

ŽELEZNIČNÝ *semafor*

ŽSR

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY

ROČNÍK XXIII

JANUÁR 2013

Kalendár 2013

20. výročie vzniku ŽSR

Máme za sebou náročný rok

Podnikateľský plán je schválený

PF 2013



EDITORIAL

Pobyt na vianočných ostrovoch (takto pomenovávam už niekoľko rokov svoje sviatočné obdobie) zvyčajne končí príchodom nového roka. Takto to bolo, samozrejme, aj pred zopár dňami. „Odlet“ z oázy pokoja býva často turbulentný, keďže povinnosti „letia“ závratnou rýchlosťou už oproti. A po „pristání“, okrem bilancovania, nastáva tvrdá realita a mnohí si kladíme otázku – aký bude nový rok? Aký bude rok 2013? Neviem, lebo nemám čarovnú guľu na predviedanie budúcnosti, ale mám po ruke ihneď všeobecnú odpoveď. Pre každého bude taký, aký si ho urobí!

Verím, že mnohí mi to začnete vyvracať, že to tak nie je, lebo v práci sa to nedá, robiť si veci iba po svojom a podobne. Ja viem, aj ja to dôverne poznám, ale sú veci, ktoré vieme ovplyvniť. Len treba chcieť, vedieť to, usilovať sa o to a občas možno aj zarisovať. Azda aj v práci.

V tej našej, redakčnej, sa budeme snažiť ovplyvňovať veci tak, aby sme mali čo najviac spokojných čitateľov. Dúfam, že patríte medzi nich, lebo aj tento rok sa budeme usilovať o vašu priazeň. Hodnotnými a aktuálnymi informáciami. Prinesieme aj nové rubriky, témy. Priblížim aspoň tie najzákladnejšie. Spomenuli ste si na fakt, že 1. 1. 2013 mala naša firma narodeniny? Dvadsať! Rozhodli sme sa, že toto je už vek, kedy je o čom rozprávať. Bohaté fakty, ale najmä spomienky tých, ktorí si na toto obdobie pamätajú, vám budeme prinášať v časopise počas celého roka. Rovnako sme sa rozhodli ďalej a ešte viac informovať o našich pracoviskách, ľuďoch, ich práci. Začneme predstavovaním jednotlivých úsekov na generálnom riaditeľstve, informovať budeme aj o oblastných riaditeľstvách a, samozrejme, postupne prejdeme na jednotlivé vnútorné organizačné jednotky. V skratke azda tolko o tom, čo bude, a jedna správa aj o tom, čo nebude. Tento rok nebude súťaž Tvár ŽSR. Po ôsmich úspešných ročníkoch sme sa rozhodli, že v najlepšom treba skončiť, a tak v tomto roku nebudeme organizovať ďalší ročník. Pripravujeme však množstvo iných redakčných súťaží, do ktorých sa môžete všetci zapojiť a verím, že týmto spôsobom zostaneme s vami aj naďalej v kontakte. Všetkým našim dopisovateľom a fotografom ďakujeme za námety, tipy a krásne fotografie. V tomto roku sa tešíme na ďalšie. Krásny rok želim všetkým našim čitateľom v mene celej redakcie!

Dana Štefánková

Dôležité dokumenty firmy sú v platnosti

Aj napriek sviatočnému obdobiu zasadalo vedenie firmy, tak v predvianočnom, ako aj v novoročnom čase, a schválili dôležité dokumenty ŽSR. Predovšetkým podnikateľský plán, katalóg produktov a činnosti ÚŽI a podpísaný bol aj Dodatok č. 4 k zmluve o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry.

Aktualizácia investičného plánu ŽSR na rok 2012

Vedenie ŽSR 20. decembra prerokovalo V. aktualizáciu investičného plánu ŽSR na rok 2012, vlastné zdroje – dodávateľský spôsob. Daná aktualizácia bola dôsledkom skutočných investičných nákladov na jednotlivé investičné akcie, ich realizáciu, projektovú prípravu, výsledok verejného obstarávania konkrétnych investičných akcií. Aktualizáciou došlo k úprave (zvýšeniu) nerozpisanej rezervy vo výške 6 550,835 tis. €, pričom celkový objem vlastných investičných zdrojov zostal bez zmeny vo výške 89 067 tis. €. Predmetom ďalšieho rokovania bola aj IV. aktualizácia investičného plánu z vlastných zdrojov formou aktivácie (hospodársky spôsob). Aktualizáciou došlo k úprave (zlepšeniu) pomeru medzi investičnými akciami zabezpečovanými aktiváciou a dodávateľským spôsobom. **Nedošlo k zmene limitu zdrojov stanoveného na aktiváciu (9 500 tis. €).** Generálny riaditeľ svojimi rozhodnutiami č. 56/2012 a č. 1/2013 schválil príslušné aktualizácie investičného plánu roku 2012.

Podnikateľský plán ŽSR na roky 2013-2015 a zmluva o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry

Vedenie ŽSR odsúhlasilo a následne Správna rada ŽSR na svojom zasadnutí dňa 20. decembra uznesením č. 78/2012 **schválila návrh Podnikateľského plánu ŽSR na roky 2013 - 2015.** V rámci podnikateľského plánu je rozpracovaný plán pre rok 2013 ako krátkodobý plán a pre roky 2014 a 2015 sú nastavené indikatívne parametre, ktoré budú slúžiť pre podnikateľský plán na nasledujúce roky. **Plán na rok 2013 je konštruovaný ako vyrovnaný s nulovým výsledkom hospodárenia.** (Čítajte na dvojstrane 4 - 5.) V ten istý deň bol ministrom dopravy a generálnym riaditeľom ŽSR podpísaný dodatok č. 4 k Zmluve o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry na roky 2011 - 2013. Danou zmluvou je na rok 2013 vymedzená pre ŽSR - manažéra infraštruktúry, úhrada na krytie fixnej časti ekonomicky oprávnených nákladov do

výšky 260 mil. €, čím sú vytvorené predpoklady plnenia podnikateľského plánu pre rok 2013.

Projektové riadenie

Na poslednom decembrovom stretnutí vedenie ŽSR prerokovalo návrh katalógu produktov a činností údržby železničnej infraštruktúry (ÚŽI). Tvorba katalógu súvisí s projektom ÚŽI a s plnením strategických cieľov ŽSR v oblasti výkonov z externého a interného prostredia podľa jednotlivých odvetví. **Katalóg má formu predpisov s účinnosťou od 1. 1. 2013.** GR ŽSR rozhodnutím č. 57/2012 schválil predložený katalóg, uložil zabezpečiť realizáciu procesov plánovania, výkonu a evidencie údržby a diagnostiky železničnej infraštruktúry pri tvorbe podnikateľského plánu na rok 2014 v súlade s predpismi. Zároveň uložil rozpracovať v termíne do konca apríla 2013, dopady predpisov viazaných na katalógy na oblasť ekonomiky a zamestnanosti. Rozhodnutím GR č. 58/2012 bola prijatá Hodnotiaca správa projektu č. 03/2011 ŽST Žilina – Teplica - uvedenie do prevádzky. Na prvom januárovom stretnutí vedenia sa prerokovala aj úprava termínu novelizácie smernice pre riadenie projektov. Smernica by mala komplexne vymedzovať nastavenie procesov súvisiacich s riadením aj projektov zameraných na informačno - komunikačné technológie, nové usporiadanie odboru informačných a komunikačných technológií GR ŽSR (O210) a VOJ Železničných telekomunikácií (ŽT) a úlohy z Nariadenia generálneho riaditeľa ŽSR č. 16/2012 o implementácii Programu úspor a optimalizácie na ŽSR, čo sa prejaví v zmene termínu jej aktualizácie do konca marca 2013.

Organizačné zmeny v ŽSR

V súlade s uznesením SR ŽSR zo dňa 20. 12. 2012 bolo v organizačnom poriadku ŽSR a v organizačnom poriadku GR ŽSR a účelových stredísk upravené nové zaradenie odboru interného auditu GR ŽSR (O120) s riadiacou väzbou pod generálnym riaditeľom ŽSR a pod Správnu radou ŽSR s účinnosťou od 1. 1. 2013.

Ing. Anton KUKUČKA

Novoročné personálne zmeny

V prvý novoročný deň bol generálnym riaditeľom ŽSR Ing. Štefanom Hlinkom vymenovaný do funkcie riaditeľa Odboru dopravy GR ŽSR Ing. Milan NEVIĐANSKÝ. Na tejto pozícii vystriedal Mgr. Emila ŠIMKA, ktorý 31. decembra 2012 ukončil pracovný pomer v ŽSR. Do funkcie zástupcu riaditeľa Odboru obchodu GR ŽSR vymenoval Bc. Ivana WLACHOVSKÉHO a na pozíciu vedúceho oddelenia marketingu dopravných služieb na Odbore obchodu GR ŽSR zaradil Ing. Petra ŠULKA, PhD..

Generálny riaditeľ od 1. januára 2013 zaradil do funkcie zástupcu riaditeľa Odboru komunikačných a informačných systémov GR ŽSR Ing. Ericha DEMČÁKA, Od 7. januára 2013 je do funkcie námestníka riaditeľa Železničnej energetiky Bratislava zaradený Ing. Roman ZELNÍK.

Máme za sebou náročný rok

O zhodnotenie železničnej prevádzky v predchádzajúcom roku sme požiadali Ing. Jána JURIGU, námestníka generálneho riaditeľa pre prevádzku.

Zvládli sme až 12 404 výluk, ktoré trvali 115 282 hodín

Z pohľadu operatívneho riadenia dopravy v sieti ŽSR hodnotíme rok 2012 ako veľmi náročný. Dopravné výkony boli nižšie v porovnaní s rokom 2011 a tento trend žiaľ pokračuje aj počas januárových dní nového roka. Pri riadení a koordinácii osobnej aj nákladnej dopravy našu prácu ovplyvňovalo množstvo faktorov, ktoré výrazne ovplyvnili bezpečnosť, hospodárnosť a plynulosť dopravy, ako aj výlukovú činnosť. Medzi tieto faktory zaraďujeme najmä nepriaznivé počasie, nehodové udalosti, prevádzkové poruchy a poruchy zariadení železničnej infraštruktúry. Ako kvalitatívny ukazovateľ nám ministerstvo dopravy stanovilo limit pre plnenie GVD vlakov osobnej dopravy na 94,00 %. Tento ukazovateľ sme splnili o 0,19 % vyššie ako bol stanovený limit, t. j. na 94,19 %. V prvom štvrtroku tento výsledok najviac ovplyvnilo počasie, a to námraza na trakčnom vedení, silný mráz ako aj množstvo snehových zrážok. Celý uplynulý rok sa niesol v znamení náročnej výlukovej činnosti. Skutočne vykonaných plánovaných výluk bolo 10 082, ktoré trvali 88 318 hodín. Počas nich bolo zmeškaných 52 234 vlakov osobnej dopravy v trvaní 3 752 hodín.

Nepredpokladaných výluk bolo 2 322 prípadov, ktoré sme zvládli počas 26 964 hodín s vplyvom na osobnú dopravu pri 2 818 vlakoch a ich zmeškanie bolo 635 hodín. Výluková činnosť z dôvodu modernizácie koridoru č. V. prebiehala v úsekoch Ladce - Beluša, Nové Mesto nad Váhom - Trenčianske Bohuslavice, Dubnica - Ilava a v stanici Trenčianska Teplá. Významné boli aj akcie sanácia oporného múru v úseku Kriváň - Lovinobaňa, oprava koľaje v úseku Rimavská Sobota - Rimavská Baňa, komplexná rekonštrukcia koľají v úseku Trebišov - Slivník, Zohor - Devínska Nová Ves a v ŽST Čierna nad Tisou. Komplexná rekonštrukcia trakčného vedenia sa robila a v tomto roku ešte pokračuje na bratislavskej hlavnej stanici. Výrazný vplyv mala aj plánovaná výluka v úseku Vrútky - Varín z dôvodu výstavby diaľničného nadjazdu a aj výluka na území ČD v úseku Mosty u Jablunkova - Odb. Šance. Ďalším z faktorov ovplyvňujúcich operatívne riadenie dopravy sú nehodové udalosti, či už stretnutia železničných vozidiel s užívateľmi cestnej siete na priecestí, úrazy osôb spôsobené pohybom železničných vozidiel a poruchy na železničnom zvršku. Z prevádzkových porúch mali nepriaznivý dopad najmä poruchy trakčného vedenia. Začiatkom marca sa uviedla do prevádzky



zriaďovacia stanica Žilina - Teplička, ktorá prevzala vlakové práce zo Žiliny zriaďovacej stanice. Táto významná technologická zmena ovplyvnila vlakovú dopravu nákladných vlakov a bola významným modernizačným krokom. Každoročne sa železničná prevádzka pripravuje na prácu v zimných podmienkach a aj na prechod na nový GVD. Táto časť úloh bola splnená a zabezpečená v určených termínoch. Môžeme teda zhodnotiť, že úlohy kladené na dispečerský aparát a prevádzkových zamestnancov z pohľadu zabezpečenia požiadaviek dopravcov boli splnené a nemali sme počas minulého roka evidovanú žiadnu sťažnosť na výkon práce v prevádzke. Všetkým železničiarom prajem, aby bol tento rok lepší, aby bolo viac dopravných výkonov a rýchlejšim tempom pokračovala modernizácia železničnej infraštruktúry.

Ďakujeme, pán riaditeľ!

Z porady vedúcich zamestnancov úseku riadenia dopravy GR a OR



Predmetom dvojdnovej decembrovej porady vedúcich zamestnancov úseku riadenia dopravy GR a OR bolo zhodnotenie práce úseku riadenia dopravy na železničnej infraštruktúre v roku 2012, predstavenie téz a stanovenie úloh na rok 2013. V štvrtrove dopraváci podrobnejšie rozobrali situáciu v stave posunu a technickej kancelárie, kladne zhodnotili jej stabilizáciu na rok 2013, prehodnotili novelizáciu Katalógu typových pozícií (zlučovanie typových pozícií) a s tým

súvisiacu personálnu agendu. Venovali sa problematike operatívneho riadenia dopravy, plánu výluk na rok 2013, novelizácii predpisu SR 1004 Výluková činnosť ŽSR, ktorý začne platiť od 1. 7. 2013 a tým súvisiacich zmien. V závere pracovnej časti si prítomní pozreli prezentáciu redizajnu Prevádzkového informačného systému (PIS) a diskutovali o požiadavkách riadenia dopravy na tento IS. Po ukončení pracovnej porady sa prítomní poďakovali Mgr. Emilovi

Šimkovi (druhý zľava) za jeho prácu, ktorú vykonal ako riaditeľ Odboru dopravy (410). Táto milá udalosť sa konala z dôvodu jeho odchodu do zaslúženého dôchodku. Počas dlhoročného pôsobenia na železnici (v rôznych funkciách) riešil Emil Šimko pracovné problémy vždy s rozvahou a porozumením, za čo mu patrí vďaka od všetkých zamestnancov riadenia dopravy.

(JD)

Podnikateľský plán firmy

Plánujeme preinvestovať 130 miliónov € z vlastných zdrojov

Pre rok 2013 Železnice SR nastavili svoje ekonomické ciele primárne so zameraním na zabezpečenie vyrovnaného hospodárenia, na financovanie prevádzkových a investičných potrieb bez zvyšovania úverovej zadlženosti, na zvýšenie investičnej činnosti, na udržanie zamestnanosti a efektívne využívanie ľudského kapitálu.

Základnou charakteristikou podnikateľského plánu na roky 2013 - 2015 je vyrovnané hospodárenie ŽSR a zároveň vyrovnané hospodárenie za ZPŽI. ŽSR po prvýkrát plánovalo vyrovnaný výsledok hospodárenia pri tvorbe plánu na rok 2012. Táto cesta sa s odstupom času javí ako pozitívny krok. V priebehu roka bola činnosť zameraná na dodržanie programu úspor, čo sa premieta aj do očakávanej skutočnosti plnenia výsledku hospodárenia ŽSR ako celku. Za rok 2012 ŽSR očakávajú vyšší kladný hospodársky výsledok o 29 mil. €. Výsledok hospodárenia na jednej strane výrazne ovplyvnilo nečerpanie prevádzkových nákladov o 68 mil. € a na strane druhej, očakávané výnosy nižšie o 39 mil. €.

Strednodobý plán na tri roky

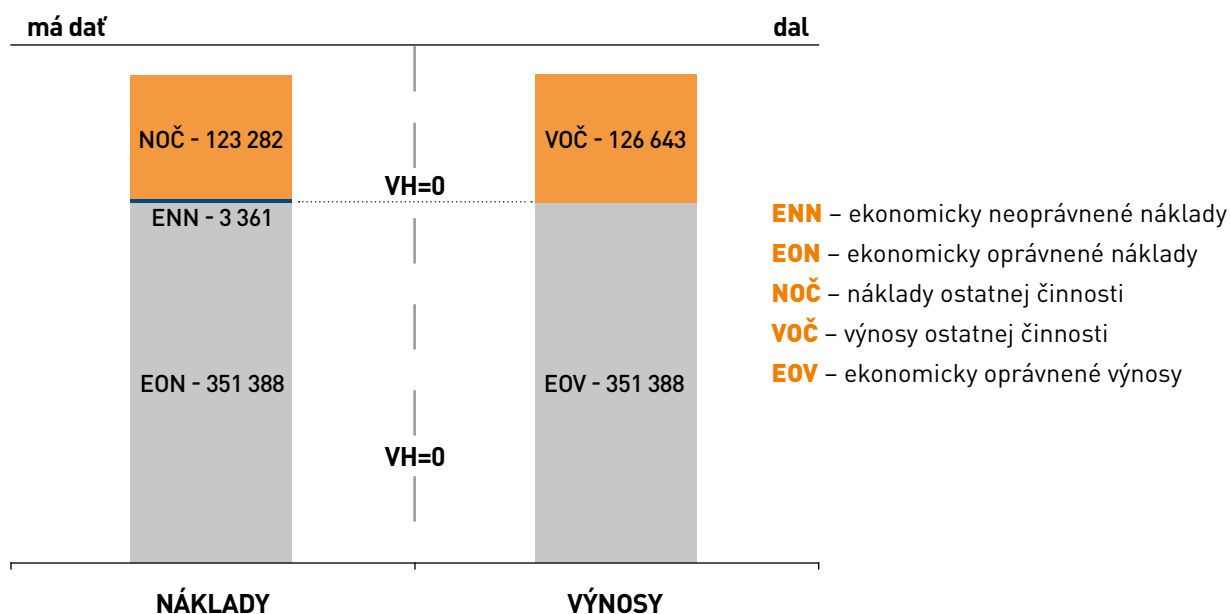
Podnikateľský plán pre roky 2013 – 2015 bol vypracovaný ako plán strednodobý pre obdobie troch rokov. Cieľom bolo nastaviť riadenie správy a údržby, investícií, zamestnanosti a riadenie finančných prostriedkov v kontexte so strednodobými výhľadmi účasti štátu na financovaní železničnej infraštruktúry a predpokladmi vývoja exter-

ného prostredia. Plán na rok 2013 bol rozpracovaný detailne a pre roky 2014 a 2015 boli načrtnuté indikatívne parametre, ktoré budú slúžiť pre podnikateľský plán nasledujúcich rokov. Tento postup bol pripravovaný s cieľom posilniť a skvalitniť prepojenosť ekonomických činností ŽSR s rozpočtom verejnej správy SR a zároveň podporiť rozhodnutia manažmentu ŽSR, ktoré majú dopad na ekonomickú oblasť viac ako jedného roka.

Základom je vyrovnané hospodárenie

Základná podmienka hospodárenia ŽSR pre rok 2013 je vyrovnané hospodárenie. Ďalšie podmienky boli stanovené Programom revitalizácie železničných spoločností a Rozpočtom verejnej správy na roky 2013 - 2015. Z nich sú najpodstatnejšie medziročné zníženie účasti štátu na financovaní železničnej infraštruktúry o 10 mil. EUR a dodržanie pravidiel politiky zamestnanosti. Negatívne na nastavenie rozsahu zdrojov na zabezpečenie prevádzkovania činnosti celých ŽSR vplýva plán predaja výkonov ŽSR, ktorý má medziročne tiež klesajúci trend.

Štruktúra nákladov a výnosov – rok 2013 v tis. €

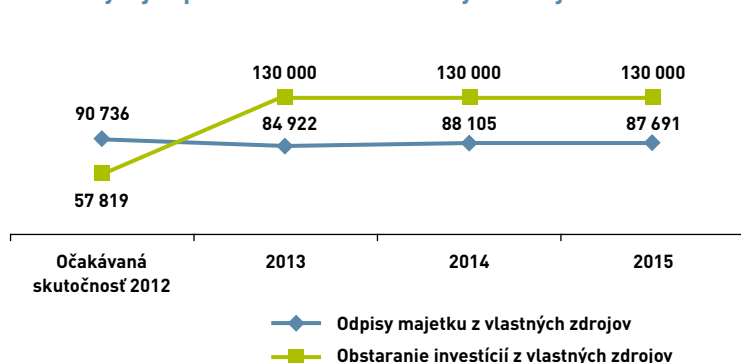


Objemy investícií realizovaných z vlastných zdrojov nezabezpečovali v predchádzajúcich rokoch ani úroveň jednoduchšej reprodukcie. Tak isto aj absencia nastavenia plánu obnovy majetku v horizonte dlhšom ako jeden rok znižovala ich efektívnosť. V súvislosti so schvaľovacím procesom podnikateľského plánu na rok 2013 bol

schválený aj investičný plán na roky 2013 - 2015 v ročných objemoch, ktoré zabezpečia úroveň odpísanosti majetku ŽSR maximálne na úrovni roku 2012. Zároveň sa nastavujú zmeny v štruktúre aktivít, ktoré majú byť v nadchádzajúcich rokoch predmetom obnovy a rozvoja.

na rok 2013 je schválený

Vývoj odpisov a investícií z vlastných zdrojov v tis. €



Pokračujeme v konzervatívnej finančnej politike

ŽSR budú aj v roku 2013 dbať na udržanie svojej solventnosti a platobnej schopnosti. V roku 2013 je splatný jeden úver. Podnikateľský plán nepredpokladá zvýšenie rozsahu financovania z cudzích zdrojov. Udržiavanie konzervatívnej finančnej politiky ŽSR v nadchádzajúcich obdobiach je aj vo vzťahu k riziku úhrad zostatku strát zo Zmluvy so štátom a ku konsolidačnému procesu ZSSK CARGO.

Pre zvýšenie efektívnosti hospodárenia budú ŽSR v roku 2013 pokračovať v implementácii projektov v oblasti nehnuteľností, cestných motorových vozidiel a koľajovej mechanizácie, implementácii katalógu produktov a činností údržby železničnej infraštruktúry, zlepšení procesu obstarávania tovarov, služieb a prác.

Vykonávací plán ŽSR na rok 2013 má nasledujúce parametre:

- Plán prepočítaného priemerného počtu zamestnancov 14 500, oproti plánu v roku 2012 menej o 200 zamestnancov z dôvodu poklesu dopravných výkonov. Snahou vedenia GR ŽSR bude v roku 2013 udržať tento stav zamestnancov a posilniť najmä nedostatkové prevádzkové profesie.
- Plán prevádzkových nákladov v objeme 478 mil. €, čo je oproti očakávanej skutočnosti roku 2012 menej o 6,6 mil. €. Zníženie nákladov je premietnuté do spotrebovaných nákupov a služieb.
- Plán investícií v celkovej hodnote 594 mil. €, z toho z vlastných zdrojov je čiastka 130 mil. €
- Dopravné výkony sú plánované vo výške 44 425 tis. vlkm spolu za OD a ND, čo je oproti očakávanej skutočnosti r. 2012 menej o 577 tis. vlkm.
- Úhrada fixných nákladov z prevádzkovania ŽI je plánovaná vo výške 260 mil. €.
- Plán tržieb za ŽSR vrátane tržieb z ostatných činností je 478 mil. €.

Takto stanovené parametre nákladov a výnosov predstavujú vyrovnanú bilanciu hospodárenia ŽSR.

Kľúčové úlohy pre zabezpečenie cieľov plánu

- * udržanie vybilancovaného hospodárenia zo Zmluvy o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry pri nezmenenej úrovni plánovaných dopravných výkonov
- * efektívne využívanie kapacít prevádzky, správy, údržby a servisných činností
- * udržanie optimálnej zamestnanosti s posilnením prevádzkových profesií

Najvýznamnejším predpokladom naplnenia cieľov však zostáva, aby všetci zamestnanci ŽSR plnili svoje úlohy s odhodlaním, vytrvalosťou, disciplínou a spolupatričnosťou. Veríme, že s podporou svojich zamestnancov, Železnice SR dokážu naplniť ciele definované v oblasti Podnikateľského plánu pre rok 2013 a budú rastúcou organizáciou.

Ing. Michaela ČINČUROVÁ, riaditeľka odboru controllingu

Služobné mobilné telefóny rozdelené do nových kategórií

Od 1. januára 2013 platí nová zmluva o poskytovaní elektronických komunikačných služieb, ktorú ŽSR uzatvorili so spoločnosťou Slovak Telekom, a. s. na 48-mesačné obdobie. Popisuje podmienky pre 4 základné typy služieb mobilnej komunikácie, využívané v ŽSR - hlasové a dátové služby, služby telemetrie M2M a technologické SMS služby.

Hlasové služby mobilnej komunikácie sú rozdelené do 4 kategórií a určujú úroveň využívaných služieb a limity nákupu koncových zariadení mobilnej komunikácie.

Prvá kategória poskytuje neobmedzené volania v rámci virtuálnej privátnej siete (VPS - množina mobilných služobných čísel spoločností ŽSR, ZSSK, a.s. a ZSSK CARGO), národných pevných a mobilných sietí. **Druhá kategória** umožňuje neobmedzené volania v rámci VPS, mobilnej siete poskytovateľa a národných pevných sietí. V **tretej kategórii** sú neobmedzené volania v rámci VPS a mobilnej siete poskytovateľa a v **štvrtnej kategórii** sa neobmedzene dovoľá len v rámci VPS. Ostatné volania nad rámec jednotlivých programov sú spoplatňované v zmysle zmluvy o poskytovaní elektronických komunikačných služieb, volania na služby s pridanou hodnotou (audio-text) a na informačné služby sú spoplatnené bežnou tarifou.

Dátové služby mobilnej komunikácie obsahujú v rámci mesačného paušálu pripojenie do internetu s neobmedzeným množstvom prenesených dát v rámci Slovenska a možnosť bezplatného zdieľania dátových služieb s hlasovou službou.

Služba telemetrie M2M poskytuje pripojenie do internetu s objemom dát 100 MB a umožňuje využívať SIM karty v rôznych telemetrických zariadeniach, ktoré merajú hodnoty a odovzdávajú ich na spracovávanie.

Služba technologických SMS je využívaná v monitorovacích a dohľadových zariadeniach, alarmoch, využívaných v ŽSR.

Podrobnejšie informácie, vrátane aktuálnej ponuky mobilných telefónov, sú k dispozícii na intranete ŽSR, v sekcii vyhradenej Železničným telekomunikáciám.

(ŽT)

Stavebnú činnosť modernizácie pocítia až štyri stanice

Modernizácia takmer 60 kilometrov železničnej trate medzi Novým Mestom nad Váhom a Púchovom pre traťovú rýchlosť 160 km/h sa každým rokom približuje k finálnej podobe. Má ale natolko rozsiahly charakter, že bola rozdelená do šiestich stavebných etáp. Od roku 2009, keď sa zhotoviteľom odovzdávali prvé staveniská, sú už výsledky stavbárov zreteľné. Najnáročnejšou stavbou celej modernizácie – tunelom popod Turecký vrch už premávajú vlaky, vzhľad koľajiska zmenili železničné stanice v Trenčianskej Teplej a Ladcoch. V roku 2013 bude čulý stavebný ruch panovať v Trenčíne, Ilave, Dubnici nad Váhom aj Púchove.

1. a 2. etapa - od Nového Mesta nad Váhom po Zlatovce

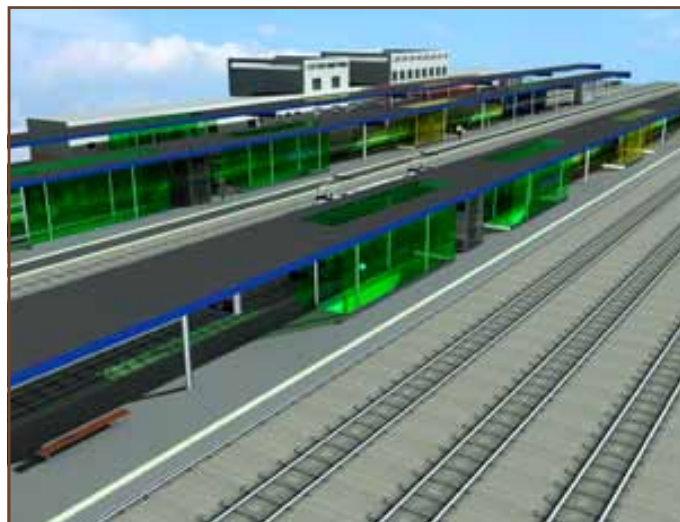
Na týchto dvoch etapách sú už rozsiahle stavebné práce ukončené. V tomto roku bude zhotoviteľ - Združenie Nové Mesto - Zlatovce 2009, vedené spoločnosťou OHL ŽS realizovať už len dokončovacie práce.

3. etapa – od Zlatoviec po Trenčiansku Teplú

Stavenisko k prestavbe tohto úseku si Združenie pod Brezinou na čele so spoločnosťou TSS Grade, a.s. prebralo 23. októbra 2012. V tomto roku by sa mali od júna do októbra modernizovať obe traťové koľaje medzi Trenčínom a Trenčianskou Teplou. V rámci tejto stavby budú vybudované 3 podchody pre chodcov, 2 nové železničné mosty a 3 cestné mosty, zrušia sa 3 železničné priecestia a 1 most. Stavebné práce by mali od júla začať aj v koľajisku ŽST Trenčín. Výsledkom modernizácie bude zrušené 1 železničné priecestie, pribudnú batožinový podchod a podchod pre cestujúcich, ako aj 1 podchod pre chodcov. Na traťovom úseku Zlatovce – Trenčín sa budú vykonávať práce na výstavbe nového železničného mosta cez Váh a súvisiacich objektoch. Investície na hlavnú stavebnú činnosť tejto etapy sú v roku 2013 plánované vo výške 102 368 155,10 €.

4. a 5. etapa – od Trenčianskej Teplej po Belušu

Zhotoviteľ tejto etapy, Združenie ŽSR - Beluša, s líderskou firmou Strabag s. r. o. sa už od 18. februára pustí do prestavby stanice v Ilave, a 22. februára začne aj s modernizáciou Dubnice nad Váhom. Stavebné práce potrvajú do polovice novembra a budú pozostávať z obnovy železničného spodku aj zvršku, výhybiek, trakčného vedenia, potrebných prekládok inžinierskych sietí a z rekonštrukcií



Čulý ruch sa v tomto roku očakáva aj na realizácii tretej etapy v okolí Trenčína. Výsledkom by mal byť takýto vzhľad Železničnej stanice Trenčín.

priepustov. Najvýznamnejšími stavebnými prácami v Ilave je vybudovanie železničného mosta s chodníkom v nžkm 142,240, železničného mosta s podchodom v nžkm 141,822 a podchodu pre cestujúcich v nžkm 142,484. V Dubnici nad Váhom sa medzi technicky najnáročnejšie stavebné objekty považuje prestavba železničného mosta v nžkm 135,793 a podchod pre cestujúcich pri miestnej časti Šanghaj. Na túto stavebnú činnosť je v roku 2013 naplánovaných 90 miliónov €.



Modernizácia zmení aj vzhľad stanice v Ilave. Práce v koľajisku budú trvať od 18. februára do polovice novembra.

6. etapa - od Beluše po Púchov

Zvýšená stavebná aktivita bude v roku 2013 badateľná aj v 8,9-kilometrovom úseku tejto etapy. Združenie Púchov, zložené z firmami OHL ŽS, a.s., a Váhostav – SK, sústreďuje svoje kapacity najmä na medzistaničný úsek medzi Belušou a Púchovom. Od 7. marca do začiatku októbra zmodernizuje železničný spodok aj zvršok, výhybky, trakčné vedenie, vykoná prekládky inžinierskych sietí a zrekonštruje priepusty a mosty. Vznikne nové nástupište v Dolných Kočkovciach, vybudujú sa protihlukové steny aj nový cestný nadjazd a komunikácia pri firme Matador. Rekonštrukcia sa dotkne aj traťových koľají smerujúcich do ŽST Horní Lideč. V Púchove sa v priebehu roka začne s výstavbou novej výpravnej budovy a taktiež aj s realizáciou cestného nadjazdu nad železničnou traťou. Do konca tohto roka by sa tiež mala stihnúť aj modernizácia časti bratislavského zhlavia a párnej skupiny koľají. Najmenší ruch zažije ŽST Beluša, kde sa bude pracovať na obnove priepustov a železničných mostov.

Martin BALKOVSKÝ, Foto: autor



V Dubnici nad Váhom sa stavebné činnosti naplno rozbehnú od 22. februára.

Železničné nehody naplňali štatistiky aj na prelome rokov

Sviatok či nesviatok, žiaľ, železničné nehody neobišli ani vianočné a novoročné obdobie. Len 2 dni pred koncom roka tragická zrážka rýchlika s automobilom na železničnom priecestí pri Plešivci zvýšila štatistiku usmrtených ľudí na železnici. A už v treťom dni nového roka sa v Žiline - Tepličke vykoľajil rušeň nákladného vlaku.

PLEŠÍVEC

Vodič osobného vozidla Škoda Octavia prichádzal 29. decembra 2012 od Gemerskej Hôrky k železničnému priecestiu pri obci Plešivec. Nerešpektoval výstražné červené svetlá na výstražníkoch, aj spustené závory, vošiel na trať, na ktorej sa o 14:38 hod. zrazil s rýchlikom R 814 Domica, ktorý opustil železničnú stanicu Plešivec a smeroval do Bratislavy. Po strete rušeň tlačil auto pred sebou ešte niekoľko stovák metrov. Nárazom bolo poškodené aj zabezpečovacie zariadenie na priecestí, doprava bola prerušená do 19:55 hod. Dvojčlenná posádka utrpela zranenia, ktorým namiesto podlahla. Za riskantné a chybné rozhodnutie vodiča obaja zaplatili tou najvyššou daňou – stratou vlastných životov. Zbytočne tak uzavreli smutnú štatistiku nehodovosti na železničných priecestiach za rok 2012.

„Počas neho sme na priecestiach zaevidovali 50 nehôd, pri ktorých 21 osôb zahynulo a 15 sa ťažko zranilo. Takmer všetky tieto nehody zavinieli účastníci cestnej premávky, okrem jednej. Spôsobil ju rušňovodič dopravcu, ktorý nerešpektoval tzv. Op rozkaz, ktorý dostal a k priecestiu v poruchovom stave sa blížil rýchlosťou 50 kmh-1, namiesto predpísaných 10 kmh-1. Došlo ku zrážke s automobilom, našťastie sa všetko zaobišlo bez zranení,“ povedal Bc. Milan Kubiček, riaditeľ Odboru 440 GR ŽSR



PLEŠÍVEC

FOTO: O 440 GR ŽSR

ŽILINA - TEPLIČKA

Tretí deň po Novom roku sa predpoludním k Žiline blížil nákladný vlak, naložený ocelovými výrobkami zo Strážskeho. Aby uvoľnil trasu za ním idúcemu expresu Ex 220 Detvan, zišiel z hlavnej trate na Odbočke Potok pred ŽST Varín. Prešiel cez tranzitnú skupinu v ŽST Žilina - Teplička a zastaviť mal na spojovacej koľaji C2 k Odbočke Váh, pred vchodovým návěstidlom C2L s návěstou STOJ. Vlak ale ďalej pokračoval v jazde a prešiel cez odvrtnú výhybku. Rušeň zastavil až na sypanom zarážadle, pričom sa vykoľajil všetkými podvozkami. Pri náraze došlo tiež k poškodeniu prvého vožňa radeného za HDV.

BRATISLAVA HLAVNÁ STANICA

V obvode ŽST Bratislava hlavná stanica došlo 7. januára o 11:45 hod. k nárazu posunujúcej súpravy od vlaku R 607 do koľajových pásov, naložených na podvozkoch typu Mamatej a hydraulické ruky traťového stroja MUV 69. K zraneniu zamestnancov ŽSR našťastie nedošlo. Po nehode bol prerušený presun súprav medzi ŽST Bratislava hlavná stanica a odstavným koľajiskom, celkovo bolo zmeškaných 27 vlakov osobnej dopravy o 413 minút.



BRATISLAVA HLAVNÁ STANICA

FOTO: O 440 GR ŽSR



ŽILINA-TEPLIČKA

FOTO: ING. LUBOŠ POLAKOVIČ

Príčiny uvedených nehôd inšpektori stredísk bezpečnosti a inšpekcie O 440 GR ŽSR ešte vyšetrujú.

(balky)



Stratégia ŽSR

Vážení čitatelia,

ako sme Vás už v minulom čísle informovali, významnou súčasťou Stratégie ŽSR je aj spracovanie návrhu strategických rozvojových investičných zámerov, ktorých tvorba je založená na spolupráci ŽSR a MDVRR SR.

V tejto časti sa budeme zaoberať modernizáciou železničnej infraštruktúry z fondov EÚ. Táto časť stratégie je nosnou pre nastavenie strategických investičných zámerov ŽSR, či už pre oblasť investícií financovaných z fondov EÚ, ale aj z vlastných zdrojov.

STRATEGICKÉ ZÁMERY V INVESTIČNEJ OBLASTI

V súčasnosti sú v rámci finančnej podpory z európskych fondov modernizované tie železničné trate, resp. traťové úseky, ktoré sú súčasťou medzinárodnej „európskej“ železničnej siete TEN-T. Investičný plán a rozvojové zábery definované v Stratégii ŽSR vychádzajú z medzinárodných dohôd AGC, AGTC a z požiadaviek kladených na TEN-T sieť. Do súčasnosti sa mám podarilo zmodernizovať viac ako 110 km železničnej infraštruktúry, v úseku Bratislava – Rača po Nové Mesto nad Váhom. Modernizuje sa ďalších plánovaných približne 60 km v pokračujúcich úsekoch. prioritne sa modernizuje koridor č. V od Bratislavy po Žilinu, následne v nadväznosti na napájajúci sa úsek v smere Žilina – Čadca, teda koridor, ktorý pokračuje do Gdanska až po Baltické more.

Od roku 2002, v rámci operačného programu Základná infraštruktúra (2004 – 2006) sa modernizačné práce zintenzívnili a z predstupového fondu ISPA bola zmodernizovaná trať v úseku Bratislava Rača – Piešťany a z Kohézneho fondu úsek Piešťany – Nové Mesto nad Váhom. Následne, v rámci Operačného programu Doprava (OPD) (2007 – 2013), Prioritná os 1: „Železničná infraštruktúra“ bola v období 2009 – 2011 dokončená zriaďovacia stanica v Žiline Teplice a v období 2008 – 2011 modernizácia železničnej trate Žilina – Krásno nad Kysucou, ktorá je súčasťou koridoru č. VI.

Modernizácia na koridore č. V pokračuje od roku 2009 modernizáciou železničnej trate Nové Mesto nad Váhom – Púchov, úsek Nové Mesto nad Váhom – Zlatovce. V rámci tejto stavby je sprevádzkovaný dvojkoľajný tunel o dĺžke 1755 m.

Od roku 2009 tiež prebiehajú práce na úseku Trenčianska Teplá – Beluša. V rámci tohto programového obdobia je tiež plánovaná modernizácia železničnej trate Púchov – Žilina, úsek Považská Teplá – Žilina. V prípade úspešnej verejnej súťaže je predpokladaný termín realizácie v rokoch 2013 – 2015.

Takisto chceme sprevádzkovať ucelené vozebné rameno ukončením úseku Krásno nad Kysucou – Čadca, kde je predpoklad významnej vozby v medzinárodných reláciách. Obe strany, či už Slovenská, tak aj Česká, intenzívne spolupracujú, za účelom „zladenia“ termínov uvedenia ucelených úsekov do prevádzky.

V rámci investičných zámerov na koridore V je tiež strategickým zámerom zmena trakcie z jednosmernej na striedavú sústavu, v zmysle zjednotenia trakčných napäťových sústav.

Vo vzťahu k modernizácii železničnej infraštruktúry, resp. jej súčasťou je významným strategickým investičným zámerom zavedenie systému ETCS na koridore č. IV.

Samostatnú kapitolu strategických zámerov tvorí realizácia projektov v rámci Prioritnej osi č. 3 Operačného programu Doprava (OPD) (2007 – 2013). Ide o realizáciu verejných terminálov intermodálnej prepravy, v súčasnosti rozpracovanú na rôznych stupňoch projektovej prípravy pre TIP Bratislava, Žilina, Košice a Leopoldov.

Medzi ďalšie významné strategické investičné akcie môžeme zaradiť napríklad výstavbu terminálu integrovanej osobnej prepravy Moldava nad Bodvou. Terminál umožní priame spojenie súpravami osobnej dopravy mesta Moldava nad Bodvou s mestskou aglomeráciou Košice. Ďalším významným zámerom, ktorý môžeme spomenúť je napríklad projekt integrovaného systému osobnej koľajovej dopravy v regióne Košice, za účelom vytvorenia podmienok pre vznik moderného integrovaného dopravného systému koľajovej osobnej dopravy, ktorý by zabezpečoval dopravnú obsluhu mesta Košice a jeho prepojenie na región východného Slovenska.

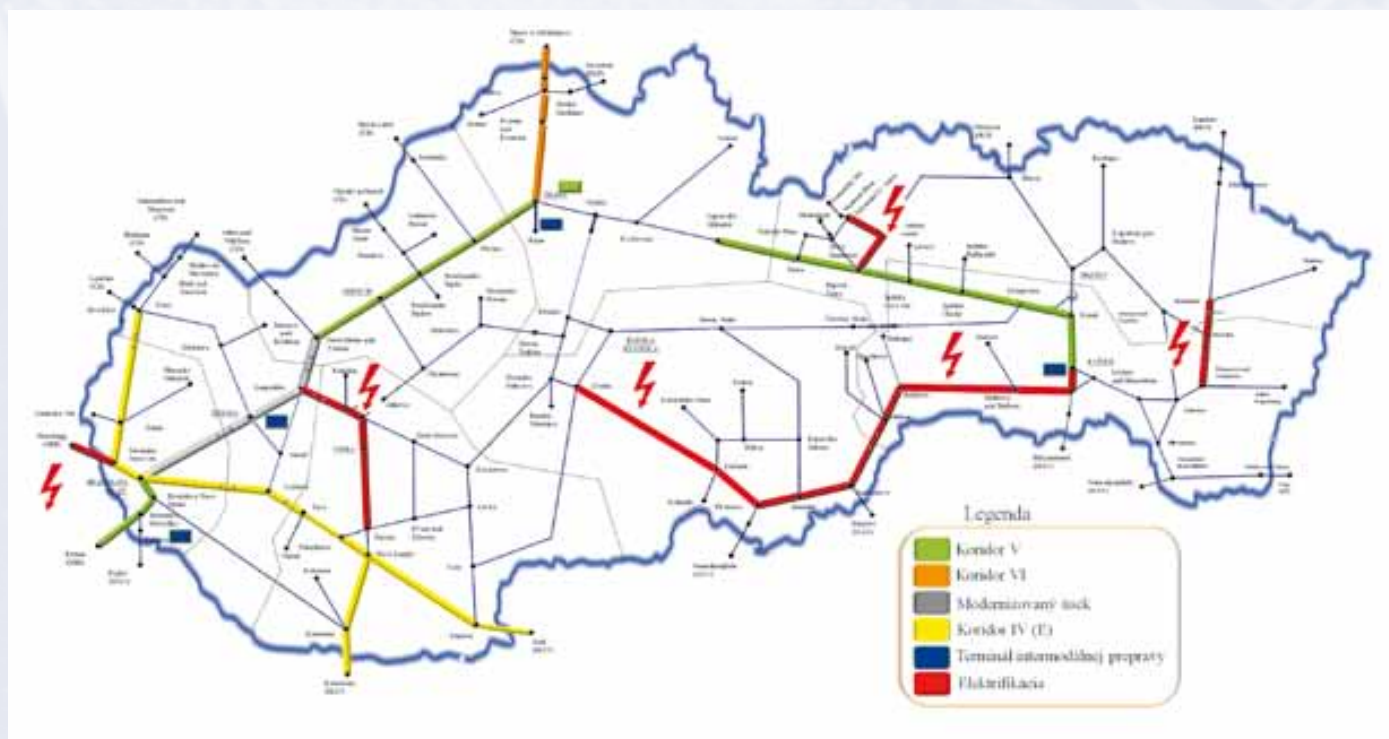
V rámci OPD programové obdobie 2007 – 2013, Prioritná os 4: „Infraštruktúra integrovaných dopravných systémov“ bol naplánovaný projekt „ŽSR, Bratislava predmestie – Bratislava filiálka – Bratislava Petržalka (prepojenie koridorov) – prepojenie koridoru TEN-T s letiskom a železničnou sieťou v Bratislave. Bolo rozhodnuté, že tento projekt sa nebude realizovať v súčasnom programovom období.

CIELE SÚ JASNÉ – ZLEPŠENIE ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY

Okrem už vyššie uvedených prioritných osí OPD sú realizované strategické zábery aj napríklad v rámci riešenia dopravy v uzle Bratislava. Ide o projekt Twin City Rail, v rámci fondu ERDF a programu cezhraničnej spolupráce Slovensko – Rakúsko, ktorého cieľom je zlepšiť železničnú dopravu medzi mestami Viedňou a Bratislavou, pričom aktivity pre realizáciu takéhoto projektu sú v programe oboch susediacich štátov aj železníc. Cieľom je dosiahnutie kvalitnejšej a rýchlejšej železničnej dopravy pre verejnosť. Preto sú realizované činnosti pre zlepšenie infraštruktúry elektrifikáciou a zlepšením obsluhy územia predpokladaným zriadením nových zastávok. Na súčasnej železničnej infraštruktúre v smere cez Marchegg a Devínsku Novú Ves k tomu prispeje najmä elektrifikácia tohto úseku trate. Na strane ŽSR to predstavuje elektrifikáciu úseku od železničnej stanice Devínska Nová Ves po štátnu hranicu s Rakúskom. Na rakúskej strane sa bude elektrifikovať úsek Marchegg – Gänserndorf a neskôr úsek Marchegg – Viedeň Stadlau.

„Pre ľudí pevného predsavzatia a vytrvalosti, niet nemožností.“

M. R. Štefánik



Obr. 1 Modernizácia ŽI

V krátkosti sa tiež dá spomenúť strategický zámer elektrifikácie vybraných tratí, resp. traťových úsekov, ako napríklad úsek Leopoldov – Nitra – Šurany.

MODERNIZÁCIA POKRAČUJE

V novom programovom období 2014 – 2020 sa ŽSR v spolupráci s MDVRR SR budú usilovať o pokračovanie modernizácie trate na koridore č. V, a to najmä dokončením úsekov, ktoré po Žilinu nebudú zrealizované v programovom období 2007 – 2013 a ďalšími úsekmi až po Košice. Pričom prioritne je strategickým zámerom modernizácia úseku Liptovský Mikuláš – Košice. V súčasnosti sa v koordinácii s EK prepracováva pôvodná štúdia realizovateľnosti od Žiliny po Čiernu nad Tisou, na optimálne využitie disponibilných prostriedkov na danom úseku.

Tak ako pri definovaní strategických cieľov alebo nastavení implementácie stratégie, tak aj pri definovaní strategických zá-

merov v investičnej oblasti je nevyhnutné vychádzať zo základných východísk pre danú oblasť. Tie v súčasnosti tvoria podklad k spracovávanému dopravnému modelu Slovenskej republiky, ktorý je pripravovaný pod záštitou MDVRR SR a v spolupráci so zástupcami z jednotlivých druhov dopravy. Cieľom dopravného modelu bude spracovanie dopravných vzťahov všetkých druhov dopravy a druhov dopravnej infraštruktúry, pričom napomôže k stanoveniu nosných dopravných systémov a prioritizácie investičných projektov dopravnej infraštruktúry na Slovensku. Následne je realizované hodnotenie vybraných investičných projektov pomocou vybraných kritérií, čo bude zapracované do plánu rozvoja infraštruktúry na Slovensku (MASTER PLAN), pričom pôjde nielen o technickú prioritizáciu, jej aktualizáciu, ale aj z toho vyplývajúce návrhy finančnej realizovateľnosti a hrubý časový odhad pre realizácie investičných projektov.

O 150 GR ŽSR

Železnice SR oslavujú svoje 20. výročie vzniku

ŽSR | 20 rokov

Železnice SR (ŽSR) vznikli 1. januára 1993 rozhodnutím vlády SR o zriadení štátneho podniku v nadväznosti na rozdelenie ČSFR a tým i na rozdelenie Česko – slovenských štátnych dráh na dva samostatné subjekty. Rozhodnutie vlády SR bolo rozpracované zákonom NR SR č. 258/1993 Z. z. o Železniciach SR z 30. septembra 1993 v znení neskorších predpisov.

O vzniku ŽSR, dôvodoch, ďalších faktoch a spomienkach na obdobie spred dvadsiatich rokov vám budeme prinášať informácie v číslach Ž semaforu počas celého roka. Materiály k tejto téme budú nielen spracované z archívov, ale predovšetkým to budú opisy a živé spomienky tých, ktorí boli pri tom.

(red)



2013

Január

	7	14	21	28
1	8	15	22	29
2	9	16	23	30
3	10	17	24	31
4	11	18	25	
5	12	19	26	
6	13	20	27	

Február

	4	11	18	25
	5	12	19	26
	6	13	20	27
	7	14	21	28
1	8	15	22	
2	9	16	23	
3	10	17	24	

Marec

	4	11	18	25
	5	12	19	26
	6	13	20	27
	7	14	21	28
1	8	15	22	29
2	9	16	23	30
3	10	17	24	31

Apríl

1	8	15	22	29
2	9	16	23	30
3	10	17	24	
4	11	18	25	
5	12	19	26	
6	13	20	27	
7	14	21	28	

Máj

	6	13	20	27
	7	14	21	28
1	8	15	22	29
2	9	16	23	30
3	10	17	24	31
4	11	18	25	
5	12	19	26	

Jún

	3	10	17	24
	4	11	18	25
	5	12	19	26
	6	13	20	27
	7	14	21	28
1	8	15	22	29
2	9	16	23	30

Júl

1	8	15	22	29
2	9	16	23	30
3	10	17	24	31
4	11	18	25	
5	12	19	26	
6	13	20	27	
7	14	21	28	

August

	5	12	19	26
	6	13	20	27
	7	14	21	28
1	8	15	22	29
2	9	16	23	30
3	10	17	24	31
4	11	18	25	

September

	2	9	16	23	30
	3	10	17	24	
	4	11	18	25	
	5	12	19	26	
	6	13	20	27	
	7	14	21	28	
1	8	15	22	29	

Október

	7	14	21	28
1	8	15	22	29
2	9	16	23	30
3	10	17	24	31
4	11	18	25	
5	12	19	26	
6	13	20	27	

November

	4	11	18	25
	5	12	19	26
	6	13	20	27
	7	14	21	28
1	8	15	22	29
2	9	16	23	30
3	10	17	24	

December

	2	9	16	23	30
	3	10	17	24	31
	4	11	18	25	
	5	12	19	26	
	6	13	20	27	
	7	14	21	28	
1	8	15	22	29	

ÚIVP radí

Komentár k článku 869 predpisu ŽSR Z1 Pravidiel železničnej prevádzky Ukončenie vlakovej cesty

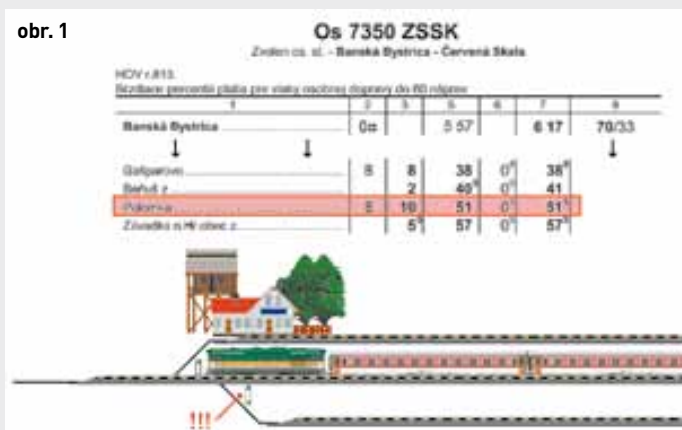
Jazda vlaku. Pohyb koľajových vozidiel, s ktorým sa stretávajú zamestnanci prevádzkovateľa dráhy, ako aj zamestnanci dopravcov, ktorí veľmi dobre vedia, že tento pohyb je možné realizovať na širšej trati, v stanici, výhybni alebo na odbočke. Pokiaľ sa tento pohyb realizuje v dopravni s koľajovým rozvetvením (stanica, výhybňa), potom je vždy priamo naviazaný na fenomén vlakovej cesty. Predpis ŽSR Z1 Pravidlá železničnej prevádzky v zozname použitých termínov presne definuje, že vlaková cesta je určený úsek koľaje v dopravni s koľajovým rozvetvením, ktorý musí byť vo vzťahu k predpisu ŽSR Z17 Nehody a mimoriadne udalosti, pre danú jazdu vlaku voľný. To znamená, že nesmie byť obsadený železničnými vozidlami. V článku 869 predpisu ŽSR Z1 Pravidiel železničnej prevádzky sú uvedené konkrétne podmienky vlakových ciest pre jednotlivé vlaky (vchádzajúci, odchádzajúci, prechodiaci) z čoho sa dá konštatovať, že každá vlaková cesta musí vždy niekde začať a vždy aj niekde skončiť. Pri vlaku zastavujúcom, vlaková cesta začína pri vchodovom (cestovom) návestidle a končí pri návestidle umiestnenom priamo pri koľaji, resp. pri prvom námedzníku pri zbíhajúcich

sa dopravných koľajach na odchodovej strane vlaku, pri jazyku odvratnej výhybky alebo ukončení slepej koľaje. Z uvedených definícií vyplýva, že s vlakovými cestami v dopravnej prevádzke uvažujeme aj v dopravniciach s koľajovým rozvetvením, ktoré disponujú s vchodovými (cestovými) návestidlami, ktorými sa dovoľuje alebo zakazuje vchod vlaku do stanice. Pokiaľ je v týchto dopravniciach stav, ktorému odborné hovoríme „výluka dopravnej služby“, vchodové (cestové) návestidlá strácajú svoj hlavný význam a môžu plniť funkciu krycích, resp. oddielových návestidiel. Preto sa v tomto prípade pri jazdách vlakov s vlakovými cestami neuvažuje.

Záver: Pokiaľ má rušňovodič s vlakom určeným na prepravu cestujúcich v stanici zastaviť pre ich výstup a nástup, musí zastaviť pred prvým námedzníkom ukončujúcim vlakovú cestu (obr. 1). Pokiaľ je v tej istej dopravni výluka dopravnej služby, s prvým námedzníkom ukončujúcim vlakovú cestu vo vzťahu k vchádzajúcemu vlaku sa neuvažuje a rušňovodič môže s vlakom zastaviť aj tak, ako je nakreslené na obrázku č. 2.

Bc. Emil CHLEBNÍČAN

obr. 1



obr. 2



Vlakom, autom i raketou

Satiricko-humoristický časopis Roháč zaznamenával v 60-tych rokoch veľký úspech. Kresby obsahovali často skrytú kritiku, ktorá neobchádzala ani železničnú dopravu. Tejto téme sa venuje výstava karikatúr Vlakom, autom i raketou, ktorú usporiadalo Múzejno-dokumentačné centrum ŽSR a potrvá do 31. mája 2013.

Na otvorení tejto komornej výstavy sa zúčastnili viacerí „páni od pera a ceruzky“, medzi nimi aj bývalý šéfredaktor Roháča Ladislav Szalay. Sústreďujú sa tam najmä kresby autorov, ktorí sa doprave venovali systematickejšie. „Polovicu tvorí dielo Jozefa Scheka. Vtedy cestoval vlakom, mal

motiváciu vyjadrovať sa k tomu a nebola to vymyslená kritika,“ hovorí zostavovateľ výstavy František Jablonovský. Akákoľvek forma dopravy bola pre satiru vďačnou témou. Vystavené kresby odrážajú veci odporované z reality, preto pri pohľade na ne návštevníci s úsmevom prikyvovali. V danom období nebolo možné kritizovať konkrétne osoby a aj dnes je z vystavených diel zrejmé to, čo autori hovoria medzi riadkami. Jeden z bývalých šéfredaktorov Roháča však na železnice spomína v dobrom. „Ku kritike pristupovali inak ako ostatné podniky,“ hovorí Ladislav Szalay. Vernisáž sa niesla vo veselom duchu, atmosféru dotváral samotný interiér múzea a dobová hudba.

Ivana STRMEŇOVÁ, foto: autorka





PhDr. Renáta Jamnická

Budete mať v rodine prvého dieťaťa?

Hlavným kritériom pre prijatie dieťaťa do 1. ročníka základnej školy je dovŕšenie šiesteho roku života. Prevažná väčšina detí v danom veku spĺňa požadované znaky školskej zrelosti a dokážu sa vyrovnávať s novou sociálnou situáciou. Pre určité percento prváčikov je ale nástup do školy začiatkom neúspechov a psychicky traumatizujúcim zážitkom. Máte aj vy doma budúceho prváčika? Tu je niekoľko postrehov a rád. Rozprávali sme sa s PhDr. Renátou Jamnickou, železničnou psychologičkou zo Základného pracoviska psychológie vo Zvolene.

Kedy je dieťa pripravené začať so školskou dochádzkou?

Okrem primeraného telesného vývinu musí byť dieťa aj primerane psychicky zrelé v oblasti rozumovej, sociálnej a citovej. Malo by ovládať bežnú hovorovú reč, čisto rozprávať, reprodukovat obsah rozprávky, mať dostatočnú slovnú zásobu, postihovať podstatné znaky a vzťahy medzi javmi, koncentrovať pozornosť, zručne narábať s ceruzkou. Malo by mať primerané vedomosti o širšom i bližšom sociálnom okolí, poznať základné farby a geometrické tvary, mechanicky narátať do desať. Číselná predstava by mala byť utvorená do čísla 5 formou porovnávania – čo je viac a čo menej. Citovo a sociálne zrelé dieťa sa správa spontánne, ale dokáže rešpektovať autoritu dospelého, vie sa podriaďovať záujmom a konvenciám detskej skupiny. Dokáže systematicky pracovať, mať radosť z dobrého výkonu, prípadne vyrovnávať sa s neúspechom.

Aké sú najčastejšie príčiny nezrelosti?

Tieto príčiny súvisia najmä s vyzrievaním centrálnej nervovej sústavy, pričom tempo jej vývinu je u každého dieťaťa iné. K iným faktorom patrí nedostatočne podnetné až zanedbávajúce rodinné prostredie, absencia predškolskej prípravy v materskej škole, nedostatok lásky, porozumenia, istoty, dvojkoľajná výchova, vážnejšie alebo opakujúce sa ochorenia, ale aj znížená úroveň všeobecných rozumových schopností.

LEPŠIU PONUKU VÁM NEDÁ NIKTO!

**VALENTÍNSKY VÍKENDOVÝ POBYT
PRE DVOCH, IBA ZA 35 €!**

Ponuka platí pre zamestnanca ŽSR + jednu osobu.
Vy zaplatíte 35 €, ostatné náklady za Vás uhradí
sociálny fond podľa zásad kolektívnej zmluvy ŽSR.

POBYT ZAHŔŇA:

2 x ubytovanie pre dve osoby. (príchod v piatok 15.2.2013)
V sobotu raňajky a večera, v nedeľu raňajky a balíček na cestu.
Okrem toho: 2 x vstup do bazéna so saunou.
V sobotu spoločenský večer v bare SIP
s romantickou hudbou a sladkým prevkapiením.

Tak neváhaj a pozvi svojho macíka na romantický víkend do STREČNA!

9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23
Február 2013

www.sipstrecno.sk, žel. linka: 930-5348, tel.: 041 229 5348, mob.: 0903 283816

Ako sa môže nezrelosť dieťaťa odraziť na práci v škole?

Dieťa, ktoré nebolo zrelé pre nástup povinnej školskej dochádzky, má obvyčajne slabší prospech, doma sa musí viac pripravovať a celkovo musí vynaložiť viac námahy na učenie. Zvyčajne sa pridružuje aj problémy so správaním – ťažšie sa podriaďuje a začleňuje do kolektívu, nedokáže sa sústrediť na vyučovanie, vyrušuje, má problémy dokončiť prácu v stanovenom termíne. Doma nechce písať domáce úlohy, rýchlo sa unaví, odmieta chodiť do školy. Jeho prejavy pripomínajú skôr hravé správanie sa dieťaťa predškolského veku. Rodičia sa často domnievajú, že zvýšenou starostlivosťou v prvom ročníku prekonajú ťažkosti vyplývajúce z nezrelosti dieťaťa. Neuvedomujú si, že priveľká snaha urýchliť jeho vývin nebýva vždy úspešná a častejšie vedie k rôznym poruchám, ktoré majú rôzne príznaky – bolesti bruška, pretrvávajúca únava, strach zo školy, pomočovanie alebo obhrýzanie si nechťov.

Špecifickým problémom sú ľaváci. Je ich precvičovanie správne?

Ľaváctvo je fyziologickým, prirodzeným prejavom lateralít. Dominancia jednej strany sa začína prejavovať obvykle medzi prvým a druhým rokom veku dieťaťa. Rodičia si to zvyčajne všimnú pri uchopovaní hračiek, lyžice, hádzaní loptičky, v neskoršom období pri podávaní ruky, držaní ceruzky. Názory na ľavorukosť ako známku menejcennosti treba považovať za chybné a mimoriadne škodlivé. Potlačanie prirodzenej lateralít, napr. u precvičovaných ľavákov, je vždy vážnym zásahom do celej osobnosti dieťaťa. Predpoklad výskytu rôznych porúch nevytvára totiž ľaváctvo samotné, ale je dôsledkom jeho potlačania a násilného precvičovania. Precvičovaní ľaváci sa často pomočujú, sú motoricky neobratní, nesústredení alebo majú poruchy reči.

Ako možno predchádzať prípadným školským neúspechom dieťaťa?

Jednou z možností je poskytnúť dieťaťu čo najviac príležitostí, aby sa mohlo samo spontánne so zaujatím podieľať na zaujímavých úlohách, naučilo sa zaobchádzať s kresliacim náčiním, rozvíjalo si zrakové a sluchové vnímanie, koncentráciu pozornosti, učilo sa spolupráci s druhými deťmi a pod. Teda nie tým, že sa bude v predstihu do úmoru cvičiť v školských vedomostiach. Inou možnosťou je rozhodnúť sa pre odklad povinnej školskej dochádzky o jeden rok.

Čo majú urobiť rodičia, ak sa rozhodnú pre odklad?

Rodičia musia v prvom rade do konca marca navštíviť regionálne Centrum pedagogicko-psychologického poradenstva a prevencie. Dozvedia sa v ňom podmienky ďalšieho postupu pri vybavovaní žiadosti o odklad povinnej školskej dochádzky v zmysle Školského zákona č. 245/2008 Z. z.. Takisto postupujú aj v prípade žiadosti o predčasné zaškolenie dieťaťa, ktoré dovŕši 6 rokov v období medzi 1. septembrom a 31. decembrom bežného roku.

Na záver rada všetkým rodičom budúcich prváčikov:

Nekladte na dieťa neprimerané nároky, nestrácajte trpezlivosť, ak sa niečo nepodarí, neznevažujte ho za neúspechy, ale využite skôr povzbudenie a podporu pochvalou a ocenením v novom svete, ktorý sa pred ním otvára.

V prípade záujmu sa môžu rodičia poradiť so železničným psychologom v Bratislave, v Košiciach, vo Zvolene. Poradenská služba je bezplatná v rámci Sociálneho programu ŽSR.

Železničiar som, ale do roboty sa vlakom nedostanem?!

Známe slovenské príslovie o obuvníkovi, ktorý chodí bosý pozná ne jeden z nás. Zavedením nového GVD sa ale v podobnej situácii, ako spomínaný šuster, ocitli aj poniektorí železničiar. Logika síce napovedá, že ak pracujú v staniciach, mali by sa do nich vlakom aj dostať. Lenže opak je pravdou. Aj keď im železničné kolesá rachotia tesne pred budovami, oni na cestu do zamestnania musia využívať iný spôsob dopravy, len nie železniciu.

Takúto situáciu zažili železničiar azda prvýkrát, keď sa v roku 2003 (a nepomohol ani štrajk železničiarov) zrušila osobná doprava na dvadsiatich piatich tratiach. Na troch sa nahradili vlaky autobusmi. Napríklad na trati Zvolen – Šahy – Čata zo železničnej stanice odchádzali autobusy s cestujúcimi a sprievodcom v ňom bol zamestnanec ZSSK. V autobuse platil nielen prepravný železničný poriadok ale aj režijky. Postupne sa táto situácia zmenila aj tu, autobusy zmizli a vlaky sa na trate tiež nevrátili...

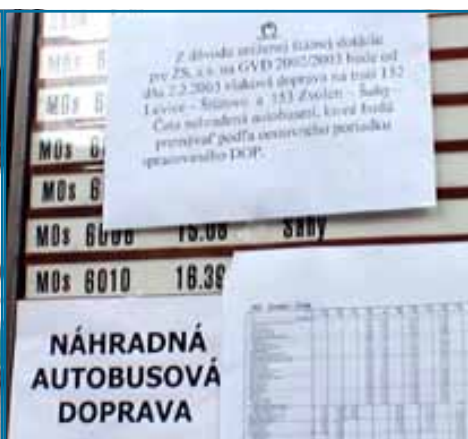
Aj v minuloročnom septembrovom čísle sme upozornili na fakt, pri predstavovaní malebnej stanice v Čremošnom, že sa sem dopravní zamestnanci inak ako autom nedostanú. Podobný problém s nezastavovaním vlakov osobnej prepravy vyvstal na trati medzi Banskou Bystricou a odbočkou v Dolnej Štubni po zavedení nového GVD aj v staniciach Kostiviarska, Uľanka a Harmanec jaskyňa. „Okrem ŽST Kostiviarska sa ostatné spomínané stanice nachádzajú v horskom teréne. V prípade individuálnej dopravy zamestnancov do zamestnania, napríklad z Banskej Bystrice do Čremošného, treba prekonať horský priechod Šturec, približne 37 km, ktorý je najmä v zimnom období ťažko prejazdný a často uzatvorený pre nehody, prípadne skrížené kamióny. Podobne to platí aj opačne, pre zamestnancov dochádzajúcich od Turčianskych



Zimná bohatá nádielka každoročne odreže železničnú stanicu Harmanec jaskyňa od okolitého sveta. Osobné vlaky v nej nestoja a k budove vedie len strmá prístupová cestička, zasypaná snehom.

Teplíc. A navyše k ŽST Harmanec jaskyňa vedie od cesty len strmá prístupová cestička, v zime zasypaná snehom a udržiavaná na vlastné náklady frézou jedného z výpravcov,“ podrobne nám opísala situáciu Ing. Jarmila Kornietová, prednostka ŽST Banská Bystrica. Naproti tomu vlaky na zastávke Horná Štubňa – obec zastavia celkovo až 17-krát, teda v obrovskom nepomere

k spomínaným staniciam. „Do cestovného poriadku 2012 - 2013 si objednávatel dopravy (MDVRR SR), pre úsek trate 170 Diviaky – Banská Bystrica, neobjednal vedenie osobných vlakov. Obyvatelov Hornej Štubne a prilahlých obcí, ktorí v nezanedbateľnej miere cestovali do Banskej Bystrice, sme si však chceli udržať. Preto sme vyhovieť požiadavke objednávatela a kvôli vytvorenej taktovej dialkovej doprave súhlasili so zastavovaním všetkých vlakov dialkovej dopravy na danej zastávke,“ povedala Zuzana Červená z odboru komunikácie zo ZSSK. Podľa nej zastavovanie vlakov osobnej prepravy v železničných staniciach Uľanka, Harmanec jaskyňa a Čremošné bolo zrušené pre zanedbateľnú frekvenciu cestujúcich. Personál týchto staníc sa teda musí spoľahnúť len na individuálnu dopravu, alebo sa mu ešte núka možnosť v podobe objednávok na mimoriadne zastavovanie vlakov osobnej dopravy pre nástup a výstup zamestnancov ŽSR pred a po výkone dopravnej služby. Takýto spôsob dopravy našich zamestnancov je zabezpečený celkovo pre 12 dopravní. Okrem spomínaných staníc sa týka aj výhybní Hornád ŠRT, Slančík ŠRT, Slivník a Slivník ŠRT, Trebišov ŠRT, Hrinište, Urbánka, Slatinka a Paludza. Toto riešenie je ekonomicky náročné



Tieto archívne zábery sú z februára 2003, kedy osobné vlaky prestali jazdiť na 25 regionálnych tratiach a na troch ich nahradili autobusy ZSSK. Vlakvedúci sa tak z koľajníc premiestnili do autobusov na cesty. Nepáčilo sa to veru ani železničiarom, ani cestujúcim... Netrvalo to dlho a náhradná autobusová doprava sa zrušila. Tá vlaková, sa žiaľ už neobnovila.

z dôvodu úhrady poplatku pre ZSSK, ktorý je rôzny podľa kategórie vlaku. Pokiaľ mimoriadne zastavenie motorového vozňa osobného vlaku vyjde ŽSR na 7,20 €, za zastavenie expresu či rýchlika si ZSSK zapýta už 26,40 € a za vlak kategórie IC, EC, SC alebo EN až 45,60 €.

Osobitnou kapitolou prepravy železničiarov sú služobné vlaky. Štyri takéto spoje jazdia medzi stanicou v Žiline a Žilinou - Tepličkou a zabezpečujú dopravu zamestnancov zriaďovacej stanice. Ďalšie štyri tzv. gebuzky pendľujú medzi Čiernou nad Tisou a ukrajinským Čopom, tie zasa prevážajú agentov a vozmajstrov ZSSK CARGO a Ukrajinských železníc.

Žiaľ, s aktuálnym GVD pribudli aj železničné stanice, v ktorých sa kmeňoví zamestnanci pri dochádzke do práce musia spoliehať už len na individuálnu dopravu. Tak to od 9. decembra 2012 riešia aj v pohraničnej stanici Plaveč, kam jazdí už len pár vlakov v piatok a nedeľu. „Týka sa to 20 ľudí stanice, údržbárov odvetvia OZT a ŽTS, striedajú sa tu rušňovodiči ZSSK CARGO, aj železničiarri z poľskej strany. Prichádzajú z troch smerov, od Starej Ľubovne, Orlova, Lipian, najmä autami. Autobusy totiž neboli posilnené a aj tie zastavujú väčšinou na zastávke, vzdialenej 3 kilometre od stanice,“ okomentoval dochádzku ľudí Ing. Jozef Miženko, prednosta ŽST Plaveč. Podobne sa na vlastné prostriedky musí spoliehať aj staničný personál na trati medzi Bánovcami nad Ondavou a Maťovcami, na ktorej bola úplne pozastavená osobná doprava. Pokiaľ v Maťovciach sú na tento stav už roky zvyknutí a ľudia z okolitých obcí dochádzajú na pracoviská autami, pretože najbližšia autobusová zastávka je v nedohľadne, že-



Ešte donedávna vychádzali z Plavče pravidelné osobné vlaky do Starej Ľubovne. Teraz v tejto pohraničnej stanici registrujú len 2 páry vlakov týždenne, aj to len v smere na Lipany.

lezníčiari z Veľkých Kapušian, Vojan, Budkoviec, Drahňova a Hatalova si na zmenu v dochádzke po zavedení nového GVD ešte len zvykajú. „Do staníc dochádzajú z rôznych smerov, takže do úvahy neprichádza ani zavedenie zberného mikrobusu, vychádzajúceho napríklad z Bánoviec. Dochádzku si riešia individuálne, zvyčajne autami, pretože kým vlak zvládol napríklad 10-kilometrovú trasu z Bánoviec do Budkoviec za 12 minút, autobusmi je to približne 40 minút, keďže tie jazdia okľukou po 25-ki-

lometrovej trase cez Michalovce,“ poznamenala Ing. Mária Némethová, prednosta ŽST Bánovce nad Ondavou. Rušenie vlakov osobnej prepravy sa teda bytostne dotýka nielen bežných cestujúcich, ale aj ľudí, ktorí sú denno-denne v kontakte so železničnou dopravou. A je úplne jedno, či sú to zamestnanci ŽSR, rušňovodiči ZSSK CARGO, alebo vlakový personál ZSSK. V regiónoch dotknutých zrušenými vlakovými spojmi aj oni musia za prácou na železnici cestovať všelijako, len nie železnicou. (Iva, balky)

Nezabudnite na prolongáciu železničných preukazov

Držitelia železničných preukazov pozor! Ak ho aj naďalej chcete využívať pri cestovaní vlakom, nezabudnite si ho prolongovať v pokladniciach iKVC, po jeho predložení a úhrade príslušnej sumy. Prolongačné obdobie trvá od 14. januára a končí 31. marca 2013.

Zamestnanci ŽSR a ich rodinní príslušníci zaplatia za 1. vozňovú triedu 42 € a za 2. vozňovú triedu 28 eur. Takú istú sumu, lenže na 1. vozňovú triedu zaplatia, ak sú zároveň držiteľmi Zlatej resp. Diamantovej Jánskeho plakety alebo Kňazovického medaily. Dôchodcovia (poberatelia starobného, nie výsluhového dôchodku) do dovŕšenia 70 rokov zaplatia za cestovné v 2. vozňovej triede 18 €, na 1. vozňovú triedu si musia pripraviť 24 €. Dôchodcu po dovŕšení 70 rokov už vyjde cestovné v 2. vozňovej triede na 7 €, pre 1. vozňovú triedu je to 13 €. Ak máte dieťa študujúce na vysokej škole,

nezabudnite predložiť potvrdenie o pokračovaní jeho štúdia v letnom semestri. Treba tak urobiť do konca prolongačného obdobia. Zamestnanci, ktorí na železnici nepretržite odpracovali viac ako 20 rokov, môžu do 31. marca požiadať aj o voľné cestovné lístky do 1. vozňovej triedy. Pokiaľ systém iKVC nedovolí vykonať pokladníkovi prolongáciu, ohlásť túto skutočnosť príslušnému evidenčnému útvaru. Rodinný príslušník môže individuálne požiadať o prolongáciu až po vykonaní prolongácie železničného preukazu zamestnanca ŽSR. Neprolongovaný železničný preukaz je potrebné do 15.

apríla odovzdať do úschovy, kde môže byť najviac 2 roky. Železničné preukazy vydané ZSSK neplatia u súkromných prepravcov. Na tratiach ČD oprávňujú k bezplatnému používaniu visutej lanovej dráhy Liberec – Horní Hanychov – Ještěd a všetkých vlakov osobnej dopravy, okrem vlakov kategórie Ex a SC, kde je potrebné zakúpiť cestovný lístok so zľavou 50 % vo vozňovej triede vyznačenej na železničnom preukaze z obvyčajného cestovného podľa Tarify ČD pre vnútroštátnu prepravu cestujúcich a batožín.



FOTO HÁDANKA



Dnes naša otázka znie:

Viete, kde je to?

Ak poznáte správnu odpoveď na dnešnú fotohádku, napíšte nám ju a zaradíme vás do žrebovania.

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

Správna odpoveď decembrovej fotohádky je:

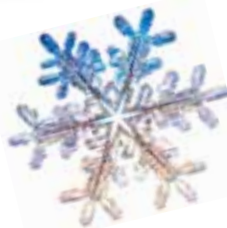
Ing. Marcel HAYDU, riaditeľ O 530 GR ŽSR.

Víťazom sa stal a vecnú cenu získava:

Ing. Peter VOZÁR zo Zvolena.



Foto: Stanislav KRÁLIK



ZIMNÁ SÚŤAŽ

Aj v januári sme pre vás pripravili v spolupráci so spoločnosťou SNOW SKI súťaž o celodenné skipasy.

Tentoraz víťherca získa dva celodenné skipasy do strediska Jasenská dolina.

SÚŤAŽNÁ OTÁZKA ZNIE:

AKÚ KAPACITU

MAJÚ LANOVKY V LYŽIARSKOM STREDISKU JASENSKÁ DOLINA?

A) 2400 os/hod.

B) 2500 os/hod.

C) 2000 os/hod.

Správnu odpoveď zasielajte na adresu zsemafor@zsr.sk do 30. januára 2013.

Informácie o stredisku nájdete na www.jasenskadolina.sk alebo www.snowski.sk.



BLAHOŽELÁME!

- Vidieť už nejaký výsledok na tvojom manželovi po tej odtučňovacej kúre? - Áno. Z veľkého vytetovaného ... (dokončenie v tajničke).				Pomoc: akara, lat, Aza, knar, numero	nezáživ- nosť	jeden z Vlko- línskych	prijímaj tekutinu	skladacia súprava na prenos jedla	chlapčisko, šarvanec	okúzi	značka plnometra	indium (zn.)	šľachtický sluha	akváriová rybka
				neporo- zumela										
				2										
				1. solmiz. slabika			maloázijská riša					EČV okr. Krupina		
Jozef Vysočani	odtlačok, stupaj	dal do ruky	zosilnený súhlas v poriadku (z anglič.)	bróm (zn.)		šiesty žid. mesiac nie tak, onak					ťaví križenec obyvateľ Turecka			
hádky, konflikt					ázijský štát					južný ihličnan				
					zlodej (hovor.)									
prúd				typ obch. lode					alkoholický nápoj				staršia lotyšská minca	staro- arménske mesto
				osobné zámeno					drevnatá rastlina					
predložka s 2. pádom			druh Fatimy					austrálsky papagáj						
			iné meno boha Réa					existuje						
1														
meno Delona						tehlovo- červená hlina								

Tam, kde sedemtisíc vlakov spája sedemtisícsto staníc...

2. časť

(pokračovanie decembrového cestopisu Ľudevita Kosfova)

Vlakom aj „fuk-fukom“ po Indii

Na druhý deň sme už opäť stáli na vlakovej stanici. Pred nami bola 16-hodinová cesta vlakom do Agry, jedného z najnavštevovanejších miest Indie. Po náročnej ceste sme doslova vypadli z nášho vozňa. Rozhodli sme sa zložiť batohy v miestnej úschovni a pokračovať ďalej k Tadž Mahálu, takpovediac naľahko. Ako odvoz nám poslúžila motorová rikša, nazývaná aj fuk-fuk. Popravde, ani by mi nenapadlo, že sa do tak malého dopravného prostriedku zmestia traja chlapi, z ktorých každý váži bezmála 100 kg. A to nepočítam nášho šoféra, ten mal horko-tažko 50 kg. Aby sme správne zafažili spomínaný dopravný prostriedok, išiel som ja s Milanom dozadu a Miloš si jazdu vychutnával pri šoférovi. Motor fuk-fuku pri rozjazde sice trochu zareval, no zakrátko sme už uháňali. Pravú atmosféru cestovania v meste spoznáte najlepšie len využitím tohto druhu dopravy. K Tadž Mahálu (Taj Mahal) sme prišli v pravý čas – akurát otvárali, takže turistov ešte nebolo tak veľa a mohli sme si v pokoji vychutnať prehliadku hrobky i jej okolia. Príbeh, ktorým je opradená jej dáva neopísateľnú charizmu. Dal ju postaviť vládca Shah Jahan svojej obľúbenej manželke Mahal, ktorá



Na pláži v Bombai. Ľudevít s Milanom ako celebrity v obkolesení domorodcov :o).

krátko po pôrode zomrela. Je celá z bieleho mramoru a jednoznačne patrí medzi stavby, ktoré vyzerajú krajšie v skutočnosti ako na fotografii. Básnik Rabindranath Tagore ju opísal ako „slzu na tvári večnosti“. Prvý cieľ našej cesty sme mali splnený a nakoľko sme mali ešte dosť času do nočného rýchlika, vybrali sme sa pešo do pevnosti – druhého architektonického skvostu tohto mesta. Tu sa nám naskytol nádherný výhľad na mesto, rieku i v pozadí stojací majestátny Tadž Mahál. Po prehliadke nás zlákala krásna vôňa do jednej z miestnych reštaurácií. I keď sme vedeli o miestnej hygie-ne, neodolali sme. Naše zmysly - najmä čuch - si po týždni už zvykli na cudzí svet a prevenciu sme taktiež nepodcenili.

V čakárni na vlak sa objavila aj krava a opica

Po príchode na stanicu a zistení, že náš vlak do Dilli má 5-hodinové meškanie, sme si len povzdychli a zamierili na kraj peróna, kde bolo menej ľudí. V čakárňach sa ich tesnalo veľké množstvo. Niektorí stáli, iní zase



Preplnená čakáreň Agry India. Naš vlak do Dilli meškal 5 hodín.

sedeli alebo ležali. Pomedzi pobežovali malé deti a sem-tam sa objavila aj krava či opica. Našli sme si parádne miesto, kde sme sa rozložili a spravili si „bufet“. Ani tu sme nenašli súkromie a neskrýli sa pred zvedavými očami miestnych, ktorí nás obkolesili prizierajúc sa na každý náš pohyb. V jednej chvíli nás až pot obľial, keď jeden z mladíkov zobral našu 2-litrovú fľašu a začal si ju prikladať k ústam. Ostal však prekvapený a zaskočený zároveň, keď sme všetci traja vyskočili a vytrhli mu ju z rúk. Nebola v nej totiž voda, ako predpokladal. Nebyť našej rýchlej reakcie, ktovie, ako by dopadol jeho prvý dotyk s pravým kalvadosom. Dočkali sme sa aj vytúženého vlaku a okolo polnoci sme nabrali kurz Dilli. Do 25-miliónovej metropoly Indie sme dorazili po 6 hodinách. Akurát sa rozvidnievalo a stúpajúce slnko tlačilo všadeprítomný smog k zemi. Nakoľko sme mali rezervovaný let do Nepálu na 10.30 h, nezaháľali sme a presunuli sa metrom priamo na letisko. Indii sme na chvíľku dali zbohom.

Až na strechu sveta...

Naším novým cieľom bola strecha sveta. Po 2 hodinách letu začalo lietadlo pomaly klesať a po prekonaní vrstvy mrakov sa nám z okienka lietadla naskytol úžasný pohľad na kopce. Piloti tu majú čo robiť, lebo turbulencia bola značná a pri pristávaní sa zdalo, že trupom lietadla miestami až hľadíme končiare kopcov. Všetko však dopadlo dobre a pristáli sme na medzinárodnom letisku v Kathmandú. Mesto s nadmorskou výškou 1350 m n. m. je priam vsadené do hôr. Ako prvý citelný rozdiel oproti Indii je klíma. Neznesiteľné horúčavy vystriedalo príjemné počasie s 20 °C. Aj vzduch je sviežejší a po smogu ani stopy. Po týždni strávenom v ťažkých podmienkach bol práve toto uvoľňujúci balzam na naše pľúca. Vykonaním vstupnej kontroly a zaplacením poplatku za vízum (20 \$) nám už nič nebránilo k naplneniu druhého veľkého cieľa našej cesty – Mt. Everestu. Zábývali sme sa v hoteli a zistili, že priamo pod naším balkónom predávajú okrem suvenírov aj pravé nepálske pivo, a tak padlo rozhodnutie – dnes len relaxujeme. Avšak po nakuknutí do mapy mesta sme náš názor zmenili, pobalili malý batoh a už sme sedeli v taxíku smerujúc k Swayambhunath Stupa (chrám opice). Šofér nám zastal pred kamennými schodmi zarezanými do svahu hory smerujúcimi až na jej vrchol. Po dlhých dňoch strávených vo vlaku prišla konečne malá previerka našej fyzickej kondície. Čím vyššie sme boli, tým začali byť schody strmšie. V pozadí sa nám však odkrýval nádherný výhľad na 1,6 mil. metropolu - Kathmandú. Po približne



Strecha sveta – Himaláje v pozadí dominantný Mt. Everest.

20 minútach sme uvideli cieľ schodov – Swayambhunath Stupa. Postavený v klasickej nepálskej štýle predstavuje päť základných prvkov. Pologuľa ako základňa reprezentuje zem, druhá úroveň je štvorcová a reprezentuje vzduch. Na jej štyroch stranách sú zobrazené oči Budhu. Medzi očami, je namaľovaný znak - je to nepálska číslica jeden, reprezentujúca vesmírnu jednotu. Tretie oko, symbolizujúce múdrosť a vzhľad, je namaľované v strede očí. Tretia úroveň Stupy je trojuholníkového tvaru - reprezentuje vodu, štvrtá úroveň tvaru slnečníka reprezentuje oheň a najvyššia - piata úroveň - má tvar špirály a reprezentuje život. Trinásť zlatých kruhov v trojuholníkovej časti Stupy predstavuje 13 úrovní poznania na ceste k dosiahnutiu nirvány. Na ich vrchole je slnečník symbolizujúci nirvánu. Všade okolo sú malé farebné vlajky, s ktorými sa vietor pohrával



Lotustemple Dilli India.

a jemné zvuky zvonov, ktoré ľudia roztáčali s majestátnymi horami navôkol, do nás vlievali určitý pokoj. Zhon a stres z posledných dní ako keby zmizli a mohli sme si dopriať krátky čas na relax a oddych. No nič netrvá večne a aj my sme museli pobrať na cestu späť. Ešte sme sa chvíľu ponevievali večerným mestom a vrátili sa do hotela. Ráno sme vstali skôr, pred nami bol druhý veľký cieľ cesty, a to doslova. Kúpili sme si letenky na prelet okolo najvyššej hory sveta - Mt. Everestu. Pre nepriaznivé počasie bol náš let posunutý o dve hodiny. V pamäti sa nám vynárali informácie o páde lietadla spred mesiaca. Letuška nás však povzbudila správnym spôsobom, keď poznamenala, že sa to tu stáva bežne. A k tomu pohľad na naše



Stanica prímestskej železničnej dopravy Bombaj.

staručké dvojmotorové lietadlo... No keď sme vzlietli, všetko išlo razom bokom. Preleteli sme cez husté mraky a asi po 15 minútach letu sme v diaľke uvideli zasnežené končiare Himalájí. Kopce okolo Káthmandú boli len akýmsi predkrmom, lebo to čo prišlo, prekonalo všetky naše očakávania. So zatajeným dychom sme sledovali obrovské zasnežené končiare Himalájí s vrcholmi piatich „osemtisícoviek“ (Cho-oyu, Lhotse, Makalu, Kanchanjunga s dominantným Mt. Everestom) spojených „menšími sedemtisícovkami“ (Gyachung Kang, Pumori, Nuptse, Chamlang) ako aj nádherné ľadovce v údoliach. V centre tohto všetkého si človek pripadá zrazu tak maličký. Je pravda, že som sa nemohol fyzicky dotknúť Mt. Everestu, no na druhej strane sa práve on dotkol môjho srdca. Po prilete späť do Káthmandú sme ešte chvíľku spracovávali silné dojmy, ktoré sa do nás vliali pri pohľade na Himaláje. Úžasný deň sme uzavreli prehliadkou uni-



Aj takéto sú pláže v Indii...

kátneho chrámu Maru Satal, postaveného z dreva bez použitia kovových dielov a Boudhanath v centre Káthmandú. Je to zároveň aj jedno z najposvätejších miest budhistov. Návšteva Nepálu nám ubehla veľmi rýchlo, ani sa nám nechcelo opäť nasadnúť do lietadla smer India. Vedeli sme, že nás ešte čaká dlhá cesta vlakom z Dilli do Bombaja.

Zo strechy sveta opäť v krajine obrovských protikladov

Po prilete do Dilli sme sa rozhodli pre menší výlet fuk-fukom k Lotustemple. Táto moderná stavba sa krásne vynímala v svetlách reflektorov. Nasledne sme sa nechali odvieť na vlakovú stanicu, kde sme nasadli do vlaku smerujúceho do Bombaj. Uplynutím 18-hodinovej úmornej cesty, strávej v rozpálenej súprave, sme dorazili na predmestie Bombaju. Pokračovali sme taxíkom priamo do hotela, kde sme si dopriali vytúžený kúpeľ. Nasledujúci deň sme mali plánovaný odlet späť do Európy o 21.30 h, tak sme voľný čas využili na prechádzku starou časťou mesta. Vládne tu omnoho väčší pokoj, povolené sú len taxíky, fuk-fuky sem nesmú. Taktiež sme nestretli sa prechádzať voľne po ulici posvätné zvieratá. Prekrásna je hlavne stanica prímestskej železničnej dopravy, no najväčšou dominantou je Gateway of India (Brána do Indie) nachádzajúca sa na pobreží. Navštívili sme aj miestnu pláž. Zážitok to bol silný, na jednej strane som nikdy nevidel pláž s tak obrovským davom ľudí a na druhej strane sme tam boli opäť jediné bledé tváre. Už nás ani neprekvapilo, keď sme po chvíľke boli obkolesení miestnymi domorodcami. Na záver sme si vyskúšali prepravu aj povestným preplneným prímestským vlakom v špičke, keď sa nám podarilo z neho vystúpiť len o šesť zastávok ďalej. Na naozaj krátku návštevu sme sa vybrali aj do povestných slams, kde pre jeho obyvateľov je chudoba každodennou skúsenosťou. Ťažko by som hľadal miesto s väčšími protikladmi, kde sú na jednej strane nádherné budovy s luxusnými reštauráciami a o pár kilometrov ďalej vidíte veľa podvyživených detí, prehrabávajúcich sa v záplave odpadkov a množstvo obydľí bez vody či elektriny. Stačí sa pozrieť na krásne a honosné diela vládcov minulosti a každému bude hneď jasné, že obrovská priepasť medzi bohatými a chudobnými tu bola, je a bude existovať vždy. Večer, sediac v lietadle smerujúcom domov nám v hlavách víril množstvo myšlienok. Prekonali sme dlhých 3722 km po železnici naprieč celou Indiou, a pritom sme dostali možnosť spoznať veľa zaujímavých ľudí a dozvedieť sa opäť niečo nové.



Ľudevít Kosťov, Miloš Stieranka a Milan Pivka, traja slovenskí železničiar, ktorí precestovali „veľký kus sveta“. Taj Mahál – Agra India.



Stanislav KRÁLIK

Aj takýto je pohľad na koľajisko v Čadci – cez ľadové cencúle.

Aj v roku 2013
budeme na tomto mieste
zverejňovať fotografie,
ktoré nám pravidelne
zasielate do redakcie.
Z množstva
pekných záberov
vyberieme tie najkrajšie
alebo najzaujímavejšie
a stanete sa tak
autormi obálky Ž semafor.
Dnes sú autormi
traja naši kolegovia.

Daniel MARUNIAK

Pod' nech nám neodíde...



Jozef MAČAJ

Nefalšovaná radosť Filipka Briškára
z vláčika pod vianočným stromčekom.



Ďalej ideme jedine vlakom!