ŽST Bytča je naplánované na polovicu augusta 2015.



Do konca roku 2014 sa v ŽST Bytča ukončia práce na párnej skupine koľají. Modernizácia celej stanice by mala byť ukončená na konci augusta 2015.



Zastávky Predmier a Plevník - Drieňové nadväzujú na protihlukovú stenu, ktorá je z absorpčných gumových panelov. Tie sú použité aj na stenách prístreškov, takže majú absorpčnú a zároveň aj dizajnovú funkciu. Malý priestor v prístrešku bude slúžiť pre zabezpečovacie zariadenie.



Modernizovaný medzistaničný úsek Považská Teplá – Bytča niekoľkokrát opustí pôvodné telo trate. V najexponovanejšom mieste, pod cestným nadjazdom diaľničného privádzacza, dôjde k smerovému posunu trate o 75 metrov. V ŽST Bytča zasa dochádza k zdvihu nivelety až o 1,15 metrov. Bude vybudovaná nová výhybňa Plevník – Drieňové, ktorá pozostáva zo zriadenia koľajových spojok a vybudovania technologického domčeku, v ktorom bude umiestnená zabezpečovacia a oznamovacia technika. Táto výhybňa vznikne ako náhrada za ŽST Považská Teplá, ktorá bude neskôr zrušená.



Nástupištia na zastávkach Predmier a Plevník – Drieňové budú dlhé 250 metrov. Mimoúrovňový prístup cestujúcich zabezpečia vybudované podchody.

Medzi Ruskovom a Slancom už bez obmedzení

Vyššie roka naberali meškania vlaky smerujúce z Rusko-va do Slanca, ktoré sa v medzistaničnom úseku „vliekli“ prevažne päťdesiatkou. Až komplexná rekonštrukcia železničného zvršku 1. traťovej koľaje odstránila na prelome októbra a novembra problematické miesta. Navyše, nestabilný svah spevnili sanačné rebrá. Nie všetko ale šlo ideálne a podľa plánov.

Ponáhľaj sa pomaly! Tento známy výrok je skôr zžitý so životom v súčasnej hektickej dobe, ale vyššie roka vystihoval aj prácu rušňovodičov vo vlakoch smerujúcich z Rusko-va do Slanca. Takmer v celom 5,7-kilometrovom úseku bola traťová rýchlosť znížená na päťdesiatku, niekde dokonca na 30 km/h, čo spôsobovalo navýšenie jazdných dĺžok vlakov o približne 4 minúty. Nepriaznivý stav zažeh-nala až komplexná rekonštrukcia železničného zvršku, ktorá sa začala 13. októbra. „Počas výluky bolo potrebné koordinovať posun v príľahlých staniách, riešiť pohyb mechanizmov a presun vyzískaného aj nového materiálu. Riadenie jazd nákladných a osobných vlakov prebiehalo v Slanci často iba po dvoch staničných kolajach s jedným nástupišťom,“ uviedol Ing. Ma-



Betónové podvaly rozmiestňoval pokladač podvalov PTH 350 Donelli.



Trhanie koľajových polí.



V strede Martin Ružička, vedúci prevádzky SMSÚ OZT ZT Slanec sleduje návštevých majstrov Mariána Pusztaya a Petra Novotného (vpravo) pri montáži lán od stykových transformátorov pre činnosť koľajových obvodov sústredného autobloku.

rián Žižkovič, prednosta ŽST Slanec. Traťovú rýchlosť obmedzoval aj nestabilný svah, do ktorého zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Košice robili sanačné rebrá. „Rebrá spevňujú svah násypu a odvádzajú dažďovú vodu. Sú to vlastne ryhy široké približne 1 m a hlboké 6 m, vykopané strojne kolmo na os koľaje a zasypané štrkom. V pláne ich síce bolo 8, ale urobili sme ich iba 4, nakoľko zloženie zeminu nedovoľovalo urobiť viac, zemina sa zosypávala,“ vysvetlil Ing. Stanislav Kaminský, vedúci SMSÚ ŽTS TO Košice. Najnáročnejšiu činnosť – výmenu koľajových polí a prečistenie štrkového lôžka už realizoval externý dodávateľ, ktorý takisto operatívne upra-voval pôvodné plány. Nepriaznivé počasie a poruchy mechanizmov spôsobili sklz v harmonograme prác a koľaj ani po 15-dňovej nepre-tržitej výluke nebola zjazdná. Zhotoviteľ sa ocitol v nepríjemnej si-tuácii, ale stále mal k dispozícii ešte 11 denných výluk. „Po dohode bola nakoniec trať zrekonštruovaná v jednej 26-dňovej nepre-tržitej výluke. Táto zmena našťastie nemala významný dopad na plnenie GVD, preto sme uprednostnili ukončenie prác v náležitej kvalite, aby stavba mohla plnohodnotne slúžiť prevádzke,“ povedal Ing. Krzysztof Awsiukiewicz, námestník riaditeľa OR Košice pre ŽI. Aj keď sa zhotoviteľ aj kompetentní zamestnanci ŽSR museli po-pasovať s nečakanými prekážkami, výsledok ich snaženia nakoniec ocenia cestujúci vo vlakoch jazdiacich daným úsekom plnou traťo-voú rýchlosťou.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor



Operatívna porada so zhotoviteľom priamo na mieste diania v ŽST Ruskov. Zľava Ing. Ľudovít Pelegrin z OZ20 GR ŽSR, Ing. Krzysztof Awsiukiewicz, námestník riaditeľa OR pre ŽI, Ing. Beáta Novellová zo sekcie ŽTS, výrobný riaditeľ Železničných stavieb a. s. Ing. Miloš Velčícký, Martin Ružička z SMSÚ OZT ZT Slanec a Ing. Andrej Marcinko, procesný líder sekcie ŽTS Košice.

Kontajner v Borši dodáva napätie do troleja

Stará technológia v trakčnej meniarne v Borši končí. V prevádzke slúžila nepretržite od roku 1965 a napájala časť elektrifikovanej trate z Čiernej nad Tisou do Michalían. Nahradí ju moderné koncepčné riešenie, oveľa menšie a výkonnejšie. Počas dlhodobého vypnutia stabilnej meniarne a výmeny zariadenia bude napájanie trate zabezpečovať kontajnerová meniareň, ktorá už vyrástla v areáli v blízkosti transformátorov a odpojovačov.

Ako sme už informovali v aprílovom čísle, vypnutie trakčnej meniarne by zhoršilo napäťové pomery na elektrifikovanej trati, preto odborníci z odvetvia elektrotechniky museli za ňu nájsť adekvátnu náhradu. Lenže do areálu meniarne nevedie železničná vlečka, takže pristavenie prevoznej trakčnej meniarne neprichádzalo do úvahy. Napájanie trate počas výluky stabilnej meniarne preto ponúkol projekt určený pre koridorové trate. Na spevnených základoch dočasne vyrástla plnohodnotná kontajnerová meniareň, ktorá upravuje vstupné 22 kV striedavé napätie na 3 kV jednosmerné napätie, potrebné pre napájanie trate. „Zložená je zo štyroch funkčných modulov – tzv. kontajnerov. Majú betónové skelety s odnímateľnými strechami, aby sa mohlo manipulovať s objemnejšími technickými prvkami. Uspôsobené sú tak, že sa môžu skladať ako lego. Ak sa táto novinka osvedčí, takéto riešenie použijeme aj na novobudovaných elektrifikovaných úsekoch,“ uviedol Ing. Pavol Keczer zo sekcie EE OR Košice. Zároveň vysvetlil, že rekonštrukciou prešla aj 110 kV rozvodňa, ktorá transformuje 110 kV napätie prichádzajúce z verejnej siete na 22 kV napätie, vstupujúce do kontajnerovej



Kontajnerová meniareň privádza napätie k stožiaru vývodov s úsekovými odpojovačmi, odkiaľ je napájané trolejové vedenie na trati. Areál meniarne osvetľujú moderné LED svetidlá.



V novej 110 kV rozvodni dominuje moderný modulárny rozvádzač. Sústreďuje komponenty, ktoré boli v starej rozvodni rozmiestnené samostatne. Ukryva meracie transformátory prúdu, výkonové vypínače, odpojovače aj skratovače.



Elektromontér Pavol Bodnár z SMSÚ EE NaSpS Košice ukazuje v distribučnom kontajneri na nový vákuový vypínač 22 kV rozvodne.



Novú 110 kV rozvodňu pripája zhotoviteľ na 110 kV linky verejnej siete. V pozadí vidieť zastrešené stanovište transformátorov, ktoré ich chráni pred nepriaznivým počasím.

meniarne. Po jej spustení zhotoviteľ starú technológiu v stabilnej meniarne zdemontuje, budovu stavebne upraví a namontuje moderný systém, aký už existuje v susednej meniarne v Kuzmiciach. Nastolený trend zavádzania jednotnej koncepcie napájacích staníc je potom jednoduchší z hľadiska údržby vykonávanej elektromontérmi ŽSR, ako aj autorizovaného servisu.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor



Zľava Ing. Milan Skokan, vedúci SMSÚ EE NaSpS Košice, čipiaci majster Ladislav Hajdu, Ing. Ján Sedláček odvetvový správca sekcie EE Košice a elektromontér Pavol Bodnár skúšajú v 110 kV rozvodni ovládanie jednotlivých komponentov a blokovanie nedovolených operácií.



HAVIS už aj v Šali

Cestujúci v Šali majú radosť z novinky, ktorá im poskytuje lepší prehľad pri čakaní na vlak. Na tejto nesamostatnej železničnej stanici bol na základe podnetu prednostu nainštalovaný hlasový a vizuálny informačný systém (HAVIS).

Rozhlasové zariadenie, ktoré sa nachádzalo v Šali, bolo zastarané a hlásenie vykonával výpravca v službe prostredníctvom mikrofónu. Podľa slov prednostu boli niektoré hlásenia nezrozumiteľné, a to viedlo k častým sťažnostiam zo strany cestujúcich. Nielen ich táto novinka potešila. „Výpravcovia sú už vyškolení, veľmi pozitívne hodnotia možnosti vkladania vedľajších informácií o meškaní vlakov či o konajúcich sa výlukách, pri hlásení novým systémom vedú súčasne vykonávať inú činnosť súvisiacu s dopravnou službou,“ hovorí Vojtech Šebeň, prednosta železničnej stanice v Galante. Keďže trať je súčasťou medzinárodného koridoru, pribudli informačné LED tabule aj s cudzojazyčnými nápismi.

Ivana POPLUHÁROVÁ, foto: Michal Macák



Novinkou sú aj informačné LED tabule.

ŽSR rokovali s poľským manažérom infraštruktúry



Komisia pre železničnú dopravu rokovala v októbri v Pezinku. Zúčastnili sa jej zástupcovia všetkých troch slovenských železničných spoločností (ŽSR, ZSSK a ZSSK CARGO) a poľské PKP. V úvode stretnutia sa vyhodnotila realizácia záverov z minuloročného rokovania a ďalším bodom programu bola spolupráca medzi ŽSR a PKP ako prevádzkovateľmi infraštruktúry.

Okrem iného zástupcovia ŽSR informovali aj o tom, že v najbližších rokoch budú na úseku Žilina - Teplička - Čadca - Skalité št. hr. - Zwardoň iniciovať zmenu trakcie. ŽSR odporúčali tiež rozšíriť elektronickú výmenu dát aj o možnosť implementácie aplikácie pre elektronickú komunikáciu medzi elektrodispečermi. Zástupcovia ŽSR uviedli, že zvolajú úvodné rokovanie, ktorého cieľom bude oboznámiť sa s problematikou a stanoviť ďalšie postupy. Poľská strana predložila návrh na spoločnú výmenu informácií o zmenách v cestovnom poriadku zapríčinených výlukovou činnosťou. Na tomto stretnutí sa rokovalo aj o spolupráci v oblasti osobnej a nákladnej dopravy.

Ivana POPLUHÁROVÁ

Výborný rating opäť potvrdený

Spoločnosť Moody's Investors Service potvrdila Železniciam SR národný rating na úrovni Aa1.sk a medzinárodný rating na úrovni A2. Výhľad spoločnosti je aj v tomto roku hodnotený ako stabilný. Rating ŽSR na úrovni A2 zahŕňa hlavne samostatnú úverovú kvalitu spoločnosti, zohľadňuje rating vlády Slovenskej republiky na úrovni A2 a taktiež predpokladá vysokú pravdepodobnosť podpory zo strany vlády. (red)

V Radave aj o bezplatnom cestovaní

V posledných októbrových dňoch sa konala v Radave (okres Nové Zámky) porada Oblastného riaditeľstva Zvolen. Vedúci zamestnanci, prednostovia železničných staníc a vedúci SMS-účiek sa venovali aktuálnym ťažiskovým témam. Bilancovali, porovnávali minulé rok s tým súčasným a chystajú sa na rok 2015.

Na poradu boli pozvaní aj námestníci GR ŽSR a riaditelia odborov. Poradu otvoril riaditeľ OR Zvolen Ing. Marián Izakovič a v prvom bloku vystúpili aj generálny inšpektor Ing. Branislav Škamla, námestníci Bc. Milan Kubiček a Ing. Jozef Veselka. Riaditelia odborov GR ŽSR Ing. Marian Bošňák, Ing. Milan Nevidanský, Ing. Daniel Maruniak a Ing. Miroslav Matúšek informovali každý o svojej oblasti. Prítomní sa dozvedeli o nehodovosti v rámci ŽSR, ktorá od začiatku roku poklesla o 93 prípadov, ale zvýšil sa počet nehôd kategórie A3, B3 zrážka železničného vozidla s užívateľmi železničných priecestí a nehôd kategórie A5, B5 – úraz osoby spôsobený pohybom vozidla. Novinkou v tejto oblasti je, že od 1. januára 2015 bude nový systém na evidovanie a sledovanie nehôd, incidentov a prevádzkových porúch. Pracovných úrazov v porovnaní s rovnakým obdobím roku 2013 registrujeme na ŽSR o 15 v menej, v obvode OR Zvolen od začiatku roku 2014 došlo k siedmim pracovným úrazom. Ďalšou z tém bolo plnenie GVD, výluková činnosť, príprava na železničnú prevádzku v zimných podmienkach 2014/2015 a povinnosť zabezpečovať štandardy a úlohy v určených ŽST, ktoré už prebiehajú. Hovorilo sa aj o sankciách, ktoré hrozia od 1. januára 2015 pri nespnení úloh. Horúcou témou bola príprava GVD 2014/2015 a bezplatná preprava, navýšenie počtu spojov, zahustenie dopravy a dopad na jednokoľajných tratiach s ohľadom na zabezpečenie údržby, opráv a výluková činnosť. Poradou sa niesla aj téma investícií, zadaní na akcie, plánov na rok 2015 a najmä akcie, ktoré sa budú týkať OR Zvolen. Súčasťou plánovaných a prehodnocovaných investícií boli aj služobné autá a stroje, ktoré budú použité na trati pri opravách a rekonštrukciách. Prebratá bola aj problematika prierezových sekcií OR Zvolen, a to sekcie ľudských zdrojov a sekcie ekonomiky. Bol vydaný metodický pokyn o miestnych podmienkach a o rizikách, využívaní a evidencii fondu pracovného času, pružného pracovného času, dovolení, nadčasovej práce a cestovných náhrad. Sekcia ekonomiky prebrala plnenie plánu na rok 2014, plán na rok 2015, upratovacie služby, ale aj proces verejného obstarávania a reklamačný poriadok. Druhý deň porady riaditeľ OR Zvolen Ing. Marián Izakovič a jeho námestníci, Ing. Milan Majer a Ing. Ľubomír Kašiar prebrali prevádzkovú situáciu, nehody od začiatku roku v obvode OR Zvolen a ich pokles o 11 prípadov oproti minulému roku, prevádzkové poruchy so zavinením zariadení alebo zamestnancov OR Zvolen. Vysoký je ale nárast nehôd kategórie A3, A5 a B3. Novinkou je po zrušení ZPOŽ spolupráca so štátnymi hasičmi. V tejto súvislosti prebehlo pred časom v obvode OR Zvolen s banskobystričskými krajskými hasičmi úspešné taktické cvičenie. ŽSR eviduje v tomto roku celkom 65 požiarov, z toho v obvode OR Zvolen ich bolo zaznamenaných 13. V porovnaní s rovnakým obdobím minulého roka je to v rámci ŽSR pokles o 54 prípadov požiarov. Ďalšej časti porady sa zúčastnili zástupcovia GR ŽSR O 430 a O 460 a s odvetvovými sekciami preberali témy a problémy týkajúce sa železničnej infraštruktúry.

(iva)

V Zlatých Moravciach majú vynovené priecestie

Koncom septembra a počas prvých októbrových dní došlo v Zlatých Moravciach k výmene mechanického priecestného zariadenia za automatické so svetelnou signalizáciou. Komplexnú obnovu a rekonštrukciu železničného priecestia, ktorú mali pod palcom zamestnanci z odvetvia oznamovacej a zabezpečovacej techniky v súčinnosti s traťovákmi, prijali domáci železničari aj vodiči s nadšením.

Zároveň niekoľko desaťročí používané staničné zabezpečovacie zariadenie upravili. Vymenili sa mechanické návěstidlá za svetelné a boli zrušené stavacie kozlíky v dopravnej



Priecestie sa zmenilo úplne. Okrem nového zabezpečovacieho zariadenia bolo aj nanovo zrekonštruované.

kancelárii a na výhybkárskych stanovištiach. Výmena už bola nevyhnutná najmä z dôvodu zastaraných a na údržbu náročných a ťažko opraviteľných komponentov. Náhradné diely sa jednoducho už nedali zohnať. „So starým zariadením v dopravnej kancelárii som pracoval približne 30 rokov a nikdy nás nesklamalo. Nové a modernejšie nás ale určite potešilo,“ povedal službukonajúci výpravca Vincent Škula. „Nové zariadenie, samozrejme, uľahčí prácu obsluhujúcemu, ako aj udržiavajúcemu personálu,“ doplnil Roman Majling, dopravný námestník zo ŽST Ťľany nad Žitavou. Práce vykonali „ozefáci“ zo Zvolena počas nepretržitej výluky a následne v dňoch 10. až 16. októbra prešlo rekonštrukciu železničné priecestie. Tú zvládli podľa plánov traťováci z Levíc. Pôvodné priecestie bolo už v nevyhovujúcom stave a s modernejším zariadením tak dostalo celkom nový šat. Mechanické zabezpečovacie zariadenie je ešte v NŽST Vrábľe a Maňa. Domáci železničari veria, že čoskoro príde rad aj na tieto stanice.

Ivana KAPRÁLIKOVÁ, foto: autorka



Mechanické priecestné zabezpečovacie zariadenie vystriedalo nové, so závorami a svetelnou signalizáciou.



Výpravca Vincent Škula zo ŽST Zlaté Moravce pri už takmer historickom kúsku na železnici. Donedávna ešte plne funkčnom.

Nové lavičky, žiaľ, nepotešili

To, čo je na železnici nové a modernejšie, je vždy vítané. Na „staré dobré“ si však viacerí cestujúci spomenuli v momente, keď si sadli na novučičké lavičky v železničných staniciach Banská Bystrica, Brezno a Levice. Chladné, šmyklivé a ešte aj nekvalitné. Aj taký názor sme si na ne vypočuli.

Novým kovovým lavičkám naozaj nemožno uprieť príťažlivý dizajn. Dýchajú modernou. Pôsobia ako dobre udržiavateľné. Horšie je to však už s ich kvalitou. Staršia pani nám povedala, že sa z nich pre zlý sklon zle vstáva a okrem toho, sú aj šmyklivé a chladné. A to ich cestujúci ešte „nevyskúšali“ počas zimných mesiacov. Subjektívne dojmy cestujúcich o nekvalite však



Nové lavičky by mali niečo vydržať. Žiaľ, tie pred nimi, ktoré boli vo vestibuloch dlhé roky, vyzerajú menej poškodené ako tie celkom nové.

podporuje aj fakt, že viaceré lavičky sú už po niekoľkých mesiacoch preliačené a zmontované spoje neustále povolujú. Celkovo boli tieto lavičky objednané okrem spomínaných troch staníc aj do ŽST Filakovo, Horná Štubňa, Jesenské, Kozárovce, Kriváň, Ťľany nad Žitavou a Zvolen v počte 51 kusov v rôznych zostavách. Pri ich obstarávaní rozhodovala najnižšia cena a parametre, ktoré mali podľa popisu spĺňať. „Lavičky boli vyšpecifikované ako celokovové do čakární. Teda, veľmi odolné, z kovu, sedadlá sú z perforovaného plechu, povrchová úprava by mala zodpovedať práškovým vypalovacím parametrom kovové s povrchovou úpravou chrómovaním a nohy lavičiek vybavené systémom pre vyrovnanie prípadných nerovností podlahy,“ povedala Oľivia Dobrovská z CLaO, z oddelenia obstarávania tovarov. Napriek kritériám však lavičky budia dojem priemernej kvality. Dodávateľom je firma KFP s. r. o. Práve jej



Atraktívne lavičky rýchlo podľahli vonkajším vplyvom.

bola koncom októbra zo sekcie riadenia dopravy z OR Zvolen aj odoslaná reklamácia. K nej sa dodávateľská firma, ktorá lavičky nevyrobila, len ich pre ŽSR dodala vyjadrila takto: po obhliadke a následných skúškach identických lavičiek u nás sme skonštatovali, že ide o mechanické poškodenie, načo sa normálne záruka podľa legislatívy nevzťahuje. Napriek tomu, v rámci našich obchodných vzťahov, budú poškodené sedacie časti vymenené za nové v januári 2015. Predmetné lavičky nemajú antivandal úpravu, preto odporúčame, keďže sa nachádzajú v čakárňach železničných staníc, zvýšiť prevenciu ochrany. Do januára budú musieť cestujúci sedieť, hoci na nových a atraktívnych lavičkách, no s mnohými chybami.

Ivana KAPRÁLIKOVÁ, foto: autorka, I. Janovec



Vítazom sa stal a putovnú výpravku získava Ľubor Fabian

Posledný októbrový piatok sa na pôde školiaceho strediska inštitútu vzdelávania v Michalovciach uskutočnila vedomostno-praktická súťaž „O výpravku Oblastného riaditeľstva Košice“. Putovnú výpravku si za najviac získaných bodov odniesol výpravca Ľubor Fabian z košickej stanice.

Myšlienku zorganizovať súťaž výpravcov Ing. Ján Nastišin, riaditeľ OR Košice spolu s kolegami zo sekcie riadenia dopravy, začali realizovať ihneď po dohode a sľúbenej pomoci kolegov z ÚIVP. Pravidlá a podmienky dohodli každý zo svojej oblasti. Súťaže sa mohli zúčastniť výpravcovia alebo výpravkyne z 22 staníc v obvode OR Košice. Z každej stanice po jednom. Na prvý ročník sa prihlásili tri výpravkyne a 14 výpravcov. A aj keď boli muži v prevahe, ženy nezaostávali. „Súťaž pozostávala z piatich disciplín. Prvou bola teoretická dopravná časť, potom praktická. Treťou časťou bola technická a výpravcovia opäť súťažili z praktickej aj teoretickej časti. Poslednou disciplínou bola obsluha simulačného programu GORDIKON,“ vysvetlil Ing. Jaroslav Sakáč, inšpektor pre školenie. Každá z absolvovaných disciplín sa hodnotila samostatne a určilo sa vždy aj poradie. Výsledné hodnotenie bolo aritmetickým priemerom z 5 jednotlivých umiestnení súťažiaceho. Takže tí najlepší mali najnižší priemer. Po takmer štvorhodinovom zápo-



Vítaza sme zastihli pri riešení súťažnej úlohy.

lení, kde sa naši kolegovia striedali v miestnostiach a plnili súťažné disciplíny, sa stretli inšpektori z ÚIVP a dopraváci z OR, aby súťaž vyhodnotili. Záverečného vyhodnotenia sa zúčastnil aj riaditeľ OR Košice, ktorý spolu s riaditeľom ÚIVP Ing. Viliamom Markócsym, prednostom SRD Ing. Otom Maté a Bc. Gabrielom Románom, prednostom IV v Košiciach odovzdali ceny. S najnižším priemerom súťaž vyhral Ľubor Fabian, výpravca zo železničnej stanice Košice. Na druhom mieste sa umiestnil Mgr. Ján Labuda zo ŽST Mníšek nad Hnilcom a tretím bol Ing. Jozef Tóth, ktorý vypravuje vlaky v ŽST Slovenské Nové Mesto. „Ďakujeme vám, že ste sa súťaže zúčastnili a dúfam, že ste to neprežívali so stresom, ako to často býva pri periodických skúškach. Lebo našim cieľom bolo okrem zasúťaženia si navodiť aj uvoľnenú atmosféru a trochu sa zabaviť. A v neposlednom rade sa stretnúť s kolegami z iných staníc,“ povedal na záver súťaže Ján Nastišin. Poďakovanie adresoval aj na kolegov z ÚIVP, ktorí precízne pripra-



Ing. Jaroslav Sakáč vysvetľuje súťažiacemu podmienky splnenia jednej z praktických úloh.



Po súťaži dobre padla spoločná debata výpravcov od Čiernej nad Tisou po Tatry.



Ľubor Fabián s víťaznou trofejou.



Tretiu priečku obsadil Ing. Jozef Tóth, ktorý vypravuje vlaky v ŽST Slovenské Nové Mesto (vpravo). Vľavo Ing. Oto Maté.



Druhé miesto si vybojoval Mgr. Ján Labuda zo ŽST Mníšek nad Hnilcom (vpravo). Blahoželá mu Ján Nastišin (vľavo) spolu s Viliamom Markócsym (druhý zľava) a Gabrielom Románom.

vili testy, ale aj ostatné súťažné disciplíny. Okrem malých darčiekov víťazov iste poteší aj finančná odmena, ktorú im riaditeľ sľúbil. Organizátori sa svorne zhodli, že podobné súťaže majú zmysel a týmto prvým ročníkom odštartovali tradíciu súťaže výpravcov, ktorá možno osloví aj iné zložky. Veď aj súťaž o traťovúcky krompáč, kus koľajnice či ozeťácke relátko alebo elektrikársky izolátor by mohli byť zaujímavým spretrením náročnej, často veľmi ťažkej práce na železnici.

Dana SCHWARTZOVÁ, foto: autorka

0 legislatíve a nových trendoch v metrologii

V SIP Strečno sa prededávnom zišli železniční metroológovia z organizačných jednotiek ŽSR a niektorých partnerských železničných organizácií. Výskumný a vývojový ústav železníc (VVÚŽ) Žilina usporiadal v úzkej spolupráci s hlavným metroológom ŽSR seminár, ktorého predmetom bolo zamestnancom zaoberajúcim sa meraniami, meracími jednotkami, postupmi aj prístrojmi (metroológom) z rôznych pracovísk a organizačných jednotiek priblížiť nové trendy v metrologii v oblasti legislatívy, meracej techniky, prístrojových zariadení a technológií.

Metrologická činnosť v ŽSR je v súčasnom období organizovaná na základe novelizovaného predpisu ŽSR Op 12 Metrologický poriadok ŽSR s účinnosťou od 1. 1. 2014, ktorý prešiel v roku 2013 rozsiahlou zmenou. Táto zmena je dôsledkom novelizácie zákona č. 142/2000 Z. z. o metrologii novelizovaného v roku 2013. Práve z dôvodov legislatívnych úprav, ktoré boli zapracované aj do interného metrologického predpisu ŽSR, dochádza v súčasnom období k niektorým zmenám v zabehnutom systéme podnikovej metrologie. „**Najpodstatnejšia zmena, týkajúca sa predovšetkým výkonných pracovísk v prevádzke, je tá, že nový predpis Op 12 už nepozná kategóriu meradiel – informatívne meradlá, ktoré nepodliehali povinnej kalibrácii. Súčasná podoba predpisu zaväzuje používateľov meradiel používať iba meradlá kalibrované. Táto skutočnosť výrazne ovplyvnila výklad niektorých nadväzujúcich ustanovení predpisu a v neposlednom rade aj celkovú činnosť v oblasti metrologie v ŽSR,**“ informoval Ing. Tibor Lanča, prednosta sekcie odborných činností VVÚŽ. Obsahová náplň seminára bola preto logicky prispôbená tak, aby predovšetkým obsahla výklad legislatívnych úprav zákona a predpisu, ako aj problematiku ich implementácie do praxe. Dostať priestor bol vytvorený aj na prezentáciu aktuálnych trendov v oblasti meracej techniky, postupov a technológií. Seminár prebiehal počas dvoch rokovacích dní a bol rozdelený do dvoch obsahových celkov – metrologická legislatíva v praxi a meracia technika a technológia – aktuálne trendy. Účastníkom seminára sa prihovorili aj odborníci z externého prostredia. Oblasť metrologie legislatívy podrobne odprezentoval riaditeľ Slovenského metrologického inšpektorátu. Predstavili sa aj zástupcovia spoločností, ktoré sa zaoberajú predajom a distribúciou meracej techniky pre rôzne oblasti praxe. Prezentovali výrobky, zariadenia a technológie s vysokou mierou využiteľnosti v podmienkach ŽSR. Druhý rokovac-



Zamestnanci zaoberajúci sa meraniami, meracími jednotkami, postupmi aj prístrojmi - železniční metroológovia z rôznych pracovísk sa v SIP Strečno oboznámili s novými trendmi v metrologii v oblasti legislatívy, meracej techniky, prístrojových zariadení a technológií.

cí deň sa niesol v duchu riešenia problematiky implementácie legislatívnych úprav predpisu do metrologie praxe v ŽSR. Hlavný metroológ ŽSR Ing. Milan Šebeňa ŽSR vo svojom príspevku vysvetlil a zdôvodnil podstatu niektorých zmien v predpise Op 12. „**Tým, že sa zrušili informatívne meradlá bez náhrady čím došlo k zmene § 5 zákona č. 142/2000 Z. z. o metrologii a o zmene a doplnení niektorých zákonov, tak na základe tejto zmeny zákona sme aj my museli zmeniť článok číslo 56. predpisu ŽSR Op 12 a bolo nutné novelizovať tento predpis,**“ vysvetlil Milan Šebeňa. Na seminári boli podrobne vysvetlené aj články 60. a 65. predpisu ŽSR Op 12, pričom veľký dôraz sa kladol na účel použitia meradla a jeho následné zaradenie. Niekoľkokrát bolo zdôraznené, že užívateľ je zodpovedný za používanie meradla a jedine užívateľ bude postihovaný sankciami v zmysle zákona NR SR č. 142/2000 Z. z. o metrologii a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Vedúci zamestnanci Ústredného železničného metro-

logického strediska a Kalibračných laboratórií (KL) VVÚŽ Žilina zhodnotili spoluprácu s ostatnými organizačnými jednotkami v oblasti kalibrácií meradiel a prístrojov za uplynulé obdobie roku 2014. Metodicky usmernili činnosti pracovísk, v ktorých sa v priebehu predchádzajúcich období vyskytovali rezervy. V závere celého rokovania sa skonštatovalo, že zmenou predpisových ustanovení dochádza k nárastu požiadaviek na výkony kalibrácií v jednotlivých kalibračných laboratóriách, čo vedie k vyťaženiu KL na hranicu ich kapacitných možností. Táto problematika musí byť v budúcnosti riešená s cieľom zabezpečiť potrebný rozsah kalibrácií meradiel v požadovanom objeme a kvalite. Rokovanie preukázalo opodstatnenosť a potrebu organizovať podujatia podobného charakteru aj v budúcom období. Organizátori podujatia privítajú podnetné návrhy na obsahové spustenie nasledujúcich stretnutí metroológov ŽSR v záujme zvýšenia ich kvality a prítlačnosti.

Ing. Tibor LANČA, VVÚŽ



Prezentácia produktového portfólia spoločnosti RMT, s. r. o. Paskov (CZ)



Prvé žiadosti o prácu sú už na stole

Veľtrh práce s názvom Práca a kariéra 2014 sa v októbri uskutočnil prvýkrát v Trnave a zúčastnili sa ho aj železnice. Počas dvoch dní sa ponúkala práca nezamestnaným aj študentom a oslovili sme aj tých, ktorí o zmene zamestnania uvažujú.

O účasti na tomto veľtrhu bolo po pozvaní organizátormi hneď rozhodnuté. „**OR Trnava už dlhodobo pociťuje nedostatok zamestnancov v prevádzkových pozíciách, ide približne o 80 pracovných miest,**“ objasnil dôvody účasti prednosta sekcie ľudských zdrojov Ing. Lubomír Gazdík. Plánované stavy sa nedarí naplniť najmä z toho dôvodu, že uchádzači často nezvládnu psychologické testy, alebo je ich zdravotný stav nevyhovujúci. Ani chladné počasie neovplyvnilo účasť množstva záujemcov. Stánok ŽSR bol na veľtrhu úspešný a patril medzi tie vyhľadávanejšie. Zastavovali sa pri ňom najmä študenti stredných škôl, ale aj iní záujemcovia. Železnice ponúkali prevádzkové pozície, a to rušňovodič - strojník, rušňovodič - elektromontér, elektromontér, návestný majster, výpravca, výhybkár, signalista, dozorca výhybiek a dozorca dopravné, ktorých je na pracoviskách OR Trnava nedostatok. Študenti sa zaujímali najmä o pozície s potrebnou strojnickou, elektrotechnickou, stavebnou alebo dopravnou školou, práve tieto sa v Trnave nachádzajú. „**Sa mozrejme, veľký záujem bol aj o administratívnu prácu, ale v tejto oblasti nemáme voľné miesta,**“ uviedol Gazdík. Súčasťou

veľtrhu boli aj prezentácie rôznych zúčastnených firiem, workshopy a iné sprievodné podujatia. Možnosť prezentácie využili aj železnice. Námestník riaditeľa pre správu ŽI Ing. František Jablončík predstavil účastníkom organizačnú štruktúru, rozdelenie a fungovanie OR Trnava, ale aj voľné pracovné pozície. V týchto dňoch už evidujú personalisti prvé žiadosti o prijatie do zamestnania, takže veľtrh očakávania splnil. ŽSR sa podarilo dostať do povedomia záujemcov o prácu, ale aj dohodnúť sa s prítomnými úradmi práce. Tie prejavili záujem o spoluprácu pri obsadzovaní voľných pracovných miest. „**Účastou na veľtrhu sme poukázali aj na to, že ŽSR sú stabilným zamestnávateľom a majú stále čo ponúknuť potenciálnym záujemcom z hľadiska motivácie a perspektívy. Prišli dokonca aj takí, ktorí uvažovali o zmene povolania a prestúpili by k železničiam,**“ zhodnotil účasť na veľtrhu František Jablončík.



Záujemcom o prácu na železnici boli pri stánku ŽSR poskytnuté všetky informácie nielen prostredníctvom letáčikov, ale kompetentní im osobne zodpovedali na všetky otázky.



Námestník riaditeľa pre správu ŽI Ing. František Jablončík prezentoval účastníkom fungovanie OR Trnava.

Ľudské zdroje informujú

Evidenčný počet zamestnancov ŽSR k 31. 10. 2014 bol 14094 zamestnancov, z toho 74 je absolventov škôl. V tomto roku vedenie ŽSR odsúhlasilo **prijatie 80 absolventov škôl v súlade s adaptačným programom absolventov** vybraných škôl. Na VOJ ešte v súčasnosti prebieha prijímanie absolventov do pracovného pomeru v nadväznosti na splnenie psychickej a zdravotnej spôsobilosti. V roku 2014 sme zaevidovali **165 žiadostí absolventov** o prijatie do pracovného pomeru, z toho 113 vysokoškolákov 52 s ukončením strednej školy. Najviac žiadostí bolo zo Žilinskej univerzity (30), TU Košice (18) STU Bratislava (10). Zo SŠ bol najväčší záujem zo SPŠD a SŠ elektrotechnického zamerania, o ktoré majú železnice najväčší záujem. ŽSR by uvítali viac absolventov so stredných odborných škôl dopravného, elektrotechnického, strojnického a stavebného zamerania. Prijatí absolventi sú zaradení do kurzov na získanie odbornej spôsobilosti, následne sa zaraďujú do uvoľnených funkcií. V roku 2013 bolo prijatých 60 absolventov škôl, z toho 6 absolventov skončilo pracovný pomer (10 %), na OR boli absolventi následne zaradení do typových profesií: dozorca výhybiek, výpravca, elektromontér PTaSZ, návestný majster, signalista. Na ostatných VOJ to boli profesie: geodet, odborný technický zamestnanec, právnik a iné. V roku 2015 plánujeme prijať 100 absolventov vybraných škôl.

(O 510), Ivana POPLUHÁROVÁ, foto: autorka

Milí rodičia.
V Stredisku internátnej prípravy ŽSR v Strečne, pripravujeme pre vaše ratolesti stretnutie s Mikulášom. Pozývame preto Vás a Vaše deti prežiť nevšedný zážitok.

Začneme 6. decembra 2014 o 11:00 hod. spoločnou prípravou sály.

Čaká Vás:	14:00 hod. Prívratanie Mikuláša
výroba vianočných ozdôb	mikulášske darčeky
kreslenie, modelovanie, šantenie, hry, síňeže	súťaž: Mikuláš hľadá talenty
zobehnenie perníčkov	popoludnie plné zábavy prekvapení a sladkostí
minútko	
maľovanie na tvár	
tanečná škola a hry s animátormi	
karneval, detská disco	
tvorba pieskových obrázkov	
	Obľstvenie:
	Vianočný punč pre deti aj dospelých a iné dobroty

Viac informácií a rezervácie: Tel: 042 224 5548, 0405 283 816
www.sjstrece.sk

Vianoce v SOLIDARITE sú späť s hodinovou mzdou

V októbri už po tretíkrát zasadala Správna rada fondu SOLIDARITA zamestnancov Železníc SR. Zhodnotila výnosy z darovaných dvoch percent zo zaplatených daní, schválila 8 žiadostí o finančnú podporu a zaoberala sa aj prípravou vianočnej akcie „Podporme hodinovou mzdou SOLIDARITU!“

Správna rada vyhodnotila výsledok marcovej a aprílovej akcie „Darujme 2 % zo zaplatenej dane za rok 2013 pre SOLIDARITU“. Táto výzva neostala nepovšimnutá a na účet fondu došlo celkovo 17 126,08 €. V porovnaní s rokom 2013 je výnos z tejto akcie nižší o 2 600,27 €. Vyzdvihnúť musíme humánnu čin jednej právnickej osoby, ktorá prostredníctvom daňového úradu prispela sumou 2 000 €, za čo vedeniu jej spoločnosti patrí úprimné poďakovanie. Na zasadnutí bolo prerokovaných a schválených 8 žiadostí o finančnú podporu v celkovej sume 5 200 €. Finančnú dotáciu dostal železničiar, ktorý utrpel závažný pracovný úraz s ťažkou ujmu na zdraví. Ďalšia žiadosť súvisela so živelnou pohromou a ostatných 6 zasa žiadalo podporu pri ťaživej životnej situácii. Od začiatku roka 2014 bolo vyplatených z fondu 29 finančných podporných celkovej sume 18 100 €. Ďalšie žiadosti o podporu budú prerokované na decembrovom zasadnutí správnej rady fondu. Správna rada fondu sa venovala aj príprave vianočnej

akcie pod názvom „Podporme hodinovou mzdou SOLIDARITU!“. Tak ako každý rok, aj tentoraz v nej môžu železničiar pri-spieť jednou hodinou zo svojej mzdy a takýmto spôsobom prejavia svoju humánnosť voči kolegom, ktorí sa ocitnú v núdzi. V tej ostatnej, spustenej pred Vianocami 2013, sa až do septembra 2014 podarilo vyzbierať 15 080,73 €. Zamestnanci ŽSR prispeli sumou 11 408,05 €, zamestnanci ZSSK CAR-GO sumou 1 904,09 € a zamestnanci ZSSK

sumou 1 768,53 €. V porovnaní s predchádzajúcim obdobím pribudlo na účet fondu o 2 419,04 € viac. Vedenie fondu SOLIDARITA už vopred ďakuje zamestnancom ŽSR, ZSSK a ZSSK CARGO, ktorí sa do tejto akcie pred Vianocami 2014 alebo počas roka 2015 zapoja a darovaním hodinovej mzdy umožnia fondu naďalej finančne pomáhať železničiarom a ich rodinám, ktorí pomoc potrebujú.

(KB)



Dynamik Ž

POISTENIE VYTVORENÉ ŠPECIÁLNE PRE ŽELEZNIČIAROV

- Zamestnanecký benefit pre každého zamestnanca ŽSR
- Špeciálne vytvorené životné poistenie
- Produkt plný výhod
- Sporenie aj ochrana
- Jednoduchá administratíva – stačí len podpis, všetko ostatné je zabezpečené
- Automatický príspevok zamestnávateľa ŽSR – zakotvený v kolektívnej zmluve

Príspevok zamestnávateľa 13,28 €

Príspevok zamestnanca 6,64 €

Lístky do zahraničia si vybavte v novembri

Výdajňa FIP ruší stránkové hodiny v decembri a nebude prijímať ani žiadosti o voľné cestovné lístky do zahraničia. Dôvodom je spracovanie celoročnej štatistiky.

O vydanie voľného cestovného lístka do zahraničia požiadajte tak, aby vaša žiadosť bola do výdajne FIP doručená najneskôr do 30. novembra. Žiadanky doručené po tomto termíne nebudú akceptované. Vzhľadom na stále opakujúci sa stav vydaných neprecestovaných voľných cestovných lístkov FIP žiadame zamestnancov, aby veľmi uvážene pristupovali k požiadavkám o ich vydanie. Stránkové dni začínajú opäť 5. 1. 2015.

Odbor riadenia ľudských zdrojov GR ŽSR

Máš už uzatvorený svoj **Dynamik Ž**? Poznáš kolegu, ktorý ho **ešte nemá**? **Pošli nám naňho tip**, a ak zmluvu uzatvorí, odmeníme ňa **darčekovou poukážkou v hodnote 10 €**.

Podmienky odmeny:

- Pošli nám kontakt na kolegu, ktorý by mal záujem o **Dynamik Ž**, alebo mu odporučiť, aby sa nám ozval priamo on.
- Vyplň tento ústrižok a odovzdaj ho zástupcovi spoločnosti Anderson alebo ho pošli e-mailom na dynamikz@anderson.sk.
- Odmenu získaš za každú zmluvu, na ktorú si poskytol kontakt a ktorej číslo číslo bude uvedené na tomto ústrižku.
- V prípade, že rovnaké číslo zmluvy bude od viacerých zamestnancov ŽSR, odmenu získa ten, kto nám ústrižok pošle prvý.



Viac informácií na: dynamikz@anderson.sk alebo na telefónnom čísle 0908 049 000



Vyplň tento ústrižok a pošli ho na adresu Anderson, Dunajská 8, 811 08 Bratislava, e-mailom na dynamikz@anderson.sk alebo ho odovzdaj zástupcovi spoločnosti Anderson.

Poukaz na odmenu pre klienta **Dynamik Ž**



Údaje odporúčateľa:

Moje číslo zmluvy **Dynamik Ž**:

Moje meno a priezvisko:

1. odporúčaná zmluva **Dynamik Ž***

2. odporúčaná zmluva **Dynamik Ž***

3. odporúčaná zmluva **Dynamik Ž***

Meno a priezvisko:

Meno a priezvisko:

Meno a priezvisko:

* Číslo zmluvy



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 žrebovania.

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

Správna odpoveď októbrovej fotohádanky je:

Železničné priecestie neďaleko zastávky Paluvsie v Rajeckej doline

Vítazom sa stal a vecnú cenu získava:

Miroslav BEDNÁRIK.

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?**

Napište 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 neželezné témy
nebudeme reagovať.**

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

<p>- Vy tvrdíte, že toto malé auto je pre viac osôb?</p> <p>- Samozrejme, ...</p> <p>(dokončenie v tajničke).</p>				Pomoc: Aza, Kern, erika, it, Laval	pridal soľ	obrné bojové vozidlo	Republic Souzh Africa (skr.)	to (anglicky)	drobná kríkovitá rastlina, vresovec	ženské meno (30.X.)	český maliar (Antonín 1710-1747)	meno Adolfa	švédsky vynálezca (Carl Gustaf de)	ohúri, omámi		
				obúchalo												
				3												
				osobné zámeno					patriaci Imrovi							
			EČV okr. Vranov /T					napádal								
Jozef Vysočani	povel pre psa	2	psovitá šelma akým spôsobom			čin					a podobne (skr.)					
						múr					unavuje, premáha					
slávny taliansky husliar						turistický prístrešok				nedobří						
						škрупinový plod				podoba						
nerozvitý kvet				druh čísel, lotérie				atmosféra (skr.)				plaz	staro- arménske mesto			
				samica jelaňa				2.dvoj- hláska								
somár					jazyky				je neroz- hodný							
					lurécium (zn.)				niób (zn.)							
Rhode Island (skr.)			1													
tam			ovoniaval						čaeť tváre							



Staničná knižnica v Prešove je obľúbeným miestom

- * Táto knižnica slúži na spríjemnenie čakania a cestovania všetkým cestujúcim.
- * Knihy sú na policiach uložené podľa žánrov a záujmov.
- * Je to otvorená samoobslužná knižnica.
- * Knihy si vyberáte sami a po prečítaní alebo prezretí vrátite naspäť.
- * Ak knihu nedočítate v čakárni, môžete si ju zobrať do vlaku a na spiatocnej ceste vrátiť.
- * Ak sa vám kniha veľmi zapáči môžete si ju nechať a nahradiť inou.
- * S knihami zaobchádzajte šetrne.

Tak takýto výpožičný poriadok je v Staničnej knižnici na prešovskej železničnej stanici. Prednedávnom tu naši kolegovia spolu s Knižnicou P. O. Hviezdoslava v Prešove premenili priestor čakárne na miesto, kde si cestujúci môže čakať na vlak spríjemniť čítaním knihy či časopisu. „Staničná knižnica nám funguje veľmi dobre. Cestujúci ju radi navštevujú. Sú tu staršie knihy, ktoré knižnica vyradila, alebo jej ich darovali Prešovčania. Všetky knihy sú obalené a usporiadané na policiach podľa žánrov. Každý cestujúci si tu určite nájde niečo, čo ho zaujme. Sú tu knihy pre najmenších, rozprávky, záhady, romány pre ženy, básne, ale aj cestopisy, knihy o dejinách, umení, prírode, športe, varení, knihy v angličtine... Teda naozaj široký výber,“ povedala Ing. Danko Ščislaková zo ŽST Prešov. Zatiaľ majú prešovskí železničari samé pozitívne ohlasy a mnohí už doniesli aj vlastné knihy. Pre najmenšie detičky je tu urobený detský kútik, kde si môžu prelistovať knihu alebo nakresliť pekný obrázok.

(sch), foto: archív stanice



Cestujúci zažili knihy naživo

Popoludňajší ruch na bratislavskej hlavnej stanici zrazu prerušil hlas z mikrofónu. Cestujúci, ktorí vo vestibule čakali na vlak sa obzerajúc snažili zistiť, čo sa deje. Vtom jeden z účinkujúcich všetko objasnil a privítal prítomných na Dňoch slovenskej literatúry, ktorých súčasťou sa stala aj bratislavská železničná stanica.

Keďže heslom týchto podujatí bolo Zaži knihy naživo, okoloidúci si mohli počas dvoch hodín vypočuť ukážky poézie aj prózy slovenských autorov. Čítanie bolo dynamické, mladí herci literárne ukážky striedali, preto sa náhodní poslucháči určite nenudili. Ľudia, ktorí vošli do vestibulu stanice a mali pred odchodom vlaku chvíľu čas, sa

často pristavili a započúvali. Súčasťou Dní slovenskej literatúry bola aj výstava fotografií spisovateľov od autorky Lucie Gardin, ktoré lemovali podchod k nástupištiam.

Ivana POPLUHÁROVÁ, Foto: autorka



Výstava zaujímavých fotografií oživila podchod hlavnej stanice.



Čítanie literatúry sa nieslo v uvoľnenej atmosfére.



MIRO TÁSLER: RÁD CESTUJEM V „MAMIČKOVSKOM“ VOZNI

Stretli sme sa spolu pred viac ako rokom už pri začiatkoch príprav Folklorneho festivalu FISAIC, ktorý sa toto leto uskutočnil v amfiteátri v Banskej Štiavnici. Miro Tásler, spolu s technickým tímom skupiny IMT Smile, nám zabezpečili hudobné ozvučenie amfiteátra, ktoré nám v dobrom závideli všetci zahraniční účastníci. Najmä ich zásluhou bol festival pre všetkých jedinečným zážitkom... Preto sme sa radi stretli spoločne opäť a neváhali sme sa spýtať na zaujímavé súvislosti.

Pre väčšinu vašich fanúšikov ste ako IMT Smile súčasťou kvalitnej slovenskej modernej hudby. Aký je však váš vzťah k folklóru?

Pre mňa je to vzťah úplne intímny a špecifický. Ludová pieseň a folklór je súčasťou našej kultúry. Kultúra úzko súvisí s hudbou, jej chápaním a prežívaním. Je preto zvláštne, že dnes, žiaľ, väčšina detí nepozná naše ľudové piesne, a potom, samozrejme, nemôže poznať ani ďalšie súvislosti. Myslím, že je to veľká chyba, pretože s tým súvisí aj schopnosť, aby národ spoznal sám seba. Tieto súvislosti pochopíte najmä v porovnaní so zahraničím. Napríklad súbor z Belgicka, ktorý bol na vašom festivale a ich folklór. Bol pre nás dosť nezvyklý a veľmi jednoduchý. Ale určite ste si všimli, akí boli Belgičania naňho hrdí! Naš folklór je predsa oveľa dokonalejší. Je to úplne iná úroveň. Naša profesionalita a samotný odkaz nášho folklóru sú v tomto tandeme neporovnateľné. Ďalší - francúzsky folklór bol divadelne spracovaný. Zrejme

hľadali cestu, ako nám ich folklór priblížiť tak, aby sme ho pochopili. Je pre mňa ako hudobníka preto naozaj zvláštne, že na základných školách nie je zabezpečené, aby ľudová pieseň sprevádzala deti už od detstva... Je to rozpor a škoda zároveň. Mali by sa o to pričiniť, ak nie učitelia, tak potom určite rodičia. Lebo tam to celé začína. Aj ja sám som až neskôr pochopil, ako ľudové piesne kopírujú a formujú národ. Aj Slováci ako národ tvoria svoju kultúru a ľudová pieseň a folklór je pre mňa hlavnou súčasťou kultúry.

Možno sme vás pri našom stretnutí zaskočili kombináciou železnice, folklóru a železničných folklórnych súborov. Asi toto by ste v súvislosti so železnicou nečakali?

Príjemná predstava železnice sa u mňa spája najmä so starými historickými vláčikmi. Škoda, že ich dnes nechodí viac. Ale konkrétna súvislosť medzi IMT Smile a železnicou je cestovanie. Je fakt, že ako kapela sme už dlho necestovali vlakom. Niekedy

dávno sme však chodili iba vlakom. Mama nám ušila poťahy na nástroje, a tak sme šli. Zbalili sme nástroje, zobrali gitary, bicie na hlavu a naložili sme všetko do vlaku. Ale dnes už by to nebolo tak úplne super, pretože vlaky nechodia v tom čase, kedy by sme to potrebovali, a tak využívame auto, ktoré je pre nás pohodlnejšie, naložíme tam jednoducho strašne veľa vecí. Do vlaku sme to museli nakladať na niekoľkokrát, bolo to zložité. Ale ako samotné osoby cestujeme často aj v súčasnosti vlakom. Ja cestujem často na východ. Bratislava – Prešov alebo Bratislava – Košice. Veľmi často využívam aj auto a vlak je potom pre mňa spestrením. Za mesiac idem možno dva aj trikrát vlakom. Rád cestujem v „mamičkovskom“ vozni. Sú tam deti s mamami, deti síce niekedy kričia, mnohým ľuďom to vadí, ale mne to nevadí. A ešte ma nikdy sprievodca nevyhodil.

Ďakujem za rozhovor.

Soňa KUBINCOVÁ

História, súčasnosť a budúcnosť železníc v Trnavskom regióne

Klub priateľov železníc Trnavy (KPŽT) a okolia zorganizoval koncom októbra, za pomoci sponzorov, druhý ročník konferencie „Železnice v Trnavskom regióne história - súčasnosť - budúcnosť,“ na Mestskom úrade v Trnave.

Konferencie sa zúčastnili nielen významní hostia spomedzi železničiarov, ale aj primátor mesta Trnava a riaditeľka dopravnej politiky trnavského kraja. Zúčastnených privítal a zároveň konferenciu otvoril člen klubu Mgr. Peter Siváček. V úvodnej časti prednášok priblížil činnosť a vývoj združenia klubu jeho predseda Ing. Miloslav Lužák. Z rôznorodých činností klubu spomenul napríklad vydávanie nových publikácií, zvelaďovanie tratí lesných železníc, pripomínanie si výročí železničných tratí a vlečiek v okolí Trnavy. Pútavé prednášky si pre širokú odbornú aj laickú verejnosť pripravil zanieteny železničiar Bohuslav Kráľovič. V jednej z jeho tém sme sa mohli dozvedieť o vývoji železničného opravárenského priemyslu, pri ktorej vyzdvihol fungovanie najväčších firiem ako sú ŽOS a Želos Trnava. Jeho ďalšou prednáškou boli trnavské staničné budovy a ich história. Následne na to nadviazal riaditeľ OR Trnava Ing. Ján Uhnávy, ktorý priblížil zaujímavé informácie o rekonštrukciách železničnej



stanice. Milým spestrením podujatia bola kuriózna prednáška o železničkách vedúcich do trnavského cukrovaru. V poslednej časti konferencie Mgr. Jozef Schmidt, obchodný riaditeľ ZSSK, oboznámil prítomných s aktuálnymi informáciami týkajúcimi sa bezplatnej prepravy. Jeho interpretácia sa niesla v pozitívnom duchu a kladnom očakávaní budúcnosti. Účastníci konferencie si prostredníctvom prednášok mohli zaspomínať na dávnu históriu železníc. Z podujatia si odnášali nielen zborník prednášok, ale aj nové informácie súvisiace so železnicou.

Katarína MARTINKOVIČOVÁ, foto: autorka