

DEŇ ŽELEZNIČIAROV



ROČNÍK XXVI ŽELEZNIČNÝ SEPTEMBER 2016

SEMAFOR

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY



OCENENÍ ŽELEZNIČIARI 2016

Príhovor generálneho riaditeľa ŽSR pri príležitosti Dňa železničiarov

Milé kolegyně, vážení kolegovia, priatelia.

Deň železničiarov má svoju známu históriu, rovnako ako vznik a celé fungovanie 168-ročnej železničnej dopravy na Slovensku. Je to jeden z mála dní v roku, kedy máme priestor si aspoň na chvíľu nájsť čas, zamyslieť sa a naplno si uvedomiť svoje fungovanie, a to, že každodenná, dlhoročná, zodpovedná a neraz aj vypätá snaha zachovať bezpečný a plynulý chod, tak železničnej prevádzky, ako aj celej firmy, nie je samozrejmosťou.

Je to úžasný výsledok osobného prístupu, nasadenia každého jedného z vás, bez ohľadu na miesto, funkciu či počet odpracovaných rokov. A predovšetkým toho najdôležitejšieho rozhodnutia, ktoré vás priviedlo do radov modrej armády a nemenej významného rozhodnutia v týchto radoch zotrvať.

Uvedomujem si, že mnohí z vás odpracovali na železnici desiatky rokov, prešli mnohými profesiami, riešili stovky ťažkých úloh, mimoriadnosti a skúšok. Aj moje dlhoročné pôsobenie na železnici mi dáva odvahu povedať, že boli a sú dni, kedy železnica znamená trpezlivé čakanie, občas nejasný boj za zmeny, nové rozhodnutia a to všetko ruka v ruke s veľkou zodpovednosťou, kde neraz ide nielen o veľké čísla, ale dokonca aj o životy. Dnes nechcem hovoriť o týchto dňoch, nebudem hovoriť ani o úlohách, cieľoch, číslach ani výsledkoch, ale rád by som vám pri príležitosti Dňa železničiarov v mene svojom i v mene celého vedenia za všetko úprimne poďakoval. Za vašu prácu, oddanosť firme, trpezlivosť, obetavosť, ale aj nasadenie a pochopenie, ktoré každý deň prejavujete. Uvedomujem si, že vďaka vám, vyše štrnástim tisícom kolegyni a kolegom, sa stále darí udržať historický odkaz, ktorý pred rokmi priniesli na Slovensko v podobe kolajnice a vlakov naši predkovia. Úprimne si vážim každého z vás, cením si, že zdatne čelíte novým výzvam, aby sme spoločnými silami prispeli k dobrému chodu, rozvoju, vyššej kvalite a významu železničnej dopravy. Význam železnice si nemusíme pripomínať, považujem však za dôležité pripomenúť, že aj keď na Slovensku fungujú tri železničné spoločnosti, musíme pôsobiť ako celok. Tak, ako nás vníma aj verejnosť, ako jednu železnicu a tak, ako aj sami denne v prevádzke vidíme, že bez dobrej vzájomnej spolupráce sa nezaobídeme.

Je dôležité si pripomenúť aj to, že ŽSR ako manažér infraštruktúry má najväčšiu prioritu dobre spravovať a prevádzkovať železničnú dopravnú cestu, aby poskytovanie služieb na nej bolo čo najbezpečnejšie a technicky čo najvýhodnejšie. Aj preto je dôležité zabezpečiť a ozdraviť aj cestnú a kolajnovú mechanizáciu, vďaka ktorej sa bude lepšie dariť udržiavať dopravnú cestu

v dobrej kondícii za ekonomicky výhodnejších podmienok. Nemalo by sa stávať, že ekonomické zdravie bude na úkor toho technického.

A okrem investícií je aj pri tejto funkcii najdôležitejší ľudský potenciál. A opäť sme sa dostali k nám - ľuďom, vďaka ktorým firma a prevádzka funguje. Lebo skutočnú pridanú hodnotu firme poskytujú ľudia, ktorí vedia technológie nielen ovládať, ale v prenesenom slova zmysle aj poľudšovať.

Tento železničiarov rok charakterizujú veľké a aj pomerne časté zmeny. Viacerí sa pýtate, ako budeme pokračovať, čo nás čaká, kam smerujeme. Dovoľte mi, napriek všetkým na prvý pohľad nepriaznivým či neistým ukazovateľom pripomenúť a vyzdvihnúť hodnoty, ktoré sa nemenia. Tou najdôležitejšou hodnotou pre železnici sú ľudia. Snahou vedenia bude udržať kvalitných ľudí na železnici a zlepšiť pracovné podmienky našich zamestnancov predovšetkým na regionálnej úrovni. Rovnakou snahou bude aj získavať mladých a odborne zdatných ľudí na železnici. V posledných rokoch povolanie železničiar prestalo byť najmä pre mladých ľudí zaujímavým. Či už z pohľadu odbornej a časovej náročnosti, alebo kvôli finančnému oceneniu. Tento problém si vyžaduje systémové kroky, ktoré by kredit a dôstojnosť železničiaru vrátili. Systémové kroky sa pripravujú a mnohé sa už začali realizovať napríklad v podobe štipendií a spolupráce so školami.

Železnice pomáhali meniť svet, spoločnosť, priniesli ekonomický rast a stali sa neoddeliteľnou súčasťou života ľudí. A aj pre tento odkaz by sme mali vrátiť hrdosť do firmy. Ja verím, že spoločnými silami sa nám to podarí. Blahoželám všetkým, ktorí si v Žiline prevzali najvyššie rezortné vyznamenanie, ktoré nech je pre vás zadostučiniením, ale aj motiváciou, predovšetkým však uznaním vašej práce. Ocenenie dostalo 31 našich zamestnancov, avšak veľké ďakujem patrí všetkým železničiarom, ktorí sa podieľajú na nepretržitej železničnej prevádzke.

Zo srdca vám všetkým prajem predovšetkým pevné zdravie, veľa šťastia, radosti, lásky a porozumenie, nech pocit, že ste hrdý železničiar nič a nikto nezlomí. Železničiarom želim perspektívnu budúcnosť, aby nastúpený trend modernizácie pokračoval čo najrýchlejšie.

Prajem vám všetko dobré.



Miroslav Kocák
Generálny riaditeľ ŽSR

Úspešné reklamácie, aktualizácia investícií a štipendiá



Vedenie sa na svojich poradách od polovice augusta do polovice septembra zaoberalo okrem aktuálneho stavu troch veľkých rozostavaných modernizačných akcií a plnenia zmluvných termínov aj stavu infraštruktúry, poisteniami, reklamáciami a predovšetkým úplne novým štipendijným programom ŽSR pre študentov štyroch stredných škôl a Žilinskej univerzity.

Námestník GR ŽSR pre ekonomiku informoval vedenie na augustovom rokovaní o polročnom prehľade reklamácií. Za šesť mesiacov ŽSR začali 317 reklamačných konaní voči externým dodávateľom. Najviac z nich, až 225 sa týkalo kvality dodaného materiálu, 70 investícií a 22 poskytnutých služieb. Až 81 percent všetkých reklamácií bolo bezproblémovo vybavených s dodávateľmi.

PLATNÉ POISTENIA

Generálny riaditeľ vzal na vedomie informáciu o podpise zmluvy medzi ŽSR a spoločnosťou Allianz na obdobie od 1. mája 2016 do 30. apríla 2017 na poistenie majetku právnických a podnikajúcich fyzických osôb, poistenie strojov, zariadení a elektroniky, poistenie pre prípad poškodenia alebo zničenia skla a poistenie zodpovednosti za škodu. Rovnako bolo uzatvorené aj cestovné poistenie a poistenie zájazdu pre prípad úpadku našej cestovnej kancelárie.

Úplnou novinkou v podmienkach ŽSR je spustenie projektu štipendií pre študentov stredných škôl a Žilinskej univerzity, ktoré sa začína realizovať už od septembra 2016. Blížšie informácie o projekte sa môžete dočítať na strane 3.

ENERGETICKÁ EFEKTÍVNOSŤ

Vedenie ŽSR na svojom augustovom zasadnutí schválilo aj koncepciu zvyšovania energetickej efektívnosti ŽSR, ktorá bude zameraná na tri úrovne:

1. Železničná energetika
2. Traťová energetika
3. Energetické hospodárstvo budov v majetku ŽSR

V polovici septembra sa vedenie ŽSR zaoberalo návrhom 2. aktualizácie Investičného plánu zabezpečovaného z vlastných zdrojov aktiváciou (hospodárskym spôsobom) na rok 2016, pričom oproti 1. aktualizácii sa celkový rozpísaný návrh navýši o 138 733 tis. €.

Z hľadiska železničnej prevádzky, situácia na železničnej infraštruktúre je naďalej ovplyvnená rozsiahlou výlukovou činnosťou, množia sa prípady vandalizmu a pohybu cudzích osôb v kolajiskách. ŽSR dosiahli v plnení GVD od začiatku roka k 18. 9. 2016 v absolútnom čísle 93,42 %, v podielovom sme na úrovni 98,73 %. K rovnakému termínu ŽSR dosiahli plnenie plánu tržieb za použitie železničnej infraštruktúry vo výške 100,45 %.

V 37. týždni ŽSR realizovali 198 plánovaných výluk (zmeškaných bolo 718 vlakov) a 22 neplánovaných výluk (zmeškaných 155 vlakov). Od začiatku roka registrujeme 35 pracovných úrazov.

Novým ministrom dopravy je Árpád ÉRSEK

Novým ministrom dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja sa stal Árpád Érsek. V stredu 31. augusta 2016 ho na miesto šéfa rezortu dopravy vymenoval prezident SR Andrej Kiska.

„Mojim cieľom je zdynamizovať prácu rezortu, predovšetkým v oblasti prípravy a výstavby diaľnic a rýchlých ciest, ako aj príprava dopravného generelu, ktorý určí priority rozvoja dopravnej infraštruktúry,“ povedal minister po uvedení do funkcie.

Árpád Érsek sa narodil v roku 1958. Vyštudoval Fakultu telesnej výchovy a športu Univerzity Komenského v Bratislave. Okrem podnikania v oblasti výstavby pôsobil aj ako reprezentačný tréner v šerme. V rokoch 2010 až 2012 bol štátnym tajomníkom na Ministerstve dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja. Medzi rokmi 2012 až 2016 pôsobil ako poslanec Národnej rady SR. Pozíciu štátneho tajomníka zastával na rezorte dopravy aj od volieb v roku 2016 až do svojho vymenovania na čelo rezortu. Ovláda nemecký, maďarský a ruský jazyk. Je ženatý, má dve deti.



ŽSR pod vedením Miroslava Kocáka

Doterajší generálny riaditeľ Železníc Slovenskej republiky **Tibor ŠIMONI** ukončil svoje pôsobenie v tejto funkcii, pretože bol 8. septembra 2016 na rokovaní vlády Slovenskej republiky vymenovaný do funkcie vedúceho služobného úradu Ministerstva

dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky.

Od 8. septembra je vedením ŽSR poverený doterajší námestník generálneho riaditeľa pre prevádzku **Miroslav KOCÁK**.

Od 1. septembra vymenoval generálny

riaditeľ ŽSR do funkcie riaditeľa odboru projektového riadenia GR ŽSR **Mariána LÍŠKAYA**. V ten istý deň zaradil do funkcie námestníka riaditeľa Centra logistiky a obstarávania **Bratislava Tomáša KOVALA**.

V Bielorusku sa stretli krajiny OSŽD

Zemné telesá a umelé stavby boli hlavnou témou medzinárodného rokovania OSŽD (Organizácia pre spoluprácu železníc), ktoré sa v bieloruskom meste Gomel uskutočnilo v dňoch 6. - 8. septembra 2016.

Témou stretnutia bolo rokovanie o zemnom telese a umelých stavbách a metódach zosilnenia ocelových mostov. Jedným z bodov bola aj klasifikácia hlavných porúch a štruktúra hlavných vyhlášok z témy zemného telesa a umelých stavieb. Otázky k bezстыkovej koľaji na moste, monitoring zostáv opôr mosta, aktualizácia vyhlášky P 760/4 a nové konštrukcie prechodových oblastí z násypov na mosty uzatvorili hlavné body podujatia. Cieľom rokovania bola výmena doterajších skúseností v jednotlivých krajinách a predstavenie nových technológií a konštrukčných riešení v problematike zemného telesa a umelých stavieb.

Plán práce OSŽD na rok 2017 stanovuje úlohy pre všetky zúčastnené delegácie tak, aby aj v nasledujúcom období mohli doterajšia spolupráca a výmena skúseností úspešne pokračovať. Na rokovaní sa zúčastnili zástupcovia 11 krajín, okrem domáceho Bieloruska sa zúčastnili delegácie Ruska, Ukrajiny, Moldavska,



Spoločné foto zástupcov železničných spoločností z 11 krajín po rokovaní v Bielorusku.

Poľska, Maďarska, Kazachstanu, Česka, Litvy, Bulharska a Slovenska. Za ŽSR sa v bieloruskom Gomeli zúčastnili zástupcovia O430 Vladimír Konta a Róbert Rýchlik.

(VK)

Železnice motivujú mladých formou štipendií

ŽSR sa už dlhodobejšie stretávajú s náročnosťou obsadenia niektorých pracovných pozícií a nedostatkom absolventov na prevádzkových pozíciách. Jedným z riešení tohto problému môže byť aj štipendijný program, ktorý od septembra ŽSR spustili, a to v spolupráci s vybranými strednými školami a Žilinskou univerzitou. Cieľom tohto projektu je motivovať mladú generáciu na štúdium v odborných profesiách, ktoré sú pre železnice dôležité a momentálne nedostatočne obsadené.

Podmienky štipendia na stredných školách

V tomto školskom roku budú ŽSR spolupracovať so 4 strednými odbornými školami zo západného Slovenska, kde evidujeme najväčší nedostatok zamestnancov. Cieľovou skupinou sú žiaci 3. a 4. ročníkov, ktorí po dovŕšení 18 rokov môžu dostať 100 € mesačne, a to počas školského roka. Podmienkou získania štipendia bude okrem veku aj študijný priemer do 2,5 z odborných predmetov, úspešné absolvovanie zdravotnej prehliadky a psychologického

vyšetrenia. Žiak, ktorý sa do programu prihlási a bude vybraný, musí splniť záväzok zamestnať sa v ŽSR po skončení strednej školy na dobu 3 rokov. Záujemcovia o štipendijný program budú vyberaní podľa personálnych potrieb ŽSR a na základe spolupráce so školou.

Štipendium môžu dostať aj študenti Žilinskej univerzity

K štipendiami na stredných školách sa pridal štipendijný program aj pre študentov vybraných odborov Žilinskej univerzity,

v budúcnosti môže byť tento projekt rozšírený aj o ďalšie vysoké školy technického smeru. O štipendium môžu požiadať študenti od 3. ročníka. Študenti so študijným priemerom do 1,5 dostanú štipendium 150 € mesačne. Tí, ktorí dosiahnu priemer do 2,5, budú mať štipendium 120 €. Zároveň tak, ako v prípade stredných škôl, aj v prípade študenta Žilinskej univerzity sa zaviazá, že po skončení vysokej školy bude v ŽSR pracovať najmenej 3 roky a firma mu garantuje istotu tejto práce.

(pop)

Ocenenie si prevzali iba niektorí,

Železnice sú typické pestrosťou profesií, náročnosťou, disciplínou, presnosťou v pracovných činnostiach, v ktorých i malé závažanie môže spôsobiť bolesť, smútok i materiálne škody. Železnice sú aj miestom križovania osudov, svedkom radostných zvítaní i slzavých lúčení. Sú synonymom poznávania sveta, pretože obruče koľajníc obopínajú celú zemeguľu. Železnice prekračujú hranice štátov a kontinentov a nezastavili ich hory, moria ani priepasti. Ale železnice sú najmä ľudia. Bez nich by boli iba studeným kovom... A práve ľuďom – železničiarom patrí dnešný deň.

Tieto slová odzneli z úst moderátora Miloša Bubána, ktorý otvoril celoslovenské oslavy Dňa železničiarov. Tie sa konali spoločne pre všetky tri železničné podniky v piatok 23. septembra v Mestskom divadle v Žiline. Spoločné celoslovenské oslavy troch železničných firiem boli v 168-ročnej histórii železníc už 62. oslavou železničiarkeho sviatku, ktorému v kalendári pripadá 27. september.

Všetkých prítomných pozdravil hneď v úvode osláv Árpád Érsek, minister dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR: „Železničná doprava dnes v celej Európe naberá na význame. Aj napriek niekoľkým tragickým udalostiam v poslednej dobe ide o bezpečný, časovo spoľahlivý, ekologický, pohodlný a u obyvateľov stále viac populárnejší spôsob cestovania. Na Slovensku sme navyše ešte zvýšili záujem o tento druh dopravy takzvanými sociálnymi zľavami, ktoré majú veľký ohlas a ľudia sa postupne vracajú z áut do vlakov. Aby sme tento trend zvládli, potrebujeme kvalitných ľudí. Konkrétne hovorím o zamestnancoch železničných organizácií, ktorí svoju prácu vykonávajú zodpovedne, svedomito a poctivo. Svojím oddaným prístupom a bohatými praktickými skúsenosťami každodenne prispievajú k bezpečnej a plynulej železničnej doprave. Či už osobnej, alebo nákladnej. Pre mnohých z vás sú to roky a roky tvrdej práce v náročných technických a prevádzkových podmienkach. Som rád, že spolu s vami, môžeme osláviť tento deň, ktorý je pre vás – že-



Poctu ministra si za vynikajúce pracovné výsledky prevzalo v Žiline 13 zamestnancov ŽSR.



Počas osláv vládla v hľadisku Mestského divadla v Žiline príjemná atmosféra.



Miroslav Kocák blahoželel k získaniu najvyššieho rezortného ocenenia Štefanovi Bartkovi z MDS Spišská Nová Ves.



O príjemný kultúrny zážitok sa počas osláv postarali mladé talentované speváčky a herečky Barbora Švidraňová a Veronika Strapková.

pod'akovanie patrí všetkým



Minister dopravy Árpád Érsek sa v slávnostnom príhovore, okrem iného, železničiarom poďakoval za ich prácu a poprial všetko dobré do ďalších rokov.

lezničiarov – jedinečný a výnimočný.“
V príhovore ministra odznelo aj osobitné poďakovanie štyrom železničiarom za záchranu životov aj majetku a zabráneniu nehôd.

„Naším cieľom je postupná modernizácia a zlepšovanie dostupnosti železničnej prepravy v súlade s maximálnym zaistením bezpečnosti na železničných tratiach, priestestiach a v ich bezprostrednom okolí,“ povedal Árpád Érsek. Minister ďalej vyzdvihol ľudský potenciál, poprial železničiarom všetko dobré a vyslovil aj svoje želanie, aby si k povolaniu zachovali pozitívny vzťah. Po jeho slovách sa za všetky tri železničné spoločnosti prihovoril prítomným Martin Vozár, generálny riaditeľ ZSSK CARGO, ktorý okrem iného povedal:

„Všetkých nás spája nielen práca na železnici, ale aj práca pre železniciu. Všetci sme svojou časťou zodpovední za jej bezpečné fungovanie, za jej rozvoj, ale najmä za aplikáciu nových trendov tak, aby sme nezaostali v konkurencii modernej Európy.

Liberalizácia už niekoľko rokov prináša do našich firiem nové výzvy. Musíme byť nielen kreatívnejší v poskytovaní služieb, ale musíme riešiť aj zadlženosť spoločností z predchádzajúcich období a zdroje na ich ďalší rozvoj. Kolegovia zo ŽSR pri tom úspešne využívajú eurofondy pri modernizácii tratí, doteraz preinvestovali vyše miliardu eur. Železničná spoločnosť Slovensko zasa za európske peniaze pre nás všetkých nakupuje nové súpravy. A na Cargo raz azda z toho balíka tiež príde...”

Nasledoval slávnostný akt odovzdávania najvyššieho rezortného vyznamenania,

ktoré si z rúk Tibora Šimoniho, vedúceho služobného úradu ministerstva dopravy a troch generálnych riaditeľov prevzalo 55 zamestnancov troch železničných firiem. Ocenenia si prevzali iba niektorí, ale poďakovanie patrí všetkým. Železničiarom v prevádzke, na staniciach, vo vlakoch, na dispečingoch, v dielňach, ale aj na ďalších pracoviskách a prevádzkach, vďaka ktorým je zabezpečená nepretržitá železničná doprava. Dušan Gavorník sa poďakoval za všetkých ocenených a nasledoval program. O príjemný kultúrny zážitok sa počas osláv postarali mladé talentované speváčky a herečky Barbora Švidraňová a Veronika Strapková. Tie sprevádzali zoskupenie muzikantov Adventure strings. Upravenými známymi klasickými skladbami ako aj populárnou hudbou umocnili slávnostné chvíle. Obrovský potlesk nasvedčoval tomu, že železničiarom sa kultúrny program veľmi páčil a Slovenské mamičky v originálnej verzii pre sláčikové kvarteto roztlieskalo naozaj všetkých v hľadisku.

(sch), foto: Dana SCHWARTZOVÁ a Martin BALKOVSKÝ



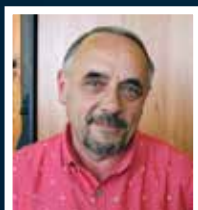
Titul Zaslúžilý zamestnanec dopravy si zo Žiliny odnieslo 13 zamestnancov ŽSR.



Barbora Švidraňová sa krásnym spevom a Adventure strings skvelou hudbou postarali o príjemný kultúrny zážitok počas osláv.

Ocenení zamestnanci ŽSR 2016

Pocta ministra



Štefan BARTKO
vedúci prevádzky žel. správy a údržby
SMSÚ ŽTS MDS Spišská Nová Ves
OR Košice



Michal BUDÁČ
prednosta sekcie
sekcia OZT
OR Zvolen



Miroslav KALACH
vedúci oddelenia
sekcia ekonomiky
OR Zvolen



Ján KASÁŠ
prednosta ŽST
ŽST Nové Zámky
OR Trnava



Jozef KRAXNER
vedúci prevádzky žel. správy a údržby
SMSÚ ŽTS TO Jesenské
OR Zvolen



Štefan KUSZTVÁN
referent skladového hospodárstva
Stredisko logistiky Košice
CLaO Bratislava



Stanislav MARKO
vedúci oddelenia
sekcia riadenia dopravy
OR Trnava



Emil OROLÍN
rušňovodič - traťový strojník
SMSÚ ŽTS MDS Nové Zámky
OR Trnava



Jaroslav REPOVSKÝ
kontrolný dispečer
sekcia riadenia dopravy
OR Košice



Pavol STARÍČEK
prevádzkový dispečer
sekcia riadenia dopravy
OR Žilina



Anna ŠEPÍKOVÁ
dozorkyňa výhybiiek
ŽST Jelšava
OR Košice



Branislav ŠKAMLA
generálny inšpektor
Generálna inšpekcia SR ŽSR
GR Bratislava



Ján TOMALA
výpravca
ŽST Kežmarok
OR Košice

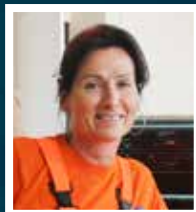


Ján ŽIAK
elektromontér pevných trakčných
a silnoprúdových zariadení
SMSÚ EE ŠpZ Zvolen
OR Zvolen

Titul Zaslúžilý zamestnanec



Štefan BERETA
vedúci SMSÚ
SMSÚ OZT ZT Vrútky
OR Žilina

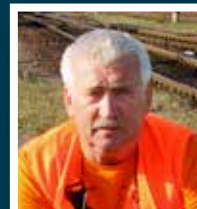


Jana HAVEROVÁ
dozorkyňa dopravné
na diaľkovo ovládanej trati
ŽST Veľké Kostoľany, OR Trnava



Ján GREGUŠ
vedúci kontrolór dopravy
sekcia riadenia dopravy
OR Zvolen

Jozef KOLLÁR
návestný majster
SMSÚ OZT ZT Košice
OR Košice



Pavol HRDINA
vedúci oddelenia
sekcia ŽTS
OR Žilina



Oľga JEDLIČKOVÁ
inšpektorka pre školenie
IV Zvolen
ÚIVP Bratislava



Jaroslav KLUČKA
prednosta sekcie
sekcia EE
OR Žilina

Jozef NEZNÍK
montér oceľových konštrukcií
SMÚ MO Zvolen
MO Bratislava



Peter KOZÁR
manažér hlavného produktu
odbor telekomunikácií, informatiky
a infor. bezpečnosti
GR Bratislava



Matúš KRÁL
odborný technický zamestnanec
SMSÚ EE ŠpZ Bratislava
OR Trnava



Jozef MARŠALA
vedúci kancelárie riaditeľa
OR Žilina

Július PALACKA
vedúci prevádzky žel. správy a údržby
SMSÚ EE TV Nové Zámky
OR Trnava



Jozef MICSINAI
prednosta
ŽST Bratislava Nové Mesto
OR Trnava



Igor FOJTÍK
výpravca
ŽST Trnava
OR Trnava

Uznanie za záslužný čin



Branislav BEHANEČ
výpravca
ŽST Malacky
OR Trnava



Jozef LAZUR
signalista
ŽST Kapušany pri Prešove
OR Košice



Martin PRIBYLINA
výpravca
ŽST Červená Skala
OR Zvolen

Branislav BEHANEČ zabránil nehode



Branislav Behanec je železničiarom od roku 1997, kedy ukončil SPŠ dopravnú v Trnave. Dnes je inžinierom a vlaky vypravuje v Malackách 7 rokov.

Takto stručne odznel opis situácie, ktorá sa pred rokom stala v Malackách, na oslavách Dňa železničiarov. A v tomto príbehu zahral veľmi dôležitú úlohu pohotový a ostrážitý výpravca Branislav Behanec.

„Na tento deň si spomínam ako na bežný pracovný deň, avšak s odstupom času aj ako na deň mimoriadny. Som rád, že sa podarilo predísť nehode,“ spomína mladý výpravca. I keď veľmi skromne, ale pres-

Výpravca Branislav Behanec v zmysle predpisov ŽSR pripravil vlakovú cestu pre vlak EC 171 v železničnej stanici Malacky a následne sledoval chod vlaku. Pri očakávaní príchodu vlaku zistil, že na jednom z priecestí zostal uzavretý náves cisternového kamióna. Okamžite vykonal úkon na zastavenie vlaku vytiahnutím počítačného tlačidla vchodovej vlakovkej cesty, čím prišlo k zmene vchodového návěstidla z polohy „voľno“ do polohy „stoj“ a následnému zastaveniu vlaku použitím rýchlobrzdy rušňovodičom. Svojím pohotovým konaním zabránil malacký výpravca vzniku nehodovej udalosti, pri ktorej mohlo dôjsť okrem veľkých materiálnych škôd na infraštruktúre ŽSR aj k ohrozeniu života vodiča kamiónu, vlakového personálu a cestujúcich.



Najvyššie rezortné vyznamenania za záslužný čin si na tohtoročných celoslovenských oslavách DŽ prevzal Branislav Behanec z rúk generálneho riaditeľa ŽSR Miroslava Kocáka.

ne a podrobne opísal svoju činnosť, ktorou 15. júla 2015 v popoludňajších hodinách zabránil najhoršiemu. Iba pohotovou reakciou a ostrážitým sledovaním situácie v blízkosti malackej stanice, kde prebiehala rekonštrukcia cestného nadjazdu, sa mu podarilo zabrániť nehode.

„Cestný nadjazd sa nachádza za vchodovým návěstidlom a keďže ho opravovali, doprava bola odklonená cez železničné priecestie v km 24,905. Doprava bola riadená dočasnými semaformi, ale tvorili sa tu aj poriadne zápchy. Po postavení vlakovkej cesty pre prichádzajúci vlak som vyšiel pred dopravnú kanceláriu, kedy som zbadal náves kamióna na priecestí. Keďže som vedel, že tam nemá čo robiť a vlak už prichádza, vbehol som naspäť do dopravnej kancelárie a zmenil okamžite návěst' do polohy Stoj! Vlak zastavil pred oblúkom do stanice,“ opísal mimoriadny deň svojej služby Branislav. Vodič kamióna pravdepodobne neodhadol svoje možnosti na bezpečný prejazd priecestím, avšak tentoraz sa to skončilo šťastne - vďaka Branislavovi.

Branislav Behanec je inžinierom a na železnici, kde prešiel viacerými funkciami, pracuje od roku 1997. V Malackách vypravuje vlaky od roku 2009.

(sch)

Výpravca Martin PRIBYLINA pomáhal mužovi do poslednej chvíle

Aj keď hľadel smrti do očí, do poslednej chvíle veril v život. Výpravca Martin Pribylina z Červenej Skaly neskrýval strach ani vydesenie, ale našiel v sebe vnútornú silu a mužovi, cestujúcemu, ktorý sa ocitol na prahu smrti, pomáhal až do príchodu lekárov. Svoj boj muž, žiaľ, prehral, no náš kolega sa ho snažil vyslobodiť z pazúrov smrti s vypätím síl až do posledného výdychu. Aj preto má náš obdiv.



Výpravca Martin Pribylina.

„Poznal som toho pána len z videnia ako cestujúceho. Najskôr sedel na lavičke. Potom, akoby bol už len v polosedle a chrčal,“ spomína na osudné chvíľky náš výpravca, ktorému sa za 21 rokov na železnici podobná situácia v práci nestala. Ďalšie momenty boli už osudové a kruh života sa pre muža pomaly uzatváral. Aj keď Martin Pribylina okamžite privolať rýchlu zdravotnú pomoc a podľa pokynov mužovi dával masáže srdca až do príchodu zdravotníkov, jeho životná cesta sa skončila a poslednýkrát vydýchol v železničnej stanici v Červenej Skale.

Práca výpravcu je niekedy naozaj zložitá. Okrem svojho – toho pracovného, musí totiž v službe veľakrát riešiť aj situácie, ktoré človeku nie sú, ako sa hovorí, veľmi po srsti. Či chce alebo nie, je zrazu postavený pred realitu, ktorú musí riešiť. Hľadiet' smrti do očí nie je rovnaké pre zdravotníka a to isté pre „obyčajného“ človeka. Aj Martin Pribylina v to ráno, keď pomáhal 68-ročnému mužovi, ktorý na lavičke zomieral, nebol, ako mnoho iných, pripravený čeliť zoči – voči životu a smrti. Postavil sa však k tejto situácii čelom. Ako chlap a predovšetkým ako človek. V takýchto situáciách je zamestnávateľ na svojho zamestnanca rovnako hrdý ako rodič na svoje dieťa. A to ŽSR na Martina Pribylina bezpochyby je.

(ika), foto: autorka



Martin Pribylina ukazuje na miesto kde muž sedel v osudných momentoch.



Výpravca Martin Pribylina už aj v predchádzajúcom období preukázal, že je človek na správnom mieste. Vlak 94 365 prešiel oddielové návěstidlo v polohe „STOJ“ a hlásičiar mu už nestihol dať návěst „Stoj zastavte všetkými prostriedkami“, lebo čelo vlaku ho už minulo. Vlak 94 365 po prejdení oddielového návěstidla v polohe „STOJ“ pokračoval v jazde do predného traťového oddielu obsadeného pokazeným vlakom 7715. Výpravca okamžite vykonal opatrenia, ktorými zabránil zrážke uvedených vlakov. Svojím rýchlym rozhodnutím predišiel značným škodám na majetku ŽSR a zachránil životy vlakového personálu. Aj to je dôvod, že dostal najvyššie rezortné vyznamenanie. Na fotografii mu na oslavách DŽ v Žiline blahožela a ďakuje Miroslav Kocák.

Signalista Jozef LAZUR zachránil život

V nesamostanej železničnej stanici Kapušany pri Prešove prebiehala 8. mája bezproblémová dopravná služba. Ani nedeľňajšie popoludnie nenasvedčovalo tomu, že by sa to malo zmeniť. A predsa sa to na okamih zmenilo. Situácia, ktorá narušila pokojnú zmenu signalistu na stavadle 1, zostane nielen v jeho pamäti.

„Našťastie sa všetko dobre skončilo,“ poznamenal signalista Jozef Lazur. Práve on v tú májovú nedeľu spozoroval v kolajisku sedieť človeka. Bolo to o 12,30 hod., kedy pripravoval postavenie vlakovej cesty pre osobný vlak 9211. Muž sediaci na koľajnici na nič nereagoval a tak sa signalista vybral za nim. Len duchaprítomnou reakciou a správnym prístupom sa mu podarilo staršieho muža, ktorý chcel spáchať samovraždu, dostať mimo koľajníc a následne pustiť vlak. Medzitým nešťastníka odvieďa policajná hliadka a skončil v nemocnici. Jozef Lazur svojim pohotovým konaním nielen zachránil ľudský život, ale predišiel aj možným psychickým problémom rušoviča prichádzajúceho vlaku, personálu aj cestujúcej verejnosti.

Jozef počas našej návštevy na stavadle po opise situácie iba skromne poznamenal, že si plnil iba svoje povinnosti.



Jozef Lazur na stavadle pod Kapušianskym hradom pracuje vyše 30 rokov.



Na celoslovenských oslavách DŽ si z rúk Tibora Šimoniho, vedúceho služobného úradu na MDVRR prevzal najvyššie rezortné vyznamenanie.



Za jeho prácu aj pohotovú reakciu, ktorou v máji zachránil život, sa mu osobne poďakoval aj Krzysztof Awsiukiewicz, riaditeľ OR Košice.

Nadriadení o Jozefovi Lazurovi hovoria iba pozitívne. Vyniká svojim zodpovedným prístupom k práci a cieľavedomým vystupovaním pri plnení svojich pracovných povinností. Jeho práca podložená viac ako 30-ročnými skúsenosťami vo funkcii signalistu, pričom jeho pôsobiskom bola po celý čas stanica Kapušany pri Prešove. Železničnú stanicu, zabezpečovacie zariadenie, ale aj bezpečnostné hľadisko stanice preto pozná a ovláda veľmi dobre. Počas celej doby pôsobnosti vynikal dobrým úsudkom, hlavne v kritických situáciách, kedy vždy vedel zachovať chladnú hlavu. Svojím prístupom k práci a cieľavedomým vystupovaním sa vypracoval na jedného z najlepších signalistov a svoje skúsenosti a rady odovzdáva novoprijatým zamestnancom, ktorých počas jeho 30-ročnej praxe prešlo jeho rukami neúrekom. V kolektíve je obľúbený a svojim zodpovedným prístupom k práci je pre ostatných zamestnancov pozitívnym vzorom. Ďakujeme, Jozef LAZUR.

(sch), foto: Dana SCHWARTZOVA

Vodičov áut nezastavia ani signalizácie na priecestiach

Z 18 nehôd na železničných priecestiach, ktoré Železnice SR zaregistrovali v 1. polroku 2016, sa až 15 stalo na zabezpečených priecestiach s výstražnou svetelnou a zvukovou signalizáciou. Tieto negatívne čísla sú neklamným dôkazom, že vodiči áut sú nepoučiteľní. Nedodržiavajú pravidlá cestnej premávky, napriek výstrahe riskujú a hazardujú so životom svojim, ale aj cestujúcich. Žiaľ, túto štatistiku v septembri rozšírili ďalšie 2 nehody, z nich stret kamióna s osobným vlakom bol mimoriadne vážny.

VEĽKÝ MEDER

K zrážke osobného vlaku spoločnosti Regiojet a kamióna došlo 16. septembra krátko pred pol ôsmou ráno na železničnom priecestí vo Veľkom Mederi. Napriek výstrahe dávanej svetelnou a zvukovou signalizáciou bez závor český vodič auto nezastavil, ale pokračoval s ním ďalej pred prichádzajúci vlak. Došlo k zrážke, pri ktorej sa súprava súkromného dopravcu okrem posledného vozňa kompletne vykoľajila. Železničná doprava na úseku Veľký Meder – Zemianska Olča bola okamžite zastavená, vlakové spoje nahradili autobusy. V havarovanom vlaku cestovalo vyše 30 ľudí, z nich mnohí utrpeli rôzne zranenia. Najhoršie skončil rušňovodič, vážne poranenia mala aj spolujazdkyňa vodiča kamióna. Na mieste nehody zasahovali sanitky a aj dva vrtuľníky záchranej zdravotnej služby. Železničná doprava bola obnovená ešte v ten večer. Vlaky cez poškodené priecestie bez nefunkčného zabezpečovacieho zariadenia premávali zníženou rýchlosťou 10 km/h. Následky nehody odstránili zamestnanci OR Trnava 22. septembra. „V súčasnosti s policajnými zločkami došlo k uzavretiu priecestia, aby sme mohli opraviť zdeformované koľajnice a porušenú geometrickú polohu koľaje. Nehoda mala aj ekologický dosah. Muselo sa odťažiť kontaminované štrkové lôžko so zeminou, nasiaknuté naftou vytekajúcou z poškodených vozidiel,“ uviedol Pavol Pokrývka, prednosta sekcie ŽTS OR Trnava. Polícia preveruje nehodu ako všeobecné ohrozenie.

POPRAD

Ešte deň predtým, ako boli odstránené následky nehody vo Veľkom Mederi, znova došlo k nehode na železničnom priecestí zabezpečenom svetelnou a zvukovou signalizáciou. V popradskej mestskej časti Stráže po 7. hodine ráno vošlo osobné auto na priecestie vo chvíli, keď prichádzal osobný vlak, smerujúci z Kežmarku do Popradu. Len zárazkou sa nikomu nič nestalo. Po nehode vodič auta ešte poukazyval na chybné signalizačné zariadenie s trvalo rozsvietenými



Vodič osobného auta mal v Poprade obrovské šťastie. Po zrážke s vlakom ostali len pokrivené plechy.



Vo Veľkom Mederi český vodič vošiel s kamiónom pred prichádzajúci osobný vlak. Priecestie pritom bolo vybavené svetelnou a zvukovou výstražnou signalizáciou.



Pri zrážke sa vlaková súprava okrem posledného dielu kompletne vykoľajila. Vyvrátila aj výstražník zabezpečovacieho zariadenia.

červenými svetlami. Elektronický archív zabezpečovacieho zariadenia však dokázal jeho správnu činnosť v čase nehody a objasnil aj stav uvádzaný vodičom. Spôsobila ho poistka výstražníka, ktorá sa 20 minút po nehode prepálila, keďže vlak zostal stáť v obvodu priecestia. Žiaľ, bola to už 29. nehoda na železničnom priecestí v tomto roku, pri ktorých prišlo o život päť ľudí.

(balky)



Vodič auta sa obhajoval chybnou signalizáciou a trvalo rozsvietenými červenými svetlami na výstražníku. Elektronický archív zabezpečovacieho zariadenia dokázal, že v čase nehody všetko fungovalo správne.

V Čadci sa vznášal železničný most

Oprava mosta nie je fádna a jednoduchá činnosť, akoby sa laikovi pri vyslovení týchto dvoch slov mohla zdať. Mostári často dokážu zaujať „neokukaným“ postupom prác a aj preto o nich píšeme pravidelne. V druhej polovici augusta nás upútali v Čadci, kde mostnú konštrukciu nad riekou Kysuca vybrali zo svojho stálego miesta v trati a opravovali ju vedľa, položenú na koľaji.

Bratislavskí mostári sa po dvoch rokoch opäť ocitli na železničných mostoch v Čadci. Ich „comeback“ do centra Kysúc objasnil Pavol Krasňan, vedúci výrobného oddelenia MO Bratislava: „Mosty v oboch traťových koľajach pozostávajú z troch častí. Rieku Kysucu teda dokopy preklenuje 6 oceľových mostných konštrukcií. V roku 2014 sme na nich vymenili všetky mostnice a v 1. traťovej koľaji opravili strednú – priehradovú konštrukciu. Viac sa urobiť nedalo. Tentoraz sme sa zamerali na skorodované prvky tretej konštrukcie. Poškodené boli najmä krajné priečne stuženia pri oporách, ku ktorým by sme sa ale bez vybratia mosta z trate nedostali.“ Mostárom neostalo nič iné, len most zo svojho stálego miesta vybrať a uložiť ho o kúsok ďalej, na koľaj, kde už mali pohodlný prístup k miestam s najväčším úbytkom materiálu vplyvom korózie. Vymieňali poškodené priečne zavetrovania, styčnickové platne, preplátovaním zosilnili približne 4 m² stien hlavných nosníkov. Novými nitmi a vysokopevnosťnými skrutkami nahradili

aj 316 pôvodných nitov oslabených koróziou. Po očistení opieskovaním a nanosení náterov mohol ísť most znova na svoje pôvodné miesto. Na všetky tieto úkony mali mostári vyhradených 12 dní pod holým nebom. „Most sme mohli opravovať iba na mieste, lebo priečne rozmery konštrukcie neumožňovali jej prepravu do našich krytých priestorov, dokonca ani na dočasnú montážnu plochu v ŽST Čadca. Kvôli pevným prekážkam na trati by sme museli odnitovať minimálne chodníkové konzoly a po ukončení opráv všetky tieto práce realizovať aj spätne. Komplikovaná by bola aj dočasná náhrada za opravovanú mostnú konštrukciu, uloženú na obojstranne šikmých podperách. Takéto mostné provizórium nemáme a muselo by sa zmontovať priamo na mieste z prenajatých IP nosníkov. Zrealizovaná technológia prác bola najefektívnejšia,“ vysvetlil Pavol Krasňan. Zároveň uviedol, že do Čadce sa plánujú vrátiť aj v 1. polroku 2017. Zamerajú sa na oceľovú konštrukciu číslo 3 v druhej



Manipuláciu s koľajnicovými pásmi na moste zabezpečovali zamestnanci SMSÚ ŽST TO Žilina.

traťovej koľaji, ktorá je síce v lepšom stave ako v auguste opravovaný most, ale tiež ju čaká oprava v podobnom rozsahu.

Martin BALKOVSKÝ
foto: autor, Pavol KRASŇAN



Pohľad na totálne skorodované krajné priečne stuženie mostnej konštrukcie.



Práce na moste finišovali nanosením ochranných náterov.



Most mal najviac poškodené krajné priečne stuženia pri oporách, ku ktorým by sa mostári z MO Bratislava bez vybratia mostnej konštrukcie nedostali.



Najťažšou fázou vloženia opravenej oceľovej konštrukcie bolo jej presne uloženie na pôvodné miesta na podperách.

Viazanie, zavesovanie a preprava bremien

Nesprávne činnosti so zdvíhacími zariadeniami pri manipulácii s bremenami sa podpísali v poslednom období pod niekoľko pracovných úrazov. Norma STN 27 0143 určuje podmienky prevádzky, údržby a opráv pre zdvíhacie zariadenia zložitejšej konštrukcie zaradené do tried A, B, C, D, E, F. Aj pre zdvíhacie zariadenie, ktoré nie sú zaradené do tried, ako: žeriavy a nepojazdné i pojazdné zdvíhadlá (kladkostroje...) ovládané zo zeme s motorickým pohonom do nosnosti 5 t a s ručným pohonom do nosnosti 20 t a prídavné výložníkové žeriavy do nosnosti 5 t na dopravnom prostriedku (hydraulická ruka, žeriavové rameno).

ÚIVP vo vzdelávacom programe i Tutor pre OS č. 34 zle a nevhodne zaradilo kladkostroje, keď uviedli, že táto norma sa na kladkostroje nevzťahuje (je to v rozpore s čl. 24 STN 27 0143). Norma definuje pre činnosti so zdvíhacími zariadeniami nasledovné funkcie: viazač bremien, žeriavnik, obsluhovač zdvíhacieho zariadenia, prevádzkový technik, revízny technik a užívateľ zdvíhacieho zariadenia. V tomto článku sú vymenované len základné bezpečnostné pravidlá pre viazača bremien, konkrétne pre činnosti viazania, zavesovania a prepravy bremien.

VIAZANIE A ZAVESOVANIE BREMIEN

- Viazat' a zavesovat' je možné len bremená o známej hmotnosti, neprevyšujúce nosnosť zdvíhacieho zariadenia. Ak nie je vyznačená, hmotnosť bremena je nutné ju zistiť. Za hmotnosť zavesovaného bremena vzhľadom k nosnosti zdvíhacieho zariadenia zodpovedá viazač bremien.
- Pri odoberaní dielcov zo skládky alebo dopravného prostriedku sa zostávajúce dielce musia zabezpečiť proti preklopeniu alebo zosunutiu.
- Pre viazanie alebo zavesovanie bremien je možné použiť iba k tomu určené prostriedky v závislosti od hmotnosti bremena a spôsobu uviazania či zavesenia označené dovoleným zaťažením. Pred prvým použitím musí byť prostriedok prehladnutý a závady väčšieho rozsahu oznámené prevádzkovému technikovi alebo ním poverenej osobe. Chybný viazací alebo závesný prostriedok musí byť z pracoviska odstránený, opravený alebo znehodnotený.

ZDVÍHANIE, MANIPULÁCIA A PREPRAVA A UKLADANIE BREMIEN

- Pred zdvihom a ďalšou manipuláciou sa bremeno musí upevniť a zabezpečiť tak, aby nemohlo dôjsť k jeho pádu alebo pádu jeho časti.
- Bezprostredne pred zdvihom bremena sa musí preveriť bezpečnosť zavesenia bremena jeho nadvihnutím a skontrolovať spôsob zavesenia bremena a závesných prostriedkov. Až po tejto kontrole môže byť daný pokyn na zdvíhanie.
- Zdvíhanie a prepravu bremena musí viazač riadiť dorozumievacími znamienkami, ktoré musia byť jednoznačné, zreteľné a vopred dohodnuté. Pokiaľ viažu bremeno dvaja viazači, prácu riadi len jeden z nich.
- Viazáč, obsluhovač musí sledovať bremeno po celej jeho dráhe, pričom sa sám nemôže zdržiavať pod bremenom. Bremeno nemožno usmerňovať rukami, ani ním nemožno manipulovať počas prenášania na zdvíhacom zariadení. Ak pri doprave bremena k miestu montáže nemožno dosiahnuť jeho plynulý pohyb, bremeno sa musí viesť pomocnými lanami. Pomocnými lanami sa môžu bremená viesť len z bezpečného a pevného miesta.
- Pri ukladaní bremena nesmú byť zdvihové laná príliš uvoľnené. Bremeno je nutné uložiť na podložky dostatočnej pevnosti, tak aby sa nemohlo zošmyknúť alebo prevrátiť. Zároveň je potrebné dbať na to, aby sa viazací prostriedok nepoškodil a mohol byť vybraný spod bremena bez komplikácií.
- Pri manipulácii s bremenami je potrebné dodržiavať ochranné pásmo, ktoré pri výške manipulácie s bremenom od 3 m do 10 m je 1,5 metra od okraja pracoviska. Ochranné pásmo v mieste dopravy materiálu do výšky pomocou ručnej kladky alebo kladkostroja sa rozširuje o 1 meter na všetky strany od pôdorysného profilu dopravovaného bremena.

Zakázané manipulácie:

Pri viazaní, zavesovaní a preprave bremien je okrem iného zakázané:

- Používať chybné a nevyhovujúce prostriedky k viazaniu, zaveseniu alebo uchopeniu, prostriedky, ktoré nie sú označené dovoleným zaťažením alebo tie, ktoré neboli schválené prevádzkovým technikom.
- Skracovať viazacie a závesné prostriedky uzlením či skrucovaním, alebo ich akýmkoľvek spôsobom upravovať.
- Zavesovať sa alebo stavať sa na bremeno, alebo ho pridržovať rukou pre udržanie jeho rovnováhy.
- So zaveseným bremenom sa musí manipulovať tak, aby nedošlo k väčšiemu alebo nebezpečnému rozhodnutiu bremena, ktoré by spôsobilo silné rázy v nosnej konštrukcii, alebo by ohrozilo osoby a okolité zariadenia.

Uvedené informácie by mali byť pre zamestnancov s preukázaným viazač bremien samozrejme. Je však účelné, aby aspoň základné informácie mali aj ich nadriadení z dôvodu poznania charakteru a odbornosti ich práce a aby sa vyhli príkazom porušujúcim bezpečnosť.

RADÍME

Pre vedúcich zamestnancov nech zostáva v pamäti, že dodržiavanie pravidiel bezpečnosti pri práci a zdravie zamestnancov je nutné považovať za rovnako dôležité, ako plnenie pracovných úloh a výkonov zamestnancov.

Uvedieme príklad, kde výrobca kladkostroja typu K10, K11, K12, K15 s nosnosťou 0,3 t až 6 t dodáva aj návod na použitie, kde sú uvedené najdôležitejšie bezpečnostné zásady, ktoré by sa mali zapracovať do bezpečného pracovného postupu.

BEZPEČNOSTNÉ ZÁSADY

Pred použitím:

VŽDY zaistite, aby výrobok obsluhovali fyzicky zdatné, spôsobilé a poučené osoby staršie ako 18 rokov. Zoznámte ich s návodom a zaškolte o bezpečnosti a spôsobe práce.

- každý deň pred začatím práce výrobok skontrolujte v rozsahu
- Denná prehliadka

VŽDY sa presvedčte, že dĺžka lana je dostatočná pre zamýšľanú prácu.

- zaistite, aby nosné lano bolo čisté a nepoškodené

VŽDY sa presvedčte, že nosné lano je pevne pripevnené k závesu hornej kladnice,

- že lano je správne navlečené do drážiek v kladkách

- že sa kladky v hornej i spodnej kladnici ľahko otáčajú

NIKDY neťahajte bremená pevne uložené alebo neznámej hmotnosti,

- nenapínajte bez znalosti nutných napínacích síl

- nepoužívajte výrobok poškodený alebo opotrebovaný

- nepoužívajte výrobok s vyskočenou, poškodenou alebo chýbajúcou poistkou háku

- nepoužívajte výrobok bez viditeľného označenia nosnosti na výrobku

- nepoužívajte upravené alebo deformované háky

NIKDY nepoužívajte výrobok, ktorý je označený visačkou „MIMO PREVÁDZKY“.

NIKDY neuskutočňujte úpravy na výrobku (napr. zváranie) bez konzultácie s výrobcom.

>>> pokračovanie zo str. 13

VŽDY konzultujte s výrobcou alebo splnomocneným zástupcom použítie výrobku v neštandardnom alebo extrémnom prostredí.

Pri použití sa:

VŽDY presvedčte, že bremeno je na háku správne zavesené.

- že poistky háku sú správne zaskočené
VŽDY dávajte pozor na nadmerný zdvih alebo spúšťanie (krajné polohy).

VŽDY pri ručnom zdvíhaní bremien o hmotnosti bližšie sa menovitej nosnosti výrobku odporúčame vzhľadom k veľkosti ovládacích síl, aby obsluhu zaistovali dve osoby.

NIKDY nepoužívajte:

- znečistené alebo poškodené lano

- kladkostroj pre kotvenie bremien

NIKDY nedovoľte, aby sa bremeno hojдало, spôsobilo rázy alebo vibrácie.

NIKDY nezavesujte bremeno na špic háku.

NIKDY neťahajte lano cez akúkoľvek hranu.

NIKDY nezvárajte, nerežte alebo neuskutočňujte iné operácie na zavesenom bremene.

NIKDY neuväzujte ďalšie časti pre predĺženie lana (textilné). **Ocelové laná nepredlžujte pripojením ďalšej časti svorkami.**

BEZPEČNOSTNÝ PRACOVNÝ POSTUP RIEŠI KOMISIA

Vzhľadom na rozsiahlejšie uplatnenie a zameranie predpisových ustanovení pri použití zdvíhania alebo zavesovania bremien je potrebné mať pre obsluhu vypracovaný písomný bezpečný pracovný postup, pri-

čom tam nesmú byť odvolávky na články zákonov, nariadenia vlád, vyhlášok, STN, interných predpisov ŽSR, ktorý musí vypracovať a aj podpísať komisia v zložení:

- **osoba zaškolená výrobcom** – len ak to bolo v zmluvných podmienkach obstarania cez CLaO, obsluha kladkostroja... uviesť – meno, priezvisko, titul, typovú pozíciu a podpis,
- **obsluha poverená viazaním a zavesovaním bremien** v zmysle STN 27 0144 Zdvíhacie zariadenie, prostriedky pre viazanie, zavesovanie a uchopenie bremien, vyhlášky MPSVaR SR č. 147/2013 Z. z. ktorou sa ustanovujú podrobnosti na zaistenie bezpečnosti a ochrany zdravia pri stavebných prácach a prácach s nimi súvisiacich a podrobnosti o odbornej spôsobilosti na výkon niektorých pracovných činností a vyhlášky SÚBP č. 59/1982 Zb., ktorou sa určujú základné požiadavky na zaistenia bezpečnosti práce a technických zariadení,
- **vedúci zamestnanec**, komu to bude pridelené do užívania... uviesť – meno, priezvisko, titul, typovú pozíciu a podpis,
- **autorizovaný bezpečnostný technik z SBI**, ktorý má pridelený obvod (meno, priezvisko, titul, typová pozícia a podpis).

Bezpečný pracovný postup nesmie byť v rozpore s čl. 70 STN 27 0143, kde je uvedené, že zavesené bremeno

sa nesmie rozkývať, lebo by spôsobilo silné rázy v nosnej konštrukcii, alebo by ohrozilo osoby a okolité zariadenie.

Dôležité je ešte uviesť v bezpečnom pracovnom postupe, aby uchytenie pomocného zariadenia bolo riadne priskrutkované a zaistené pomocným (zaistovacím) lanom. Lano sa musí vyradiť z prevádzky v prípadoch podľa čl. 39 STN 27 0144.

Spracovali: Dezider BOJDA a Ján Vittek
Autori sú inžiniermi a HI BOZP na O 440 GR ŽSR
Na doplnujúce otázky k téme radi odpovedia:
bojda.dezider@zsr.sk; vittek.jan@zsr.sk



Nevhodný prostriedok pre uchopenie bremena – koľajnice (upravená klieština pre uchytenie podvalov). Pri manipulácii s ňou utrpel zamestnanec ŽSR pracovný úraz.

Zvolenský traťováci vymenili 400 podvalov

Služobný vlak, ktorý sa začiatkom júna vykoľajil medzi Hronským Beňadikom a Novou Baňou, zanechal po sebe poriadne škody na infraštruktúre. Okrem okamžitých opráv bezprostredne po nehode, museli zvolenský traťováci úsek dlhý 300 metrov dávať do poriadku aj v septembrovej výluke.



Zvolenský traťováci mali plné ruky práce, ktorú im sťažovalo teplé počasie.

Krátko po vykoľajení vymenili traťováci 60 podvalov, aby trať spojzdnili. Celkovo však bolo nutné vymeniť až 400 poškodených podvalov a približne 150 kusov podvalových kotiev. Práce boli zrealizované priam ukážkovo, no aj tu chlapom znepríjemňovala robotu, hoci išlo o september, stále letná klíma. Súčasťou výluky, ktorej sa v čase najväčších prác zúčastnilo asi



V septembrovej výluke na trati Hronský Beňadik – Nová Baňa bolo potrebné vymeniť poškodené podvaly.



Zničené betónové podvaly zdegradoval služobný vlak, keď sa vykoľajil.

30 chlapov, bola aj oprava priecestia. Na priecestí s jedinečným identifikačným číslom SP 0778 bola panelová konštrukcia vymenená za asfaltovú. Na sedemdnovej výluke pracovali okrem našich zamestnancov aj zamestnanci z firmy TSS Grade, a. s., ktorá mala na starosti zväčša práce. Počas výlukových dní bola pre cestujúcich zabezpečená náhradná autobusová doprava.

(ika), foto: autorka

Oprava nástupišťa v Nižnej Myšli si vyžiadala úpravu koľaje

Počas minuloročných letných mesiacov opravovali košickí traťováci v Nižnej Myšli 3 nástupištia a k nim príslušné dopravné koľaje. V tejto železničnej stanici na východe Slovenska sa ukázali aj tentoraz, na sklonku prázdnin. Kvôli oprave perónu znižovali niveletu druhej staničnej koľaje.

Zo štyroch nástupíšť a staničných koľají už tri prešli opravou. Vrásky na tvárach cestujúcich a železničiarov vyvolával už iba perón v pôvodnom stave pri druhej staničnej koľaji, po ktorej najčastejšie prechádzajú vlaky smerujúce do metropoly východu. „Nástupište nevyhovovalo norme, pretože bolo jednostranné, vysypané štrkom a hranu tvorili betónové podvaly. Kvôli bezpečnejšiemu pohybu cestujúcich po peróne padlo rozhodnutie, že ho prerobíme na obojstranné, s nástupištnými hranami Tischer. Najskôr sme ale mu-



Zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Košice popri znížení nivelety 2. staničnej koľaje vymenili aj poškodené podvaly.



Dopĺňanie štrku pred podbitím koľaje pozorne sledoval a riadil koordinátor SMSÚ ŽTS TO Košice Štefan Ludvik (druhý zľava).

seli zjednotiť rozdielne výšky príslušných dopravných koľají,” hovorí Stanislav Kaminský, vedúci SMSÚ ŽTS TO Košice a vysvetľuje ďalej: „Normovaná vzdialenosť medzi hranou nástupišťa a temenom koľajnice je minimálne 30 centimetrov, preto sme potrebovali znížiť niveletu 2. staničnej koľaje na úroveň susednej „jednotky“, aby bolo opravované nástupište vo vodorovnej rovine.“ Traťováci nakoniec v oblasti pôvodného nástupišťa, v približne 300-metrovom úseku reálne znížili niveletu koľaje miestami až o 30 centimetrov a súčasne vymenili aj poškodené podvaly. Opravu nástupišťa vykoná v jeseni tunelový obvod z Margecian, ktorý ho zároveň skráti na 230 metrov, čo stále bude postačovať pre zastavujúce vlaky. Výsledný stav sice nedosiahne parametre zmodernizovaných koridorových staníc, ale určite bude z pohľadu bezpečnosti a kultúry cestovania prínosom.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor

Nové mostnice na železničnom moste neďaleko Prakoviec

Košickí mostári vykonali údržbu a opravu železničného mosta na trati Margecany – Červená Skala. Išlo o most v medzistaničnom úseku Gelnica – Prakovce v kilometri 15,063 ponad vodný tok Hnilec.

Košickí mostári vo vlastnej réžii vymenili nevyhovujúce mostnice. Opatrebovaných 64 kusov drevených mostníc nahradili

novými mostnicami z tvrdého - impregnovaného dreva. Opravné práce začali v pondelok 23. augusta a skončili sa 25.

augusta. Výluka si vyžiadala aj obmedzenia v osobnej doprave, a to v čase od 9,10 hod. do 14,00 hod. počas troch dní.

(sch)

Ďalšie opravené železničné priestieście

Železničari opravili 13. a 14. septembra železničné priestieście na trati Medzilaborce mesto – Radvaň nad Laborcom. Ide o železničné priestieście (s jedinečným identifikačným číslom JIČ SP1393), situované v km 101,818.

Dôvodom opravných prác na priestieští bol zlý technický stav priestieštnej konštrukcie. Zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Prešov zdemontovali časti dožitej drevenej priestieštnej konštrukcie a nahradili ich novou výdrevou. Zároveň tu zriadili v dĺžke 12 metrov aj nové

štrkové lôžko a vymenili staré drevené podvaly za nové. Opravné práce sa realizovali vo vlastnej réžii, s použitím vlastnej strojovej mechanizácie.

(sch)

STALO SA...

Spadnutý strom potrhál trakčné vedenie

Silný dážď narobil starosti v druhej polovici augusta elektrikárom zo Zvolena. V úseku medzi železničnými stanicami Hronská Dúbrava a Žiar nad Hronom spadla mohutná vrbá na trakčné vedenie vlečkovej a traťovej koľaje.

K spadnutiu stromu došlo po výdatných dažďoch, keď vrbu podmylo. Bolo pretrhnuté nosné lano, poškodené ramená trakčných podpier a zlomené dva izolátory. Väčším škodám zabránilo len opretie stromu o železničný mostík ponad potok, ktorý v týchto miestach preteká. Provizórne opravné práce sa vykonali ešte v noci tak, aby vlaky mohli jazdiť s obmedzením, rýchlosťou 30 km/h cez dočasne opravené miesto. Definitívne opravy na trakčnom vedení nastali na druhý deň v nočnej výluke.

Práce komplikovalo mokro po dažďoch, ako aj to, že daná mimoriadnosť sa stala v nočných hodinách. Predbežná škoda bola vyčíslená na sumu 1 600 €.

(ika), foto: Martin Slašťan



Spadnutý strom potrhál trakčné vedenie.



Väčším škodám zabránil železničný mostík, o ktorý sa strom oprel.

RUŽÍN - ďalšia opravená zastávka

Zamestnanci SMSÚ ŽB Prešov ani počas letných mesiacov nezaháľali a opravili niekoľko železničných zastávok a staníc. O mnohých sme už písali a tentoraz na konto tých v novom šate pribudla budova železničnej zastávky Ružín.

Prešovskí budovári pod taktovkou Petra Novosada sa v rámci opravných prác „pustili“ do omietok a opravy parapety. Nový náter opravenej fasády skrásil celkový vzhľad budovy. Obnovili sa aj emailové nátery ocelových konštrukcií, strešných žlabov a strešných zvodov. V závere alebo akousi čerešničkou na torte bolo osadenie nového značenia objektu. O šikovnosti mnohých majstrov na prešovskom, ale aj ďalších pracoviskách budovných obvodov sme už veľa písali. Zvyčajne je to pochvala, ako sa popasujú často s budovami vo veľmi zlom stave. A práve to by mohlo kompetentných presvedčiť, že sú naozaj potrební. Pomohla by aj zmena ich pracovného zaradenia. Konkrétne, aby maliari nemuseli v zime svoje maliarske náčinie odložiť a nastúpiť do kotolní, keďže ich funkcia je kumulovaná s kuričskou. Mnohé interiéry by práve počas jesenných, ale aj zimných mesiacov mohli byť opravené, natreté, čo by prispelo k ich lepšej údržbe.

(sch), foto: Peter PLAVČAN

Hollywoodska hviezda Sergej znovu ožila v Humennom

Prvá sobota v septembri patrí v Humennom už tradične oslave železnice v historickej aj modernej podobe. Pod taktovkou Podvihorlatského železničného spolku a za výdatnej pomoci ŽSR, ZSSK a ZSSK CARGO pripravili organizátori už IV. ročník Dňa železnice v Humennom.



V Humennom sa opäť zišli železniční nadšenci vo veľkom počte.

Ráno začalo, trochu netradične, súbežnou jazdou parného vlaku do Stakčína a historického motorového vlaku do Medzilaboriec z hlavnej humenskej stanice. Množstvo pary, ktoré vypúšťal popradský Papagáj aj historické motoráky s drevenými lavicami prilákali stovky cestujúcich a množstvo pozorovateľov na trase. Tisíce návštevníkov mohli počas dňa v depe zažiť predstavenie všetkých moderných vozidiel, ktoré v regióne Humenného premávajú. K dispozícii mali tiež posunovací rušeň na baterky a zaujímavosťou dňa bolo špeciálne vozidlo Porsche Cayenne na železničných kolesách, ktoré dorazilo z Poľska. Ozajstnou čerešničkou na torte však bolo slávnostné naštartovanie a krst Sergeja – rušňa, ktorý si presne pred 20-timi rokmi zahral vo filme Peacemaker po boku Georgea Clooneyho a Nicol Kidmann. Pod patronátom humenského spolku dostal tento rušeň nádej na nový život. V depe toho však bolo oveľa viac. Nechýbali modelári, policajti a hasiči s ukázkou techniky či automobilové veterány a razila sa tu aj pamätná minca. Zemplínske špeciality v reštauračnom vozni a pravý železničiar sky kotlíkový guláš dodal akcii punc kvality.

Obrovská vďaka za úspešne zvládnutý deň v mene organizátorov aj v mene takmer 10 tis. účastníkov patrí všetkým železničiarom, rušňovodičom aj vlakvedúcim, no osobitné uznanie najmä výpravcom a „posádku“ humenskej železničnej stanice, ktorí tento náročný deň zvládli bez problémov a obmedzení v bežnej prevádzke.

Dominik DREVICKÝ, Podvihorlatský železničný spolok



Prešovskí budovári prednedávnym opravami zmenili nelichotivý vzhľad staničnej budovy Ružín.



Drezinový deň bol úspešný pre malých aj veľkých

V sobotu 3. septembra sa v priestoroch železničnej stanice Bratislava - východ stretlo množstvo železničných nadšencov, aby spolu s organizátormi odštartovali prvý ročník akcie s názvom Drezinový deň. Za touto akciou stál Klub železničnej nostalgie Bratislava - východ a Múzejno-dokumentálne centrum VVÚŽ.

Ako už názov akcie napovedá, v tento deň sa uskutočnilo stretnutie motorových a šliapacích drezín, čo malo veľký úspech u malých aj u tých väčších návštevníkov. V areáli boli zabezpečené prehliadky so sprievodcom. A pre tých, ktorí sa zaujímajú o modelovú železnicu, bolo prístupné i moduluvé koľajisko občianskeho združenia Vláčikovo a modelové koľajisko u vagóne Fa bratislavských modelárov.



Návštevníci si mohli počas tejto akcie vyskúšať jazdenie na ručných drezinách – napríklad inšpektorskej šliapacej drezine.



Premiéru v areáli múzea mali tieto dve dreziny. Tá prvá trojkolesová telegrafná (vľavo) sa podarila zreštaurovať o. z. Múzeum Stará Turá a tá druhá – traťmajstrovský koľajový bicykel (vpravo) zreštaurovalo o. z. Modrý Horizont z Topoľčian.



Spetrením akcie bol obsluhujúci personál, ktorý vítal návštevníkov v dobových uniformách.



Nemalým lákadlom bolo vozenie i na motorovom vozíku Tatra 14/52 Vm či na osobných drezinách Tatra/Škoda 1202 STW a Warszawa.



Kam po skončení základnej školy

ŠTUDUJ DOPRAVU

Víkendové kariérne poradenstvo

Kedy? 1. – 2. 10. 2016
Kde? v Múzeu dopravy v Bratislave, Šancová 1/A
O kolkej? od 10.00 h do 16.00 h

Pripravili sme pre Vás:

- ukážky výkonu povolani v železničnej doprave
- prezentáciu stredných odborných škôl a ich študijných a učebných odborov v oblasti dopravy
- priestory rušňa na nahliadnutie
- vyskúšanie riadenia rušňa simulátorom ETCS zariadenia
- riadenie dopravy na modelovej železnici
- výstavu železničných modelov
- výstavu fotografií zo železničného prostredia
- simulátor prevrátenia a nárazu vozidla
- videoprojekcie
- prehliadku múzea
- kariérne a pracovné poradenstvo
- ponuku voľných pracovných pozícií v železničných spoločnostiach

••• VSTUP VOLNÝ •••

www.mindop.sk

Koordinátor: MINISTERSTVO DOPRAVY, VÝSTAVBY A REGIONÁLNEHO ROZVOJA SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Organizátori: ZSBK CARGO, ZSR, SPS

Partner: SIEMENS