

ŽELEZNIČNÝ *semafor*

ŽSR

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY

ROČNÍK XXIII

FEBRUÁR 2013

**Sneh, silný vietor a mráz
komplikovali železničnú dopravu**

Nehody na koľajniciach

20. výročie ŽSR



EDITORIAL

Aby ľudia spolu hovorili...

Niekedy mam pocit, že sa z našich pracovísk vytráca bežná ľudská komunikácia. Napadlo mi o tom písať nielen tak, ale... Pri tvorbe každého čísla potrebujeme množstvo informácií, s ktorými potom ďalej pracujeme. Niektorá je súca zverejnenia ihneď po jej získaní, pri iných je to ešte veľa mravenčej práce, kým sa dostane do tlačiarenskeho stroja.

Informácie k nám však nechodia samé, získavame ich zvyčajne od vás. Žiadame vás, prosíme, telefonujeme, píšeme, chodíme za vami i medzi vás na pracoviská. Snažíme sa čo najviac z vašej práce vedieť a poznať, aby sme ju mohli ďalším našim čitateľom sprostredkovať. Avšak, ak o sebe a svojej práci nebudete hovoriť, ťažko o nej my môžeme písať.

Aké nemilé a najmä dlhotrvajúce sú však pre nás postupy, keď si našu žiadosť o informáciu iba odsúvate, niekoľko dní si ju odstupujete elektronicky z kancelárie do kancelárie so šablono-vitými popismi. Najhoršie je, keď takýto e-mail niekto štvrtý alebo piaty v poradí nepovažuje za podstatný a nereaguje, najlepšie vôbec. A my čakáme a potom začíname s oslovovaním opäť. Nuž, čo narobíme, aj taká je realita našich dní. Škoda, že si prvý „preposielateľ“ už nedá tú námahu, aby zistil, či sa niečo v tej veci deje. Aj to je o riadení a o schopnostiach ľudí. A kto tieto manažérske zručnosti ani po rokoch práce nemá, nemal by byť v riadiacej funkcii, alebo by si ich mal čo najskôr osvojiť, pretože raz sa mu to môže vypomstiť. Je dobré uvedomiť si, že aj odbornosť a znalosť nebude uskutočnená, pokiaľ nebude vhodne komunikovaná.

Samozrejme, ďakujeme všetkým kolegom a tešíme sa, že je stále viac takých, ktorí nemajú problém o svojej práci rozprávať, písať a aj prostredníctvom časopisu výsledky svojej práce prezentovať.

Februárové číslo bolo jedným z tých, kedy by sme potrebovali oveľa väčší priestor ako máme, aby sme vám priniesli všetko, čo sme sa dozvedeli. Zima je aj v týchto dňoch vo svojej silnej fáze, a tak sme na niekoľkých stranách priniesli informácie o tom, ako ste sa v prevádzke popasovali s hustým snežením, mrazom aj popadanými stromami na tratiach. Husté sneženie komplikovalo dopravu na celom Slovensku a bolo zaujímavé sledovať, ako raz zasnežilo hlavné mesto, o pár dní zase Krompachy či Čadcu. Veľmi pekne ďakujeme za krásne fotografie, ktoré najviac napovedia o tom, ako to vyzeralo vo vašom regióne. Škoda len, že sme nemohli zverejniť všetky.

A ešte jedna malá prosba, ak spolu rozprávame telefonicky a potom mi píšete e-mail, prosím zabudnite na šablono-vitý úvod – v zmysle nášho telefonického dohovoru, verte ja viem, že sme spolu telefonovali.

Želám vám veľa lásky nielen na Valentína!

Platí nový vnútorný kontrolný systém

Z PORÁD VEDENIA



Na programe januárových zasadnutí vedenia ŽSR boli ďalšie závažné dokumenty pre plánovanie a riadenie firmy v roku 2013, ale aj v ďalšom období. Vedenie firmy schválilo plány v audite, krízovom riadení, verejnom obstarávaní. V platnosti je aj nový vnútorný kontrolný systém a pozornosť sa venovala aj projektom a spolupráci s ďalšími dvoma železničnými spoločnosťami.

PLÁNOVANIE A INVESTÍCIE

Rozhodnutím GR č. 03/2013 bol schválený **Plán činností interného auditu pre rok 2013**. Ročný plán auditu vychádza predovšetkým z hodnotenia rizík, identifikácie rizík auditovaných subjektov, zistení a odporúčaní predchádzajúcich interných a externých auditov a kontrol.

Vedenie ŽSR vzalo na vedomie **Plán zverovania investičných akcií na rok 2013**. Plán vychádza z podnikateľského plánu na rok 2013 a je spracovaný podľa jednotlivých útvarov GR ŽSR a VOJ ŽSR. Predpokladaná celková výška zverenia investičných akcií pre rok 2013 je takmer 297 mil. €. Na jednom z januárových stretnutí bola prerokovaná informácia o schválení **Krízového plánu ŽSR**. Železnice SR ako subjekt hospodárskej mobilizácie musia mať takýto plán spracovaný. Táto povinnosť firme vyplýva z príslušnej legislatívy. Plán okrem iného obsahuje najmä súhrn riadiacich činností orgánov krízového riadenia v ŽSR, ktoré sú zamerané na analýzu a vyhodnotenie bezpečnostných rizík a ohrození, plánovanie a prijímanie opatrení, organizovanie, realizáciu a kontrolu činností vykonávaných pri príprave na krízové situácie.

Rozhodnutím GR č. 05/2013 bol schválený **Plán verejného obstarávania ŽSR na rok 2013**, ktorý následne posledný januárový deň kladne prerokovala aj Správna rada ŽSR. Plán vychádza zo schváleného podnikateľského plánu firmy a je spracovaný s výhľadom na roky 2014 - 2015. Týmto sa zároveň vytvorili základné podmienky pre plynulý proces zabezpečenia potrieb pre chod celých ŽSR v nasledujúcom období. Rozhodnutím GR č. 06/2013 bol schválený **Investičný plán zabezpečovaný z vlastných zdrojov aktiváciou (hospodárskym spôsobom) na rok 2013** v celkovom rozsahu 10 mil. €.

PROJEKTOVÉ RIADENIE A PREDPISY

Rozhodnutím GR č. 02/2013 bol schválený predpis **R1 - Vnútorný kontrolný systém, stážnosť a petície v ŽSR** s účinnosťou od 1. 2. 2013. Súčasne bol zrušený predpis Ž10 z roku 2010. Vedenie ŽSR prerokovalo Správu z analýzy projektu 08/2011 - **Využitie synergického potenciálu zamestnancov ŽT a OZT pre zabezpečenie prevádzky a údržby železničnej komunikačnej infraštruktúry**. Súčasťou správy boli zistenia a k nim navrhnuté odporúčania a rámcové návrhy budúceho stavu podľa jednotlivých posudzovaných oblastí. Rozhodnutím GR č. 04/2013

bolo schválené zriadenie jednotného garanta pre elektronické komunikačné siete (EKS) na odbore O210 GR ŽSR. V ďalšom bode bol schválený návrh, aby správa a údržba diaľkových optických káblov bola realizovaná výhradne prostredníctvom príslušných OR (SMSÚ KT sekcií OZT OR), vrátane presunu príslušného majetku zo ŽT do OR. Zároveň boli zadane úlohy pre projektový tím k zabezpečeniu a príprave týchto zmien tak, aby boli účinné najneskôr k 1. 7. 2013.

Na programe bola aj pravidelná **správa za oblasť riadenia projektov a návrh redizajnu prevádzkového informačného systému (PIS)**. Cieľom „nového“ projektu PIS je preprogramovanie súčasných rôznych používaných aplikácií na jednotnú aplikačnú a technologickú platformu, riešenie objektívnych požiadaviek kľúčového užívateľa PIS a najmä integrácia PIS s ostatnými informačnými systémami využívanými na ŽSR. Rozhodnutím č. 07/2013 bol schválený predložený zámer a zároveň bolo schválené aj nariadenie GR k realizácii tohto projektu. Hodnotiacia správa projektu s návrhom budúceho stavu by mala byť spracovaná do 30. 6. 2013.

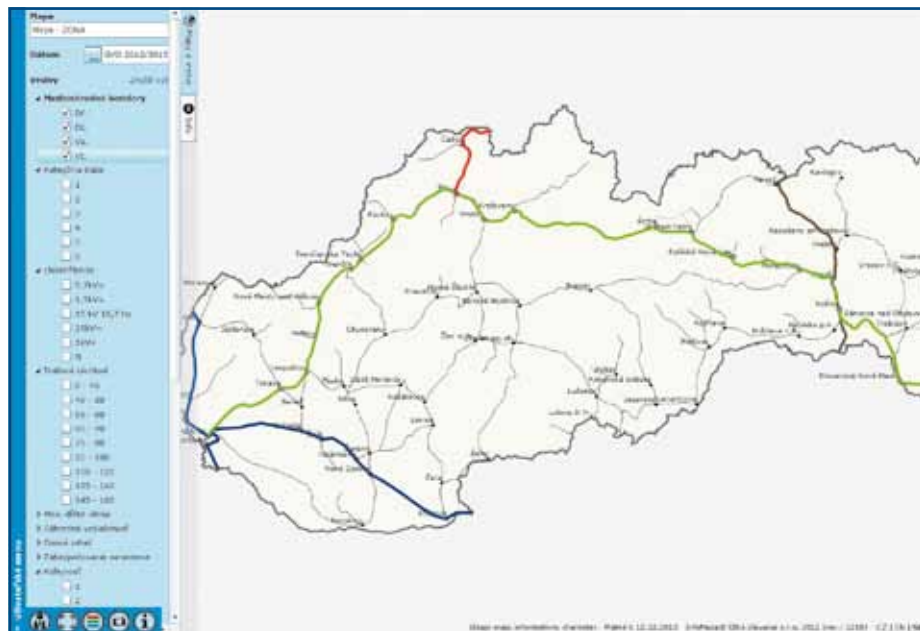
KOORDINÁCIA ČINNOSTÍ ŽELEZNIČNÝCH SPOLOČNOSTÍ

Vedenie ŽSR sa intenzívne zaoberalo realizáciou záverov z porady zástupcov MDVRR SR, ŽSR, ZSSK a ZSSK CARGO konanej ešte koncom minulého roka. Na uvedenej porade bolo prijatých celkom 13 úloh zameraných na riešenie okruhov problémov počas celého roka 2013. Ide najmä o:

- ♦ dopracovanie sektorovej analýzy železničnej dopravy a návrh master plánu na roky 2014 - 2020, potrebných pre prípravu a schvaľovanie nového operačného programu doprava;
- ♦ prípravu a odsúhlasenie parametrov a následné zavedenie systému dodržiavania štandardov železničných tratí, staníc a vlakov v podmienkach SR postupne od 1. 1. 2014;
- ♦ doriešenie vysporiadania majetku vzájomne medzi tromi železničnými spoločnosťami;
- ♦ spracovanie koncepcie riešenia železničných priecestí v SR, ktorú má prerokovať vláda SR v júni t. r.;
- ♦ iné úlohy súvisiace s koordináciou činností a posilnením vzájomnej informovanosti medzi MDVRR SR a železničnými spoločnosťami.

Ing. Anton KUKUČKA

InfoMapa ŽSR poskytne údaje o tratiach, dopravných bodoch a ich vlastnostiach



Odbory dopravy a obchodu GR ŽSR predstavili nový softvérový produkt s názvom „InfoMapa ŽSR“, na ktorého vývoji sa podieľali. Aplikácia pozostáva z interaktívnych železničných máp, kde sa v jednotlivých úrovniach používateľov kombinujú zobrazenia dopravných bodov, železničných objektov, dopravných úsekov siete ŽSR a ich vlastností. InfoMapa ŽSR poskytuje rôzny rozsah informácií pre verejnosť, dopravcov, špecializovaných externých používateľov (napr. záchranné zložky) a vlastných zamestnancov ŽSR.

Súčastou riešenia sú komplexné, používateľom nastaviteľné prehľady a výstupy v grafickej, mapovej i tabuľkovej forme. V súčasnosti je InfoMapa ŽSR naplnená aktualizovanou databázou kmeňových dát PIS a databázou priecestí s prepojením na reálnu vizualizáciu. Poskytuje informácie v prípade nehôd alebo mimoriadnych situácií v sieti ŽSR, okamžitých súborných informácií o danom priecestí či príslušnej trati a kontakty na riadiacich prevádzkových zamestnancov. Jej využitie je však širokospektrálne a prierezové pre všetky úseky ŽSR. V plnej prevádzke sa interaktívne mapy môžu dopĺňať o informácie, ktoré majú jednotlivé odborné útvary k dispozícii.

(JD)

Prevádzkový informačný systém prejde obnovou

Pôvodný prevádzkový informačný systém PIS si kvôli v súčasnosti neplatným predpisom Op 11 žiada svoje vynovenie. Preto bolo potrebné vypracovať projekt redizajnu PIS v zmysle novej smernice pre riadenie projektov v ŽSR, a tým prispieť k jeho prehľadnému riadeniu.

Ďalším dôvodom redizajnu PIS je zabezpečenie transparentného sledovania jeho nákladov. Pri dôvodoch potreby spustenia projektu je dôležité poukázať aj na personálne zmeny v ŽSR a prerozdelenie pracovných činností, ktoré zohľadňujú aj prislúchajúcu zodpovednosť za plnenie úloh v rámci riešenia ďalšieho vývoja PIS a jeho podpory. V neposlednom rade je jedným z dôvodov,

prečo redizajnovat PIS, aj zabezpečenie realizácie ďalšieho vývoja a redizajnu tohto systému v zmysle cieľov projektu. To prispieje k zníženiu nákladov na jeho prevádzku a integrácii informačného systému PIS s ostatnými informačnými systémami využívanými v ŽSR, ako aj s interoperabilnými železničnými informačnými systémami v zmysle záväzných pravidiel a nariadení EÚ. „Cieľom „nového“ projektu PIS je preprogramovanie súčasne používaných aplikácií na jednotnú aplikačnú a technologickú platformu, riešenie objektívnych požiadaviek užívateľov PIS a najmä integrácia PIS s ostatnými informačnými systémami využívanými v ŽSR. PIS prostredníctvom

plánovania, sledovania, vyhodnocovania dopravných dejov a fakturácie poplatku za ŽI prináša ŽSR druhú najvyššiu položku tržieb po dotácii zo štátneho rozpočtu. Za roky 2011 a 2012 to bolo cca 190 miliónov €. Redizajn PIS prispieje aj k nastaveniu kontroingu PIS, čo zaručí viacročné plánovanie nákladov na vývoj a prevádzku PIS,“ objasnil cieľ projektu jeho riadiaci manažér Ing. Jozef Dudák. Projekt by sa mal začať implementovať po skončení už prebiehajúcej fázy analýzy a návrhu budúceho stavu v apríli 2013, a do polovice roka 2014 by mali členovia projektu završiť svoje dielo hodnotiacou správou.

(sch)

Držitelia režijných preukazov si v Čechách za Expres vlaky zaplatia

Viacereých držiteľov režijných preukazov cestujúcich do Českej republiky zaskočil po 1. januári doplatok za využitie vlakov kategórie Expres na českom území. A ako naskchvál, zo Žiliny smerujú do Čiech takmer všetky vlaky s označením „Ex“, kým na cestu EC vlakmi z Bratislavy do „Stovežatej“ stále postačí len režijný preukaz. Prečo je to tak, odpovedal Mgr. Petr Štáhlavský z Českých dráh: „Vlaky kategórie Expres z Prahy na Moravu prevádzkujeme komerčne a v trase, po ktorej jazdia aj ďalší konkurenční dopravcovia. V takejto situácii

preto nemôžeme v týchto vlakoch naďalej poskytovať 100 % zľavu z cestovného. Vlaky kategórie EuroCity na linke Slovensko - Brno - Praha sú naďalej vedené podľa objednávky štátu, ktorý prepláca aj stratu z ich prevádzky.“ Držitelia režijných preukazov si preto ešte pred cestou vlakom kategórie Ex do ČR musia zakúpiť v pokladniach ZSSK lístok vo výške 50 percent z ceny cestovného podľa tarify prihraničnej prepravy, ale až od prvej stanice na českom území za štátnou hranicou, kde vlak zastavuje. Pri vlakoch, ktoré vychádzajú zo Žiliny a sme-

rujú do Čiech cez Púchov, je prvou stanicou Horní Lideč, pre vlaky prechádzajúce Čadcou zasa Trinec. V druhom prípade je cena cestovného dokladu pri jednosmernej ceste zo Žiliny do Prahy 14 €. V tejto identickej trase jazdí aj jeden pár IC vlakov spoločnosti REGIOJET. V cene cestovného lístka vo výške 13,90 € sú už ale cestujúcemu zadarmo ponúkané teplé aj studené nápoje, denná tlač a v každom vagóne je k dispozícii steward aj bezplatné internetové pripojenie.

(balky)

Výrazné sneženie, silný v mali v predchádzajúcich dňoch vplyv na plynulosť a bezpečnosť železničnej prevádzky

Silný vietor, husté sneženie, dážď, ale aj ďalšie prírodné výčiňanie dokážu ľuďom riadne zneprijemniť život. Zimné vrtochy počasie v poslednom období narobili riadnu šarapatu aj na železnici. Zimu, aká je tá aktuálna, si nepamätajú ani najstarší zamestnanci sekcií elektrotechniky a energetiky. Sneženie striedalo dážď, ktorý prichádzalo vytváral poľadovicu nielen na zemi. Súvislá vrstva ľadu, vznikajúca na troleji na niekoľko hodín, paralyzovala dopravu napríklad 28. októbra 2012 medzi Spišskou Novou Vsou a Liptovským Mikulášom, počas Štedrého dňa na TEŽ-ke, v Žiline, medzi Vrútkami a Varínom, ale tiež 22. januára na úsekoch Ruskov – Trebišov či Streda nad Bodrogom – Veľký Horeš. Ľad bol z troleja odstraňovaný nielen manuálnym obíjaním, škrabaním ližinou, ale aj zahrievaním trolejového drôtu skratovým prúdom. Ako sa dá s mrazivými problémami vysporiadať na železnici, vám prinášame v nasledujúcich riadkoch.

Ľad na troleji uvoľní teplo z cieleného skratu

Zahrievanie trolejového drôtu skratovým prúdom preverovali 31. januára zamestnanci SMSÚ EE TV Liptovský Mikuláš medzi trakčnými meniarňami v Liptovskom Mikuláši a Kráľovej Lehote.

Ostatné skúsenosti s ľadom uchyteným na trolejovom drôte potvrdili, že čas, definovaný v doterajšom režime ohrevu trakčného vedenia, nepostačuje na jeho dostatočné rozmraznutie. Praktická skúška v poslednom januárovom dni mala počas dlhšieho, až 25-minútového zahrievania trakčného vedenia overiť funkčnosť technologického zariadenia a zistiť rozsah vyvolaných zmien mechanických parametrov trakčnej zostavy. „Úseky medzi trakčnými meniarnami sú štandardne napájané z oboch strán. Pri tejto skúške sme v meniarni v Liptovskom Mikuláši trolej oboch traťových kolají spojili do slučky. Tento úsek s dvojnásobnou dĺžkou vytvoril skratový obvod, ktorý sme v meniarni Kráľova Lehota pripojili k trakčnému napätiu. Pretekajúci prúd spôsobuje požadované oteplenie trolejového drôtu, má ale takú ampérovú hodnotu, aby ešte nezareagovali rýchlovypínače v meniarniach, ktoré sa okamžite vypínajú pri skrate, napríklad pri prerazení izolátora,“ vysvetľuje Ing. Dušan Michalko, vedúci SMSÚ EE TV Liptovský Mikuláš. Napätie na trolejovom vedení počas ohrevu nie je dostatočne vysoké pre chod elektrických vlakov. Skúška však nemohla narušiť plynulosť GVD, preto začala sa až po prechode rýchlika z Košíc, 15 minút po 10. hodine. Kým obsluha meniarne v Kráľovej Lehote pozorovala hodnoty prúdu a nárast teploty



Ing. Roman Frič meria na kotviacej podpere zmenu polohy napínacieho systému trolejového drôtu a nosného lana. Záväžia počas skúšky poklesli až o 80 cm.



Poľadovica na troleji v Kráľovoch.

Foto: Roman FRIČ

na miestnom riadiacom systéme, montéri z montážnych vozov zasa vizuálne kontrolovali mechanické prepojenia trakčnej zostavy a pokles polohy záväží napínacích systémov. Aj keď teplota vzduchu nadobúdala plusové hodnoty, skúška 25-minútového ohrevu troleja potvrdila odborné predpoklady. Viacerí elektrikári sa ale zhodli – ak by neklesali výkony prepravcov a elektrické vlaky by intenzívnejšie jazdili najmä v nočných hodinách, na trolejovom drôte by sa ľadová vrstva nevytvorila.

Martin BALKOVSKÝ

ietor, ale aj mrznúci dážď

Pri odstraňovaní námrazy pomáhajú aj nové ližiny

Námraza na trolejovom drôte spôsobuje zhoršenie kvality odberu prúdu elektrických rušňov. Má to nepriaznivé dôsledky na technický stav tých častí zberačov prúdu, ktoré sú v kontakte s trolejovým drôtom a na samotný trolejový drôt (elektrický oblúk – opaľovanie). Miera poškodenia môže viesť až k poruchám s vážnymi dôsledkami na plnenie GVD.

Na lištách zberačov prúdu je nalepené obloženie (šmyk), zvyčajne uhlíkové. Doteraz nie je známe technické riešenie odstránenia námrazy, ktoré by sa zaobišlo bez mechanického spôsobu odstraňovania. Pracovník EE, ktoré spravujú a udržiavajú trakčné vedenie, doteraz nemali k dispozícii účinnú mechanizáciu na odstraňovanie námrazy. Tá sa odstraňovala ručne, zoškrabovaním ručnými škrabkami z pracovných plošín vozidiel MVTV. Pred niekoľkými rokmi slovenský výrobca kontaktných prúdových lišt pre zberače prúdu elektrických koľajových vozidiel (Elektrokarbon Topolčany a. s.) vyrobil lišty s nalepeným uhlíkovým obložením (zvyčajne sú na zberači dve), z ktorých každé obloženie má z každej strany medenú nábehovú hranu v šírke 10 mm. Po rokovaní s výrobcom boli tieto lišty (šmykádlá) v rokoch 2008 – 2010 dané do skúšobnej prevádzky v ŽSR i u dopravcu ZSSK CARGO. Na základe výsledku skúšok a zhodnotenia u dopravcu sa skonštatovalo, že použitím nového typu obloženia šmykádlá so spevnenou nábehovou hranou sa odstraňuje námraza, zmenší opotrebenie obloženia a zníži sa rušenie spôsobené elektrickým oblúkom. Uhlíkové lepené šmyky vykazovali vizuálne i meraním výborný technický stav a minimálne opotrebenie v rozsahu min. 0,3 mm priemerne na 10 000 km prevádzky. Nábehová medená hrana šmyku potvrdila

dôležitú mechanickú ochranu uhlíkového šmyku najmä v období zimnej námrazy na trolejovom vedení, ako aj pred inými mechanickými nečistotami trolejového vedenia. V decembri minulého roka sa pre OR Košice zabezpečila výroba a dodanie troch takýchto šmykádiel alebo nazývaných aj ližiny. Tie sa osadili na MVTV dislokovaných na OTV Poprad, Košice a Trebišov ŠR a pomáhajú pri odstraňovaní námrazy. Šmykádlá sú vymeniteľné za pôvodné na zberačoch typu LSP (Škoda Plzeň). Finančné zabezpečenie bolo v rámci investícií dodávateľským spôsobom.

(LB)



Nové ližiny sú namontované na MVTV 02-17 (SMSÚ EE TV Košice, OTV Košice). Ďalšie sú namontované na MVTV 02-20 (SMSÚ EE TV Poprad, OTV Poprad) a MVTV 03-02 17 (SMSÚ EE TV Trebišov, OTV Trebišov ŠRT).



Na TEŽ aj v januári nasadili starú električku, ktorá „objíja“ námrazu na troleji.

Foto: Ivan HUTLÁK

V snehovej kalamite pomôžu aj tryskáče



„Tryskáč“ bol v januári nasadený na bratislavskej hlavnej stanici.

Foto: Ivan HUPKA

Do boja so snehovou kalamitou na bratislavskej hlavnej stanici bolo 18. januára nasadených nielen 44 kmeňových zamestnancov, ale aj 2 prúdové rozmrazovače PR M 701, tzv. tryskáče. Tieto mechanizmy využívajú pri odstraňovaní snehu a ľadu najmä z priestorov výhybiek vysokú teplotu a rýchlosť výstupných plynov z prúdového motora.

Podstatou prúdového rozmrazovača PR M 701 je letecký turbokompresorový prúdový motor M-701, ktorý sa taktiež montoval aj do známych cvičných lietadiel „L-29 Delfín“ vyrábaných v bývalom Československu. Uchytený je na odnímateľnej nadstavbe, pripnutej k rámu prívesného vozíka a otáčajúcej sa vo zvislom aj vodorovnom smere. Prúd horúceho plynu, ktorý pri jeho činnosti vzniká spaľovaním zmesi vzduchu a letecké-

ho petroleja PL-6 sneh roztápa a odfukuje z čistených priestorov. Spolu so snehom ale mnohokrát odletujú aj kusy ľadu a štrku, ktoré svojim nekontrolovateľným pohybom môžu rozbiť okná budov, vlakov alebo niekoho zraníť. Mechanizmus je navyše hlučný ako prúdové lietadlo a energeticky veľmi náročný, pretože spotrebuje cca 300 až 350 litrov paliva na hodinu výkonu. Aj preto sa za kabinou pre dvojčlennú obsluhu nachádzajú



Prúdový rozmrazovač má okrem prínosov aj svoje negatíva, preto sa využíva len v náročných kalamitných podmienkach.

Foto: Marián RAJNOHA

ešte dve palivové nádrže s celkovým objemom 2500 litrov. Stroj nemá žiadne hnacie ústrojenstvo a pri práci musí byť tlačný pomocou motorového univerzálneho vozíka MUV 69 alebo lokotraktorom. ŽSR vlastní celkovo 7 prúdových rozmrazovačov PR M 701. Okrem dvoch, ktoré sú rozmiestnené v bratislavskom železničnom uzle, sú ostatné dislokované vo Vrútkach, Žiline, Zvolene nákladnej stanici, na Štrbe a v uzle Čierna nad Tisou. Do prevádzky boli zaradené v rokoch 1986 až 1990. Na kontrolu, revízie a zložitejšie opravy týchto zariadení sa objednávajú špecializované firmy zaoberajúce sa opravami leteckých motorov. Leteckí mechanici tieto stroje každoročne odborne prezrú a zhodnotia ich stav.

(balky)



Prúdový rozmrazovač PR M 701 sa skladá z leteckého turbokompresorového prúdového motora M-701, ovládacej kabínky a dvoch palivových nádrží s celkovým objemom 2500 litrov leteckého petroleja.

Foto: Jaroslav HANKO



V Spišskej Novej Vsi si 7. februára v ranných hodinách za hustého sneženia cestujúci hľadali chodníčky a železničari kolajnice.

Foto: Štefan PALKO

Železničné trate na východnom a strednom Slovensku zakryla obrovská snehová prikrývka

V predchádzajúcich materiáloch sme písali o námraze na troleji, ktorá nebýva bežnou prekážkou plynulosti železničnej prevádzky. Bežnú, ale nemenej komplikovanú situáciu spôsobuje husté sneženie. V spojitosti s prudkým vetrom a tvorbou závejov vie narobiť železničiarom riadnu neplechu. Zaviate i zamrznuté výhybky, zasnežené celé trate a k tomu popadané stromy na kolajniciach, ktoré sa polámali pod ťarchou ťažkého snehu a poškodzovali trolejové vedenie, tak to bol obraz prvých februárových dní na železnici najmä na východe a strede Slovenska. Železničná doprava bola vo štvrtok 7. februára obmedzená, dokonca na niektorých úsekoch aj úplne prerušená.

Okrem toho, že železničná trať a najmä výhybky boli zafúkané, ťažký a mokrý sneh spôsobil padanie stromov na trať a na viacerých úsekoch došlo aj k poškodeniu trakčného vedenia. Najproblematickejšia situácia bola na celej trati Brezno – Margecany, kde

ŽSR vyhlásili v úseku Brezno – Červená Skala III. stupeň zimných opatrení a druhý v úseku Červená Skala – Margecany. Rovnaký stupeň bol aj na trati Veľká Lodina – Štrba. Na trati Kysak – Lodina bola v ten deň vylúčená 2. koľaj kvôli popadaným stro-

mom. ŽSR nasadili všetku dostupnú techniku aj ľudí. V pohotovosti boli pilčiči, snežné pluhy a frézy. Vplyvom hustého sneženia dochádzalo aj k prešmykovaniu kolies vlakových súprav, a tak bola na viacerých miestach nariadená znížená rýchlosť, najmä kvôli ohnutým stromom, ktoré zasahovali do trate a kvôli hrozbe padajúcich konárov. Od 6:45 hod. bola do 9:00 hod. úplne neprejazdná trať Margecany - Krompachy kvôli stromom popadaným na trať a situáciu komplikovalo aj husté sneženie. Nasadené frézy sa iba pomaly prebýjali vysokým a ťažkým snehom. Od 6:30 hod. bola úplne vylúčená trať Hronská Dúbrava – Banská Štiavnica kvôli vysokému stavu snehu a ovisnutým stromom nad traťou. Na Orave, kde bola kritická situácia v cestnej doprave, vlaky premávali bez výrazných obmedzení, meškania sa pohybovali maximálne do 15 minút.

V poobedňajších hodinách sa situácia upokojila a železničná doprava sa dostávala postupne do normálneho režimu.

(sch)



Frézu aj traťovákov z TO Poprad zachytil pri odprávaní snehu vo Veľkom Slavkove Ivan HUTLÁK.



Na trati v okolí Telgártu je práca frézy takmer dennou súčasťou.

Foto: Miloš SCHOLTZ



Aj v Štrbe sa pluhy a frézy nezastavili.

Foto: Ján ŠTEFKO



Perinbaba nešetrila snehovou nádielkou ani nad popradskou stanicou.

Foto: Ing. Martin ČECH

Päť stovkových odborov riadi

V rámci seriálu prezentujúcom činnosti vybraných útvarov ŽSR v podnikovom časopise **Železničný semafor** začíname s predstavením a poslaním úseku generálneho riaditeľa ŽSR.

V čele ŽSR je **generálny riaditeľ ŽSR Ing. Štefan Hlinka**. Generálny riaditeľ je štatutárnym orgánom, riadi činnosť ŽSR a je zodpovedný za ich výsledky. Zastupuje ŽSR navonok a koná v ich mene vo všetkých veciach, pokiaľ nie sú niektoré činnosti vo výlučnej pôsobnosti Správnej rady alebo Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR. Generálny riaditeľ vydáva vnútorné predpisy ŽSR, vykonáva funkciu vedúceho organizácie v pracovnoprávných a ostatných právnych vzťahoch a vzťahoch k príslušným odborovým orgánom ŽSR. Svoju právomoc vykonáva v súlade so všeobecne záväznými právnymi predpismi.

Do úseku generálneho riaditeľa ŽSR sú začlenené nasledovné priezovné odbory Generálneho riaditeľstva ŽSR:

- **Kancelária generálneho riaditeľa (O 110)**
- **Odbor interného auditu (O 120)**
- **Odbor právnych vzťahov (O 130)**
- **Odbor komunikácie (O 140)**
- **Odbor stratégie a vonkajších vzťahov (O 150)**

Kancelária generálneho riaditeľa ŽSR (O 110)

Ide v podstate o „pravú aj ľavú“ ruku vrcholového manažmentu ŽSR. **Riaditeľom Kancelárie GR ŽSR je Ing. Anton Kukučka**. Vo všeobecnosti poslaním útvaru je organizovať a vytvárať podmienky pre výkon funkcie generálneho riaditeľa ŽSR a jeho námestníkov. Zabezpečuje prípravu rokovaní generálneho riaditeľa ŽSR s obchodnými partnermi, komplet agendu rokovaní vedenia ŽSR, vyhotovuje a eviduje záznamy z uvedených rokovaní, vyhodnocuje úlohy zadávané generálnym riaditeľom ŽSR, Správnu radou ŽSR, Ministerstvom dopravy výstavby a regionálneho rozvoja SR, príp. aj iných ústredných orgánov štátnej správy. Nie menej dôležitá je aj činnosť metodického usmerňovania všetkých útvarov pri spracúvaní projektov, zásadných riadiacich, koncepčných a rozvojových materiálov ŽSR. V rámci toho Kancelária GR ŽSR posudzuje obsahovú a formálnu správnosť a vyjadruje sa k podkladom predkladaných generálnemu riaditeľovi ŽSR, na rokovanie vedenia ŽSR, Správnej rade ŽSR a orgánom štátnej správy. Kancelária sa zároveň stará o bežný chod a vytváranie podmienok pre prácu vrcholového vedenia ŽSR (bežná administratíva, materiálno-technické zabezpečenie, časové harmonogramy práce, organizovanie porád, služobných ciest tuzemských aj zahraničných a iné).

Odbor interného auditu GR ŽSR (O 120)

Riaditeľom odboru je Ing. Miroslav Pleceník. Úlohou Odboru interného auditu v ŽSR je pomáhať vedeniu ŽSR v dosahovaní stanovených cieľov tým, že posudzuje riadiaci a kontrolný systém, jeho účinnosť a pružnosť v reakcii na zmeny legislatívnych, ekonomických, prevádzkových a iných podmienok. Interný audit vykonáva pre vedenie ŽSR analýzy, hodnotenia, odporúčania, návrhy a poskytuje ďalšie informácie o činnosti organizácie a o rizikách spojených s jej činnosťou. Výsledky činnosti odovzdáva vedeniu ŽSR formou správ, v ktorých sú formulované opatrenia a odporúčania. Odbor je v priamej riadiacej pôsobnosti generálneho riaditeľa ŽSR a zároveň plní aj úlohy podľa rozhodnutí Správnej rady ŽSR. Pre všetky typy auditorských akcií platí spoločný cieľ: porozumieť auditovanému procesu alebo subjektu, analyzovať jeho charakteristiky, špecifiká, činnosti, ekonomické informačné systémy a odhaľovať potenciálne



Metodickú taktovku nad odborními so stovkovým číselným zaradením má Ing. Anton Kukučka (prvý vľavo). Ďalej na foto: Mgr. Martina Pavliková, riaditeľka O 140 a hovorkyňa, Ing. Štefan Hlinka, generálny riaditeľ, Ing. Peter Šišolák, riaditeľ O150, Mgr. Miriam Majorošová, riaditeľka O130 a Ing. Miroslav Pleceník, riaditeľ odboru 120.

riziká, ktoré by mohli mať dopad na riadiace procesy a strategické ciele ŽSR. Východiskom pre zaradenie auditu do plánu činnosti je spravidla riziková analýza a zachovanie princípu systematického hodnotenia. Auditované tak boli napríklad procesy obstarávania, procesy logistické alebo investičné, ktoré sú pre činnosť ŽSR dôležité, ale zároveň aj zložité s potenciálom veľkého množstva rizikových bodov. Výsledkom týchto činností odboru interného auditu je prijatie konkrétnych opatrení a odporúčaní na zlepšenie týchto riadiacich procesov. Auditmi operácií vybraných projektov EÚ odbor interného auditu overuje transparentné vykonávanie operácií spojených s čerpaním prostriedkov EÚ. Auditmi hospodárenia vo VOJ ŽSR odbor prispieva k eliminácii potenciálnych rizík spojených s vnútornou riadiacou a kontrolnou činnosťou. Významná je aj úloha interného auditu pri koordinácii v externých auditoch a kontrolách ako napríklad pri posledných realizovaných akciách, či už medialisovanej kontrole investičnej akcie ŽST Nižná Myšľa, alebo kontroly NKÚ k vynakladaniu verejných prostriedkov, zmluvných vzťahov, financovania modernizácie a prevádzkovania železničnej dopravnej infraštruktúry realizovaných v rokoch 2010 až 2011. V súčasnosti Odbor interného auditu pripravuje novelizáciu základných noriem pre výkon svojej činnosti. Ide hlavne o novelizáciu Nariadenia GR ŽSR č. 3/2007 s cieľom vydať komplexný interný riadiaci akt v zmysle novelizovaných medzinárodných štandardov pre interný audit, ktorý bude v ucelenej forme obsahovať postupy a metódy práce zamestnancov odboru. Dôležitou úlohou odboru je udržiavať a najmä zvyšovať profesionálne vedomosti a zručnosti zamestnancov odboru, okrem iného aj cestou členstva v inštitúte interných auditorov, nazývaného tiež Univerzita interného auditu.

Odbor právnych vzťahov GR ŽSR (O 130)

Jedným z odborov úseku GR ŽSR je aj Odbor právnych vzťahov (O 130). Dovoľte nám predstaviť vám aj túto skupinku železničiarov, ktorých „pracovnými nástrojmi“ sú najmä paragrafy, zákony a iné právne predpisy. **Riaditeľkou odboru je Mgr. Miriam Majorošová** a do jej kompetencií patria aj vysunuté pracoviská odboru v Košiciach, Žiline a vo Zvolene. Odbor právnych vzťahov je pritom organizačne zaradený v rámci úseku generálneho riaditeľa a v metodickú pôsobnosť riaditeľa kancelárie generálneho riaditeľa. Spektrum činností a práce „železničných právnikov“ je naozaj široké. Okrem zastupovania našej spoločnosti v konaniach pred súdmi, orgánmi štátnej správy, exekútormi, konkurznými správcami či pred orgánmi činnými v trestnom konaní, prechádzajú cez právny odbor na pripomienkovanie aj zmluvy, ktoré ŽSR uzatvárajú. Právnicki sú tiež

generálny riaditeľ

nápomocní ostatným odborom pôsobiacim na generálnom riaditeľstve ako aj oblastným riaditeľstvám a ostatným VOJ v prípade, že potrebujú právnu radu či informáciu. Ako príklad úspešnej spolupráce možno uviesť nedávno ukončený spor s príslušnými ministerstvami o úhradu finančných prostriedkov vynaložených našou spoločnosťou v oblasti ďalšieho vzdelávania a zvyšovania kvalifikácie zamestnancov, ktorý dopadol v náš prospech aj vďaka spolupráci s úsekom námestníka GR pre ľudské zdroje. Právna agenda je teda značne rozsiahla a primárne je rozdelená do dvoch oblastí. Z tohto hľadiska sa odbor člení na **Oddelenie právnej agendy a právneho poradenstva**, za ktoré zodpovedá JUDr. Magdaléna Rebrová a **Oddelenie aktívnych a pasívnych súdnych sporov**, ktorého vedúci je JUDr. František Tobiš (Košice). Právnicki tiež zastupujú železnice ako poškodenú organizáciu v trestných alebo priestupkových konaniach. Ide najmä o prejavy vandalizmu, krádeže a všeobecne o poškodzovanie majetku v správe ŽSR. S tým majú skúsenosti aj pracovníci z prostredia prevádzky, ktorým tieto prípady spôsobujú nemalé problémy. Nie menej dôležitá je aj úloha odboru zabezpečovania zverejňovania zmlúv ŽSR v centrálnom registri zmlúv v súlade s platnými predpismi.

Odbor komunikácie GR ŽSR (O 140)

Odbor komunikácie zodpovedá za komunikáciu ŽSR smerom dovnútra firmy, ale aj navonok, k médiám a verejnosti. Jeho základnou úlohou je poskytovať kompletný komunikačný servis (tlačový a informačný) generálnemu riaditeľovi ŽSR a námestníkom generálneho riaditeľa, ako aj všetkým zamestnancom, ktorí riešia otázku výstupov ŽSR v tlači, rádiách, televíziách a na internetových portáloch. Odbor je v metodologickej pôsobnosti riaditeľa kancelárie GR ŽSR. Odbor zabezpečuje prostredníctvom splnomocneného zamestnanca funkciu hovorca, ktorú vykonáva **riaditeľka odboru Mgr. Martina Pavliková**. Odbor komunikácie pripravuje novinárske výstupy do všetkých druhoch médií, pričom spolupracuje aj s rovnakým odborom na našom rezortnom ministerstve. Ťažisko práce odboru spočíva v každodennom zodpovedaní otázok novinárov a médií k najrôznejším udalostiam a faktom v súvislosti s dianím na železnici v rámci celého Slovenska. Mediálne výstupy v oblasti dopravy sa na odbore monitorujú, pričom sa pod názvom Monitor dopravy publikuje na Intranete ŽSR. Traja z celkovo ôsmich zamestnancov sa starajú o to, aby ste si každý mesiac mohli prečítať Železničný semafor. Prostredníctvom časopisu sa nielen informujú zamestnanci, ale organizujú aj rôzne redakčné súťaže, prezentuje práca, ale aj niektoré zaujímavé aktivity železničiarov. Odbor komunikácie plní taktiež ďalšiu dôležitú úlohu pri zodpovedaní otázok verejnosti podľa zákona o slobodnom prístupe k informáciám. Znamená to, že najrôznejšie vyžiadané informácie získavajú od odborných útvarov a v rozsahu zákona sprístupňujú žiadateľom. Odbor komunikácie ďalej pripravuje nielen tlačové besedy, ale aj vystúpenia generálneho riaditeľa a námestníkov na verejnosti či pri rôznych firemných príležitostiach, prípadne plní poradenskú funkciu v tejto oblasti. „Vydávame aj príležitostné a odborné publikácie, prípadne organizujeme rôzne akcie či podujatia, ktoré majú za cieľ informovať nielen zamestnancov ŽSR, ale aj verejnosť. Pod tento odbor spadá tiež úloha zabezpečiť obsahovú a grafickú prípravu propagačných materiálov a inzertných stránok,“ objasňuje činnosti odboru Martina Pavliková. Okrem internej a externej komunikácie sa odbor podieľa aj na mnohých celoslovenských a medzinárodných aktivitách v oblasti železničnej dopravy. Na Slovensku je hlavným organizátorom medzinárodného Dňa bezpečnosti na pricestiacich.

Rôznymi formami a metódami preventívno - výchovne vplýva a informuje o tom, ako je potrebné sa správať na železničných pricestiacich, aby sa nestávali tragickým miestom.

Odbor stratégie a vonkajších vzťahov GR ŽSR (O 150)

Riaditeľom odboru je Ing. Peter Šišolák. Z hľadiska vnútornej štruktúry a poslania ide o „najmladší“ odbor na GR ŽSR, vznikol v roku 2009. Je v priamej riadiacej právomoci generálneho riaditeľa ŽSR a v metodologickej pôsobnosti riaditeľa kancelárie GR ŽSR. Jeho základným poslaním je analyzovať a aktívne riadiť vnútorné a vonkajšie vzťahy ŽSR súvisiace s jeho smerovaním, či už po stránke legislatívnej (EÚ a SR), ako aj po stránke riadenia vzťahov s okolitým železničným sektorom. Do jeho pôsobnosti prináleží riadenie vzťahov so štátnymi organizáciami, ktoré priamo ovplyvňujú činnosť ŽSR (MDVRR SR, ÚRŽD), či už po stránke plnenia povinností stanovených MDVRR SR v rámci stratégie, správy, údržby a vlastníckych vzťahov, ako aj regulátora sektora ÚRŽD po stránke stanovenia cien a prístupu k železničnej infraštruktúre. Na základe všetkých relevantných informácií získaných z uvedených činností a analýzy interného prostredia ŽSR, spracúva vrcholovú Stratégiu ŽSR s definovaním vrcholových strategických cieľov, ktoré následne rozpracúva na nižšie úrovne až po úroveň cieľov pre jednotlivé odbory GR ŽSR a VOJ. Odbor taktiež zastrešuje legislatívnu komunikáciu z interného prostredia ŽSR k spomenutým externým subjektom. Vzhľadom na uvedené môžeme povedať, že odbor je akýmsi pomysleným lievikom vstupov a základnej legislatívy „do“ ŽSR. Odbor je členený na nasledovné štyri oddelenia:

Oddelenie strategického riadenia.

Zabezpečuje tvorbu a implementáciu vrcholovej Stratégie ŽSR na základe všeobecne platných metodických štandardov, ktorá obsahuje mapu strategických cieľov definovanú podľa štandardov metodiky Balanced Score Card (metóda, ktorá vytvára väzbu medzi stratégiou a operatívnymi činnosťami s dôrazom na meranie výkonu), ekonomickú prognózu a investičnú stratégiu ŽSR, ktorá je realizovaná zo štátnej dotácie, fondov EÚ a aj vlastných zdrojov ŽSR. Spolupracuje tiež na tvorbe štátnej dopravnej politiky s MDVRR SR a zodpovedá za metodiku a gesciu riadenia rizík na ŽSR.

Oddelenie vzťahov so štátom.

Zabezpečuje udržiavanie vzťahu s vlastníkom železničnej infraštruktúry formou Zmluvy o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry, prostredníctvom ktorej ŽSR získava krytie fixných nákladov na správu a prevádzku. Ďalej zodpovedá za prípravu a koncepciu tvorby poplatku za použitie železničnej infraštruktúry a jej komunikáciu smerom k ÚRŽD na základe požiadaviek prevádzkových odborov. Oddelenie implementácie dopravnej legislatívy EÚ. Zabezpečuje tvorbu stanovísk k pripravovanej legislatíve EÚ (TSI, nariadenia EÚ, ...) a tiež pripomienkovanie interných legislatívnych dokumentov tak, aby boli v súlade s dopravnou legislatívou EÚ. Zodpovedá za implementáciu legislatívy EÚ určením povinností pre jednotlivé zložky GR ŽSR a sleduje ich plnenie. Aktívne zodpovedá za metodiku zavádzania interoperability na ŽSR. Oddelenie tiež zodpovedá za vedenie technickej knižnice GR ŽSR.

Oddelenie medzinárodných vzťahov.

Zabezpečuje aktívnu účasť v medzinárodných organizáciách a presadzovanie záujmov ŽSR na medzinárodnej úrovni. Ďalej zodpovedá za technicko-organizačné zabezpečenie medzinárodných rokovaní na bilaterálnej aj multilaterálnej úrovni a zabezpečovanie spolupráce so železničnými organizáciami CER, UIC a OSŽD.

Delili sa hranice štátu, firmy,

Zopár faktov pred rozdelením...

*Dňa 16. 2. 1992 schválilo Federálne zhromaždenie ČSFR zákon o zániku štátnej organizácie Československé štátne dráhy, s platnosťou od 31.12.1992. K tomuto dňu bol zrušený zákon č. 68/1989 Zb. o organizácii š. o. Československé štátne dráhy, v znení zákona č. 82/1990 Zb. a zákona č. 230/1992 Zb.

*Vláda Slovenskej republiky vyjadrila súhlas so zriadením štátneho podniku Železnice Slovenskej republiky svojím uznesením č. 973/1992 zo dňa 15. 12. 1992. Súčasne uložila ministrom dopravy, spojov a verejných prác založiť, ako zakladateľovi v zmysle § 4 ods.1 zákona č. 111/1990 Zb. štátny podnik Železnice Slovenskej republiky so sídlom v Bratislave, s účinnosťou od 1. 1. 1993 do prijatia osobitného zákona Národnej rady SR.

*Minister dopravy, spojov a verejných prác na základe uvedeného uznesenia vlády SR prijal dňa 17. 12. 1992 rozhodnutie č. 45/92 o založení štátneho podniku Železnice Slovenskej republiky so sídlom v Bratislave. Týmto rozhodnutím minister zveril do hospodárenia novozaloženého podniku veci a majetkové práva, s tým súvisiace pracovno-právne vzťahy, záväzky a povinnosti, aktíva a pasíva z pohľadávok a dlžôb, vyplývajúcich z hospodárskej činnosti, ktorú dovtedy vykonávala a užívala štátna organizácia Československé štátne dráhy na území Slovenskej republiky. V tejto nadväznosti vydal minister dopravy podľa ustanovení §12 a 13 zákon č. 111/1990 Zb. o štátnom podniku a po prerokovaní s Miestnym úradom Bratislava I. zakladaciu listinu štátneho podniku ŽSR, č. 51/M-92 zo dňa 21. 12. 1992.

Riadiacu funkciu vtedajšieho Ústredného riaditeľstva ČSD v Prahe prevzalo Riaditeľstvo Železníc SR, ktoré sa vytvorilo z Oblastného riaditeľstva ČSD – Bratislavskej oblasti, Klemensova 8, dňom 1. 1. 1993.

*Štátny podnik Železnice Slovenskej republiky vznikol dňom 1. 1. 1993 ako nástupnícky subjekt š. o. ČSD na území Slovenska z dovtedy fungujúcich organizačných jednotiek. Bolo ich 7 a boli to: ČSD – Bratislavská oblasť, Železničné opravovne a strojárne v Trnave, Zvolene, Vrútkach, Hospodárska ústredňa železníc Praha – Zásobovacie závody Košice, Vrútky, Zvolen, Trnava, Správa prepravných služieb v Bratislave a Kontrola medzinárodných železničných prepráv Košice, Ústredie výpočtovej techniky dopravy, Výskumný ústav železničný Praha a Správa železničných telekomunikácií Praha, pracovisko Žilina.

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

Ako vnímali rozdelenie republiky a vznik samostatného Slovenska a následne ŽSR slovenskí železničníari?

Rovnako ako rozdelenie krajiny aj rozpad ČSD a vznik ŽSR priniesli rozdiely v názoroch a chápaní ľudí. Každý rozchod má svoju odvrátenú tienistú tvár. Mal ju tiež rozchod Čechov a Slovákov pred dvoma desaťročiami. Aj v tomto prípade sa bez problémov neobišlo najmä delenie spoločného majetku. S menšími či väčšími prestávkami trvalo potom ešte takmer 7 rokov.

Ale hneď po rozhodnutí, že sa republika rozdelí, sa na mnohých postoch zabudlo, že sme bratia. Brata niet tam, kde je majetok. Rovnako ako republiku, aj železnice čakalo delenie a zdalo sa, že spory sa rozhoria aj

novom roku. Hranice firmy kopírovali štátne hranice a majetok sa delil podľa schválených zásad.

Štartovacie dokumenty

Veľa sme o tom čítali a veľa počuli. Ale aby sme aj pre vás priniesli čo najtrebnejšie a presné informácie, rozhodli sme sa zorganizovať stretnutie s ľuďmi, ktorí si roky 1992 a 1993 pamätajú, keďže ich prežili na vtedajších ČSD a citlivo vnímali vznik ŽSR. Ing. Anton Kukučka, terajší riaditeľ kancelárie GR ŽSR bol v čase rozdelenia ČSD vrchným riaditeľom sekcie železničnej a kombinovanej dopravy na vtedajšom slovenskom ministerstve dopravy. A práve jeho myšlienkou bolo stretnúť sa aj s ostatnými kolegami,



V súvislosti s novým štátoprávnym usporiadaním a zánikom ČSD podpísali 22. decembra 1992 v Bratislave dva historické dokumenty medzi nástupníckymi firmami ČD a ŽSR. Na foto zľava Ing. Marcel Haydu, Ing. Štefan Nemeš a Ing. Vojtěch Knop - Kostk pri podpise dohody o delení majetku.

pri delení železníc. Najmä po tom, čo jeden z podpredsedov federálnej vlády Antonín Baudyš (KDU - ČSL) začal požadovať, aby sa majetok Československých dráh (ČSD) rozdelil podľa dĺžky železničných tratí na území oboch republík, teda zhruba v pomere 3:1 v prospech ČR. Slovenská strana protestovala, ale už 25. novembra 1992 spoločná komisia oznámila, že našla prijateľný kompromis a železnice sa predsa len rozdelia podľa zásady 2:1. A tak to pokračovalo do 31. decembra a v niektorých položkách i v

ktorí pri delení a aj vzniku ŽSR boli a pamätajú si toho veľa.

A veru nápad to bol skvelý a stretnutie stálo za to. Naši súčasní kolegovia sa s takou verbou pustili do spomínania, že sme radi, že sa tejto téme budeme venovať celý rok, v každom Ž semafore.

Ing. Marcel Haydu, terajší riaditeľ O530 GR ŽSR, bol v tom čase náčelníkom sekretariátu Východnej dráhy, a tak asistoval aj pri podpise dohody o delení majetku (foto č. 1) a pamätá si nielen vznik štartovacích doku-

vozne i dlhy

ŽSR | 20 rokov

mentov potrebných k fungovaniu po novom, ale aj mnohé zákulisné situácie. Prvým riaditeľom ŽSR bol Ing. Andrej Egyed, ktorého 22. decembra 1992 poveril výkonom funkcie vtedajší minister dopravy Roman Hofbauer. Štartovacie dokumenty, ktorými boli zmluvy o delení majetku a o spolupráci podpisovali za Českú republiku splnomocnenec Ing. Vojtěch Knop - Kostka a za Slovensko splnomocnenec Ing. Štefan Nemeš. Predmetom delenia bolo okrem iného aj 9323 vozňov... Ale o tom až nabadúce.

Boli sme pri tom...

Na našom spoločnom stretnutí sme mali možnosť počúvať Ing. Jána Halaju, Ing. Jána Jurigu, Ing. Milan Solárika a Ing. Jána Žačka. Spomienky na obdobie pred vznikom ŽSR má každý svoje vlastné z prostredia, v ktorom vtedy pôsobili, ale zhodli sa na jednom – železnice na Slovensku boli poznačené pražským centralizmom. „**Kedže sme boli rozpočtovou organizáciou, všetky tržby išli do federálneho ministerstva dopravy. Železničiam na Slovensku sa nevenovala pozornosť, všetky investície sa rozdeľovali v Prahe a na slovenské trate sa zabúdalo. Narastali dlhy, stagnovali výkony a bolo treba prepúšťať,**“ aj takto opisujú vtedajší obraz železníc. „**Pamätám si na jedno stretnutie, keď sme išli na federálne ministerstvo do Prahy prejavíť našu nespokojnosť s novou organizačnou štruktúrou, ktorá spočívala vo vzniku dvoch OR ČSD na Slovensku. Bola pripravovaná už pred rokom 1989,**“ spomína Ing. Ján Halaj, prednosta SRD OR Zvolen. „**Na ministerstve, ktoré sídlilo v blízkosti Pražskej brány, sme sa zdržali asi 5 minút, počas ktorých nám jasne vysvetlili, ako to na Slovensku bude,**“ spomína J. Halaj na panovačnosť vtedajšieho ministra a neprijateľnosť akejkoľvek diskusie a návrhov zo strany slovenských železničiarov. V tom čase Ing. Halaj pracoval ako vedúci oddelenia dopravy, služby 11 vo Zvolene. Železničiarom je od svojich študentských čias, od roku 1974, počas ktorých už na železnici, ako väčšina vysokoškolákov z Vysokej školy dopravnej, už výpravcoval. K ČSD nastúpil v roku 1980. Najväčšiu poctu si v jeho očiach a verí, že aj u mnohých iných, zaslúži z tohto obdobia Ing. Štefan Nemeš, ktorý ako Slovák pracoval v Prahe na federálnom ministerstve. S pánom Egyedom a Jánom Žačkom sa Ján Halaj v roku 1991, keď Štefana Nemeša chceli odvolať z funkcie 1. námestníka FMD, vybrali do Prahy za vtedaj-



Ing. Ján Halaj, Ing. Ján Juriga, Ing. Ján Solárik a Ing. Ján Žačko si na januárovom stretnutí, kde bolo témom 20. výročie vzniku ŽSR na všeličo pospomínali. Foto: Dana SCHWARTZOVÁ

ším slovenským predsedom federálnej vlády Mariánom Čalfom, aby sa za pána Nemeša prihovorili. Odvolať ho chcel vtedajší minister kvôli rozdielnym názorom na fungovanie železníc. Odvolali ho z námestníckeho postu, avšak stal sa poradcom predsedu vlády SR pre delenie majetku ČSD.

Aj Ing. Ján Žačko, námestník GR ŽSR pre ľudské zdroje, si pamätá na túto cestu do Prahy i na prítomie a zatiahnuté závesy v premiérovej kancelárii, ako aj na ďalšie mnohé situácie spred 20 rokov. Súčasný námestník pre ľudské zdroje spomína aj fakt, že pred rozdelením mali železnice 130-tisíc zamestnancov a na Slovensku ich bolo najviac v roku 1988, kedy bol počet železničiarov 65 126. „**Pre mňa bol v tom čase Ing. Andrej Egyed veľkým človekom, ktorý vždy diskutoval vecne. Odmietal akúkoľvek politickú diskusiu a samozrejme aj živelnosť,**“ hovorí Ján Žačko. Spomína si na rôzne diskusie, vo vedení, s odborármi, ale aj ich závery a na potrebu doručenia dokumentov na ministerstvo, kedy často využívali aj osobné doručenia, aby ich platnosť bola čo najrýchlejšia. Aj Ing. Ján Žačko začal na železnici vypravovaním vlakov už ako študent, a tak bolo viac ako jasné, že aj naďalej bude železničiarom. K ČSD nastúpil v roku 1979. Ing. Ján Juriga, námestník GR ŽSR pre prevádzku bol pred 20 rokmi v prevádzke, ktorá je mu najbližšia aj dnes. „**Pracoval som v čase delenia ČSD ako náčelník stanice vo Filákovke a musím povedať, že aj keď sme boli pohraničnou stanicou a znamenalo to určité zmeny aj na medzinárodnom poli, neboli medzi železničiarimi žiadne problémy. Ani maďarskí kolegovia to nebrali tragicky a pracovali sme aj naďalej podľa zaužívaných postupov,**“ spomí-

na Ján Juriga. Poznamenáva, že zložitejšie obdobie azda prežívali ľudia v prevádzke hneď po zamatovej revolúcii, keď vznikali aj po staniciach a v prevádzke pobočky VPN a vyslovovali svojím nadriadeným dôveru. Vo Filákovke si dôveru ľudí obhájilo celé vedenie, ale boli to zaujímavé chvíle. Spomína si aj na osobné stretnutie, keď sa ako náčelník stanice stretol s generálnym riaditeľom Andrejom Egyedom, ktorý ho oslovil a ponúkol mu miesto v riadiacom aparáte. „**Nadýchol som sa zhlboka a povedal, že mne sa viac páči v prevádzke,**“ a z Filákovky vtedy náčelník Ján Juriga neodíšiel. K ČSD nastúpil už ako mladý výpravca v roku 1977.

Na prejavy dôvery si pamätá aj Ing. Milan Solárik, riaditeľ OR Žilina. Jemu dôveru prejavili po revolúcii jeho kolegovia v Bratislave – východ, kde bol v tom čase náčelníkom. „**Z vedenia stanice sme ju dostali okrem dvoch všetci, dvoch kolegov však vtedajší železničiar nepodporili, takže jeden išiel na inú funkciu a jeden musel dokonca aj odísť,**“ hovorí Milan Solárik o období, ktoré nebolo jednoduché, najmä preto, že sa do radov VPN hlásili aj tí, ktorým robota nevoňala a oni boli iniciátormi prejavov dôvery nadriadeným. V tom období náčelníci staníc pociťovali určitú krivdu a založili tak aj Klub náčelníkov staníc. „**Boli sme tam viacerí náčelníci z celého Slovenska a prvým predsedom klubu bol Peter Kasala,**“ spomína M. Solárik. K ČSD nastúpil Milan Solárik v roku 1976, samozrejme, už ako skúsený výpravca z vysokoškolských čias. Po vzniku ŽSR, keď sa zriadila aj Správna rada ŽSR bol Milan Solárik jedným z troch prvých volených členov SR.

(sch)

Pokračovanie nabadúce...

ÚIVP radí

Komentár k článku 698 predpisu ŽSR Z1 Pravidiel železničnej prevádzky a k článku 51 predpisu ŽSR Z12 Železničné priecestia a prechody

Jazda vlaku cez priecestie vybavené uzamykateľnou mechanickou zábranou, odstraňovanou na požiadanie

Priecestie je v zmysle predpisu ŽSR Z1 Pravidiel železničnej prevádzky úrovňové kríženie pozemnej komunikácie so železničnou traťou.

Priecestia sú zabezpečené (aktívne) t. j. vybavené priecestným zabezpečovacím zariadením (obr. 1) a nezabezpečené (pasívne) t. j. bez priecestného zabezpečovacieho zariadenia, ktoré sú označené len cestnou dopravnou značkou (obr. 2). Priecestné zabezpečovacie zariadenie je zariadenie na železničnom priecestí, ktoré informuje užívateľa pozemnej komunikácie o stave železničnej prevádzky na priecestí (obr. 3). V zmysle predpisu ŽSR Z12 Železničné priecestia a prechody sa priecestie vybavené uzamknutou mechanickou zábranou považuje za priecestie zabezpečené, ktoré sa stáva nezabezpečeným v čase, keď je uzamyka-

teľná zábrana odstránená na požiadanie a sú následne splnené podmienky čl. 698 predpisu ŽSR Z1 Pravidiel železničnej prevádzky (umiestnenie prenosných návěstídiel s návěstou 147a, Pískajte a vyznenie rušňovodiča o tejto skutočnosti písomným rozkazom). Z uvedeného vyplýva, že ak dôjde na priecestí k násilnému odstráneniu uzamykateľnej mechanickej zábrany a následnému nedodržaniu podmienok uvedených v čl. 698 predpisu ŽSR Z1 Pravidiel železničnej prevádzky, vzhľadom k tomu, že ide o zabezpečené priecestie rušňovodiči do úvahy prichádzajúcich vlakov musia byť o tejto skutočnosti vyznamenaní rozkazom „OP“.)

Konkrétna situácia:

Vlak odišiel zo stanice, a práve v tom čase nejaký „dobrák“ odpíliť mechanickú zábranu, nikomu nič nepovedal, len ju odniesol,

povedzme, do zberných surovín. Vlak prešiel cez takéto priecestie, rušňovodič túto skutočnosť ohlásil výpravcovi a výpravca zase podal informáciu ďalej podľa zvolávacieho plánu vedúcich zamestnancov. Bude výsledok tejto situácie považovaný za nehodu, mimoriadnu udalosť, resp. bude to len škodová udalosť riešená príslušníkmi PZ SR?

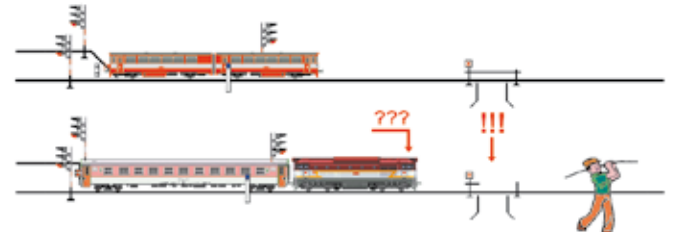
Po konzultáciách s garantmi služobných predpisov ŽSR možno konštatovať, že sa v uvedenom prípade v zmysle predpisu ŽSR Z17 Nehody a mimoriadne udalosti, nebude jednať o nehodu ani o prevádzkovú poruchu (viď čl. 62 a čl. 3 prílohy 7). Postupovať sa bude v zmysle čl. 23 prílohy 7 a túto situáciu bude riešiť len správca zariadenia a polícia. Jedine pri škode nad 2660 € by sa dalo uvažovať o mimoriadnej udalosti M2 v zmysle čl. 291, ale taký prípad doteraz nepoznáme.

Bc. Emil CHLEBNÍČAN

obr. 1



obr. 2



obr. 3



Dve percentá pre SOLIDARITU znamenajú pomoc kolegom v núdzi

Stále váhate komu venujete sumu vo výške 2 % zo zaplatenej dane? V neinvestičnom fonde SOLIDARITA zamestnancov Železníc Slovenskej republiky v tom už majú jasno. Darované finančné čiastky poskytnú našim kolegom – železničiarom a ich rodinám, ktorí sa hrou osudu ocitli v núdzi. Vďaka ochotným finančným darcom mohol fond SOLIDARITA v roku 2012 prerozdeliť finančnú pomoc v sume 26 900 eur medzi 38 železničiarov a ich rodiny, ktoré sa znenazdajky museli vyrovnávať s následkami pracovného úrazu alebo sa dostali do ťaživej životnej situácie. Naším kolegom v núdzi môžeme pomôcť všetci a navyše veľmi jednoducho. K tlačivu „POTVRDENIE O ZAPLATENÍ DANE z príjmov zo závislej činnosti“, ktoré na požiadanie vydávajú mzdové učtárne, je potrebné pridať tlačivo „VYHLÁSENIE o poukázaní sumy do výšky 2 % zaplatenej dane z príjmov fyzickej osoby“, s doplnenou sumou 2 % zo zaplatenej dane, ktorá nesmie byť nižšia ako 3,32 eur, a tiež aj s vypísanými údajmi prijímateľa:

Názov: SOLIDARITA zamestnancov Železníc Slovenskej republiky „n.f.“

Adresa: Klemensova 8, 81361 Bratislava

Právna forma: Neinvestičný fond

IČO: 31749445

Obe tlačivá musia byť doručené najneskôr **do 30. apríla 2013** miestne príslušnému daňovému úradu podľa trvalého bydliska zamestnanca.

Do 20. apríla 2013 ich možno zaslať aj služobnou poštou na adresu fondu: **SOLIDARITA zamestnancov ŽSR, Klemensova 8, Bratislava.**

V roku 2012 takúto možnosť využilo 432 zamestnancov železníc, fond v ňom za zdaňovacie obdobie roku 2011 celkovo vyzbieral sumu 16 673,38 eur. Podrobné informácie týkajúce sa fondu SOLIDARITA získate na e-mailovej adrese solidarita@zsr.sk, alebo na železničnom tlf. číslo **920 – 2490**. Pripomínáme, že neinvestičný fond železničiarov sa dá stále podporiť aj hodinovou mzdou. Vedenie fondu SOLIDARITA vopred ďakuje všetkým, ktorí neváhajú pomôcť svojim kolegom železničiarom!

(KB)

Zmodernizované MVTV ponúka obsluhu viac komfortu

Montážne vozne trakčného vedenia MVTV 02 a MVTV 03 sú určené k prehliadkam a údržbe trakčného vedenia. Technicky aj konštrukčne sú už zastarané, ich častá poruchovosť spojená s nedostatkom náhradných dielov má nepriaznivý vplyv na zabezpečovanie výlukových prác a zvyšuje náklady na prevádzku a údržbu týchto vozňov. Od 10. januára je v prevádzke prvé zmodernizované vozidlo MVTV 02-22.

Konštrukcia vozňov MVTV 02 pre rozchod koľaje 1435 mm a MVTV 03 pre rozchod koľaje 1520 mm vychádza z koncepcie motorových vozňov radu 810, prevádzkovaných v osobnej preprave na regionálnych tratiach bývalých ČSD i ŽSR. V súčasnosti prevádzkujeme 34 kusov MVTV 02 (03), z toho 30 opustilo výrobný podnik Vagónka Studénka v roku 1983 a 4 vozne v roku 1992. Morálne sú už zastarané, preto sa od apríla do decembra 2012 uskutočnila rozsiahla modernizácia prvého vozidla - MVTV 02-22 v priestoroch ŽOS Zvolen, a.s. Montážny vozeň získal nový vznetrový motor s vyšším

rála umožňuje napájanie vnútorných a vonkajších zásuviek MVTV pre prácu s ručným elektrickým náradím. Vynovená je aj dielňa a priestor pre obsluhu, ktorý slúži ako denná miestnosť, hygienický kútik a sociálne zariadenie. Okrem nového meracieho pantografu na streche vozňa, vybaveného diagnostickým zariadením a optosnímačmi, bola zrekonštruovaná aj pracovná plošina. Osadená je novým typom žiarivkového osvetlenia, ktoré umožní zlepšenie pracovných podmienok počas nočných výluk a opravárenských zásahov. Zmodernizované vozidlo MVTV 02-22 pôsobí od 10. januára vo zvolenskom železničnom uzle.

Ján ĎURIŠ, Ľuboš BUDAČ



Vozeň bol v priestoroch ŽOS Zvolen, a.s. kompletne demontovaný.

FOTO: ŽOS Zvolen, a.s.

výkonom, ktorá mu umožňuje bez problémov „potiahnuť“ vysokozdvížnú plošinu na koľajovom podvozku, prípadne vozeň z vlaku trakčného vedenia. Riadenie vozidla zabezpečuje mikroprocesor pomocou riadiaceho systému s funkciou diagnostiky stavu a porúch. Elektrická inštalácia vozňa 48 V DC bola nahradená novou palubnou sieťou 24 V DC. Dosadená dieselová elektrocen-



V interiéri boli použité kompletne nové materiály, vozidlo dostalo nový riadiaci systém.



Nový merací pantograf na streche vozňa, vybavený diagnostickým zariadením a optosnímačmi, je určený na meranie, registráciu a vyhodnocovanie geometrickej polohy trojkoľového drôtu trakčného vedenia.



Na zmodernizované vozidlo MVTV 02-22 natrafíte najmä v okolí Zvolena.



Prínosom stroja je nielen v rozmanitosti funkcií, keďže ide o žeriav, orezávač konárov aj vyťahovač podvalov, ale najmä v jeho širokom uplatnení vzhľadom na výsuvný podvozok. Ten mu umožňuje aj pohyb po koľajniciach.

ATLAS uľahčí železničiarom prácu

Železnice SR zakúpili na konci roka 2012 nové mechanizačné zariadenie – dvojcestné rýpadlo značky Atlas. Bolo pridelené Oblastnému riaditeľstvu Trnava pracovisku v Bratislave. Jeho výnimočnosť spočíva v tom, že môže pracovať na ceste, ale zároveň ho môžu železničiar aj ŽSR využiť aj priamo na svojich tratiach so štandardným rozchodom (1435 mm). Atlas je totiž okrem štandardných kolies vybavený aj špeciálnym výsuvným podvozkom, ktorý mu umožňuje pohyb po železničnej trati – po koľajniciach. Práca s rýpadlom má aj ďalší unikát,

dbá o bezpečnosť obsluhujúceho strojníka, a to prostredníctvom zabudovanej kamery, ktorá sníma priestor za jeho chrbtom. Nové mechanizačné zariadenie sa môže použiť aj ako žeriav s hákom s nosnosťou až 5 ton, ako orezávač konárov alebo vyťahovač podvalov. Jeho uplatnenie v rámci údržby a opravných prác v železničnej infraštruktúre je rozmanité a prináša možnosť využiť ho na množstvo úkonov. Mechanizačné zariadenie bolo zakúpené na základe výberového konania a my v redakcii sa tešíme, keď ho predstavíme pri práci na trati.

Malý učupený domček, krásna prí Niekedy aj miesto hrôzy!

O tom, že ísť na pracovisko alebo byť na ňom sám, často v noci a v šírom poli nemusí byť vždy bezpečné, vedia svoje železničiar po celom Slovensku. Často o tom počujeme, mnohí ste nám už písali o vašom strachu byť sám v dopravnej kancelárii alebo na stavadle. Občas sa dočítame aj v denných hláseniach o mimoriadnostiach o napadnutí železničiara v službe. Na niektoré miesta „hrôzy“ sme sa vybrali aj my z redakcie.

Kolónia v Žiline vystriedala šrot z vozňov za kov z budov

Neprijemní susedia z neďalekých obydľí „Kolónie“ obťažujú a znepriemňujú službu železničiarom v zriaďovacej stanici Žilina. Už samotná prístupová cesta k stanici zvyšuje adrenalin v tele človeka. „Domorodci“, neraz posilnení omamnými látkami, po chodcoch pokrikujú, nadávajú, provokujú do bitky. Istejšie je chodiť v skupinkách, najmä podvečer v zimných mesiacoch. Ich záujmu nešlo ani samotné koľajisko. Dobíjali sa do budovy, šatní, svoju zlosť voči železničiarom prejavujú hádzaním kameňov do okien stavadla či dopravnej kancelárie.

„Uvedomujú si, kto na nich volá strážcov zákona, a tak im prekazí nekalú činnosť. Boli obdobia, keď sa tu hliadka ukazovala každý deň, ale železničná polícia nevedela natrvalo zabezpečiť stály dozor,“ hovorí Ing. Adam Chmurčiak, prednosta ŽST Žilina a pridal aj skúsenosti s organizovanými skupinami, ktoré sa špecializovali na vozne naložené železným šrotom. „Na lúpežné výjazdy posielali zvyčajne deti, keďže sú nepostihnuteľné zákonom. Vlak ešte len vchádzal na koľaj a už skákali na vagóny, poškodili ochranné siete a vyhadzovali



Zdevastovaný bývalý sklad výdajne odevov. V priebehu pol druhu roku zmizlo z budovy všetko kovové.



Výpravcovia Miloš Mrišo a Pavol Jurdík už čo-to s neporiadnymi susedmi zažili. Drevené dosky v oknách majú bezpečnostný význam, keďže v jednu augustovú noc do dopravnej kancelárie vletel kameň cez sklenenú výplň okna.

kusy železa. Dopadajúci kov neraz ohrozoval aj tranzitéro, ktorí sa pohybovali medzi odstavenými súpravami v koľajisku,“ hovorí. Len v 2 polroku 2011 bolo zaznamenaných 41 takýchto krádeží. Od 4. 3. 2012, keď sa všetky vlakotvorné práce presunuli do Žiliny - Tepličky, síce podobné prípady ustali, ale zloději sa takmer okamžite sústredili na neďaleké depo a železničnú infraštruktúru ŽSR. Opakovane už vykradli neobsadené stavadlo 5, za necelé 2 roky totálne zdevastovali budovu bývalej výdajne odevov. Snáď pripravovaná zmluva so súkromnou bezpečnostnou službou, ktorá bude vykonávať pravidelné pochádzky v areáli stanice a depa, urobí s vyčíňaním nepriateľských spoluobčanov rázny koniec.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor

Na výpravcu s násadou od lopaty

Službu vo výhybni v Podrečanoch, ktorá patrí pod železničnú stanicu Lučenec, prevzal 11. januára výpravca Juraj Rafaj tak, ako aj po iné dni. Nič nenaviedlo ho tomu, že by mala byť niečím mimoriadna. Až do momentu, kým krátko pred deviatou večer nevběhol do dopravnej kancelárie muž, ktorý držal násadu od lopaty, bol zjavne pod vplyvom alkoholu a kričal na výpravcu, aby zavolať políciu, pretože ho chce zabiť.

Usadil sa do priestoru výdajne cestovných lístkov a nechcel odíť. Ťažká situácia aj pre silného chlapa, lebo najhoršia je v takejto situácii nevyspytateľnosť útočníka. Výpravca zhodnotil, že dvaja 15-roční chlapci, ktorí sa nachádzali v okolí stanice nemôžu ohrozovať muža s poriskom v ruke a požiadal ho, aby z dopravnej kancelárie odišiel. „Odmietol ma rešpektovať a po opakova-



Výpravca Juraj Rafaj ukazuje na miesto odkiaľ vandal nepozorovane zobral 8 eur.

roda, železnica... Romantika?



Výhybňa Podrečany je jedným z miest, kde sa železničiarri začínajú báť o svoju bezpečnosť.

nej výzve na opustenie dopravnej kancelárie sa na mňa zahnal násadou,“ povedal výpravca o nemilej skúsenosti z januára. Napokon sa nášmu zamestnancovi podarilo násadu vytrhnúť mužovi z rúk a išiel otvoriť dvere, aby ho vykázal von. Výtrzník však využil tento moment, presunul sa k priestoru pokladne a zobral z nej 8 €, čo si výpravca

všimol až po tom, čo muža vyhodil z kancelárie a pre istotu prerátal tržbu z pokladne. Okamžite po incidente bola upovedomená železničná polícia v Lučenci a kontrolný dispečer ORD Zvolen. Tentoraz nešlo o veľkú stratu, našťastie ani o žiadne zranenie, ale na túto službu náš kolega tak skoro nezabudne.

Ivana KAPRÁLIKOVÁ, foto: autorka

Čo všetko zažívajú dopravní zamestnanci v službách

V staniciach Nižná Myšľa, Ruskov, Slanec pomerne často „končia“ v poslednom období opití a agresívni „spoluobčania“ bez listkov, ktorých spacificujú viacčlenné vlakové čaty často aj za pomoci cestujúcich, aby mali vo vlaku pokoj. Tí si zase vylievajú zlosť hneď po „vyhodení“ z vlaku na prvom koho stretnú. No a v týchto staničkách aj na jedinom železničiarovi – výpravcovi. Samozrejme, v danej situácii je zbytočne vysvetľovať, že výpravca za to, že musel opustiť vlak nemôže. Žiaľ, okrem toho, že je náš kolega napadnutý verbálne, často sa stáva, že mu službu znepríjemňujú neprispôsobiví občania ešte pomerne dlho, kým stanicu opustia.

A aby po takejto službe nebolo výpravcovi ešte málo, kolegovia z technických zložiek mu dávajú za vinu, že v tom čase zmizne napájacie lano alebo kanálový poklop. A často nepomôže ani vysvetľovanie, že tmavé zátkutia, kde „podniká vzorný cestujúci alebo podnikateľ s kovom“, sú od dopravnej kancelárie aj 100 metrov vzdialené a tak len ťažko sa dá všetko vidieť či počuť. Nehovoriac o tom, že v tom čase výpravca možno prikľadal koks do kotla.

V nesamostatnej železničnej stanici Gelnica dochádza najmä vo večerných hodinách v priestoroch čakárne a vo vyhradenom obvode (na železničnej rampe) k zgrupovaniu rôznych asociálnych skupín (členov hnutia PUNK a rómskeho etnika), ktoré nevyužívajú služby železníc. Tieto osoby v dôsledku požívania alkoholických nápojov permanentne znečisťujú priestory ŽSR a spôsobujú verejné výtržnosti (krik, bitky a pod.). Na výzvy zamestnancov ŽSR na opustenie priestorov ŽSR nereagujú, dokonca sa im vyhrážajú a útočia aj na nich.

A toto je len malá časť toho, čo všetko sa deje počas služieb na pracoviskách a koľko toho musia naši kolegovia prežiť.

Veselsie príhody sú tie, ktoré zažívajú výpravcovia pri „milších“ cestujúcich, napríklad pri tých, ktorí sa podgurážení ukladajú pred dvere čakárne a požiadajú výpravcu o skorý ranný budíček.

Do redakcie sme dostali aj množstvo listov, ktoré poukazujú na problémy s pobytom bezdomovcov na staničkách, ale o tom až nabudúce.

(sch)



S týmto poriskom útočník hrozil výpravcovi.

Neuveriteľné príbehy sme si vypočuli od dopravných zamestnancov aj z ďalších železničných staníc, ved' posúďte sami.

KROMPACHY

Dozorca výhybiek oznámil v dennej službe výpravcovi, že Rómovia nechali vo vestibule igelitku plnú zdochnutých potkanov.

MARGECANY

Na druhej traťovej koľaji sú nakuľadané kamene.

SPIŠSKÉ VLACHY

Rušňovodič z vlaku hlásil, že pred vchodovým návestidlom hádžu rómske deti kamene na vlak.

GELNICA

Výpravcu v železničnej stanici Gelnica ohrozuje skupina mladých ľudí („pankáči“), ktorí verbálne urážajú výpravcu a vyhrážajú sa mu bitkou.

Nielen našich zamestnancov, ale aj cestujúcich ohrozujú aj ich voľne sa pohybujúce bojové psy.

KROMPACHY

Na koľajniciach podpálili Rómovia pneumatiku.



FOTOHÁDANKA



Foto: Štefan MORÉ

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 januárovej fotohádanky je:

ŽST Čadca

Víťazkou sa stala a vecnú cenu získava:

Eva HRČKOVÁ z Kysuckého Nového Mesta

**VÝHERCOM
GRATULUJEME**

VY SA PÝTATE, MY ODPOVEDÁME

**DEJE SA NA VAŠOM PRACOVISKU
ALEBO V OKOLÍ NIEČO,
NA ČO BY BOLO DOBRÉ
UPOZORNIŤ ALEBO POUKÁZAŤ
AJ PROSTREDNÍCTVOM
ČASOPISU Ž SEMAFOR?**

Napište nám na adresu redakcie:

Ž semafor

Štefánikova 60, Košice

alebo zavolajte

tel.: 910 - 3203

e-mail: zsemafor@zsr.sk

**Kontakty na jednotlivých redaktorov
nájdete v tiráži.**

Na vaše otázky budeme odpovedať prostredníctvom časopisu po získaní všetkých potrebných vyjadrení v niektorom z nasledujúcich čísel. Napíšte nám prosím aj o tom, čo sa vám v predchádzajúcich číslach páčilo najviac a čo najmenej.

**Na anonymné otázky a neželezníčné témy
nebudeme reagovať.**

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

ZIMNÁ SÚŤAŽ



USMIALO SA NA VÁS ŠŤASTIE?

Správna odpoveď januárovej súťaže je A – 2400 osôb/hod.
Dva celodenné skipasy do strediska Jasenská dolina získava:
Ing. Vladimír BARČIAK z Prievdzie.

- Slečna poznáte ma? - pýta sa hosť servírky.				Pomoc: AUA, Enata, vikomt	druh poľovného psa	solmizač. slabika	rímskych 499	francúzsky šľachtický titul	starogréc. pohrebná obeť	meno Karolíny	letecká spoločnosť Rakúska	Pomoc: adar, Asa, Enid	3	les
- Nemyslím...				ošedivela								slovenská rieka		
- To som predsa ja, čo som si...				2								predložka (vnútri)		
(dokončenie v tajničke).				arabský člen			nádoba na atrament					meno Márie		
				podmienk. spojka			patriaci Jankovi							
Jozef Vysočani	povel pre psa	veľkostok	argón (zn.)			9. grécke písmeno					judejský kráľ			
			pretlač na známkach			ročné obdobie					mesto v USA			
chorobná zúrivosť					vyhlbenina v zemi					erbiu (zn.)			šiesty židovský mesiac	kilogram (hovor.)
					dravý vták					1				
remíza v šachu				nemecký filozof					peň					
				nezdar, neúspech					skonzumuje					
citoslovce bedákania			mestský sad					preriedi, rozdriedi						
			Základná organizácia					bróm (zn.)						
5						4				E				
neveľa						bolestivá zdurenina pri zápale					nemocnič. oddelenie			

Rušňovodič prišiel o život v rušni na priecestí



Rušňovodič Ján Šarudi bude chýbať nielen rodine, ale aj priateľom a kolegom.

O nehode IC vlaku a posypového vozidla z 23. januára informovali už v ten večer takmer všetky médiá. Na železničnom traťovom úseku medzi Liptovským Mikulášom a Liptovským Hrádkom v km 251,968, na ceste vedúcej do obce Beňadiková na železničnom priecestí zabezpečenom výstražnými svetlami a závorami došlo k zrážke IC vlaku 507 a posýpača. Kým z prvých správ nebolo zrejmé či obrovský náraz rušňovodič Ján Šarudi prežil, zlá predtucha sa, žiaľ, s odstupom času potvrdila.



Rušeň IC vlaku po náraze s posýpačom.

Doprava bola po zrážke prerušená úplne od 20:47 do 2:30 hod. rána. Potom sa jazdilo len po jednej traťovej koľaji až do večerných hodín pre rozsiahle poškodenie druhej traťovej koľaje. Vyhasnutý ľudský život je však aj v tomto prípade najväčšou stratou. Zvlášť, keď ide o muža, ktorý svoju prácu miloval a smrť ho zastihla práve pri jej výkone. Príčiny nehody sa vyšetrujú, výsledky vyšetrovania sa ešte len dozvieme, no podľa dostupných informácií zostal posýpač uviaznutý na priecestí kvôli poruche a jeho vodič nedokázal vozidlo dostať z priecestia preč. Žiaľ, aj pri tejto nehode sa opäť a zas vynárajú otázky typu: čo je potrebné čo najskôr urobiť, ako sa zachovať, ako si poradiť? Komu a koho osloviť, zatelefonovať, čo spraviť? Koľko mám času a mám ho vôbec kým prejde priecestím vlak? Rozsiahla informačná kampaň práve v tomto zmysle prebehla oficiálne minulý rok, no už rok predtým sa na nej začalo pracovať aj s verejnosťou. Každé priecestie má práve pre tieto prípady jedinečné identifikačné číslo (JIČ). Ak by sa komukoľvek, čokoľvek stalo práve na priecestí, stačí



Po tragickej nehode vlaku a posypového vozidla zostala poškodená koľaj, trakčná podpera, trakčné vedenie. Na koľaji bol lom aj vybočenie.



Pri akejkoľvek poruche na priecestí treba okamžite zatelefonovať na číslo 112 alebo 158 a operátorovi oznámiť jedinečné identifikačné číslo priecestia.

zatelefonovať na telefónne číslo 112 alebo 158 a oznámiť číslo priecestia osobe, ktorá sa vám ozve v telefóne. To je všetko čo treba urobiť. Okamžite po zadaní čísla priecestia sa pracovníkovi na telefonickú linku v databáze zobrazia údaje ako je telefónne číslo výpravcu alebo dispečera, železničná km poloha priecestia, údaje o triede a čísle cestnej komunikácie, cestná km poloha, údaje o elektrifikácii trate a GPS súradnice. Toto všetko má už na starosti človek na linku 112 alebo 158. Je teda pravdepodobné, že včas sa dá pred prekážkou zastaviť aj rozbehnutý vlak. Tento systém by mal zabrániť nehodám ako bola aj tá pri obci Beňadiková. Prečo, ale zomrel obľúbený kolega a výborný rušňovodič je teraz predmetom vyšetrovania a viac svetla do smutnej udalosti vnesú až jeho výsledky.

ŽSR touto cestou prejavujú ľútosť nad stratou človeka, svedomitého pracovníka a vyjadrujú úprimnú sústrasť všetkým, ktorí Jána Šarudiho poznali a boli mu blízki.

Ivana KAPRÁLIKOVÁ, Foto: archívy ŽSR a ZSSK

Strhnutie troleja spôsobila činnosť vody

Až 3-dňovú opravu si vyžiadalo závažné poškodenie zostavy trolejového vedenia, ku ktorému došlo 3. februára o 10:30 hod. medzi Trnavou a Brestovanmi. Po 1. traťovej koľaji prechádzajúci rýchlik R 605 zachytil v železničnom kilometri 52,288 trakčné vedenie, ktoré v takmer 700-metrovej dĺžke strhol spoločne s nosným lanom a konzolovými závesmi.

Prevádzka v medzistaničnom úseku sa úplne zastavila, od 11:55 hod. začali vlaky obojsmerne jazdiť len po 2. traťovej koľaji. Rozsah škôd bol ale natoľko veľký, že okrem prvotne avizovaných pracovníkov z OTV Bratislava hlavné a OTV Trnava museli vypomôcť i kapacity z Galanty a Nového Mesta nad Váhom. Do večera už boli na podperách vymenené poškodené izolátory aj konzoly, úsek bez trakčného vedenia sa stal zjazdovým aspoň pre vozidlá nezávislej trakcie. Na druhý deň sa do opravných prác zapojilo až 35 elektrikárov, pribudol aj vlak trakčného vedenia z Nových Zámkov. Okrem natiahnutia nosného lana a trolejového drôtu a ich spojenia s nepoškodenou časťou trakčného vedenia bola ešte nevyhnutná stabilizácia

základu podmytej a nahnutej podpory č.109. V tretí deň sa v poškodenom úseku montovali pevné body, trakčné vedenie zregulovalo a vylaničkovalo, aby sa nakoniec odskúšali jeho elektrické aj mechanické parametre.



Rýchlik na 700-metrovom úseku strhol trakčné vedenie a poškodil izolátory a ramená podpier.



Pravdepodobným zdrojom poškodenia trolejového vedenia bola podmytá podpera č. 109.

Výluky boli ukončené 5. februára o 15:50 hod. Pravdepodobnou príčinou uvedeného poškodenia bol podmytý a znížený základ trakčnej podpory č. 109, čo vyústilo do zmeny statických parametrov trakčného vedenia.

(balky), Foto: SEE Trnava

Nočné aj denné výluky obmedzujú dopravu v Bratislave

Železničnú prevádzku v bratislavskej hlavnej stanici neustále obmedzuje komplexná rekonštrukcia trakčného vedenia. Po januárových nočných výlukách sa vo februári ťažisko prác presúva do denných hodín. Stavebné činnosti v koľajisku sú naplánované až do polovice tohto roka.

V predchádzajúcom roku vyrástli na vybudovaných základoch nové trakčné podpory č. 1 až 102 aj s osadenými trakčnými bránami. Taktiež sa už podarilo komplexne zrekonštruovať trakčné vedenie oboch koľají pri lamačských tuneloch. „Staré stožiare ostali len v priestoroch nástupišť, na ktorých sa v januárových nočných výlukách menili trakčné brány. Súčasne boli vymenené aj napájacie prevesy niektorých úsekových odpojovačov a elektrické delenie na Račianskom zhlaví sa preložilo na nové závesy,“ vymenúva Ing. Miroslav Sporinský, prednosta Sekcie EE, OR Trnava. Nočné výluky si vyžadovali aj odklony posledných večerných a prvých ranných osobných vlakov, rýchliky Zemplín a Poľana boli ťahané rušňami nezávislej trakcie. Podobné obmedzenia mali aj vlaky nákladnej prepravy. Ešte väčší dopad na vlaky osobnej dopravy majú rekonštrukčné práce, vykonávané od 10. februára v denných hodinách. Počas 10



V januárových nočných výlukách boli vymenené trakčné brány na stožiaroch v priestore nástupišť.

dni sú pre obnovu kotevných úsekov trakčného vedenia nepretržite vylúčené staničné koľaje 1, 2, 4 a 6 a súčasne obe traťové koľaje k Odbočke Močiar. „K dispozícii máme len nástupištia 3, 4 a 5. Vlaky v smere na Galantu premávajú z hlavnej stanice do ŽST Bratislava - Vajnory odklonmi cez ŽST Bratislava Východ. Denne počas 3 hodín je vylúčená doprava aj v smere na ŽST Bratislava - Lamač, púšťajú sa len vlaky kategórie EC a REX do Viedne,“ opisuje sťažnosť dopravnú situáciu Ing. Pavol Országh, prednosta ŽST Bratislava hlavná stanica. Obmedzenia v prevádzke sa prejavili aj v ostatných smeroch, denne je až 27 osob-

ných vlakov odrieknutých, alebo sú oproti obvyklej trase vedené odklonom do ŽST Bratislava - Nové Mesto. Lenže situácia v stanici sa tak skoro nezlepší, po 20. februári nasledujú ďalšie etapy postupnej výmeny nosných lán a trolejového vedenia. Súčasťou stavby za takmer 6 miliónov € bude aj nová spínacia stanica umiestnená pri začiatku Tupého ulice. Taktiež budú vymenené káblové rozvody pre diaľkové ovládanie odpojovačov, upravené technológie v RSE Bratislava a ukoľajnenia oceľových konštrukcií a prvkov zabezpečovacieho zariadenia. Všetko by malo byť ukončené do 30. 6. 2013.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor

Unikátny informačný systém vo zvolenskej stanici

V železničnej stanici Zvolen - osobná stanica, je po viac ako 30 rokoch vybudovaný nový informačný systém HaVIS (hlasový a vizuálny informačný systém). Systém je riadený počítačom a zabezpečuje automatizovanú tvorbu hlásení pre cestujúcich, ktoré sú potom oznamované prostredníctvom staničného rozhlasu. Nový informačný systém poskytuje aktuálne informácie o odchodoch a príchodoch vlakov na veľkoplošných informačných tabuliach. Tie sú v priestoroch železničnej stanice a na zobrazovacích TV monitoroch umiestnených v informačnom centre ŽST a v miestnosti KVC. Hlásenia sú v slovenskom jazyku a v prípade rýchlikov či expresov je možné manuálne zvoliť aj anglickú verziu.

o tom, že pri zmene GVD sa museli vymieňať celé listové jednotky. Výhodou nového systému je minimálna údržba, jednoduchá obsluha. Súčasťou je jednotný systém času odvodený od GPS a umožňuje dynamickú zmenu GVD z dátového nosiča a možnosť korigovania hlásení operátorom systému. Súčasťou novinky budú aj elektronické zobrazovacie panely. Unikátne zariadenie, ktoré bude využívať najmodernejšie technológie v oblasti zobrazovania informácií v praxi. „Zariadenie je plnohodnotnou náhradou vývesiek. Základom zariadenia sú TFT –

LCD displeje. Tie budú nainštalované do špeciálnej nosnej konštrukcie a užívateľ si budú môcť pomocou ovládacích prvkov zobrazíť všetky odchody a príchody vlakov do a zo stanice,“ povedal Ing. Miroslav Galád zo sekcie OZT OR ZV. Jeho súčasťou bude tiež informácia o radení vozňov jednotlivých vlakov (vozne 1. triedy, pre deti, vozne pre telesne postihnutých, atď.). Software bude prispôbený aj pre slabozrakých. Podobné zariadenie je aj v bratislavskej hlavnej stanici, no v inej, staršej verzii.

Ivana KAPRÁLIKOVÁ, Foto: autorka



Nové informačné tabule nahradili "starý Pragotron".

Vo zvolenskej stanici bol doteraz informačný systém typu Pragotron, dobre známy najmä s preklápacími listami. Informačné tabule boli riadené z riadiaceho réleového pultu v dopravnej kancelárii. Starý systém bol však po dobe životnosti, s časťami poruchami, nedostatkom náhradných dielov a vysokou náročnosťou na obsluhu a údržbu. Nehovoriac



KALENDÁR VÝROČÍ ŽELEZNIČNÝCH TRATÍ NA SLOVENSKU

V roku 2013 je pestrý výber okrúhlych výročí tratí na Slovensku, a ako vidieť z prehľadu, veľká väčšina tratí bola najneskôr na začiatku minulého storočia už v prevádzke. Miestna trať do Handlovej má storočnicu už v týchto dňoch a je plánovaná aj historická jazda, ale nadšenci z Prievidze si možno ešte pripomenú výročie aj v priebehu roka. Najmä Medzinárodný deň detí a prázdninové dni sú vďačnými termínmi na mimoriadne jazdy a výstavy modelov. Ďalšia storočnica pripadne na pôvodnú trať z Banskej Bystrice do Harmanca. Pribúdajú okrúhle výročia takých tratí, na ktorých prevádzka slabne, prípadne je už zastavená. Zaujímavým výročím (6. augusta) je storočnica dávno zaniknutej úzkorozchodnej trate, ktorá viedla z maďarského Cigándu do Kráľovského Chlmca.

Dátum	Traťový úsek	Výročie
2. 2.	Bratislava hlavná stanica – Bratislava-Rača	130
15. 2.	Prievidza – Handlová	100
31. 3.	Hlohovec – Leopoldov	115
1. 5.	Prešov – Orlov	140
1. 5.	Bratislava filiálka – Trnava (parná prevádzka)	140
1. 5.	Nové Mesto nad Váhom – Zlatovce	135
16. 5.	Zlaté Moravce – Lužianky	75
30. 5.	Malé Straciny – Veľký Krtíš	35
5. 6.	Ružomberok – Korytnica	105
11. 6.	Jablonica – Smolenice	115
12. 6.	Humenné – Palota	140
10. 8.	Hronská Dúbrava – Banská Štiavnica (úzky rozchod)	140
20. 8.	Marchegg ÖBB – Bratislava hlavná stanica	165
3. 9.	Zvolen – Banská Bystrica	140
5. 9.	Strážske – Kapušany pri Prešove	70
10. 9.	Filákov – Lenartovce štátna hranica	140
1. 10.	Červená Skala – Telgárt	80
22. 10.	Michaľany – Košice	140
28. 10.	Trenčianska Teplá – Vlársky Průsmyk ČD	125
31. 10.	Banská Bystrica – Harmanec	100
1. 11.	Galanta – Sereď	130
1. 11.	Trenčín – Žilina	130
15. 11.	Skalica na Slovensku – Sudoměřice ČD	120
22. 11.	Plešivec – Muráň	120
23. 11.	Poltár – Rimavská Sobota	100
27. 11.	Poltár – Kokava nad Rimavicou	105
28. 11.	Brezno – Červená Skala	110
4. 12.	Kraľovany – Oravský Podzámok	115
10. 12.	Strážky – Podolíneč	120
11. 12.	Bardejov – Prešov	120
17. 12.	Starý Smokovec – Hrebienok (pozemná lanovka)	105
20. 12.	Poprad-Tatry – Starý Smokovec	105
24. 12.	Trebišov – Vranov nad Topľou	110