

ŽELEZNIČNÝ semafor

ŽSR

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY

ROČNÍK XXV

APRÍL 2015

**Pozitívne hospodárenie
pokračuje**

**Prejdenie návesti STOJ
ohrozuje bezpečnosť**

Daniel Maruniak získal ocenenie



Dokumenty hospodárenia a vyhodnotenia činnosti za vlaňajší rok sú schválené

Z PORÁD VEDENIA
ZSR

Vedenie ŽSR 17. marca prerokovalo rozhodujúce dokumenty vyhodnotenia hospodárenia a činnosti ŽSR za rok 2014. Išlo o návrh Výročnej správy ŽSR a individuálnej účtovnej závierky za rok 2014, návrh na zúčtovanie výsledku hospodárenia a rozbor hospodárenia za minulý rok.

Za rok 2014 ŽSR vykázali zisk po zdanení vo výške 4 832 tis. €, čo je oproti plánu lepší výsledok o 317 tis. €. Náklady za obdobie dosiahli výšku 454 413 tis. €, čo predstavuje oproti plánu nižšie čerpanie o 6 483 tis. €. Nižšie čerpanie bolo najmä na prijatých službách, na opravách a udržiavaní, nákupe elektrickej energie a osobných nákladoch. Výnosy celkom v objeme 459 245 tis. € boli oproti plánu nižšie o 6 167 tis. €, vplyvom najmä nižších z výnosov z predaja elektrickej energie. Dopravné výkony v HRTKM boli celkovo za oba typy dopravy oproti plánu vyššie o 5,03 % a súčasne bol zaznamenaný medziročný nárast o 2,2 %. Zamestnanosť mala klesajúci charakter, evidenčný počet zamestnancov sa medziročne znížil o 191 na stav 14 110 zamestnancov ku dňu 31. 12. 2014. Investičný plán ŽSR na rok 2014 (vlastné zdroje i zdroje EU a ŠR bez nerozpisovaných rezerv) bol splnený na 97,27 %. Dané materiály prerokovala a schválila Správna rada ŽSR 30. marca. Zhodnotením výsledkov hospodárenia a prevádzkovej situácie za rok 2014 sa zaoberala aj aprílová rozšírená porada vedenia. Zhrnutie výsledkov ŽSR za rok 2014 je uvedené v samostatnej tabuľke na strane 3.

Pozitívny vývoj hospodárenia pokračuje

Vedenie ŽSR prerokovalo aj informáciu o výsledku hospodárenia za prvé dva mesiace tohto roka. Výsledok hospodárenia za sledované obdobie je zisk v objeme 10 380 tis. €, čo je v porovnaní s plánom lepší výsledok o 8 543 tis. €. Vplyv na výsledok hospodárenia mali predovšetkým: vyššie tržby z predaja elektrickej energie o 1 557 tis. €, dočasne nižšie čerpanie nákladov na opravy a udržiavanie a ostatné služby o 3 770 tis. €, nižšie plnenie plánu osobných nákladov o 2 263 tis. € a iné. V sledovanom období mali priaznivý trend aj dopravné výkony. V období 1 - 2/2015 bolo zrealizovaných celkom 7895 tis. VLKM (plán na r. 2015 plnený na 103 %, v porovnaní s rokom 2014 rast o 6,5 %). Pozitívny trend pokračuje aj v období január - marec 2015 (viď tabuľka).

Projektové riadenie

GR rozhodnutím č. 20/2015 schválil plán projektu Optimalizácia správy údržby bu-

dov a s nimi súvisiaceho majetku ŽSR č. 14/2011 verzia 05 pre fázu implementácie projektu. Dôvodom úpravy plánu projektu je pokračovanie pozastavenej realizácie projektu. Jeho dokončenie bude zamerané na hodnotenie a modifikovanie systému organizácie práce rýchlych zásahových čiat, úpravu manuálu a pod. s vypracovaním záverečnej hodnotiacej správy v termíne do 30. 10. 2015. GR rozhodnutím č. 21/2015 schválil zámer projektu zavádzania inventarizácie majetku pomocou čiarových kódov na ostatných VOJ. Cieľom projektu je najmä zabezpečiť jednoznačnú identifikáciu majetku čiarovými kódmi a zvýšiť produktivitu výkonu inventúry, zabezpečiť automatizované zmeny v evidencii majetkov v mimo inventarizačných obdobiach, znížiť formálnosť vykonávania inventúry, zlepšiť kvalitu informácií (jednoduchosť a rýchlosť) o umiestnení majetku a následne aktualizovať predpisy súvisiace s procesom inventarizácie.

Plnenie Stratégie ŽSR za rok 2014

Vedenie ŽSR a následne aj Správna rada ŽSR prerokovali vyhodnotenie plnenia Stratégie ŽSR za rok 2014. Vyhodnotenie obsahovalo systém implementácie stratégie

vychádzajúci z princípov metódy Balanced Scorecard (BSC). Zároveň boli zhodnotené strategické ciele a k nim priradené príslušné ukazovatele výkonnosti (KPI). Vedenie ŽSR a SR vzali na vedomie toto vyhodnotenie s konštatovaním, že strategické ciele ŽSR v sledovanom období sú plnené priebežne.

Koncepcia ochrany slovenských železničných pamiatok režimom in situ

Vedenie ŽSR prerokovalo predmetný materiál, ktorý bol spracovaný na MDVRR SR a po dopracovaní má slúžiť ako podklad pre pripravované rokovanie s Pamiatkovým úradom SR (PU SR). Zámerom je pripraviť a v spolupráci s PU SR dohodnúť jednotný postup pri vyradovaní, resp. zaraďovaní objektov ŽSR do zoznamu kultúrnych pamiatok SR. Zároveň bol stanovený postup riešenia, že v prvom kroku bude potrebné zverifikovať zoznamy objektov v evidencii ŽSR so zoznamom objektov v materiáli MDVRR SR, zhodnotiť dopady pre ŽSR, ktoré vyplývajú z návrhu MDVRR SR na zaradenie, resp. vyradenie objektov zo zoznamu a na základe toho dopracovať výsledný návrh za ŽSR pre rokovanie so štátnou správou. O danom postupe bolo informované aj MDVRR SR.

Anton Kukučka, Stanislava Fejfarová

Vybrané ekonomické ukazovatele ŽSR za január - marec 2015

UKAZOVATEL	1.-3.2014	1.-3.2015 prepočítaný plán	1.-3.2015	% plnenia oproti plánu	% plnenia medziročne
ÚDAJE Z VÝKAZU KOMPLEXNÉHO VÝSLEDKU PODĽA IFRS (v tis. €)					
Výnosy celkom	113 369	109 800	115 947	105,60	102,27
- z toho tržby z predaja vlastných služieb	43 694	40 907	46 578	113,86	106,60
- v tom úhrada za prístup k ŽI	17 605	18 076	19 578	108,31	111,21
- z toho úhrada fixnej časti EON (dotácia)	62 500	62 500	62 500	100,00	100,00
Náklady celkom	109 416	104 422	101 052	96,77	92,36
Výsledok hospodárenia z prevádzkovej činnosti	4 175	5 429	14 956	-	-
Výsledok hospodárenia z finančnej činnosti	-203	-36	-52	144,79	25,62
Výsledok hospodárenia za obdobie pred zdanením	3 972	5 393	14 904	-	-
Výsledok hospodárenia za obdobie po zdanení	3 953	5 378	14 895	-	-
DOPRAVNÉ VÝKONY					
Dopravné výkony OD v tis. vlkm	7 928	8 533	8 577	100,52	108,18
Dopravné výkony ND v tis. vlkm	3 414	3 243	3 588	110,65	105,11
Dopravné výkony OD v mil. hrtkm	2 135	2 208	2 527	114,46	118,37
Dopravné výkony ND v mil. hrtkm	4 344	4 137	4 579	110,69	105,41
Spolu dopravné výkony (OD + ND) v tis. vlkm	11 342	11 776	12 165	103,31	107,26
Spolu dopravné výkony (OD + ND) v mil. hrtkm	6 479	6 345	7 107	112,00	109,68
ZAMESTNANCI					
Priemerný prepočítaný stav	14 241	14 300	14 035	98,15	98,56
Evidenčný počet k 31. 3.	14 220	-	14 036	xx	98,71



NA OBÁLKE

Na fotografii Ján DIŠKANT, dozorca výhybiek ŽST Kysak, osadzuje prenosnú výmenovú zámku na výhybku č. 14

Rok 2014 uzavretý, hospodárili sme dobre

Vo štvrtok 9. apríla sa na pôde ŽSR stretli členovia vedenia ŽSR spolu s riaditeľmi odborov a VOJ. Na tejto rozšírenej porade sa predovšetkým hodnotil rok 2014, ale odprezentované boli aj zásadné témy na ďalšie obdobie. Dušan Šeřík, generálny riaditeľ ŽSR sa poďakoval za odvedenú prácu a dobré výsledky a stretnutie smeroval veľmi interaktívne, pričom sa všetci zúčastnení mali možnosť vyjadriť a diskutovať k odprezentovaným a ďalším pracovným témam.

Michaela Činčurová, riaditeľka odboru controllingu prostredníctvom čísel, tabuliek a grafov priblížila výsledky hospodárenia firmy za minulý rok. Potešujúci je fakt, že výsledok je pozitívny a hospodárili sme so ziskom oproti plánu (viď. tabuľka). V prezentácii M. Činčurová priblížila a na konkrétnych príkladoch a situáciách aj vysvetlila vývoj a štruktúru nákladov a výnosov. Počas rozšírenej porady vedenia ŽSR odznali aj východiská a prioritné ciele na tento rok, ako aj štruktúra plánovaného rozpočtu. Milan Kubiček, námestník generálneho riaditeľa pre prevádzku zhrnul vlnajšie výsledky práce za úsek prevádzky. Poukázal na plnenie grafikonu, informoval o príčinách meškania vlakov, hovoril aj o analýze dopravných výkonov. Odznali aj informácie o nehodovosti, úrazovosti a ďalšie témy súvisiace s prevádzkou. Jozef Veselka, námestník GR pre rozvoj a investície zhrnul informácie ohľadom investícií v roku 2014, hovoril o dobehu investícií z OPD 2007 - 2013, ale aj o OPII 2014 - 2020. Konkrétne projekty a investičné zámery podrobnejšie vysvetlil Štefan Sedláček, riaditeľ odboru investorského GR ŽSR. Analýzu ľudských zdrojov odprezentovala Zuzana Gáletová, riaditeľka odboru ľudských zdrojov. Tejto téme sa budeme venovať v niektorom z nasledujúcich čísel.

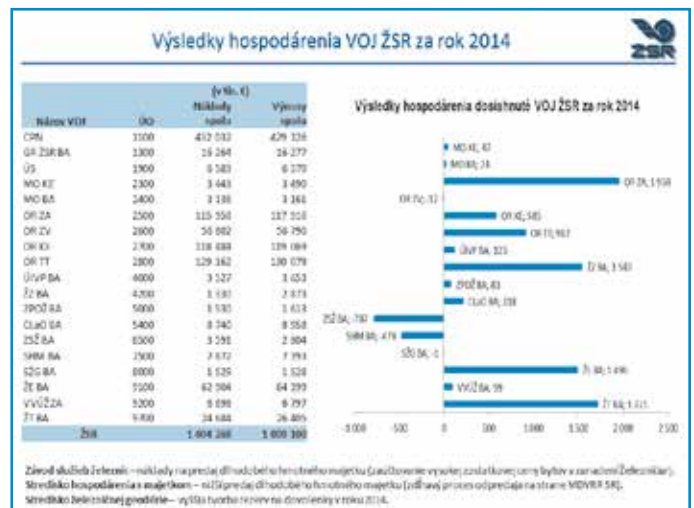
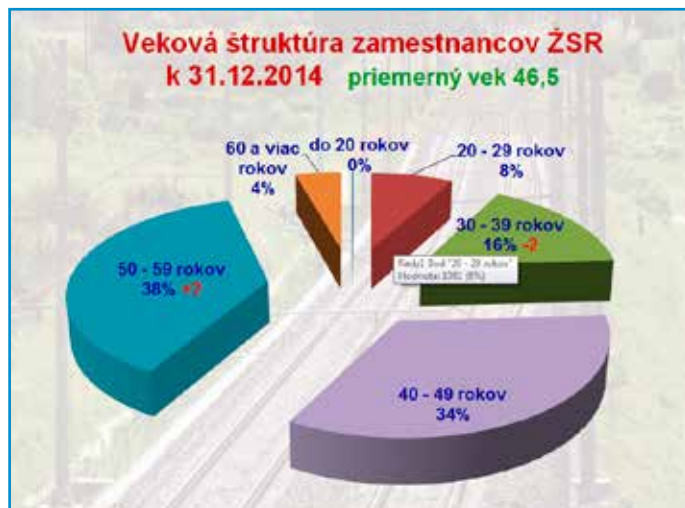
[sch]



Vybrané ekonomické ukazovatele ŽSR za január - december 2014

UKAZOVATEL	1. - 12. 2013 skutočnosť	1. - 12. 2014 plán	1. - 12. 2014 skutočnosť	% plnenia oproti plánu	% plnenia medziročne
ÚDAJE Z VÝKAZU KOMPLEXNÉHO VÝSLEDKU PODĽA IFRS (v tis. €)					
Výnosy celkom	480 992	465 412	459 245	98,67	95,48
- z toho tržby z predaja vlastných služieb	205 654	180 507	171 671	95,10	83,48
- v tom úhrada za prístup k ŽI	92 414	68 459	73 698	107,65	79,75
- z toho úhrada fixnej časti EON (dotácia)	260 000	250 000	250 000	100,00	96,15
- z toho kompenzácia finančných dopadov v zmysle Uznesenia Vlády SR č. 390/2013	0	22 500	22 478	99,90	-
Náklady celkom	469 301	460 897	454 413	98,59	96,83
Výsledok hospodárenia z prevádzkovej činnosti	22 027	9 329	13 830	148,25	62,79
Výsledok hospodárenia z finančnej činnosti	-1 966	-4 814	-2 188	45,45	111,29
Výsledok hospodárenia za obdobie pred zdanením	20 061	4 515	11 642	-	58,03
Výsledok hospodárenia za obdobie po zdanení	11 691	4 515	4 832	107,02	41,33
DOPRAVNÉ VÝKONY					
Dopravné výkony OD v tis. vlkm	31 570	32 034	32 075	100,13	101,60
Dopravné výkony ND v tis. vlkm	14 075	13 064	14 219	108,84	101,02
Dopravné výkony OD v mil. hrtkm	8 507	8 495	8 746	102,95	102,81
Dopravné výkony ND v mil. hrtkm	17 632	16 952	17 981	106,07	101,98
ZAMESTNANCI					
Priemerný prepočítaný stav	14 350	14 500	14 109	97,31	98,32
Evidenčný počet k 31. 12.	14 301	-	14 110	-	98,66

Údaje hospodárenia v roku 2013 sú bez vplyvu Uznesenia vlády SR č. 390/2013.



Ked' sa rúbe les, aj triesky lietajú... Netvrším, že proces obstarávania máme dokonalý

O hospodárení, ekonomickej situácii vo firme, ale aj o verejnom obstarávaní a procesoch centralizácie sme sa rozprávali s Rastislavom Glasom. Ako hodnotí a vníma svoje pôsobenie vo funkcii námestníka generálneho riaditeľa ŽSR pre ekonomiku po 100 dňoch, sa dočítate v rozhovore.



Ako vnímate železničný sektor v porovnaní s ostatným hospodárstvom na Slovensku?

Modernizačne. Vnímam to v troch rovinách. V prvom rade som veľmi rád, že po mnohých rokoch „prestupovania na mieste“, riešenia skôr havarijných stavov či finančného plátania starých dlhov, železničný sektor zažíva silný boom obnovy. Vďaka finančným prostriedkom z EÚ a participácii štátneho rozpočtu ŽSR realizuje už druhé programovacie obdobie

výraznú modernizáciu tratí. Využitie týchto jedinečných zdrojov financovania obnovy považujem za maximálne prioritné. Bez nich by sa veľmi ťažko modernizovalo, a toto je silná výhoda oproti iným odvetviám.

Druhá rovina vnímania spočíva v porovnaní ekonomickej kondície s inými odvetviami. Naše hospodárstvo sa vo všeobecnosti ťažko vyrovnávalo a, žiaľ, ešte stále vyrovnáva s nadkapacitou, ktorú nevieme „užiť“, resp. uplatniť na trhu. Aj v súčasnosti platí, že cca 25 percent výrobných prostriedkov je nadbytočných. Mnohé bývalé veľké firmy v SR skončili práve na tom, že neznižili svoje kapacity na aktuálne potreby. Mohlo by sa zdať, že toto sa nás netýka, ale aj my máme majetok s nižšou mierou využitia, či už sú to budovy, stavby, obslužné zariadenia, nebytové priestory, ubytovne, závodné jedálne, ktoré už nevieme adekvátne zužitkovať, lebo toho času zabezpečujeme železničnú dopravu v nižšom rozsahu. V ŽSR dnes pracuje len zlomok zamestnancov z toho, pre koľkých boli tieto objekty stavané. Spomeniem majetok z činnosti, ktoré neboli, nie sú a nebudú súčasťou core business. Napríklad železničné zdravotníctvo, ubytovacie zariadenia, ale aj mnohé ďalšie... A jeden príklad za všetky. Stravovacie zariadenie v budove UB400 v Čiernej nad Tisou. Je prispôbené na prípravu a vydanie cca 800 obedov denne a v súčasnosti sa tam navarí a vydá asi 10 percent z tohto počtu.

A pri nedostatku zdrojov, ako som uviedol vyššie na tieto non - core aktivity, nie je možné na ne alokovať dostatočné finančné prostriedky, ktoré si na plynulý chod vyžadujú. Takže, tak u nás, ako aj v iných odvetviach hospodárstva, máme problém s nadkapacitou. A preto mnohé objekty rokmi chátrajú a sú v neutušenom stave.

Tretí pohľad vyplýva z toho, že som pôsobil aj mimo železničného sektora. Mal som možnosť vyskúšať si na vlastnej koži podmienky práce a pochopiť fungovanie napríklad v zdravotníctve, bankovníctve, IT biznise aj vo verejnej správe, a preto musím povedať, že som nepredpokladal, že v porovnaní s inými odvetviami je na tom železničný sektor tak dobre. Je vitálny a má vytvorené podmienky na systémové fungovanie. Nechcem, aby toto tvrdenie pôsobilo komicky, ale bez ohľadu na skutočnosti, že musíme racionálne využívať pridelené finančné prostriedky a nie na všetko ich je dostatok, máme oproti ostatným subjektom relatívne dosť prevádzkových zdrojov a jasne definované poslanie aj pre budúcnosť. Dôležité je optimálne využívanie pridelených zdrojov. Netvrším, že by sme plnohodnotne nevyužili aj viacej financií, ale „natiahnutú“ ruku na ministerstve financií majú všetci.

Pôsobili ste vo všetkých troch železničných spoločnostiach, aký je podľa vás, okrem odlišného predmetu základných činností, ich ďalší rozdiel?

Principiálne je rozdiel práve v inom poslaní, keďže každá spoločnosť je tu pre niečo iné. A to sa ukázalo po rozdelení unitárnych železníc. Obe obchodné spoločnosti sú zriadené s cieľom prioritne poskytovať služby pre trh. Ich core business spočíva v poskytovaní služieb. ZSSK CARGO bolo ako prvé vystavené pôsobeniu trhových síl – liberalizácii nákladnej dopravy. Dnes, po viacerých rokoch, táto liberalizácia odliala viac ako 10 miliónov ton, ktoré vozia súkromní dopravcovia. Preto museli ako prví reagovať cost – cuttingom na trhové podmienky a konkurenciu a naštartovali procesy centralizácie, elektronizácie a prešli na iný systém riadenia. Lebo v ich prípade, sa aj centové rozdiely prejavili v úspešnosti či neúspešnosti získania, resp. udržania zákazky na prepravu. A preto je pre ZSSK CARGO najväčšou prioritou nákladová efektívnosť. Najnižšia cena vyhráva. V prípade ZSSK sa core business realizuje ako predaj premiestnenia v nejakom vlaku za istý čas. Tu môžete predávať komplexne zážitok a viete efektívne využiť nástroje na riadenie dopytu, napríklad emócie zákazníka. Nie všetko v ZSSK by malo byť, resp. je o verejnom záujme. Cena nie je jediný parameter na rozhodovanie na rozdiel od ZSSK CARGO. ZSSK bola pôvodne dimenzovaná ako super štíhly operátor osobnej dopravy. Po zopár rokoch fungovania sa dostala do pozície, že to, čo mala pôvodne nakupovať ako službu, má „doma pod strechou“. A to údržbu a s tým spojené skladové hospodárstvo. Preto sa popri obchode musí venovať aj týmto procesom. Prostriedkov však na rozvoj z vlastných zdrojov nemali v spoločnosti nikdy. Preto taktiež úspešne využívajú prostriedky z európskych fondov.

Mojim prechodom k ŽSR sa mi po zopár týždňoch ešte ťažko porovnáva. ŽSR je iná firma. Jej podstata spočíva v správe majetku štátu, nemá konkurenciu a ani ju pre svoj core – business mať nebude. Malú paralelu však vidím v obchodných aktivitách, čo tvoria cca 20 % všetkých výnosov. Ide najmä o predaj služieb energetiky, informatiky, telekomunikácií či prenájmu nehnuteľného majetku.

Po niekoľkých rokoch ste opäť vo svojej alma mater, ako veľmi sa zmenila ONA a ako VY?

Rovnako sme zostarli ☺. Teraz však vážne, minimálne posledných 10 rokov som prešiel viacerými profesijnými oblasťami. Načerpá som veľa zaujímavého, a to nielen v ekonomike. Mal som možnosť „spájať“ informačné systémy a reálny život. Zažil som úspešné, ale aj neúspešné projekty, tak na železničniciach, ako aj mimo nich. Gro z nich bolo zameraných na oblasť reštrukturalizácií, procesných úprav, vytváraní nových segmentov, spájania, implementácií IT, ale aj krízových projektov na oživenie, resp. dokončenie niečoho, čo pôvodný projekt so zlým vedením nezvládol. Videl som teda kam to smeruje, ak nie je niečo dobre pripravené, resp. je zle riadené. Skúsil som si, čo znamená neriadený odpor z nových vecí u zamestnancov a mal som možnosť tento odpor riadiť, resp. som aj videl, čo to robí s projektom, ak sa táto zložka ľudského správania v mikroorganizme firmy vedome prehliadne. Práve z neúspešných vecí mám veľa poučení, námetov a postupov a posunulo ma to skúsenostne vpred. A moja alma mater medzitým rozbehla slušným tempom modernizáciu infraštruktúry. Nemôžem a ani si nedovoliť za 3 mesiace pôsobenia

vystavovať finálne vysvedčenie. Chcem však povedať, že vidím pozitívne zmeny, ktoré tu nastali. Prioritne môžem posudzovať svoju oblasť, kde vidím ekonomicko-finančnú stabilizáciu. Ďalej ide o časť centralizovaných procesov ako účtovníctvo alebo obstarávanie. Toto sú veci, ktoré tu predtým neboli a v ŽSR sa zaviedli. Viditeľný je rozšírený koncept IT podpory nielen na ekonomické procesy, ale aj na oblasť správy majetku, resp. budovných objektov. Áno, je v tejto oblasti ešte čo robiť, ale máme slušne postavené základy, na ktorých sa dá v budúcnosti stavať. Moja doterajšia miera poznania nie je taká detailná, aby som mohol hodnotiť iné úseky, ale oceňujem dosiahnuté výstupy a veľkú snahu ešte mnohé vylepšovať. Všetko má však svoj poriadok a čas. Preferujem kvalitnú prípravu aj postup opatrnosti.

Železnice SR prešli stabilizáciou a ozdravným procesom, kde bola stanovená optimálna výška neinvestičného transferu na prevádzkovanie ŽI vo výške 270 mil. €. V súčasnosti je táto suma nižšia, predstavuje 250 mil. € považujete ju za postačujúcu?

Áká suma je postačujúca? Koľko je dost? Toto ja osobne neviem. Zažili sme v sektore viaceré kritické rozpočtové obdobia, keď sa výška týchto transferov každým rokom chcela dramaticky meniť, lebo v štátnom rozpočte pre nás nebol dostatok zdrojov. Dovolím si tvrdiť, že vďaka kvalitnej aktívnej práci manažmentov ŽSR a ministerstiev dopravy a financií je dnes prevádzkové financovanie nastavené na slušnej úrovni a je stabilizované. Radi by sme mali viac, ale to samozrejme každý sektor. Našou prvoradou úlohou je nastaviť fungovanie firmy v súlade s legislatívou tak, aby výška transferu bola dostatočná.

Je všeobecne známe, že stav v obstarávaní tovarov, služieb a prác je v podmienkach ŽSR nastavený ako zložitý, centralistický mechanizmus s dlhými časmi samotného obstarania. Prevádzkovi zamestnanci sa sťažujú najmä na obstarávanie drobných služieb a nutných prevádzkových tovarov, náhradných dielov, ale aj malé opravy. Aké sú výhľady v tomto procese na zlepšenie, väčšiu operatívnu a pružnosť?

Obstarávanie vo firme je vždy vážnou témou. Systém je nastavený v intenciiach systému riadenia, ktorý tu máme, a ten sa nikomu nezdá zložitý a zdĺhavý? Nikomu nevádi, že čaká sa na rozhodnutie, nie TOP vedenia niekoľko týždňov aj mesiace? Na túto oblasť som sa zamerlal od začiatku pôsobenia vo funkcii a určil som si ju ako prioritnú. Vašu otázku by som rozdelil na dve časti. A to stav v obstarávaní zrušených, zastavených výberových konaní po poslednom kvartáli 2014 a druhá oblasť by bolo obstarávanie v ŽSR po centralizácii tohto procesu na jeden organizačný útvar. Čo sa týka tej prvej oblasti, pre maximalizáciu princípov transparentnosti došlo k sprísneniu postupov realizácie obstarávaní aj za tovary, služby, prác s nízkou hodnotou. Všetky obstarávania nad tisíc € sa zverejňujú na našom webe a uplatňujú sa lehoty zverejnenia podľa zákona. Úlohou manažmentu je ich dodržiavať. Po sprísnení pravidiel sa zrušené súťaže opätovne prehodnotili a tie, ktoré mali opodstatnenie a význam aj v tomto roku, sú už obstarávané. Nevyhnutnou podmienkou bolo aj zabezpečené rozpočtové krytie. Ak nebolo, požiadavka bola zrušená. Tejto téme sa stále intenzívne venujeme. Na úrovni vedenia firmy bola každá položka posúdená s výstupom - obstaráť alebo zrušiť. Takže obstarávanie po prehodnotení pokračuje vo svojom definovanom režime ďalej. Pre druhý pohľad si pripomenieme niektoré fakty, a preto máličko odbočím. Prečo vlastne vznikla centralizácia logistiky? Čo sa tým sledovalo, nebolo za tým sledovanie úspor? Snaha spoločnosti o efektívnejšie využívanie obmedzených príjmov? Kde by sme boli, keby všetci v ŽSR kupovali aj malé veci a služby priamo u seba? Každý by mal všetko a mali by sme zásoby odhadujem na úrovni možno 70 mil. €. Decentralizácia by skutočne urýchlila procesy VO?



Osobné stretnutie a otvorená komunikácia sú dôležité v bežnom živote aj pri riešení a riadení procesov a projektov. Rastislav Glasa (druhý zľava) na pracovnej návšteve rekonštruovanej košickej stanice.

V čom je teda centralizácia skutočne zlá? Len v tom, že nemôžu všetci všetko obstarávať, že nemôžu určovať komu, za čo a koľko? Sú chybné nastavené limity na drobné nákupy? Treba ich zvýšiť? O koľko? O 10, 20 alebo až 200 €? Prípadne zrušiť limity? Neviem, a reálnu a vecnú odpoveď som zatiaľ nedostal. Prečo „automotive“ segment nakupuje z jedného miesta pre viacero závodov, prečo banky robia nákupy na úrovni centrál alebo až na úrovni centrály matky? Prečo to isté robia logistické reťazce, že sa sústreďia na jedno miesto z hľadiska distribúcie a odtiaľ zásobujú neraz viacero krajín? Prečo tam to funguje a u nás máme ambíciu spochybňovať a dokazovať, že u nás toto nebude fungovať? Každá oblasť má svoje špecifiká, ale pre oblasť VO a skladového hospodárstva platia princípy, ktoré sú aplikovateľné pre všetky segmenty a odvetvia.

Položme si jednoduchú otázku. Kedy bude u nás proces VO dokonaly a bude vyhovovať všetkým zainteresovaným? Či je to dobré, keď sú plné sklady materiálu a náhradných dielov, keď ich obrátka (dnes viacej ako 200 dní) klesá a miera viazanosti peňazí v zásobách stúpa? Alebo je to tiež vtedy, keď budeme servisovať desiatky typov mechanizmov, resp. strojov, prístrojov a zariadení, ktoré k nám prišli vďaka rôznorodým typom lokálne zabezpečených VO? Toto je cesta na dosiahnutie väčšej flexibility? Alebo vtedy, ak budeme rozhodovať lokálne, kto a za čo bude dané dodávať? Ale takýto prístup jasne porušuje pravidlá hry a legislatívy. Verejné obstarávanie bude dobré vtedy, keď bude tento proces dostatočne pružný a operatívny podľa potrieb každého interného zákazníka. Dnes sú naše zásoby na úrovni 17,6 mil. € (stav k 31. 12. 2014), čo je takmer tretinový pokles voči roku 2010. A to je výsledkom centralizácie skladového hospodárstva a obstarávania! Tieto zdroje môžeme využívať na iné účely.

Čo sa teda týka systémovej silnej centralizácie procesu obstarávania, pracujeme na vylepšeniach, nie je to dokonalé a kto robí, robí aj chyby. Keď sa rúbe les, aj triesky lietajú, preto netvrdím, že máme stopercentný dokonalý a optimalizovaný proces obstarávania. Uvedomme si, že sa obstarávaniu (mimo fondov) venuje takmer 40 mojich kolegov. Koľko ich bolo predtým? Ročne ukončia súťaže za cca 150 až 180 mil. €, to znamená, že na 1 „obstarávača“ pripadne cca 4 mil €. Slušná ročná produktivita. Pozorne sledujem prácu, ktorú je možné v CLaO zlepšiť. Venujem sa denne problémom v tejto oblasti a principiálne vnímam 3 veci: kvalitné zadanie predmetu obstarania, jeho včasné zaslanie na CLaO a do tretice komplexný monitoring priebehu obstarávania. Opis predmetu nám robí problém, čo sa dá pochopiť pri službách, ktoré sú novum a nemáme ich „zmáknuté“. Ale nerozumiem, prečo je to tak aj pri tovaroch. Tu musí prísť k spoločnej tvorbe zadania na VO. Nemôžeme celé nechať na odbornom útvere, ale na druhej strane neakceptujem ani prístup, napíšete si to tam ako chcete a potrebujete, ja chcem toto! Správne zadanie je aj o komunikácii a vzájomnom rešpekte.



>>> Pri nových veciach budeme aktívnejší smerom k žiadateľom. Čas predloženia požiadavky je kardinálnym problémom. Predložiť niečo systémom, tu to máte a potrebujeme to zajtra, resp. včera bolo neskoro, je fakt problém. Nedá sa potom očakávať včasné obstaranie.

Je možné proces obstarávania skrátiť? Čo spôsobuje jeho časovú náročnosť?

Pri mojich otázkach pri kritike dĺžky obstarávania, čo presne trvá dlho, som ešte nedostal konkrétnu odpoveď. Iba dosť všeobecnú, že celé to trvá dlho. Dôležité je teda proces skrátiť. Rozdelme si to na fázy. Lehoty, čo ako dlho trvá pri procese nám nediktuje vedenie ŽSR, ale zákon. Takže pri použití príslušnej metódy VO je čas trvania obstarania daný legislatívou. Takže tu nevieme nič skrátiť, ani keby sa VO decentralizovalo. Podme preto v časovej osi dopredu. Fáza prípravy VO. Vieme ju skrátiť čiastočne, lepšou koordináciou CLaO a odbornej zložky. Ale podčiarkujem, je nevyhnutná vzájomná súčinnosť, aktívna komunikácia, ochota spolupracovať a čo najskôr dosiahnuť spoločný cieľ. Takže, tu vieme skrátiť priebeh, aj keď s minimálnym efektom. Zostáva posledná fáza, a tou je dostatočne včas zaslať požiadavku. Uznávam, že centralizáciu obstarávania sa vytvoril silný tlak na všetky naše VOJ časovo lepšie a najmä dostatočne s predstihom plánovať. A rovnako je na nich tlak, jednoznačne definovať, čo chcú, a toto vidím ako významný problém. Netvrdím, že je na CLaO úplne všetko bezchybné. Ale túto fázu – včasné zaslanie požiadavky - je možné zmeniť a skrátiť len pri tovaroch a službách, ktoré sú opakovane požadované. A mám informácie, že to aj funguje. Takže problém je v mimoriadnostiach? Nie, mimoriadnosti a havarijné situácie do tejto oblasti nepatria. Tie majú osobitný režim a dovolím si tvrdiť, že dostatočne rýchly. Takže ponúkam dohodu, my budeme „pilovať“ naše procesy VO a odborné zložky budú pracovať na rýchlejšom zadaní požiadavky, ktorá bude presne definovaná.

Už dnes túto oblasť monitorujeme a riadiaci zamestnanci jednotlivých odborných útvarov majú časť variabilnej zložky viazanú na kvalitnom zadávaní požiadaviek. Verím, že aj toto pomôže ku skvalitneniu.

Navrhujem zaviesť napríklad aj rubriku v Ž semafore, kde môžeme na jednotlivé problémy z prevádzky a regiónov poukázať. Problém verejného obstarávania tak zdokumentovať a prípadne aj vysvetliť. Dajme kolegom priestor, aby poukázali na konkrétnych prípadoch, kde majú problémy. A my sa k tomu vyjadríme. S ochotou budem riešiť všetky oprávnené nedostatky CLaO, ktoré vieme ovplyvniť. Ale ak trvá schválenie objednávky 4 - 6 týždňov priamo u zákazníka a potom to ide na CLaO, tak tieto veci je naozaj potrebné spružniť, ale súvisí to so systémom riadenia nie s centralizáciou VO. Nemyslím si, že by tento spôsob bol iný, ak by sa to nerobilo centrálné. Skúsme robiť všetci to, čo robíť máme a lepšie. Ak to urobí každý stopercentne na prvýkrát, tak aj obstarávanie sa výrazne zlepši. Ja budem dohliadať, sledovať a vyhodnocovať mnohé procesy verejného obstarávania a ak pri vyhodnotení natrafíme

na chyby či nedostatky, tie odstránime alebo opravíme. Pri každej práci a obzvlášť pri rozsiahlych projektoch sa môže stať aj chyba, dôležité je však včas ju odhaliť a napraviť. Ocením a uvítam vecné upozornenia na každý skutočný problém aj s návrhom na riešenie. Všeobecnými deklaráciami „vráťte nám to“ alebo „bolo lepšie, keď to bolo u nás“, to určite nezlepšime. Do úvahy pripadá aj overenie zámerov projektu centralizácie. Spoločné stretnutie s kolegami a vecná konfrontácia jednotlivých očakávaní v porovnaní s realitou môže byť dobrým výstupom pri potrebách zmien či úpravách, napríklad limitov a podobne.

Chystajú sa nejaké zásadné zmeny s vplyvom na procesy, centralizácie a reštrikcie?

Určite nič zásadného sa nechystá, nie je čas a priestor veci riešiť radikálne – revolučne. Jediné, čo je potrebné je evolúcia. Prioritou je venovať sa bežnej ekonomickej agende, t. j. udržať pozitívne hospodárenie a cash-flowovú pozíciu. Popri bežnej práci sa zameriam na systémové vylepšenia procesov VO a skladového hospodárstva a na zvýšenie využitia existujúcich informačných systémov. Napríklad, mám ambíciu zaviesť elektronické schvaľovanie objednávok priamo v systéme. Proces má IT podporu aj dnes, len schvaľovanie nie je na vrchole zavedené. Tak to urobíme a budeme aj my monitorovaní.

A popri tom vo vedení pripravujeme vstupy na aktualizáciu stratégie. Tu by som rád pripomenul, že prebiehajú prípravné práce a návrhy. Podanie návrhu ešte neznamená jeho realizáciu. Preto šírenie paniky o tom, že sa ide niečo centralizovať, presúvať alebo rušiť, je zbytočné. A popri drobných vylepšeniach nás čaká bežná rutina, a tou je dobre robiť ekonomiku, predávať a prenajímať, revitalizovať, obstarávať, robiť so zásobami, zameriavať trate a pozemky, variť a ubytovávať.

Ako by ste zhodnotili svoje pôsobenie za prvých 100 dní?

Bolo to sto dní obzerania sa, nasávania informácií a oboznamovania sa s celým úsekom. Prirodzene, dochádza aj k porovnávaniu s už zažitým, čo často negatívne vplýva na kolegov. Preto musím toto porovnávanie redukovat a zmeniť komunikačnú taktiku, aby sa konštruktívna kritika prijímala profesionálne. Každopádne, veľmi rýchlo plynú dni a ani som si neuvedomil, že 100 dní už odišlo. Oboznámil som sa s firmou a veci vnímam inak, ako keď som sa na ne pozeral z vonku. Už rozumiem napríklad, prečo sú majetkové procesy tak časovo náročné.

Prešiel som si, aj keď takpovediac „letecky“, všetko zo svojho úseku mimo geodézie, ktorá má ešte len čaká. Teraz nastáva čas, keď sa budem ponárať hlbšie do jednotlivých oblastí. Zistil som okrem iného aj to, že vo firme je veľa dobrého, na čom sa dá stavať ale sú aj oblasti, ktoré je potrebné lepšie definovať v novej stratégii.

Sú tu šikovní ľudia, čo ma veľmi teší. Je s kým robiť. Dôležitá bude moja sústredenosť na podstatné veci a otvorená komunikácia, ako aj vzájomné pochopenie sa a rešpekt s kolegami, lebo už som sa už stretol s praktickou „neaplikáciou“ základného hesla na realizáciu zmien, a to, „mať pravdu nestačí“, na zmenu treba okrem iného aj presvedčenie, vôľu a ochotu veci meniť.

Zmenil sa váš osobný život prijatím funkcie námestníka generálneho riaditeľa pre ekonomiku? Je ťažké sklbiť prácu vrcholového manažera a rodinu?

Toto je skôr otázka na moju manželku, ja si totiž myslím, že môj osobný život sa veľmi nezmenil. Ona si iste myslí niečo iné. Už dlhšie pracujem v podobnom časovom nasadení, je však pravda, že čas pre rodinu sa nástupom do ŽSR ešte znížil, lebo ten vecný záber a rôznorodosť firmy sú obrovské. Snažím sa však rodine venovať vždy, keď sa dá. Keďže mám malé deti, bol by som nerád, ak by vyrástli bez toho, aby som si to stihol všimnúť. A urobil som ešte jednu zmenu, spravidelnil som svoj aktívny športový relax. Na „dobitie bateriek“ si 2 - 3 krát v týždni zabehám.

Ďakujem za rozhovor.

Dana SCHWARTZOVÁ

Úsporné svietidlá vynáša plošina na vagóne

V Margecanoch už výrazne ušetria na spotrebe elektrickej energie. Elektromontéri silnoprúdových zariadení z SMSÚ EE SZ Košice namontovali na všetkých 50 osvetľovacích stožiaroch v stanici úsporné LED svietidlá. Pri práci použili aj pracovnú plošinu na pásovom podvozku, ktorú získali pred dvoma rokmi. Pre efektívnejší prístup k lampám v kolajisku bol stroj uchytený na železničnom vozni.

Pracovná plošina TRACCESS 170 od talianskeho výrobcu je síce mobilná na pásovom podvozku so stabilizačnými podperami, v kolajisku margecanskej stanice ju ale elektromontéri presúvali pomocou plošinového vozňa, na ktorom bola uchytená. „Takýmto spôsobom sa vieme rýchlejšie dostať k svietidlám v kolajisku, ku ktorým je komplikovaný prístup. Ich údržba je vďaka tomu efektívnejšia,“ vysvetľuje Jaroslav Očvár, vedúci SMSÚ EE SZ Košice a autor tejto myšlienky, ktorá sa podarila zrealizovať pre vagóny normálneho aj širokého rozcho-



Elektromontéri vymenili v Margecanoch všetkých 50 starých svietidiel s 250 wattovými výbojkami.



Pracovná plošina uchytená na plošinovom vozni zefektívni údržbu ťažšie prístupných osvetľovacích stožiarov v kolajisku.



Benjamín Kováč a Jozef Král pri montáži skrinky dbajú na presné zapojenie vodičov, aby nedošlo ku skratu.

du. Stroj ovláda iba jeden elektromontér priamo z otočného pracovného koša. Pri stúpaní k svietidlu pozorne sleduje, aby kľbovým ramenom nezachytil trakčné vedenie. Nie je síce pod napätím, ale neopatrným pohybom by ho mohol strhnúť. Pokiaľ vo výške nahrádza staré výbojkové svietidlá za LED-kové, jeho kolegovia zároveň vymieňajú skrinky s istiacimi, ochrannými a prepájacími prvkami aj s oddelovacím transformátorom. „Staré prevedenie priťahovalo pozornosť zlodějov kovov, preto oddelovacie transformátory už montujeme tak, aby boli pre nich nedostupné. Skrinky tiež nie sú kovové, ale z plastu. Svietidlá sú chránené aj proti bludným prúdom a atmosférickým vplyvom počas búrkovej činnosti,“ hovorí Jaroslav Očvár. Keďže lezenie na stožiare je zakázané, pre elektromontérov je pracovná plošina prepotrebná. V ŽSR sú zatiaľ tri a disponujú nimi oblastné riaditeľstvá v Bratislave, Košiciach a Žiline. Štvrtá by mala v tomto roku potešiť Zvolenčanov.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor



Elektromontér Pavel Gaľa ukazuje plastovú skrinku s istiacimi a ochrannými prvkami, ktorá je už pre zlodějov kovov neatraktívna. Nedostupný je pre nich aj oddelovací transformátor.



S nápadom umiestniť zdvíhaciu plošinu na železničný vozeň prišiel Jaroslav Očvár, vedúci SMSÚ EE SZ Košice.



Peter Pongó, elektromontér SMSÚ EE SZ Košice montoval v Margecanoch takéto moderné LED svietidlá. Oproti pôvodným majú tretinový výkon, čo sa v stanici prejaví v úspore elektrickej energie.



Nová kolektívna zmluva je zárukou dobrých

1. marca vstúpila do platnosti nová Kolektívna zmluva ŽSR, ktorá bola tento raz podpísaná na roky 2015 a 2016. Spolu 97 zväzkov, ktoré by mali byť pre zamestnancov ŽSR zárukou pokojného pracovného prostredia. Táto úloha však vôbec nie je jednoduchá, čoho dôkazom bol aj priebeh jednotlivých kolektívnych vyjednaní, ktoré sa začali ešte na jeseň minulého roku. Na charakter, ako aj atmosféru týchto rokovaní, sme sa spýtali Jána Žačka, námestníka generálneho riaditeľa pre ľudské zdroje, ktorý viedol zmluvnú stranu kolektívnych vyjednávačov za zamestnávateľa.

Absolvovali ste množstvo rokovaní a kolektívnych vyjednaní s odborovými partnermi. Prekvapilo vás niečo počas tejto najčerstvejšej série?

Je pravdou, že zástupcov našich dvanásťich odborových organizácií, ktoré vstupujú do kolektívneho vyjednávania, poznám už dlhšie obdobie. Priebežne riešime spolu problémy, ktoré vznikajú pri napĺňaní úloh kolektívnej zmluvy. Za stranu zamestnávateľa je našou snahou udržať tieto vzťahy vždy na korektnej úrovni s cieľom nájsť prijateľné riešenie. Rovnako je to samozrejme aj pri vyjednaní. Toho dôkazom je aj naša kolektívna zmluva. Vo viacerých oblastiach zaručuje zamestnancom sociálne benefity nad rámec Zákonníka práce, ktorých realizácia je podmienená výlučne dohodou v KZ. Preto ma v rámci kolektívnych vyjednaní, a nebolo to len v tomto roku, prekvapí chvíľami akási nedôvera, ktorú občas signalizuje niektorá odborová organizácia, ako aj nedostatočná prezentácia našich zámerov na úrovni príslušnej odborárskej základne, ktorá potom vedie ku zbytočným nedorozumeniam. Nestalo sa, že by sme teraz alebo v minulosti našich sociálnych partnerov informovali nepravdivo, alebo zavádzali účelovo pripravenými podkladmi.

Najviac očakávanou časťou kolektívneho vyjednávania je už tradične časť venovaná nárastu priemernej mzdy a spôsobu jeho realizácie v konkrétnych mzdách zamestnancov. Akým smerom sa teda uberali rokovaní v tomto roku?

Samozrejme, bola to aj v tomto roku oblasť odmeňovania, v ktorej dosiahnutie vzájomne prijateľnej dohody bolo najzložitejšie. Konečný výsledok, ktorým je rast priemernej mzdy za ŽSR v roku 2015 minimálne 2,5 % oproti plánovanej priemernej mzde za ŽSR v roku 2014, bol podmienený celkom šiestimi kolami kolektívnych vyjednaní. O dôležitosti týchto rokovaní svedčí aj skutočnosť, že posledné dve marcové stretnutia sa uskutočnili za účasti generálneho riaditeľa ŽSR. Cesta ku kompromisu obsahovala nespočetné množstvo argumentačných diskusií, podkladových analytických materiálov a konkrétnych námetov na účelne využitie navýšenia objemu mzdových prostriedkov.



Podľa toho, že ste sa dohodli, možno očakávať, že boli splnené zároveň požiadavky odborových organizácií ako aj predstava zamestnávateľa o mzdovom náraste. Vysvetlite nám, akým spôsobom sa toto podarilo dosiahnuť?

Odborárski partneri prišli na kolektívne vyjednanie s úvodnou požiadavkou na navýšenie objemu mzdových prostriedkov vo výške 8 %, s požiadavkami na zvýšenie ako aj zavedenie nových konkrétnych mzdových príplatkov pre zamestnancov železničnej prevádzky. Za stranu zamestnávateľa musím pri tejto príležitosti určite konštatovať, že sme si vedomí náročnosti a zložitých podmienok, s ktorými sa stretávajú železničiar v každodennej prevádzke. Naše typové pozície, ktorých výkon je podmienený zároveň odbornou aj zdravotnou spôsobilosťou, sa v mnohých prípadoch len ťažko porovnávajú s pozíciami v iných odvetviach. Spoločným východiskom pre riešenie tejto zložitej otázky však sú jednoznačne možnosti ŽSR zadefinované v podnikateľskom pláne a schváleného objemu mzdových nákladov pre rok 2015, ktoré musíme akceptovať.

Znenie bodu 45 KZ ŽSR 2015 - 2016 obsahuje dohodu o zvýšení príplatkov v rámci smernice pre odmeňovanie zamestnancov. O ktoré konkrétne príplatky ide?

Je to zvýšenie mzdového zvýhodnenia za nočnú prácu z 0,50 € na sumu 0,80 €. Ďalej

zvýšenie mzdového zvýhodnenia za prácu v sobotu a v nedeľu z 0,50 € na sumu 0,60 €, zvýšenie mzdovej kompenzácie za sťažený výkon práce z 0,45 € na sumu 0,60 € a zvýšenie osobitného príplatku z 0,33 € na sumu 0,50 € a z 0,66 € na sumu 0,80 €. Uvedené navýšené vybrané príplatky súhrnne predstavujú čiastku 1,23 mil. €. Táto suma následne, samozrejme, ovplyvní aj možnosti realizácie rastu priemernej mzdy za jednotlivé VOJ, ktoré bližšie upresňuje Protokol k podpisu Kolektívnej zmluvy ŽSR.

Už z predchádzajúcich období je známe, že snahou zástupcov odborových organizácií bolo vo väčšine prípadov dosiahnuť navýšenie mzdy pre všetkých zamestnancov, najmä tých s nižšou tarifnou mzdou, rovnako konkrétnou sumou. Ako spĺňa spomínaný smer požiadaviek dohoda pre tento rok?

Z pozície úvodných požiadaviek odborárov sa nakoniec dohodol kompromis vo zvýšení vybraných príplatkov. Snaha odborárov o spôsob navýšenia priemernej mzdy rovnakou sumou je v tomto roku realizovaná pri náraste priemernej mzdy za jednotlivé VOJ, kedy u každej VOJ bola plánovaná priemerná mzda za rok 2014 navýšená o sumu, zostávajúcu na nárast priemernej mzdy po odpočítaní objemu zvyšovaných príplatkov za ŽSR. Táto skutočnosť zapríčiňuje následne diferencovaný nárast mzdy za jednotlivé VOJ v rozpätí od 0,85 % do 2,77 %. Samozrejme, očakávame, že aj predstavitelia odborových organizácií budú tento svoj zámer vysvetľovať pri pracovných stretnutiach na organizačných jednotkách, u ktorých sa rast priemernej mzdy značne odchyľuje od 2,5 %.

Aký je teda pohľad zamestnávateľa na tento spôsob riešenia nárastu priemernej mzdy v ŽSR?

Samozrejme, za každým záväzkom v kolektívnej zmluve je dohoda odborárov a zamestnávateľa. Z nášho metodického hľadiska je určite prínosom, že sa nám týmto spôsobom podarilo v tomto roku konečne dohodnúť spôsob, ktorý umožní dostať časť zvýšených mzdových nákladov aj do nezaručenej zložky mzdy a zvýšiť objem prémie, ktorý v minulom roku dosahoval v priemere 9,16 %.

pracovných podmienok a sociálnych benefitov

Aby sme ale nehovorili len o mzdách, mohli by ste nám priblížiť aj ostatné dôležité úlohy v KZ, ktoré ste rozoberali v kolektívnom vyjednávaní?

Určite rovnako dôležitou otázkou ako nárast mzdy bola oblasť zníženého fondu pracovného času so zameraním na riešenie 36-hodinového pracovného týždňa bez zníženia mzdy, ktorý patrí práve medzi jedinečné záväzky, garantované výhradne kolektívnou zmluvou. Priznávam, že z pohľadu súčasných potrieb železničnej prevádzky sa nám javí táto požiadavka pre všetky uvedené vybrané typové pozície už dnes neopodstatnená. Ale zároveň KZ ako celok je vždy otázkou rozumného kompromisu všetkých rozoberaných požiadaviek obidvoch zmluvných strán. Z uvedených dôvodov v konečných fázach kolektívneho vyjednávania bolo dohodnuté, že 36-hodinový fond pracovného času bude zachovaný pre turnusových zamestnancov na pracoviskách v nepretržitej prevádzke vo

vymenovaných profesiách podľa KZ. Tento FPC zostane aj naďalej zachovaný pre všetkých zamestnancov, ktorí v ňom boli zaradení k termínu 30. 11. 2014. Ďalšou pozitívnou zmenou, ktorú prináša nová kolektívna zmluva, je rozšírenie nároku na druhé hlavné jedlo v pracovnej zmene už po 11 hodinách. Je určite príjemné konštatovať, že v kolektívnej zmluve zostali zachované mnohé ďalšie mimoriadne sociálne benefity, na ktoré sme si už zvykli. Rozšírenie pracovného voľna s náhradou mzdy, najmä na sprevádzanie rodinného príslušníka, ako aj na vyšetrovanie zamestnanca v zdravotníckom zariadení na 12 dní v roku. Rovnaký rozsah má pracovné voľno pre osamelé ženy a osamelých mužov s dieťaťom do 8 rokov, alebo pre rodičov s ťažko zdravotne postihnutým dieťaťom do 26 rokov. Patria sem aj odmeny pri životných jubileách a odchode do dôchodku, ako aj výpomoci zo sociálneho fondu, z ktorého sú poskytované aj ďalšie príspevky, napríklad na

rekreácie zamestnancov v zariadeniach ŽSR alebo odborových organizácií. Za samozrejmosť už považujeme participáciu zamestnávateľa na doplnkovom dôchodkovom sporení a životnom poistení našich zamestnancov, čo predstavuje čiastku asi 4 mil. € ročne pre zamestnancov ŽSR. Kolektívna zmluva ŽSR 2015 – 2016 teda opäť prichádza v pravý čas, aby si v nej každý zo zamestnancov našiel záruku zodpovedajúcich pracovných podmienok a mnohé sociálne výhody ako súčasť motivačného programu v ŽSR.

Ďakujeme za rozhovor.

(SK)



Vďaka darcom vyplatila SOLIDARITA v roku 2014 až 35 podpôr!

Správna rada fondu SOLIDARITA zamestnancov ŽSR na svojom prvom tohtoročnom zasadnutí v marci prerokovala výročnú správu o činnosti fondu a zhodnotila aj finančné hospodárenie za rok 2014. Celkové príjmy v roku 2014 dosiahli sumu 34 125,21 € a finančná podpora bola vyplatená 35 žiadateľom. Fondu môže finančne prispieť každý, či už svojou hodinovou mzdou alebo 2 % zo zaplatenej dane z príjmu fyzických a právnických osôb.

Neinvestičný fond je odkázaný na peňažné dary od dobrovoľných darcov, najmä z radov zamestnancov ŽSR, ZSSK a ZSSK Cargo. V akcii „Podporme hodinovou mzdou SOLIDARITU!“ počas Vianoc 2013 a 2014 železničari darovali sumu 16 386,56 €. Z poukázaných 2 % zo zaplatenej dane z príjmu fyzických a právnických osôb prišlo na účet fondu 17 126,08 €. Zvyšných 612,57 € tvorili príjmy z úrokov na bežnom účte a termínovanom vkladu.

V roku 2014 bolo z finančných prostriedkov fondu vyplatených 35 podpôr v sume 22 150 €. Jedna podpora v hodnote 400 € bola vyplatená pozostalým po zamestnancovi ŽSR, ktorý utrpel smrteľný pracovný úraz. Tri podpory v celkovej výške 2 850 € boli vyplatené zamestnancom železničných spoločností, ktorí utrpeli závažný pracovný úraz s ťažkou ujmom na zdraví. Štyri podpory v celkovej sume 1 600 € boli vyplatené zamestnancom ŽSR a ZSSK na zmiernenie následkov po živelnéj pohrome. Správna rada fondu v minulom roku schválila aj 26 finančných podpôr v celkovej sume 17 300 € pre zamestnancov železníc a ich pozostalých, nachádzajúcich sa v ťaživej životnej situácii (19 podpôr pre zamestnancov ŽSR alebo ich pozostalých, 1 podpora pre zamestnanca ZSSK CARGO, 7 podpôr pre zamestnancov ZSSK alebo ich pozostalých). Odsúhlasená bola aj jedna mimoriadna finančná podpora k Vianociam 2014 vo výške 200 €, ktorá bola poskytnutá pre obojstranne nezaopatrenú sirotu po zamestnancovi ŽSR. Na marcovom zasadnutí už bolo preroko-

vaných a schválených ďalších 6 žiadostí o podporu v celkovej sume 4 800 €.

Správna rada sa venovala aj rozpočtu fondu na rok 2015, v ktorom plánuje príjmy vo výške 34 000 € a výdavky na podpory zamestnancom, pozostalým po zamestnancoch a rodinným príslušníkom v sume 27 200 €. Taktiež priebežne vyhodnotila akciu „Podporme hodinovou mzdou SOLIDARITU!“, vyhlásenú k Vianociam 2014. Celkový výnos počas štyroch mesiacov, od novembra 2014 po február 2015, predstavuje sumu 12 953,85 €, čo je o 908,50 € viac, oproti výnosu z akcie Vianoce 2013 v tom istom období. Najštedrejší boli zamestnanci ŽSR, ktorí podporili fond sumou 9 433 €, zamestnanci ZSSK CARGO darovali sumu 1 904,84 € a zamestnanci ZSSK poskytlí 1 616,01 €. Výsledný príjem z tejto akcie sa ale dozvieme až po októbri 2015, pretože podpora fondu hodinovou mzdou stále trvá. Stále je tu aj možnosť finančnej podpory fondu SOLIDARITA prostredníctvom 2 % zo zaplatenej dane za rok 2014. Príslušné tlačivá musia byť do 30. apríla 2015 doručené miestne príslušnému daňovému úradu podľa trvalého bydliska zamestnanca. Podrobnejšie informácie získate aj na mailovej adrese solidarita@zsr.sk. Vedenie fondu už vopred úprimne ďakuje všetkým šlachetným zamestnancom ŽSR, ZSSK a ZSSK Cargo, ktorí SOLIDARITE poukážu podiel zo zaplatenej dane a takýmto spôsobom podporia dobrú vec.

(KB)

II. ODDIEL - ÚDAJE O PRÍJIMATELOVI

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



Prejdenie návesti STOJ ohrozuje bezpečnosť

Mimoriadna udalosť, ku ktorej došlo 29. marca v železničnej stanici Bytča, opätovne upútala mediálny záujem o bezpečnosť železničnej dopravy. Rušňovodič vlaku IC 404 dopravcu RegioJet nerešpektoval svetelnú návessť STOJ na odchodovom návěstidle L3a, rezal výhybku č. 16 a vošiel do postavenej vlakovej cesty pre vlak R 613 ZSSK, od ktorého zastavil na vzdialenosť 182 metrov. Len dva dni predtým došlo k podobnej udalosti v ŽST Sliač - kúpele, kde rušňovodič vlaku Os 7318 ZSSK nerešpektoval svetelnú návessť STOJ na odchodovom návěstidle L1 a vošiel do postavenej vlakovej cesty pre vlak Ex 221 ZSSK. O príčinách vzniku takýchto udalostí a postupe pri ich vyšetrowaní sme sa rozprávali s riaditeľom odboru bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR Marianom Bošnjákom.



Akú závažnosť prisudzujete prejdeniu návesti STOJ? Môžeme v tomto prípade hovoriť o nehode?

Zákon NR SR č. 513/2009 Z. z. o dráhach stanovuje, ktoré udalosti, na ktorých sa podieľalo pohybujúce sa železničné vozidlo, sú považované za nehody. Podľa vzniknutých následkov a spôsobu ohrozenia bezpečnosti železničnej dopravy sa nehody delia na vážne nehody, menšie nehody a incidenty.

V zmysle tohto zákona boli Železnice SR povinné vydať interný predpis Z 17 Nehody a mimoriadne udalosti, ktorý je záväzný pre všetkých zamestnancov ŽSR a železničných dopravcov. Upravuje postupy zisťovania príčin nehôd a spôsob ohlasovania ich vzniku, spracúva systém záchranných opatrení na zvládnutie činností pri odstraňovaní následkov nehôd, spoluprácu s vyšetrovacími orgánmi, ako aj evidenciu a štatistiku nehôd. Uvedený predpis definuje prejdenie návesti STOJ ako incident kategórie C 4, teda udalosť, pri ktorej bola ohrozená bezpečnosť železničnej prevádzky, ale zároveň pri nej nedošlo k takým škodám alebo k zraneniu prípadne usmrteniu nejakej osoby, pre ktoré by bola kategorizovaná ako vážna alebo menšia nehoda.

Určite existuje viacero situácií, kedy vlak neubrzdí včas pred návěstidlom. Kedy je udalosť vyhodnotená ako prejdenie návesti STOJ?

Za prejdenie návesti STOJ sa považuje prejdenie akejkoľvek časti vlaku za miesto dovoleného pohybu vlaku, prípadne pokračovanie v jazde vlaku po predchádzajúcom zastavení bez súhlasu oprávnenej osoby. O incidente C 4 hovoríme vtedy, ak vlak nezastaví pred návěstou STOJ na návěstidle s jej absolútnym významom, alebo na mieste označenom návěstou STOJ, prípadne ručnou návěstou „STOJ, zastavte všetkými prostriedkami“. Taktiež sú to situácie, kedy vlak nezastavil na mieste, ktoré určil automatický systém riadenia vlakov, na mieste určenom predpisom, ako aj na mieste určenom verbálnym alebo písomným spôsobom. V kategórii C 4 evidujeme aj odchody vlakov bez rozkazu alebo súhlasu na odchod čelom za odchodové alebo cestové návěstidlo, v dopravni bez odchodových návěstidiel, resp. so skupinovým odchodovým návěstidlom za prvý námedzník, alebo za hrot jazyka odvratnej výhybky. Naopak, incidentom C 4 nie je prejdenie návesti STOJ ujednenými železničnými vozidlami, ako aj predčasná zmena návestného znaku na návěstidle z návesti dovoľujúcej jazdu na návessť STOJ, prípadne dôjde k jeho zhasnutiu v čase, keď sa vlak k nemu približuje a napriek vykonaným opatreniam na zastavenie vlaku pred návěstou STOJ vlak pred návěstidlom nezastaví. Incident C 4 považujeme za závažné ohrozenie bezpečnosti železničnej dopravy, najmä v prípadoch prejdenia návesti STOJ na návěstidle alebo ručnej návesti STOJ. Vtedy zväčša nie je postavená a zabezpečená vlaková

cesta za návěstidlom, takže hrozí nebezpečenstvo s možnými materiálными škodami a ohrozením zdravia a životov zamestnancov ŽSR, dopravcu, ako aj cestujúcich vo vlaku.

Koľko prejdení návesti STOJ ste zaevidovali v roku 2014 a aká je ich tohtoročná bilancia?

Za rok 2014 evidujeme 18 incidentov kategórie C 4. Z toho v 13-tich prípadoch vlak osobnej dopravy nezastavil na mieste určenom pre nástup a výstup cestujúcich, buď úplne prešiel zastávkou, alebo nástupište v stanici, alebo zastavil len niektorými vozňami pri nástupišti. V piatich prípadoch bola prejdená návessť STOJ na návěstidle s jej absolútnym významom, z toho 3-krát došlo k ohrozeniu vlakovej cesty postavenej pre iný vlak. K zrážke však našťastie nedošlo. Za prvé 3 mesiace v tomto roku evidujeme celkom 9 incidentov kategórie C 4. V štyroch prípadoch vlak osobnej dopravy nezastavil na mieste určenom pre nástup a výstup cestujúcich a v piatich prípadoch bola prejdená návessť STOJ na návěstidle s jej absolútnym významom. Zaujímavosťou je, že všetky prípady v roku 2015 sa stali počas jazdy vlaku osobnej dopravy.

Kto sa podieľa na vyšetrowaní prejdenia návesti STOJ?

Zákon o dráhach stanovuje povinnosť vyšetrovať takéto udalosti, pričom túto povinnosť má vyšetrovací orgán, ktorým je Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja (MDVRR). Zároveň nehody vyšetruje aj Policajný zbor Slovenskej republiky (PZ SR). Na objasnení príčin vzniku incidentov kategórie C 4 sa podieľajú aj hlavní inšpektori bezpečnosti železničnej dopravy a vedúci našich stredísk bezpečnosti a inšpekcie (SBI). Sídli v Bratislave, Žiline, Zvolene a Košiciach, pričom obvody ich pôsobnosti sú totožné s hranicami všetkých štyroch oblastných riaditeľstiev. SBI sú metodicky podriadené odboru bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR (O 440).

Aké úkony vykonávajú vyšetrovatelia bezprostredne po vzniku incidentu? Je rušňovodič ihneď odvolaný od výkonu svojej služby? Niekedy trvá aj niekoľko hodín, kým je doprava opäť obnovená. Prečo?

Každý prípad vzniku incidentu je posudzovaný individuálne. Rušňovodič vlaku osobnej dopravy v prípade nezastavenia na mieste určenom



nosť dopravy a závažná trestným činom



pre nástup a výstup cestujúcich väčšinou pokračuje vo výkone svojej služby, záleží však na okolnostiach vzniku udalosti a na rozhodnutí príslušného vyšetrovateľa ŽSR a jeho dohode s povereným zamestnancom dopravcu. Podmienkou však je, že nie je vznesená žiadna pochybnosť o účinku priebežnej brzdy vlaku, je vykonaná úplná skúška brzdy s výsledkom „brzda v poriadku“ a na stanovišti rušňovodiča sa nachádza ďalšia osoba, schopná v prípade potreby zastaviť vlak, teda vo väčšine prípadov vlakvedúci. Ak je pochybnosť o účinku brzdy, vlak pokračuje v jazde len za dodržania podmienok určených v predpise ŽSR Z 1 - Pravidlá železničnej prevádzky. V najbližšej stanici podľa dohody s príslušníkmi PZ SR sa rušňovodič, prípadne aj sprevádzajúci personál, podrobí dychovej skúške na prítomnosť alkoholu v dychu a podá požadované vysvetlenie ku vzniku udalosti. V prípade prejedenia návěsti STOJ na návěstidle s jeho absolútnym významom sa jedná väčšinou o priame ohrozenie bezpečnosti železničnej dopravy s podozrením na spáchanie trestného činu všeobecného ohrozenia. V takomto prípade zamestnanci ŽSR alebo dopravcu nesmú meniť stopy na mieste vzniku incidentu do príchodu príslušníkov PZ SR a zodpovedného zamestnanca ŽSR, ktorí vykonajú obhliadku miesta. Čas od oznámenia vzniku incidentu po príchod na miesto incidentu limituje vzdialenosť miesta vzniku incidentu od sídla vyšetrovacích zložiek. Pri obhliadke sa zaisťujú všetky dokumentácie a zdokumentuje sa stav zabezpečovacieho zariadenia a ostatných zariadení infraštruktúry. V spolupráci so zodpovedným zamestnancom dopravcu sa zisťuje technický stav železničných vozidiel, overuje sa naj-

má účinnosť brzd. Ďalej sa vykonávajú zápisy so zamestnancami zúčastnenými pri vzniku incidentu. Ak sa pri zisťovaní príčin vzniku incidentu preukáže, že zamestnanci sa dopustili odborného pochybenia, musia byť v službe vystriedaní. Až po splnení týchto úkonov a súhlase orgánov činných v trestnom alebo priestupkovom konaní (PZ SR) a vyšetrovateľa ŽSR je umožnená ďalšia jazda vlaku.

Úloha vyšetrovateľov SBI je teda jasná, musia objektívne odhaliť príčinu vzniku incidentu. Vyvodzujú sa zo záveru vyšetrovania aj nejaké opatrenia alebo dôsledky?

Po objasnení príčin vzniku incidentu, prerokovaní zistených záverov s nadriadeným zamestnancom vinníka udalosti alebo správcu zariadenia, ktoré vznik udalosti zavinilo a po predložení návrhu opatrení, aby sa obdobná udalosť v budúcnosti neopakovala, je na oddelenie bezpečnosti železničnej dopravy O 440 predložený návrh správy o uzatvorení. Po prekontrolovaní je predložená riaditeľovi O 440, ktorý ju uzavrie na operatívnej komisii za prítomnosti zástupcov určených organizačných zložiek ŽSR a zástupcov dopravcu. Podpísaná správa o uzatvorení je odoslaná vyšetrovaciemu orgánu (MDVaRR), bezpečnostnému orgánu (Dráhový úrad) a PZ SR. Operatívna komisia má právo odobrať zamestnancovi preukaz odbornej spôsobilosti, ak to nebolo dovtedy vykonané, prípadne určiť u neho mimoriadne lekárske alebo psychologické vyšetrenia. V najzávažnejších prípadoch, po dohode s nadriadeným zamestnancom vinníka, rozhodne aj o ukončení jeho pracovného pomeru.

Prečo vlastne dochádza k prejedaniu návěsti STOJ a aké sú príčiny?

Príčiny vzniku týchto incidentov bývajú rôzne, v drvivej väčšine prípadov sú však zavinené rušňovodičmi vlakov, či už ide o ich nepozornosť, nesledovanie návěstných znakov, nerešpektovanie návěsti, alebo bola použitá nesprávna technológia pri zastavovaní vlaku, teda neskoré alebo nesprávne brzdenie. Po zmene grafikonu sa vyskytujú prípady, kedy vlak nezastaví na zastávke alebo v stanici z dôvodu neopraveného zošitového cestovného poriadku, ktorý má pridelený rušňovodič, sporadicky sa vyskytujú, a to najmä v zimnom období, problémy s priebežnou brzdou vlaku z dôvodu nepriechodnosti priebežného brzdového potrubia po zamrznutí kondenzu, alebo z dôvodu problémov s kotúčovými brzdami.

Ďakujem za rozhovor.

Martin BALKOVSKÝ

Rokovanie eurokomisárov a ministrov dopravy vo vlaku

Počas dvoch marcových dní navštívili Slovensko Maroš Šefčovič, podpredseda EK, zodpovedný za Energetickú úniu a Violeta Bulc, komisárka pre dopravu. Eurokomisári prijali pozvanie ministra dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR Jána Počiatka a obaja sa zúčastnili rokovania ministrov dopravy krajín V4 a Rakúska v rámci európskej dopravnej siete TEN-T.

Stretnutie ministrov dopravy V4 a Rakúska s komisármi sa uskutočnilo symbolicky cestou vo vlaku na trase Bratislava - Žilina. Členovia EK počas spoločnej cesty diskutovali s ministrami dopravy o aktuálnych projektoch dopravných prepojení v stredoeurópskom priestore. Témami rozhovorov bolo najmä napĺňanie pracovných programov, týkajúcich sa dopravných koridorov Rýn - Dunaj, Orient/východné Stredomorie a Baltsko-jadranského koridoru. Rokovalo sa aj o využití tzv. Junckerovho investičného balíčka v objeme 315 miliárd €. Vlak zastavil v stanici Nové Mesto nad Váhom, kde sa účastníci rokovania oboznámili s dopravnými pro-



jektmi, ktoré sa riešili s finančnou podporou EÚ. Na záver stretnutia podpísali predstavitelia rezortov dopravy krajín V4 Memorandum o spolupráci v oblasti budovania dopravnej infraštruktúry. Zástupcovia Slovenska a Rakúska podpísali vyhlásenie o zlepšení dopravných prepojení medzi Bratislavou a Viedňou.

(red), Foto: MDVRR



RUŽOMBEROK

Železničná stanica v Ružomberku má mimoriadne postavenie medzi ostatnými stanicami v rámci OR Žilina. V júni v roku 2010 bola totiž vyhlásená za národnú kultúrnu pamiatku s objektovou skladbou - výpravná budova, vodárenská veža a oplatenie.

Keďže staničná budova v Ružomberku je kultúrnou pamiatkou, už od začiatku sa implementácia štandardov v jej obvodoch rieši v spolupráci s Krajským pamiatkovým úradom Žilina. Pamiatkari predložili svoje pripomienky a požiadavky už počas spracovania projektov



Staničnú budovu skrášľuje veľké množstvo drevených či kovových architektonických doplnkov.



Nezameniteľnou dominantou ružomerskej stanice je vodárenská veža.

dokumentácie na komplexnú rekonštrukciu. Táto sa realizuje od roku 2014. Plánovaná rekonštrukcia zahŕňa opravu budov, oplatenia, prvého nástupištia a osvetlenia v pamiatkových priestoroch. Pomyslenou „čerešničkou na torte“ je pomerne veľké množstvo drevených či kovových architektonických doplnkov stavby. Rekonštrukcia objektov stanice určite nebude jednoduchou záležitosťou, keďže musí zachovať ich pôvodný vzhľad. Celkový dojem z kultúrnej pamiatky kazia sklady a sociálne priestory pri stavadle č. 2. Tento objekt známejší ako „bývalé kultúrne stredisko“ je v dezolátnom stave a dlhodobo nevyužívaný, preto sa pripravuje jeho demolácia. Od začiatku tohto roku sa aj v ružomerskej stanici sledujú štandardy v zmysle manuálu kontroly. Drobné opravy v priestoroch stanice, ako aj nátery zariadení železničnej infraštruktúry sa budú priebežne vykonávať až do začiatku komplexnej rekonštrukcie budovy.

(balky)

BRATISLAVA NOVÉ MESTO

Železničná stanica Bratislava Nové Mesto sa môže pýšiť zrekonštruovanými všetkými nástupišťami, práce prebiehali v rokoch 2005, 2006 a 2008. Následne v roku 2011 bola zrealizovaná aj rekonštrukcia vestibulu stanice, preto už aj pred zavedením štandardov poskytovala stanica cestujúcim



Vestibul stanice, aj všetky nástupišťá, sú kompletne zrekonštruované.



Staré lavičky sú už poškodené a predpísané sektorové sedenie ešte chýba.

prijemné prostredie na cestovanie. Súčasťou rekonštrukcie bolo aj vybudovanie šikmých schodiskových plošín ku všetkým nástupišťam. Okrem toho k dodržiavaniu štandardov prispieva aj osobný výťah na prvom nástupišti, ktorý nahradil predtým už roky nefunkčný nákladný výťah. Podľa slov prednostu tejto železničnej stanice však aj napriek rekonštrukcii nebolo zavedenie štandardov jednoduché. Stanici chýbajú sektorové lavičky, tie, ktoré sa nachádzajú na nástupišťach, sú zreteľne poznačené poveternostnými vplyvmi a sú poškodené. Smetné koše taktiež začínajú hrdzaviť. V železničnej stanici Bratislava Nové Mesto

však našich zamestnancov trápi aj iná vec. „**Holuby nám, ani cestujúcim, nedajú pokoja, značne nám znepríjemňujú život na nástupišťach, znečisťujú vonkajšie, ale hlavne vnútorné časti vestibulu. Čiastočné opatrenia boli proti nim vykonané v roku 2014, bohužiaľ, situácia vyžaduje ďalšie, radikálnejšie riešenie,**“ hovorí prednosta stanice Jozef Micsinai. Zároveň dodáva, že v tejto stanici majú problém aj s neprispôsobivými občanmi. Tí často už len svojou prítomnosťou značne znehodnocujú úsilie o udržanie štandardov staníc, a to z pohľadu vytvorenia komfortu, čistoty a poriadku pre cestujúcich.

(pop)

BÁNOVCE NAD ONDAVOU

Jednou zo železničných staníc, kde sa sledujú štandardy v obvode OR Košice, sú Bánovce nad Ondavou. Zoznam prác, ktoré bolo potrebné urobiť bol pomerne dlhý, a tak sa kolegovia z SMSÚ ŽB z Čiernej nad Tisou pustili do opráv.

„Opravili sme vnútorné omietky vo vestibule a čakárni. Tieto priestory dostali nový náter stien, rovnako aj okná a dvere,“ začal s vymenovaním opráv Csaba Širokman, vedúci SMSÚ ŽB Čierna nad Tisou. Naši „budovári“ doplnili aj chýbajúce keramické obklady a na okná pribudli funkčné kľučky. Keďže na vstupných dverách boli porozbíjané sklenené výplne, tie chýbajúce sa doplnili a porozbíjané vymenili. Nová je aj podlahová krytina v čakárni a drevený obklad po nátere dýcha novotou. V spolupráci s elektrikármi z Košíc sa podarilo vymeniť a namontovať nové elektrické konvektory. Toalety pre verejnosť sú úplne vynovené a ostáva len veriť, že v tomto stave budú dlho slúžiť všetkým cestujúcim. O tom, že ste v Bánovciach nad Ondavou, vás informujú nové tabule na budove, kde pribudlo

aj firemné logo. Okná a dvere sa síce provizórne opravili, ale ich stav si vyžaduje kompletnú výmenu. Tej by sa mali Bánovčania dočkať už čoskoro. V tomto roku je naplánovaná aj oprava fasády a schodov. Obnovou prejde aj prvé nástupište. Naši kolegovia budú natierať aj kovové konštrukcie, opravujú odkvapový chodník, vymenia poklpy a poškodené časti dažďových žlabov.

(sch), Foto: Csaba ŠIROKMAN



V čakárni je nová podlahová krytina a vymalovaný drevený obklad.



Vestibul má novú maľbu a osvetlenie, pribudol aj rozhlas.



ÚĽANY NAD ŽITAVOU

Medzi železničnými stanicami v obvode OR Zvolen, v ktorých sú sledované stanovené štandardy, je aj stanica v Úľanoch nad Žitavou. Prvotné prehliadky a zmapovanie celkovej situácie len potvrdili nevyhovujúci stav objektu a príslušných priestorov, ktoré sa postupne menia k lepšiemu a získavajú krajší vzhľad.

Medzi prvými krokmi bolo odstránenie železnej konštrukcie nápisu budovy a osadenie svetelnej tabule s názvom stanice. Opravené boli omietky a maľby vnútorných priestorov aj náter fasády budovy. Do budovy sa priviedla pitná voda a prerobil sa aj kanalizačný odpad. Ešte na prelome rokov 2013/2014 došlo k výmene okien a v roku 2014 sa v obvode stanice vypílili tuje a stromy. Začiatkom tohto roku bola ukončená oprava elektroinštalácie v dopravnej kancelárii a v šatni v osobnej pokladni bola vymenená podlaha za keramickú dlažbu. Strop v dopravnej kancelárii sa znížil a zušľachtli sa aj sociálne priestory, WC a kúpeľňa. Stanica dostala aj nové lavičky, ktoré však nespĺňajú sektorové sedenie a vedenie stanice na nich eviduje zo strany cestujúcej verejnosti aj niekoľko sťažností. Domáci železničari vo funkcii robotníkov v doprave a dozorcovia



Dopravná kancelária počas obnovy...



...a po oprave.

výmien sa tiež pričínili o zveladenie stanice. Denne zabezpečujú poriadok v staničných priestoroch ŽST, starajú sa o kvety, vykonávajú drobné opravy a údržbu zariadení. Svojpomocne si domáci železničari zariadili aj sociálnu miestnosť, vytvorili kuchynský kútik, opravili pokazené lavičky pre cestujúcich a trúfnu si aj na opravu prístrešku pred dopravnou kanceláriou. Svojou zručnosťou dokazujú, že šikovné ruky aj z mála peňazí vytvoria veľké veci. Premena stanice ale stále nie je ukončená. V tomto roku je ešte naplánovaná oprava oplatenia a výsledný vzhľad objektu výpravnej budovy završí v roku 2016 komplexná obnova fasády.

(red), Foto: ŽST Úľany nad Žitavou



V Bytči sa takmer zrazili dva vlaky

V nedeľu 29. marca vo večerných hodinách došlo v nesamostatnej železničnej stanici Bytča k incidentu kategórie C 4 – prejedenie návěsti STOJ. Vlak IC 404 dopravcu RegioJet prešiel odchodové návěstidlo v polohe STOJ, pričom došlo k násilnému prestaveniu výhybky č. 16 a vojdeniu tohto vlaku do postavenej vlakovej cesty vchádzajúceho rýchliku ZSSK. Nakoľko bola našťastie rýchlosť oboch vlakov z dôvodu výlukových prác nízka, rušňovodiči vzájomne zaregistrovali protiidúci vlak a dokázali zastaviť v dostatočnej vzdialenosti, a to bez použitia rýchločinného brzdienia. Po zastavení vlakov IC 404 RJSK a R 613 ZSSK bola vzdialenosť medzi hnacími vozidlami 182 metrov. Pri tomto incidente nedošlo k žiadnemu zraneniu osôb, ani k škodám na železničných vozidlách a zariadeniach železničnej infraštruktúry. Na výhybke č. 16 bolo po stiahnutí vlaku dopravcu RegioJet späť na 3a. koľaj NŽST Bytča vykonané premeranie a prehliadka. Pri nej sa poškodenie výhybky nezistilo. Tento incident mal však výrazný vplyv na železničnú dopravu, prevádzka bola úplne prerušená od 20:29 do 22:58. Nakoľko sú v medzistaničnom úseku trate Bytča – Považská Bystrica vykonávané výlukové práce z dôvodu modernizácie, jazdia vlaky v danom úseku obojsmerne po jednej traťovej koľaji. Po vzniku incidentu bola objednaná náhradná autobusová doprava, ktorá z dôvodu obnovy prevádzky v čase o 22:58 nebola využitá.



Vzdialenosť vlaku ZSSK (vpravo) a vlaku RegioJet bola po zastavení 182 metrov.



Pri incidente bola násilne prestavená výhybka.

Vyšetrovanie nehody v úseku Brezno – Podbrezová je ukončené

Na zabezpečenom železničnom priecestí medzi železničnými stanicami Brezno a Podbrezová došlo 6. februára 2015 k nehode kategórie B 3. Zrazil sa tu rýchlik s nákladným cestným vozidlom VOLVO FH s návesom. Pri tejto nehode sa našťastie nikto nezranil.

Toto železničné priecestie je jednokoľajné a je zabezpečené priecestným zabezpečovacím mechanickým zariadením so závorami, obsluhovaným miestne zo stanovišťa Chvatimech, zastávka odbočka. Priecestie obsluhuje zamestnanec vo funkcii dozorca výhybiek. Následkom tejto nehody bola doprava v medzistaničnom úseku ŽST Brezno – ŽST Podbrezová prerušená v čase od 09:37 do 11:25. Dôsledkom toho boli zmeškané 3 vlaky osobnej dopavy ZSSK, spolu meškali 111 min. Na prepravu cestujúcich po nehode bola zabezpečená náhradná autobusová doprava pri jednom vlaku osobnej dopavy v úseku Podbrezová – Banská Bystrica. Vyšetrením sa preukázalo, že príčinou nehody bolo neuzatvorenie závor dozorkyňou výhybiek. Pri nehode bolo poškodené hnacie vozidlo, ktoré je majetkom dopravcu ZSSK. Poškodený bol aj stojan „B“ priecestného zabezpečovacieho zariadenia a zlomené rameno závor, ktoré sú majetkom OR Zvolen. Poškodený bol náves súpravy cestného vozidla a taktiež v blízkosti priecestia zaparkované vozidlo ŠKODA Fabia. Celková predbežná škoda bola vyčíslená na 114 938,38 €. Nehoda je ďalej predmetom obhajňovania odboru kriminálnej polície, OR PZ Brezno.

(red)



SOCIÁLNY PROGRAM

POZÝVAME VÁS

- DO STREČNA
- DO STARÉHO SMOKOVCA

Každému zamestnancovi ŽSR ponúka zamestnávateľ relaxačný pobyt v jednom z našich ubytovacích zariadení

Je to možnosť aj pre pracovné kolektívy!

*Sie dobrý pracovný kolektív a chcete by ste prežili spoločný víkend aj mimo Vašho pracoviska?
Chcete navštíviť Vysoké Tatry a pozrieť si naše veľhory zblízka?
Chcete sa nadychať histórie a navštíviť hrad Strečno?
Chcete zažiť plavbu na plitách po rieke Váh?*

S relaxačnými službami, ktoré dostanete spolu s pobytom, prežijete naozaj pekný víkend.

Viac informácií nájdete na stránke: www.uivp.sk

SIP STREČNO

ŽEL. LINKA : 930 5348
VTS LINKA : 041 229 5348
MOB : 0903 283816

ÚZ STARÝ SMOKOVEC

ŽEL. LINKA : 931- 86 - 48
VTS LINKA : 052 442 2590



Nosičov aj napriek ťažkým batožinám dobrá nálada neopúšťa, ľuďom pomôžu radi.

K nosičom batožín sa pridala aj herec Juraj Kemka

Muži v tmavomodrých uniformách a bielych rukavičkách vo vestibule železničnej stanice Bratislava - Hlavná stanica pomáhajú cestujúcim s kuframi od decembra. Rozbehnúť tento projekt nebolo ľahké. Za necelé štyri mesiace sa to však organizácii Proti prúdu, ktorá je aj vydavateľom *Nota Bene* a samotným siedmim zamestnaným ľuďom bez domova v úlohe nosičov podarilo, na tejto stanici sú už ako doma. O tom, že nosiči majú práce stále dosť, svedčí aj fakt, že odniesli už viac ako 100 ton batožiny.

K usmievavým a vždy ochotným nosičom sa na jeden deň pridala aj herec Juraj Kemka, ktorý tak tento projekt podporil a opäť ho verejnosti pripomenul. Cestujúcich rozosmieval aj napriek tomu, že sám priznal, že nosenie batožiny na jednotlivé nástupištia nie je také jednoduché, ako sa môže zdať. Dobrá nálada jeho ani ostatných nosičov neopúšťala počas celej šichty, dokonca s ces-

tujúcimi menil kufre za sošku OTO, ktorej je čerstvým držiteľom. Projekt Nosiči batožín je úspešný a u ľudí aj veľmi obľúbený. Z tohto dôvodu sa rozširuje, a tak nosičov batožiny budeme môcť stretnúť v tejto stanici každý pracovný deň od 9:00 do 13:00, z čoho majú radosť nielen organizátori a cestujúci, ale aj samotní aktéri. Tým táto práca pomáha postupne sa zbavovať dlhov, ktoré začali



Herec Juraj Kemka pomáhal cestujúcim celú šichtu, čím pomohol tento projekt aj spropagovať.

splácať. Veľkým úspechom je aj nominácia na najstaršiu európsku cenu v oblasti sociálnej inovácie *Sozial Marie 2015*. Vyberalo sa z 300 projektov pochádzajúcich zo 6 krajín a projekt *Nosiči batožín* patrí zatiaľ medzi osem najlepších. Vyhlásenie víťaza bude 1. mája, organizátorom držíme palce.

(pop)

Asanácia strážneho domčeka pod dohľadom policajtov

Železnice SR dlhodobo trápi otázka, čo s nepotrebnými budovami. Mnohé z nich sa roky nevyužívajú, sú prázdne a chátrajú. Ich dezolátny stav nakoniec núka už len jediné riešenie – samotnú likvidáciu. Takémuto smutnému osudu neunikol ani bývalý strážny domček v Kráľovej Lehote, postavený ešte v roku 1870. Jeho asanácii nezabránil ani



fakt, že budova bola od roku 1981 prenajatá a v súčasnosti ju oficiálne obývalo 7 osôb. Oficiálne preto, že v ďalších nelegálnych objektoch postavených pri budove bez súhlasu správcu pozemku ŽSR žilo ešte približne 40 osôb. Statický posudok domčeka nebol pre domácich obyvateľov priaznivý - potvrdil prasknutý nosný obvodový múr a vážne na-



rušenú statiku. Asanácia domčeka bola nevyhnutná, pretože jeho stav ohrozoval zdravie a život ľudí. ŽSR preto prihlásenej rodine vypovedali nájom a ponúkli jej celkovo jedennásť možností náhradného bývania. Všetky však boli odmietnuté. Vypratanie domčeka pred zburaním preto prebiehalo pod dohľadom exekútora. Na celkový priebeh udalosti dozerali aj prítomné policajné hliadky, ale nemuseli ani zasahovať, pretože vystahovaná rodina so železničiarimi spolupracovala.

(balky)





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 marcovej fotohádanky je:
Plevník – Drienové

Vítazom sa stal a vecnú cenu získava:
Matúš DLUGOŠ z Prešova.

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 nezelezničné témy
nebudeme reagovať.**

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

Pri bare sedí chlapík a po tvári mu tečú slzy. Barman sa ho pýta: - Čo sa stalo? - Lekár mi dnes povedal, že budem musieť užívať lieky do konca života. - No a? Koľko je takých ľudí, čo užívajú lieky? - ... (dokončenie v tajničke).				Pomoc: Ažen, eben, MAV	osud	spoločen. hmyzu	značka kozmetiky	prezradil	Pomoc: melasa, Olav, Ops, Oparin	ruský režisér	hurhaj, krik	EČV okr. Bánovce nad Bebravou	sídlo v Kazach- stane	zdobí tepaním	
				poranenie					moskovský bulvár						
				1											
				citoslovce varovania			hist.územie na Sloven.							Európsky parlament	
Jozef Vysočani	postrčil, posunul	obluda, monštrum	arabský člen sulfid vanádnatý		oblečenie					2					
					oxid kremnatý					navrchu					
nočný vták					rotač.pohyb elektrónov				EČV okr. Humenné			nórske muž.meno	meno Kataríny		
					meno Valérie				v ktorom čase						
starorím. bohyňa úrody					dul			cenina							
					maďarská žel.správa			prehra v šachu							
tam			praobyvatel N.Zélandu				zistovala veľkosť								
			doktor (skr.)				lebo (básn.)								
3						4									
štádium vývoja hmyzu						hudobné značky				exmetro- pola Barmy					



**ŽIVOTNÉ
POISTENIE**

DYNAMIK Ž

Poistenie vytvorené špeciálne pre železničiarov

- Zamestnanecký benefit pre každého zamestnanca ŽSR
- Špeciálne vytvorené životné poistenie
- Sporenie aj ochrana
- Automatický príspevok zamestnávateľa ŽSR – zakotvený v kolektívnej zmluve

Príspevok zamestnávateľa
13,28 €

Príspevok zamestnanca
6,64 €



AKCIA PRE SÚČASNÝCH KLIENTOV



ROČNÉ **CESTOVNÉ**
POISTENIE

ZĽAVA 30 %



ROČNÉ POISTENIE
**NEHNUTELNOSTI
A DOMÁCNOSTI**

ZĽAVA 20 %



PZP POISTENIE

KRYTIE PLUS ZA CENU ŠTANDARDU
+ 1 VYBRANÉ RIZIKO HAVARIJNEHO POISTENIA
ZADARMO

ODMENA ZA TIP

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

- Odporuč svojmu kolegovi uzatvoriť poistenie Dynamik Ž.
- Vyplň ústrižok a pošli ho do spoločnosti Anderson alebo e-mailom na dynamikz@anderson.sk.
- Odmenu získaš za každú zmluvu, na ktorú si poskytol kontakt a ktorej 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](mailto:dynamikz@anderson.sk) alebo na telefónnom čísle **0908 049 000**

**ODMENA
10 €**

POUKAZ NA ODMENU PRE KLIENTA Dynamik Ž

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**.

Údaje odporúčaťa:

Moje číslo zmluvy **Dynamik Ž**:

1. odporúčaná zmluva **Dynamik Ž***

Meno a priezvisko:

Moje meno a priezvisko:

2. odporúčaná zmluva **Dynamik Ž***

Meno a priezvisko:

* Číslo zmluvy



Pokojný podvečer v Košiciach narušil vykoľajený vozeň

V utorok 14. apríla o 15:30 sa na železničnej stanici v Košiciach vykoľajil posledný osobný vozeň prázdnej súpravy rýchlika 612, ktorá bola pristavovaná k nástupišti. Nehoda na krátky čas úplne prerušila dopravu. Po preorganizovaní dopravy vlaky jazdili po párnej skupine staničných koľají, pričom zmieneny rýchlik 612 odišiel s meškaním 30 minút. Miesto nehody zdokumentovali vyšetrovatelia Policajného zboru SR, ŽSR a ZSSK. Po vykonaní vyšetrovacích úkonov začali zamestnanci ŽSR s odstraňovaním následkov vykoľajenia. Košickí mostári nakoľajili vozeň pomocou nehodového žeriavu o 23:40 a o zopár hodín, konkrétne o 2:30 bola doprava úplne obnovená. Príčiny nehody zatiaľ nie sú uzavreté, keďže vyšetrovanie ešte prebieha, doterajšie zistenia však nevylučujú zlyhanie ľudského faktora.

(red), foto: Martin BALKOVSKÝ



Vykoľajený vozeň zablokoval koľaje pri prvom aj druhom nástupišti. Pri nehode sa nikto nezranil, keďže súprava bola bez cestujúcich.



Zľava Oto Repper z košického pracoviska SMSÚ ŽTS TO Margecany, Jozef Kavulič – vedúci SMSÚ ŽTS TO Margecany, hlavný inšpektor SBI Košice Juraj Suláček a Július Diheneščík – koordinátor košického pracoviska SMSÚ ŽTS TO Margecany lokalizujú miesta, kde kolesá vozňa opustili koľaj.



Vyšetrovací tím ŽSR svedomito skúmal všetky možnosti vzniku nehody. Premeral aj rozchod koľaje.



Nakoľajenie vozňa bolo v réžii košických mostárov. Aj napriek tme odvedli profesionálnu prácu.



Vozeň vážne poškodil aj osvetľovací stožiar. Elektrikári ho museli odstrániť.



Rozsah poškodenia koľajového zvršku nebol veľký. Traťováci najskôr ručne podoťahovali uvoľnené matice a po nakoľajení vozňa podbijačka opravila smerové vybočenie koľají.



Mostári dostali vozeň na koľaje pomocou nehodového žeriavu. Plynulosť prác komplikovali len podvozky vozňa, ktoré boli zaseknuté o fekálne nádrže a poistkové skrine.



Osobnosťou železničnej a mestskej koľajovej dopravy pre rok 2015 je Daniel MARUNIAK

Spoločnosť PSKD si v rámci osvetvy železničnej a mestskej koľajovej dopravy na Slovensku vytýčila cieľ, a to prinavrátiť tejto profesii stratenú pozíciu, dostať ju do popredia a vyzdvihnúť výnimočných ľudí, ktorí svojou činnosťou výrazne podporili a majú veľké zásluhy na rozvoji koľajovej dopravy na Slovensku. Na 11. ročníku medzinárodnej konferencie Fórum koľajovej dopravy sa tak už po piatykrát, v rámci spoločenského večera, udeľovalo ocenenie Osobnosť železničnej a mestskej koľajovej dopravy. Tohtoročným víťazom sa stal a ocenenie Osobnosť železničnej a mestskej koľajovej dopravy na Slovensku pre rok 2015 získal Daniel Maruniak, riaditeľ odboru expertízy GR ŽSR.



Ing. Daniel Maruniak sa narodil v roku 1956 v Banskej Štiavnici. Vysokoškolské štúdium ukončil v roku 1980 na Vysokej škole dopravnej v Žiline, fakulte prevádzky a ekonomiky železničnej dopravy. V tom istom roku nastúpil k železniciam ČSD, kde začínal ako inžinier v zácviku v ŽST Bratislava - východ. Po zácviku bol zaradený do funkcie výpravcu vlakov. V roku 1981 bol preložený na Správu východnej dráhy, odbor techniky a rozvoja, kde pracoval ako samostatný inžinier železničnej dopravy a neskôr ako technický pracovník. Po roku 1993 pracoval ako špecialista na odbore podnikovej stratégie Riaditeľstva ŽSR. Následne sa v priebehu roku 1993 stal vedúcim oddelenia územného plánu a regionálneho rozvoja na odbore podnikovej stratégie a expertízy Riaditeľstva ŽSR. Začiatkom septembra 2003 bol menovaný riaditeľom odboru rozvoja GR ŽSR a od 1. 1. 2009 sa stal riaditeľom odboru expertízy GR ŽSR, kde pôsobí doteraz.

Z 11. Fóra koľajovej dopravy prinesieme ďalšie informácie v nasledujúcom čísle.

FOTO: Dana SCHWARTZOVÁ