

ŽELEZNIČNÝ semafor

ŽSR

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY

ROČNÍK XXIV

JANUÁR 2014



**POHODOVÝ ROK 2014 VŠETKÝM
ŽELEZNIČIAROM!**



EDITORIAL

Aby bol nový rok pozitívny

Rok 2014. O tom, v čom bude z pohľadu histórie významný práve tento, môžeme dnes len zaujímavovo fantazírovať. Avšak, už dnes vieme aspoň z časti, ako bude vyzerať v našom živote. Do veľkej miery ho totiž máme vo svojich rukách, len od nás závisí, čo budú naše ciele, túžby, sny, ktoré hodláme premeniť na realitu práve v tomto roku. Nemám na mysli nereálne predsavzatia, prázdne slová a odhodlania bez snahy zmeniť ich na skutočnosť, ale tie skutočné odhodlania, ktoré nás posúvajú dopredu a dávajú nám po ich dosiahnutí skvelý pocit.

Väčšina z nás však asi prirodzene pociťuje možnosť, po chvíľach koncoročného ničnerobenia, užívania si rodinnej pohody pri fajnových koláčikoch, mäsku, šaláte a rozprávkach, urobiť s novým začiatkom čosi iné, plnohodnotnejšie. Ak nemáte za sebou „štós“ veľkých cieľov, nevadí. Možno však práve stačí ísť drobnými krokmi, kúsok po kúsok. No najdôležitejšie je, aby to bolo s prívlastkom – „pozitívne pre vás“.

Ak sa nám čokoľvek nechce, skúsme sa na to pozrieť pozitívne s tým, že čím skôr aj nepríjemné veci urobíme, zhostíme sa ťažkej úlohy, absolviujeme ťažké rokovanie, tým skôr budeme mať dobrý pocit, že to máme za sebou. Rovnako, medzidružské vzťahy sa aj v zlomových či vypätých situáciách dajú riešiť s pozitívnym nadhľadom, úsmevom či odľahčením vo chvíli, keď sú všetci „na nervy“.

V prvom rade a azda najväčším našim pozitívom bolo, je a zostáva, či sme v dobrej kondícii. Fyzicky aj duševne. Kto nemal až taký veľmi pozitívny vzťah k svojmu zdraviu a zanedbáva ho, doprajme mu patričnú starostlivosť, aspoň malý pohyb raz za čas, hoci dlho odkladanú návštevu lekára, masáž, cvičenie... Doprajme našej duši aj iné zážitky, ako pracovno-železničné. Zájime si za-tancovať na ples, pozrime si pekný film, vyberme sa do lesa a hlavne, majme čas len sami pre seba a rozjimaníu v tichosti či vo dvojici.

Lebo naša železničarska história aj budúcnosť vždy závisela a závisí od toho, či naši ľudia sú a budú pri svojej neľahkej práci v pohode. Jasné, že nemôžeme existovať bez každodenného stresu, úloh, „milióna“ telefonátov, prípravy materiálov, v prevádzke bez každodenného riešenia dopravy, modernizácie, ale aj riešenia mimoriadností a nepredvídateľných prekážok. Ale nech sme na akejkoľvek pozícii a máme na starosti čokoľvek, máme možnosť voľby. Buď riešiť veci s pozitívnym nábojom, alebo bez neho. Ver-te, a tí, čo ešte neskúsili, vyskúšajte, ako zázračne dokáže pozitívny prístup otvárať dvere, uľahčovať cestu i riešenie ťažkých situácií. Milí železničari, úprimne vám prajem rok 2014 v duchu „pozitívna“, aby ste si v zdraví, šťastí a s radosťou užívali dni strávené na železnici, ako aj v kruhu blízkych. A spoločne si želajme, aby sa nám pozitívne darilo.

Martina Pavliková

Hospodárenie a projekty pokračujú pozitívne

Na poslednej minuloročnej a prvej januárovej porade vedenia boli hlavnými témami hospodárenie vo firme, projekty, pripravované zmeny a, samozrejme, prevádzka. Prerokovali sa aj témy ohľadom autodopravy a transformácie protipožiarnej ochrany.

Pozitívne hospodárenie

Výsledok hospodárenia za sledované obdobie dosiahol zisk vo výške 26 761 tis. €, čo predstavuje oproti plánu výrazne lepší výsledok o 26 641 tis. €. Výsledok hospodárenia ovplyvnili predovšetkým nečerpané náklady na spotrebované nákupy a služby, vyššie tržby z úhrad za prístup k železničnej infraštruktúre, z predaja výkonov telekomunikačných služieb, za výkony cestných vozidiel a kolajových mechanizmov, za opravy, údržbu a revízie. Vybrané súhrnné ukazovatele za ŽSR sú uvedené v priloženej tabuľke. Firma očakáva aj za celý rok 2013 pozitívne výsledky hospodárenia, o ktorých budeme informovať po ukončení minuloročných uzávierkových účtovných operácií v nasledujúcich číslach.

Projektové riadenie

GR svojím rozhodnutím č. 63/2013 schválil Nariadenie GR k projektu č. 04/2013 – reklamačný proces v prostredí ŽSR. Nariadenie vymedzuje zloženie riadiacich a výkonných štruktúr. Ukončenie implementácie projektu sa predpokladá 31. 12. 2014 a predloženie hodnotiacej správy k 30. 6. 2015. Generálny riaditeľ súhlasil aj so spresnením zámeru projektu.

Optimalizácia autodopravy a kolajovej mechanizácie

Vedenie ŽSR prerokovalo materiál, ktorý je výstupom analýzy súčasného stavu dopravných prostriedkov v súlade s projektom č. 03/2009. Daný materiál je zameraný na analýzu a návrh opatrení v oblastiach:

- daňovo uznaných výdavkov a distribúcie pohonných hmôt (PHL)
- metodiky technického riadenia cestných vozidiel (CV) a kolajových mechanizmov (KM), ktorá zahŕňa vyhodnotenie celkových nákladov

na prevádzkyschopnosť CV a KM a zmeny stavu CV a KM v období rokov 2014 - 2020 (proces obnovy),

- využiteľnosť CV a KM,
- organizačné riadenie CV a KM.

Sú rozpracované dve modelové riešenia:

Variant 1 predstavuje vytvorenie samostatného oddelenia dopravných prostriedkov v rámci odboru 430 a vytvorenie samostatného oddelenia dopravných prostriedkov na VOJ OR. Súčasťou je SWOT analýza. Variant 2 predstavuje vytvorenie samostatnej VOJ, ktorá bude zabezpečovať dopravné prostriedky pre všetky VOJ. Súčasťou je SWOT analýza.

- objednávanie výkonov CV a KM v internom prostredí,
- interné predpisy v oblasti CV a KM.

GR svojím rozhodnutím č. 64/2013 schválil Správu z návrhu budúceho stavu projektu – Optimalizácia autodopravy a kolajovej mechanizácie (projekt č. 3/2009) a návrh modelu správy a údržby cestných a kolajových vozidiel vo variante č. 1 a zároveň uložil zosúladiť plán obnovy dopravných prostriedkov so schválenými plánmi najmä investičným plánom ŽSR a plánom verejného obstarania na roky 2014 - 2016 a daný návrh predložiť na rokovanie vedenia ŽSR do konca marca 2014. Súčasne tiež uložil spracovať detailný plán implementácie daného projektu.

Ďalšie zefektívňovanie organizácie a riadenia ŽSR s výhľadom do roku 2020

Zo záverov Protokolu o vyhodnotení plnenia zmluvy o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry za rok 2012, vychádzajúc z realizovaných aktivít Programu revitalizácie, vyplynula pre ŽSR úloha spracovať rámcový návrh postupov a sce- >>>

Vybrané ekonomické ukazovatele ŽSR za január - november 2013

UKAZOVATEL	1. - 11. 2012 skutočnosť	1. - 11. 2013 plán	1. - 11. 2013 skutočnosť	% plnenia oproti plánu	% plnenia medziročne
ÚDAJE Z VÝKAZU KOMPLEXNÉHO VÝSLEDKU PODĽA IFRS (v tis. €)					
Výnosy celkom	451 315	432 633	437 379	101,10	96,91
- z toho tržby z predaja vlastných služieb	186 270	184 606	188 042	101,86	100,95
- v tom úhrada za prístup k ži	84 094	83 866	85 831	102,34	102,07
- z toho úhrada fixnej časti EON (dotácia)	252 833	238 333	238 333	100,00	94,27
Náklady celkom	407 686	432 513	410 618	94,94	100,72
Výsledok hospodárenia z prevádzkovej činnosti	48 141	5 727	27 798	485,40	57,74
Výsledok hospodárenia z finančnej činnosti	-4 443	-5 606	-876	15,63	19,72
Výsledok hospodárenia za obdobie pred zdanením	43 698	120	26 922	xx	61,61
Výsledok hospodárenia za obdobie po zdanení	43 629	120	26 761	xx	61,34
DOPRAVNÉ VÝKONY					
Dopravné výkony OD v tis. vlkm	28 977	28 744	28 956	100,74	99,93
Dopravné výkony ND v tis. vlkm	12 479	11 982	12 864	107,36	103,09
Dopravné výkony OD v mil. hrtkm	7 708	7 419	7 802	105,16	101,21
Dopravné výkony ND v mil. hrtkm	15 948	15 402	16 061	104,28	100,70
Spolu dopravné výkony (OD + ND) v tis. vlkm	41 456	40 726	41 821	102,69	100,88
Spolu dopravné výkony (OD + ND) v mil. hrtkm	23 657	22 821	23 862	104,56	100,87
ZAMESTNANCÍ					
Priemerný prepočítaný stav	14 479	14 502	14 353	98,97	99,13
Evidenčný počet k 31. 11.	14 411	-	14 345	xx	99,54

>>> nárov ďalšieho zefektívňovania organizácie a riadenia s výhľadom do roku 2020. Spracovaný návrh definuje oblasti a opatrenia pre ďalšie zefektívňovanie činnosti ŽSR s vymedzením gestora a časového horizontu plnenia. Opatrenia sú zamerané na:

- oblasť majetku,
- nastavenie ŽSR ako zákaznícky orientovanej spoločnosti,
- investičnú a rozvojovú oblasť,
- zvýšenie ekonomickej efektívnosti ŽSR vo vzťahu k úsporám - vnútorná optimalizácia,
- oblasť ľudských zdrojov,
- oblasť organizačného usporiadania a zmien.

GR svojim rozhodnutím č. 62/2013 schválil rámcový návrh postupov a scenárov ďalšieho zefektívňovania organizácie a riadenia s výhľadom do roku 2020. Daný materiál bol predložený na MDVRR SR.

Transformácia protipožiarnej ochrany železníc pokračuje

Vedenie ŽSR je pravidelne informované o prebiehajúcej transformácii ZPOŽ, o stave realizácie časového harmonogramu prác v súlade s nariadením GR ŽSR č. 18/2013. V súčasnosti prebieha proces pripomienkovania návrhov nájomných zmlúv, zahŕňajúcich nájom hnutelného, nehnuteľného majetku a prevod práv a povinností z pracovnoprávných vzťahov zo strany príslušných dopravcov.

Ing. Anton Kukučka, Ing. Stanislava Fejfarová, CSc.

Opýtali sme sa Ing. Štefana Hlinku, generálneho riaditeľa ŽSR Čo najdôležitejšie a najpodstatnejšie budete v rámci svojej práce riešiť v roku 2014?

Prioritné v roku 2014 bude naplniť ciele schváleného podnikateľského plánu a k tomu vytvárať podmienky na ich splnenie z hľadiska rozpočtu, organizácie, riadenia a ľudských zdrojov. Pri tom všetkom nesmieme zabúdať na to najdôležitejšie, aby sa prevádzka realizovala najmä bezpečne. Rok 2014 bude významný aj z dôvodu prípravy základných strategických materiálov, z ktorých vyplynie ďalšie smerovanie ŽSR do roku 2020. Veľkú pozornosť budeme venovať novému Operačnému programu Doprava na roky 2014 - 2020, ako aj novej zmluve o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry na päťročné obdobie (2014 - 2019). Nemenej dôležitá bude naša pozornosť pri koncepcii cieľového grafikonu osobnej dopravy v roku 2020, vrátane zmeny dráhovej legislatívy vo väzbe na nové normy EÚ. Som presvedčený, že je v našich silách, aj vďaka potenciálu zamestnancov ŽSR, splniť stanovené ciele pre rok 2014 a spoločnými silami sa tak posunúť dopredu.

Želám všetkým úspešný nový rok.



Zmeny v správe železničných budov

Jednou z dôležitých oblastí, ktoré bolo na ŽSR potrebné začať systémovo riešiť je oblasť správy železničných budov. A to je téma dosť rozsiahla na to, aby sa jej prikladala veľká vážnosť. Veď v konečnom dôsledku, každý jeden z nás, zamestnancov ŽSR, potrebuje v zamestnaní svoju „strechu nad hlavou“ a hlavne starostlivosť o ňu, aby mohol nerušene vykonávať svoju prácu.

Ako už je spomenuté na začiatku, správa budov je rozsiahly proces, pre ktorého riešenie bola potrebná aktívna spolupráca zamestnancov naprieč organizačnou štruktúrou a preto bolo, ako optimálny nástroj dosiahnutia prínosu, zvolené projektové riadenie. Dňa 11. 8. 2011 bol rozhodnutím generálneho riaditeľa schválený zámer Projektu číslo 14/2011 Optimalizácia správy a údržby budov a s ním súvisiaceho majetku. Na riešení projektu spolupracovali zamestnanci tak generálneho riaditeľstva, ako i oblastných riaditeľstiev a SHM. Okrem zlepšenia procesov v oblasti evidencie, hodnotenia a postupu označovania potrebnosti budov a s nimi súvisiaceho majetku ŽSR sa riešilo aj organizačné zastrešenie správy a údržby budov na OR. Prvé výstupy sa na verejnosť dostali vlni 27. augusta v podobe Nariadenia generálneho riaditeľa č. 16/2013 o účinnosti organizačnej zmeny v zmysle projektu Optimalizácia správy a údržby budov a s nimi súvisiaceho majetku ŽSR, ktoré bolo vydané na základe Rozhodnutia generálneho riaditeľa č. 41/2013 zo dňa 1. 8. 2013. Toto Rozhodnutie schválilo procesný a organizačný Návrh modelu správy a údržby budov OR, ktorý uvažuje s posilnením správco a efektívnejším využitím vlastných kapacít pre zabezpečenie vý-

konu údržby budov vytvorením rýchlych zásahových čiat, ako i využívaním externého prostredia pre výkon údržby. Účinnosť prvých organizačných zmien bola generálnym riaditeľom určená na 1. 11. 2013. K tomuto termínu sa začali vytvárať na strediskách miestnej správy a údržby (konkrétne na SMSÚ ŪB) prvé funkčné miesta na posilnenie uvedených činností. Z organizačného pohľadu bol celý proces zmien uzavretý k 1. 1. 2014, kedy vznikli na oblastných riaditeľstvách nové sekcie železničných budov, ktoré sa vyčlenili zo sekcií železničných tratí a stavieb. Na úrovni výkonných pracovníkov sa pretransformovali strediská miestnej správy a údržby železničných tratí a stavieb – údržba budov na strediská miestnej správy a údržby – železničné budovy. „Uvedenou organizačnou zmenou sa dosiahlo sprehľadnenie celého procesu správy a údržby železničných budov, čo prinesie zjednodušenie a zefektívnenie riadenia a výkonu v uvedenej oblasti,“ povedal Ing. Marcel Haydu, riaditeľ O 530 GR ŽSR. Na úrovni GR ŽSR je otázka správy a údržby železničných budov metodicky i naďalej riadená cestou odboru železničných tratí a stavieb – oddelenie železničných budov.

(0530)

Platí nová kolektívna zmluva

V piatok 17. januára generálny riaditeľ ŽSR a dvanásť zástupcov odborových organizácií podpísali kolektívnu zmluvu na rok 2014.



Predchádzali tomu náročné vyjednávací rokovania, ktorých výsledkom je dohoda vedenia ŽSR a odborárov v oblasti miezd. Nová kolektívna zmluva platná od 1. januára 2014 zabezpečí pre zamestnancov ŽSR zmluvný nárast miezd vo výške 3 %. Zachované zostávajú aj všetky doterajšie sociálne istoty. „Rokovania boli náročné, ale korektné, obe strany od začiatku vyjednávania deklarovali snahu dohodnúť sa k obojstrannej spokojnosti,“ zhodli sa generálny riaditeľ ŽSR Ing. Štefan Hlinka a zástupcovia odborových centrál.





V prevádzke nás čaká množstvo dôležitých úloh

Plány na nový rok sú jasné a každé odvetvie, úsek či pracovisko, hneď od prvých dní nového roka, pracujú na ich splnení. Ak vezmeme do úvahy, že železničná prevádzka je nepretržitá, tak by sme mohli povedať, že tu sa málokedy niečo končí a začína. Plynulosť ovplyvňujú zvyčajne iba mimoriadnosti alebo plánované zmeny, ktoré však nesmú pôsobiť na bezpečnosť. Úlohy zabezpečujúce tento kolobeh však začínajú a končia. O tom, čo najpodstatnejšie sa bude diať na úseku prevádzky sme sa spýtali Ing. Jána Jurigu, námestníka GR pre prevádzku.

Máte pred sebou náročný rok a čaká vás niekoľko úloh dokončiť, iné začať. Ako to bude s projektom PIS?

Dôležité bude ukončiť tento projekt. Prevádzkový informačný systém (PIS), a teda projekt č. 1/2013 sa nachádza vo fáze implementácie, kde bola ukončená 5. etapa nasadzovania redizajnovaných aplikácií do nového Portálu PIS. Program bol databázovo, komunikačne a aplikačne konsolidovaný, čo prinieslo zvýšený komfort pre používateľov, zlepšenie odoziev aplikácií a zamedzilo sa výpadkom. V roku 2014 bude pokračovať fáza implementácie projektu, kde sa budú riešiť požiadavky užívateľov na funkčnosť aplikácií definovaných v návrhu budúceho stavu projektu, ako aj požiadavky zmien zistených počas overovacej prevádzky nasadzovania aplikácií.

V prevádzke je vždy dôležité plánovanie výluk. Ako to bude s výlukovou činnosťou tento rok?

Našou úlohou je vytvoriť podmienky a spracovať včas potrebnú dokumentáciu pre výlukovú činnosť, aby bol splnený plán investícií za rok 2014. Najväčší vplyv na plnenie GVD má prebiehajúca výluková činnosť, a preto boli zvolané pracovné rokovania zodpovedných zástupcov odborných zložiek ŽSR, ktorých cieľom bolo zosúladiť výlukovej činnosti na tento rok v zmysle schváleného investičného plánu. Taktiež prebehli rokovania so zmluvnými dodávateľmi s potrebou optimalizovať dĺžky trvania jednotlivých výluk a spracovania podkladov pre urýchlenú prípravu ROV s cieľom minimalizovať dopad na plnenie grafikonu.

Mnohé pre úsek prevádzky vyplýva aj zo zmluvy o prevádzkovaní infraštruktúry. Tento rok začína aj štandardizácia staníc. Aké najdôležitejšie úlohy, vyplývajúce zo zmluvy, vás čakajú?

Mení sa sledovanie plnenia GVD osobnej dopravy, keď sa k absolútnemu plneniu 93 percent doplní podielové plnenie z príčin na strane ŽSR 97,5 %. Na trati Kúty – Bratislava – Štúrovo sme ako manažéri infraštruktúry viazaní povinnosťou odstrániť v priebehu roka všetky prechodné obmedzenia traťovej rýchlosti, ktoré vznikli pred 1. 1. 2014. Okrem toho sa sleduje zvýšenie bezpečnosti železničnej dopravy, nedodržanie čakacích časov a podobne. Všetky základné t. j. prevádzkové, výkonové, kvalitatívne, ekonomické ukazovatele, sankcie a stimuly sú riešené v siedmej prílohe zmluvy. S účinnosťou Zmluvy o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry na roky 2014 - 2016 k 1. januáru 2014 boli prijaté ustanovenia, podľa ktorých sú ŽSR povinné zabezpečiť plnenie štandardov vybraných železničných staníc. Štandardy železničných staníc a tratí vychádzajú zo záverov materiálu Jednotná vízia železničného sektora v SR, schváleného ministerstvom dopravy a súčasných finančných možností objednávateľa služieb. Cieľom implementácie štandardov železničných staníc je zvýšenie kvality cestovania, ako aj zvýšenie kvality správy a údržby železničnej infraštruktúry. Pre zabezpečenie jednotného koordinovaného postupu implementovania štandardov vo vybraných železničných staniach bolo vydané Nariadenie generálneho riaditeľa ŽSR č. 22/2013 k postupu implementácie štandardov vo vybraných železničných staniach. V priebehu rokov 2014 a 2015 bude postupne implementovaných vo vybraných železničných staniach celkom 16 štandardov rozdelených do oblastí, ako napríklad vybavenosť železničných staníc, vzhľad a funkčnosť budov a zariadení, informovanosť cestujúcej verejnosti, bezpečnosť.

Čo nové bude v oblasti autodopravy?

V tomto roku budeme realizovať projekt „Optimalizácia autodopravy a kolajovej mechanizácie v ŽSR“. Koncom roka 2013 vedenie ŽSR schvá-

lilo Správu z návrhu budúceho stavu projektu – Optimalizácia autodopravy a kolajovej mechanizácie (projekt č. 3/2009). Schválením predmetnej správy je pre rok 2014 potrebné zosúladiť plán obnovy cestných vozidiel (CV) a kolajovej mechanizácie (KM) najmä s investičným plánom ŽSR a plánom verejného obstarávania na roky 2014 – 2016. Bude dôležité zosúladiť a spracovať detailný plán implementácie daného projektu. Základom je hlavne aktualizácia plánu úloh, ktoré je potrebné zadať na dlhodobé a krátkodobé. Toto všetko je potrebné predložiť do marca tohto roka pre generálne riaditeľstvo a do júla pre oblastné riaditeľstvá. Hlavným cieľom všetkých týchto krokov je hlavne optimalizácia autodopravy a kolajovej mechanizácie v ŽSR, racionálne optimalizovať stav a potrebu CV a KM v podmienkach ŽSR, zefektívniť využívanie a používanie dopravných prostriedkov s dôrazom na strategické činnosti ŽSR a prípadne racionálne eliminovať súčasne náklady na prevádzku u jednotlivých dopravných prostriedkov. Po preverení skutočného stavu dopravných prostriedkov v prostredí ŽSR musíme konštatovať, že hlavne pri CV nad 3,5 t a KM je potrebné vykonať cieľnú zmenu jednotlivých typov áut a kolajovej mechanizácie s nadväznosťou na súčasne platný predpis ŽSR SR 103 - 11 „Katalóg produktov ŽTS“ a prevádzkovej potreby OZT, EE.

O transformácii protipožiarnej ochrany železníc sa hovorí už niekoľko rokov. Aké sú plány v tejto oblasti?

Ďalšou dôležitou úlohou, ktorá nás v tomto roku čaká je definitívne doriešiť vnútornú organizačnú jednotku ZPOŽ. Na základe rozhodnutí krajských riaditeľstiev hasičského a záchranného zboru Železnice SR nepotrebnú pre svoju činnosť vlastných hasičov. Činnosť, ktorú vykonávajú ZPOŽ však potrebujú ZSSK a ZSSK CARGO. Z tohto dôvodu je potrebné rokovaniím medzi nami a ostatnými dvoma spoločnosťami rozhodnúť o ďalšom pôsobení zamestnancov ZPOŽ. Celá problematika transformácie protipožiarnej ochrany je riešená nariadením generálneho riaditeľa č. 18/2013.

Vašou úlohou je aj plnenie cieľných investícií. Ako ste na to pripravení?

Urýchliť plnenie cieľných investícií je našou ďalšou dôležitou úlohou. V rámci revitalizácie železničných podnikov bolo rozhodnuté, že jedným z opatrení, ako dosiahnuť cieľový stav, bude vytvorenie projektu, ktorý vyrieši úsporu obsluhujúcich zamestnancov. Takýmto projektom sa stal projekt Cieľných investícií, kde sa úpravou, rekonštrukciou, prípadne výstavbou nového zabezpečovacieho a oznamovacieho zariadenia s ekonomickou návratnosťou vynaložených nákladov do 10 rokov, malo dosiahnuť potrebných úspor zamestnancov. Celkovo sa rozpracovalo cca 30 projektových úloh. V roku 2014 sa predpokladá zrealizovanie cca 11 stavieb, do roku 2015 nám zostane zrealizovať cca 5 stavieb. Zvyšné stavby boli zrealizované v predchádzajúcich rokoch. Predpokladaná preinvestovaná čiastka v roku 2014 predstavuje 3,2 mil. €. Predpokladaná celková úspora obsluhujúcich zamestnancov po zrealizovaní všetkých stavieb predstavuje 140 zamestnancov. V neposlednom rade si treba uvedomiť, že investujeme do zariadení, ktoré sú technicky a morálne zastarané, čím zvyšujeme bezpečnosť železničnej dopravy. Ako príklad uvediem stavbu Mužla – Gbelce – prestavba priecestia PZM km 179,292, v rámci ktorej sme vybudovali nové priecestné zabezpečovacie zariadenie typu PZZ-RE na trati Štúrovo – Bratislava a navyše sa odstránil objekt závorárskeho stanovišťa a ďalšieho nepotrebného majetku. Docielilo sa tým, že vedľa železničnej trate sa už nenachádzajú nevyužívané a chátrajúce stavby.

(sch)

Budeme modernizovať trate, budovy, IT technológie a podporovať rozvoj ŽSR

Čo najdôležitejšie, najväčšie, najpodstatnejšie budete v rámci svojej práce riešiť v roku 2014 sme sa opýtali Ing. Jozefa VESELKU, námestníka generálneho riaditeľa pre rozvoj a informatiku.



To, čo podstatné nás čaká na úseku rozvoja a informatiky, zhrniem do piatich bodov.

V prvom rade spomením, že rokom 2014 prichádza k záveru obdobia, v ktorom ŽSR ako konečný prijímateľ pre železničné infraštruktúrne projekty zabezpečoval, riadil a riešil plnenie Operačného programu Doprava 2007 – 2013. Súčasne začína nové obdobie Operačného programu Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020. Stojíme teda pred novým obdobím, ktoré ŽSR prinesie nielen financie na novú modernizovanú infraštruktúru, ale aj zvýšenie kultúrnosti cestovania, zlepšenie a zvýšenie úrovne poskytovaných služieb, ale aj zvýšenie dĺžky modernizovaných železničných tratí na zvýšenú traťovú rýchlosť do 160 km/h. V tomto roku bude ukončený a do užívania odovzdaný ďalší úsek modernizácie trate. Ide o stavbu modernizácie železničnej trate Nové mesto nad Váhom – Púchov, žkm 100,500 – 159,100 pre traťovú rýchlosť do 160 km/hod. – IV. etapa a V. etapa, (úsek Trenčianska Teplá – Ilava – Beluša).

Ďalej budú, podľa schváleného harmonogramu, pokračovať už rozostavané stavby, a to Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom – Púchov, žkm 100,500 – 159,100 pre traťovú rýchlosť do 160 km/hod. – III. etapa (úsek Zlatovce – Trenčianska Teplá) a ďalšia Modernizácia železničnej trate Nové mesto nad Váhom – Púchov, žkm 100,500 – 159,100 pre traťovú rýchlosť do 160 km/hod. – VI. etapa (úsek Beluša – Púchov). Záverom roka 2013 bola uzatvorená verejná súťaž a podpísaná zmluva na ďalší úsek modernizácie trate, a to Púchov – Žilina, II. etapa, úsek Považská Teplá – Žilina (mimo). Spustenie celého procesu samotnej výstavby modernizovaného úseku je ďalším dôležitým krokom roku 2014.

V druhom bode spomením, že v oblasti prípravy stavieb, samozrejme, pokračujeme v rozpracovaných projektoch, či už z prostriedkov EÚ, kapitálových zdrojov, alebo z vlastných zdrojov ŽSR. Medzi najdôležitejšie projekty môžeme zaradiť a spomenúť:

- Púchov – Žilina, modernizácia trate,
- Krásno nad Kysucou – Čadca – št. hr., modernizácia trate,
- Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš – Poprad Tatry (mimo),

- Dostavba zriaďovacej stanice Žilina Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina - projektová dokumentácia,
- Elektrifikácia trate Haniska pri Košiciach - Veľká Ida - Moldava nad Bodvou mesto,
- Integrovaný dopravný systém osobnej koľajovej dopravy Košice, stavby IKD,
- Projektové dokumentácie týkajúce sa odstraňovania havarijných a nenormových stavov železničnej infraštruktúry na tratiach ŽSR.

Ďalším dôležitým bodom našej práce je zabezpečenie prípravy a realizácie investičných akcií zo schváleného Investičného plánu ŽSR (obdobie rokov 2014 – 2016). Tým, že plánovanie je v súčasnosti nastavené už na tri roky, nám dáva možnosť presnejšie určiť aj možnosti a potreby rozvoja železničnej dopravy a zabezpečenie prevádzky do budúcnosti. Pri plnení investičného plánu musím spomenúť investície do objektov železničnej infraštruktúry, ktoré často už dožívali, resp. ich zastaraním mohli vzniknúť udalosti vedúce k zníženiu bezpečnosti v železničnej doprave, tým myslím odstraňovanie pomalých traťových rýchlostí na tratiach ŽSR, odstraňovanie miest nestabilných svahov, rekonštrukcie výhybiek, rekonštrukcie nenormových stavov mostných objektov a tunelov, rekonštrukcie železničných staníc, čo v súčasnosti už verejnosť, dá sa povedať, vníma a hodnotí pozitívne. Je možné spomenúť rekonštrukcie ŽST Trnava, Senica, Bratislava Predmestie, Tvrdošovce, Trebišov, Košice.

Štvrtým bodom je oblasť modernizácie prevádzkovaných systémov ŽSR, HW a SW.

Tu spomením pre rok 2014 najdôležitejšie projekty:

- rekonštrukcia elektrického napájania, stavebné úpravy, vybudovanie nepretržitého napájania dátových centier a stavebných činností s tým súvisiacich, pre lokality DC Trnavská a DC Kováčska + dobudovanie technologickej infraštruktúry,
- migrácia prevádzkovaných systémov ŽSR do novovybudovanej HW architektúry dátových centier,
- obstaranie dodávateľa pre rozvoj a údržbu informačného systému TIS,
- migrácia SAP systémov v prostredí ŽSR do novej architektúry,
- príprava projektov pre čerpanie prostriedkov z fondov EÚ.

V piatom bode bude riešenie oblasti výskumu a vývoja a spomením pre tento rok nasledovné projekty:

- doplnenie meracích a diagnostických prístrojov a zariadení pre plnenie programu racionalizácie s preberaním pôvodnej činnosti z externého prostredia,
- dostavba experimentálneho pracoviska VVÚŽ pre výkon akreditovaných skúšok skúšobného laboratória,
- rekonštrukcia pracoviska VVÚŽ Vrútky, vrátane vysokonapäťového laboratória so zabudovaním multinapäťového zdroja,
- minimalizovanie podielu externého prostredia na revíznej činnosti určených technických zariadení ŽSR,
- úprava pracoviska Múzejno – dokumentačného centra.

(sch)



Balík MS Office pre zamestnancov ŽSR

Železnice SR v spolupráci so spoločnosťou Microsoft, ponúkajú svojim zamestnancom od 15. januára benefit v podobe získania originálneho software Office Professional Plus 2013 v slovenskej verzii na domáce využitie. Office Professional Plus 2013 predstavuje najvyššiu dostupnú verziu Office balíka obsahujúcu Word, Excel, PowerPoint, Outlook a množstvo ďalšieho praktického softvéru na domáce použitie. Poplatok za nákup v sume 12,95 € s DPH sa hradí pomocou osobnej platobnej karty zamestnanca ŽSR. Bližšie informácie, ako aj pokyny, príručky a informatívne materiály, nájdete na stránkach Intranetového portálu ŽSR.

(red)

Stretával som múdrych ľudí, bez ktorých by železnica nemohla žiť.

Oplýva odborným prehľadom a má dokonalú znalosť vrcholového manažérskeho prostredia v špecifických podmienkach ŽSR. Ing. Milan Solárik zastával počas svojej železničnej púte viacero významných riadiacich funkcií. Svoju bohatú železničarsku kariéru zavŕšil na mieste riaditeľa Oblastného riaditeľstva Žilina, kde zotrval do 10. januára 2014. Dnes sa už venuje svojej rodine, záľubám a užíva si spokojný život dôchodcu. Určite bude myslieť aj na kolegov a priateľov, ktorí si v posledné pracovné dni neustále podávali kľučku od jeho dverí. Napriek vyťažnosti si našiel niekoľko minút, aby sa s nami podelil o svoje životné železničarske resumé.

Železničarska kariéra Ing. Milana Solárika začala 27. decembra 1976. Z absolventa Vysokej školy dopravy a spojov v Žiline sa stal výpravca železničnej stanice Bratislava východ. Mladý železničiar sa ihneď dostal do „jamy levovej“, do jedného z najväčších a najvyťaženejších železničných dopravných uzlov. „Čo najskôr som si musel osvojiť technológiu práce. Zabezpečovali sme rovnomerný prísun súprav železničných vozňov k dvom spádoviskám a vypravovali vytvorené vlaky. Bol to nepretržitý proces, v ktorom akékoľvek chybné rozhodnutie skomplikovalo prácu kolegom, od signalistov, až po staničných dispečerov. Prvé dni určite neboli jednoduché, veľkému tlaku čelila najmä psychika,“ zaspomínal si Ing. Milan Solárik na svoje začiatky v Československých štátnych dráhach. Nezabudol ani na vypäté chvíle, ktoré priniesol rok 1991 po zmene politického zriadenia v Československu, keď zastával post náčelníka ŽST Bratislava východ. „Na pracoviskách vznikali organizované kluby VPN, ich členovia z radov železničiarov zaradom vyslovovali dôveru nadriadeným pracovníkom. Potešilo ma, že som obstál. Bol som síce prísny, ale spravodlivý.“ Vo funkcii vedúceho oddelenia prevádzky a kontroly SVD začal spoznávať prácu aj iných staníc na Slovensku. Bolo to obdobie silnej prevádzky, ale aj častých

Železničarska dráha Ing. Milana SOLÁRIKA

Ing. Milan Solárik sa narodil v roku 1951 v Liptovskom Mikuláši. Je absolventom Vysokej školy dopravnej v Žiline, na ktorej sa vzdelával v odbore prevádzka a ekonomika dopravy. Po skončení štúdia začal svoju bohatú železničarsku kariéru v roku 1976, ako výpravca na Správe východnej dráhy v Československých štátnych dráhach. V roku 1984 sa stal náčelníkom železničnej stanice Bratislava - východné. Na tejto pozícii ho zastihlo aj delenie ČSD. Vznikom ŽSR bola zriadená aj Správa rada ŽSR a Ing. Milan Solárik sa stal jedným z jej troch prvých volených členov. V roku 1995 opustil svoju „domovskú“ železničnú stanicu v Bratislave a počas nasledujúcich dvoch rokov pracoval na Prevádzkovom riaditeľstve v Bratislave. V roku 1997 sa stal prednostom Správy riadenia dopravy v Trnave. Na tejto pozícii zotrval 2 roky. V rozmedzí rokov 1999 – 2001 bol riaditeľom Divízie dopravnej cesty v Bratislave. V rokoch 2002 a 2003 pôsobil vo funkcii námestníka GR ŽSR pre prevádzku. V roku 2003 zároveň zastával aj funkciu vedúceho projektového tímu pre organizačnú zmenu ŽSR. Neskôr sa stal riaditeľom novovzniknutého Oblastného riaditeľstva Trnava. Na tomto mieste neostal dlho, pretože už v roku 2005 sa vrátil naspäť do funkcie námestníka GR ŽSR pre prevádzku. V roku 2006 dosiahol až na samý vrchol rebríčka manažérskych postov, keď bol 27. júla vymenovaný do pozície generálneho riaditeľa ŽSR. Na tomto mieste zotrval 3 mesiace, aby sa následne vrátil k riadeniu Oblastného riaditeľstva Trnava, kde ostal až do konca roku 2011. Od prvého januárového dňa 2012 už pôsobil v Žiline, kde zastával funkciu riaditeľa, tentoraz Oblastného riaditeľstva Žilina. Na tejto pozícii odslúžil ešte prvých 10 dní v roku 2014, aby si po svojej pestrej 37-ročnej životnej železničarskej dráhe užíval už len oddych a zaslúžený dôchodok.



Je 10. január 2014, posledný pracovný deň Ing. Milana Solárika vo funkcii riaditeľa OR Žilina, počas ktorého odovzdal všetky dokumenty svojmu nástupcovi Bc. Pavlovi Oravcovi (v strede). Prítomný bol aj nový námestník riaditeľa OR Žilina pre riadenie dopravy, Ing. Peter Blaho, PhD. (vľavo)

nehôd a úrazov. Neraz sa mu potvrdilo, že dopravné predpisy sú preto v červenom obale, lebo sú písané krvou železničiarov. Postupne prichádzali ďalšie pracovné príležitosti a Ing. Milan Solárik sa svojou odbornosťou a skúsenosťou presadzoval vo vrcholových riadiacich štruktúrach ŽSR. „Uvedomoval som si, že všetky rozhodnutia, no najmä tie negatívne, budú spájané s mojim menom. Museli sme presadzovať aj nepopulárne opatrenia, ktoré síce železničari neradi prijímali, ale ekonomická stránka si ich vyžadovala. Borili sme sa s platobnou neschopnosťou, riešili nadbytočnosť zamestnancov aj zastarané technické vybavenie. Vždy som ale mal na pamäti, že rozhodnutia majú vplyv na život železničiarov a ich rodiny.“ Na železnici mal šťastie, že bol stále obklopený múdrymi ľuďmi, ktorí tak ako on, preferovali poctivý prístup k práci. Spoliehal sa na nich aj ako riaditeľ OR Trnava pri modernizácii koridorovej trate. Keď stavba plynule prešla do oblasti OR Žilina, presunul sa aj on do Žiliny. Aj tu stretol odborne zdatných ľudí, ktorí dokázali zaujať svoje posty. Vždy sa mu potvrdilo, že železnica funguje jedine pri dobre zladenom kolektíve. „Ďakujem za spoluprácu všetkým, s ktorými som sa na železnici stretol,“ vyslovil ďakovné slová Ing. Milan Solárik. A ako bude tráviť voľné chvíle v pozícii železničiara „vo výslužbe“? „Prepnem sa do víkendového režimu,“ rozosmeje sa čerstvý dôchodca a vzápätí dodá: „Veľa času budem venovať rodine, vnúčatám, ale aj svojej vášni – cestovaniu, turistike a spoznávaniu nášho krásneho Slovenska.“ Samozrejme, že na železnici nezanevrie. Rád sa stretne so svojimi kolegami, zastaví sa na pracoviskách, kde kedysi pracoval.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor



Ing. Milan Solárik si ctí nielen poctivú prácu, ale aj spravodlivosť. V posledné pracovné dni preto nemal núdzu o gratulantov, ktorí mu ďakovali za spoluprácu. Samozrejme, že medzi nimi nechýbali ani kolegovia z Kancelárie riaditeľa, s ktorými na OR Žilina komunikoval najčastejšie.

Čaká nás veľa nových úloh

Čo vás čaká v novom roku vo vašej práci? Na našu otázku odpovedá Ing. Ľubomír Kašiar, námestník riaditeľa pre ŽI OR Zvolen

Pôsobnosť námestníka riaditeľa OR pre železničnú infraštruktúru (ŽI) je úzko spätá s plnením úloh jednotlivých sekcií železničnej infraštruktúry OR. Úlohy, ktoré budeme musieť riešiť alebo sa spolupodieľať na riešení, je aj v roku 2014 veľa. Nepredpokladám, že sa budem zaoberať niečím mimoriadnym, aj keď v porovnaní s predchádzajúcimi rokmi nám pribudnú nové úlohy. Súvisia napríklad s postupným dosiahnutím štandardov železničných staníc a tratí definovaných v Zmluve o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry na roky 2014 – 2016. Dosiahnutie štandardov vo veľkej miere bude závisieť od zefektívnenia práce a uvedomelosti zamestnancov údržby železničnej infraštruktúry, ale aj zamestnancov riadenia dopravy. Nevyhneme sa za účelom ich dosiahnutia ani potrebe investovať do rozsiahlejších opráv

a komplexných rekonštrukcií. Na to ale budeme musieť vyčleniť finančné prostriedky z objemu, ktorým disponujeme, nikto nám viac nedá. Najdôležitejšou úlohou pre OR je udržanie prevádzkyschopnej a bezpečnej železničnej infraštruktúry. Nie vždy je ale plnenie tejto úlohy len v rukách zamestnancov OR. Na jej plnenie má vplyv proces verejného obstarávania tovarov, služieb a prác, dlhé roky absenteje systematickejšia obnova zariadení železničnej infraštruktúry. Každým rokom menej prostriedkov na hlavnú činnosť nás núti hľadať rezervy vo vlastných radoch, investovať do opráv a využívať predovšetkým vlastnú mechanizáciu. Nevyhnutne by sme potrebovali zabezpečiť okamžitú výmenu časti automobilového parku. Veľa áut má viac ako 20 rokov, najazdených vyše pol milióna km a s tým je spojený aj ne-



vyhovujúci technický stav. Projekt optimalizácie autodopravy a koľajovej mechanizácie, na ktorom som sa podieľal, prijal v tomto smere jasné úlohy. V tomto roku je potrebné ich uviesť do života. Od 1. 1. 2014 platí nový predpis Z2 Bezpečnosť zamestnancov v podmienkach ŽSR. Jeho dodržiavanie pri každodennej práci sa musí stať vecou každého. Zisťujeme, že máme aj v tejto oblasti čo naprávať. Na záver by som chcel vysloviť presvedčenie, že rok 2014 bude lepší ako ten predchádzajúci.

(ika)

Bez nehôd nezostal ani začiatok roka

Počas prvých dvoch januárových dní sme v ŽSR zaznamenali štyri nehodové udalosti, pri ktorých boli zaznamenané tri úmrtia civilných osôb a jedno ťažké zranenie rušňovodiča, ktoré spôsobili črepiny okna po náraze bažanta do čelného skla rušňa. Prvé dni nového roka sa neobišli ani bez krádeží, dokonca, naďalej zaznamenávame ich zvýšený počet.

Zlodeji kradnú súčasti železničnej infraštruktúry, ktoré môžu vážne narušiť bezpečnosť a plynulosť železničnej dopravy. Pripomíname, že zberne surovín by uvedené predmety nemali vykupovať, nakoľko sú ľahko identifikovateľné, že ide o súčasti zo železnice, a teda s najväčšou pravdepodobnosťou boli získané krádežou. ŽSR prosia svojich zamestnancov, ale aj verejnosť, aby boli všíímaví a pri akýchkoľvek náznakoch

nelegálnej činnosti volali políciu a pomohli tak zabrániť vážnym materiálnym škodám, ale predovšetkým vážnemu ohrozeniu bezpečnosti a plynulosti železničnej dopravy. V uplynulých dňoch bolo tiež zaznamenaných vyše desať prípadov zrážky vlaku s lesnou zverou. Tieto prípady sú veľmi časté, rušňovodič vlaku však nemá takmer žiadnu šancu sa takejto zrážke vyhnúť. ŽSR, ako manažér infraštruktúry, má tiež iba mini-

málne možnosti, ako uvedeným zrážkam zabrániť alebo ich aspoň eliminovať. Pri spracovaní 3631 km tratí je to náročné, takže napríklad oplotiť trate je pri takomto veľkom počte nereálne. Každá zrážka s lesnou zverou je hlásená polícii, resp. príslušnému poľovníckemu združeniu. Uvedené zrážky spôsobujú meškanie vlakov a neraz aj poškodenie rušňa vlaku a, žiaľ, v januárovom prípade aj úraz rušňovodiča.

(red)

KATEGORIZOVANÉ UDALOSTI (nehody/prevádzkové poruchy)

dátum/čas	miesto/popis udalosti	následky (meškanie/prerušenie)
7. 1. 2014 12:45 h	Poprad Tatry – Vydrník, traťová koľaj č. 1, km 194,300 Vlak R 603 ZSSK zrazil a usmrtil civilnú osobu (muž, r. 1965).	7 vlakov / 365 minút Jednokolajná prevádzka rýchlosťou 10 km/h okolo miesta udalosti od 14:04 – 14:35 h.
7. 1. 2014 06:55 h	Výhybňa Brestovany – Trnava, Traťová koľaj č. 2, km 51,000 Počas jazdy vlaku R 720 ZSSK letiaci vták rozbil predné čelné sklo na rušni a črepiny zranili oko rušňovodiča. V Trnave bola privolaná RZP a rušňovodiča odviezli na vyšetrenie.	R odrieknutý v úseku Trnava – Bratislava hl. Rušňovodič zníženou rýchlosťou prišiel s vlakom do ŽST Trnava na koľaj č. 106 (prvé nástupište).
8. 1. 2014 00:59 h	Ludanice – Topolčany, km 66,178 Rušňovodič vlaku Pn 68721 ZSCS spozoroval telo ležiace v blízkosti traťovej koľaje. Po príchode železničnej polície (ŽP) a RZP sa zistilo, že ide o mŕtvolu osobu ženského pohlavia (r. 1992), presnú príčinu smrti vyšetruje PZ SR.	Pn 68721 / 55 minút Prerušená doprava od 00:59 – 02:15 h.
9. 1. 2014 08:35 h	Ličartovce – Kysak, km 2,950 Rušňovodič vlaku Sv 8791 spozoroval mŕtvolu neznámej civilnej osoby (muž) v priechodnom priereze. Usmrtenie osoby neznámej totožnosti nastalo pohybom nezisteného železničného vozidla.	5 vlakov / 102 minút Prerušená doprava od 08:40 – 11:42

Sledovanie náhradných zdrojov elektriny na diaľku zníži zásobu paliva

V železničnej prevádzke je dôležité, aby pri výpadku elektrickej energie z verejnej siete bola zabezpečená funkčnosť prvkov a zariadení zodpovedajúcich za bezpečnosť železničnej prevádzky. Na zvládnutie mimoriadnych situácií v dodávke elektrickej energie sa využívajú aj stabilné náhradné zdroje elektriny (NZE). Tieto zariadenia sú v správe a údržbe sekcií elektrotechniky a energetiky oblastných riaditeľstiev ŽSR.

Náhradné zdroje elektriny je potrebné dopĺňať pohonnými hmotami (PHL). Zodpovedajú za to pracoviská SMSÚ EE, ktoré sú riadené sekciami elektrotechniky a energetiky (SEE) oblastných riaditeľstiev ŽSR. Pretože SEE majú organizačno - technické možnosti obmedzené, nepretržité sledovanie chodu NZE, ich poruchových stavov, ako aj aktuálnu spotrebu paliva v NZE umožňujú jedine pracoviská riadiacich stredísk elektrotechniky. Avšak, aby generovali potrebné štatistiky a dodávali ich zodpovedným pracoviskám SMSÚ EE alebo okamžite avizovali zamestnancov pohotovosti v prípade potreby promptného zásahu, muselo sa vyvinúť a implementovať technické riešenie. Spočíva v úprave programového vybavenia riadiacich systémov RSY-D, inštalovaných v riadiacich strediskách elektrotechniky a v pripojení signalizácie chodu a poruchových stavov zariadení NZE k systému diaľkového riadenia napájania pevných elektrických trakčných a silnoprúdových zariadení všade tam, kde je to technicky možné. Realizácia komplexného systému sledovania chodu NZE a spotreby PHL bola rozdelená na dve etapy. V prvej etape sa vykonali úpravy programového vybavenia riadiacich systémov RSY-D, inštalovaných na riadiacich strediskách elektrotechniky. Systém eviduje všetky NZE v riadiacej pôsobnosti elektrodispečera, bez ohľadu na to, či sú tieto pri-

pojené na systém diaľkového riadenia, alebo nie. V prípade pripojenia zariadenia NZE na systém diaľkového riadenia automaticky bez zatažovania elektrodispečera komfortne vykonáva všetky potrebné evidencie o chodoch, poruchových stavov NZE a aproximácie spotreby PHL. Taktiež upozorní elektrodispečera, ak je počas chodu NZE dosiahnutá kritická hladina PHL v nádrži. Systém sledovania je už zavedený vo všetkých riadiacich strediskách elektrotechniky ŽSR a podlieha mu všetkých 213 kusov náhradných prúdových zdrojov v dôležitých dopravných bodoch. V druhej etape sa počí-

ta s pripojením on – line signalizácie chodov a poruchových stavov všetkých NZE, teda aj vrátane objektov, kde nie je zriadené diaľkové riadenie napájania pevných elektrických trakčných a silnoprúdových zariadení. Dôsledkom tohto technického riešenia je zníženie predpísaného množstva PHL v nádržiach NZE. Namiesto zásoby, potrebnej pre 12 hodinový nepretržitý chod NZE, už postačí len množstvo PHL, ktoré udrží NZE v 4 hodinovej nepretržitej činnosti. Takto sa znížia zásoby paliva potrebné pre chod NZE až o 36 298 litrov PHL.

Ing. Ján ROHLÍČEK



Náhradný zdroj elektriny už diaľkovo sleduje elektrodispečer z riadiaceho strediska.

Nový rok v Žiline...

Verejné médiá aj nespokojní cestujúci často pranierujú ŽSR za neporiadok, špinu a smrad vo vestibuloch a čakárňach staníc. Pravda je však taká, že takýto stav nespôsobujú železničari ani väčšinové obyvateľstvo.



Šesť obrazov zdobilo od augusta 2013 čakáreň v Žiline.

Sú to vizitky jedincov z radov výtržníkov a neprispôsobivých občanov, ktorí sa zdržávajú v priestoroch staníc. Je to celospoločenský problém, ktorý na viacerých staniciach čiastočne riešia zatváraním vestibulu v nočných hodinách. Inde tiež odstránili lavičky, aby sa na nich nezhromažďovali zapáchajúci bezdomovci. Opačný prístup zvolilo vedenie stanice v Žiline. Pre cestujúcich čakajúcich na vlak vytvorili v júli minulého roku príjemné prostredie v kultúrnej čakárni. Vymaľovali, rozmiestnili lavičky aj kvety, na steny zavesili 6 obrazov od ich kolegu Jozefa Chrachalu. Silvester 2013 ale priniesol sklamanie. Darované diela, ktoré boli denne na očiach a cestujúcim mali privodiť dobrý pocit a vliať pozitívnu náladu, ukradli.

...a obrazy sú preč

Po 4 mesiacoch ostal na mieste už len jediný. Dokedy tam bude je otáznne. V Žiline sa už presvedčili, že stále nie sme vyspelý národ, ktorý si takéto kultúrne hodnoty dokáže vážiť.

(balky)



Na Silvestra 2013 visel na stene už len jediný obraz, ostatné ukradli zloději.

Ked' má niekto železnicu danú do vienka

Železničiarov je na Slovensku pomerne veľa, nemenej je tých, ktorí na železnici prežijú takmer celý svoj život. Poznáme celé generácie, avšak už menej samozrejماً je spätosť so železnicou od narodenia. Manželom - železničiarom, v byte na železničnej stanici v Kuzmiciach, sa v rodine náčelníka stanice pred vyše šesťdesiatimi rokmi narodil syn Jozef. Bol 27. september - Deň železničiarov. Skôr ako jazdil na trojkolke sa vozil na rušni. Prvé kroky, slová či hry boli úzko späté so štrekou a keďže sa narodil sto rokov po vzniku železníc na Slovensku, pamätá si aj stavbu niektorých tratí, napríklad aj Trať družby. Širokorozhodná trať je dokonca jeho srdcovkou, možno preto, že na nej brigádoval už ako stredoškôlak... Železničiar, absolvent VŠD v Žiline, investor, kolaudátor, riaditeľ, ale aj barón Ing. Jozef Smatana.

Už z úvodu je jasné, že slovo železnica je v spojitosti s Jozefom Smatanom toľko skloňovaná, že slovenčinári už iste hromžia. Nedalo sa však inak naznačiť, že vedúci oddelenia v Košiciach Sekcie špeciálneho stavebného úradu ÚRDŽ (Úrad pre reguláciu železničnej dopravy) Jozef Smatana dostal svoje povolanie už do vienka. ÚRDŽ 31. decembra 2013 zanikol a týmto dňom ukončil aj svoju pracovnú púť košický šéf. Predpokladáme, že pre železničiarov od Čiernej nad Tisou po Zvolen, ale aj v Ružomberku či v Banskej Bystrici, ale aj ďalej je Ing. Smatana známym človekom. Najmä pre tých, ktorí pracujú v odvetví tratí a stavieb a kolaudačné rozhodnutia potrebujú na konci každej svojej práce. Košický úrad, kde Jozef Smatana dlhé roky šéfoval, bol pri zrode zdvojkolaženia a rekonštrukcie južného ťahu Haniska pri Košiciach - Zvolen, alebo pri oprave a elektrifikácii ďalších tratí, ale aj pri obrovskom množstve nových stavieb a rekonštrukcií slovenských železníc. A verím, že nepreženieme, ak povieme, že jeho podpis je na nejednom kolaudačnom rozhodnutí, ale aj povolení, zákaze či ozname, a to od veľkých stavieb, až po malé úpravy či stavby prístreškov alebo aj namontovaní pamätných tabúl. Na železnici nastúpil hneď po absolvovaní vysokej školy k Správe výstavby železníc východoslovenského priestoru v Košiciach a bolo to pred vyše 41 rokmi. Odvtedy sa nepretržite pohyboval vo vodách investičnej výstavby, modernizácie a rôznych ďalších stavbách na železnici. Ako človeka rozvážneho, zdatného vedomosťami, s predpismi a zákonmi, týkajúcimi sa dráhy „v malíčku“, ako človeka s veľkým srdcom a ešte väčšou priľnavosťou a naviazanosťou k železnici ho poznajú mnohí nielen z radov modrej armády, ale aj z podnikateľského prostredia. Ing. Jozef Smatana bol úradníkom, ktorý v medziach zákonov a paragrafov hľadal ako veci vyriešiť a zložitú zjednodušiť. Počas profesionálneho života sa stretol s veľkým množstvom ľudí a bol pri stavbách a kolaudáciách obrovského množstva železničných projektov. „Rád spomínam na všetky „vydarené stavby“, ktoré sa kolaudovali bez problémov. Ale hlboké spomienky mám aj na veľké a rozsiahle stavby, kde o problémy nebola núdza a kolaudácia sa rodila dosť ťažko. Spomeniem azda iba košické železničné učilište, kde sa okrem obrovskej budovy školy staval aj internát. Nikdy tiež nezabudnem na popradskú železničnú stanicu, ktorú som kolaudoval po rekonštrukcii v roku 1986,



neskôr po ďalšej vynútenej výbuchom plynu alebo poslednej po modernizácii...“ spomína Jozef Smatana. Úsmevne spomenul, že on síce odchádza z pracovného procesu, ale tieto stavby tu zostávajú aj s jeho genetickou stopou. A keďže akúsi stopu zanechal aj u mnohých ľudí, požiadal nás o priestor prihovoriť sa im a poďakovať sa za spoluprácu. „Som rád, že som stretol veľa dobrých ľudí, zaniatených železničiarov. Dovoľte mi, aby som sa vám aj touto cestou poďakoval za spoluprácu a spoločné chvíle. Z pracovného prostredia síce odchádzam, avšak dvere nezatváram pred kolegami, priateľmi a veľmi rád ešte pomôžem, poradím a podelím sa so svojimi skúsenosťami a vedomosťami. Želám všetkým železničiarom veľa pracovných úspechov.“ Zrejme po prečítaní týchto riadkov viete, prečo sme o Ing. Smatanovi písali ako o železničiarovi. Ale prečo aj ako o barónovi? Tak tento titul mu udelila trenčianska balónová spoločnosť ako vzduchoplavcovi. Keďže jeho snom bol let balónom, najbližší kolegovia a priatelia mu k jeho okrúhlemu výročiu takýto zážitok dopriali. Letel z Dolnej Súče do Svinnej. Trenčianska balónová spoločnosť mu po lete vzducholoďou odovzdala krstný list vzduchoplavca a titul barón zo Svinnej!

Dana SCHWARTZOVÁ

Dopravný úrad

Dopravný úrad je od 1. januára 2014 zriadený zákonom NR SR č. 402/2013 Z. z. o Úrade pre reguláciu elektronických komunikácií a poštových služieb a Dopravného úrade a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Je právnym nástupcom Leteckého úradu SR, Štátnej plavebnej správy a Úradu pre reguláciu železničnej dopravy.

Na Dopravný úrad prechádzajú všetky práva a povinnosti, právomoci a pôsobnosť po vyššie uvedených zrušených orgánoch štátnej správy, okrem špeciálneho stavebného úradu pre stavby dráh a stavby na dráhe.

Základné informácie o úrade

Riaditeľom DÚ sa stal Ing. Ján Breja

Sídlo: Letisko M. R. Štefánika, 823 05 Bratislava,

Stránka Dopravného úradu: www.nsat.sk,

V zmysle zákona NR SR č. 402/2013 Z. z. je Sekcia špeciálneho stavebného úradu (pôvodne na ÚRDŽ) presunutá na MDVRR SR, kde tvorí samostatný

odbor C 340 Dráhový stavebný úrad na Sekcii železničnej dopravy a dráh.

Organizačná štruktúra: - DIVÍZIA CIVILNÉHO LETECTVA

- DIVÍZIA VNÚTROŠTÁTNEJ PLAVBY

- DIVÍZIA DRÁH A DOPRAVY NA DRÁHACH

Divízia dráh a dopravy na dráhach je nástupcom Úradu pre reguláciu železničnej dopravy. Riaditeľom divízie je Ing. Holík.

Divízia má tieto sekcie: - Sekcia regulácie na železničných dráhach

- Sekcia bezpečnosti a interoperability

- Sekcia štátneho odborného technického dozoru

Aj takýto bol železničarsky rok

JANUÁR

20. výročie vzniku ŽSR

Delili sa hranice štátu, firmy, vozne i dlhy...

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 Železničiaroch SR z 30. septembra 1993 v znení neskorších predpisov. K tomuto výročiu sme pravidelne každý mesiac pripravovali zaujímavé materiály o vzniku ŽSR.



Rušňovodič prišiel o život v rušni na priecestí

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. Rušňovodič Ján Šarudi prišiel o život v rušni.



FEBRUÁR



Snehová kalamita sa nevyhla ani železnici

Železničné trate na celom Slovensku zakryla obrovská snehová prikrývka. Silný vietor, sneženie a mráz komplikovali všetky druhy dopravy, železničné nevnímajúc, vlaky meškali.

165. výročie železníc

V roku 2013 železnice na území Slovenska oslávili 165. výročie svojho vzniku. Podľa historikov sa existencia počíta od dátumu príchodu prvého „naozajstného“ vlaku, ako hovoria železničari, „železo na železo“. To sa udialo 20. augusta 1848, kedy na územie Slovenska vstúpil prvý parostrojný vlak na trati Marchegg – Devínska Nová Ves – Bratislava.



MAREC

Košickú stanicu aj v noci ovládajú stavbári

Rekonštrukcia košickej železničnej stanice prešla v roku 2013 do ďalšej etapy. Začalo sa s montážou ocelevej konštrukcie na 2. a 3. nadzemnom podlaží, na ktorých vznikne obchodná pasáž. Rekonštrukcia budovy pokračuje za plnej prevádzky stanice. Zrušená bola pôvodná čakáreň pre cestujúcich, ktorú dočasne zastúpila reštaurácia na prvom poschodí.



APRÍL

Osobnosťou železničnej a mestskej koľajovej dopravy pre rok 2013 bol Ing. Ján JURIGA

Spoločnosť PSKD si v rámci svojho plánu osvety železničnej a mestskej koľajovej dopravy na Slovensku, vytýčila cieľ, a to prinavrátiť tejto profesii stratenú pozíciu, dostať ju do popredia a vyzdvihnúť

výnimočných ľudí, ktorí svojou činnosťou výrazne podporili a majú veľké zásluhy na rozvoji koľajovej dopravy na Slovensku. Na konferencii sa tak už tretí rok udeľuje ocenenie Osobnosť železničnej a mestskej koľajovej dopravy. Za rok 2013 ocenenie získal Ing. Ján Juriga, námestník generálneho riaditeľa ŽSR pre prevádzku.



MÁJ

Dávaj pozor neriskuj!

Už po piatykrát sa naša firma zapojila do medzinárodného projektu o bezpečnosti na železničných priecestíach. V tomto roku to bola simulácia zrážky vlaku s chodcom. „Snažíme sa každoročne vymyslieť konkrétnu akciu, zameranú na bezpečnosť na železničných priecestíach. Osobitný ohlas a mimoriadny výchovný význam majú názorné ukážky, pri ktorých majú médiá aj verejnosť možnosť naživo vidieť katastrofálne následky tragických stretov na priecestí. Zrážka vlaku s figurínou chodca bola mimoriadne au-



tentická a pre figurínu aj mimoriadne tragická,“ povedala počas dňa bezpečnosti na železničných priecestíach riaditeľka Odboru komunikácie Mgr. Martina Pavliková.

JÚN

Moderný vestibul v Trnave už slúži cestujúcim

Od štvrtka 30. mája slúži cestujúcim v trnavskej železničnej stanici nové zákaznícke centrum. Nachádza sa v zrekonštruovanom vestibule na poschodí, ktorý cestujúci využívajú od polovice januára 2013. Aktuálne prechádza zmenami aj prízemie budovy. Rekonštrukcia celej stanice pokračuje.



Ž semafor CUP 2013

Už po šiestykrát si pod volejbalovou sieťou v Mestskej športovej hale v meste pod Vihorlatom zmerali svoje sily železničari. Tento rok to neboli iba tí slovenskí, z troch železničných spoločností, ale naše rady rozšírili opäť aj hostia zo zahraničia. Poľskí, českí a ukrajinskí kolegovia v dresoch sa pričínili o to, že VI. ročník Ž semafor CUP-u bol medzinárodným turnajom

JÚL

Prvé dve etapy zmodernizovaného koridoru ukončené

Zmodernizovaný 17,5-kilometrový železničný úsek medzi Novým Mestom nad Váhom a Zlatovcami je po 44 mesiacoch výstavby hotový. Predstavuje prvé dve etapy modernizácie železničnej trate od Nového Mesta nad Váhom po Púchov v celkovej dĺžke 58,6 kilometra



2013 pohľadom redakcie

pre rýchlosť 160 kilometrov za hodinu. Slávnostné ukončenie stavby sa udialo 27. júna v Trenčianskych Bohuslaviciach aj za účasti Jána Počiatka, ministra dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR.

Letné dažďe narobili problémy aj na železnici

Voda si vraj vždy nájde svoju cestu. A je to pravda. Vedia o tom aj železničiar. Množstvo júnových zrážok totiž narobili problémy na viacerých úsekoch tratí. Pod podmytými a zaplavenými traťami sa buď strácala pevná pôda, alebo ju zemina zakryla celkom. Tak, ako v úseku Tornaľa – Čoltovo, Kokava nad Rimavicou – Utekáč či Brezno – Halny. Blesk na východe zas vyradil z činnosti dve pricestia.

AUGUST

Extrémne teplo potrápili všetkých

Extrémne teplo počas leta 2013 dalo zabráť hádam každému z nás. A tak, ako trpeli ľudia na ulici, svoje si užili aj zamestnanci ŽSR v prevádzke, vo vlakoch, ale aj v kanceláriách. ŽSR našťastie v dôsledku vysokých teplôt nezaznamenali žiadne poruchy ani mimoriadnosti na tratiach a nemuseli byť zavedené žiadne obmedzenia v súvislosti s počasím. Niektoré výluky však boli odvolané práve pre vysoké teploty a vyskytli sa aj požiare v blízkosti tratí.

SEPTEMBER

Železničiarom patrí pocta, uznanie i poďakovanie

VO ZVOLENE SI 55 ŽELEZNIČIAROV PREVZALO NAJVIŠŠIE REZORTNÉ VYZNAMENANIA

Celoslovenské oslavy železničiarkeho sviatku sa v tomto roku konali vo Zvolene. Keďže Železnice Slovenskej republiky, Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s. a Železničná spoločnosť Slovensko, a. s. sa opäť rozhodli oslavovať spoločne, v piatok 13. septembra a o 10.00 hod. vo zvolenskom divadle Jozefa Gregora Tajovského stretli zástupcovia troch železničných spoločností a pozvaní hostia, aby vzdali hold železničiarke profesii a najlepších jednotlivcov aj ocenili.



OKTÓBER

Aj prvé nástupište v metropole východu už slúži cestujúcim

Oprava prvého nástupištia na košickej železničnej stanici je už ukončená. Už niekoľko dní slúži cestujúcim, ale aj železničiarom „naplno“. Aj keď stavebný ruch ešte neutíchol, pretože sa naďalej pokračuje v revitalizácii stanice, skončilo sa obmedzenie pristavovania osobných vlakov na toto nástupište. Aby do priestorov v prvom podzemnom podlaží nezatekalo, bola jeho rekonštrukcia, ktorá trvala od polovice mesiaca máj, nevyhnutná.



Vývoj hospodárenia ŽSR naďalej pokračuje pozitívne

Výsledok hospodárenia (VH) za obdobie január - august 2013 dosiahol zisk 21 701 tis. €. Je to ovplyvnené vývojom výnosov, ktoré sú oproti plánu vyššie o 1 261 tis. € a vývojom nákladov, ktorých čerpanie je nižšie v porovnaní s požiadavkou plánu o 22 442 tis. €. Nečerpanie nákladov je predovšetkým v položke spotrebované nákupy a služby. Oproti plánu, pozitívny vývoj zaznamenali aj dopravné výkony, ktoré dosiahli v tis. vlkm výšku 30 210 (nárast o 2,55 %) a v mil.hrtkm dosiahli výšku 17 109 (nárast o 4,55 %). Rozsah zúčtovaných finančných zdrojov na investície za hodnotené obdobie dosiahol hodnotu 158 877 tis. €.

NOVEMBER

Výborný rating pre železnice

Spoločnosť Moody's Investors Service potvrdila Železničiam SR národný rating na úrovni Aa1.sk a medzinárodný rating na úrovni A2. Zároveň sa výhľad spoločnosti ŽSR zlepšil z negatívneho na stabilný. Rating ŽSR na úrovni A2 zahŕňa hlavne samostatnú úverovú kvalitu spoločnosti, zohľadňuje rating vlády Slovenskej republiky na úrovni A2 a taktiež predpokladá vysokú pravdepodobnosť podpory zo strany vlády.

V Trnave sa majú čím pochváliť

Krásne priestory trnavskej železničnej stanice, moderné centrum riadenia dopravy, modernizácia koridoru, ale aj zlý technický stav tunela či zastaraného mosta, to boli témy, ktoré odzneli počas prezentácie OR Trnava pre členov Správnej rady ŽSR a zástupcov vedenia ŽSR. Výjazdové zasadnutie SR ŽSR sa konalo v Trnave a jedným z bodov stretnutia bola prezentácia trnavského OR. Prehliadka zrekonštruovanej staničnej budovy a osobná návšteva členov SR a vedenia v priestoroch stanice a na pracovisku Centra riadenia dopravy bola ďalším bodom, ktorý všetci prítomní ocenili.



DECEMBER

Plány na rok 2014 sú schválené

Decembrové porady vedenia ŽSR sa niesli v duchu plánovania. Podnikateľský, investičný, ale aj plán verejného obstarávania sú schválené. Prerokovali sa aj úlohy vyplývajúce z projektu o nových štandardoch železničných staníc. Štandardy, ktoré sa od nového roka začnú postupne zavádzať na celom Slovensku, zvýšia nielen úroveň cestovania vo vlakoch, ale zlepšia aj situáciu na železničných staniach. MDVRR SR stanovilo 57 staníc, na ktorých sa budú štandardy zavádzať prioritne. V decembri vedenie firmy schválilo aj transformáciu zboru protipožiarnej ochrany.

ÚIVP radí

Vzdialenosť kratšia ako zábrzdňá vzdialenosť – podmienky predzvestenia

Komentár k článkom 144, 145, 146 predpisu ŽSR Z1 Pravidiel železničnej prevádzky

Verím, že budete súhlasiť s názorom, že bezpečnosť dopravného procesu na železnici je predovšetkým, mimo iného, aj o podávaní a vymieňaní si dostatočných a zrozumiteľných informácií medzi jednotlivými zamestnancami, či už dopravcu, ako aj prevádzkovateľa dráhy. Jednou z dôležitých informácií je aj tá, ktorá informuje rušňovodiča vchádzajúceho vlaku o mieste „netradičného“ zastavenia, ktoré je označované návesťou 51 „STOJ“.

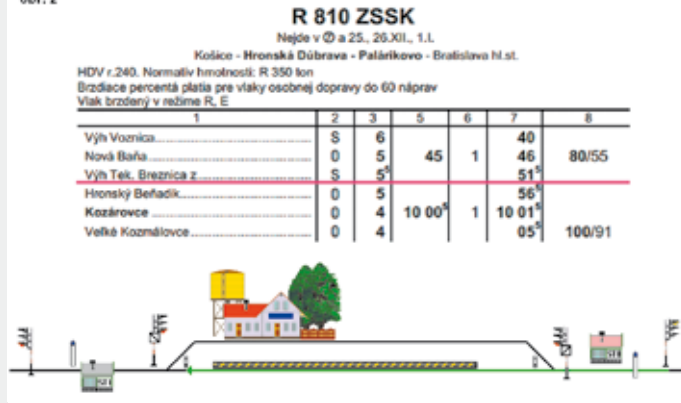
Celú túto problematiku rieši predpis ŽSR Z1 Pravidiel železničnej prevádzky v článkoch 144 až 146. V predpisoch sa uvádza, že ak sa vlaku označuje miesto zastavenia návesťou 51 „STOJ“, potom musí byť táto návesť vždy predzvestená. Podmienky predzvestenia, ktoré musia byť dodržané pri vchádzajúcom vlaku, ktorému je označované miesto zastavenia pred miestom pravidelného zastavenia, sme si už popísali niekoľkokrát. V tejto časti si opíšeme situáciu, kedy musia byť dodržané podmienky predzvestenia, pokiaľ sa označuje miesto zastavenia vchádzajúcemu vlaku na vzdialenosť kratšiu ako je vzdialenosť zábrzdňá. K nomenovanej železničnej stanici, ktorá disponuje so skupinovým odchodovým návěstidlom, od ktorého návěsti je závislá návěsť vchodového návěstidla, sa blíži pravidelne prechodiaci vlak, ktorý výpravca z akéhokoľvek dôvodu potrebuje zastaviť (obr. 1). Ak výpravca

obr. 1

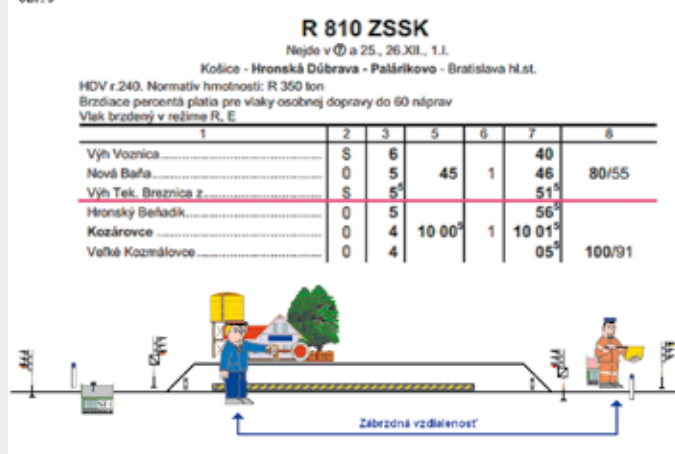


pre tento vlak postaví len vchodovú vlakovú cestu, potom rušňovodič musí s vchádzajúcim vlakom zastaviť pred prvým námedzníkom, pretože ten vlakovú cestu v tomto prípade ukončuje (obr. 2).

obr. 2



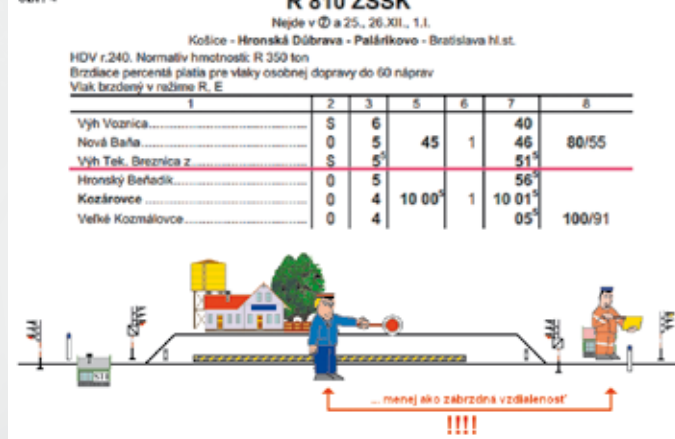
obr. 3



Ak výpravca tomuto vlaku z akéhokoľvek dôvodu označuje miesto zastavenia návesťou 51 „STOJ“, potom táto návesť musí byť v zmysle čl. 144 predpisu ŽSR Z1 vždy predzvestená. V tejto súvislosti je dôležité si uvedomiť, že výpravca neoznačuje vchádzajúcemu vlaku miesto zastavenia pred miestom pravidelného zastavenia, pretože uvedený vlak je pravidelne prechodiaci a miesto pravidelného zastavenia určené nemá. V poslednej vete článku 145 sa dočítame, že návěsť 52 „VÝSTRAHA“ (nie návěsť 2, Výstraha hlavného návěstidla) predzvestí návěsť 51 „STOJ“. Z uvedeného vyplýva, že pokiaľ návěsť 51 „STOJ“, ktorou je označované miesto zastavenia je predzvestená návěšťou 52 „VÝSTRAHA“ na zábrzdňú vzdialenosť, nie je potrebné dodržať niektorú z podmienok predzvestenia, ktoré sú určené článkom 146 Z1 Pravidiel železničnej prevádzky (obr. 3). Ak však nie je dodržaná zábrzdňá vzdialenosť medzi návěšťou 52 „VÝSTRAHA“ a návěšťou 51 „STOJ“, potom už výpravca musí dodržať článok 146 a informáciu rušňovodičovi, že mu bude označované miesto zastavenia na vzdialenosť kratšiu ako je vzdialenosť zábrzdňá, podať predpísaným spôsobom (obr. 4).

Bc. Emil CHLEBNÍČAN

obr. 4



Železničné stanice disponujú zdvíhacími plošinami

Nástup do vlaku nie je pre imobilných cestujúcich jednoduchým úkonom. Na to, aby to bolo vôbec možné, slúžia sklápacie a hydraulické plošiny, umiestnené vo vozňoch osobných dopravníc. Mobilné zdvíhacie plošiny, určené imobilným občanom, už budú k dispozícii aj vo vybraných železničných staniciach. Zakúpili ich ŽSR cez Operačný program Doprava, projekt spolufinancovala EÚ.

ŽSR uzavreli zmluvu na nákup 45 zdvíhacích plošín v celkovej sume 250-tisíc € bez DPH. Postupne budú umiestnené v 39 železničných staniciach. V prvej várke bolo dodaných 21 plošín do 17 staníc, zvyšných 24 kusov dodávateľ zabezpečí až po nevyhnutných stavebných úpravách v jednotlivých staniciach. Mobilná plošina má hmotnosť 190 kg a na jej presun je potrebná ľudská sila. Má nosnosť 300 kg a sklápa sa z dvoch strán. Jednou sa imobilný cestujúci do nej dostane a druhou po vyzdvihnutí nastúpi do vozňa. Energiu na zdvih plošiny dodávajú akumulátory. Pri preprave imobilných cestujúcich sa naďalej budú prioritne využívať plošiny umiestnené vo vlakoch. Ak



Mobilná plošina má 2 sklápacie strany. Jednou sa imobilný cestujúci do nej dostane a druhou po vyzdvihnutí nastúpi do vozňa.



Mobilné plošiny budú rozmiestnené v 39 železničných staniciach. Po 2 kusy budú v bratislavskej hlavnej stanici, Košiciach, Poprade, Trnave, Zvolene a tiež aj v Žiline, kde nám ju predviedol Ing. Peter Lupták, dopravný námestník ŽST.

ale ZSSK v dostatočnom predstihu zistí, že nebude môcť zabezpečiť prepravu imobilného cestujúceho vo vozni s funkčnou a preskúšanou zdvíhacou plošinou, resp. ak takýto vozeň vôbec nebude zaradený v súprave, požiada ŽSR o použitie mobilnej plošiny v konkrétnej železničnej stanici. Jej prednosta následne zabezpečí, aby boli vykonané úkony, ktoré zaručia bezpečné naloženie alebo vyloženie cestujúceho a nespôsobia neprípustné meškanie vlaku. Avšak ZSSK môže telefonicky požiadať o operatívne pristavenie mobilnej plošiny už aj počas samotnej prepravy imobilného cestujúceho, ak počas jazdy vlaku zistí na vozni poruchu plošiny. V tomto prípade už výpravca alebo dispečer môže odmietnuť použitie zdvíhacej plošiny ŽSR, ak mu to neumožňuje prevádzková situácia v doprave, alebo nie je prítomný zamestnanec, určený na manipuláciu s plošinou. Čiže použiteľnosť plošiny môže byť tiež časovo obmedzená, v závislosti od personálneho obsadenia stanice. Aby sa táto dobrá myšlienka, pomôcť imobilným cestujúcim, nemíňala účinkom a aby nevznikali problémy, sú veľmi dôležité jasné pravidlá a vzájomná komunikácia železničiarov. Na tom, aby bol personál, zodpovedný za tieto úkony zdatný a riadne vyškolený, sa už na železnici pracuje.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor

Vandali ničili návestidlá v Piešťanoch

Už sme písali, že za prvé dni tohto roku sa vyskytlo množstvo krádeží na železnici a okrem zlodejov nelenili ani tí, ktorí potrebujú ničiť veci okolo seba. V podvečer 15. januára vyčíňali vandali na železničnej stanici v Piešťanoch.



Zamerali sa na súčasti železničnej infraštruktúry, a tentoraz si to „odniesli“ trpasličie zriaďovacie návestidlá. Po indikácii poruchy na zabezpečovacom zariadení bol vzápätí ohlásený požiar na jednom z návestidiel. Svojpomocne sa ho podarilo uhasiť prítomnému rušňovodičovi. Zásah ukončili o 17:40 hod privolaní pracovníci Hasičského a záchranného zboru Piešťany. Po následnej prehliadke udržiavujúcim zamestnancom ŽSR boli zistené aj ďalšie škody. Rozbité sklá na ďalších dvoch zriaďovacích návestidlách. Takéto vyčíňanie zrejme vandalo povzbudilo, keďže tie isté návestidlá poškodili aj na druhý deň. Opäť jedno z nich podpálili a na ďalšom rozbili sklá. Svojím konaním nelenže ohrozili plynulosť železničnej prevádzky, ale akoby si neuvedomili, že takýmto úmyselným poškodením prvkov zabezpečovacieho zariadenia hazardujú najmä s ľudskými životmi. Presnú výšku škody po ich útoku určí až ďalšie vyšetrovanie.

(red)





Nové podlahy v čakárňach skultúrnili celý priestor.

Vymenili sa zničené podlahové krytiny v čakárňach. Vo vestibule odpojili radiátory, ktoré boli najväčším lákadlom pre bezdomovcov a rozvody kúrenia napojili priamo

na cirkuláciu. Veríme, že týmto krokom sa odstránil smrad a šíriaci sa zápach po celom vestibule. Priestory, kde bezdomovci najradšej prespávali, boli uzavreté, alebo k nim bol



Zátarasy naši kolegovia aspoň natreli do modra, aby ladili s interiérom stanice, keď tu už musia byť. Zabránia prístupu bezdomovcov pod schody a na iné tmavé miesta, kde najradšej nocovali.



A dosť! Povedali si v Prešove

Koncom minulého roka sa naši kolegovia z SMSÚ ŽTS z prešovskej údržby budov podstatnou mierou venovali rôznym menším i väčším opravám a údržbárskym prácam na prešovskej stanici. Smutné je azda iba to, že väčšinu opráv museli robiť preto, aby napravili to, čo zdevastovali iní. Zvyčajne neprispôsobiví a nežiadani návštevníci stanice z radov bezdomovcov. Pod niečo sa však podpísal aj zub času. Povedali si však: „A dosť!“ A pustili sa do práce!

zabránený prístup. Zátarasy vyrobili z jaklových profilov a vnútro je z kari pletiva, všetko na modro natreté, aby to ladilo s interiérom vestibulu. Demontovali aj otáčavé bubny na cestovné poriadky, keďže boli v priestore, ktoré sa zatarasilo. Namontovali ich nanovo na prístupnejšom mieste. „Všetky úpravy sme robili vlastnými kapacitami a veríme, že sme tak prispeli ku skvalitneniu kultúry pre cestujúcich vo vestibule prešovskej budovy,“ povedal Bc. Peter Novosad, vedúci SMSÚ ŽTS ÚB Prešov. A nám ostáva veriť, že jedna z najmodernejších staníc na Slovensku, v metropole Šariša, bude lákať viac cestujúcich, ako iných nežiadaných návštevníkov.

(sch), Foto: SMSÚ ŽTS ÚB Prešov

Vstupné dvere sú nové, nasledujú nástupištia a stavadlo

Až do konca minulého roka ovplyvňoval tepelnú pohodu vo vestibule železničnej stanice v Nových Zámkoch chlad a prievan. Stačilo vymeniť vstupné dvere na budove a cestujúci už čakajú na svoje vlakové spoje v oveľa príjemnejších teplotných podmienkach. Súčasne sa doladzovali projekty obnovy nástupíšť, parkovacej plochy a stavadla 2, s ktorými sa začne už v tomto roku.

Chlad a prievan dlhé roky zneprijemňoval cestujúcim pobyt vo vestibule železničnej stanice v Nových Zámkoch. Pôvodné vstup-

né oceľové dvere v zasklenej stene od mesta netesnili a vzduchové clony, ktoré mali zamedziť vstupu studeného vzduchu do haly, nespĺňali požadované predpoklady. Vykurovanie haly nebolo efektívne, keďže otvorený bol aj vstup do podchodu k nástupištiam. Ľudia radšej postávali v kútoch alebo priamo pri vykurovacích telesách. „Namiesto vstupných oceľových dverí je teraz dvojica posuvných dverí, medzi ktorými sa nachádza medzipriestor – zádverie. Ovládané sú pohybovými senzormi. Automatické posuvné dvere pribudli aj pri vstupe do podchodu, aby sa odstránil prievan tvorený tzv. komínovým efektom. Teplotná pohoda vo vestibule sa ihneď zlepšila,“ vysvetľuje Ján Szabo, prednosta sekcie železnič-



Po výmene vstupných dverí do budovy stanice je už vo vestibule príjemnejšie.



V Nových Zámkoch sa začne s rekonštrukciou nástupíšť, chodníkov, parkovacej plochy aj stavadla 2.

ných budov z OR Trnava. Vymenené boli aj dvere na poschodí, vedúce k 1. nástupištiu a na boku budovy od pošty. Zároveň sa aktualizovali ďalšie projekty, ktoré sa začnú realizovať už v tomto roku. Dôjde ku komplexnej rekonštrukcii nástupíšť, vrátane výmeny informačného systému, veľkou vizuálnou zmenou prejde budova stavadla č. 2, ktorá sa horizontálne zníži o polovicu. Zo štvorpodlažnej riadiacej veže sa stane dvojpodlažná a dvojpodlažná prístavba tiež stratí jedno poschodie. V projektoch sa tak tiež ráta aj s opravou chodníkov a parkovacej plochy pre služobné vozidlá ŽSR.

Martin BALKOVSKÝ

foto: autor, Ivana STRMEŇOVÁ

O CESTOVNÝCH PŘÍKAZOCH

Každý železničiar je povinný vykonávať svoju pracovnú činnosť v mieste výkonu práce, ktoré mu určí zamestnávateľ a je uvedené aj v pracovnej zmluve. Môže to byť miesto definované presnou adresou, lokalita ohraničená intravilánom obce, prípadne traťový úsek. Avšak zamestnávateľ môže prikázať výkon práce aj na inom mieste ako je dohodnuté v pracovnej zmluve, t. j., mimo pravidelného pracoviska. V takom prípade hovoríme už o pracovnej ceste a zamestnanec si stravné a výdavky spojené s touto cestou účtuje v cestovnom príkaze. Vyplňovanie „cestákov“ v podmienkach ŽSR by síce malo byť jednotné, no nie je tomu tak, keďže niektoré organizačné jednotky majú ešte aj vlastné pravidlá. Opýtali sme sa na Odboře riadenia ľudských zdrojov GR ŽSR, ako má vyzeráť správne vyplnený cestovný príkaz pre tuzemské pracovné cesty, podľa Súbornej smernice LZ.

Cestovný príkaz je vypísaný už pred pracovnou cestou

Ešte pred nástupom na pracovnú cestu (PC) si zamestnanec vopred vypíše cestovný príkaz. Musí ho schváliť nadriadený zamestnanec, napr. vedúci, ktorý zároveň definuje základné podmienky PC. „**Odsúhlasí miesto, dátum a hodinu nástupu pracovnej cesty, miest výkonu práce, čas trvania a miesto skončenia pracovnej cesty.** Pri viacdňových cestách určí spôsob ubytovania, nariadi aj použitie dopravného prostriedku, napr. vlak, autobus. Pri služobnom vozidle uvedie jeho evidenčné číslo. Využitie taxislužby je možné len ojedinele, v odôvodnených prípadoch, ak nie je možné použiť iný verejný druh hromadnej dopravy,“ informuje Roman Černý z OŠ10 GR ŽSR. Zamestnanec nemôže svojvoľne a jednostranne meniť určené podmienky PC. Súčasťou PC je doprava za výkonom práce, samotný výkon práce na danom mieste a tiež cesta späť. Zamestnávateľ pri určení miesta nástupu a ukončenia PC prihliada na oprávnené záujmy zamestnanca, na dohodnuté miesto pravidelného pracoviska, ale aj na charakter úloh, ktoré má zamestnanec plniť. Môže to byť pravidelné pracovisko, bydlisko zamestnanca alebo akékoľvek iné miesto. Dôležitým faktorom na určenie výšky stravného je začiatok a koniec PC. Zvyčajne, ak zamestnávateľ neurčí inak, sú tieto časové údaje totožné s odchodom, resp. príchodom určeného dopravného prostriedku podľa cestovného poriadku, avšak môžu sa zhodovať aj so skutočným časom odchodu z domu, resp. príchodom domov.

Zamestnancovi prislúcha stravné

Zamestnanec si na cestovnom príkaze účtuje aj stravné, čo je náhrada za vynaložené peňažné prostriedky na stravu počas trvania PC. Stravné prislúcha za každý kalendárny deň PC, v závislosti od času trvania PC v danom dni. Ak PC trvá 5 až 12 hodín - stravné predstavuje 4 €, ak trvá dlhšie ako 12 hodín, no najviac však 18 hod. – je to suma 6 € a pri PC nad 18 hodín už 9,30 €. „Trebárs za dvojdnovú pracovnú cestu, ktorá trvala od 20. hodiny do 9. hodiny, zamestnancovi prináleží stravné len za druhý kalendárny deň v sume, ktorá je určená pre časové pásmo 5.00 až 12.00 hod. Ak zamestnanec vykoná počas jedného kalendárneho dňa niekoľko PC, nárok na stravné sa posudzuje za

[illegible]

Na zadnej strane účtujeme výdavky a stravné.

každú PC samostatne. V prípade, že všetky PC v jednom dni trvajú menej ako 5 hodín, pričom ale celkový súčet trvania týchto PC je 5 hodín a viac, zamestnancovi patrí stravné za celkový čas trvania týchto PC,“ vysvetľuje Roman Černý. Takisto môže dôjsť k situácii, keď doba pracovnej cesty bude kratšia ako 5 hodín, ale aj výkon na pravidelnom pracovisku bude kratší ako 4 hodiny. „V takom prípade, ak súčet trvania pracovnej cesty a výkonu práce na pracovisku bude dlhší ako 4 hodiny, dochádza k tzv. nenárokovému plneniu – zamestnávateľ môže poskytnúť stravné. Keďže je to nenárokové plnenie, stravné v tomto prípade podlieha zdaneniu. Z tohto dôvodu sa takéto stravné vykazuje na osobitnom cestovnom prikaze, ktorý sa označí na prednej strane, najlepšie v pravom hornom rohu textom **STRavné - ZDAŇOVANÉ**,“ ozrejmuje Roman Černý a dodáva, že Súborná smernica LZ myslí aj na účtovanie pracovných ciest zamestnancov, ktorým častá zmena pracoviska vyplýva z osobitnej povahy povolania.

Preplácajú sa aj výdavky za ubytovanie a cestovné

Zamestnancovi vyslanému na PC patrí náhrada preukázaných výdavkov za ubytovanie v prípade, ak mu zamestnávateľ nedokáže zabezpečiť bezplatné ubytovanie. A čo sa týka náhrady ces-

[illegible]

Predná strana cestovného príkazu musí byť vypísaná vopred, ešte pred odchodom na pracovnú cestu.

tovných výdavkov, tie ŽSR prepláca svojim zamestnancom nielen za pracovné cesty absolvované za účelom pravidelného výkonu práce, ale aj za dni odbornej prípravy, pravidelného a mimoriadneho školenia, odborných skúšok, lekárskech preventívnych prehliadok, nariadeného psychologického vyšetrenia a rekondičných pobytov za cestu do miesta pobytu a späť. Musia sa ale realizovať mimo pravidelného pracoviska zamestnanca. Samozrejme, že cestovné výdavky musí zamestnanec preukázať cestovným lístkom alebo miestenkou. „**Mali by byť nalepené na samostatnom hárku papiera a nie zopnuté kancelárskou spinkou na cestovnom príkaze. Takto eliminujeme stratu cestovného dokladu pri zúčtovaní cestovného príkazu a urýchlíme kontrolu,**“ radí Roman Černý. Všetky písomné doklady, potrebné na vyúčtovanie pracovnej cesty, musí zamestnanec predložiť do 10 pracovných dní po dni skončenia pracovnej cesty. Výnimkou sú iba zamestnanci s pravidelnou realizáciou pracovných ciest, ktorí vyúčtovanie cestovných náhrad predkladajú najneskôr 26. dňa príslušného kalendárneho mesiaca za obdobie od 26. dňa predchádzajúceho kalendárneho mesiaca do 25. dňa príslušného mesiaca.

Ako vidno, vyplnenie cestovného príkazu nie je jednoduchá záležitosť. Spomenuli sme iba základné pravidlá, keďže na podrobnejšie vysvetlenie by sme potrebovali oveľa väčší priestor. Konkrétne prípady, kedy vypisovať cestovný príkaz a ako si účtovať stravné či cestovné výdaje, zahŕňa Súborná smernica VZ. Pochopiteľne, je nemysliteľné, aby ju do detailov ovládal železničiar, ktorého náplňou práce je riadenie dopravy či údržba železničnej infraštruktúry. V hlavách predsa nosia vlastné predpisy. Ak si neviete s niečím rady, obráťte sa na svoju osobu z personálneho, ktorá vás určite usmerní, poradí, pomôže s vyplnením „cestáku“. Alebo napíšte nám a my sa opýtame za vás.

Martin BALKOVSKÝ



FOTOHÁDANKA



Foto: Štefan MORE

Dnes naša otázka znie: **Viete, kde a čo 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: ZVOLEN.

Víťazom sa stal a vecnú cenu získava: Vladimír IZÁK zo Zvolena.

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. Dnes na vaše otázky odpovedáme na strane 15. Napíšte nám prosím aj o tom, čo sa vám v predchádzajúcich číslach páčilo najviac a čo najmenej.

Na anonymné otázky a nezelezničné témy nebudeme reagovať.

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



ZIMNÁ SÚŤAŽ USMIALO SA NA VÁS ŠŤASTIE?

Správna odpoveď na súťažnú otázku decembrovej zimnej súťaže: Kedy bola uvedená do prevádzky nová 4-sedačková lanovka v lyžiarskom stredisku Orava Snov Ski Oravská Lesná, bola odpoveď C - január 2007! Z veľkého počtu správnych odpovedí sme vyžrebovali **Michala PEREČINSKÉHO z Košíc**. Výhercovi dvoch celodenných skipasov do strediska OravaSnov **GRATULUJEME!**

				Pomoc: Amarus, kán, tyl, senzor	výzva	časová jednotka	arabský člen	snímač	Pomoc: klaret, ksar, stoa	široký čln	kridlo (odb.)	rénium (zn.)	zverník (zastar.)	gigant
Rušnovodič parného rušňa hovorí kuričovi: -Hod' krivé... (dokončenie v tajničke).				nástenný gobelín					malý vodný tok nezáživ- nosť					
				1.časť tajničky										
				koncovka zdrobnelín			nič					dánska poč. miera		
				Európan			deň v týždni					kantáta L.Janáčka		
Jozef Vysočani	mútil	morské ryby	mastná zemina zn. abtesly			konský postroj poradie					nemocnič. oddelenie vyhynutý kočovník			
arabský hrad					antická kolonáda koniec modlitby					zn. cigár severský mor. vták				
hlboký ženský hlas				indonéz. ostrov slovenský denník					exmetrop. Barmy odpadová časť kmeňa				toto (rusky)	riedka tkanina
francúz. člen			vytýčená trasa anglické muž.meno					ružové vino predložka (poza)						
2.časť tajničky														
január (česky)						japonská abeceda					solmizačná slabika			

Projektovali lanovky, ozubnicu, váhy ale aj železničné stanice

Viete kto projektoval visutú lanovku v Tatranskej Lomnici? Alebo rekonštrukciu TEŽ-ky a ozubnicovej dráhy? Koho podpis je pod prechodom na Ukrajinu z Maťoviec? Alebo kto je za projektom rozmrazovne v Čiernej nad Tisou či dynamických váh v Devínskej Novej Vsi? Pod vymenovanými stavbami a ešte pod mnoho ďalšími je podpis SUDOP-u Košice, a.s. ktorý za 60 rokov svojej existencie zanechal významnú stopu v konkrétnej podobe pri návrhu a realizácii veľkého množstva stavieb.

Súčasná akciovka vznikla z niekdajšieho štátneho podniku. SUDOP – Štátny ústav dopravného projektovania bol založený 17. novembra 1953 ako samostatný rozpočtový útvar ministerstva dopravy. Hlavnou úlohou SUDOP-u bolo okrem iného zabezpečovať projektovú dokumentáciu pre všetky odvetvia železničnej dopravy. Pre Železnice SR zabezpečuje táto firma aj v súčasnosti množstvo projektovej dokumentácie, ale aj ďalšie činnosti. „Významné projekty by nebolo možné dosiahnuť bez kvalifikovanej, vysoko odbornej cielave-domej a obetavej práce všetkých zamestnancov SUDOP-u „su-



Pred rozkrojením narodeninovej torty Ing. Ladislav Natafaluši odpovedal na otázky Ivety Malachovskej, ktorá celý večer moderovala.



Na narodeninovej oslave SUDOP-u sa stretli viacerí odborníci z rôznych odvetví, a tak nebola núdza ani o rozhovory.

dopákov“, ktorých od založenia spoločnosti až po jej súčasnosť bolo v SUDOP-e zamestnaných 634. Priemerná doba zamestnania 1 zamestnanca je 9 rokov a 2 mesiace,“ povedal vo svojom príhovore Ing. Ladislav Natafaluši, generálny riaditeľ akciovky na slávnostnom stretnutí firmy, spoločníkov a priateľov koncom roka v košickom hoteli DoubleTree by Hilton pri príležitosti 60. výročia založenia firmy. Slávnostný večer sa niesol v narodeninovom duchu s krásnym kultúrnym programom, avšak núdza nebola ani o odborné témy a rozhovory, keďže sa stretli odborníci z rôznych odvetví, železniciu nevnímajúc.

[sch]

Prvých 317 km trate azerbajdžanských železníc je už obnovených

Presne dva a pol roka trvalo azerbajdžanskej firme Demiriolservis obnovenie 317 km trate na vybraných úsekoch trate Baku – Bejuk Kesik. Svoj záväzok, skrátiť termín výstavby a ukončiť pokládku ešte v roku 2013, sa im teda podarilo splniť. Teraz budú niekoľko mesia-



Prvých 317 km trate azerbajdžanských železníc obnovených aj vďaka Slovákom.



cov realizovať dokončovacie práce a okolo polroka 2014 by sa mal začať ďalší – ešte objemnejší projekt. V pláne je obnoviť zvyšných 600 km trate tak, aby bola do konca roka 2018 obnovená celá trať Baku – Bejuk Kesik. Súbežne s obnovou koľaje začne v roku 2014 aj komplexná rekonštrukcia trakčného vedenia a zabezpečovacieho zariadenia. Slovenská firma Sudop Trade by pri obnove ďalších kilometrov nemala chýbať. Z Azerbajdžanu nám zahlásil náš bývalý kolega, dopisovateľ, fotograf a predovšetkým dozor na stavbe za slovenského projektanta Ing. František Murár.

Milé stretnutie po rokoch

Myšlienkou zorganizovať stretnutie s dôchodcami, bývalými zamestnancami odvetvia elektrotechniky sa podľa ich vlastných slov na sekcii elektrotechniky a energetiky OR Zvolen zaoberali aj v minulosti, reálnou sa však stala až v predvianočnom období minulého roka.

Na stretnutie prišlo 25 dôchodcov, nielen z blízkeho okolia Zvolena, ale aj zo vzdialenejších regiónov, zvali sa starí známi a spolu pospomínali na časy minulé. Niektorí sú síce v bližšom kontakte, ale ostatní sa nevideli aj dlhé roky, takže stretnutie bolo o to vrúcejšie. Prítomných privítal prednosta SEE OR Zvolen Ing. Ján Ďuriš. Povedal, čo to z histórie aj súčasnosti železnice a elektroúseku, starého názvu, ktorý sa skôr tisne na jazyk aj tým, ktorí ešte nie sú na dôchodku. Zvítania boli radostné. V družných rozhovoroch sa prezerali aj staré fotografie. Najstarší prítomný dôchodca, pán Milan Meliška, má už osemdesiatku dávno za sebou. Na-



Bývalí kolegovia, kamaráti a zamestnanci SEE OR Zvolen na spoločnom stretnutí.

jmladší dôchodca – pán Viliam Majer je na dôchodku len pár mesiacov. Múdre príslovie hovorí, že spoločnosť je taká vypeľá, ako si váži starých ľudí a malé deti. V tomto prípade je to prejav úcty k starším ľuďom – našim dôchodcom „elektrikárom“, ktorí pre túto

spoločnosť niečo urobili. Za to im patrí poďakovanie. Dôchodcovia odchádzali s dobrým pocitom a my s nimi dúfame, že tieto stretnutia sa stanú pravidlom.

SEE OR Zvolen a ZO OZŽ pri SEE OR Zvolen,
foto: SEE OR Zvolen

S odborníkom na tému civilnej ochrany



Odbornú prednášku o krízových situáciách predniesol zvolenským zamestnancov CO Ing. Ľudovít Bokor.

Koncom minulého roka sa v OR Zvolen konalo školenie členov štábov civilnej ochrany (CO) a odborných jednotiek CO strediskových ŽST OR. Školenie organizovalo oddelenie krízového riadenia a ochrany v súlade s plánom hlavných úloh OR Zvolen pre túto oblasť. Odbornú prednášku na tému - krízové situácie predniesol Ing. Ľudovít Bokor, dlhoročný pracovník Vzdelávacieho a technického ústavu krízového manažmentu a civilnej ochrany MV SR. Vo svojom vystúpení sa zameriaval na krízové situácie, ktoré by mohli vzniknúť na našom území s dosahom aj na železniciu. Demonštroval to na prípadoch menších krízových situácií, ktoré sa udiali v SR. Následne rozobral postavenie a činnosť štábov CO a jednotiek CO počas takýchto situácií. Prítomní zamestnanci si z prednášky odnášali na svoje pracoviská potvrdenie opodstatnenosti organizovania jednotiek a štábov civilnej ochrany pri riešení krízových situácií aj v podmienkach OR. Záver prednášky sa niesol v duchu želania, aby boli na riešenie takýchto situácií pripravení, ale získané vedomosti nemuseli uplatniť v praxi.

Ing. Tatiana BERNÁTOVÁ, foto: autorka

Správanie cestujúcich v priestoroch ŽSR určia pravidlá

Cestujúca verejnosť už bude mať presne určené, ako sa má správať v priestoroch ŽSR. Konkrétne podmienky, nariadenia a zákazy sa dozvie z Pravidiel správania sa v priestoroch železničnej stanice a na prilahlých verejnosti prístupných miestach, súvisiacich s poskytovaním služieb železníc, ktoré ŽSR od 1. marca zverejnia vo všetkých železnič-

ných staniach a zastávkach. Túto povinnosť vyžaduje od prevádzkovateľa dráhy zákon o dráhach. Pravidlá budú mať predpísaný tvar a dobre čitateľný text obsahne všetky pravidlá správania sa osôb v priestoroch železničnej stanice podľa miestnych podmienok. Viditeľne sa umiestnia na miesta prístupné cestujúcej verejnosti t.j. vo

vestibule stanice alebo v čakárni, prípadne v prístrešku pre cestujúcich. V staniach, ktoré nemajú budovu, ani prístrešok pre cestujúcich, prípadne je táto budova pre verejnosť neprístupná, budú Pravidlá zverejnené na nástupišti na tabuli pre informovanie cestujúcich.

(red)

Kalendár výročí trati ŽSR 2014

Prehľad výročí tratí tentoraz obsahuje niekoľko storočníc na tratiach miestneho významu (s výnimkou úseku Úľany nad Žitavou – Levice). Na jednom z úsekov (Komárno – Kolárovo) je už osobná prevádzka viac rokov zastavená. Z elektrifikovanej trate Bratislava – Berg - Viedeň zostal len úsek z Wolfsthalu do Viedne na rakúskom území.

Ing. Pavol DERAJ

DÁTUM	TRAŤ	VÝROČIE
15. 1.	Palárikovo – Šurany	140
30. 1.	Bratislava Rača – Bratislava-Vajnory	140
5. 2.	Bratislava – Berg štátna hranica	100
7. 4.	Šahy – Krupina	115
1. 5.	Rožňava – Bánréve MÁV	140
31. 5.	Palota – Lupków PKP (bez tunela)	140
18. 6.	Oravský Podzámok – Tvrdošín	115
30. 6.	Lupkóvsky tunel	140
1. 7.	Moldava nad Bodvou – Medzev	120
1. 7.	Počkaj – Baňa Lucia	120
9. 7.	Čadca – Makov	100
20. 7.	Rožňava – Dobšiná	140
26. 7.	Banská Bystrica – Podbrezová	130
27. 7.	Trenčianska Teplá – Trenčianske Teplice	105
19. 8.	Topoľčany – Veľké Bielice	130
1. 9.	Myjava – Nové Mesto nad Váhom	85
5. 9.	Jesenské – Tisovec	140
6. 9.	Jablonica – Brezová pod Bradlom	115
7. 9.	Šurany – Zlaté Moravce	120
26. 9.	Levice – Úľany nad Žitavou	100
28. 9.	Telgárt – Dobšinská Ľadová Jaskyňa	80
10. 10.	Žilina – Rajec	115
15. 10.	Spišské Vlachy – Spišské Podhradie	120
17. 10.	Šaľa – Neded	105
30. 10.	Hronská Dúbrava – Banská Štiavnica (normálny rozchod)	65
31. 10.	Prievidza – Nitrianske Pravno	105
1. 11.	Bratislava hl. st. – Bratislava východ	120
3. 11.	Čadca – Zwardoň PKP	130
8. 11.	Komárno – Kolárovo	100
12. 11.	Plešivec – Slavošovce	120
26. 11.	Zbehy – Radošina	105
30. 11.	Humenné – Stakčín	105
18. 12.	Poprad – Kežmarok	125
21. 12.	Tvrdošín – Suchá Hora	115
27. 12.	Margecany – Smolník (úzky rozchod)	130