

# ŽELEZNIČNÝ semafor

ŽSR

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNIC SLOVENSKEJ REPUBLIKY

ROČNÍK XXV

DECEMBER 2015

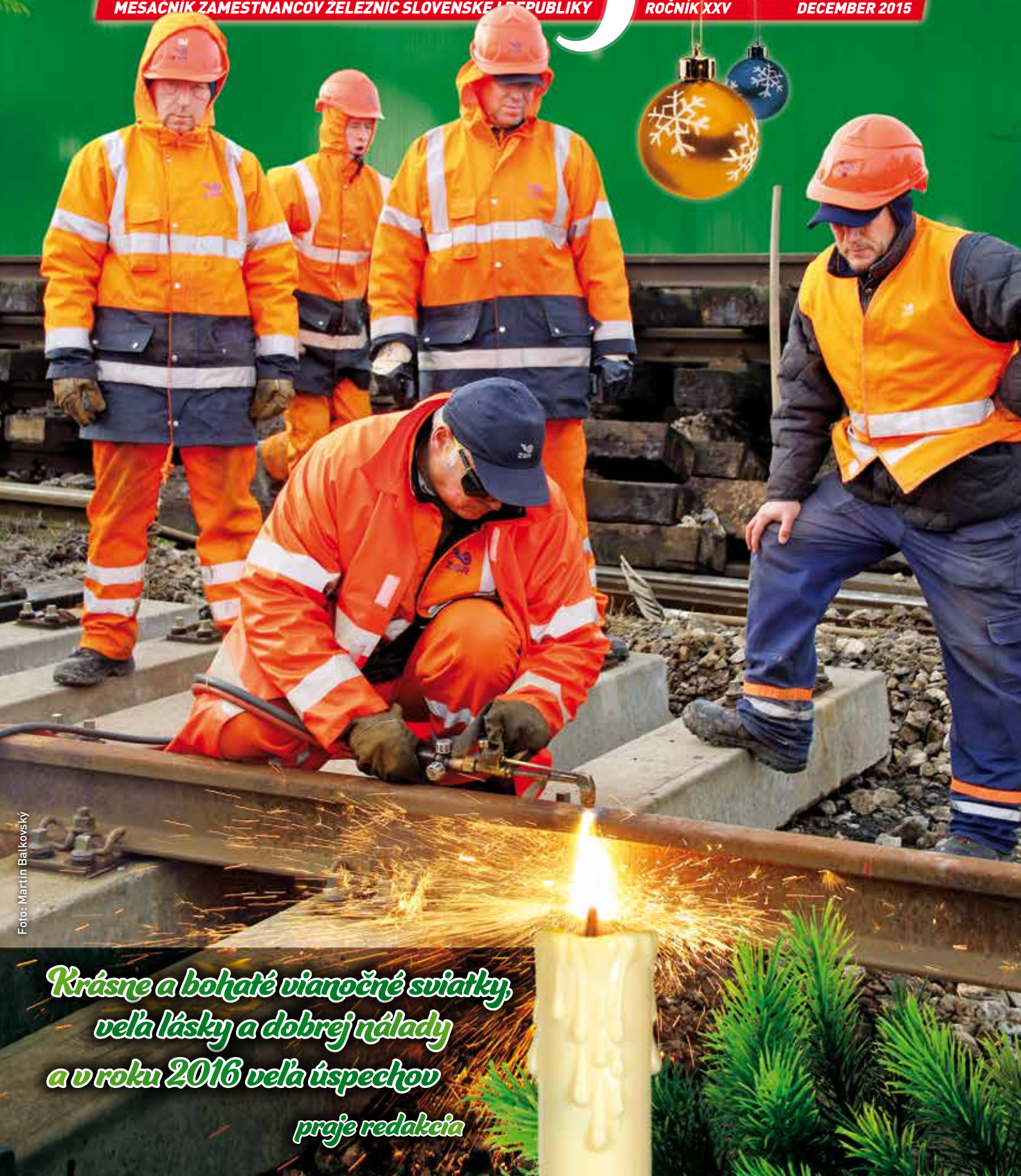


Foto: Martin Balkovský

*Krásne a bohaté vianočné sviatky,  
veľa lásky a dobrej nálady  
a v roku 2016 veľa úspechov  
praje redakcia*





## Milé kolegyně a kolegovia,

hoci posledné dni tohto roka sú ešte pred nami, už teraz môžem povedať, že rok 2015 bol jedinečný, náročný a neopakovateľný. Zložité situácie, veľká zodpovednosť dennodennej práce sa občas podarila vyvážiť aj milým humorom a povzbudením. Keďže december a najkrajšie sviatky v roku sa spájajú s tromi kráľmi, ja by som sa preniesene venoval trom najpodstatnejším veciam, ktoré železnica má. V prvom rade je to hospodárenie firmy, druhá je železničná infraštruktúra a tretím, ale tým najpodstatnejším, ste všetci vy, naši kolegovia, železničiar.

V roku 2015 sa nám darilo dodržiavať naplánovaný rozpočet. ŽSR aj v tomto roku dosiahnu strategickú ambíciu udržať vyrovnané hospodárenie a celkový hospodársky výsledok predpokladáme kladný. Môžem konštatovať, že ŽSR sú finančne stabilná firma, ktorá je schopná pravidelne hradíť svoje záväzky, či už voči dodávateľom, tak aj zamestnancom. Neznamená to však, že nemáme rezervy. Asi sa zhodneme aj v tom, že boli v tomto roku prijaté viaceré zásadné zmeny a postupy v nakladaní s financiami, v systéme obstarávania, odstránili sme niektoré nelogické mnohoúrovňové schvalovania, prostredníctvom moderných softvérov sme prácu urýchlili a sprehladnili. Výrazne sa zvýšila, a to som osobne veľmi rád, aj zodpovednosť v plánovaní, financovaní a rozhodovaní. Som rád za pocit, že reč čísiel, hoci nie je nikomu z nás príjemná, je dnes prijímaná so všetkou vážnosťou a vedomím, že musíme ťahať za jeden povraz. Železničná infraštruktúra je alfou a omegou nášho fungovania. December 2015 je cieľovou páskou pre Operačný program doprava 2007 - 2013. ŽSR boli v čerpaní eurofondov mimoriadne úspešné, do konca roku sme za celé obdobie vyčerpali takmer miliardu EUR. Je za tým množstvo dobrej tímovej práce na všetkých úrovniach, ale aj množstvo problémov súvisiacich s obmedzeniami dopravy, zariadení. Modernizácia nesie so sebou aj nové technológie, a s ním sa ruka v ruke nesie aj zvýšenie kvality, bezpečnosti a úrovne vedomostí.

Prioritou v rámci OPD bolo dokončiť modernizované úseky pre rýchlosť vlakov do 160 km/hod. Dnes už I., II., VI. etapa na trati Nové Mesto nad Váhom – Púchov slúži cestujúcim. Zriadili sme centrum riadenia dopravy v Púchove, z ktorého sa dialkovo ovláda traťový úsek Trenčianska Teplá - Púchov a po dokončení modernizácie bude z tohto centra kompletne riadená vlaková doprava od Nového Mesta n/Váhom až po Žilinu. V mesiaci september bola ukončená stavba: „ŽSR, Zavedenie ERTMS v úseku Bratislava – Žilina – Čadca – št. hr. SR/ČR“, pozostávajúca z častí: „Zavedenie ETCS úrovne 2 na koridore VI: Žilina – Čadca - štátna hranica SK/CZ“ a „Implementácia GSM - R do siete ŽSR, úsek Bratislava - Žilina - Čadca - štátna hranica SR/ČR“, ktoré významným spôsobom prispievajú k riadeniu a bezpečnému chodu vlakov v daných úsekoch.

Ukončujeme práce na 1. etape telematických systémov, projektové práce v súvislosti s budovaním terminálov intermodálnej prepravy a záchytných parkovísk. Modernizačné práce sa významným rozsahom tiež realizovali aj v Čiernej nad Tisou, ako vstupnej bráne širokého rozchodu. ŽSR sa v súlade s nariadením EÚ aktívne zapojili do zriaďovania medzinárodných železničných nákladných koridorov RFC č. 5 (prepojenie Baltického a Jadranského mora), RFC č. 7 (prepojenie strednej Európy s pobrežím Čierneho a Egejského mora) a RFC č. 9

(tzv. Česko - slovenský koridor Praha – Žilina – štátna hranica s Ukrajinou). Zároveň úspešne finišujeme na štúdiách uskutočniteľnosti na úseku od Žiliny po Čiernu nad Tisou, od Kútov - št. hranice po Štúrovo, ako základu pre spustenie ďalších aktivít na modernizácii liniových stavieb v najbližšom období.

Infraštruktúra ŽSR, to sú však, najmä čo sa rozsahu a teritória týka, aj ostatné trate mimo koridorov. Investície z vlastných zdrojov sme smerovali práve sem. Do odstraňovania vnútornej zadlženosti, na odstraňovanie zanedbanej údržby z minulých rokov, zníženia počtu prechodných obmedzení traťových rýchlostí, ale aj do postupného vybavenia pracovísk. Veľkú pozornosť venujeme rekonštrukciám železničných priecestí, v záujme bezpečnosti aj zvyšovaniu stupňa ich zabezpečenia. Kladne hodnotia nielen železničiar, ale verím, že najmä cestujúci, zavádzanie systému štandardov v 57 železničných staniaciach, ktoré od budúceho roku rozširujeme o ďalších 18. V tejto súvislosti možno pozitívne hodnotiť postupné zrealizovanie posilňovania staníc zamestnancami, ako aj zavedenie systému rýchlych zásahových čiat v oblasti údržby budov, a to nielen z pohľadu aktuálne dosiahnutých zlepšení, ale aj budúcnosti.

No a do tretice, to najpodstatnejšie, ľudia. Práve v súvislosti s vyššie uvedeným, by som rád podčiarkol význam všetkých zamestnancov ŽSR, a to bez ohľadu na funkciu, pozíciu, pracovisko či región, ktorý zastupujete. Bez vás, kolegovia, by žiadny z našich výsledkov nebol možný. Významné pre našu riadiacu činnosť považujem rozhodnutie organizovať výjazdové rokovania vedenia ŽSR v regiónoch. Začali sme v lete, absolvovali sme tri regióny a v tomto trende budeme pokračovať aj v ďalšom období. Priame stretnutia s vami v každodennej prevádzke, stav a vybavenosť pracovísk, požiadavky a možnosti na zlepšenie sú pre nás podstatné. Tu platí bezvýhradne, že lepšie je jedenkrát vidieť ako stokrát počuť. Do ďalšieho obdobia máme v oblasti ľudských zdrojov ťažký, ale nevyhnutný cieľ. Postarať sa o to, aby železnica a jej odborné profesie boli opäť zaujímavé pre stredoškólkov a mladých, aby opäť v takmer každej rodine pracoval železničiar, aby generácie päťdesiatnikov a šesťdesiatnikov mali nasledovníkov, aby sme zlepšili ohodnotenie a motiváciu. V tomto smere pracujeme na niekoľkých nových aktivitách.

Milé kolegyně a kolegovia, rád by som vám naozaj od srdca a úprimne poďakoval, že sme spolu zvládli ten 167. rok fungovania železníc na Slovensku a 22. rok ŽSR. Ďakujem vám za každodennú mravenčiu prácu, za obetavosť, trpezlivosť, sebazaprenie a lásku, ktorú železnici venujete. Ďakujem aj za pochopenie, prijatie ťažkých rozhodnutí a predovšetkým riešenie mimoriadnych situácií a osobného nasadenia. Moje poďakovanie patrí aj vašim rodinám, že tolerujú vaše cestovanie, prácu na zmeny vo všedný i sviatočný deň, že neraz železnica v prioritách víťazí nad rodinou a rodinnými starosťami i radosťami.



### NA OBÁLKE

Zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Trenčianska Teplá pri výmene výhybiiek v Trenčianskej Turnej.

*Prajem vám všetkým krásne, šťastné, radostné a pokojné vianočné sviatky, prežitie v kruhu rodiny, priateľov a známych. Prajem vám pevné zdravie, lásku a šťastie, veľa síl a splnenie prianií v novom roku 2016.*

Ing. Dušan Šefčík  
generálny riaditeľ ŽSR

# Plány pre rok 2016 sú schválené



Na posledných novembrových a na decembrovom stretnutí členov vedenia ŽSR sa najviac skloňovali plány. Schválený je podnikateľský, investičný a aj plán obstarávania. Pribudol nový projekt, ktorý má za cieľ zvýšiť záujem verejnosti o železnice a novinkou sú aj rýchle zásahové čaty na zlepšenie fungovania budovného hospodárstva.

Rozhodnutím GR č. 56/2015 a následne uznesením Správnej rady ŽSR č. 57/2015, bol schválený **Podnikateľský plán ŽSR na roky 2016 - 2018**. Pre rok 2016 bol plán schválený ako záväzný a pre roky 2017 - 2018 ako indikatívny (predbežný) plán. Pri jeho zostave sa vychádzalo z nasledovných základných cieľov definovaných v Stratégii ŽSR a v strategickom pláne rozvoja dopravnej infraštruktúry do roku 2020, schváleného vo vláde SR:

- udržanie vnútornej a finančnej stability vrátane zabezpečenia vyrovnaného hospodárenia,
- zabezpečenie požiadaviek dopravcov na nediskriminačnom prístupe,
- zabezpečenie investičného programu pri udržaní stabilnej finančnej pozície,
- efektívne využívanie kapacít prevádzky, správy, údržby a servisných činností,
- udržanie optimálnej zamestnanosti s posilnením prevádzkových profesií.

Základné parametre plánu vychádzajú z nasledovných predpokladov:

## Rozhodujúce príjmy z rozpočtu verejnej správy:

- rok 2016: 474 153 tis. €, v tom úhrada nákladov na základe zmluvy o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry (ZPŽI) v čiastke 250 mil. €,
- rok 2017: 551 604 tis. €, v tom úhrada na základe ZPŽI je 250 mil. €;
- rok 2018: 594 693 tis. €, v tom úhrada na základe ZPŽI je 250 mil. €.

**Plánované počty zamestnancov ŽSR** vychádzajú zo súčasnej organizačnej štruktúry a procesov ŽSR a sú plánované na úrovni 14 300 zamestnancov/ročne.

**Dopravné výkony**, realizované v sieti ŽSR, sú plánované na úrovni 48,6 mil. VLKM/ročne, v tom osobná doprava v objeme 34,6 mil. VLKM a nákladná doprava 14 mil. VLKM.

Zdroje na investície sú v pláne vybilancované nasledovne:

- rok 2016: celkom 316 653 tis. €, v tom 115 mil. € je krytých z vlastných zdrojov ŽSR a 201 653 tis. € z verejných zdrojov (prostriedky EÚ a štátny rozpočet SR);
- rok 2017: celkom 416 604 tis. €, v tom 115 mil. € je krytých z vlastných zdrojov ŽSR a 301 604 tis. € z verejných zdrojov;
- rok 2018: celkom 459 693 tis. €, z toho 115 mil. € je krytých z vlastných zdrojov ŽSR a 344 693 tis. € z verejných zdrojov.

Schválením podnikateľského plánu v uvedených základných parametroch sú vytvorené podmienky pre riadenie podniku v roku 2016, zabezpečenie základných potrieb prevádzky a v konečnom dôsledku aj základných cieľov ŽSR.

Vedenie ŽSR prerokovalo a odsúhlasilo **návrh investičného plánu ŽSR na roky 2016 - 2018** realizovaného z vlastných zdrojov dodávateľským spôsobom a **návrh plánu obstarávania ŽSR na rok 2016**. Tieto plány vychádzajú zo schváleného podnikateľského plánu na dané obdobie a boli predložené na schválenie na decembrovom zasadnutí Správnej rady ŽSR. Bližšie informácie o týchto plánoch na základe výsledku ich prerokovania v SR ŽSR budú podané v ďalších číslach Ž semaforu.

## Projektové riadenie

Rozhodnutím GR č. 54/2015 bol schválený **návrh zámeru projektu - Interaktívna miestnosť „Staň sa železničiarom“**. Cieľom tohto projektu je vytvoriť podmienky pre dosiahnutie efektov a prínosov predovšetkým v oblastiach zvýšenia záujmu verejnosti o železnice, budovania silnej značky, podpory propagácie systému duálneho vzdelávania, efektívnejšieho využitia čakacieho času na vlak predovšetkým pre rodičov s deťmi, zvyšovania povedomia o železnici ako takej a o možnosti výberu budúceho povolania a jednotlivých

profesií a ich uplatnení na ŽSR a pod. Interaktívne miestnosti sa predpokladajú zrealizovať vo vybraných ŽST (v prvej etape: Trnava, Bratislava - hlavná stanica, Zvolen, Banská Bystrica, Košice a Poprad - Tatry) na základe výsledkov analýzy súčasného stavu a návrhu budúceho stavu s ohľadom na prevádzkové, technické a technologické možnosti. Predpokladá sa, že projekt bude realizovaný v období do konca roku 2018.

## Rozhodnutím GR č. 59/2015 bola schválená hodnotiacia správa projektu č. 14/2011 - Optimalizácia správy a údržby budov a s nimi súvisiaceho majetku.

Projekt nastavil v budovnom hospodárstve jednotný spôsob riadenia, v oblasti údržby sa zaviedol systém rýchlych zásahových čiat, ktoré sú mobilné, vybavené základnou drobnou mechanizáciou, podľa potreby majú možnosť okamžitého nákupu drobného materiálu a pod. Systém riadenia správy a údržby budov je nastavený s podporou informačných systémov tak, aby bol merateľný, kontrolovateľný a navzájom porovnateľný. Implementáciou projektu do rutínnej prevádzky bol tiež zabezpečený jeden zo základných cieľov, a to racionalizácia nákladov na výkon správy a údržby v tomto segmente činnosti ŽSR.

Anton KUKUČKA  
riaditeľ Kancelárie GR ŽSR

## Vybrané ekonomické ukazovatele ŽSR za január - november 2015

| UKAZOVATEL   | 1. - 11. 2015  | 1. - 11. 2015 plán | 1. - 11. 2014  | % plnenia oproti plánu | % plnenia medziročne |
|--|----------------|--------------------|----------------|------------------------|----------------------|
| <b>ÚDAJE Z VÝKAZU KOMPLEXNÉHO VÝSLEDKU PODĽA IFRS (v tis. €)</b> |                |                    |                |                        |                      |
| <b>Výnosy celkom</b>   | <b>428 729</b> | <b>417 083</b>     | <b>417 221</b> | <b>102,79</b>          | <b>102,76</b>        |
| - z toho tržby z predaja vlastných služieb                       | 166 856        | 153 491            | 156 085        | 108,71                 | 106,90               |
| - v tom úhrada za prístup k ŽI                                   | 72 332         | 68 121             | 66 190         | 106,18                 | 109,28               |
| - z toho úhrada fixnej časti EON (dotácia)                       | 229 167        | 229 167            | 229 167        | 100,00                 | 100,00               |
| <b>Náklady celkom</b>  | <b>391 916</b> | <b>406 124</b>     | <b>398 124</b> | <b>96,50</b>           | <b>98,44</b>         |
| Výsledok hospodárenia z prevádzkovej činnosti                    | 40 297         | 11 479             | 19 723         | -                      | -                    |
| Výsledok hospodárenia z finančnej činnosti                       | -152           | -457               | -557           | 33,28                  | 27,30                |
| Výsledok hospodárenia za obdobie pred zdanením                   | 40 145         | 11 022             | 19 166         | -                      | -                    |
| <b>Výsledok hospodárenia za obdobie po zdanení</b>               | <b>36 813</b>  | <b>10 959</b>      | <b>19 097</b>  | <b>-</b>               | <b>-</b>             |
| <b>DOPRAVNÉ VÝKONY</b>   |                |                    |                |                        |                      |
| Dopravné výkony ND v tis. vlkm                                   | 13 529         | 12 652             | 13 042         | 106,93                 | 103,73               |
| Dopravné výkony OD v mil. hrtkm                                  | 9 321          | 8 194              | 7 940          | 113,75                 | 117,39               |
| Dopravné výkony ND v mil. hrtkm                                  | 17 054         | 16 141             | 16 468         | 105,66                 | 103,56               |
| <b>Spolu dopravné výkony (OD + ND) v tis. vlkm</b>               | <b>45 221</b>  | <b>44 318</b>      | <b>42 347</b>  | <b>102,04</b>          | <b>106,79</b>        |
| <b>Spolu dopravné výkony (OD + ND) v mil. hrtkm</b>              | <b>26 375</b>  | <b>24 335</b>      | <b>24 408</b>  | <b>108,38</b>          | <b>108,06</b>        |
| <b>ZAMESTNANCI</b>   |                |                    |                |                        |                      |
| Priemerný prepočítaný stav                                       | 14 015         | 14 300             | 14 109         | 98,00                  | 99,33                |
| Evidenčný počet k 30. 11. 2015                                   | 14 081         | -                  | 14 137         | -                      | 99,60                |





## Proces tvorby grafikonu vlakovej dopravy je zložitý

Nový grafikon vlakovej dopravy platí od 12. decembra 2015. ZSSK od 18. januára 2016 zruší InterCity vlaky na trati Košice – Bratislava a späť. RegioJet zostáva a pribudne ďalší osobný dopravca. Tvorbe nového grafikonu vlakovej dopravy predchádza množstvo práce a činnosti, ktoré nám priblížil Miroslav Matúšek, riaditeľ odboru obchodu GR ŽSR.

### Čo všetko predchádza samotnej tvorbe grafikonu vlakovej dopravy?

Zostava grafikonu vlakovej dopravy (GVD) prebieha podľa harmonogramu prác pre zostavu GVD, ktorý je zverejnený na internetovej stránke ŽSR 15 mesiacov pred začiatkom platnosti nového cestovného poriadku. Harmonogram má časovú nadväznosť na dohodu európskych manažérov infraštruktúry, združených v medzinárodnej organizácii RailNetEurope (RNE). Z tohto harmonogramu vyplýva pre železničné podniky základný termín pre objednávku medzištátnych a vnútroštátnych vlakov osobnej a nákladnej dopravy, spravidla prvý pondelok po druhom víkend v mesiaci apríl. Na základe objednávok spracujú ŽSR podľa technických a technologických možností infraštruktúry návrh cestovného poriadku vlakov osobnej a nákladnej dopravy a prerokujú ho so železničnými podnikmi. V osobnej doprave okrem toho organizujú ŽSR spoločné stretnutia so zástupcami ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja, železničnými podnikmi a vyššími územnými celkami. Prerokované pripomienky železničných podnikov a vyšších územných celkov zapracujú podľa možnosti infraštruktúry do konečného návrhu cestovného poriadku. Konečným výstupom tvorby grafikonu sú jeho pomôcky, predovšetkým zošitové cestovné poriadky, plán vlakotvorby, listy GVD, cestovný poriadok vlakov osobnej dopravy a vývesné cestovné poriadky.

### Ako prebiehala tvorba GVD tento rok?

Možno povedať, že tvorba grafikonu tento rok prebiehala veľmi zložito. Problémy spôsobovalo predovšetkým odsúvanie termínov jednotlivých fáz tvorby GVD pre problémy pri zosúladiení vlakov diaľkovej dopravy jednotlivých dopravcov s možnosťami infraštruktúry a z toho vyplývajúce opakované zmeny v objednávkach vlakov. Konečný termín dodania pomôcok bol dodržaný. Až po dodaní všetkých pomôcok z tlačiarne došlo ešte k dodatočnej zmene v objednávke IC vlakov ako u RegioJet, tak aj v ZSSK. RegioJet požiadal o zmenu v jazde IC vlakov 402, 403, 406, 407, 410 a 411. Tieto budú chodiť až dňom vyhlásenia. ZSSK od 18. januára 2016 úplne zrušila všetky IC vlaky.

### Čo je pri tvorbe grafikonu najnáročnejšie?

Za najnáročnejšie považujem zosúladiť objednávky železničných podnikov s požiadavkami európskych manažérov infraštruktúry, stavebnými prácami pri modernizácii koridorov v sieti ŽSR, ako aj ostatnými výlukovými prácami. Pretože rozsiahle výlukové práce spravidla neprebiehajú v mesiacoch december, január a február, je potrebné pre začatie takýchto prác vytvoriť prvou a druhou zmenou GVD iné podmienky pre jazdu vlakov osobnej a nákladnej dopravy. Ako príklad je v pripravenom GVD 2015/2016 možné uviesť jazdu vlakov Ex Žilina – Horní Lideč – Praha, ktoré do 27. februára 2016 budú vedené

cez ŽST Púchov s pobytom 2 minúty, ale od prvej zmeny GVD, platnej od 28. februára 2016, s pobytom 21 minút. Tento pobyt súvisí s nutnosťou zvýšenia priepustnej výkonnosti na úseku trate Žilina zriaďovacia stanica – Dolný Hričov pri výstavbe koridoru V. Okrem toho majú v osobnej doprave výlukové práce dopad aj na regionálnu dopravu, ktorú je často potrebné na úsekoch so stavebnými prácami nahradit' autobusovou dopravou. Od 19. júna 2016 budú pokračovať stavebné práce navyše aj na úseku Dolný Hričov – Bytča. V nákladnej doprave bude preto potrebné odkloniť 7 párov vlakov z hraničného priechodu Horní Lideč na hraničný priechod Čadca a 3 páry vnútroštátnych vlakov na trať Vrútky – Prievidza – Leopoldov.

### Zapracovávajú sa aj pripomienky cestujúcich? Do akej miery?

Pripomienky cestujúcej verejnosti najskôr preverujeme, či je ich vôbec možné realizovať v konštrukcii GVD a následne odstupujeme jednotlivým dopravcom na ich rozhodnutie o zaradení do objednávky.

### Hlásí sa na našu trať ďalší osobný dopravca?

Pre nový GVD 2015/2016 si od 5. marca 2016 objednal jeden pár vlakov na trati Trenčín – Horné Srnie – Praha nový železničný podnik Arriva Service s. r. o., ktorý bude vedený raz týždenne.

(pop)

## ZSSK zastavuje IC vlaky

Železničná spoločnosť Slovensko (ZSSK) od 18. januára 2016 zastaví prevádzku InterCity vlakov na linke Bratislava – Žilina – Košice a späť. Rozhodol o tom v piatok 4. decembra manažment spoločnosti. Dôvodom je situácia na trhu komerčnej železničnej dopravy.

ZSSK nedokáže naplniť očakávania akcionára pre rok 2016 a vymazať stratu, ktorú tieto vlaky produkujú. „**Ekonomická kondícia InterCity vlakov sa tri roky systematicky zlepšovala, stratu sme každoročne radikálne znižovali. Po príchode konkurencie počet cestujúcich klesol. Nedokážeme tak dostať tieto vlaky do kladných čísiel,**“ uviedol Pavol Gábor, generálny riaditeľ ZSSK. InterCity vlaky sú dlhodobý produkt ZSSK, ktorý od roku 2012 nie je dotovaný ani objednávaný štátom. Hoci

tržby IC vlakov pokrývajú náklady prevádzky a priebežný výsledok na úrovni EBITDA (bez nákladových úrokov a odpisov) je kladný, celkovo v tomto roku vygenerujú účtovnú stratu na úrovni roka 2014. „**Urobili sme všetky možné opatrenia na zlepšenie ekonomiky a súčasne sme priniesli citelné skvalitnenie služieb cestujúcim. Napriek tomu končíme, pretože sme zodpovední manažéri a nemôžeme sa správať iracionálne a ne hospodárne. K životu v konkurenčnom prostredí patria aj takéto ne-**



**prijemné rozhodnutia,**“ zdôraznil Pavol Gábor. ZSSK použije vozne aj personál z IC vlakov na zlepšenie úrovne a služieb v rýchlikoch na rôznych linkách v rámci Slovenska. Na trase InterCity vlakov ZSSK v súčasnosti realizuje ešte dopravu na objednávku štátu - diaľkové vlaky (každé dve hodiny v oboch smeroch, na častiach trasy každú hodinu) a na kratších úsekoch regionálne vlaky.

(red)



# Mostári nezaháľali aj napriek nedostatku mostníc

S príchodom chladných dní ubúda chlapom z mostných obvodov práca v teréne. Jednu z posledných významnejších akcií vykonali koncom novembra. V sychravom počasí menili mostnice na moste pri Kráľovej Lehote. Aj keď nový rok 2016 príde až o niekoľko dní, mostári už teraz môžu bilancovať.

Nevyhovujúci stav mostníc na moste v úseku trate medzi Východnou a Kráľovou Lehotou zapríčiňoval zlú držebnosť upevňovadiel. Dôsledkom boli také odchýlky rozchodu koľaje, ktoré hraničili až s rizikom rozpadu koľaje. „Počas štyroch denných výluk sme havarijný stav odstránili výmenou všetkých 37 kusov mostníc. Boli atypické, s výškou viac ako 30 cm,“ vysvetlil Ján Seman, riaditeľ MO Košice. Ozrejmil aj nelichotivý stav spôsobený zdĺhavým obstarávaním tejto komodity: „Na súvislú výmenu mostníc sme v roku 2015 požadovali 2 535 kusov, avšak dodaných bolo iba 671 kusov. Na základe požiadaviek správcov bolo vymenených 253 nových a 140 užitých mostníc. Pre rok 2016 požadujeme 1500 mostníc.“ S nedostatkom mostníc takisto zápasil aj na Mostnom obvode Bratislava. „Pôvodná požiadavka bola na 966 mostníc, Z dodaných 327 kusov nových mostníc sme vymenili 283. Okrem nich sme na mostoch umiestnili aj 106 užitých mostníc. Pre rok 2016 žiadame 944 mostníc,“ informoval nás Pavol Krasňan, vedúci výrobného oddelenia MO Bratislava. Spomenul aj najvýznamnejšie akcie, ktoré realizovali pre oblastné riaditeľstvá, odbor 520 a odbor 220 GR ŽSR a tiež aj pre externých odberateľov. Mosty komplexne



Pri presune ťažkých nadrozmerých mostníc si mostári vypomohli technikou.

zrekonštruovali na trati Kozárovce – Hronská Dúbrava (km 40,259) aj Žilina – Rajec (km 9,401). Na trati Púchov – Horný Lideč menili mostnice a vykonali aj izoláciu mostov. Vyše 100 mostníc menili aj na trati Čata – Šahy a až 104 nových mostníc dostal bratislavský Modrý most. „Podieľali sme sa aj na sanácii krídel

Čachtického tunela či premiestňovaní mostných provizórií pri modernizácii koridoru. Nad traťou Devínska Nová Ves - Bratislava sme odstránili provizórny, 54-metrový most, ktorý viedol k stavenisku zamýšľanej nemocnice na Rázsochách. V rámci programu podpory obrany štátu sme opravili 3 nkladacie rampy v Nitre, Topoľčanoch a ŽST Sása – Pliešovce.“ Zahanbiť sa nenechali ani kolegovia z východu, ktorí „operovali“ od Žiliny po Čiernu nad Tisou a od Zvolena po Medzilaборce. Na mostoch vymenili 381 metrov poistných uholníkov, vykonali sanácie mostov vo Veľkej Lomnici a na trati Margecany – Červená Skala. V rámci obnovy úseku trate Michalany – Palota zhotovili hydroizoláciu na 4 mostných objektoch. „Zosilňovali sme priečniky na troch oceľových konštrukciách mostov medzi Vrútkami a Strečnom, mostnice sme súvislo menili na moste pri Dedinkách, v traťovom úseku Brezno Halny – Pohronská Polhora ako aj v úseku Lenartovce – Filakovo pri vyhybni Lúčna. Demolovali sme nepotrebné prevádzkové budovy vo Vydrníku a Poprade, ako aj strážne domčeky v Liptovskej Porúbke, Jesenskom a Čerhove. Búrali sme aj obytné domy v Michalovciach a Vojanoch,“ vymenúva Ján Seman. Oba mostné obvody nasadili nehodové pomocné prostriedky aj pri odstraňovaní 14 nehôd na tratiach ŽSR. A perlička nakoniec – mostári vyrábajú aj cyklostojany. Montovať ich budú v 1. polroku 2016 v rámci plnenia štandardov železničných staníc.



Mostári si na moste pri Kráľovej Lehote odkrútili jednu z posledných tohtoročných akcií.





# Železničný koridor č. 5 spája Baltské a Jadranské more



Od 10. novembra pribudol do siete európskych nákladných železničných koridorov koridor číslo 5, Baltsko – jadranský. Je jednou z najdôležitejších transeurópskych cestných a železničných osí. Spája Baltské a Jadranské more a prechádza priemyselnými zónami južného Poľska (Horné Sliezsko), zónou medzi Bratislavou a Viedňou, východným alpským regiónom a severným Talianskom. Zahŕňa dôležité železničné projekty, napríklad tunel na úpätí Semmeringu, železničnú trať Koralm v Rakúsku a cezhraničné úseky medzi Poľskom, Českom a Slovenskom.

Železničný koridor nákladnej dopravy (ŽKND), ktorý vznikol na základe Nariadenia EK č. 913/2010, prechádza šiestimi krajinami. Poľskom, Českom, Slovenskom, Rakúskom, Talianskom a Slovinskom a združuje tak spolu šesť manažérov infraštruktúry: PKP, SŽDC, ŽSR, ÖBB, RFI a SŽ. Repräsentanti manažérov infraštruktúry a pridelovateľa kapacity pracujú pre ŽKND č. 5 v správnej rade a rôznych pracovných skupinách. Do práce je zapojených aj šesť ministerstiev zodpovedných za dopravu. Repräsentanti ministerstiev tvoria výkonnú radu a rozvíjajú koridor s ohľadom na konkurencieschopnosť železničnej nákladnej dopravy. Baltsko-jadranský koridor tvorí 4825 km železničných tratí, zahŕňa 61 terminálov a 8 námorných prístavov. Spája najdôležitejšie prístavy Baltského a Jadranského mora v strednej Európe. Začína v prístavoch Baltského mora - Świnoujście, Szczecin, Gdynia a Gdańsk a končí v prístavoch Jadranského mora - Koper, Trieste, Venezia a Ravenna.

Príprava na činnosť tohto koridoru trvala niekoľko rokov a 10. novembra 2015 začala jeho činnosť. Slávnostné otvorenie bolo aj za účasti zástupcov z radov šiestich európskych manažérov železničnej infraštruktúry vo Varšave. „**Odvtedy si môžu železniční dopravcovia objednať vlakovú trasu pre celý koridor prostredníctvom jedného koridorového One-Stop-Shop (C-OSS). C-OSS je nový funkčný medzičlánok pre medzinárodnú železničnú nákladnú dopravu po celej dĺžke Baltsko-jadranského koridoru č. 5,**“ vysvetlil Miroslav Matúšek, riaditeľ odboru obchodu GR ŽSR, ktorý je členom správnej rady koridoru za ŽSR. „**Na základe poverenia zodpovedných C-OSS predstavuje jediný kontaktný bod, kde môžu zákazníci adresovať žiadosti a získavať odpovede týkajúce sa kapacity pre trasy pre medzinárodné vlaky nákladnej dopravy pozdĺž koridoru,**“ doplnil Ladislav Lauko, vedúci oddelenia GR ŽSR O150 a člen koordinačnej pracovnej skupiny ŽKND. C-OSS bude ponúkať produkty Baltsko-jadranského koridoru vo forme trás v rámci rezervnej kapacity pre ad-hoc žiadosti o trasy a predkonštruovaných voľných katalógových trás PaP v rámci ročného cestovného poriadku. V praxi to znamená, že zákazník si môže objednať napríklad trasu z Katovic do Turína použitím IT nástroja združenia Rail Net Europe (RNE) Path Coordination System (PCS) cez jediný kontaktný bod C-OSS.

Prvú ponuku tvoria trasy v rámci rezervnej kapacity pre GVD 2015/2016, ktoré boli zverejnené 10. novembra 2015. Katalóg zahŕňajúci ponuku trás PaP bude publikovaný najneskôr 11. januára 2016 pre GVD 2016/2017. „**Spustenie koridoru znamená lepšiu informovanosť týkajúcu sa koordinácie výluk. Je to nástroj, ako zlepšiť kvalitu služieb poskytovaných v rámci koridoru,**“ doplnil Miroslav Matúšek.

Dana SCHWARTZOVÁ, foto: autorka

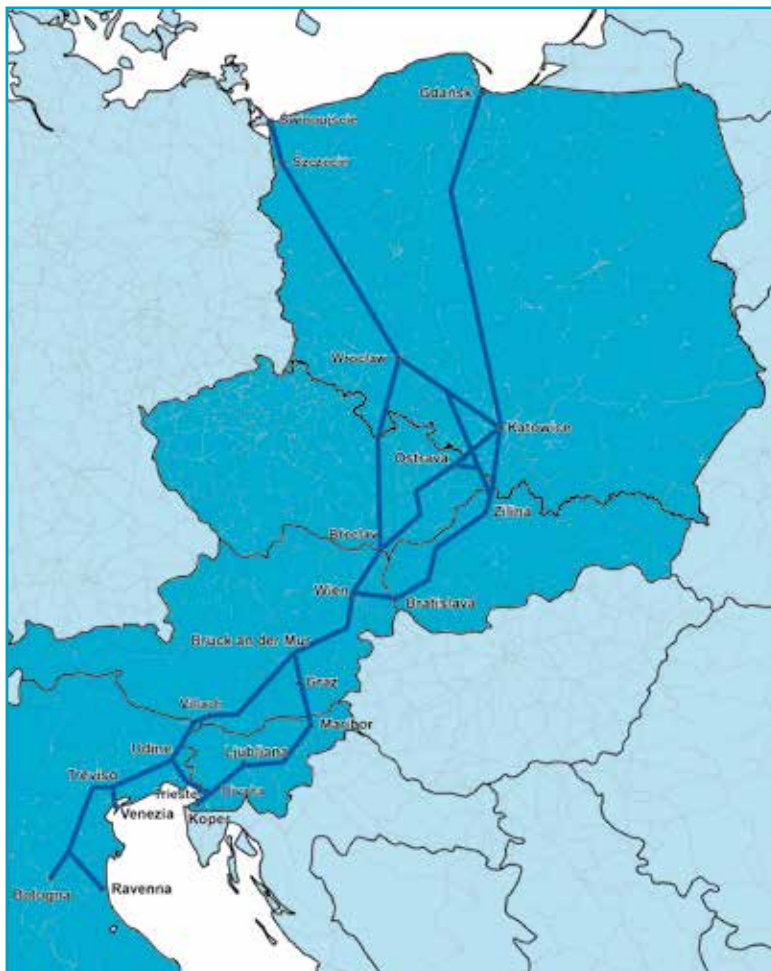


Schéma koridoru 5.



Vo Varšave sa 10. novembra 2015 konalo slávnostné spustenie Baltsko-jadranského koridoru, ktorého sa zúčastnili zástupcovia manažérov infraštruktúry šiestich krajín, ktorými koridor prechádza. Za ŽSR bol vo Varšave Miroslav Matúšek a Ladislav Lauko.



## Výhybky museli sadnúť presne

Modernizácia železničného koridoru má okrem obnovy našej hlavnej dopravnej tepny ešte ďalší – vedľajší efekt. Mnoho pôvodných komponentov z trate nekončí v šrote, ale dostávajú druhú šancu – neraz aj na opačnom konci republiky. Repasované štyri výhybky z koridoru mali relatívne krátku cestu. Zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Trenčín ich zabudovali v Trenčianskej Turnej.

Zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Trenčín vymieňali výhybky v železničnej stanici Trenčianska Turná v dvoch etapách. V prvej od 30. novembra do 4. decembra sa sústredili na 2 výhybky na trenčianskom zhlaví stanice a zároveň opravili aj blízke železničné priecestie. „Najnáročnejšie boli výkopové práce, keďže v blízkosti výhybiek je umiestnené odchodové návěstidlo aj priecestie. Pracovalo sa opatrne, aby sme nepoškodili OZT a silnoprúdové káblové rozvody. Pri pokladaní výhybiek sme sa museli trafiť do pôvodnej nivelety, aby sme nevytvorili veľké cestné nábehy na priecestí,“ vysvetlil Roman Vacula, správca železničnej infraštruktúry SMSÚ ŽTS TO Trenčín. Priecestnú konštrukciu tvorili betónové panely, ktoré sa po výmene štrkového lôžka a osadení koľaje opäť vrátili na pôvodné miesto. V druhej etape, od 7. do 10. decembra, ostávajúce 2 výhybky našli svoje miesto na bánovskom zhlaví. „Možno to znie



Pôvodné výhybky s drevenými podvalmi v Trenčianskej Turnej nahradili výhybky s koľajnicami UIC, uchytené na betónových podvaloch.

neuveriteľne, ale takáto práca nie je pre nás bežná. V poslednom období sme totiž vykonávali najmä opravy priecestí,“ ozrejmil Roman Vacula. Ešte dodal, že sa sústreďujú najmä na údržbu trate Chynorany – Trenčín, pretože trať Trenčín – Nové Mesto nad Váhom, ktorá tiež patrí do ich pôsobnosti, zmenila modernizácia.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor



Výhybky museli sadnúť presne na pôvodné miesto.



S výhybkami sa súčasne opravovalo aj priecestie na zhlaví stanice. Po výmene štrkového lôžka a osadení koľaje sa opäť položili priecestné betónové panely a vyasfaltovali sa nábehy cestnej komunikácie.

## Ružomberčanov poteší opravené priecestie

Rozbité železničné priecestie potrápi vodičov áut rovnako, či je na ceste prvej triedy, alebo na účelovej komunikácii. Aj obyvatelia Ružomberka určite púšťali z úst oheň a síru, keď na frekventovanej Poľnej ulici prechádzali cez koľaj, ktorá spája ružomerskú železničnú stanicu s takzvanou Malou stanicou. Predčasny vianočný darček občanom mesta pripravili zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Liptovský Mikuláš. Priecestie nielenže opravili, ale zároveň aj rozšírili. Poško-

denú 5-metrovú výdrevu a vrstvu asfaltu odstránili a po nevyhnutnej výmene koľajového roštu a úprave geometrickej polohy koľaje namontovali 9,6-metrovú priecestnú konštrukciu STRAIL. Práce sa vykonali počas uzávierky priecestia, ktoré sa podarilo vybaviť vďaka bezproblémovej spolupráci s Mestským úradom Ružomberok.

(balky), foto: Dalibor KOVÁČ



Vodiči na Poľnej ulici v Ružomberku testovali tlmiče svojich tátošov, keď prechádzali po takto poškodenej výdrevu a asfaltovej vrstve priecestia.

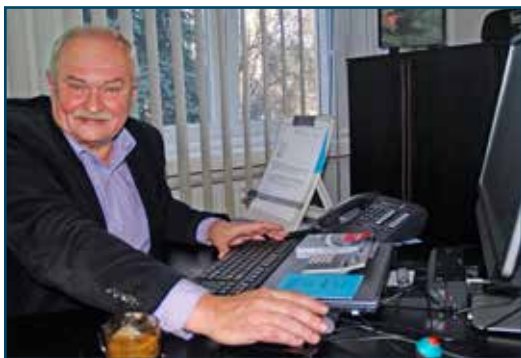


Namontovaná priecestná konštrukcia STRAIL zlepšila kvalitu prejazdu a zároveň rozšírila priecestie.



## Od štedrovečerného stola som odchádzal neraz

Už niekoľko dní je exprednosta zvolenskej železničnej stanice Peter Vozár na dôchodku. V čase našej návštevy bol však ešte pracovne vyťaženejší a zaspomínal si s nami na sviatky prežité v práci. Ved' za 38 rokov odpracovaných na železnici sa zážitkov nazbieralo neúrekom.



„No veru, keď som mal 24. decembra pohotovosť, už od rána som mal taký zvláštny pocit. A neraz som odchádzal od spoločnej večere s rodinou,“ začína svoje rozprávanie Peter Vozár. Sviatky – nesviatky, stačilo, aby

posunovač zabudol dať záražku na koľaj, došlo ku kolízii a už sa obliekal do roboty. Rovnako, ako keď nesprátna mládež zapálila čakáreň na Sliachi. Vianočné sviatky zaraz patrili železnici. „Väčšina pochybení, nehôd a kolízií vznikla už krátko pred koncom služby. Vtedy sa už ľudia videli doma s rodinou, nevenovali takú pozornosť práci,“ zhodnotil exprednosta, ktorý jedným dychom dodáva, že smutnejšou časťou vianočných sviatkov prežitých v práci boli samovraždy. Ako sám povedal, našťastie, tých pohodovejších sviatočných dní bolo vždy viac. Špecialitou Vianoc (v súčasnosti môžeme len nostalgicky spomínať) bolo, ako inak,

sneženie. „Pamätám sa na jeden rok, keď z 23. na 24. decembra nasnežilo 40 centimetrov snehu a museli sme zvolávať zimné štáby. Boli sme po kolená v snehu, ale boli to krásne Vianoce a práca nám nevadila,“ dodal na záver dnes už spokojný dôchodca. Mimochodom, železničiar od narodenia. A to doslovne. Peter Vozár sa totiž narodil v piatok trinásteho na železničnej stanici v Bartošovej Lehôtke. Symbolika čísla trinásť ho neopustila ani neskôr. Trinásť rokov bol prednostom železničnej stanice vo Zvolene a 13. december bol aj jeho posledným pracovným dňom v tejto stanici. Naša redakcia, ako aj jeho spolupracovníci, mu pri tejto príležitosti prajú veľa zdravia a spokojný dôchodok.

(ika), foto: autorka

## Spojenie teórie s praxou

ŽSR a Žilinská univerzita v Žiline (UNIZA) uzavreli 10. decembra rámcovú zmluvu o vzájomnej spolupráci. Prepojenosť ŽSR a univerzity bude predovšetkým vo vedecko-výskumnej činnosti, rozvoji a vzdelávaní. Cieľom je uplatniť najmodernejšie poznatky vedy a vzdelávania v podmienkach ŽSR a v neposlednom rade spojenie teórie s praxou. Železnice SR poskytnú študentom odbornú prax či exkurzie a tiež odborné stáže pre zamestnancov Žilinskej univerzity v príslušných organizačných zložkách ŽSR. „Žilinská

univerzita, už z historického pôsobenia, je pre ŽSR partnerom zameraným svojim vzdelávacím aj výskumným procesom na problematiku dopravy. Sem smeruje aj spolupráca ŽSR a UNIZA. Univerzita poskytuje priestor aj pre vzdelávanie zamestnancov ŽSR pri získavaní odbornej spôsobilosti pre výkon práce. Odborníci z praxe sa podieľajú aj na pedagogickej činnosti formou prednášok a v skúšobných komisiách na univerzite,“ povedal generálny riaditeľ ŽSR Dušan Šefčík.

(red), foto: ika



Zmluva má priniesť prepojenosť medzi štúdiom a praxou v podmienkach ŽSR.

## Jedinečný Légiovlak v Bratislave

Historický legionársky vlak s názvom Légiovlak prišiel prvýkrát na Slovensko 25. novembra, a to do Múzea dopravy a vystavený bol do 4. decembra. Unikátny Légiovlak je vernou replikou legionárskeho vlaku – ešalónu z rokov 1918 až 1920, tvorí ho 11 zrekonštruovaných vagónov a má dĺžku 104 metrov.



Súčasťou Légiovlaku je aj dielenský vozeň. V tom období si legionári museli väčšinu vecí obstarávať sami, preto okrem obytných a bojových vozidiel mali vo vagónoch aj sklady výstroje a materiálu a tiež špecializované dielne. Tento vozeň Légiovlaku bol vďaka iniciatíve Nadácie Milana Rastislava Štefánika zrekonštruovaný slovenským Klubom historickej techniky Zvolene.

V takomto vlaku sa prepravovali desaťtisíce československých legionárov naprieč Ruskom po Transsibírskej magistrále. Aby bol vlak autentický a aby si návštevníci vedeli predstaviť, ako legionári žili a bojovali, do Légiovlaku sa vybrali najčastejšie používané vagóny - vozeň poľnej pošty, vozeň zvaný tepluška, ktorý slúžil ako pojazdná kasáreň na ubytovanie vojska, zdravotný, štábný, obrnený, krajčírsky, predajný, dielenský a ubytovací vozeň. Súčasťou sú tiež dva plošinové vozne, z nich jeden prepravuje obrnený automobil Austin. Posádka vlaku v dobových uniformách bola v múzeu po celý čas k dispozícii, mnohým návštevníkom poskytl odborný výklad a taktiež pomohli s dohľadom predkov – legionárov. Légiovlak je



Légiovlak zavítal z Múzea dopravy na chvíľu aj na hlavnú stanicu v Bratislave, bol ťahaný parným rušňom 422.0108, ktorý sa ako jediný prevádzkyschopný zachoval na území bývalého Československa.

súčasťou projektu Legie 100, ktorý sa spustil v priebehu minulého roka pri príležitosti 100. výročia boja čs. légii za samostatný štát. Myšlienkou tohto pojazdného múzea je navrátiť do povedomia verejnosti odkaz zakladateľov moderného štátu.

(pop), foto: autorka, Miroslav LISINOVÍČ



# Prvý cestný nadjazd uzavrel posledné priecestie

Modernizácia železničného koridoru medzi Považskou Teplou a Bytčou finišuje. Keďže mimoúrovňové križovanie cesty so železničnou traťou zvyšuje bezpečnosť nielen železničnej, ale aj cestnej dopravy, tak aj na tomto 10,7-kilometrovom úseku vznikli 4 cestné nadjazdy, ktoré nahrádzajú 5 pôvodných železničných priecestí. Cez posledné z nich, pri obci Predmier, ešte donedávna prechádzali autá. Zrušené bolo až 1. decembra, keď bol zároveň odovzdaný do užívania aj prvý cestný nadjazd.

Štyri cestné nadjazdy pri Považskej Teplej, Plevníku, Predmieri a Bytči vyrástli popri železničnej trati v približne dvojkilometrových vzdialenostiach. „Za najdôležitejší možno považovať cestný nadjazd pri obci Pred-

mier, ktorý bol odovzdaný do predčasného užívania práve 1. decembra. Do Vianoc bude verejnosti sprístupnený ešte cestný nadjazd v Bytči a Považskej Teplej,“ informoval nás Július Oláh, vedúci oddelenia realizácie stavieb a projektov EÚ O220 GR ŽSR. Sprevádzkovanie posledného nadjazdu pri Plevníku je naplánované na 1. kvartál 2016. Modernizácia trate od Považskej Teplej po Dolný Hričov, realizovaná v rámci 1. etapy výstavby financovanej Operačným programom Doprava 2007 – 2013, oficiálne skončila 30. novembra. To však neznamená, že uvedený termín predstavuje akékoľvek ukončenie stavebnej činnosti. Stále sa pracuje na odstraňo-



Na mieste neostal ani reléový domček.



Posledné železničné priecestie pri obci Predmier v zmodernizovanom úseku Považská Teplá – Bytča bolo mimoriadne vyťažené.



Pomyselnú čerešničku na torte v podobe zvýšeného adrenalínu pripravili posledné vozidlá prechádzajúce cez priecestie. Autobus s nákladným autom sa míňali skutočne natesno.



Pár minút po 10. hodine je už posledné priecestie medzi Považskou Teplou a Bytčou uzavreté a po nadjazde premávajú prvé autá.



František Bačík a Milan Bohuš z SMSÚ OZT ZT Trenčianska Teplá deaktivujú v reléovom domčeku priecestné zabezpečovacie zariadenie.



Po ukončení činnosti priecestia zhotoviteľ okamžite demontuje stojany so závorami.

vani chýb a nedostatkov zistených správcami stavebných objektov alebo zainteresovanými zložkami počas odovzdávacích a stavebných konaní.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor





# Rok 2015 prial železničným priecestiam

V tomto kalendárnom roku sa investovali nemalé finančné prostriedky do zvyšovania bezpečnosti na železničných priecestiach. Železnice SR priebežne počas celého roka opravovali desiatky poškodených priecestných konštrukcií. Účastníkov cestnej premávky potešila aj Slovenská správa ciest (SSC), ktorá upravila 60 železničných priecestí na cestách I. triedy.

Železnice SR na konci tohto roka evidujú 2116 železničných priecestí a 69 priechodov pre chodcov. V mnohých lokalitách už priecestná konštrukcia nespĺňala požiadavky na bezpečný a plynulý prejazd, čo znervózňovalo najmä účastníkov cestnej premávky. Na mnohých miestach sa v priebehu roka dočkali nápravy. „ŽSR v tomto roku opravili alebo zrekonštruovali dohromady 71 priecestí. Počas týchto akcií sme zabudovali 34 priecestných konštrukcií STRAIL,“ zhodnotil Martin Križan, vedúci oddelenia prevádzky O 430. Keďže 1076 priecestí v sieti ŽSR je chránených priecestným zabezpečovacím zariadením (PZZ), tak nás zaujímalo, či sa niečo pozitívne dialo aj v tejto oblasti. „Na trati Trenčín – Chynorany bolo vybudova-

né reléové PZZ s elektronickými prvkami typu AŽD PZZ-RE v žkm 18,386. Okrem toho sme vylepšili ďalších 38 PZZ. Šlo najmä o výmenu batérii a nabíjačov, rotačných meničov pre KO 50 Hz za elektronické meniče, výmenu výstražníkov, koľajových obvodov za počítače osí,“ sumarizoval Radovan Bartovič, vedúci oddelenia OZT O460. Pripomenul aj fakt, že v rámci cieľných investícií sa mechanické závary medzi Veľkým Horešom a Příbenikom nahradili PZZ typu AŽD PZZ - RE. Z toho istého dôvodu sa menilo aj PZZ vo výhybni v Tekovskej Breznici. Smutný nádyh mala výmena PZZ na trati Nové Zámky – Šurany, ktoré bolo poškodené pri havárii. Oprávam priecestí sa v tomto roku výrazne venovala aj Slovenská

správa ciest (SSC). „V rámci projektu spolufinancovaného Európskym fondom regionálneho rozvoja cez Operačný program Doprava realizujeme úpravy 60 priecestí na cestách I. triedy. Vybrali sme ich na základe technického stavu a miery ohrozenia účastníkov cestnej premávky,“ informovala nás Zuzana Hromcová, hovorkyňa SSC. Na priecestiach upravujú vodorovné značenie, vymenia a doplnia zvislé dopravné značenie v retroreflexnej úprave. Obnovia asfaltové kryty vozoviek až do vzdialenosti 80 metrov od priecestia na obe strany a popri krajnici umiestnia solárne LED dopravné gombíky, ktoré upozornia na blízkosť priecestí. Práce musia byť ukončené do konca kalendárneho roka.

Martin BALKOVSKÝ



Železničné priecestie na Rampovej ulici v Košiciach si už vylúžilo nejednu kritiku zo strany vodičov. Po úprave je pre zmenu terčom posmechu. Laici si teraz kladú otázku, že kto už takto videl opravovať priecestie, aby sa zaasfaltovali koľajnice? V skutočnosti šlo o operatívne riešenie havarijného stavu priecestia a zlepšenie prejazdu frekventovaným miestom. Pod asfaltom sa ocitla dlhodobo nevyužívaná vlečková koľaj, ktorá po pár metroch končí rozobratá v húštine. Komplexná rekonštrukcia priecestia je naplánovaná na budúci rok.

## Duálne vzdelávanie v ŽSR

Zástupcovia Asociácie zamestnávateľských zväzov a združení a Slovenskej obchodnej a priemyselnej komory slávnostne odovzdali osvedčenia o spôsobilosti zamestnávateľa poskytovať praktické vyučovanie v systéme duálneho vzdelávania na 43 vybraných pracoviskách ŽSR. Tieto vybrané pracoviská budú poskytovať praktické vyučovanie v učebných odboroch železničiar (3762 H), elektromechanik (2683 H) a v študijných odboroch mechanik-elektrotechnik (2697 K) a operátor prevádzky a ekonomiky dopravy (3758 4 K).



Zástupcovia Železníc SR a Asociácie zamestnávateľských zväzov a združení po odovzdaní osvedčenia.



# Nové, lepšie priestory pre ÚIVP Zvolen

**Svitá na lepšie časy. Nápad generálneho riaditeľa ŽSR Dušana Šefčíka, využiť neprenajatý priestor bývalej reštaurácie v ŽST Zvolen pre zvolenský inštitút vzdelávania postupne dostáva reálne kontúry.**

Zvolenský inštitút na Môtovskej ceste je v prevádzke už 17 rokov. Tolké roky je viac - menej táto budova pospájaná z drevených „unimobuniek“ považovaná za nie práve ideálny priestor. Počas vykurovacieho obdobia dochádza k značným tepelným stratám. V doobedňajších hodinách zas hlučnosť odchádzajúcich áut zo susedného mechanizačného – dopravného strediska ruší školiteľov a práve školiaci sa. Značné sú časové straty do-



Prednosta ŽST Zvolen, Peter Vozár ukazuje z kuchynských priestorov, na kanceláriu, ktoré sa nachádzajú na poschodí.

chádzajúcich účastníkov vzdelávacích aktivít a nevhodné je aj vlakové spojenie, hlavne v ráňajších hodinách pre niektorých účastníkov. A v neposlednom rade, nie veľmi vhodná je aj poloha budovy kvôli dostupnosti. Hlavne spádovej oblasti Brezna a Levíc. „**Výhodou je síce dostatok priestoru, sedem učební, určených na výuku, no budova v súčasnom stave neposkytuje základný štandard, potrebný pre vzdelávací proces, organizovaný ÚIVP,**“ povedal Viliam Markocsy, riaditeľ ÚIVP. Výhody nových priestorov v železničnej stanici Zvolen je hádam aj zbytočné vyratúvať. Tou najväčšou by ale mala byť dostupnosť. Už do priestorov rozľahlej bývalej reštaurácie bol vstup z vestibulu, z nástupišta a ešte aj od parkoviska. Veľkolepý priestor by iné stanice mohli tej zvolenskej naozaj závidieť. A to laické oko pozorovateľa ešte nevidelo priestory bývalej kuchyne, pivničné a kancelárske priestory. Toto všetko ešte pred približne dvomi rokmi žilo čulým ruchom. Takmer tridsať rokov tento priestor prevádzkoval bývalý nájomca, no po jeho odchode je nevyužívaný. „**Pre nás bolo veľkou výhodou, keď sa priestor prenajímali. Teraz je prázdny a ešte ho musíme aj vykurovať,**“ povedal prednosta zvolenskej ŽST Peter Vozár. Všetko by však mali zmeniť nové, smelé



Veľkorysý priestor bývalej reštaurácie poskytuje dostatok miesta pre realizáciu zvolenského inštitútu.

plány, ktoré dávajú zelenú zvolenskému inštitútu vzdelávania. Na to, aby sa však začal tento priestor naplno využívať pre potreby inštitútu, je nutná rekonštrukcia. Tá je zahrnutá do komplexnej rekonštrukcie železničnej stanice aj s 55-ročnou výpravnou budovou. Termín realizácie zatiaľ ešte nie je presne známy, pretože mu predchádzajú potrebné legislatívne úkony.

(ika), foto: autorka



V tejto budove pôsobí zvolenský inštitút už 17 rokov.

## Stretnutie manažérov infraštruktúry V4

**V dňoch 2. – 4. decembra 2015 sa v poľskej Wieliczke uskutočnilo v poradí už XIV. stretnutie vedúcich zamestnancov a odborníkov z oblasti železničnej infraštruktúry členských krajín Vyšegrádskej štvorky (V4).**

Na programe rokovania V4 vo Wieliczke boli témy o opatreniach na zníženie poruchovosti trakčného vedenia a ochrana zariadení odvetví oznamovacej a zabezpečovacej techniky, elektrotechniky a energetiky pred účinkami prepätí, kritériá pre potrebné dĺžky výluk pri výberových konaniach, spolupráca prevádzkovateľa dráhy a dopravcu na optimalizácii výlukovej činnosti, určenie spoločných parametrov pre zariadenie detekcie havarijných stavov /check – pointov/, výstavba, prevádzka, údržba zariadení ETCS, diagnostika a údržba umelých stavieb, mostov a tunelov. Problémy, ktoré riešia manažéri v jednotlivých krajinách V4, sú často identické, resp. veľmi podobné. Spôsobilé najmä dynamicky sa meniacou Európskou úniou a následnou akútnou potrebou jej aplikácie do každodennej praxe, aktuálnym technickým stavom, bezpečnosťou a spoľahlivosťou zariadení železničnej dopravnej cesty. Disponibilitou finančných zdrojov potrebných na prevádzku, údržbu a reprodukciu zariadení, permanentným tlakom na zefektívňovanie činností a racionalizáciu na úseku ľudských zdrojov a aj rastúcou kriminalitou, ktorá sa prejavuje zvýšeným počtom prípadov poškodzovania a odcudzovania výrobkov a komponentov železničnej dopravnej cesty, najmä z farebných kovov. Účastníci jednomyselne potvrdili správnosť rozhodnutia, prijatého na rokovaní v roku 2014 v Trenčíne, ktorým sa do systému rokovanií definitívne zaviedol inštitút tzv. „malej“ V4, v rámci ktorého sa vybrané témy detailne prerokujú na

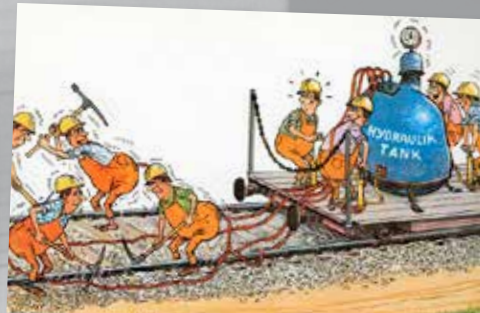


samostatných stretnutiach príslušných expertov a hostiteľská krajina (garant témy) potom na stretnutí tzv. „veľkej“ V4 informuje o priebehu rokovania, stanoviskách jednotlivých delegácií a prijatých záveroch a odporúčaní. Pre rok 2016 boli spoločne odsúhlasené nasledovné témy „malej“ V4 – súlad zariadení železničnej infraštruktúry s požiadavkami technickej špecifikácie interoperability (garantom rokovania budú PKP), diagnostika a údržba koľajníc a výhybiek (garant MÁV), bezpečnosť na železničných priecestiach (garant ŽSR). Na programe rokovania „veľkej“ V4 budú okrem toho aj ďalšie témy, ku ktorým pripraví vystúpenia všetky zúčastnené strany. Prerokovaná bude problematika diagnostiky a opráv železničného spodku, skúsenosti s rekupeiáciou elektrickej energie, ako aj organizačné zmeny. Nasledujúce stretnutie expertov železničnej infraštruktúry krajín V4 v roku 2016 organizačne pripraví kolegovia zo SŽDC.

Daniel Balucha, O 460 GR ŽSR



# Na silvestrovskú nôtu...



Kreslený humor sa môže stať občas aj realitou...



H.U.S. – K hlavnej uzemňovacej svorke (HUS - i) pribudla aj KAČKA ☺.

Hovorí šéf čašníkov:

- Človeče, uvedomte si, že tu nemôžete vyhadzovať opitých hostí na ulicu. Ved' už druhý mesiac pracujete v reštauračnom vozni!

Dvaja železničiar:

- Počul si? Novák dostal hodinovú výpoveď.  
A to len preto, že neoznámene vošiel do šéfovej kancelárie...  
- Iba preto?  
- No, je pravda, že on tam vošiel s rušňom...

- Aké ste urobili opatrenia v súvislosti s meškaním vlakov?  
- No, postavili sme do čakárne tri nové lavice!

- Prečo musí štrajk železničiarov trvať minimálne 3 dni?  
- Lebo ak by trval kratšie, cestujúci by si mysleli, že ide iba o bežné meškanie vlaku.

V Prešove vo vlaku:

- Ukažce cestovný listek.  
- Nemam, ukažce vy.  
- Ja som revizor!  
- A ja som elektrikar a co teraz nemam placic elektriku?

Viete, k čomu slúži vec, ktorú drží Milan Krendželák? Áno, je to „plácačka“ na muchy. Nič neobvyklé, pokiaľ by nepatriła k výbave zvárača na železnici. Pred zváraním si musí koľajnicu očistiť a zbaviť prípadného hmyzu. Pomôže aj „plácačka“, ktorú dostali kolegovia na konferencii zváračov ☺.





Hrajú sa dvaja slimáčikovia na trati.  
Príde za nimi mamička a vraví:  
- Deti, pod'te rýchlo preč, zajtra pôjde vlak!



Tak takúto rýchlosť mohli zažiť cestujúci  
v jednom z IC vlakov... Avšak iba na displeji 😊

Idú štyria opilci po trati.  
Prvý vraví:  
- Ój, to je veľa schodov.  
Druhý na to:  
- Aj zábradlie je akési nízke.  
Tretí na to:  
- A ved' už aj farebne svietia i blikajú.  
Štvrtý povedal:  
- No a už aj výťah ide...

Pred ručne sťahovanými závorami stojí  
rozsiahla „fronta“ netrpezlivých vodičov. Vlak  
nikde. Konečne zazvoní telefón, závorárka  
počúva a potom s radosťou vybieha oznámiť  
správu vodičom:  
- Budete musieť ešte mať chvíľku strpenia,  
hlásili mi, že rýchlik má 180 minút meškanie.

Dedo MRÁZ im podbil štreku...  
A keď všetko na štreke zamrzne, majú pevnú  
jazdnú dráhu...

- Dobrý deň, prosím vás, potrebujem sa dostať  
čo najrýchlejšie na železničnú stanicu.  
- Počkajte, odviažem vlčiaka.

- Babička, ako si sa k nám dostala?  
- Vláčikom vnúčik, vláčikom...  
- No vidíš oci. A ty si hovoril,  
že ju čerti priniesli.“

## Železničiar aj zlatokopi



Vítazný trojčlenný tím. Jozef Kollár  
s manželkou Máriou a Ján Džugan.

S trochou vtipu by sme mohli povedať, že úspešné  
vedia byť nielen zlatokopky, ale aj zlatokopi. Sa-  
mozrejme, máme na mysli tých skutočných zlatokopov,  
ktorí vedú rýžovať zlato. Aj v blate, v horú-  
čavách, skrátka, za podmienok, za ktorých by iní  
vidinu žltého plieška možno oželeli. Dokazujú to aj  
naši kolegovia Jozef Kollár z MDS Trebišov a Ján  
Džugan, majster OTV Trebišov, ŠRT. Jozef a Ján sa  
totiž tento rok úspešne zúčastnili majstrovstiev SR  
a ČR v rýžovaní zlata na východe Slovenska, v Zlatej  
Bani. Zlato rýžovali cez deň, ale aj v noci, kedy mali  
zlatokopi povolené využiť asistentov s faklami. Do  
súťaže sa zapojilo približne 160 súťažiacich. Medzi  
nimi Rakúšania, Nemci, Poliaci a Francúzi. Medzi  
úspešných zlatokopov sa zaradili aj naši dvaja spomí-  
naní kolegovia. V kategórii COLY, v ktorej súťažili dvojčlenné družstvá získal prvenstvo  
spolu s manželkou pán Kollár a v kategórii COLY team, kde rýžovali zlato trojčlenné  
tímy, taktiež prvenstvo, získala partia Jozef Kollár, Mária Kollárová a Ján Džugan. My  
si spolu s našimi kolegami želáme, aby toho vyryžovaného zlata bolo stále viac a aby sme  
bohatstvo hľadali po celý rok. V láske, rodine a zdraví.



Jozef Kollár v akcii.

(ika), foto: archív J. Džugan, J. Kollár

- Pán doktor, mám problém. Pravidelný klepot  
vlakú ma uspáva.  
- Ale to predsa nie je problém, ved' to môže byť  
aj príjemné.  
- No, ako pre koho, ja som rušňovodič.

Prečo bývajú nástupištia železničných  
staníc z betónu?  
Aby cestujúci pri čakaní na meškajúce  
vlakú nezapustili korene.





# Predčasná vianočná nádielka

Je to príbeh ako z hororu. Otec, zúfalý a hľadajúci nezvestnú dcéru. Nočný les a jedna opustená chata. Mladé dievča, pes a moment prekvapenia... Asi takto si môžete predstaviť začiatok filmu *Jama*, ktorý priniesol Marekovi Valovčinovi z OR Košice mimoriadnu cenu festivalu Film a video FISAIC od primátora mesta Obernai vo Francúzsku v kategórii mladých filmových tvorcov do 26 rokov. Uvedená cena však nezostala osamotená...



Začalo sa to ešte v novembri minulého roka, keď slovenská sekcia amatérskych filmárov FISAIC pod gesciou odboru 510 GR ŽSR zorganizovala národnú súťaž v priestoroch SIP Strečno. Víťazi súťaže, ktorí obsadili prvé tri medailové pozície, ale aj tí, ktorých filmy boli ocenené diplomom, dostali príslub k účasti na medzinárodnej súťaži v roku 2015 vo Francúzsku. Všetko bolo podmienené finalizáciou ocenených filmov, ktorej súčasťou je aj príprava zvukovej stránky v nemčine alebo vo francúzštine, ktoré sú oficiálnymi jazykmi vo FISAIC-u. Na realizáciu technických úprav filmári využili jarný seminár FILM a VIDEO FISAIC, ale aj Letnú filmovú školu pod vedením pána režiséra Mgr. Ladislava Munka, ktorý do nášho železničarskeho filmárskeho kolektívu patrí už viac ako desať rokov. Jeho zásluhou sa z amatérov postupne stávajú čoraz väčší odborníci na filmovú reč a cielené využívanie prostriedkov filmárskeho diela.

## Najlepší film festivalu vo Francúzsku

Medzinárodná súťaž sa konala v tomto roku v termíne od 24. do 28. septembra vo fran-



Zuzana Lengová (vpravo) v kategórii filmov s voľnou tematikou za príbeh zo života vtáčej rodiny *Mój vrabčací život* získala striebro.

cúzskeho mestečku Obernai. Zúčastnili sa na nej železničari z Rakúska, Belgicka, Česka, Nemecka, Francúzska a Slovenska. Spolu bolo prihlásených 71 filmov, ktoré súťažili v siedmich kategóriách. Maximálna dĺžka všetkých prihlásených filmov spolu je Reglementom súťaže určená na maximálne 120 minút. Boli to teda pestré tri dni premietania filmov so železničnou tematikou, reportáží a cestopisov. Zvláštne kategórie tvoria aj animované a minútové filmy, filmy so scenárom, ako aj tvorba mladých autorov. Pri hodnotení filmov sa prihliada na výber témy, jej spracovanie, technickú úroveň, strih ako aj zvukovú zložku. Konkurencia a určite aj rivalita bola značná. Veď musíme priznať, že prirodzenou snahou každého z filmárov je, aby práve ten jeho film bol ten najlepší.

Vyhlasenie výsledkov bolo pre slovenskú skupinu naozaj príjemným prekvapením. Zisk dvoch zlatých a troch strieborných medailí nás zaradil na druhé miesto v poradí zúčastnených železničných správ, hneď za kolegami z Francúzska. Na treťom mieste sa v rámci skupín umiestnili filmári z Belgicka. Pre Slovensko striebornú medailu získali v kategórii železničných filmov Peter Leško s filmom *Prečo?* o tragicknej železničnej nehode v Spišskej Novej Vsi, Bc. Emil Chlebničian v kategórii filmov so scenárom za úsmevný film *Zmena názoru* a Zuzana Lengová v kategórii filmov s voľnou tematikou za príbeh zo života vtáčej rodiny *Mój vrabčací život*. Účastníkov festivalu v tomto prípade zaujala aj veľmi sugestívna detská

francúzština, ktorá dodala tomuto dielku čarovnú atmosféru. Zlatú medailu získal minútový film Štefana Bartka s vtipnou zápletkou zo sveta informačných technológií *Aj ty IT?* Ďalšie zlato do našej zbierky priniesol napinavý až skoro hororový film *Jama* mladého autora Mareka Valovčina, ktorý sa stretol s maximálne priaznivým ohlasom u filmových odborníkov. Potvrdil to aj záver slávnostného ceremoniálu, v ktorom primátor mesta Obernai pán Bernard Fischer ocenil tento film vecnou cenou ako jeden z najlepších filmov festivalu. Bol to pre nás skutočný zážitok vychutnať si tento úspech slovenských filmárov v tak náročnej zahraničnej konkurencii.

## Jesenný festival

Po súťaži sa rozpútala pestrá diskusia všetkých zúčastnených, ale aj ostatných filmárov o tom, či bolo správne hodnotenie poroty, ktoré súčasťou filmovej reči zaujali najviac, alebo či sa dá minimalizovať vplyv subjektívneho názoru porotcov. Tejto problematike sa venoval aj náš jesenný Festival FILM a VIDEO FISAIC v poslednej dekáde novembra v SIP Strečno, na ktorý pozývame aj českých kolegov. Tento rok sa na ňom zúčastnilo 48 filmárov, z toho desať z ČR. Niektorí na tieto stretnutia už pravidelne chodievajú aj so svojimi partnermi a deťmi, ktorí sú tiež súčasťou našej filmárskej rodiny. Pozorná atmosféra pri premietaní filmov a odborných diskusiách s lektorom L. Munkom sa počas programu nenápadne mení na oddychovú



Marek Valovčín získal za svoj film *Jama* nielen zlatú medailu, ale aj cenu primátora Obernai za najlepší film festivalu. Na jesennom seminári v Strečne si ocenenie prevzal od Soni Kubincovej, prezidentky Fisaic-u na Slovensku.

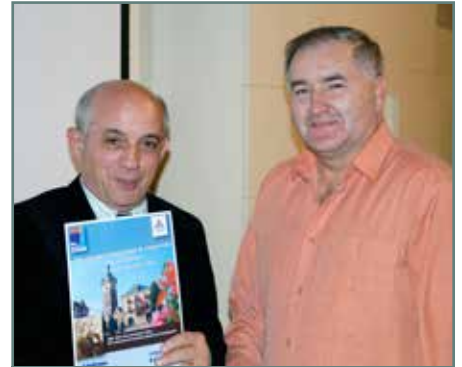




Film Štefana Bartka (vpravo) Aj ty IT? získal vo Francúzsku zlato. V Strečne si ocenenie autor prevzal od režiséra L. Munka.

a priateľskú a celý festivalový víkend vždy každému ubehne veľmi rýchlo. Tentokrát sme využili možnosť spoločného stretnutia na slávnostné odovzdanie účastníckych diplomov z Francúzska všetkým tým, ktorí pripravili film do medzinárodnej súťaže. Súčasťou slávnostného večera bola aj rekapitulácia medailových cien a diplomov, ktoré boli pre nás vzácne asi tak, ako neočakávaná bohatá vianočná nádielka. Je to však zároveň aj veľký záväzok do budúcnosti, hľadať zaujímavé inšpirácie a udržať túto kvalitnú úroveň filmárskej tvorby.

Soňa KUBINCOVÁ, foto: členovia



Striebornou medailou bol ocenený aj film Emila Chlebničana Zmena názoru - v kategórii filmov so scenárom za úsmevný film.

**Ak aj vás zaujíma filmovanie, robíte si občas rodinné video alebo krátke filmy z dovolenky, pozývame Vás medzi filmárov zo sekcie FILM a VIDEO FISAIC. Dozviete sa množstvo informácií o všetkom, čo s filmovaním súvisí. Zaujímavá je aj možnosť výmeny vzájomných skúseností. Naše najbližšie stretnutie bude na jarnom seminári F + V FISAIC v termíne od 8. do 10. apríla 2016 v SIP Strečno. V prípade záujmu sa informujte na e-mailovej adrese [kubincova.sona@zsr.sk](mailto:kubincova.sona@zsr.sk).**



Na medzinárodnej súťaži vo Francúzsku sa zúčastnili železničiarci z Rakúska, Belgicka, Česka, Nemecka, Francúzska a Slovenska. Spolu bolo prihlásených 71 filmov.

## Stretnutie českých a slovenských „budovárov“

V dňoch 5. a 6. novembra 2015 sa uskutočnilo medzinárodné rokovanie, organizované odborom železničných tratí a stavieb GR ŽSR s Českými dráhami, a. s., Praha (ČD) a so Správou železniční dopravní cesty, Praha (SŽDC). Predmetom rokovania bola výmena skúseností pri správe, údržbe a hospodárení s nehnuteľným majetkom (budovy, pozemky) na železničiach ČR a SR. V programe boli aj štandardy železničných staníc, ale aj tepelné hospodárstvo.

České dráhy, a. s. ako národný dopravca okrem svojich základných činností, zabezpečujú aj správu a údržbu výpravných budov a k tomu súvisiacich nehnuteľností, jeho prenájom ako aj predaj nepotrebného majetku. Správa železniční dopravní cesty je manažér železničnej infraštruktúry, zabezpečuje správu a údržbu objektov dopravnej cesty (v súčasnosti okrem budov železničných staníc). V najbližšom období má dôjsť k dlho pripravovanému prevodu výpravných a iných budov príslušajúcich k železničným staniciam z ČD, a. s. na SŽDC, a to na základe kúpnej zmluvy. V rámci prerokovania jednotlivých oblastí bola konštatovaná podobnosť realizovaných riešení, tak na českej, ako aj na slovenskej strane. Obe strany sa zhodli na aktualizácii predpisu S7 – Správa železničných budov konštatovali obe strany, rovnako ako v potrebe realizácie správy a údržby objektov kultúrnych pamiatok v zmysle platnej legislatívy. V ďalšom sa zúčastnení dotkli problematiky povinností v oblasti energetickej efektívnosti a realizácie energetických auditov, pričom ČD, a. s. plánuje problematiku riešiť formou zavedenia

Systému energetickej manažérstva podľa ISO 50001. Štandardy železničných staníc, ktoré sú špecifikom ŽSR, zaujali zástupcov oboch delegácií ČR. Vedúci delegácií jednotlivých organizácií na záver rokovania vyjadrili spokojnosť s priebehom rokovania, so získanými informáciami a dohodli sa na organizovaní pravidelných stretnutí.

Peter ŠEBO







# FOTOHÁDANKA

Dnes naša otázka znie:

**Viete, kde je to?**

A silvestrovská otázka:

**Z čoho je vyrobený venček?** 😊

Ak poznáte správne odpovede na dnešnú fotohádku, napíšte nám ich a zaradíme vás do žrebovania.

Vít'aza odmeníme, preto nezabudnite v odpovedi uviesť svoje meno a adresu pracoviska.

**Správna odpoveď novembrovej fotohádky je:**

**Ružbašský tunel**

**Vít'azom sa stal a vecnú cenu získava:**

**Radko PĚTROŠ z Orlovej**

# BLAHOŽELÁME!

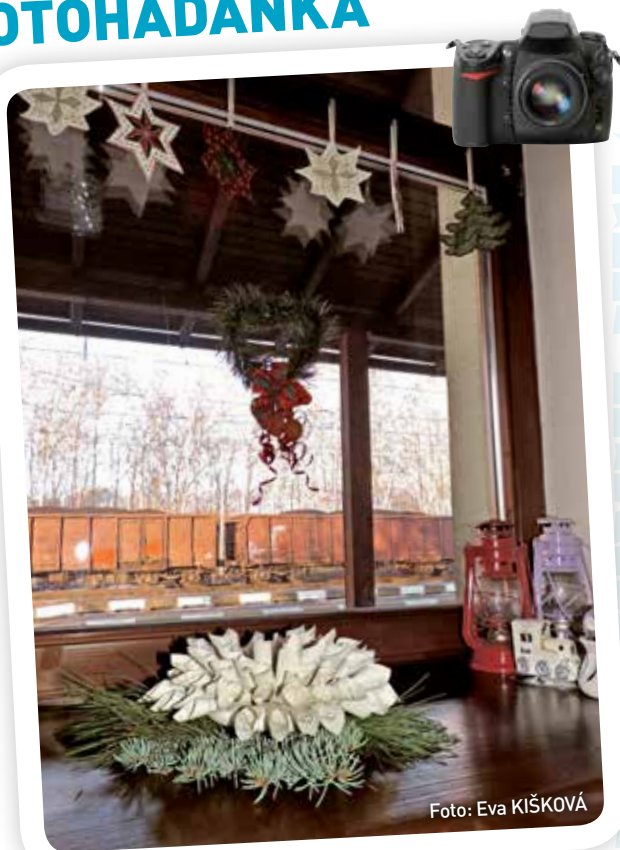


Foto: Eva KIŠKOVÁ

## 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](mailto: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.

|  |               |          |   |                                    |       |                 |                     |                           |                        |                     |          |                  |               |          |  |
|--|---------------|----------|---|------------------------------------|-------|-----------------|---------------------|---------------------------|------------------------|---------------------|----------|------------------|---------------|----------|--|
| Občan idúci zo silvestrovej zábavy sa pýta okoloidúceho:<br>- Prosím vás, čo je to také lesklé na oblohe?<br>- No predsa mesiac.<br>- ...<br>(tajnička). |               |          |   | Pomoc: Anu, oe, karb, ZDF, stoklas | ujček | záhada          | indium (zn.)        | žena bývajúca v susedstve | príšiva záplaty, pláta | nemocnič. oddelenie |          | natierač         | kridlo (odb.) | hora     |  |
|  |               |          |   | utlačila, stlačila                 |       |                 |                     |                           |                        |                     | vlastnil |                  |               |          |  |
|  |               |          |   | <b>3</b>                           |       |                 |                     |                           |                        |                     | <b>2</b> |                  |               |          |  |
|  |               |          |   | citoslovce varovania               |       |                 | jednoročná tráva    |                           |                        |                     | popravca |                  |               |          |  |
| ad acta  |               |          | matka zakladateľov Ríma                 |                                    |       |                 |                     | a iné (skr.)              |                        |                     |          | priprav varením  | skutočne?     |          |  |
| Jozef Vysočani   | zahviz-dnutie | <b>4</b> | aktínium (zn.)<br>letecké kridlo (skr.) |                                    |       |                 |                     |                           | echolot                |                     |          |                  |               |          |  |
| dvorana  |               |          |   | geometr. prvok                     |       |                 |                     | dom. meno Stanislava      |                        |                     |          |                  |               |          |  |
|  |               |          |   | fúka, vanie                        |       |                 |                     | hasnica, po česky         |                        |                     |          |                  |               |          |  |
| psovitá šelma  |               |          |   | ruský súhlas                       |       |                 |                     |                           | neopakovane            |                     |          |                  |               |          |  |
|  |               |          |   | Kraj. odb. rada (skr.)             |       |                 | akým spôsobom       |                           |                        |                     |          |                  |               |          |  |
|  |               |          |   |                                    |       |                 | nemecká TV stanica  |                           |                        |                     |          |                  |               |          |  |
| 2.dvojhlásky   |               |          | školenie                                |                                    |       |                 | domácke meno Anny   |                           |                        |                     |          | voltampér (skr.) |               |          |  |
|  |               |          | rubídium (zn.)                          |                                    |       |                 | zn. jednot. oersted |                           |                        |                     |          | tamtá            |               |          |  |
| výzbroj  |               |          |   |                                    |       |                 |                     |                           |                        |                     |          |                  |               |          |  |
|  |               |          |   |                                    |       | dokalič (expr.) |                     |                           |                        |                     |          |                  |               |          |  |
| <b>1</b>   |               | <b>O</b> |   |                                    |       |                 |                     |                           |                        |                     |          |                  | <b>5</b>      | <b>?</b> |  |





Praktická prezentácia zmodernizovaného dátového centra ŽT.

## Vynovené dátové centrum ŽT ťahákom workshopu

Železničné telekomunikácie (ŽT) zorganizovali 10. novembra vo svojom sídle v Bratislave workshop, na ktorom predstavili najaktuálnejšie novinky zo svojho produktového portfólia. Podobne ako prvýkrát, aj teraz bola akcia priorityne pripravená pre kontaktné osoby ŽSR pre styk so ŽT.

Workshop pripravený v priestoroch sídla ŽT na Kováčskej 3 v Bratislave moderoval manažér skupiny marketingu Vladimír Mičko. Po jeho úvodných slovách nasledovali prezentácie troch hlavných tém, ktoré sa venovali oblasti podpory k službám, oblasti produktov a služieb a nakoniec aj administratívnej stránke služieb. Účastníci akcie sa od prezentujúcich dozvedeli mnoho zaujímavých informácií o štatistike hlásení na „Hotline-Service desk“, upgrade dátovej siete MPLS (Multiprotocol Label Switching), o stave výmeny koncových zariadení výpočtovej techniky, príprave tlačového systému a spracovaní zúčtovacích jednotiek odberateľov IKT. Odznali aj podrobnosti o aplikácii softvérovej podpory pre Servicedesk, ako aj o novom programe webex, určenom na zriaďovanie konferenčných hovorov

s možnosťou zapojenia viacerých účastníkov naraz v jednom čase. Bonusom bolo sprístupnenie nedávno zmodernizovaného dátového centra v sídle ŽT, takže účastníci workshopu ho okrem informácií z prezentácie mohli uvidieť aj v reálnej prevádzke. Workshop sa niesol v príjemnej a uvoľnenej pracovnej atmosfére, kde okrem hlavných tém prebiehali aj rozhovory účastníkov s prezentujúcimi a zúčastnenými zamestnancami ŽT. Spätná väzba na priebeh akcie, ako aj témy workshopu, bola realizovaná prostredníctvom dotazníkov. Ďakujeme všetkým zúčastneným za aktívnu účasť na prezentáciách, za ich otázky, názory a pripomienky. Veríme, že sprístupnené informácie boli prínosné a že naše produktové inovácie prispievajú k skvalitneniu našich služieb.

(ŽT)

## Vítazom sa stal a putovnú výpravku získal Ľubor Fabián

Nie, nepomýlili sme sa. Toto nie je výsledok z minulého roka. Ľubor Fabián, výpravca zo ŽST Košice totiž na tohtoročnej súťaži „0 výpravku Oblastného riaditeľstva Košice“ obhájil minuloročný titul. Putovnú výpravku si za najviac získaných bodov odniesol opäť košický výpravca.

Tohtoročná súťaž bola už druhým ročníkom tejto výpravcovskej akcie, ktorá sa opäť uskutočnila na pôde michalovského Inštitútu vzdelávania. Zúčastnilo sa jej 14 výpravcov z obvodu OR Košice a inšpektori ÚIVP, ktorí súťaž pripravovali a hodnotili. Najlepším zagratulovali Oto Maté, prednosta SRD a Gabriel Román, prednosta IV v Košiciach. Súťaž vyhral Ľubor Fabián, výpravca zo železničnej stanice Košice. Na druhom mieste sa umiestnila Beáta Horváthová zo ŽST Kysak a tretím bol Marián Lazur z Prešova. Poďakovanie patrí organizátorom SRD OR Košice a kolegom z ÚIVP, ktorí precízne pripravili testy aj ostatné súťažné disciplíny a samozrejme ďakujeme všetkým súťažiacim. „S priebehom súťaže môžeme byť spokojní, všetko prebehlo hladko. Boj o prvé priečky bol urputný, poradie na druhom až piatom mieste bolo veľmi tesné,“ zhodnotil Oto Maté, prednosta SRD OR Košice. A v závere dodal, že súťaž bola príjemným spštením náročnej práce na železnici.

(red)



## Vianočná atmosféra v ŽST Považská Bystrica



Vyrábajú sa a predávajú aj takéto medovníčky.

Už piatykrát sa v ŽST Považská Bystrica konala výstava prác s vianočnou tematikou, ktoré vytvorili zamestnanci ŽSR. Návštevníci si mohli vo vestibule tejto stanice pozrieť výrobu medovníčkov, oplátok alebo vianočných ozdôb. Vládla tam veľmi dobrá nálada a vianočná atmosféra. „Touto cestou sme chceli cestujúcim spríjemniť čakanie na vlaky a ukázať, že aj na železnici pracujú ľudia, ktorí majú okrem svojej zodpovednej práce aj takéto koníčky,“ svorne sa zhodli vystavovatelia.



# Mikuláš navštívil prešovských výpravcov...

Výpravcovia Róbert Pasečiak, Marián Lazur a operátorka Mária Ondrejová z prešovskej železničnej stanice museli riadne „sekať dobrotu“, keď ich Mikuláš navštívil už v predstihu – 28. novembra. A navyše nebol sám. Do dopravnej kancelárie pozval rodičov s deťmi, ktorých z Košíc do Prešova priviezli mikulášsky vyzdobené historické motoráčky M 131 – legendárne Hurvínky z Klubu historických koľajových

vozidiel z Hanisky pri Košiciach. Malých zvedavcov zaujímalo, prečo vlaky meškajú a ako výpravca ovláda dopravu v stanici. Dozvedeli sa tiež, prečo má výpravca červenú čiapku, aké rôzne ručné návěsti okrem výpravky používa, alebo kto spúšťa staničné hlásenia. Našich kolegov všetečné otázky detí nezaskočili, ba práve naopak, pracovnú atmosféru bežného dňa zmenili na milú a sviatočnú.

(balky)



Do dopravnej kancelárie v Prešove zavítal Mikuláš v sprievode rodičov s deťmi.



Niektoré deti neodolali a tiež si nasadili červenú čiapku. Vôbec im neprekážalo, že nebola mikulášska... 😊



Mikulášske balíčky síce boli plné dobrôt, no aj cukrík od operátorky Márie Ondrejovej sa tiež ráta.



## ...a vozil sa vlakom aj v okolí Zvolena

Malý býček prevážal Mikuláša s čer-  
tom a anjelikom, aby mohli deťom robiť radosť  
pri jazde vláčikom. Parná mašinka 422.0128, ktorá už vyše 10  
rokov ťahá vláčik s deťmi zo Zvolena a blízkeho okolia, sa v predvia-  
nočnom období predstavila opäť v plnej paráde. Tento rok vlak sprevádza-  
li aj členovia dobrovoľného hasičského zboru z Valaskej v dobových unifor-  
mách. Tri mikulášske jazdy  
a štvrtá na záver zo Zvole-  
na do Dobrej Nivy potešili  
množstvo detí aj dospelých.  
Za krásny zážitok patrí  
podakovanie nadšencom  
Klubu historickej techniky  
pri RD Zvolen a Mikulášovi  
s pomocníkmi. Jediné, čo  
v tento deň chýbalo k pred-  
vianočnej atmosfére, boli  
snehové vločky.



Rozdávanie balíčkov vo vlaku priamo od Mikuláša sa tešilo veľké množstvo malých cestujúcich.



Mikulášske jazdy svietili aj na informačných tabuliach.

Peter SZETEI