

ŽELEZNIČNÝ **semafor**

ŽSR

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY

ROČNÍK XXV

MAREC 2015

**Od 1. marca platí
nová kolektívna zmluva**

Spoločné stretnutie ŽSR a SŽDC

**Desiaty týždeň
na železnici bol tragický**



Z porád vedenia ŽSR

Investičný plán z vlastných zdrojov je schválený

Výsledky hospodárenia ŽSR za január 2015

Vedenie ŽSR prerokovalo výsledky hospodárenia za január 2015. Výsledok hospodárenia sa vyvíja priaznivo, v sledovanom období bol dosiahnutý zisk cca 5,2 mil €. Pokračuje priaznivý vývoj hospodárenia oproti plánu na tento rok i oproti rovnakému obdobiu v roku 2014. Vývoj hospodárenia ovplyvnili predovšetkým úspora nákladov na energie, nižšie čerpanie nákladov na opravy a udržiavanie a ostatné služby, osobné náklady, vyššie tržby z úhrad za prístup za železničnú infraštruktúru a z predaja elektrickej energie.

Hodnotenie plánu auditov a kontrol za rok 2014

Správa hodnotí auditu a kontroly vykonané vlastnými zamestnancami a obsahuje aj zhrnutie výsledkov auditov a kontrol externými inštitúciami. V hodnotenom období bolo zrealizovaných odborom interného auditu (O120 GR ŽSR) celkom 13 auditorských akcií, v rámci ktorých bolo prijatých 40 opatrení a 16 odporúčaní. V roku 2014 externé inštitúcie vykonali na ŽSR celkom 8 auditov a kontrol, pri ktorých boli prijaté 4 odporúčania.

Rokovanie vedenia ŽSR s riaditeľmi oblastných riaditeľstiev

Dňa 24. februára sa uskutočnilo rokovanie vedenia ŽSR za účasti riaditeľov OR (Trnava, Žilina, Zvolen, Košice). Predmetom stretnutia boli predložené podklady, v ktorých išlo o námety na zlepšenie, návrhy, odporúčania a riziká spracované jednotlivými ROR k vybraným oblastiam:

- Námety na zlepšenie spolupráce pri zabezpečení procesu obstarávania,
- námety na precizovanie postupov a koordinácie činností počas prípravy, projektovania a realizácie investícií, vrátane akcií Operačného programu doprava (OPD) a Operačného programu Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020 (OPII),



Rokovanie vedenia ŽSR s riaditeľmi oblastných riaditeľstiev.

- strategické ciele OR na podporu splnenia plánu na rok 2015, vrátane najvýznamnejších priorít, požadovaných na riešenie v roku 2015,
- práca s výsledkami previerok bezpečnosti ochrany zdravia pri práci (BOZP), námety na zlepšenie procesu odstraňovania zistených porúch, vrátane foriem krytia nákladov s tým súvisiacich.

Investičný plán zabezpečený z vlastných zdrojov aktiváciou (hospodárskym spôsobom) na rok 2015 je schválený

GR rozhodnutím č. 13/2015 schválil návrh menovitého rozpisu investičného plánu z vlastných zdrojov zabezpečeného aktiváciou (hospodárskym spôsobom) na rok 2015. Na základe požiadaviek odborov GR ŽSR a jednotlivých VOJ ŽSR pre potreby realizácie investičných akcií bol predložený návrh rozpisu investičného plánu z vlastných zdrojov zabezpečeného aktiváciou na rok 2015 za účelom použitia vyzískaného materiálu, resp. materiálu z nedokončených investícií rozpisného vo výške 2 796 100 € z celkového plánovaného limitu vo výške 5 mil. €. Súčasne bol predložený menovitý návrh investičného plánu z vlastných zdrojov zabezpečeného aktiváciou na rok 2015 vo výške plánovaného limitu pre realizáciu investícií hospodárskym ako aj dodávateľským spôsobom v celkovej výške 10 mil. € (rozpisovaný podiel dodávateľský spôsob k limitu 31,4 % a podiel aktivácie k limitu 68,6 %). Vedenie ŽSR tiež na svojom zasadnutí prerokovalo správu o priebehu čerpania finančných prostriedkov zo ŠR a fondov EÚ za rok 2014 a prehľad čerpania investícií z vlastných zdrojov realizovaných dodávateľským spôsobom a aktiváciou (hospodárskym spôsobom) za obdobie 01 - 12/2014. Dané materiály vzal generálny riaditeľ na vedomie.

Projektové riadenie

- * Rozhodnutím GR č. 14/2015 bol schválený ďalší postup zavádzania inventarizácie majetku pomocou čiarových kódov na ostatných VOJ. Podľa schváleného harmonogramu bude tento systém inventarizácie realizovaný v priebehu 2 rokov. V roku 2015 na OR Trnava, OR Žilina, VVÚŽ, ZSŽ, ŽE, ClaO, SŽG a v roku 2016 na OR Zvolen, OR Košice, SHM, UIVP, MO Košice, MO Bratislava.
- * Rozhodnutím GR č. 15/2015 bola schválená správa z analýzy súčasného stavu, návrh budúceho stavu a plán projektu č. 04/2014 Centrum riadenia dopravy Púchov – uvedenie do prevádzky pre fázu implementácie.

Anton KUKUČKA, Stanislava FEJFAROVÁ

Spoločné stretnutie generálnych riaditeľov ŽSR a Správy železničnej dopravní cesty ČR

Úroveň spolupráce a vzťahy medzi ŽSR a SŽDC sú naďalej nadštandardné. V dňoch 12. - 13. marca 2015 sa uskutočnilo v Hlohovci pri



Dušan Šefčík a Pavel Surý po podpise dohody o spolupráci pri elektronickej výmene informácií.

Brne rokovaní generálneho riaditeľa SŽDC Pavla Surého s generálnym riaditeľom ŽSR Dušanom Šefčíkom. Prerokované boli otázky prepojenia informačných systémov riadenia dopravy, spolupráce pri udeľovaní trás „ad hoc“ presahujúce hranice, koordinácia činností na cezhraničných tratiach, spolupráca v rámci medzinárodných organizácií a spoločný postup

a stanoviská týkajúce sa nariadenia EÚ č. 913/2010 o koridoroch pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu. Zároveň obaja generálni riaditelia podpísali Dohodu o spolupráci pri elektronickej výmene informácií.



Platí nová kolektívna zmluva

Generálny riaditeľ Železníc Slovenskej republiky Dušan Šefčík a zástupcovia dvanástich odborových organizácií podpísali 12. marca 2015 Kolektívnu zmluvu ŽSR. Zmluva je platná od 1. marca 2015 do 31. decembra 2016.



Dokument, ktorý je výsledkom kolektívneho vyjednávania, podpísalo aj 12 zástupcov odborových organizácií zastupujúcich zamestnancov.



Novú kolektívnu zmluvu podpísal za zamestnávateľa Dušan Šefčík, generálny riaditeľ ŽSR. Na fotografii s Jánom Záčkom, námestníkom pre ľudské zdroje.

Výsledkom série rokovaní je dohoda vedenia ŽSR a odborárov vo viacerých oblastiach. Táto kolektívna zmluva zabezpečí pre zamestnancov ŽSR v roku 2015 nárast priemernej mzdy vo výške 2,5 %, diferencovane podľa vnútorných organizačných jednotiek. Zachované zostávajú aj všetky sociálne istoty pre zamestnancov ŽSR.

(red)

Zmeny v správnej rade



Dňa 28. februára ukončil Jaroslav Mikla funkciu predsedu a člena Správnej rady ŽSR. Minister dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR s účinnosťou od 1. marca 2015 vymenoval za člena a predsedu Správnej rady ŽSR Štefana Hlinku. Podpredsedom SR je Martin Čatloš.

Správna rada je najvyšší orgán železníc. Má päť členov – štyria členovia sú odborníci z odvetvia dopravy, financií, bankovníctva, hospodárstva a práva, jeden je volený zástupca zamestnancov železníc. Členov

Správnej rady vymenúva a odvoláva minister dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, z nich jedného vymenúva a odvoláva na základe návrhu vychádzajúceho z volieb vykonaných kolektívom

zamestnancov. Správna rada ŽSR má 5 členov a sú to: Štefan Hlinka, Vladimír Lupták, Martin Čatloš, Radovan Majerský a Darina Fabuľová (zvolená zamestnancami).

Od 1. marca sú bankové účty ŽSR centralizované

Naši odberatelia ešte donedávna využívali na úhradu svojich záväzkov viaceré bankové účty ŽSR, z ktorých niekoľko bolo pod gesciou vnútorných organizačných jednotiek. V záujme sprehľadnenia peňažných tokov, zjednodušenia výkazníctva a v neposlednom rade aj s prihliadnutím na finančné náklady ŽSR došlo od 1. marca k centralizácii platobného styku s jednotlivými odberateľmi.

Na úhradu výkonov sú k dispozícii iba tri vybrané bankové účty ŽSR v Tatra banke, a. s., Všeobecnej úverovej banke, a. s. a Slovenskej sporiteľni, a. s. Odberatelia si sami zvolia banku, na účet ktorej poukážu platu. Táto zmena sa zatiaľ dotkla GR ŽSR, ÚS, ÚIVP, ŽZ, CLaO, ZSŽ, SŽG, VVÚŽ,

MO Bratislava, MO Košice, OR Žilina, OR Zvolen. Vo vnútorných organizačných jednotkách OR Košice, OR Trnava, SHM, ŽE a ŽT sa táto zmena zrealizuje v priebehu roka 2015, dovtedy budú na svojich vystavených faktúrach uvádzať doterajší bankový účet. Všetky prevádzkové bankové účty VOJ

budú ponechané na dobeh platieb a využívajú pre prevádzkové potreby VOJ. Zostatok finančných prostriedkov na týchto účtoch bude denne sledovaný a ich existencia bude v ďalšom období prehodnotená.

(O 310 GR ŽSR)

Bankové účty, na ktoré ŽSR od 1. marca prijímajú platby od jednotlivých odberateľov:

Názov banky	Číslo účtu v BBAN	Kód banky	BIC	Číslo účtu vo formáte IBAN
Tatra banka, a.s.	2647000078	1100	TATRSKBX	SK14 1100 0000 0026 4700 0078
Všeobecná úverová banka, a.s.	35-4700012	0200	SUBASKBX	SK11 0200 0000 3500 0470 0012
Slovenská sporiteľňa, a.s.	0011446542	0900	GIBASKBX	SK94 0900 0000 0000 1144 6542

Železničná nehoda nákladného vlaku spôsobila v Štúrove

V nedeľu 1. marca o 10:05 hod. sa v železničnej stanici Štúrovo vykoľajil vchádzajúci nákladný vlak Pn 48298 patriaci súkromnému dopravcovi Prvá slovenská železničná, a. s., ktorý prevážal náklad kukuričného zrna. Vykoľajenie spôsobilo nemalé problémy – poškodenie železničnej infraštruktúry, vozňov a zasiahlo tak aj cestujúcu verejnosť. Celkové následky tejto nehody boli odstránené 6. marca o 20:05 hod.



Na tento účel zabezpečilo ŽSR špeciálny traťový stroj, vákuový nakladač Fatra 15000 a nakladač JCB. Po odčerpaní nákladu z vykoľajených vozňov za asistencie hasičov zo Štúrova bratislavskí mostári spolu s kolegami zo ZSSK CARGO vozne odstránili pomocou koľajových žeriavov a dvoch vyslobodzovacích automobilov IVECO združenia ČESMAD Slovakia, ktoré zabezpečil dopravca PSŽ.



Nákladný vlak smeroval zo železničnej stanice Mátészalka (Maďarsko) do železničnej stanice Boleráz. Pri vjazde tohto nákladného vlaku do železničnej stanice Štúrovo sa z celkového počtu 22 vozňov päť z nich vykoľajilo. Jeden sa prevrátil na strechu, tri boli vykoľajené tak, že sa prevrátili nabok a jeden vozeň bol vykoľajený predným podvozkom. Odstránenie týchto vozňov bolo veľmi náročné. V deň nehody boli objednané špeciálne koľajové žeriavy a za ich pomoci oddelili zamestnanci Mostného obvodu Bratislava a ZSSK CARGO dva do seba zakliesnené vykoľajené a nabok prevrátené vozne, ktoré bránili železničnej prevádzke smerom k štátnej hranici.



Pri nehode sa našťastie nikto nezranil, doprava cez železničnú stanicu Štúrovo však bola niekoľko dní výrazne obmedzená. V smere Štúrovo – Levice, po železničnú stanicu Čata, bola od nedeľných predpoludňajších hodín až do piatkového večera traťová koľaj vylúčená a železničná doprava bola zabezpečená náhradnou autobusovou dopravou.



Jednou z podmienok možnosti odstránenia vykoľajených vozňov bolo aj vyloženie nákladu, teda kukuričného zrna. To situáciu veľmi komplikovalo a sťažovalo, pretože hmotnosť jedného naloženého vozňa bola približne 80 ton.



nemalý rozruch a veľké škody



Prvá staničná koľaj síce nebola následkom nehody poškodená, bezpečnosť prechádzajúcich vlakov však bola aj napriek tomu ohrozená, pretože mohlo dôjsť k prevráteniu vozňov naklonených smerom k nej. Z toho dôvodu medzinárodné vlaky do a z Maďarska jazdili do 3. marca do 16:00 hod. zo ŽST Nové Zámky, odklonom cez ŽST Komárno. Jazda vlakov smerom do Maďarska bola úplne obnovená po oboch koľajach v piatok 6. marca vo večerných hodinách.



Následkom tejto nehody došlo aj k značnému poškodeniu železničnej infraštruktúry.

Ďakujeme!

Koordinácia všetkých prác, počnúc odstraňovaním až po výmenu a uvedenie koľají a výhybiek do prevádzky sa niesla v réžii vedúcich zamestnancov OR Trnava, ktorí sa podľa vypracovaného harmonogramu denne striedali v mieste nehody. Veľkou oporou bol ústretový prístup a pochopenie kolegov železničnej stanice Štúrovo. Poďakovanie ďalej patrí Mostnému obvodu Bratislava, SMSÚ ŽTS TO Bra-

Pamätáte si takéto alebo podobné vykoľajenie na Slovensku za posledné roky?

Pavol Pokrývka, prednosta sekcie ŽTS, OR Trnava:

Za posledné roky sme zažili niekoľko vážnych vykoľajení, ale poškodenie železničného zvršku a vozňov v takomto rozsahu ešte nie. A už vôbec si nepamätám, že by musela byť použitá pri obnovení prevádzky aj ťažká automobilová vyslobodzovacia technika, bez ktorej by nebolo možné tieto vykoľajené vozne odstrániť. Preto všetkým zúčastneným patrí uznanie a poďakovanie.

Milan Kubiček, námestník GR ŽSR pre prevádzku:

Počas svojho pôsobenia v ŽSR som sa stretol s rôznymi nehodami, ktoré mali častokrát aj ten najhorší možný dopad, a to stratu ľudských životov a taktiež s nehodami, pri ktorých došlo k značným materiálnym škodám. Pri tejto nehode našťastie nedošlo k ublíženiu na



Tieto fotografie znázorňujú koľaj pred a po opravách.



Na mieste nehody vznikla smerová porucha v druhej staničnej koľaji, boli úplne zničené dve výhybky a prípojné polia, ktoré sa museli nahraďiť inými, dovezenými zo ŽST Trenčín, kde ústretovo naloženie a prevoz na špeciálnom vozni zabezpečila firma TSS Grade, a. s. a zo ŽST Zohor, kde prevoz zabezpečilo SMSÚ ŽTS TO Bratislava. Ich vlastnú výmenu realizovali traťováci z Nových Zámok v spolupráci so zamestnancami MDS Nové Zámky a Bratislava. Na odstránení následkov nehody sa podieľali aj ďalšie odvetvia, a to zamestnanci SMSÚ EE TV Nové Zámky, SMSÚ OZT ZT a SMSÚ OZT KT Nové Zámky aj pomocou koľajového žeriavu EDK 350/5, pričom boli využité aj montážne vozidlá MVTV, výhybková podbijačka Plasser, nakladač UDS 114, dve nákladné vozidlá Tatra 815 a špeciálne výsypné vozne. Práce trvali 3 dni. Príčiny vykoľajenia nákladného vlaku sú momentálne predmetom vyšetrovania. V mieste vykoľajenia bola stanovená rýchlosť spomínaného vlaku 40 km/hod. Rozsah poškodenia vozňov, ako aj celková výška vzniknutej škody budú vyčíslené dodatočne.

(pop), Foto: archív SBI Bratislava a 0440 GR ŽSR

tlava, SMSÚ ŽTS MDS Nové Zámky a MDS Bratislava, SMSÚ EE TV Nové Zámky, SMSÚ OZT ZT a SMSÚ OZT KT Nové Zámky. Zodpovedný a operatívny prístup prejavili aj kolegovia z OR Žilina, ktorí ihneď „rozhodili sieť“ a hľadali požadované tvary výhybiek. Ďakujeme za profesionálny prístup.

zdraví. Odstraňovanie následkov však bolo jedno z najťažších, aké si pamätám. Všetko bolo skomplikované polohou miesta, kde a ako skončili ložené vykoľajené vagóny. V tomto mieste bol z jednej strany prístup ku koľajám nemožný a z druhej strany obmedzený prítomnosťou zariadení železničnej infraštruktúry. Vagóny mali odtrhnuté podvozky, boli vzájomne do seba zakliesnené a pri ich tonáži bolo potrebné ich najskôr vyložiť, odtrhnúť vzájomne od seba, preložiť koľajovými žeriavmi a pripraviť pre odstránenie pomocou vyslobodzovacieho vozidla mimo koľaje. Odstraňovanie takto vzniknutej situácie si vyžadovalo vysoko profesionálny prístup a zvýšenú opatrnosť, preto by som chcel všetkým zúčastneným vysloviť poďakovanie a uznanie.



V okolí Bytče začali výluky, potrvajú celý rok

Po zimnej pauze a s nástupom vyšších teplôt pokračuje modernizácia koridorovej trate medzi Púchovom a Žilinou. V Bytči sa pracuje na novom nadjazde, začali už aj výluky na trati, ktoré sa neskôr presunú do stanice. Trať od Považskej Teplej po Dolný Hričov musí byť hotová do konca roku 2015.

Už od januára pracujú stavbári na novom nadjazde nad bratislavským zhlavím stanice. Harmonogram prác je naplánovaný tak, aby bol nadjazd pripravený pre spustenie do prevádzky v priebehu júla 2015. Kvôli výluke je od 2. marca medzi Považskou Teplou a Bytčou zavedená jednokolejná prevádzka, čo vyvolalo viacero zmien u vlakov v re-



Začiatkom apríla začne výluka nepárnej skupiny koľajiska ŽST Bytča, ktorá potrvá 95 dní. Počas nej bude dokončený podchod pre cestujúcich, ktorého prvá polovica bola vybudovaná v roku 2014 počas výluky párnej skupiny. Vznikne aj nové nástupište pri výpravnej budove. Po ukončení výluky bude ešte približne na mesiac vylúčená párna skupina koľaj, kvôli dokončeniu 2. staničnej koľaje.



Július Oláh (naľavo) z odboru investorského GR ŽSR konzultuje so zástupcom zhotoviteľa Milanom Mockovčiakom harmonogram výluk na najbližšie obdobie.



Tohtoročné výluky začali 2. marca. Stavbári v dvoch etapách vložia koľajovú spojku na bratislavskom zhlaví ŽST Bytča, ktorá zabezpečí zdvojkotajnenie traťového úseku Považská Teplá – Bytča počas realizácie 95-dňovej výluky v ŽST Bytča.

gionálnej doprave. Potrvá to mesiac a od začiatku apríla už nasleduje 95-dňová výluka priamo v stanici. Naplno sa rozbehnú aj práce na 1600-metrovej preložke trate v úseku Bytča - Dolný Hričov. Na konci roka 2015, presnejšie 3. novembra, musí byť výlukovo aj fakturačne kompletne ukončený úsek medzi Považskou Teplou a Bytčou, samotná ŽST Bytča aj trať medzi Bytčou a Dolným Hričovom.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor



Trať za Považskou Teplou vedie súbežne s cestou 1. triedy č. 61, ktorá je výškovo situovaná nad niveletou koľaje. Na niektorých miestach sa približujú až tak, že sa stena pod štátnou cestou zabezpečuje zárubným múrom. V tomto úseku, medzi Považskou Teplou a novobudovanou výhybnou Plevník – Drienové, dôjde k preložke trate, ktorá bude realizovaná v priebehu septembra a októbra, počas dvoch cca mesačných výluk. Výhybňa už bude zapojená do zabezpečovacieho zariadenia SIMIS-W v Bytči.

Od 1. marca zastavujú IC vlaky v Ružomberku aj Vrútkach

Od 1. zmeny cestovného poriadku, platnej od 1. marca, je na sieti ŽSR prevádzkovaných celkovo 1816 vlakov osobnej dopravy. Ak ich roztriedime podľa dopravcov, tak 1746 vlakov prevádzkuje Železničná spoločnosť Slovensko, a. s., 68 vlakov RegioJet a 2 vlaky LEO Express.

Zavedené sú nové vlaky na trati Kúty – Malacky – Bratislava, Čadca – Žilina, Zvolen – Banská Bystrica a Senica – Kúty. Na každej z týchto tratí pribudli 2 vlaky. Významná zmena nastala v časových polohách IC vlakov dopravcu ZSSK. Rozšírilo sa aj ich zastavovanie o železničné stanice Ružomberok a Vrútky. Zmena polôh IC vlakov zname-

nala tiež rozsiahlu úpravu polôh prípojných osobných vlakov. Objednané boli aj úpravy polôh ďalších vlakov osobnej dopravy, predĺženie alebo skrátenie ich trás a zmena ich dátumového obmedzenia. Zaujímavosťou je tiež to, že ku komerčným názvom vlakom ako sú DPD, LYONESS, WÜSTENROT, HORALKY SEDITA, SHOPPIE.SK, OKAY

ELEKTRO, FERRATUMBANK pribudol ďalší. Rýchlik R 613/ R 1613/ R 1615 prišiel o tradičný názov „Ružín“ a po novom nesie pomenovanie „KRKA“. Čo sa týka nákladnej dopravy, ŽSR registruje k 1. marcu 48 dopravcov s uzavretou zmluvou o prístupe na železničnú infraštruktúru.

(O 450 GR ŽSR)

Pod zvýšený počet úrazov sa podpísalo počasie

V tohtoročných mesiacoch január a február sa oproti rovnakému obdobiu minulého roka stav pracovnej úrazovosti zamestnancov ŽSR zhoršil. Dôvodom môže byť zrejme aj nepriaznivé počasie. Aj keď bola zima začiatkom roka bez väčšieho množstva snehu, neskorší vývoj počasia bol už v znamení častejších zmien v počasí, spojených v niektorých oblastiach s nadmerným snežením, silným nárazovým vetrom, dokonca sa vyskytoval aj mrznúci dážď, mrazivé noci a zľadovatený zasnežený povrch.

Počas prvých dvoch mesiacov bolo celkovo zaregistrovaných až 14 pracovných úrazov (PÚ), čo predstavuje oproti minulému roku nárast o 12. Ani jeden z týchto prípadov nashťastie nepatrí medzi závažné pracovné úrazy. Z celkového počtu išlo o 7 zamestnancov v doprave, troch v odvetví ŽTS, 3 v odvetví OZT a 1 v odvetví EE. Boli to prevádzkovi zamestnanci, a to dozorca výhybiek, vedúci posunu, návestný majster, zámočník koľajových konštrukcií, elektromontér, výpravca, tunelár, robotník v doprave a odborný referent. Na základe zistených príčin pracovných úrazov sa konštatovalo, že až 12 sa stalo vplyvom zhoršených poveternostných podmienok, pošmyknutím a pádom na za-

sneženom, klzkom či namrznutom povrchu a len 2 PÚ súviseli s okamžitou telesnou indispozíciou, bežným prevádzkovým rizikom pri dodržaní všetkých predpisov a pokynov na zaistenie bezpečnosti práce. Zamestnanci utrpeli zlomeniny rúk, vykĺbenie lakťa, vyvrtnutie členkov, narazenie kolien, rebier a krížov. Ku všetkým úrazom došlo na pracoviskách vo vonkajšom prostredí. Predchádzať takýmto zraneniam sa dá usporiadaním vonkajších pracovísk tak, aby sa minimalizovali riziká, a to napríklad zavedením protišmykových opatrení v prípade zľadovateného povrchu a nosením vhodnej obuvi. „Z výsledkov analýz vyplýva, že zamestnancov je potrebné opako-

vane upozorňovať na riziká, ktoré môžu ovplyvniť a ovplyvňujú ich bezpečnosť pri práci. Tiež ich treba upozorniť, aby venovali náležitú pozornosť pri pohybe v prevádzkovom priestore, zvýšili ostražitosť zvlášť za zhoršených poveternostných podmienok, dodržiavali zásady bezpečnej chôdze a využívali predpísané prístupové komunikácie a pravidelne ich udržiavali,“ informoval nás Marian Bošňák, riaditeľ odboru bezpečnosti a inšpekcie (O 440).

Obdobie	ROK 2014			ROK 2015		
	Počet PÚ celkom	Z toho ZPÚ		Počet PÚ celkom	Z toho ZPÚ	
		SPÚ	ŤUZ		SPÚ	ŤUZ
Január	1	0	0	9	0	0
Február	1	0	0	5	0	0
Spolu	2	0	0	14	0	0
Rozdiel				+12	0	0

Prehľad výskytu pracovných úrazov podľa mesiacov

VOJ	počet PÚ
OR Trnava	2
OR Košice	2
OR Žilina	3
OR Zvolen	7
MO Bratislava	0
MO Košice	0
VOJ ostatné	0
GR	0
ŽSR	14

Prehľad výskytu úrazov za január a február 2015 podľa vnútorných organizačných jednotiek

Dôležité je dodržiavanie predpisov aj ich kontrola!

Medzi povinnosti zamestnávateľa patrí sústavne kontrolovať a vyžadovať dodržiavanie právnych predpisov a ostatných predpisov na zaistenie bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci, zásad bezpečnej práce, ochrany zdravia pri práci, bezpečného správania na pracovisku a bezpečných pracovných postupov. Taktiež je povinný kontrolovať, či zamestnanec nie je v pracovnom čase pod vplyvom alkoholu. Na druhej strane zamestnanec nesmie požívať alkoholické nápoje, omamné a psychotropné látky na pracoviskách, v priestoroch zamestnávateľa, v pracovnom čase aj mimo týchto pracovísk a priestorov. Nesmie nastupovať pod ich vplyvom do práce a je povinný podrobiť sa vyšetreniu, ktoré vykonáva zamestnávateľ, aby zistil, či zamestnanec nie je pod vplyvom uvedených látok. „Na základe toho inšpektori BOZP priebežne vykonávajú kontroly, pri ktorých sledujú stav bezpečnosti z hľadiska zaistenia bezpečnosti, dodržiavanie technologických a bezpečných pracovných postupov pri práci aj dodržiavanie pracovnej disciplíny,“ vysvetľuje ďalej riaditeľ O 440. Z doterajších tohtoročných kontrol za prvé dva mesiace, ktorých bolo 264, bolo 62 zameraných na alkohol. V rámci nich sa podrobilo dychovej skúške na zistenie požitia alkoholu 637 zamestnancov. Z tohto množstva boli 4 skúšky s pozitívnym výsledkom. U dvoch bola koncentrácia etanolu vo vydychovanom vzduchu väčšia ako 0,15 mg/l, čím závažným spôsobom porušili pracovnú disciplínu. Zamestnávateľ je zodpovedný za bezpečnosť a ochranu

zdravia svojich zamestnancov, za posúdenie rizík na pracoviskách a za elimináciu týchto zistených rizík. Zamestnanci sú rovnako povinní spolupracovať pri odstraňovaní nebezpečenstiev. Veríme, že príchodom priaznivejšieho počasia, ale hlavne zvýšením pozornosti zamestnancov pri bežných či mimoriadnych situáciách bude počet pracovných úrazov klesať.

(pop)





Nenazerajú do duše, ale odhalia

Kým populárny ôsmy marec každoročne patrí ženám, mnohých určite prekvapí, že nasledujúci deň je venovaný paničke. Napriek tomu, že jej podliehame v mnohých vypätých situáciách, má tento sviatok veselú podobu. V ten deň sme mohli bezbreho „chaosiť“ alebo, naopak, vytásiť všakovaké metódy do boja proti stresu. Lenže panika a stres vznikajúce v kritických situáciách neobchádzajú ani železnicu. S chladnou hlavou ich musia zvládať najmä zamestnanci v dopravnej prevádzke, pretože akékoľvek chybné rozhodnutie v strese by ohrozilo bezpečnosť vlakovkej dopravy. Či človek disponuje takýmito schopnosťami relevantne, ukáže až psychologické vyšetrenie, o ktorom sme sa rozprávali s prednostkou pracoviska psychológie a zároveň hlavnou psychologičkou PhDr. Agnesou Číkovou a jej tromi bratislavskými kolegyniami – železničnými psychologičkami z ÚIVP.

Vytriezenie laikov - práca výpravcov nie je o mávaní výpravkou

Ludia majú pred železničnými psychologičkami obavy aj rešpekt. Tieto sa však nevyjadrujú k duševnému zdraviu človeka ako psychiatri, ale odbornými metódami dokážu posúdiť jeho schopnosti a vlastnosti, akými sú napríklad pozornosť, postreh, pamäť, reakčná pohotovosť, odolnosť voči záťaži, logické myslenie, sebakontrola, zodpovednosť, stabilita alebo prispôsobivosť. Vyjadrujú sa, či je osoba spôsobilá pre výkon konkrétnej pracovnej činnosti na železnici, či je spoľahlivá a neohroží bezpečnosť prevádzky. Využitie psychológie na železnici pritom nie je krátkodobá záležitosť, ale siaha do dávnej histórie, až do konca 50-tych rokov. „Prevádzka vtedy požiadala psychológov, aby vymysleli metodiku výberu rušňovodičov a výpravcov ako najrizikovejších povolání na železnici a eliminovali tých, ktorí neboli spoľahliví a spôsobovali nehody. V roku 1992 k nim pribudli traťoví strojníci, signalisti a sprievodcovia nákladných vlakov. V tom čase sa začalo aj s povinným vyšetrením posunovačov, u ktorých bolo registrovaných mnoho ťažkých a smrteľných úrazov. Prevádzka bola spočiatku proti, pretože mala podstatu zamestnancov. Závery vyšetrení vyzneli alarmujúco, až 80 percent novoprijímaných posunovačov nedosahovalo požadované schopnosti. Približne po dvoch rokoch sa však ukázalo, že rozhodnutie bolo správne, pretože úrazovosť klesla a zlepšila sa spolupráca posunovačských čiat. V súčasnosti sa psychická spôsobilosť osôb na železnici posudzuje u zmyslových skupín 1 a 2, teda približne pri 30 profesiách,“ hovorí Agnesa Číková,



Súčasťou vyšetrenia je aj vyplnenie dotazníkov. Dana Stiskalová bá o to, aby každá z vyšetrených osôb pochopila správne inštrukcie k vyplňovaniu dotazníkov.



Železničná psychologička Nina Letková je presvedčená, že bez viendenského diagnostického prístroja by nedokázali spoľahlivo zisťovať reakčné a iné špecifické schopnosti vyšetovaných železničiarov.

hlavná psychologička. V minulosti sa venovala pozornosť aj žiakom dopravných priemysloviek a učilišť. Študenti prvých ročníkov robili orientačné vyšetrenia a štvrté ročníky zasa absolvovali vyšetrenia na výkon práce. „Odborné školstvo bolo dôležité pre fungovanie železnice, pestovalo okrem odbornosti aj vzťah a záujem k nej. Dnes posudzujeme prevažne laikov, ktorí sa uchádzajú o prácu bez akýchkoľvek znalostí o železnici. Motivuje ich najmä to, že sú dlho nezamestnaní a chcú si niečo nové vyskúšať. Mladí adepti na výpravcu sa neraz zľaknú zodpovednosti a náročnosti práce. Mnohí mali predstavu, že budú len mávať výpravkou,“ približuje hlavná psychologička.

Alkohol aj choroba vystaví vyšetrovaniu stopku

Cieľom vstupného psychologického vyšetrenia je stanovenie odborného a objektívneho záveru, či je človek spôsobilý vykonávať danú činnosť, teda či na to má alebo nie. Sú stanovené presné podmienky vyšetrenia, od metodiky cez vyšetrujúceho odborníka, až po železničiaru, ktorý musí byť odpočinutý a zdravý. Nič sa nesmie ponechať na náhodu, pretože sa rozhoduje o ďalšom osude ľudí. „Niekedy sa stane, že niekto príde na vyšetrenie chorý a čuduje sa, keď mu navrhujeme náhradný termín. Z rozhovoru zistíme, že si pozvánku na vyšetrenie ani neprečítal, inak by zistil, že počas PN-ky ho nevyšetříme,“ uvádza Agnesa Číková. Žiaľ, negatívnym javom na železnici, ktorému je venovaná neustála pozornosť, no napriek mnohým opatreniam pretrváva, je alkohol na pracovisku. „Občas niekto príde na vyšetrenie po prehýrenej noci, alebo si odskočí počas prestávky „iba“ na jedno pivo. V tomto prípade nie je možné pokračovať vo vyšetrení. Sám ale „prezrádza“, že sa nevie ovládať a sebadisciplína je mu vzdialená. Mnohí si neuvedomujú, že aj z jedného piva denne sa dá vypestovať návyk na alkohol,“ hovorí Dagmar Pavlová. Vyšetrenie môže začať iba v prípade, ak sú splnené všetky podmienky. Psychologička podá presné inštrukcie ku každému testu a rieši spolu s účastníkmi zácvičné úlohy. „Nemôžeme iba rozdať testy ako napríklad školiaci inšpektori. Nezistujeme naučené vedomosti, ale posudzujeme požadované schopnosti a vlastnosti. Niektorým účastníkom nestačí vysvetlenie v rozsahu metodiky, potrebujú zodpovedať ďalšie otázky. Až keď si overíme, že všetkému porozumeli a správne vyriešili zácvičné príklady, pristupujeme k samotnému riešeniu testu bez nášho zásahu. Je to zdĺhavé a dôsledné vyšetrenie, preto máme v skupinkách 4 až 6

vlastnosti železničiara

ľudí," vysvetlila Nina Letková. Po testoch nasledujú dotazníky a veľa napovie aj individuálny rozhovor. Stáva sa, že výsledky nedosahujú potrebnú priemernú úroveň a záver je nevyhovujúci. „Uchádzači očakávajú, že vyšetrenie spravia a nepripúšťajú si zlyhanie. Neúspech vnímajú ako kritiku z našej strany. Je to neprijemná situácia, našou úlohou je však oboznámiť každého uchádzača s jeho výsledkami a záverom vyšetrenia, či navrhnutú pracovnú činnosť môže alebo nemôže vykonávať. Stretávame sa s rôznymi reakciami. Niektorí zvýšia hlas, niektorí nadávajú, časté sú slzy alebo aj plač. Napriek negatívnemu záveru sa často stáva, že človek sa nám poďakuje za nové informácie, ktoré sa o sebe v priebehu rozhovoru dozvedel. Je nám ľúto, že pozitívna spätná väzba o našej práci sa „neráta“ a skôr sa šíria skreslené informácie zo strany neúspešných účastníkov,“ konštatuje Agnesa Číková. Opakovanie vyšetrenia je na zväžení psychológa v nadväznosti na overenie nevyhovujúcich výsledkov, respektíve zlyhania uchádzača z rôznych dôvodov. Existuje ešte jedna možnosť, a tou je prešetrenie záveru vyšetrenia hlavným psychológom. V prípade mimoriadnych vyšetrení je často nevyhnutná konzultácia záveru s personálnym útvarom alebo nadriadeným vo vzťahu k ďalšiemu zaradeniu zamestnanca.

Aj jedna osoba rozladí celý kolektív

Práca železničných psychologičiek nie je iba posudzovanie psychickej spôsobilosti na prácu. Venujú sa aj vzdelávaniu zamestnancov



Dôležitou časťou posudzovania spôsobilosti je aj individuálny rozhovor s účastníkom. Pri jednom z mnohých sme zachytili Dagmar Pavlovú.



Železničné psychologičky pozorne sledujú aj rozborov nehodovosti na Železnici. Podľa hlavnej psychologičky Agnesy Číkovéj (za počítačom) sa za mnohými úrazmi a nehodami skrýva nepozornosť, rutinérstvo, laxný prístup a nedodržiavanie predpisov.

nielen počas odbornej prípravy v internátnych kurzoch, ale aj v rámci rozvoja ich kompetentnosti. Komunikujú s personálnymi útvarmi, ale aj s manažmentom prevádzky. Pozornosť venujú nielen prijímaniu zamestnancov, ale aj špecifickým podmienkam pracovného prostredia a medziludským vzťahom. „Postačí jedna osoba, ktorá naruší klímu v kolektíve a to negatívne ovplyvní celkovú atmosféru a prejavi sa aj vo výkone jednotlivých zamestnancov. V takýchto prípadoch je jednou z možností prieskum sociálnej klímy na konkrétnom pracovisku. Nezameriavame sa iba na problémového jednotlivca, ale mapujeme celú skupinu ľudí pomocou dotazníkov „šitých na mieru“. Tieto koncipujeme tak, aby zmapovali aktuálnu situáciu, ako aj možné príčiny konfliktov, ktoré dovtedy neboli viditeľné. Súčasťou sú aj individuálne rozhovory. Zadávatel' prieskumu dostane správu a tiež aj spätnú väzbu z celého prieskumu,“ vysvetľuje prednostka.

Psychologičky sa zúčastňujú aj rozborov nehôd a úrazov. Vo väčšine týchto smutných prípadov zohráva zápornú úlohu laxnosť, rutinérstvo, nepozornosť, ale aj obchádzanie predpisov. Ponúkajú tiež individuálne poradenstvo pre zamestnancov ŽSR a ich rodinných príslušníkov, ktoré je vďaka sociálnemu programu ŽSR bezplatné.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor

Dve percentá pre SOLIDARITU

Aj v tomto roku existuje možnosť finančnej podpory fondu SOLIDARITA poukázaním 2 % zo svojej zaplatenej dane. Tlačivo „**POTVRDENIE o zaplatení dane...**“ spoločne s vyplneným tlačivom „**VYHLÁSENIE o poukázaní sumy do výšky 2 % (3 %)**...“ musia byť do 30. apríla 2015 doručené miestne príslušnému daňovému úradu podľa trvalého bydliska zamestnanca. VYHLÁSENIE je zverejnené aj na internetovom portáli ŽSR, alebo si ho môžete vyžiadať aj na e-mailovej adrese solidarita@zsr.sk, prípadne telefonicky na číse 920 - 2490. Vyplnené tlačivá môžete do 25. apríla zaslať aj služobnou poštou na adresu fondu: **SOLIDARITA zamestnancov ŽSR, Klemensova 8, Bratislava**. Fond už za vás doručí tlačivá na príslušný daňový úrad. Nezabudnite ale, že suma nesmie byť nižšia ako 3 € a môže byť poukázaná len v prospech jedného prijímateľa. V prípade poukázania 3 % zo zaplatenej dane je povinnou

prílohou k obom tlačivám aj potvrdenie o odpracovaní minimálne 40 hodín dobrovoľníckej činnosti. Vedenie fondu už vopred ďakuje všetkým, ktorí SOLIDARITE poukážu podiel zo zaplatenej dane a takýmto spôsobom podporia dobrú vec. (KB)

II. ODDIEL - ÚDAJE O PRIJÍMATEĽOVI

IČO SID Právna forma 15 3 1 7 4 9 4 4 5 /	Právna forma 16 Neinvestičný fond
Obchodné meno (názov) 17 SOLIDARITA zamestnancov Železníc Slovenskej republiky „n.f.“	
Sidlo - Ulica 18 Klemensova	Súpisné / orientačné číslo 19 2 5 2 6 / 8
PSC 20 8 1 3 6 1	Obec 21 Bratislava



Trolejáři medzi Východnou a Kráľovou Lehotou: Do tretice všetko dobré!

Meteorológovia prognózovali túto zimu ako mimoriadne studenú. Slovensko počas nej zasiahli silné mrazy a bojovalo so snehovou kalamitou, ktorá komplikovala aj vlakovú dopravu. Pri každom vyčíňaní počasia pod Tatrami boli v pohotovosti aj „trolejáři“ z OTV Štrba. Najviac zasahovali v úseku medzi Východnou a Kráľovou Lehotou. V predošlej zime tu obíjali silnú ľadovku z trakčného vedenia, v tejto koncom januára odstraňovali stromy z trate, ktoré popadali pod ťarchou mokrého snehu. Len čo koľaje sprejzdnil, opäť sa brodili v snehu, tentoraz kvôli rozsiahlej poruche na trakčnom vedení. Začiatkom marca boli v tomto úseku tretikrát, aby odstránili následky zimy.



Koncom januára odstraňovali elektromontéri z SMSÚ EE TV Liptovský Mikuláš takmer 40 stromov zachytených v trakčnom vedení.



Ešte mesiac po snehovej kalamite ležali pozdĺž trate zvyšky padnutých stromov.

li, čo sa udialo,“ hovorí Dušan Michalko, vedúci SMSÚ EETV Liptovský Mikuláš, ktorý opísal aj vzniknutú spúšť: „Na 500-metrovom úseku v 2. traťovej koľaji bolo poškodené trakčné vedenie, 9 podpier malo zlikvidované izolátory aj ramená, celá zostava TV ležala na zemi. Jeden z izolátorov mal skrytý defekt, ktorý vznikol pravdepodobne pár dní predtým vplyvom popadaných stromov. Keďže sa to stalo v oblúku, trolejový drôt sa opieral o stôžiare. Pri oprave sme ho práčne šponovali do pôvodnej polohy nielen pomocou techniky, ale najmä silou mančafu.“ Elektromontéri opäť použili všetky dostupné prostriedky, aby čo najskôr sprejzdnil koľaj. Aj za cenu drobných estetických nedostatkov, ku ktorým sa vrátili 2. marca. Pri výmene ohnutých bočných držiakov a ramien na podperách ich tentoraz kropil dážď. Namáhavú prácu však zvládli rutinný aj v tomto náročnom úseku, ktorý ich v prvých mesiacoch tohto roku už riadne vytrápil. Snáď sa už podobné neprijemnosti budú elektromontérom spod Tatier aspoň načas vyhýbať.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor, Jaroslav TENIAK

Predpoveď počasia očakávala 30. januára vektor s hustým snežením. Táto prognóza sa aj naplnila a zimná nádielka stupňovala svoju silu nielen na dolniakoch, ale najmä pod Vysokými Tatrami, kde takmer na 11 hodín odstavila vlakovú dopravu. „Okolo polnoci začali na trať medzi Východnou a Kráľovou Lehotou padať stromy. Lámal sa a vyvracal pod náporom ťažkého mokrého snehu, koľaje neboli prejazdné,“ prezradil Ján Ilavský, majster OTV Štrba z SMSÚ EE TV Liptovský Mikuláš. Zo Štrby aj Liptovského Mikuláša vyrazili trolejárske montážne vozy. V tme, iba vo svetle reflektorov sa chlapi s motorovými píľami opatrne

predierali následkami snehovej kalamity. Na koniec úseku sa prepracovali až za niekoľko hodín, lenže pri návrate opäť nachádzali ovisajúce stromy nad oboma koľajami, odbité izolátory a deformované ramená a výložníky. Pracovali nepretržite aj dopoludnia, aby čo najskôr sprevádzkovali koľaj. Odstránili takmer 40 stromov zachytených v trakčnom vedení, zvyšok zvládli traťováci. Ledva im vyschlo obľechenie, už sa v tomto úseku opäť brodili v snehu. „Tretieho februára ohlásil elektrodispečer výpadok napájania. Rušň nákladného vlaku, ktorý zotrvačnosťou došiel do Kráľovej Lehoty, mal poškodené zberače. Už sme tuši-



Bočné držiaky, ktoré udržiavajú trolejový drôt v určenej polohe, boli ohnuté. Museli sa vymeniť.



Elektromontéri Roman Duriš (v popredí), Tomáš Ilavský a vpravo majster OTV Štrba Ján Ilavský. vymieňajú pokrivené rameno trakčnej podpory.

Najväčší záujem je o cestovný poriadok a polohu vlakov

Čo vysvetľuje minuloročný obrovský nárast záujmu o webové stránky ŽSR od mesiaca apríl?

Dňa 3. apríla 2014 bola publikovaná nová verzia webového vyhľadávača ELIS, v rámci ktorej bola zrealizovaná možnosť zobrazenia pre mobilné zariadenia. Následne, za účelom zvýšenia úrovne poskytovaných informácií pre zákazníkov, bola spustená nová aplikácia, ktorá informuje o aktuálnej polohe vlaku priamo z ponuky ELIS, alebo z banneru na www.zsr.sk. Tieto aplikácie bez pochyb zvýšili záujem najmä z radov cestujúcich.

Akým spôsobom ste informovali o týchto ponukách?

Prostredníctvom odboru komunikácie GR ŽSR sme informovali médiá tlačovou správou o tom, že na webe ŽSR v časti „Informácie pre cestujúcich verejnosť“ bola spustená nová aplikácia pre pohyb vlakov osobnej dopravy označená bannerom „Pohyb vlaku teraz“. Nová aplikácia ponúka väčší komfort a rozšírenie poskytovaných informácií. Má prehľadnejšiu vizualizáciu obsahu, červený text má vlak, ktorý mešká, zeleným písmom je znázornený vlak, ak ide včas. Výhodou je aj to, že informácia o pohybe všetkých, aktuálne sa pohybujúcich vlakov osobnej dopravy



je na jednej stránke spolu aj s informáciou o pohybe medzinárodných vlakov osobnej dopravy, smerujúcich na Slovensko. Prínosom je aj priame vyhľadávanie podľa čísla vlaku, vyhľadávanie zo zoznamu vlakov, ktoré sa v aktuálnom čase

Aký je najväčší prínos týchto zmien?

Najdôležitejšie je to, že webový vyhľadávač ELIS je funkčný pre mobilné zariadenia, ako aj to, že zákazník má umožnené, aby v rámci ponuky we-

bového vyhľadávača ELIS získal z jedného miesta aj informácie o polohe či prípadnom meškaní vlakov v osobnej doprave a nemusí preklikávať ďalšie stránky na www.zsr.sk.

Aký je záujem o informáciu o polohe vlaku?

V roku 2014 bolo zaevidovaných viac ako 233 000 zobrazení stránky priamo z baneru o polohe vlaku. Je to ponuka pre tých zákazníkov, ktorí nehľadajú spojenie, ale priamo potrebujú informáciu o aktuálnej polohe vlaku. Ďalšie zobrazenie stránok na polohu vlakov je zahrnuté v počte zobrazení ELIS, pretože sa na polohu vlaku zákazník dostane aj priamo vo vyhľadanom spojení bez nutnosti preklikávať na iné stránky na www.zsr.sk. To je ďalší veľmi dôležitý aspekt poskytovanej služby.



Aká je správnosť a aktuálnosť poskytovanej informácie o polohe vlaku?

Informácie sú čerpané priamo z prevádzkového informačného systému (PIS), ktorý eviduje online všetky pohyby vlakov na základe údajov prevádzkových zamestnancov ŽSR. Ide o zhodnotenie informácií, ktoré ŽSR ako správca infraštruktúry musí zo zákona zaznamenávať a uchovávať. Prevádzkový informačný systém má údaje o vlakoch všetkých dopravcov osobnej dopravy a tým je v pozícii integrátora komplexných informácií pre cestujúcu verejnosť.

Aké sú aktuálne novinky?

Na podnet odboru komunikácie a žiadostí zákazníkov sme pripravili webový vyhľadávač aj v anglickom a nemeckom jazyku, ktorý sme začali prevádzkovať minulý mesiac na www.zsr.sk. Zároveň pre zvýšenie komfortu získavania informácií pripravujeme v krátkom čase sprístupnenie mapového grafického zobrazenia polohy a meškania vlakov. (red)

Čas na prolongáciu režijky sa kráti!

Majitelia železničných preukazov, nezabudnite, že na ich prolongáciu máte už iba niekoľko dní. Prolongačné obdobie totiž končí už 31. marca. Výška cestovného pre zamestnanca ŽSR a ich rodinných príslušníkov v 2. vozňovej triede je 28 €, cestovné v „jedničke“ je vo výške 42 €. Prolongácia preukazov je realizovaná prostredníctvom pokladní iKVC.

V prolongačnom období sa vydávajú aj voľné cestovné lístky do 1. vozňovej triedy po odpracovaní 20 rokov na železnici nepretržite. Pri prolongácii preukazu dieťaťa študujúceho na vysokej škole musí zamestnanec najneskôr do 31. marca predložiť potvrdenie o jeho pokračovaní štúdia v letnom semestri. V prípade, že dieťa nepokračuje v štúdiu, železničný preukaz je nutné vrátiť okamžite, najneskôr do 7 pracovných dní po skončení nárokovania na cestovné výhody. Dôchodcovia a študenti,

ktorí sa rozhodnú v roku 2015 neprolongovať železničné preukazy z dôvodu využívania bezplatnej prepravy vlakmi ZSSK, ich musia odovzdať do úschovy vo svojej evidenčnej zložke najneskôr do 7. apríla. V opačnom prípade bude neodovzdanie železničného preukazu posudzované ako porušenie predpisu Ok 10. Ostatné neprolongované železničné preukazy je potrebné odovzdať do úschovy najneskôr do 15. apríla, kde môžu zotrvať najviac 2 roky. Zamestnanec, s ktorým bude skončený pracovný

pomer do 31. mája a nespĺňa podmienky na ponechanie cestovných výhod, môže požiadať o vrátenie cestovného za prolongáciu železničného preukazu na rok 2015. V prípade ukončenia stredoškolského alebo vysokoškolského štúdia dieťaťa ale cestovné za prolongáciu jeho železničného preukazu na rok 2015 vrátené nebude. Železničné preukazy vydané ZSSK neplatia u súkromných dopravcov zabezpečujúcich osobnú dopravu na tratiach ŽSR. (red)



VRÚTKY

Osobná stanica vo Vrútkach je podľa frekvencie cestujúcich druhou najväčšou v pôsobnosti OR Žilina. V uplynulom roku boli zamestnancami jednotlivých SMSÚ a ŽST realizované drobné opravy na zariadeniach železničnej infraštruktúry. Vykonali sa nátery stôžiarov, opravy osvetlenia priestorov, pribudli vývesné tabule s informáciami pre cestujúcich. Častou činnosťou je aj odstraňovanie grafitov v podchode a na staničných budovách.

Najväčšiu opravu si vyžaduje ostrovné nástupište č. 2 v dĺžke 408 metrov a úrovňový priechod cez koľaje na nástupište, ktorých súčasný stav neumožňuje bezbariérový prístup pre imobilných cestujúcich. Zároveň dôjde aj k výmene strešnej krytiny a odvodneniu zastrešenia nástupišťa. Úpravu si žiada aj plocha tretieho nástupišťa v dĺžke 60 metrov, ako aj plocha vedúcej k priechodu pre imobilných cestujúcich, kde budú umiestnené aj stojiská na bicykle. Ráta sa aj s opravou podchodu a jeho izolácie. Stavebné práce budú realizované i na budovách. Výpravná budova a jej „sused“, známy ako Stará pošta, sa dočkajú krajšej fasády,



Moderné 1. nástupište v osobnej stanici vo Vrútkach.

novej strešnej krytiny a dažďových žlabov a zvodov. Fasádu a 1. nástupište znečisťujú holuby, preto budú proti nim inštalované zábrany. V súvislosti s bezbariérovým pohybom cestujúcich sú tiež nevyhnutné úpravy v priestoroch čakárne. Väčší komfort a kvalitnejšie podávanie informácií cestujúcim zabezpečí nový hlasový a vizuálny informačný systém. V súčasnosti je v štádiu projekčnej prípravy kamerový systém v stanici s napojením na políciu, ktorý bude dozerať na bezpečnosť cestujúcich. Jeho realizácia je naplánovaná na rok 2016.

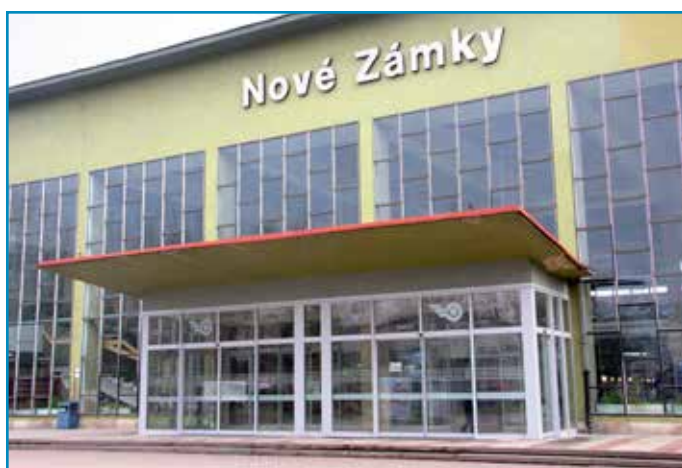
(balky)



Najväčšiu opravu si žiada ostrovné druhé nástupište, ktoré nevyhovuje požiadavke bezbariérového prístupu pre imobilných cestujúcich.

NOVÉ ZÁMKY

V železničnej stanici Nové Zámky si za posledné roky cestujúci určite všimli množstvo zmien. Súviseli s tým aj rekonštrukčné práce, ktoré sa začali v polovici roku 2014 a v súčasnosti sú pozastavené. Túto stanicu ešte v budúcnosti čaká komplexná rekonštrukcia nástupíšť a staničnej budovy. Podľa slov prednostu je vestibul stanice udržiavaný vo vynikajúcom stave, čo napomáha aj v rámci štandardov udržiavať kultúru cestovania na dobrej úrovni a poskytuje cestujúcim príjemné prostredie.



Výmena všetkých vchodových dverí, ktorá prebehla v roku 2013, prispela nielen k lepšiemu vzhľadu, ale aj k šetreniu tepla.



Vestibul stanice je udržiavaný vo vynikajúcom stave, čo napomáha aj v rámci štandardov udržiavať kultúru cestovania na dobrej úrovni a poskytuje cestujúcim príjemné prostredie.

Prestavba pokladní a zákazníckeho centra bola citlivo zladená s architektúrou interiéru. Jedným z bodov štandardov je udržiavať teplotu vo vestibuloch a čakárňach. V priestoroch železničnej stanice Nové Zámky k dodržiavaniu tohto bodu vo veľkej miere prispela výmena všetkých vchodových dverí, ktorá prebehla v roku 2013. Čistota vnútorných aj vonkajších priestorov je trvalo udržiavaná, nátery a omietky sú aj vďaka pravidelným kontrolám bez škvrn a grafitov.

V rámci štandardov železničných staníc čaká Nové Zámky obnova sedačiek vo vestibule a dodávka objednaných smetných košov. Na stanici sa nachádza aj stojisko pre 93 bicyklov. „Naplnenie všetkých úloh štandardov v našich podmienkach nebude jednoduché, určite to bude časovo náročné, ale cestujúci si tieto zmeny zaslúžia,“ dodáva na záver prednosta stanice Ján Kasáš.

(pop), Foto: Stanislav JURÍK a autorka

HUMENNÉ

V Humennom, v jednej zo železničných staníc v obvode OR Košice, sa v minulom roku urobil poriadny kus práce. V rámci šandardizácie tu SMSÚ ŽB Prešov, aj keď s nízkym počtom zamestnancom, vykonalo veľké množstvo rekonštrukčných prác, ktoré vylepšili nielen vzhľad stanice, ale najmä prispeli ku zvýšeniu kultúry cestovania a bezpečnosti.

Humenská stanica patrí medzi najstaršie zachované u nás a mala veľký strategický význam v prvej svetovej vojne. Vystúpil na nej bavorský kráľ, Andrej Hlinka a legendárny vojak Švejk si vraj z pumpy načerpal „železitú“ vodu. Dodnes jeho socha bdie nad staničnou budovou. Ale minulosť je za nami a je dôležité venovať sa súčasnosti. A tak sa minulý rok dostala železničná stanica na zoznam šandardizovaných staníc a začalo sa s opravami. Pozornosť dostali v prvom rade omietky, a to vnútorné aj vonkajšie. Na ich opravy a obnovenie bolo potrebné lešenie, ktoré si naši kolegovia sami montovali a, samozrejme, aj zdemontovali. Práce prebiehali za plnej prevádzky, takže nielen ohľaduplnosti, ale aj trpezlivosti potrebovali prešovskí a humenský „budovári“ neúrekom. Nový náter dostali nielen steny vestibulu, ale aj odkvapové rúry, vyčistili sa svetlíky a opravila poškodená dlažba a obklady. Naši šikovní remeselníci opravili madlá, podhlady, natreli parapety, strešné žľaby aj ocelové mreže a dvere. Bezpečnostné nátery sa opravili a pribudli aj nové. Chýbajúci umelý kameň



na vonkajšej strane budovy bol doplnený a nový šat dostala aj fasáda. Po umytí volali aj bežne neprístupné svetlíky nad perónom a okná, cez ktoré už prúdi svetlo, keďže sa pod ich čistotu podpísali tiež šikovné ruky našich kolegov zo strediska miestnej správy a údržby v Prešove. A vykonali by ešte omnoho viac potrebnej roboty, len je ich žalostne málo. Všetky tieto práce prebiehali pod taktovkou nielen šéfa prešovského strediska Petra Novosada, ale denne na práce dohliadal a koordinoval ich Peter Rohaľ, správca ŽI v Humennom za výdatnej pomoci Radka Koscelníka. Peter Plavčan, koordinátor za

ktorí ich svojim správaním a stále častejším pobytom vo vestibule a pred stanicou nabádajú k týmto obavám. Keďže veľmi nepomáha dobré slovo ani prítomnosť polície, ostáva len veriť, že pomôže teplejšie počasie a nový



Nové odkvapové rúry boli už nutnosťou, aby plnili svoju úlohu.



Cez svetlíky konečne prúdi svetlo.



zákon. Ministerstvo dopravy totiž pripravuje novelu Zákona o dráhach. Po novom by bol prevádzkovateľ dráhy oprávnený vykázat alebo vyviezť z obvodu dráhy osobu, ktorá obťažuje iných ľudí mimoriadne znečisteným odevom, alebo im môže byť z iných dôvodov na ťarchu. Právna norma sa nachádza v medzirezortnom pripomienkovom konaní a účinnosť zákona navrhuje ministerstvo dopravy od júna 2015.

(sch), FOTO: SMSÚ ŽB PO



Chýbajúce obklady pôsobili rušivo...



...dnes sú nahradené novými.



ŽST Humenné spolu s prednostom stanice Dušanom Chudínom spolu riešili množstvo úloh, aby práce prebiehali v poriadku a neobmedzovali prevádzku a cestujúcich. Dôležitá bola bezpečnosť našich zamestnancov, ako aj cestujúcich, a preto sa snažili všetky úkony robiť čo najrýchlejšie. Zdemontovali sa aj staré, nefunkčné plynové rozvody na objektive skladu na rampe, v blízkosti staničnej budovy a pribudla tu aj protišmyková dlažba a nové nátery okien a dverí. Dalo by sa povedať, že humenská stanica vyzerá tak, ako by mala železničná stanica vyzeráť, aby sa na nej cestujúci cítil dobre a spĺňala aj štandardy. Domáci železničníari sa, samozrejme, na jednej strane tešia, na druhej však majú obavy, ako dlho vynovenie vydrží. Problémy im robia bezdomovci a neprispôsobiví občania,



Aj vonkajšie chýbajúce obklady sú už minulosťou. Pribudli aj vynovené lavičky.





Pred železničnou stanicou Nová Baňa pribudli nové dopravné značky.



Problémové parkovanie v Novej Bani vyriešené

Pred železničnou stanicou Nová Baňa na ulici Železničný rad dlhodobo komplikovalo situáciu obyvateľom aj autobusom náhradnej dopravy parkovanie kamiónov na tomto priestranstve.

Osobné autá mali kvôli tomu problém zaparkovať či z parkoviska odísť. Aj napriek tomu, že riešenie odstavovania kamiónov nie je v kompetencii ŽSR, Oblastné riaditeľstvo Zvolen sa snažilo od roku 2013 situáciu vyriešiť. Viackrát žiadali o úpravu dopravného značenia, pribudla značka Zákaz státi. Avšak táto značka bola vodičmi, ale aj políciou chápaná len pre pomyselný pravý jazdný pruh, preto tam kamióny parkovali naďalej. Počas výluk museli autobusy náhradnej dopravy stáť pri budove stanice, čo však bolo políciou posudzované ako nerešpektovanie dopravného značenia. Preto ŽSR navrhli doplnenie značenia, ktoré by úplne vylučovalo možnosť vjazdu kamiónov k budove železničnej stanice len za účelom parkovania, ale zároveň povoľovalo vjazd a státi autobusov náhradnej autobusovej dopravy a obsluhu nakládky a vykládky. V priebehu februára bolo aj so súhlasom mesta a Okresného dopravného inšpektorátu v Žiari nad Hronom dopravné značenie doplnené zamestnancami OR Zvolen. Veríme, že nové dopravné značky a častejšie kontroly polície zamedzia vodičom kamiónov parkovať pred stanicou.

(pop), Foto: Jozef BÚRY



Pred osadením nových dopravných značiek to vyzeralo pred stanicou takto.

Šmyk auta spôsobil aj nehodu na železnici

Nepozorný vodič osobného auta, ktorý išiel po súbežnej cestnej komunikácii so železničnou traťou, spôsobil 24. februára v nočných hodinách v úseku Žilina zriaďovacia stanica – Dolný Hričov nehodu kategórie B 1 – zrážka vlaku.

Osobné auto dostalo šmyk, následkom čoho vyšlo mimo cesty na železničnú trať, kde zostalo stáť v priechodnom priereze 1. a 2. traťovej koľaje. V tom čase však tadiaľ zo železničnej stanice Žilina prichádzal po 2. traťovej koľaji rušeň prepravujúci vozne naložené železničnými podvalmi, ktorý do auta narazil aj napriek rýchločinnému brzdeniu.

Pri nehode našťastie nedošlo k zraneniam, pretože vodič a dvaja spolujazdci opustili auto skôr, ako došlo k zrážke s vlakom. Táto nehoda spôsobila, že v danom úseku boli približne dve hodiny nezjazdné obe traťové koľaje a zmeškané boli tri osobné a tri nákladné vlaky.

(pop), Foto: Radoslav ZAJAC



Priecestné zabezpečovacie zariadenie bolo o 2 dni už plne funkčné.

Auto skončilo na koľajniciach

Nehoda v úseku Zvolen osobná stanica - Sliač, smerom k sídlisku Podborová sa stala 8. marca ráno o 4:00 hod., keď cestné motorové vozidlo poškodilo priecestné zabezpečovacie zariadenie a ostalo prevrátené na železničnej trati. V dôsledku nehody bola v tomto úseku úplne prerušená železničná doprava do 5,05 hod.

Uvedené priecestie má jedinečné identifikačné číslo SP 1135. Je zabezpečené výstražnou svetelnou a zvukovou signalizáciou so závorami a od nehody zostalo úplne nefunkčné a vypnuté z činnosti. Vodičov o tom, že je priecestné zabezpečovacie zariadenie vypnuté, informovala dopravná značka. Polícia na mieste osadila aj dopravné značky STOJ, daj prednosť v jazde a na priecestie nepretržite dohliadala. Vlaky v tomto úseku jazdili v osobitnom režime, 10 km rýchlosťou a trúbili, aby vlak v prípade nutnosti mohol kedykoľvek zastať. Na mieste bola vykonaná oprava poškodeného závorového stojana a výmena zlomeného

ramena závor. Priecestné zabezpečovacie zariadenie bolo preskúšané a vykazuje správnu činnosť od utorka 10. marca. Vzniknutá škoda bude vyčíslená dodatočne a vinník nehody ju bude musieť zaplatiť.

(red)



Osobné auto vyradilo z činnosti priecestie SP 1135 na trati Zvolen - Sliač.

OPÝTALI SME SA:

Vplýva trakčné vedenie na poruchovosť rušňov?

Niektoré printové média sa nedávno venovali meškaniam IC vlakov v cieľových staniciach. Štatisticky porovnávali „vlajkové lode“ Železničnej spoločnosti Slovensko, a. s. a RegioJetu. Z tohto súboja vyšiel víťazne štátny dopravca, u ktorého v priemere 84 percent všetkých IC vlakov prišlo do cieľa načas. V prípade RegioJet-u to bolo len necelých 60 percent. Súkromník argumentoval, že oneskorenia ich vlakov spôsobovali prevádzkovo-technické a softvérové problémy v najmodernejších rušňoch Vectron, ktoré nasadil na naše trate. Taktiež tvrdil, že na ich poruchovosti sa podieľalo aj nekvalitné trakčné vedenie na trati. Opýtali sme sa preto Daniela Baluchu, riaditeľa odboru oznamovacej a zabezpečovacej techniky a elektrotechniky (O 460), v akom stave máme trakčné vedenie na našich elektrifikovaných tratiach a či trakčné vedenie vplýva na poruchovosť rušňov.

V súčasnosti prevádzkované trakčné vedenie na tratiach ŽSR je plne funkčné, spĺňa všetky požiadavky stanovené technickými normami a legislatívou a svojimi parametrami plne vyhovuje maximálnym traťovým rýchlostiam. Kontroluje a udržiava sa pravidelne, podľa stanovených cyklov. Stav trakčného vedenia je periodicky diagnostikovaný aj certifikovaným meracím vozňom parametrov trakčného vedenia, pričom výstupy z meraní sú dlhodobo archivované. Všetky zistené nedostatky sú prioritne odstraňované, tak aby bola možná neobmedzená prevádzka hnacích vozidiel závislej trakcie. Podľa štatistiky miesta vzniku porúch na hnacích vozidlách Vectron dopravcu RegioJet dochádza k poruchám zväčša pri zmene napájacieho systému jednosmernej trakcie na striedavú. Táto indícia napovedá skôr na problémy softvéru týchto hnacích vozidiel, resp. vysporiadanie sa s prechodom medzi jednotlivými systémami, čo priznáva aj samotný RegioJet. Čo sa týka problematiky z pohľadu kontinuálnosti elektrického napájania závislých vozidiel z trakčného vedenia, je nepodložené

argumentovať, že tento vplyv je taký zásadný, aby na vozidle vznikali poruchové stavy. Všetky spínacie výkonové prvky sú konštruované na mnohonásobný vyšší počet spínaní a vypínaní, než k akým by mohlo dôjsť pri jazdách vozidiel Vectron na vlakoch RJSK na trase Bratislava – Košice od začiatku GVD 2014/15. Na druhej strane sme si vedomí, že všetky nevyhnutné, aj krátkodobé prerušenia elektrického trakčného napájania, znižujú komfort obsluhy hnacích závislých vozidiel a čiastočne aj samotného cestovania. Potreba prerušenia napájania, tzv. „sťahovačky“ a „neutrály“ je však nevyhnutná z dôvodu súčasných technológií a konfigurácie napájania a delenia trakčného vedenia. Ďalšími prípadmi nevyhnutného umiestnenia návěstidiel pre obsluhu zberačov hnacích vozidiel sú miesta vyvolané investičnými aktivitami mimo železničných subjektov. Ako príklad možno uviesť výstavbu cestného (diaľničného) nadjazdu nad elektrifikovanou traťou, počas ktorej sa z hľadiska bezpečnosti vybuduje dočasné neutrálne pole trakčného vedenia. Sme si vedomí skutočnosti, že nové



technológie, nevynímajúc moderné koľajové vozidlá, budú stále viac a viac náročnejšie na kontinuitu napájania elektrickou energiou. Na druhej strane však treba zdôrazniť, že na takéto prípady krátkodobého prerušenia napájania sa pamätá už pri konštruovaní vozidiel, a pokiaľ sa aj následne vyskytujú v rutínnej praxi, zásadným spôsobom neobmedzujú bežnú prevádzku vozidiel a nemajú vplyv na bezpečnosť. Cieľom odboru 460 GR ŽSR je neustále zlepšovať stav zariadení železničnej infraštruktúry tak, aby sa minimalizovali prevádzkové riziká. Aj preto je oblasti napájania venovaná primeraná pozornosť. VVÚŽ Žilina bola už predložená požiadavka na riešenie tejto problematiky. Očakávaným vedeckým výstupom by mali byť návrhy postupov, ktoré čo najviac eliminujú riziká tých miest, kde dochádza k prerušeniu dodávky trakčnej energie z TV do koľajového vozidla. V tejto súvislosti nie sú vylúčené ani prípadné zmeny v konfigurácii napájania a delenia trakčného vedenia či doplnenie trakčného vedenia a trakčných napájacích staníc o nové technológie a zariadenia.

(red)

Prezidentský salónik venovaný kultúre

Prezidentský salónik na bratislavskej hlavnej stanici sa od septembra minulého roka stal aj miestom, na ktorom sa približne raz za mesiac uskutočňujú rôzne kultúrne podujatia. Vtedy sa toto verejnosti neprístupné miesto otvára a vítaní sú všetci.

Tento nápad začala realizovať kurátorka Zuzana Duchová v spolupráci s občianskym združením Local Act. „Chceli by sme, aby salónik ako kultúrne miesto ponúkol možnosť zastavenia sa, vystúpenia z pravidelného rytmu, a to nielen v prípade cestujúcich, ale aj v prípade ľudí, ktorí na túto stanicu prídu možno po prvý raz za iným účelom ako cestovaním či odpredávaním,“ hovorí členka združenia Zuzana Ivašková. Časť kultúrnych podujatí je tematicky spojená so železnicou. Inak to nebolo ani koncom februára, kedy sa uskutočnila filmová noc s témou vlakov. Bola to súčasť dlhodobého cyklu Vlak zvaný film, ktorý zastrešuje Slovenský filmový ústav a divákovi poskytne približne 60 dlhometrážnych filmov. V salóniku boli uvedené filmy slovenských klasikov Uhera, Havettu a Hanáka – Panna Zázračnica, Slávnosť v botanickej záhrade a Ja milujem, ty miluješ. Myšlienku tohto podujatia umocnila aj reálna staničná atmosféra, zvuky vlakov a samotný ruch stanice. Ak by ste sa podobnej kultúrnej



Projekt Salónik slávnostne otvoril prednosta stanice Pavol Országh.

akcie chceli zúčastniť, všetky informácie nájdete na www.salonik.sk. Organizátori vás radi privítajú a budete mať možnosť stanicu vidieť z iného uhla pohľadu, nielen ako miesto príchodov a odchodov.

(pop), Foto: Rasťo PROCHÁZKA



FOTOHÁDANKA



Foto: balky

Dnes naša otázka znie: **Viete, kde je to?**

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

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

Správna odpoveď februárovej fotohádanky je: ŽST Zvolen.

Vítazom sa stal a vecnú cenu získava:

Tadeáš MIKLUŠ z Kysaku.

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 neleželné témy nebudeme reagovať.

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

Z ordinácie sa ozve výkrik: - V mene zákona stoj! Keď vyjde sestrička do čakárne, čakajúci pacienti sa jej spytujú, čo sa tam deje. - Ale nič. Iba jeden ... (tajnička).				Pomoc: pariťa	konflikt	smerom z vnútra	arabský člen	písmeno		vyhlbenina v zemi	ťaž	Stanica technických prehliadok (skr.)	základná číslovka	2		
				biceps					nadšený prejav							
				1												A
				osobné zámeno			team					Pohár Eur. Majstrov				
pretlač na znákach			prak (šar.náreč.)					lúšť								
Jozef Vysočani	talianske jedlo	zvrät	plúž		Peter (srbochor.) vyslovená myšlienka						mezzo piano (skr.) Správa dráhy (skr.)					
stanovište (kniž.)			zvrätne zámeno						určite, iste							
				možno, snáď					dvojkridly hmyz							
				okraj úst					študent medicíny							
			hrdlo						model							
			poprav- covia					hudobné privítanie				existujú				
			Dopravný Inšpektorát					rímskych 550				tam				
3																
							francovka									
											Aero Club of America (skr.)					



MAREC mesiac knihy aj na železnici

Marec je mesiacom knihy, a preto si na zopár riadkoch pripomenieme, že aj železnice sú s knihami spojené a keďže máme veľa dobrých kníh, tak máme vlastne drahokamy. Čítanie pri čakaní na spoj, ale v prvom rade vo vlaku je obľúbenou činnosťou cestujúcich. Knihy zo železničiarской tematikou sú vzácne a veľmi obľúbené nielen medzi železničnými čitateľmi.

Mnohé knihy vyšli aj v rézii ŽSR. Spomenieme napríklad Železnica v kocke, ktorej autorský kolektív aj z radov zamestnancov ŽSR viedol Jiří Kubáček, generálny riaditeľ sekcie železničnej dopravy a dráh z MDVRR, ktorý knihu zostavil a redakčne upravil. Nie menej obľúbenou a žiadanou najmä medzi železničnými nadšencami je kniha Dejiny železníc na území Slovenska. Jej prvé, druhé a tretie vydanie autorsky pripravil opäť Jiří Kubáček s kolektívom. Detským knihám sa tešia najmä malí čitatelia a Želkova škôlka je toho príkladom. Krásne ilustrovaná kniha o bezpečnosti na železnici je už neodmysliteľnou súčasťou preventívno- bezpečnostných akcií, ktoré odbor komunikácie organizuje na úrovni materských, základných škôl či rôznych podujatí. Roman Hlavatý a Ján Husák spolu s ďalším autorským kolektívom knihu Železničné mosty na Slovensku 1 vyplnili voľný priestor medzi knihami so železničiarской tematikou, kde sa železničné mosty spomínali len okrajovo. Kniha nadchla najmä železničiarov, ktorým je mostná tematika blízka.



Zaži knihu naživo

Heslom podujatí čítania kníh na rôznych miestach bolo Zaži knihu naživo. Čítanie a táto akcia sa na chvíľu udomácnila vlni aj na bratislavskej hlavnej stanici. Cestujúci si mohli počas dvoch hodín vypočuť ukážky poézie aj prózy slovenských autorov. Čítanie bolo dynamické, mladí herci literárne ukážky striedali, preto sa čakajúci na vlak nenudili, mnohí sa pristavili a započúvali.



Čítanie literatúry na bratislavskej hlavnej stanici sa nieslo v uvoľnenej atmosfére.

Dobrá kniha je drahokam, ktorý vrhá záblesky radosti a šťastia do všetkých vrstiev ľudskej spoločnosti.

(Ch. A. Sainte-Beuve)

Staničná knižnica 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. Minulý rok 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 funguje veľmi dobre.



Každý cestujúci si v na prešovskej stanici v Staničnej knižnici určite nájde titul, ktorý ho zaujme.

Knihy pre cestujúcich už aj v Kysaku

Po vzore neďalekého Prešova, zamestnanci železničnej stanice v Kysaku začiatkom tohto roka zriadili v čakárni staničnej budovy knižnicu. Obec Kysak obnovovala v priebehu roka 2014 knižné tituly v miestnej knižnici, pričom na úrade urobili burzu kníh. Prednosta stanice Emil Kičura využil túto príležitosť na zriadenie knižnice na stanici, kam zvyšné alebo už „nepotrebné“ obecné knihy premiestnili. Reakcie na voľne uložené knihy v policiach a na parapetách okien čakárne cestujúcich prekvapili a potešili. Oznam o tom, že si knihu môžu požičať aj na cestu a dokonca ju nemusí ani vrátiť mnohí využili a využívajú dodnes. Sú aj takí, ktorí knihu vrátia, alebo donesú inú. A to bol cieľ. Aby sa knihy čítali a dostali k tým ľuďom, ktorí o ne majú záujem. Aj preto vyhlásila ŽST Kysak na marec mesiac knihy výzvu na zbierku kníh, a to nielen na stanici, ale aj v obci a v susedných dedinách. Ak máte doma knihy, ktoré už nepotrebujete, alebo nechcete mať vo svojej knižnici, doneste ich, prípadne pošlite na železničnú stanicu Kysak.

[sch], Foto: archív redakcie



V marci by sa mala knižnica v Kysaku doplniť darovanými knihami.

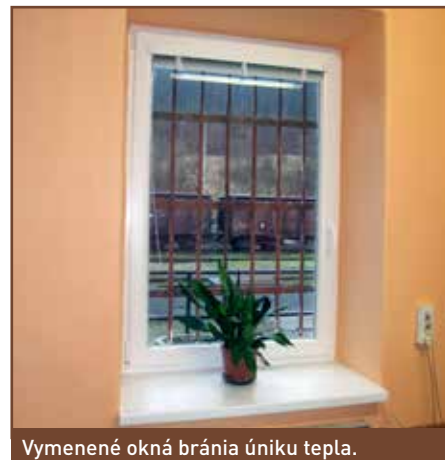


Nové omietky a nátery miestnosti oživilí.

V Rimavskej Bani vynovili dopravné miestnosti

V železničnej stanici Rimavská Baňa sa zamestnanci dočkali koncom minulého roka rekonštrukcie dopravných miestností. Opravu by si zaslúžila celá staničná budova, ale potešilo aj vynovenie pracoviska dopravných zamestnancov.

Okrem vymenených vchodových dverí do dopravnej kancelárie, okien v dvoch miestnostiach, opravy omietok stien a stropu a nových náterov, sa domáci železničari dočkali aj výmeny drevenej podlahy, ktorú nahradila nová dlažba. Na pôvodnej drevenej podlahe dokonca hrozilo nebezpečenstvo úrazu, na ktoré upozorňoval aj inšpektor BOZP. A tak sa okrem vzhľadu podarilo zvýšiť aj bezpečnosť na pracovisku.



Vymenené okná bránia úniku tepla.



Staničnej budove by sa zišla aj nová fasáda.

lka, foto: autorka



Nová dlažba nahradila už nebezpečnú drevenú podlahu.



Výpravca Ondrej Kališ robí v stanici Rimavská Baňa neuveriteľných 29 rokov. Nové, krajšie priestory ho potešili.

Káva rozvonila banskobystrickú stanicou

Dobrý deň, dáte si kávičku? Presne takouto otázkou vítali v polovici februára v priestoroch banskobystrického staničného vestibulu experti na varenie kávy náhodných cestujúcich.



Úsmev ponúknutých kávou hovorí za všetko.

Vicemajster vo varení kávy z roku 2014 Martin Karabinoš a bronzový medailista z MSR Baristov z roku 2015 Róbert Palík ponúkali okoloídúcim cestujúcim, ale aj náhodným prizerajúcim sa celkom zadarmo najkvalitnejšiu kávičku, uvarenú v špeciálnej kanvici a prekvapkanej pomocou na pohľad jednoduchého systému. Na vrchu dreveného podstavca bola vsadená šálka s úzkym otvoreným dnom, pod ktorou bola ďalšia, do ktorej odkvapkával čistý tmavý extrakt. Káva rozvonila po celej stanici. A čo na milú akciu hovorili cestujúci? Úsmev na tvári nechýbal ani jednému kávičkárovi. Na povzbudzujúcom moku si dokonca pochutili všetky vekové ročníky. Veď okrem kávičkového dopingu do-



Sprava Martin Karabinoš a Róbert Palík aj so sympatickou pomocníčkou pri varení kávy.

stávali aj sladkosť. Akcia bola súčasťou World Kindness Week, ktorého úlohou bolo urobiť niečo dobré a nezištné pre cudzieho človeka bez nároku na odplatu. Napríklad v Holandsku takto rozdávali pracovníci železníc kvety cestujúcim dáмам.

(lka) Foto: autorka

Na košickú železničnú stanicu nejazdia električky

Pre rekonštrukcie ďalších úsekov električkovej trate v Košiciach, došlo od nedele 8. marca k úplnej uzávierke Staničného námestia pre vozidlá MHD.

To znamená, že na železničnú stanicu v Košiciach sa nedostanete električkou a autobusy MHD majú novovytvorené zastávky na iných miestach ako doteraz. Na Staničnom námestí je zriadený informač-

ný stánok, v ktorom vám podajú informácie o zmenenej doprave v Košiciach počas pracovných dní (pondelok až piatok) od 6:00 do 19:00 hod. a cez víkendy od 10:00 do 21:00 hodiny.

(red)

Desiaty týždeň bol na tratiach ŽSR tragický



ŽSR zaznamenali štyri zrážky vlaku s človekom, z toho v troch prípadoch osoby zraneniami podľahli.

Prvý prípad sa stal na trati Žilina – Odbočka Váh, kde osobný vlak zrazil a usmrtil muža. Išlo o samovraždu. V Bytči vlak zrazil civilnú osobu, ktorá prechádzala cez koľaje pred prichádzajúcim vlakom a pri treťom prípade na trati Trnovec nad Váhom – Šaľa, rýchlik zrazil a usmrtil civilnú osobu. Mimoriadne šťastie v tejto smutnej štatistike mala žena, ktorú osobný vlak zrazil na trati Hnúšťa – Tisovec. Po zrážke bola so zraneniami hlavy a rúk prevezená do nemocnice.

Veľmi tragicky sa skončila zrážka na zabezpečenom železničnom priecestí na trati Šaľa – Galanta, kde sa zrazilo osobné auto s medzinárodným EC vlakom. Zrážka sa stala v nedeľu 8. marca predpoludním a žiaľ, zraneniam podľahli obidvaja pasažieri auta – 19-ročný vodič a jeho 17-ročná priateľka.

Aj v Kežmarku sa na železničnom priecestí zrazil osobný vlak s autom, avšak so šťastnejším koncom. Vodička vyviazla iba s ľahkým poranením a nikto nebol zranený ani v osobnom vlaku.

Celkovo podľahlo zraneniam na tratiach ŽSR následkom zrážky s vlakom v priebehu 10. týždňa 2015 päť osôb. Aj na základe uvedených tragických prípadov ŽSR pravidelne upozorňujú a poukazujú na ľahostajnosť osôb pohybujúcich sa v okolí železničných tratí a priecestí a taktiež na nepozornosť vodičov.



ZASTAV a preži!

„Takmer každá nehoda na železničnom priecestí je dôsledkom porušenia cestnej vyhlášky a základných pravidiel premávky. Paradoxom je, že množstvo smrteľných nehôd sa stáva aj na priecestiach vybavených svetelnou signalizáciou alebo aj závorami. Ak dôjde k nerešpektovaniu týchto výstrah alebo ich fatálnemu prehliadnutiu, účastník cestnej premávky, či už vodič motorového vozidla, cyklista, alebo chodec sa okamžite ocitajú v nebezpečnej situácii, v ktorej sú bezprostredne ohrozené ich životy. Títo ľudia si v danom momente neuvedomujú bezprostredné nebezpečenstvo a spoliehajú sa na vlastný, no nesprávny úsudok, že cez priecestie stihnú ešte prejsť, pričom si nevšimnú prichádzajúci vlak alebo neodhadnú jeho rýchlosť. Niektorí riskujú vedome a hazardujú so svojím životom ako aj so životmi druhých. Kolízia na železničnom priecestí končí často tragicky a stratou toho najcennejšieho, čo máme – vlastného života,“ vyjadrila sa Agnesa Čiková, hlavná psychologička ŽSR.

**Železnice SR
vzývajú všetkých
k opatrnosti
pri pohybe v blízkosti
železničnej trate
a k dodržiavaniu zákona
o premávke
na pozemných
komunikáciách
a zákona o dráhach.**

VLAK MÁ VŽDY PREDNOSŤ!

**Je to obrovský kolos, ktorý
môže mať brzdnú dráhu
v závislosti od rýchlosti
až kilometer
a následky zrážky s ním
bývajú fatálne.**