

ROČNÍK XXVI

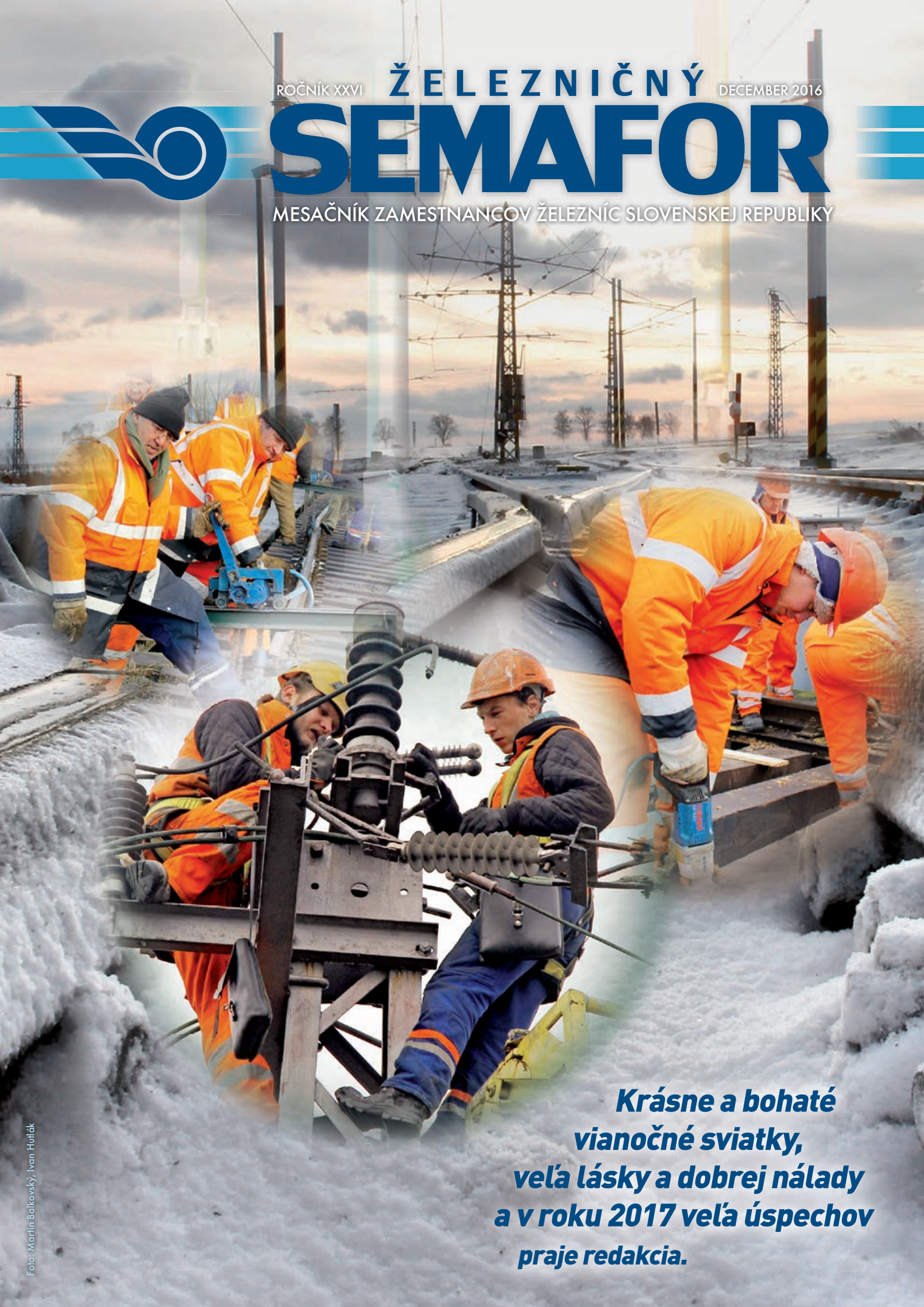
ŽELEZNIČNÝ

DECEMBER 2016



# SEMAFOR

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY



***Krásne a bohaté  
vianočné sviatky,  
veľa lásky a dobrej nálady  
a v roku 2017 veľa úspechov  
praje redakcia.***

## Premiér hostil 17 študentov vo vlaku



Premiéra Róberta Fica privítal na pôde bratislavskej hlavnej stanice jej predseda Pavol Országh.

Symbolických 17 študentov vysokých škôl si pozval premiér SR Róbert Fico 17. novembra na slávnostný obed vo vlaku na bratislavskej hlavnej stanici. Už po druhýkrát sa tak železničná stanica za organizačnej podpory ŽSR a vlak ZSSK stali originálnym miestom pripomenutia si 27. výročia boja za slobodu a Medzinárodného dňa študentsтва.

Zároveň ubehli dva roky od zavedenia bezplatného cestovania pre študentov a dôchodcov. Za ten čas sa do systému zaregistrovalo takmer milión ľudí. „Rozhodnutie dať študentom a žiakom možnosť bezplatne cestovať vlakom považujem za jedno z najsociálnejších rozhodnutí, ktoré vôbec bolo prijaté od roku 1989 pre túto kategóriu,“ uviedol premiér. Spolu s podpredsedom vlády Petrom Pellegrinim a ministrom financií Petrom Kažimírom so študentmi počas obeda diskutovali o ich budúcnosti, perspektíve, zaujímali sa o aktuálne dianie na Slovensku.

(pav)

## IC vlaky sú späť a rýchlejšie

Presne podľa nového grafikonu verejnej dopravy, za 4 hodiny a 42 minút, sa 11. decembra podarila prvá jazda obnoveného IC vlaku ZSSK na trase Bratislava – Košice.

Dlhohlasovaný a cestujúcimi dlhočakávaný návrat IC vlakov na bratislavskej hlavnej stanici slávnostne uviedli predseda Národnej rady SR Andrej Danko a prvý IC-čko vypravil minister dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Ārpád Érsek. „Vypravoval som vlak prvýkrát a dúfam, že nie posledný,“ netajil minister dobré



V nedeľu 11. decembra sa na bratislavskej hlavnej stanici na krátkom brífingu prihovoril cestujúcim aj novinárom aj Andrej Danko, predseda NR SR.



Prvé IC-čko vypravil 11. decembra minister dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Ārpád Érsek. „Vypravoval som vlak prvýkrát a dúfam, že nie posledný,“ netajil minister dobré pocity.

pocity. Železničná spoločnosť Slovensko IC vlaky obnovila po necelom roku, pričom slovami generálneho riaditeľa Filipa Hlubockého uistila, že pôjde o najrýchlejšie a zároveň najkomfortnejšie spojenie medzi našimi metropolami. Predseda parlamentu priznal, že zrušenie IC vlakov vyhodnotili ako urýchlený krok. IC vlaky sa teda vrátili na slovenské koľajnice s ambíciou, aby vlaky boli plné, cestujúci spokojní a čísla čierne.

(pav, foto: pav, ZSSK)

## Lipníky namiesto Nemcoviec

Nástupom nového grafikonu vlakovej dopravy nastalo aj niekoľko zmien v názvosloví dopravných bodov v sieti ŽSR. Železničná

stanica Nemcovce, nachádzajúca sa na trati medzi Prešovom a Vranovom nad Topľou, nesie od 11. decembra meno Lipníky. Železničná stanica Zlatovce zmenila názov na Trenčín – Zlatovce, zastávka Opatovná nad Váhom sa po novom nazýva Trenčín – Opatová. Zmenou GVD sa predpisovo doriešila aj nová zastávka Bratislava – Vrakuňa na trati medzi Bratislavou a Dunajskou Stredou, ktorá je v prevádzke od 15. októbra 2016.



Foto: Peter PLAVČAN

### NA OBÁLKE

Pri posledných tohtoročných výlukach sme zastihli elektrikárov, mostárov a traťovákov.



## Čo práve robí ?

Dnes sme sa opýtali Michala ŠKRIABA, riaditeľa odboru právnych vzťahov O 130 GR ŽSR



Práve riešim viacero vecí, od klasickej právnickej agendy, cez manažovanie práce mojich kolegov na odbore, až po prvé vlastné hodnotenie činnosti odboru v súvislosti s blížiacim sa koncom kalendárneho roka.

Keďže som na ŽSR prišiel len približne pred polrokom z vonkajšieho prostredia - z privátnej sféry, kde bolo fungovanie úplne odlišné, stále si osvojujem interné pravidlá a oboznamujem sa s činnosťou ŽSR a hantírkou a skratkami ako DSPRS, TSI, MPV, ktorú dlhoroční železničari už majú v krvi.

Aj keď prostredie železníc pre mňa nebolo až tak cudzie, pretože obidvaja rodičia (dnes už dôchodcovia) boli dlhoročnými železničiarimi, záber činností nášho odboru v rámci ŽSR ma prekvapil svojou šírkou a vnímam to dennodenne. Riešime bežné právnické

agendy od uplatňovania nárokov ŽSR za neuhradené faktúry za zopár desiatok či sto eur, až po riziká štátnej pomoci v hodnote niekoľkých miliónov eur. Pripomienkujeme a spolupodieľame sa na tvorbe interných železničiarских predpisov, pracujeme s predpismi európskeho práva, pomáhame pripravovať podklady pre verejné obstarávania a plníme mnohé iné požiadavky.

Musím však povedať, že ešte jedna vec ma v rámci práce na ŽSR prekvapila, a to je množstvo stretnutí a pracovných porád, ktoré je nutné takmer denne absolvovať.

Odbor právnych vzťahov má tri oddelenia a vyše dvadsiatu ľudí, takže viac ako riaditeľom - právnikom, ktorý reálne rieši a plní úlohy, som často (logicky) aj tým riaditeľom manažérom, ktorý deleguje prácu na svojich kolegov, riadi a kontroluje ich a, samozrejme, zodpovedá navonok za činnosť odboru. Práve hľadanie tej správnej rovnováhy medzi osobným plnením pracovných úloh a delegovaním obdržaných úloh ďalej na mojich kolegov a ich kontrola je niekedy dilemou.

V súčasnosti je otvorených vyše 170 súdnych sporov, z toho 5 pasívnych a 1 aktívny spor s hodnotou istiny nad 170.000,- €. A pokiaľ ide o otázku, čo ma aktuálne a konkrétne najviac zamestnáva? Je to príprava zmluvnej dokumentácie pre plánované obstaranie prevádzkovateľa TIP Žilina, kde v spolupráci aj s externou advokátskou kanceláriou pracujeme na tvorbe koncesnej zmluvy. Blíži sa koniec roka, a preto si dovoľm trochu prekročiť rámec tejto rubriky a využiť tento čas na poďakovanie sa mojim kolegom z odboru i ostatným železničiarom za ich milé prijatie a podporu, za ich zodpovedný prístup k práci. A všetkým kolegom a ďalším železničiarom, ale aj Vaším čitateľom, želim pokojné prežitie vianočných sviatkov.

## Zmeny vo vedení

Generálny riaditeľ Železníc SR Martin Erdössy dňom 5. decembra 2016 odvolal z funkcie námestníka generálneho riaditeľa pre rozvoj a informatiku Pavla BULLU a z funkcie riaditeľa Kancelárie generálneho riaditeľa ŽSR Zsolta VARGU. Dňom 6. decembra

2016 vymenoval do funkcie námestníka generálneho riaditeľa pre rozvoj a informatiku Igora POLÁKA a k tomu istému dátumu vymenoval do funkcie riaditeľa Kancelárie generálneho riaditeľa ŽSR Pavla BULLU.

## V spolupráci budeme pokračovať aj naďalej

Na základe rámcovej zmluvy o spolupráci a vedecko-výskumnej činnosti, vzdelávaní a rozvoji, podpísanej medzi GR ŽSR a Technickou univerzitou Košice (TU), sa 15. novembra uskutočnilo na pôde TU v Košiciach rokovanie medzi VVÚŽ Žilina a Stavebnou fakultou TU Košice.

Predmetom rokovania bola spolupráca medzi oboma skúšobnými laboratóriami v oblasti železničnej dopravy, konkrétne z oblasti merania niektorých prvkov infraštruktúry, napr. meranie drsnosti koľajníc a dynamického útlu koľaje, diagnostiky mostov. Nemenej dôležitá bude ďalšia vzájomná spolupráca pri riešení aktuálnych úloh ŽSR, odbornej prípravy zamestnancov ŽSR, skvalitňovanie vzdelávania študentov TU počas štúdia a v neposlednom rade zabezpečenie prepojenia teórie s praxou. Obe inštitúcie v minulosti spolupracovali pri tvorbe dôležitých noriem z oblasti železničného spodku a geometrickej polohy koľaje normálneho a širokého rozchodu. Rokovania sa zúčastnili za TU Košice rektor



Zľava: Ján Mandula, vedúci Ústavu inžinierskeho staviteľstva, Vincent Kvočák, dekan Stavebnej fakulty, Stanislav Kmeť, rektor univerzity a Vladimír Herda, riaditeľ VVÚŽ Žilina počas novembrového rokovania na pôde Technickej univerzity v Košiciach. Foto: Ján URDA

univerzity Stanislav Kmeť, dekan Stavebnej fakulty TU KE Vincent Kvočák, vedúci Ústavu inžinierskeho staviteľstva Ján Mandula. Za VVÚŽ Žilina sa rokovania zúčastnili riaditeľ VVÚŽ Vladimír Herda a vedúci oddelenia sekcie ŽTS Ján Urda.

(red)

# Dobré medziľudské vzťahy sú prevenciou akýchkoľvek konfliktov

Mobbing, bossing, staffing sú síce cudzie slová, avšak stále viac sa používajú aj v bežných slovníkoch mnohých ľudí, keďže označujú určitý spôsob šikanovania. Aj na železnici sú pracoviská, kde medziľudské vzťahy nie sú vždy najlepšie. Do redakcie dostávame podnety na riešenie problémov vo vzťahoch, s ktorými si zamestnanec nevie sám poradiť. Aj preto sme požiadali o spoluprácu Agnesu Číkovú, hlavnú psychologičku na železnici, aby nám aj so svojou kolegyňou zodpovedali na niektoré otázky a vysvetlili tieto a ešte ďalšie pojmy, ktorými sa situácie na pracoviskách odborne označujú.

„V poslednom období sme čoraz častejšie oslovení na spoluprácu k riešeniu zhoršených medziľudských vzťahov na pracoviskách. V takých prípadoch poskytujeme poradenstvo pre vedúcich zamestnancov, ale aj pre ďalších zamestnancov, ktorých sa daná problematika dotýka. Jedným z riešení je aj poskytnutie prieskumu sociálnej klímy na pracovisku, kde sú problémy,“ hovorí Agnesa Číková, hlavná psychologička ŽSR. Činnosť železničných psychológov nie je zameraná iba na posudzovanie psychickej spôsobilosti zamestnancov, ale v prevádzke často konzultujú personálne obsadenie a pracovné podmienky, robia sociálne prieskumy, mapujú situáciu na pracoviskách, kde sú narušené medziľudské vzťahy. A tak sme aj my začali s otázkami.

## Čo je to mobbing, bossing, staffing?

Za mobbing sa považujú opakované fyzické, verbálne alebo psychické útoky na kolegu a iné rafinované spôsoby znevažovania jeho práce, jeho úmyselné izolovanie či zastrašovanie. Ide o prejavy nežiaducej agresivity v medziľudských vzťahoch. Zámerom je vôľa ublížiť, ponižovať, zničiť dobrú povesť danej osoby. O mobbingu, čiže šikanovaní hovoríme vtedy, keď sa na postihnutú osobu útočí systematicky a dlhý čas, jednou alebo viacerými osobami. Podľa výskumov prof. H. Leymanna je to aspoň raz za týždeň, po dobu aspoň pol roka. Často sa vyvinie z osobného alebo pracovného konfliktu. Sú to zvyčajne dlhotrvajúce neriešené alebo nevyriešené situácie, spory.

Bossing znamená, že sa takéhoto konania dopúšťa vedúci pracovník. O bossingu hovoríme v prípade útokov nadriadeného voči podriadenému za účelom vynútenia si jeho poslušnosti, prispôsobenia sa, resp. s cieľom dostať ho preč z pracovnej pozície. Útoky podriadených zamestnancov na vedúcich sa nazývajú staffingom a ich cieľom je úplne zničiť nadriadeného.

## Čo sa považuje za mobbing?

Medzi najčastejšie pozorované prejavy mobbingu v praxi patrí ohováranie, vý-

smech, izolovanie spolupracovníka, zadržanie dôležitých informácií, administratívno-pracovné opatrenia, nadmerné pracovné zaťaženie, nadmerná kritika, ale aj fyzické útoky. „Treba však odlišovať mobbing od plnenia si pracovných povinností a dodržiavania pracovnej disciplíny,“ upozorňujú psychologičky. Z toho vyplýva, že štýl riadenia môže ovplyvniť to, či na pracovisku dochádza k šikanovaniu, alebo nie.

## Kto sú najčastejšími páchatelmi mobbingu?

Strojcovia mobbingu - mobbéri vymýšľajú nové praktiky na znemožnenie druhej osoby, pričom sa snažia prikláňať verejnú mienku na svoju stranu. Spoluúčastníci môžu k mobbingu zaujať aktívny postoj podporou strojcov alebo pasívny postoj, kedy sa tvária, že problémy nevidia.

Obetou mobbingu sa môže stať napríklad osamelý zamestnanec, alebo niečím nápadný, odlišný, úspešný alebo aj nový. Upozorniť na šikanu by mala nielen samotná obeť, ale aj spolupracovníci, vedúci, ako aj ostatní tichí pozorovatelia. Tu si treba uvedomiť, že aj mobbing sa vyvíja. V prvej fáze, ktorá môže byť veľmi krátka, vznikne konflikt. Ak ho nikto zo zainteresovaných nerieši, konflikt rýchlo eskaluje. Vtedy je dôležité o konfliktoch otvorene hovoriť.

V druhej fáze mobbér obeti znepriemňuje život, rozširuje o nej rôzne chýry, dostáva ju do izolácie. Obeť spočiatku nereaguje, čaká, že útoky pominú. Tým, že sa situácia nerieši, paradoxne, problém sa stane verejne známy. Izolovaná obeť hľadá pochopenie u iných (čo môžu ľudia vnímať ako obťažovanie). Jej pracovné výsledky sa zhoršia v dôsledku sústavného teroru a stresu, cíti sa frustrovaná, neschopná až bezcenná. V tejto etape by mal vedúci zasiahnuť.

Pokiaľ sa tak neudeje, obeť prestáva byť dôveryhodnou. Začína reagovať, snaží sa situáciu riešiť sama - spravidla sťažnosťami, čím ju okolie začne vnímať ako problémovú osobu. Vedúci vidí, že má na pracovisku problém. Najčastejším spôsobom ako ho „riešiť“ je „zbaviť sa“ problémovej osoby.



## Čo robiť, ak sa staneme obeťmi mobbingu?

Ak cítite, že ste sa stali obeťou mobbingu, môže vám pomôcť otvorený rozhovor. Nacrtnite problém pred kolegami a útočníka to môže zastaviť. Takáto konfrontácia si však vyžaduje veľa energie a značné sebavedomie. Treba sa na ňu dôkladne pripraviť a konzultovať problém s vedúcim, personalistom, zástupcom odborov, resp. s právnikom.

## Kto sa môže obrátiť na železničných psychologov?

### Využíva tieto služby viac nadriadení, či ostatní zamestnanci?

Na psychologické poradenstvo majú železničiar bezplatný nárok zo sociálneho programu a môžu sa u psychológa sami ohlásiť. Nadriadení sa na nás - psychologov obracajú s rôznorodými problémami, ktoré zvyčajne spolu odkonzultujeme a navrhujeme určité odporúčania, opatrenia a postupy. Podobne nás oslovujú aj samotní zamestnanci ohľadom poradenstva pri riešení pracovných, ale aj osobných problémov.

## Ako sa na železnici rieši mobbing?

V situáciách, keď ani po aktívnom riešení zo strany vedúcich neprichádza k zlepšeniu v oblasti medziľudských vzťahov, vedenie požiadava psychologov o zmapovanie aktuálnej sociálnej klímy na príslušnom pracovisku. Výsledkom takéhoto prieskumu je analýza situácie, ktorá je podrobne konzultovaná so zadávateľom prieskumu a slúži ako podnet pre ďalšie riešenie. Potom už nastáva riešenie pracovnoprávných vzťahov, ktoré majú v rukách nadriadení a zodpovední zamestnanci z úsekov ľudských zdrojov. V rámci prieskumov, ktoré sme

doteraz realizovali, sme sa okrem zhoršených medziľudských vzťahov zameriavali aj na ďalšie oblasti. V nedávnej minulosti sa reprezentatívneho sociálno-psychologického prieskumu ŽSR zúčastnilo 1076 zamestnancov, ktorí hodnotili svoju prácu a zaťažujúce faktory, vyjadrovali sa k medziľudským vzťahom, finančnému odmeňovaniu, pracovnej motivácii a spokojnosti k práci a mali možnosť vysloviť svoje názory a postoje. Predpokladáme, že keby sa robil nový prieskum podobného zamerania, výsledky by boli rozdielne a zaujímavé by bolo ich porovnanie. Prieskum sa realizoval z úrovne odboru riadenia ľudských zdrojov pod gesciou hlavného psychológa.

Pred rokom sme robili monitoring faktorov ovplyvňujúcich kvalitu pracovného výkonu na jednom odbore so zameraním v prvom rade na medziľudské vzťahy (vzájomné vzťahy manažér - podriadený, skupina - jednotlivец, hodnotenia seba). V druhom rade sme sa sústredili na faktor stresu, pričom sme ho posudzovali v 3 dimenziách - v zamestnaní, psychologické vypätie a osobné zdroje pre zvládanie stresu. A v treťom rade sme pri motivácii sledovali predpoklady efektívnej a úspešnej činnosti v práci, resp. v procese vzdelávania. Súčasťou monitoringu bola prednáška k aktuálnej téme a v rámci individuálnych rozhovorov účastníci dostali spätnú väzbu od

psychológa. Analýza a výsledky z prieskumov nie sú verejné, ide o citlivé informácie a zásadne ich odovzdávame zadávateľovi, ktorý rozhodne o ďalšom postupe riešenia situácie.

### Ako nebyť šikanovaný? Dá sa mobbingu predchádzať?

Prevencia mobbingu spočíva najmä v informovanosti zamestnancov, otvorenosti v komunikácii, ako aj vzdelávaní manažérov vo vedení ľudí. Dôležité je riešenie interpersonálnych vzťahov a konfliktov, vzdelávanie zamestnancov v spôsobe zvládania konfliktov a záťaže. Je dobré vedieť, že mobbingu sa nedarí na pracovisku, kde je dobrá pracovná atmosféra. Mobbing sa vyvinie z mnohých konfliktov, ktoré sa neriešia. Keď včas nerozpoznáme mobbingové aktivity a cielene proti nim nezakročíme, je predpoklad, že problém nebude vyriešený. Kto mlčky prihliada mobbingu, stáva sa spolupáchateľom.

Dôsledky mobbingu pre „obete“ vidíme v podobe výrazne zníženého výkonu, ktorý je spôsobený veľkým psychickým tlakom, poruchami koncentrácie, poklesom sebavedomia, stavmi úzkosti, môže prejsť do psychosomatických následkov a viesť až do dlhodobej práceneschopnosti. Aj po ukončení PN a návrate do pracovného prostredia je práca pre takéhoto jed-

notlivca nevyhnutným zlom, nenachádza v nej radosť a zmysel svojho uplatnenia. Na druhej strane aj mobber spotrebuje časť svojho pracovného času vymýšľaním nových praktík.

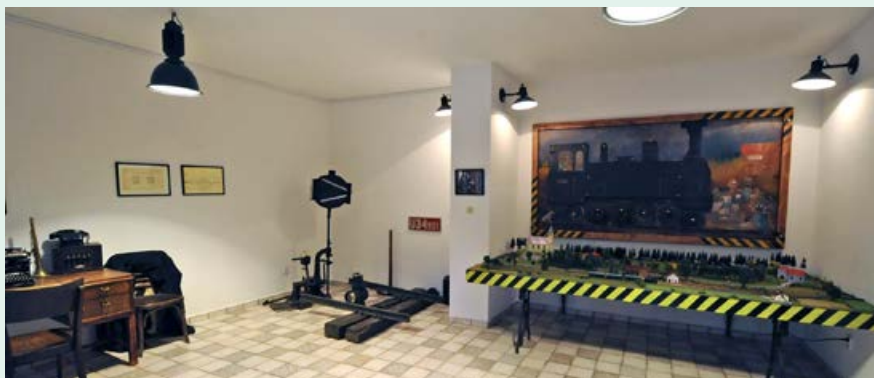
Dôsledky mobbingu pre organizáciu sú priame i nepriame. V podobe zvýšených nákladov, zníženej produkcie, v celkovom dopade na sociálnu atmosféru a motiváciu, v zvýšenej počte práceneschopnosti zamestnancov či nespokojnosti zákazníkov. Ak sú vzťahy na pracovisku problematické, prenášajú sa aj do súkromného života zamestnancov. Preto priateľská atmosféra na pracovisku je zamestnancami cenená, je dôvodom, prečo prácu menia a zohráva dôležitú rolu pri výbere zamestnania u mladých.

**„Pestovanie dobrých medziľudských vzťahov je prevenciou akýchkoľvek konfliktných situácií. Ak už sa problémy v medziľudských vzťahoch vyskytnú, treba ich hneď v zárodku riešiť,“** zdôrazňuje v závere Agnesa Číková.

**Za diskusiu a zodpovedanie otázok ďakujeme Agnese Číkovej, prednostke pracovísk psychológie a zároveň hlavnej psychologičke a jej kolegyni Nine Letkovej z bratislavského psychologického pracoviska ÚIVP.**

(sch)

## Otvorili múzeum Jozefa Kronera



Múzeum sa oplatí navštíviť. Treba sa však dopredu ohlásiť.



Otvorenia múzea sa zúčastnila aj dcéra Jozefa Kronera, Zuzana.

**Slávny slovenský herec by bol dnes na svojich rodičov zo Staškova hrdý rovnako, ako sú oni na neho. V posledných novembrových dňoch totiž občianske združenie Spolok rodičov Jozefa Kronera otvoril múzeum s názvom - Železničarske múzeum - ako to videl Jozef Kroner.**

Ako povedal predseda občianskeho združenia Vladimír Gajdošík, vytvorením múzea chceli vzdať úctu Kronerovcom a železničarskemu povolaniu. Múzeum sa nachádza na železničnej stanici v Staškove a návštevníci v ňom nájdu aj artefakty z medzivojnového obdobia a model koľajiska Staškova z obdobia, keď tam žili Kronerovci, teda približne v rokoch 1920 - 1932. K vzhliadnutiu je však v tomto múzeu oveľa viac. Otvorenia sa zúčastnila aj Kronerova dcéra Zuzana, taktiež známa herečka, ktorú sprevádzal jej manžel. Ak by ste múzeum chceli navštíviť, treba sa dopredu ohlásiť. Otvorené je zatiaľ len na požiadanie.

(ika), foto: V. Gajdošík

# Skrátenie modernizačných procesov nám klope na dvere

Modernizácia železničných tratí je dlhodobým procesom a málokto z nás, ktorí s tým neprichádzame denne do styku, si uvedomuje, akú prípravu modernizácia predstavuje, aké kroky treba podľa zákonov dodržiavať a o aké dlhé procesy v skutočnosti ide. Nájde sa aj v tomto vymedzenom procese možnosť na inováciu, zlepšenie a najmä urýchlenie? O týchto témach sme sa porozprávali s Ivanom Šteckom, ktorý je zástupcom riaditeľa odboru investorského (O 220 GR ŽSR) pre riadenie prípravy, plánu a cien.

**Z rôznych strán počúvame o tom, prečo trvá príprava modernizácie železničnej trate tak dlho. Viete nám to v úvode objasniť?**

Dá sa povedať, že „na vine“ je legislatíva. Aby sme v príprave dodržali všetky náležitosti a dopracovali sa k podkladom pre verejnú súťaž na zhotoviteľa, je potrebné spracovať 6 stupňov projektovej dokumentácie, čo istý čas trvá. Tento proces spočíva vo viacerých krokoch, ktoré je nevyhnutné dodržať. Tieto kroky na seba nadväzujú a nie je možné ich preskočiť. Keď sa pozrieme do tabuľky 1, ktorú uvádzame aj čitateľom, je zrejmé, že tieto kroky sa nedajú obísť a ide naozaj o dlhodobý proces. Áno, vďaka nastavenej legislatíve je potrebných veľa úkonov, ktoré vyžadujú svoj čas. A to ešte upozorňujem, že časové údaje správnych konaní a verejného obstarávania uvedené v tabuľke sú veľmi optimistické. Z tej tabuľky vyplýva, že čistá príprava stavby bez obidvoch verejných obstarávaní je 97 mesiacov, a to je naozaj veľa.

**Dostanú sa k vám aj zlé ohlasy, že doba prípravy nejakej konkrétnej modernizácie trvá dlho?**

Ale áno, počúvame to takmer každý deň. Tlaky na skrátenie tohto procesu sú obrovské. Stále častejšie sa stretáme s požiadavkou skrátiť harmonogram minimálne na polovicu času. A to sa, žiaľ, pri dodržaní platnej legislatívy nedá. Za nás totiž hovorí aj prax. Napríklad tohto roku v septembri sme odovzdávali stavenisko modernizácie železničnej trate v úseku Púchov – Považská Teplá. Súťažné podklady pre verejné obstarávanie projektanta sa začali spracovávať v roku 2004, zmluva s projektantom bola podpísaná



12. mája 2005. Od začatia spracovania súťažných podkladov na výber projektanta do odovzdania staveniska zhotoviteľovi prešlo 12 rokov. To treba brať ako fakt.

**Je tu však aj možnosť skrátenia prípravy stavby, a to verejným obstarávaním podľa tzv. žltého FIDICu. Vysvetlite našim čitateľom, o čo v tomto prípade ide?**

Je to jedna z možností. Všimnite si, že v tabuľke sú uvedené dve verejné obstarávania – na projektanta a na zhotoviteľa. Verejná súťaž podľa „žltého FIDICu“ umožní obstarat' zhotoviteľa, ktorý zabezpečí projektovú prípravu aj samotnú realizáciu stavby. V tomto prípade odpadne verejné obstarávanie projektanta. Logika káže, že sa takýmto krokom ušetrí spracovanie DVZ a jedno obstarávanie - teda doba prípravy sa naozaj skrúti o 15 mesiacov. Všetky ostatné kroky však musí zhotoviteľ aj tak dodržať.

**Znamená to, že pri verejnom obstarávaní podľa „žltého FIDICu“ zhotoviteľ ponúkne cenu, za ktorú modernizáciu pripraví a zrealizuje?**

Presne, toto je ale jedna z negatívnych stránok tohto postupu. Keďže sme len na začiatku prípravy, zhotoviteľ bude musieť bez detailnejších podkladov ponúknuť cenu, za ktorú stavbu projektovo pripraví a následne zrealizuje. Nielenže bude zhotoviteľ

**Tabuľka 1 – V tejto tabuľke sú uvedené všetky kroky, ktoré je momentálne nutné v procese prípravy dodržiavať.**

1.	Príprava súťažných podkladov + verejná súťaž na výber projektanta	12 mesiacov
2.	Spracovanie dokumentácie pre EIA + posúdenie vplyvu na životné prostredie	14 mesiacov
3.	Spracovanie dokumentácie stavebného zámeru (DSZ) vrátane prieskumov	5 mesiacov
4.	Štátna expertíza	3 mesiace
5.	Spracovanie dokumentácie pre územné rozhodnutie (DUR)	4 mesiace
6.	Inžinierska činnosť - zabezpečenie podkladov pre územné rozhodnutie	3 mesiace
7.	Inžinierska činnosť – územné konanie	4 mesiace
8.	Schvaľovací proces DUR	1 mesiac
9.	Spracovanie dokumentácie pre stavebné povolenie (DSP)	8 mesiacov
10.	Schvaľovací proces DSP – odborný posudok	3 mesiace
11.	Vnútrorezortná expertíza + schvaľovací protokol MDVRR SR	3 mesiace
12.	Majetkovoprávne vysporiadanie pre potreby stavebného konania	24 mesiacov
13.	Inžinierska činnosť – stavebné konania	12 mesiacov
14.	Spracovanie dokumentácie pre realizáciu stavby (DRS)	7 mesiacov
15.	Vnútrorezortná expertíza MDVRR SR	3 mesiace
16.	Spracovanie dokumentácie pre výber zhotoviteľa (DVZ)	3 mesiace
17.	Príprava súťažných podkladov + verejná súťaž na výber zhotoviteľa stavby	12 mesiacov
<b>Spolu</b>		<b>121 mesiacov</b>

Tabuľka 2 – Navrhovaná úprava procesu prípravy modernizácie		
1.	Príprava súťažných podkladov + verejná súťaž na výber projektanta	12 mesiacov
2.	Spracovanie EIA + posúdenie vplyvu na životné prostredie	14 mesiacov
3.	Spracovanie dokumentácie pre územné rozhodnutie (DUR)	7 mesiacov
4.	Inžinierska činnosť - príprava podkladov pre územné rozhodnutie a štátna expertíza	3 mesiace
5.	Inžinierska činnosť – územné konanie, schvaľovací proces DUR	4 mesiace
6.	Majetkovoprávne vysporiadanie pre potreby stavebného konania	priebežne
7.	Spracovanie dokumentácie pre stavebné povolenie v rozsahu realizácie stavby a s podkladmi pre verejné obstarávanie (DSPRS)	12 mesiacov
8.	Schvaľovací proces DSPRS – odborný posudok	3 mesiace
9.	Vnútrorezortná expertíza + schvaľovací protokol MDVRR SR	3 mesiace
10.	Príprava súťažných podkladov + verejná súťaž na výber zhotoviteľa stavby	12 mesiacov
11.	Inžinierska činnosť – stavebné konania	priebežne
<b>Spolu</b>		<b>70 mesiacov</b>

ponúkať cenu za projektovú prípravu, ale vo svojej ponuke bude odhadovať cenu prác a materiálov, ktoré budú o 8 rokov. Celý tento odhad bude musieť premietnuť do ponukovej ceny.

### Ale aj pri skrátení o 15 mesiacov je ešte doba prípravy modernizácie dlhá. Nezamýšľali ste sa nad tým, ako by sa dala príprava modernizácie ešte skrátiť?

Vystihli ste to, „žltý FIDIC“ nie je zaručený liek na tento problém. Podľa mňa lepšia možnosť, ako túto dobu skrátiť, je dosiahnuť stav, aby súbežne bežalo niekoľko činností naraz. A tu sme už dosiahli aj uspokojivé skrátenie prípravy, pričom sme dodržali súčasnú legislatívu.

### Čo myslíte pod súbehom niekoľkých činností naraz?

Pred piatimi rokmi sme navrhli nový spôsob prípravy stavieb z vlastných zdrojov, ktorý sme aplikovali do praxe. Sú to stavby na jestvujúcej železničnej trati, ktoré svojim charakterom nevyžadujú proces EIA, teda posudzovanie vplyvu na životné prostredie, ani územné rozhodnutie. Pri stavbách z vlastných zdrojov nie je potrebné zabezpečiť štátnu ani vnútrorezortnú expertízu. A z toho sme vychádzali. Projektant nám spracuje len jeden stupeň PD - projektovú dokumentáciu pre stavebné povolenie v rozsahu realizácie stavby (DSPRS). Po jej odovzdaní a schválení je možné okamžite začať proces verejného obstarávania zhotoviteľa. Počas tohto verejného obstarávania nám projektant zabezpečí stavebné povolenie. Celá doba prípravy medzi dvomi verejnými obstarávaniami sa takto skráti len na dobu potrebnú pre spracovanie DSPRS a jej schválenie. Takouto úpravou sme dosiahli, že proces potrebný na zabezpečenie stavebných povolení pobeží súbežne s procesom na verejné obstarávanie zhotoviteľa. To je radikálne skrátenie prípravy stavby. Kroky 9 až 16 sme skrátili v priemere na 5 mesiacov. Táto doba sa, samozrejme, líši v závislosti od komplikovanosti samotnej stavby.

### Sú takéto možnosti aj pri príprave modernizácie?

Vždy musíme dodržať platnú legislatívu, a to nám pri modernizácii zväzuje ruky. Prvé kroky sme už ale podnikli. Navrhli sme ministerstvu dopravy, aby sa pre potreby štátnej expertízy nesppracovávala dokumentácia stavebného zámeru, ale predkladala dokumentácia pre územné rozhodnutie (DUR). Štátna expertíza by potom prebehla počas prípravy podkladov pre územné konanie. Súčasne sme navrhli, aby proces schvaľovania DUR prebehol počas územného konania tak, aby po nadobudnutí právoplatnosti územného rozhodnutia bol vydaný okamžite schvaľovací protokol. Tým sa vlastne celý proces štátnej expertízy a proces schvaľovacieho konania na ministerstve dopravy „schová“ do procesu územného konania, pričom sa stále dodrží potrebná postupnosť - štátna expertíza, územné rozhodnutie a následne schvaľovací protokol. Ministerstvo dopravy s takýmto postupom súhlasilo.

### Čiže kroky 3, 4 a 8 nebudú vplyvať na celkovú dobu prípravy modernizácie?

Áno, je to ušetrných 9 mesiacov.

### A nešlo by pri modernizácii spracovať projektovú dokumentáciu pre stavebné povolenie v rozsahu realizácie stavby (DSPRS) namiesto dokumentácie pre stavebné povolenie tak, ako to je pri stavbách z vlastných zdrojov?

Aj na tomto skrátení pracujeme. Treba si ešte uvedomiť, že spracovaním DSPRS odpadne jedna vnútrorezortná expertíza, o to je to výhodnejšie. Ešte nemáme ale uzatvorenú otázku spracovania dokumentácie pre výber zhotoviteľa. Tá totiž obsahuje niektoré časti, ktoré nám nerieši dokumentácia pre stavebné povolenie ani pre realizáciu stavby. Ak sa to podarí, dosiahneme stav, kedy aj pri modernizácii po spracovaní DSPRS a jeho následnom schválení bude možné začať verejné obstarávanie zhotoviteľa stavby.

### Znamenalo by to, že verejné obstarávanie zhotoviteľa stavby by mohlo začať už po 11. kroku?

Áno, k tomu mierime. Súbežne s procesom verejného obstarávania zhotoviteľa stavby by bežal proces inžinierskej činnosti spolu so zabezpečením stavebných povolení. Chce to ale podporu z ministerstva dopravy, pretože momentálne je tlak začať proces verejného obstarávania zhotoviteľa až po vydaní všetkých stavebných povolení.

### A ako sa chcete vysporiadať s obrovskou „spotrebou času“ pri majetkovoprávnom vysporiadaní?

Ide o najzložitejší a najkomplikovanejší proces v príprave, preto som rád, že sa pýtate. Ale aj tu sa javí riešenie. Majetkovoprávne vysporiadanie navrhujeme začať už po schválení dokumentácie pre územné rozhodnutie. Tak by sme získali minimálne jeden rok. Vyžaduje to však zmenu legislatívy a opäť podporu z nášho ministerstva. Sme ale na dobrej ceste. Napríklad pre stavbu modernizácie uzla Žilina nám v novembri 2016 ministerstvo dopravy dalo súhlas so začatím majetkovoprávneho vysporiadania ešte pred schválením DSP.

### Ak by sa všetky vaše návrhy podarilo aplikovať, o koľko by sa skrátila príprava modernizácie železničnej trate?

Máme už pripravenú tabuľku, ako by to mohlo „pri dobrej konštelácii hviezd“ vyzeráť. Čistá doba prípravy, teda čas medzi dvomi obstarávaniami, by sa z 97 mesiacov skrátila na 46 mesiacov.

### To je naozaj viditeľná úspora času.

Veru tak. Pri porovnaní tých dvoch údajov je zrejme, že éra procesu 6-stupňovej projektovej dokumentácie doživa. Je najvyšší čas prejsť na proces 3-stupňovej projektovej dokumentácie, ktorý nám veľmi silno klope na dvere. Je najvyšší čas sa popasovať s legislatívou. Pre nás na odbore investorskem to znamená v spolupráci s ostatnými odborníkmi na GR ŽSR podstatným spôsobom zmeniť metodický postup pre investorskú činnosť na ŽSR.

Ďakujeme za rozhovor.

## Mostári uzavreli rok v Kapušanoch pri Prešove

S nástupom decembrových mrazov sa na železnici automaticky znižuje aj počet výluk. Je to pochopiteľné, pretože mnohé technologické činnosti sa nemôžu vykonávať pri mínusových teplotách. Chladné počasie neodradilo košických mostárov od poslednej tohtoročnej plánovanej úlohy – výmeny mostníc na moste pri Kapušanoch pri Prešove.

Samotná výmena ťažkých drevených mostníc je aj pre dobre stavaných mostárov fyzicky namáhavá činnosť, ktorú nepriaznivé počasie ešte viac sťažuje. Opravovaný most za Kapušanmi pri Prešove, situovaný v železničnej trati smerujúcej do Vranova nad Topľou, sa nachádza v ostrom oblúku s polomerom 405 metrov, kde je prevýšenie koľaje 118 milimetrov. Mostári preto vopred upravili každý zo 43 kusov mostníc, aby dodržali predpísaný výškový rozdiel koľajníc v koľaji. Po namrznutých šikmých mostniciach a ocelevej mostnej konštrukcii sa však aj títo skúsení „machri“ pohybovali mimoriadne opatrne. Chybný krok by hneď hrozil pošmyknutím alebo úrazom. Pri chôdzi sa tiež museli vystríhať aj čomusi inému. Boli to nevábné kôpky od

obyvateľov z neďalekých nízkoštandardných príbytkov, ktorí si priamo na moste, za jeho plnými stenami, zriadili toalety. Počas prítomnosti železničiarov sa však držali v úctivej vzdialenosti. Okrem mostárov sa na výluke podieľali aj zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Prešov, ktorým ale mráz znemožnil vykonať všetky naplánované činnosti. „Úseky pred a za mostom sme ešte dokázali podbiť podbíjačkou, ale zníženie nivelety koľaje a strojné prečistenie štrkového lôžka pre nevhodné



Manipulácia s koľajnicovými pásmi aj strojné podbitie boli záležitosťou zamestnancov SMSÚ ŽTS TO Prešov.



V Kapušanoch pri Prešove mostári vymenili 43 kusov mostníc.



Na výluke sme zastihli sme zastihli (sprava) vedúceho SMSÚ ŽTS TO Prešov Jaroslava Bednarčíka, riaditeľa MO Košice Jána Semana a riaditeľa OR Košice Krzysztofa Awsiukiewicza, ktorému Marek Sviatko, vedúci prevádzky SMSÚ ŽTS TO Prešov, vysvetľuje detaily smerovej a výškovej úpravy koľaje pred a za mostom.

poveternostné podmienky presúvame na jar 2017,“ uviedol Jaroslav Bednarčík, vedúci SMSÚ ŽTS TO Prešov. Kým traťováci si z výluky prenášajú resty do ďalšieho roka, mostári si ju môžu odškrtnúť ako poslednú v tohtoročnom zozname plánovaných akcií.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor

## Výmena odpájačov na vrchole stožiarov

Pri výlukách traťového odvetvia sa niekedy „zvezú“ aj elektrikári. Nielenže na pracovnom mieste vyskratujú trakčné vedenie, aby bol pohyb ľudí a mechanizmov pod trolejom bezpečný, ale sami si vykonávajú vlastnú údržbu elektrozariadení. Podobne to bolo 24. novembra medzi Krompachmi a Margecanmi. Kým traťováci pracovali na širšej trati, tesne za krompašskou železničnou stanicou elektrikári menili úsekové odpájače.

Úsekové odpájače slúžia na pripájanie a od-pájanie častí trakčného vedenia na trati, či už v pozdĺžnom smere v osi koľaje, alebo v priečnom smere, keď prepájajú troleje jednotlivých skupín koľají. „Prioritne meníme odpájače pozdĺžneho delenia. Často

ich používajú elektrodispečeri pri vymedzovaní porúch, pri výlukách. Zvyčajne sú zapnuté. Naopak, odpájače priečného delenia sú väčšinou rozpojené,“ vysvetlil Jozef Gazdičko, vedúci SMSÚ EE TV Košice. Odpájače sú však montované na vrcholoch trakčných stožiarov, takže už len samotný prístup k nim nie je jednoduchý. Nuž a výmena ťažkých zariadení si vyžaduje priam akrobatické zručnosti. Montéri často pracujú v nepriaznivej polohe, nakoľko dostupná výšková koľajová mechanizácia nedočiahne do potrebnej výšky. „Staré úsekové odpájače sú opotrebované a neexistujú na ne náhradné diely, majú inú konštrukciu kontaktov a keramické izolátory. Najmä preto sú ťažšie ako nové odpájače s kompozitnými izolátormi. Aj tie však vážia až 45 kilogramov,“ vyjadril sa vedúci SMSÚ. Elektrikári z vrcholu stožiara opatrne zdemontovali starý odpojovač a na jeho miesto namontovali nový. „Sú už dimenzované na vyššie napätie ako 3000 voltov, ktoré je

v troleji. Je väčší a aj vhodnejší na vizuálnu kontrolu kontaktu. Už zo zeme vidieť, či je kontakt odpojený, alebo zapnutý,“ povedal Jozef Gazdičko. Ako prezradil, ich zámerom je postupná výmena všetkých odpájačov v obvode. Začali od košickej meniarne a postupne pokračujú až k trakčnej meniarne v Spišských Vlachoch, kde končí ich úsek.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor



Elektrikári musia vystúpiť až na vrchol stožiara, aby mohli vymeniť úsekový odpájač.



Zľava Marek Pokorný a Tomáš Ivančák zachytení pri montáži odpájača na vrchole stožiara.



# Zašlú krásu lučeneckej stanice navráti rekonštrukcia



Prednosta ŽST Lučenec na nástupišti, kde vznikne prístup pre imobilných.



Prístrešok bude po rekonštrukcii len minulosťou...



...rovnako ako staré oplatenie.

Budovu železničnej stanice v Lučenci už dávnejšie načal zub času. Nešetřili ju ani niektorí cestujúci, ktorí ju po desiatky rokov devastovali. Zašlú krásu však vyše storočnej dáme prinavráti rekonštrukcia. Po jej dokončení bude prvou stanicou v obvode OR Zvolen, ktorá bude mať vestibul vyhrievaný podlahovým kúrením.

„Železničná stanica Lučenec je stanicou 1. kategórie a zo všetkých porovnateľných staníc v obvode OR Zvolen je táto budova v najhoršom stave. Bez rekonštrukcie nie je možné zabezpečiť v Lučenci úlohy vyplývajúce z projektu štandardov železničných staníc,“ povedal k rekonštrukcii, ktorá prinesie vyšší komfort cestujúcim, riaditeľ OR Zvolen, Marián Izakovič. Kompletná rekonštrukcia železničnej stanice za približne 3 milióny eur už začala koncom novembra priamo v koľajisku, kde sa pracuje aj na nových nástupištiach. Tie budú prístupné aj imobilným cestujúcim. Pribudne informačný systém HaVIS, ktorý cestujúcim uľahčí orientáciu medzi pristanenými vlakmi, nové bude aj osvetlenie a zrekonštruujú sa verejné toalety v priestoroch stanice. Zásadnejšími zmenami prejde aj predstaničný priestor. Rekonštrukcia staničnej budovy z roku 1898 bude nielen vonkajšia, ale množstvo zásadnejších prác sa urobí aj v jej útrobach. V smere od mesta staré oplatenie zlikvidujú a nahradí ho nové, ktoré bude približne 680 metrov dlhé. Na osadenie takéhoto plotu bude potrebné spáliť 72 stromov, ktoré sú v okolí terajšieho plota a zavadzali by v trasovaní toho budúceho. Odstráni sa aj prístrešok nad toaletami a malý hospodársky domček pri železničnom domčeku v obvode stanice. Práce realizuje AŽD Bratislava, a. s. a na prestavbu má zmluvne stanovený čas 10 mesiacov. Celá rekonštrukcia sa bude konať za normálnej prevádzky stanice. Etapovito však



Vestibul bude po dokončení jediný v obvode OR Zvolen, ktorý bude vyhrievaný prostredníctvom podlahového kúrenia.



Staničná budova je značne ošarpaná. Rekonštrukcia jej dodá zašlú krásu.

dôjde k dočasnému obmedzeniu užívania priestorov v stanici.

(ika), foto: autorka



Práce v koľajisku majú pod palcom Železničné stavby, a. s. Košice. Zľava: Mikuláš Duplinsky, Július Zádory, majster – Pavel Anna a Štefan Laho.

# Sneh a popadané stromy zastavili vlaky

Začiatkom decembra prevládalo nad našim územím mimoriadne nepriaznivé počasie. V mnohých lokalitách zúrila silná víchrica, ktorú sprevádzalo husté sneženie. V dôsledku popadaných stromov, ktoré nevydržali ťarchu mokrého snehu a nápor vetra, došlo na viacerých tratiach k prerušeniu železničnej dopravy. Najvážnejšia situácia panovala medzi Východnou a Kráľovou Lehotou.

S príchodom polnoci z 1. na 2. decembra začali komplikácie medzi železničnými stanicami Východná a Kráľova Lehota, kde medzinárodný rýchlik smerujúci z Humenného do Prahy naráža do spadnutého stromu. Pri strete s prekážkou došlo k rozbitiu čelného



Ako prví začali s odstraňovaním následkov nepriazne počasia zamestnanci z OTV Štrba.

skla na rušni a ľahkému zraneniu rušňovodiča. Poškodené boli aj 4 autá vezené na autovozni. Vlak ostal stáť na trati neschopný ďalšej jazdy. Zároveň elektrodispečer v Poprade registruje výpadok napájania 1. aj 2. traťovej koľaje v úseku Východná – Kráľova Lehota a avizuje to zamestnancom pohotovosti z OTV Štrba. Tí majú čoskoro plné ruky práce. Spoločne so zamestnancami SMSÚ ŽTS TO Liptovský Mikuláš pília

a odstraňujú časti vyvráteného stromu a po stiahnutí súpravy z trate, ešte za tmy, začínajú s opravou poškodeného trolejového vedenia. „Na trakčných podperách boli poškodené ramená, roztrhnuté vešiaky a zdeformované výložníky zosilňovacieho vedenia. Nastalo pokrívenie trolejového drôtu a rozvaleniu základu trakčnej podpery č. 103,“ vyjadril sa Dušan Michalko, vedúci SMSÚ EE TV Liptovský Mikuláš. Po 4. hodine je čiastočne obnovená doprava aspoň po 2. traťovej koľaji za pomoci rušňa nezávislej trakcie. Až do neskorých ranných hodín dopravu opakovane prerušovali ďalšie spadnuté stromy, ktoré sa pod ťažkým snehom lámali a opätovne znemožňovali prejazd vlakov. Pri oprave poškodených čas-



Popadané stromy poškodili trolejové vedenie, ktoré si žiadalo opravu.



Následkom výdatného hustého sneženia a silného vetra v lokalite Hybe došlo k vyvráteniu stromov do priečného prierezu železničnej trate.

tí trolejového vedenia asistoval aj pracovný vlak trakčného vedenia. Obe koľaje boli sprevádzkované až o 17.22 hod. Definitívna oprava poškodených častí trakčného vedenia, spojená s výmenou trakčnej podpory a jej poškodeného základu, bola vykonaná 3. decembra.

Nebola to ale jediná mimoriadnosť zapríčinená nepriaznivým počasím. Spadnuté stromy taktiež prerušili železničnú dopravu medzi Smolenicami a Dúbravou, aj v úseku medzi Čadcou a Kysuckým Novým Mestom. Sneh komplikoval situáciu aj na Tatranskej elektrickej a ozubnicovej železnici (TEŽ). Na sprejazdnenie niektorých úsekov bolo potrebné nasadenie snehovej frézy.

(balky), foto: Dušan MICHALKO

## Osobný vlak v Žiline sa ocitol mimo koľají

Krušné chvíle zažili cestujúci v osobnom vlaku, ktorý v sobotu 26. novembra odchádzal zo železničnej stanice v Žiline a smeroval do Čadce. Ich cesta trvala len krátko, pretože pri odchode súpravy z východzej stanice došlo na výhybke č. 109 k vykoľajeniu rušňa a všetkých štyroch vozňov vlakovkej súpravy. Najmä vďaka jeho malej rýchlosti pri rozbiehaní zostali po nehode všetky vagóny stáť na kolesách a nikto sa nezranil. Cestujúci bezpečne opustili vlak a vrátili sa späť do železničnej stanice. Železničná prevádzka sa našťastie nezasta-

vila, vlaky mohli prechádzať cez žilinskú stanicu, avšak dopravní zamestnanci museli úplne preorganizovať dopravu v stanici. Okamžite začali práce s odstraňovaním následkov vykoľajenia. Po zdokumentovaní nehody špeciálny nehodový žeriav nakoľajil vykoľajené vozne a rušňu a odtiahol ich do stanice. Následne bol odborné posúdený rozsah poškodenia železničnej infraštruktúry. „Pri nehode bola výrazne poškodená jednoduchá výhybka č. 109 a križovatková výhybka č. 111. Na oboch došlo k zničeniu zvierkových, upevňo-



Celá súprava osobného vlaku sa po nehode v Žiline ocitla mimo koľají.

vacích a podvalových skrutiek, poškodeniu podvalov a zlomeniu jazykov. Na výhybke č. 109 boli poškodené aj klzná stoličky a jej hákové ústrojenstvo,“ informoval Michal Obložinský, vedúci SMSÚ ŽTS TO Žilina. Práve jeho ľudia sa v maximálnej miere zaslúžili o to, že už 50 hodín po vykoľajení bola situácia na mieste nehody v normálnej prevádzke.

(balky), foto: Peter BLAHO, Karol HENZÉLY



Zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Žilina začali s opravou poškodených výhybiek hneď na druhý deň zrána a skončili 28. novembra o 15.00 hod.

# Musíme byť pripravení reagovať aj na špecifické požiadavky zákazníkov

V októbrom čísle Ž Semaforu sme vás informovali o oblastiach, kde Železničné telekomunikácie (ŽT) uskutočnili dôležité zmeny dotýkajúce sa organizačnej štruktúry a vizuálno-komunikačnej zmeny v podobe nového loga ŽT vrátane grafického manuálu. S odstupom času sme sa zaujímali, ako ŽT pokračujú s novinkami, a preto sme sa pýtali ich riaditeľa Michala Korauša.

**Čo je teda za posledné dva mesiace nového na ŽT?**

Tak ako sme avizovali potrebu komunikačnej zmeny, ktorej základom je vytvorenie nového loga a jeho uvedenie do oficiálneho života, paralelne bolo potrebné zvládnuť aj legislatívnu stránku tohto kreatívneho procesu, a to registráciu loga na Úrade priemyselného vlastníctva. Toto sa nám úspešne podarilo a aktuálne už máme nové logo ŽT zaregistrované ako ochrannú známku. Prvé oficiálne použitie loga bolo zrealizované na budove sídla ŽT v Bratislave, kde sa konajú aj najvýznamnejšie rokovania a stretnutia s existujúcimi alebo potenciálnymi zákazníkmi a partnermi z externého prostredia. V súčasnosti sa doladuje grafika jednotlivých prvkov dizajnu manuálu marketingovej komunikácie ŽT ako sú farby, typy písma, rozloženie a umiestnenie loga do vzorov pre prezentácie, listy, obchodné ponuky, vizitky a podobne. Začatie oficiálneho používania týchto prvkov v novom dizajne predpokladáme od 1. januára. Najväčšou komunikačnou zmenou, ktorú chystáme v roku 2017, a bude viditeľná pre všetkých našich zákazníkov, ale aj pre širokú verejnosť, je úplne nová webstránka ŽT.

**Aké sú prvé reakcie na zmenu loga a snahu ŽT o zmenu imidžu smerom k novodobým trendom?**

S potešením môžem povedať, že v drviwej väčšine sú reakcie pozitívne, a to tak v rámci interného prostredia, ako aj na strane našich externých zákazníkov. Akoby sa dialo niečo, čo od ŽT už dlhšiu dobu očakávali a teraz vidia prvé pozitívne výsledky. V tejto súvislosti sa hodí spomenúť, že ako zákaznícky orientovaná a procesne riadená spoločnosť, certifikovaná podľa ISO 9001, si pravidelne overujeme v prieskumoch to, ako nás vnímajú naši zákazníci. Oslovili sme všetky naše zákaznícke segmenty, t. j. ŽSR, ZSSK a ZSSK CARGO, ako aj všetkých ostatných externých zákazníkov. Nakoľko zákazníkovi poskytujeme služby v procesnom slede, tak sme túto procesnú mapu aplikovali aj do prieskumu spokojnosti, a tak máme spätnú väzbu na ucelené procesné skupiny, ako komunikáciu služieb, objednanie služby, poskytovanie služby a ostatné pre nás dôležité informácie. Zákazníci boli oslovení dotazníkovou formou. Spolu sme oslovili 1 116 zákazníkov. Návratnosť sme dosiahli takmer 20 %, z ktorých 98 % vyjadriло spokojnosť s poskytovaním služieb ŽT.

**Ako sa darí ŽT v obchode v externom prostredí?**

V externom prostredí je pre ŽT najdôležitejšie udržať trhové pozície u najväčších zákazníkov, čo nie je jednoduché, pretože tí sú najlukratívnejší pre našu konkurenciu a tá preto dokáže na nás vyvíjať adekvátny tlak. Zatiaľ sa nám to darí, ale musíme byť neustále pozorní a pripravení reagovať na špecifické požiadavky na riešenie pomerne zložitých a komplexných požiadaviek. Zároveň platí, že u tejto kategórie zákazníkov v záujme zachovania perspektívy dlhodobej spolupráce nie je rozumné držať pozície za každú cenu a niekedy je nevyhnutné urobiť ústupok v záujme poskytnutia novej služby. Samozrejme, popri udržaní súčasnej trhovej pozície v železničnom segmente chceme otvárať trhový priestor pre naše produkty a služby získaním nových zákazníkov a, samozrejme, pracujeme aj na vývoji a inováciách, aby sme sa dostali aj na nové trhy produktov a služieb s vyššou pridanou hodnotou. Postupne sa dostávame do hry. Zúčastnili sme sa niekoľkých súťaží a čo môžem povedať je, že aktuálne máme v „ohni“ niekoľko „železok“, ktoré by mohli priniesť do ŽSR tržby z externého prostredia od nových zákazníkov v objeme porovnateľnom s tým, ktoré dnes prinášajú súčasný najväčší zákazníci. Ako príklad môžem povedať, že sa nám pomerne dobre darí dostať ŽT do povedomia našich cieľových potenciálnych zákazníkov viac pre oblasť služieb v moderných technologicky vyspelých dátových centrách. V tejto oblasti máme naozaj vysoké, ale nie neopodstatnené ambície poskytnúť kompetencie, know-how a technológie pre zabezpečenie celorezortných potrieb na tzv. „cloudové“ služby datacentra. Ako druhý príklad môžem načrtnúť, že pracujeme na opätovnom obnovení prevádzky veľkoplošných obrazoviek na staniciach, pretože máme potvrdený ich potenciál generovať externé tržby a byť efektívnym nástrojom pre plnenie informačných a propagačných úloh tak, ako to funguje aj v okolitých krajinách. Chceme priniesť nový koncept, ktorý v súčasnosti detailnejšie pripravujeme, pričom cieľom je využiť vlastné vnútorné kompetencie ŽT.



Riaditeľ ŽT Michal Korauš.

**A čo povedať na záver?**

V týchto decembrových dňoch už veľká časť ľudí premýšľa nad Vianocami a s tým spojenými sviatkami. Aj my na ŽT sme pristúpili k určitému „stíšeniu“ výkonu, čo si však vyžiadala aj situácia u našich technologických partnerov a ich obmedzené sviatočné fungovanie. Dovoľte mi, aby som sa aj touto cestou poďakoval zamestnancom ŽT za dobre odvedenú prácu a verím, že sa budúci rok opäť posunieme smerom ku kvalitnejším službám pre ŽSR a našich externých partnerov. Na záver by som rád zaprial všetkým zamestnancom ŽSR, našim zákazníkom a externým partnerom pokojné prežitie vianočných sviatkov a v novom roku 2017 hlavne pevné zdravie a chuť do života.



Sídlo ŽT je už vyznačené ich novým logom.

# Spomienka na najväčšiu katastrofu na železnici

Členovia Klubu priateľov železníc východného Slovenska, domáci železničari i obyvatelia obce si tragickú udalosť na železnici spred sto rokov, s doteraz najvyšším počtom obetí, pripomenuli prednedávnym odhalením pamätnej tabule na priečelí medzilaboreckej železničnej stanice.

Ku katastrofálnej zrážke pred výhybňou vo Vydrani pri Medzilaborciach došlo 26. septembra 1916. „Išlo o nabehnutie vlaku na vlak v plnej rýchlosti, tu horel rozliaty benzín, trosky železničných vozidiel – a ľudia v nich, tu bolo počť



krik zomierajúcich, tu sa ich krv a popol vpili do zeme a tu to, čo z nich zostalo, bolo pochované,“ povedal v príhovore počas pietnej akcie v Medzilaborciach šéf klubu Kamil Kočíško. „Preto je vhodné, aby pamätná tabuľa bola zavesená práve tu.“ Jeden vlak viezol ranených vojakov, druhý cisterny s benzínom a zrekvirované kone. Oficiálne údaje

uvádzajú, že pri nehode zhorelo a zahynulo 140 ľudí a 80 koní. Priami účastníci, ktorí katastrofu prežili, však hovorili o dvojnásobnom počte obetí. Dvojkoľajná trať Prvej uhorsko-haličskej železnice (Michalany - Lupkóv) bola v prvej svetovej vojne strategicky významným pilierom dopravy a zásobovania severovýchodného krídla vojsk Rakúsko-Uhorskej monarchie. Po železničných tratiach Zemplína jazdili v hustom slede vlaky s vojskom, muníciou a materiálom, po staniciach sa vykladali a sústredovali vojenské jednotky pred odchodom priamo do boja.

(sch), foto: Juraj ĎURČEK



Občianske združenie Klub priateľov železníc východného Slovenska odhalilo 19. novembra na medzilaboreckej stanici pamätnú tabuľu pri príležitosti stého výročia železničného nešťastia počas I. svetovej vojny.

# 13. FÓRUM KOĽAJOVEJ DOPRAVY FORUM OF RAIL TRANSPORT

14. - 15. 3. 2017 Hotel DoubleTree by Hilton, Bratislava

[www.fkd.sk](http://www.fkd.sk)

Usporiadatelia

PSKD

Prevádzka a služby koľajovej dopravy



S podporou



Platinový partner

Dopravný ústav

Strieborní partneri



GEO KOD

Bronzoví partneri

LSS GRADE, a.s.



HOCHTIEF

Generálny partner

REMING CONSULT A.S.

Hlavný mediálny partner

is

INŽENIERSKE STAVBY  
INŽENYRSKÉ STAVBY

Mediálni partneri

SILNICE  
ŽELEZNICE



Parlamentný  
Kuriér

SEMAFOR

# Bezpečný výrub stromov v obvode dráhy

**Vysádzať stromy a kry v obvode dráhy (čo je vzdialenosť 3 metre od vonkajšieho okraja telesa železničnej dráhy a stavieb, konštrukcií a pevných zariadení, ktoré sú jej súčasťou na železničnej dráhe) je zakázané v zmysle zákona NR SR č. 513/2009 Z. z. o dráhach. Zákon ďalej stanovuje, že: „Vysádzať a pestovať stromy a kry s výškou presahujúcou tri metre, možno v ochrannom pásme dráhy len vtedy, ak je zabezpečené, že pri páde nemôžu poškodiť súčasti dráhy“.**

V ŽSR sme často svedkami mimoriadnych udalostí, kde spadnuté stromy zasahujú do priechodného prierezu a ohrozujú bezpečnosť železničnej dopravy. Aby takýchto mimoriadnych udalostí bolo čo najmenej, je potrebný výrub stromov v ochrannom pásme dráhy riešiť nielen vo vlastnej réžii, ale aj prostredníctvom dodávateľských firiem.

Stromy ohrozujúce plynulosť a bezpečnosť vlakovej dopravy (v blízkosti železničnej trate) rastú aj na pozemkoch v súkromnom vlastníctve ako napr. LESY SR a š. p., ktoré sú v ochrannom pásme dráhy.

V zmysle zákona NR SR č. 513/2009 Z. z. o dráhach § 4 ods. (3), § 6 ods. (2) a (3), sú ŽSR povinné trvalo zabezpečovať obvod dráhy a priechodný prierez. Preto vyzýva vlastníkov resp. správcov k odstráneniu stromov nachádzajúcich sa v ochrannom pásme dráhy alebo skráteniu koruny stromov presahujúcou výškou tri metre.

Ak výrub stromov v ochrannom pásme dráhy bude realizovaný vlastníckmi pozemkov alebo dodávateľskou firmou, tak často sa stretávame s otázkami, či títo zamestnanci musia mať:

- lekárske prehliadky pre zamestnancov vlastníkov resp. správcov vykonávajúcich výrub stromov v ochrannom pásme dráhy,
- oboznámenie zamestnancov z predpisu ŽSR Z 2 a zákona NR SR č. 124/2006 Z. z., v stanovenom rozsahu na ÚIVP

- vybavenie predpísanými osobnými a ochrannými pracovnými pomôckami a školenie v zmysle predpisu ŽSR Z 3, Prílohy č. 1,
- povolenie na vstup cudzích osôb pre vstupy na pozemok ŽSR alebo do obvodu dráhy v zmysle predpisu ŽSR Z 9.

Čo ak výrub stromov budú cudzí majitelia resp. správcovia realizovať s vedomím ŽSR napr. pri obťažnom výrube stromov potrebujú zabezpečiť traťové a napätové výluky koľaje?

Odpovieme si postupne na všetky otázky tak, aby bol výrub stromov bezpečný nielen pre zamestnancov, ktorí ho realizujú, ale aj pre zachovanie bezpečnosti vlakovej dopravy.

1. Ak výrub stromov bude prebiehať len v ochrannom pásme dráhy a nebude zasahovať v žiadnom prípade do obvodu dráhy (vzhľadom na výšku stromov) a vlastníkom priestorov v tomto ochrannom pásme dráhy je cudzí subjekt (nie ŽSR), tak v zmysle čl. 2 písm. b) predpisu ŽSR Z 2 Bezpečnosť zamestnancov v podmienkach Železníc SR, nie je potrebné vykonať zrozumiteľné preukázateľné oboznámenie z predpisov o BOZP v poverenom vzdelávacom zariadení – Inštitúte vzdelávania ŽSR a ani mať platnú lekársku preventívnu prehliadku.

2. Ak pri výrube stromov nie je možné zaručiť, aby spadnutý strom nezasahoval do obvodu dráhy (v zmysle § 3 ods. (3) zákona NR SR č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov) alebo do prevádzkového priestoru (v zmysle čl. 2 písm. a) predpisu ŽSR Z 2), tak zamestnanci, ktorí budú realizovať predmetný výrub stromov musia mať:

- pri výkone pracovnej činnosti osamote alebo oddelene od pracovnej skupiny platné lekárske preventívne prehliadky (pri práci pod dozorom nemusia mať zamestnanci lekárske preventívne prehliadky, ale vedúci pracovnej skupiny - dozor

musí mať zdravotnú spôsobilosť pre zmyslovú skupinu 3) v zmysle § 10 ods. (2) vyhlášky MDPT SR č. 245/2010 Z. z. o odbornej spôsobilosti, zdravotnej spôsobilosti a psychickej spôsobilosti osôb pri prevádzkovaní dráhy a dopravy na dráhe v znení neskorších predpisov, pre zamestnancov vlastníkov

resp. správcov vykonávajúcich výrub stromov v ochrannom pásme dráhy, bez ohľadu na vlastníka priestorov v tomto ochrannom pásme dráhy,

- školenie s overením vedomostí z BOZP pre zamestnancov vykonávajúcich túto činnosť na Inštitúte vzdelávania v stanovenom rozsahu z zmysle čl. 2 predpisu ŽSR Z 2; čl. 20, čl. 22 a čl. 25 predpisu ŽSR Z 3 Odborná spôsobilosť na ŽSR a § 6 ods. (4) a § 7 zákona NR SR č. 124/2006 Z. z. o BOZP,

- vybavenie predpísanými osobnými a ochrannými pomôckami v zmysle predpisu ŽSR Z 2 a Nariadenia vlády SR č. 395/2006 Z. z. o minimálnych požiadavkách na poskytovanie a používanie osobných ochranných pracovných prostriedkov,

- povolenie na vstup cudzích osôb do obvodu dráhy v správe ŽSR, v zmysle predpisu ŽSR Z 9 Povoľovanie vstupu do obvodu dráhy v správe ŽSR,

- poučenie o miestnych podmienkach pracoviska a o rizikách v zmysle čl. 21 predpisu ŽSR Z 3,

- pri obťažnom výrube stromov, pri ktorých sa predpokladá po spílení, že by koruny stromov zasahovali do systému trolejového vedenia alebo do priechodného prierezu koľaje, tak je potrebné zabezpečiť napätovú výluku trakčného vedenia a prípadne aj výluku koľaje,

3. Zamestnanci, podieľajúci sa na výrube stromov, musia spĺňať ustanovenia § 16 ods. (1) písm. a) a Prílohu č. 1 a zákona NR SR č. 124/2006 Z. z. o BOZP a Prílohu č. 11 k vyhláške č. 356/2007 Z. z., čiže musí vlastniť platný písomný doklad „Preukaz na obsluhu motorovej pily“.

Pri spilovaní stromov sa musí bezpodmienečne dodržať Príloha č. 2 k vyhláške MPSVaR SR č. 46/2010 Z. z. ktorou sa ustanovujú podrobnosti na zaistenie bezpečnosti a ochrany zdravia pri lesnej práci a podrobnosti o odbornej spôsobilosti na výkon niektorých pracovných činností a na obsluhu niektorých technických zariadení;

- \* najmä ohrozený priestor s polomerom najmenej dvojnásobnej priemernej výšky spilovaných stromov, určiť smer pádu,

- \* upraviť bezpečnú ústupovú cestu na vzdialenosť najmenej 4 m,
- \* po spílení stromu musí ustúpiť pilčík a jeho pomocník do bezpečnej vzdialenosti po pripravenej ústupovej ceste,

- \* rešpektovať zákazy platné pri spilovaní stromu, ako aj spilovanie v osobitných prípadoch (strom naklonený nad vodou, vyvrátený strom, nahnitý strom, v blízkosti turistických chodníkov, pozemných komunikácií a železničných tratí).

**Spracoval: Dezider BOJDA**

**Autor je inžinierom, autorizovaným bezpečnostným technikom, HI BOZP a garantom predpisu ŽSR Z 2 (O 440 GR ŽSR)**



# Najradšej mám pohľad na otcov vinohrad a železnicu

Túžba lietať je tak stará, ako sama história človeka. Paraglajding (po angl. paragliding) je letecký šport, ktorý pre pohyb vo vzduchu využíva špeciálne skonštruované krídlo z tkaniny, ktorá neprepúšťa vzduch a pri svojom doprednom pohybe sa nafukuje do aerodynamického tvaru, pričom nesie na šnúrach upevnenú sedačku, v ktorej sedí alebo leží pilot tohto zariadenia. Podľa odhadu sa tomuto športu viac - menej pravidelne venuje na Slovensku okolo 3-tisíc nadšencov. Jedným z nich je aj Peter Molda, vedúci oddelenia krízového riadenia a ochrany OR Trnava, ktorý svoju túžbu po lietaní už naplnil, a tak lieta.

Samozrejme, nedalo sa to uskutočniť a naplniť len tak jednoducho – zo dňa na deň. „Tá myšlienka mi v hlave vrtala dlho. Prvým a náročným krokom bolo stotožniť s tým rodinu. Až som raz prišiel domov a oznámil, že zajtra nastupujem do kurzu,“ opisuje Peter svoje začiatky lietania padákom – paraglajding. V kurze ako prvé absolvuje záujemca teoretické základy lietania, základy meteorológie a až potom začína prvé zoznámenie s klzákom. Najprv je to len pobehovanie po miernom svahu s padákom nad hlavou. Až potom nasleduje to ozajstné lietanie. Na konci kurzu musí absolvent úspešne urobiť skúšky a až tak dostane osvedčenie. Výstroj paraglajdistu



je veľmi dôležitý. Skladá sa z padákového klzáku, sedačky, záložného padáka a leteckého prístroja, ktorý poskytuje pilotovi cenné informácie o lete, ktorými sú výška, rýchlosť a GPS poloha. Lietanie je dnes dostupné prakticky každému. Nie je však lietanie ako lietanie. Paraglajding je jednou z najlacnejších možností, ako sa dostať do vzduchu.

„Paraglajding je v podstate životným štýlom. Kto

prepadne jeho čaru, zostane ním očarený navždy. Úžasné na tomto športe je, že je spojený s prírodou a horami, otvára nový pohľad na svet a umožní zažiť veľké dobrodružstvo,“ hovorí pilot Peter Molda. Z jeho rozprávania cítiť nadšenie a to je to, čo človek cíti počas letu neustále. Z výšky sa naskytnú krásne výhľady na miesta nikdy nevidené aj na tie známe. Aj keď na kochanie nie je veľa priestoru, keďže musíte mať pod kontrolou v prvom rade ovládanie zariadenia. Pilot musí byť neustále koncentrovaný a sústredený na let. „Až doma pri pozeraní záberov z kamery si veľakrát uvedomujem tú krásu.“ Možnosť lietať na Slovensku je viacero. Peter má svoje obľúbené miesta a jeho najmilším terénom je Slepý vrch nad dedinkou Horné Orešany. „Keď sa z výšky pozriem smerom na Smolenice a zbadám aj na konci augusta otcov zelený vinohrad, viem, že tu som doma!“

## Zlatý Hurikán



Martin Koval' (vpredú) s tohtoročnou trofejou a s kolegami na košíckom dispečingu.

Martin Koval', dispečer z oddelenia riadenia dopravy v Košiciach, prepadol čaru korčuľovania ešte ako dieťa, avšak až ako dospelý si plní svoje ozajstné sny - na korčuľoch a s hokejkou.

V amatérskej hokejovej lige Čaňa si so svojím tímom HC Hurikán, ktorého je zakladateľom, prezidentom a hrajúcim kapitánom, vybojovali už nejedno prvenstvo. Počas sezóny odohráva takmer 30 zápasov. „Je to výborný relax, ale aj náročný šport, ktorý si vyžaduje skvelú pripravenosť, kondíciu a veľa času,“ hovorí dispečer. Martin si čas našiel aj na to, aby si spolu s kolegami zapožovali s jeho tohtoročnou trofejou a v klubových dresoch aj na pracovisku. Nateraz ich nahovoril iba na spoločnú fotografiu pred „plachtami“ grafikonu vlakovej dopravy, ale ktovie, či to nabudúce nebude aj na ľade.

(sch), foto: Peter KERUL

## Pôvabné elektrikárky vo víre tanca

Odhalené bruchá, pestré šatky s peniažtekmi, pomalé vlnenie bokov či energické trasenie zadkom. Tak vníma väčšina ľudí brušný tanec. Za pozlátkou sa však skrýva oveľa viac. Precvičíte si stuhnuté telo, narovnáte chrbticu, posilníte brušné a sedacie svaly. Stúpne vám dokonca aj sebavedomie. Brušný tanec je výborný spôsob, ako sa udržať vo fyzickej a psychickej pohode. A to dobre vedia aj Helena Jusková a Viera Pokorná, odborné technické zamestnankyne zo sekcie elektrotechniky a energetiky OR Košice.

„Tanec alebo cvičenie s hudbou ma vždy bavilo. Po strednej škole som zopár rokov tancovala vo folklórnom súbore. Ten sa však rozpadol, ja som sa vydala, prišli deti, iné starosti a povinnosti,“ rozhovorela sa Helenka Jusková. Vždy ju to však lákalo vrátiť sa k pohybu. Keď deti trocha odrástli, tak hľadala možnosť cvičenia, kde by zrelaxovala dušu aj telo. A nápad aj s istou ponukou prišli práve od kolegyně Vierky Pokor-

nej, ktorá mala informáciu, že na jednom z košických sídlisk otvárajú v kultúrnom stredisku kurz orientálneho tanca pre začiatočníčky. Bolo to pred desiatimi rokmi a naše kolegyně sa odvtedy tejto záľube venujú pravidelne a posledných 5 rokov aj intenzívnejšie. V tanečnej skupine Amulet spolu s ďalšími skvelými babami tancujú trikrát v týždni a pred vystúpeniami, o ktoré nemajú núdzu, sa stretávajú aj častejšie. Čas tréningov vtedy

nastavia podľa náročnosti choreografie. Vierka Pokorná sa rovnako ako Helenka rada hýbe. V mladosti cvičila aerobic, kalanetiku, neskôr sa venovala in-line korčuľovaniu. Zlomenná ruka po páde na korčuľoch a následná rehabilitácia ju však od korčuľovania odstavili. Neprestala hľadať možnosti náhrady pohybu vhodného aj z dôvodu rehabilitácie po úraze. Orientálny tanec jej natoľko učaroval, že sa mu spolu s Helenkou Juskovou venujú vyše desať rokov. „V dnešnej dobe, keď žijeme dosť hektickým spôsobom, je to príležitosť, ako si dopriať čas pre seba a na chvíľu uniknúť od každodenných starostí. Orientálny tanec je symbolom

ženskosti a pôvabu, ale má tiež pozitívny vplyv na zdravie a fyzickú kondíciu. Je to tanec pre ženy rôzneho veku,“ vysvetľuje Vierka svoj vzťah k netradičnému koníčku. A že sú naše kolegyně ozajstné „proffičky“ a z tanca majú radosť, svedčia ich vystúpenia a záujem o ich tanečné zoskupenie. Aj kolegovia z OR Košice ich mali možnosť už vidieť na rôznych kultúrnych podujatiach. Skupina Amulet a jej členky sa nezáčastňujú súťaží a ani nevyhľadávajú vystúpenia, ale ani sa nebránia príležitostným vystúpeniam, kde majú možnosť ukázať nielen nacvičenú choreografiu, ale v prvom rade radosť z tancovania. Svojím pôvabným tancom spríjemnili aj nedávne oslavy Dňa železničiarov OR Košice v Dome umenia.

(sch), foto: autorka a album skupiny Amulet



Tanečná skupina Amulet.



Helenka Jusková (vľavo), odborná technická zamestnankyňa na oddelení riadenia SEE a Vierka Pokorná (vpravo), odborná technická zamestnankyňa na SMSÚ EE SZ sa orientálnemu tanču venujú desať rokov.

## Zo srdca VÁM ďakujem

Prostredníctvom časopisu Železničný semafor sa chcem poďakovať Správnej rade fondu SOLIDARITA za pomoc v ťažkej životnej situácii, ktorú som prežívala zo zdravotných dôvodov.

Odkedy registrujem fond SOLIDARITA, nikdy som neváhala darovať 2 % zo zaplatenej dane a tiež hodinovú mzdu práve tomuto fondu. Okrem toho bolo mojou snahou získať aj 2 % z dane od ľudí, ktorým bolo jedno, či vôbec niekde tieto percentá dajú. Bez spravovania fondu a jeho správnej rady by to však nešlo.

Veľká vďaka a obdiv patrí predovšetkým správkyňi fondu Kataríne Bubánovej, ktorá dlhé roky fond vedie. Jej úprimný záujem o každú prosbu o pomoc je obdivuhodný a dáva mi priestor zamyslieť sa nad tým,

aké veľké srdce môže človek mať. Poďakovanie patrí aj Vám všetkým, ktorí nie ste ľahostajní k možnosti prispieť hodinovou mzdou, prípadne 2 % do fondu, ktorý je tu práve v takýchto nečakaných situáciách pre nás všetkých železničiarov, zo všetkých troch spoločností. Nikdy som si nemyslela, že aj ja raz budem potrebovať pomoc od SOLIDARITY a budem prechádzať ťažkou zdravotnou skúškou. Bez odsúhlasenia finančného príspevku, by bolo riešenie mojej situácie oveľa náročnejšie a dlhodobejšie. V mojom prípade patrí poďakovanie aj pani

Helene Kmeťovej (samostatnej ekonomickej zamestnankyni v ŽST Prievidza), ktorá mi pomohla zozbierať všetky potrebné podklady k získaniu finančnej podpory.

**Prajem celému kolektívu SOLIDARITA veľa zdravia, šťastia, pokoja a ešte veľa elánu do ďalších rokov spravovania fondu. Aj Vám ostatným prajem príjemné prežitie vianočných sviatkov v kruhu svojich najbližších.**

S úctou  
Janka Kovalčíková zo ŽST Handlová



## Malá výstava k okrúhlemu výročiu

Od novembra je v staničnom hostinci Šurany vystavená malá výstava k 140. výročiu železničnej trate Šurany – Nitra, ktorá pripomína najmä začiatky trate.

Dňa 1. novembra 1876 bol otvorený úsek Šurany – Ivanka pri Nitre a len o pár dní neskôr, 19. novembra sa otvoril úsek Ivanka pri Nitre – Nitra. Trať získala koncesiu na výstavbu od pôvodných koncesionárov Tótha, Bertholda a Lippmana zákonom č. XLIII/1875. V roku 1880 pokračovala výstavba Ponitím smerom do Topolčian. Súčasťou výstavy je model železničnej stanice Komjatice v mierke N 1:160 s kolajiskom, železničnými budovami a miniatúrnymi doplnkami. Model je z dielne Lukáša Perného z SMSÚ ŽB Nové Zámky, ktorý túto výstavku vymyslel a spolu s majiteľom hostinca Jozefom Lobbom a jeho manželkou aj zrealizoval. Nechýbajú tu ani historické fotografie železničných staníc a taktiež komentáre k zaujímavostiam z histórií obcí, ktoré trať pretína. Návštevník si môže pozrieť aj raritné fotografie zo šurianskej cukrovárskej železnice či fotky dnes už neexistujúcich železničných budov. Výstava bude prístupná do konca roka 2016.

(red), foto: Lukáš PERNÝ



Foto: Ján ŠTEFKO

Dnes naša otázka znie:

## VIETE, KDE JE TO?

Ak poznáte správnu odpoveď na dnešnú fotohádanku, napíšte nám ju a zaradíme vás do žrebovania. Víťaza odmeníme, preto nezabudnite v odpovedi uviesť svoje meno a adresu pracoviska.

**SPRÁVNA ODPOVEĎ NOVEMBROVEJ FOTOHÁDANKY JE:**  
Palcmanová Maša, Dedinky.

**VÍŤAZOM SA STAL A VECNÚ CENU ZÍSKAVA:**  
Juraj REGEC z Košíc.

## BLAHOŽELÁME!



- Bfrr, tá voda je fakt studená. - Mrazivá! Keby mi to mama nezakázala, vôbec by ... <b>tajnička.</b>				kazír' (expr. hov.)	kút	Electronic Mail	somár	nočné orgie čarodejníc (zastar.)	patriaci Ivanovi	starší český basketbalista	pletením spájaj	Australian Medical Informatics Association	Shakespeareov kráľ	
				osieval, čistil, preosievanim										
				<b>1</b>										
				slovenská rieka			zabijačková polievka						1. dvojhláska	
			akže		udierala nohami					štvornohý šupin. plaz				
Jozef Vysočani	divadelný záves	stavebný dielec	nech, po česky citoslovce povzdychu		pokolenie					ročné obdobie				
					tyran					premiestňujú nosením				
protiklad					knock out		1000 kg					vojenská farba	ohraničená plocha (anat.)	
					získa za peniaze									
zápach				10. grécke písmeno				drobný cudz. hmyz						
				KartáGINEC				Okr. vojen. správa						
osobné zámeno			lákalo (kníž.)						filmová hviezda					
			EČV okr. Košice						recept (skr.)					
<b>2</b>							<b>3</b>							
patriaca Alene							vystaviva účinkom pary							



# Vianočná atmosféra aj na pracoviskách

V redakcii sme sa snažili, aby posledné tohtoročné číslo časopisu bolo pekné, trochu iné a aspoň trošku vianočné. Nie preto, že by sme mali pocit, že je málo vianočných reklám, ale preto, aby ste pri jeho čítaní, najmä vy v službách, aj počas sviatkov vedeli, že sme pri jeho tvorbe mysleli aj na vás. Samozrejme, bez vašej pomoci by to nešlo. Ďakujeme veľmi pekne za všetky fotografie, z ktorých je cítiť, že sa na koncoročné sviatky pripravujete a tešíte. A pre tých, ktorí si počas sviatočných zmien prečítajú aj náš časopis, zasielame fotografie z viacerých pracovísk po Slovensku, kde sa na Vianoce pripravili aj výzdobou. A prostredníctvom fotografií vám zasielame ich pozdravy s prániam pokojných pracovných služieb.



Aj mnohé kancelárie sú na Vianoce pripravené. Tak, ako jedna na SEE OR Košice. Vlastnoručne vyrobený zaujímavý stromček z dielne Patrície Keczer (vpravo) sa za výdatnej pomoci kolegyně Janky Vargovčíkovej (vľavo) ocitol na stene ich miestnosti. Aj keď skrásľil iba jednu kanceláriu, obdivovať a inšpirovať sa chodia aj kolegovia z tých ďalších...



## ŽST FILAKOVO

Tohtoročný stromček zabezpečil spolu s robotníkom v doprave prednosta stanice Ľubomír Jancík a o ozdobenie sa postarala nežnejšia časť filakovskej stanice.



## LIPTOVSKÝ MIKULÁŠ

Od 6. decembra majú na stanici v Liptovskom Mikuláši krásnu výzdobu a zo staničného rozhlasu znie znelka vianočnej piesne Tichá noc.



## ŠVEDLÁR

Gejza Vrabel', dozorca výhybiek s citom pre estetiku a vzťahom k drevu, má šikovné ruky a vyrába rôzne drevené ozdoby, z ktorých časť krášli aj švedlársku staničku. Svrne mu pomáhajú a občas aj konkurujú výpravkyňa Beáta Bencková a Ľudmila Hladtová, dozorkyňa výhybiek. Tento rok sa všetci pred Vianocami „pochlapi“, a tak tohtoročná výzdoba stojí za to.

Foto: Bohuslav VEREŠČÁK



## ŽST MARTIN

Snehuliak vytvorený výpravkyňou Lenkou Michalíkovou zdobí vchod do dopravnej kancelárie.



## JESENSKÉ



## RUSKOV

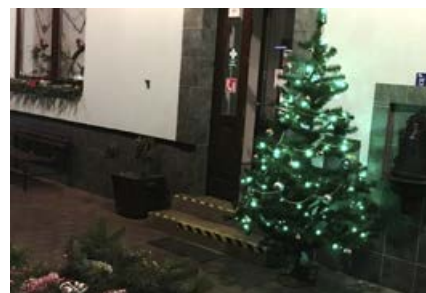
Šikovnej výpravkyne z Ruskova sme sľúbili, že jej meno nebudeme uvádzať. A tak, milá Slávka, slovo sme dodržali ☺.



## RUSOVCE



## ŽST MARGECANY



## ŽST ORAVSKÝ PODZÁMOK

# Mikulášske jazdy patrili deťom

Svätý Mikuláš mal riadne nabitý program! V jedinú noc navštívil milióny domácností, aby deti obdaril sladkosťami a ovocím. V rôznych podobách a prestrojení, v sprievode čertov a anjelov prišiel medzi ľudí. Okrem množstva rozličných podujatí sa ukázal aj vo vlakoch na viacerých Mikulášskych jazdách po Slovensku, ktoré pre verejnosť pripravili železniční nadšenci. Všade mal Mikuláš len jedinú úlohu. Vyčariť na detských tvárach prekvapenie či radosť a, najmä, rozdať balíčky.

(balky)



Mikulášske vlaky premávali medzi Košicami a Prešovom. Mikuláš obdarovával deti priamo počas cesty, v legendárnych Hurvínoch z Klubu historických kolajových vozidiel z Hanisky pri Košiciach.



Mikuláš s deťmi navštívil aj dopravnú kanceláriu prešovskej železničnej stanice. Vonkajší výpravca Róbert Pasečiak, dispozičný výpravca Róbert Plančár a operátorka Anna Geciová ochotne odpovedali na otázky malých zvedavcov.



Výpravca Róbert Plančár vypravil aj takýto sympatický detský vláčik plný radosť.



Mikuláš očaruje najmä tých najmenších, preto nesmel chýbať ani na detskej železnici v Košiciach. Po rozdani darčiekov sa rozlúčil s cestujúcimi a zároveň ukončil v Čermeľskom údolí tohtoročnú sezónu.



Mikuláš prekvapil aj našich kolegov z OR Košice, keď sa s nimi vybral na štvŕročnú kontrolu výhybiek do Moldavy nad Bodvou.



Konečná stanica električky v Trenčianskych Tepliciach sa 3. decembra zmenila na odbočku Peklo, kde vládli čerti. Strašidelnú atmosféru dotvárali horiace koľajnice a výbuchy dymovnic. A keď sa slova ujal Lucifer, nejdnému dieťaťu stuhla krv v žilách. Nakoniec sa ale dočkali vytúžených mikulášskych balíčkov. Foto: [www.impulz.press](http://www.impulz.press)