

ŽELEZNIČNÝ seriál

ŽSR

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY

ROČNÍK XXIII

MÁJ 2013

**Železnica
má veľkú budúcnosť**

Platí nová kolektívna zmluva

Predstavujeme OR Žilina

Handlovský viadukt opravený

Priaznivý trend v hospodárení pokračuje

Z PORÁD VEDENIA



Na aprílových stretnutiach sa členovia vedenia ŽSR zaoberali výsledkami hospodárenia v prvom štvrtroku, vzťahmi so štátom, projektovým riadením, ale aj mnohými ďalšími témami. Pozornosť venovali výkonným normám, schválený bol projekt inventarizácie majetku čiarovými kódmi a stále aktuálnou témou je aj koncepcia rozvoja ľudských zdrojov.

Vzťahy so štátom

Vo vedení ŽSR a následne aj v Správnej rade ŽSR bol prerokovaný Návrh vyhodnotenia plnenia zmluvy o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry za rok 2012. Obdobne, ako pri celkových výsledkoch ŽSR za r. 2012, aj výsledky plnenia zmluvy so štátom boli priaznivé. Základné parametre stanovené zmluvou boli v roku 2012 splnené. Plánovaný objem fixných nákladov 270 mil. € bol dodržaný a zo strany ŽSR tak nevznikajú žiadne dodatočné nároky na štátny rozpočet. Materiál bol predložený na MDVRR SR k záverečnému protokolárnemu uzavretiu.

Výsledky hospodárenia

Vedenie ŽSR prerokovalo výsledky hospodárenia ŽSR. V porovnaní s plánom je dosahovaný priaznivý trend v celkových nákladoch i výnosoch a tak isto aj v porovnaní s rokom 2012. Základné informácie o výsledkoch za 1 - 4/2013 sú uvedené v priloženej tabuľke.

Projektové riadenie

Generálny riaditeľ ŽSR rozhodnutím č. 14/2013 schválil novú Smernicu pre riadenie projektov na ŽSR s účinnosťou od 1. 5. 2013. Nová smernica bola spracovaná z dôvodu zapracovania zmien vyplývajúcich z aplikačnej praxe a potreby premietnutia nových prvkov a postupov pre riadenie projektov podľa požiadaviek vedenia ŽSR. Rozhodnutím č. 16/2013 bola schválená Správa z analýzy súčasného stavu a návrhu budúceho stavu projektu č. 2/2012 - Objektívizácia zborníkov výkonových noriem. Z vyhodnotenia súčasného stavu využívania noriem spotreby práce vyplýva, že v podmienkach ŽSR je používaných celkom 47 zborníkov výkonových noriem (ďalej len ZVN), v tom 5 ZVN v odvetví RD, 20 v odvetví ŽTS, 18 v odvetví OZT (pričom ďalšie 2 nové ZVN sa v tomto odvetví pripravujú) a 4 v odvetví EE. Samotná evidencia výkonov sa vykonáva v každom odvetví odlišným spôsobom. Tak isto sú odlišnosti podľa odvetví v použití noriem. Vykazovanie produktivity sa buď nevykonáva (RD, OZT), alebo len čiastočne v rôznych IS (ŽTS, EE). V návrhu budúceho stavu sa okrem iného uvažuje:

- s používaním 38 nových ZVN (RD = 5, ŽTS = 13, OZT = 20), ktoré budú vydané formou interných riadiacich aktov a s 1 predpisom nahradzujúcim ZVN v odvetví EE;
- sledovaním výkonov zamestnancov vo všetkých odvetviach RD, OZT, ŽTS a EE v základnom členení: produktívne výkony, výkony režijného charakteru a neproduktívne výkony;
- zjednotenie prepojenia informačných systémov (IS), využívania jedného IS najmä z hľadiska sledovania výkonov v požadovanej štruktúre a najmä jednotného sledovania produktivity práce.

Rozhodnutím č. 19/2013 bol schválený návrh zámeru projektu Inventarizácia majetku na ŽSR pomocou čiarových kódov. Cieľom projektu je zabezpečiť preukázateľnosť vykonania fyzickej inventarizácie priamym zápisom do kmeňových dát majetku, zefektívnenie a zrýchlenie procesu inventarizácie majetku DHM a operatívnej evidencie pomocou čiarových kódov, označenie majetku pomocou štítkov a jeho nasnímanie pomocou čítacích zariadení, čo prispeje k zjednodušeniu a zrýchleniu procesov súvisiacich s inventarizáciou. Zavedenie pilotného projektu inventarizácie sa predpokladá na VOJ Železničné telekomunikácie a následne od roku 2014 na ostatné VOJ.

Rozhodnutím č. 20/2013 bola schválená hodnota správa projektu č. 6/2011 - Optimalizácia činnosti posunu a technickej kancelárie. Úlohou projektu v súlade s programom revitalizácie ŽSR bolo komplexne prehodnotiť pracovné pozície na železničných staniciach v oblasti poskytovania týchto doplnkových služieb na železničnej infraštruktúre. Hlavnými prínosmi projektu sú vyrovnaný hospodársky výsledok týchto služieb zabezpečením optimalizácie počtu zamestnancov poskytujúcich tieto služby, znížením nákladov na tieto činnosti a nasadenie ICT prostriedkov na štandardizovanie týchto činností. Projekt č. 6/2011 - Optimalizácia činnosti posunu a technickej kancelárie je ukončený a v ďalšom období sa bude táto služba poskytovať dopravcom štandardne podľa ich požiadaviek.

Koncepcia rozvoja ľudských zdrojov na ŽSR

Vedenie ŽSR a následne Správna rada ŽSR prerokovali návrh koncepcie rozvoja ľudských zdrojov. Materiál obsahuje rámcový návrh rozvojových programov a aktivít, ktoré sú vo vybraných častiach už v súčasnosti realizované a ŽSR ich plánuje aplikovať aj v budúcnosti. Niektoré ďalšie uvedené programy sa nachádzajú v rôznych úrovniach rozpracovanosti. Zároveň materiál obsahuje aj výhľadové programy, z ktorých bude možné v budúcnosti čerpať v závislosti na ekonomickej situácii ŽSR. Bolo rozhodnuté, že koncepcia bude ďalej rozpracovaná formou projektu. Vedenie ŽSR i Správna rada ŽSR budú priebežne informované o postupe spracovania koncepcie a jej výstupoch a tak isto aj zamestnanci prostredníctvom Ž-semaforu.

Návrh koncepcie riešenia železničných priecestí

Rozhodnutím č. 17/2013 bol schválený návrh novej koncepcie riešenia železničných priecestí na sieti ŽSR. Materiál bol spracovaný v súlade so závermi z porady zástupcov MDVRR SR s vrcholovým manažmentom ŽSR, ZSSK a ZSSK CARGO dňa 20. 12. 2012. Koncepcia bude prerokovaná vo vedení ministerstva dopravy a následne predložená na rokovanie vlády SR v júni t. r.. Návrh analyzuje súčasný stav a stanovuje postup riešenia v oblasti rozvoja, zvyšovania bezpečnosti, rušenia priecestí, organizácie preventívno-bezpečnostných aktivít pre verejnosť, vrátane návrhu potrebných legislatívnych zmien. O výsledku prerokovania koncepcie vo vláde SR budeme informovať aj prostredníctvom Ž-semaforu. Vedenie ŽSR sa tiež zaoberalo prípravou a organizačným zabezpečením Dňa bezpečnosti na železničných priecestiach, ktoré sa konalo dňa 7. mája. Viac si prečítate na strane 3.

Ing. Anton KUKUČKA

Vybrané ekonomické ukazovatele ŽSR za 1. - 4. 2013

UKAZOVATEL	1.-4.2012 skutočnosť	1.-4.2013 plán	1.-4.2013 skutočnosť	% plnenia oproti plánu	% plnenia medziročne
ÚDAJE Z VÝKAZU KOMPLEXNÉHO VÝSLEDKU PODĽA IFRS (v tis. €)					
Výnosy celkom	162 276	154 902	156 885	101,28	96,68
- z toho tržby z predaja vlastných služieb	69 308	66 211	68 090	102,84	98,24
- v tom úhrada za prístup k ŽI	30 399	29 532	30 087	101,88	98,97
- z toho úhrada fixnej časti EON (dotácia)	90 000	86 667	86 667	100,00	96,30
Náklady celkom	151 874	154 488	146 243	94,66	96,29
Výsledok hospodárenia z prevádzkovej činnosti	12 265	2 413	11 861	491,61	96,71
Výsledok hospodárenia z finančnej činnosti	-1 841	-1 999	-1 164	58,23	63,23
Výsledok hospodárenia za obdobie pred zdanením	10 424	414	10 697	xx	102,62
Výsledok hospodárenia za obdobie po zdanení	10 402	414	10 642	xx	102,31
DOPRAVNÉ VÝKONY					
Dopravné výkony OD v tis. vlkm	10 402	10 358	10 392	100,33	99,90
Dopravné výkony ND v tis. vlkm	4 359	4 132	4 353	105,36	99,86
Dopravné výkony OD v mil. hrtkm	2 769	2 666	2 780	104,29	100,39
Dopravné výkony ND v mil. hrtkm	5 566	5 311	5 424	102,14	97,45
Spolu dopravné výkony (OD+ND) v tis. vlkm	14 761	14 490	14 745	101,76	99,89
Spolu dopravné výkony (OD+ND) v mil. hrtkm	8 335	7 976	8 204	102,86	98,43
ZAMESTNANCÍ					
Priemerný prepočítaný stav	14 661	14 560	14 417	99,02	98,34
Evidenčný počet k 30. 4.	14 505	-	14 411	xx	99,35

Chodci nemali pri zrážke s vlakom žiadnu šancu

Dav ľudí stojí. Pozerajú na nehybnú postavu, ktorá sa zdržiava uprostred priecestia. Vyťahujú fotoaparáty a kamery, ani blížiaci sa vlak nedonúti postavu pohnúť sa. Atmosféra hustne a prirodzený rešpekt pred mohutným vlakom spôsobuje, že dav prirodzene ustupuje ešte o čosi viac dozadu. Po náraze sa pohľady upriamujú na viacero strán, hľadajú to, čo z nehybnej postavy zostalo. „Ešteže je to dnes iba simulácia,“ poznamenal jeden z prítomných novinárov.

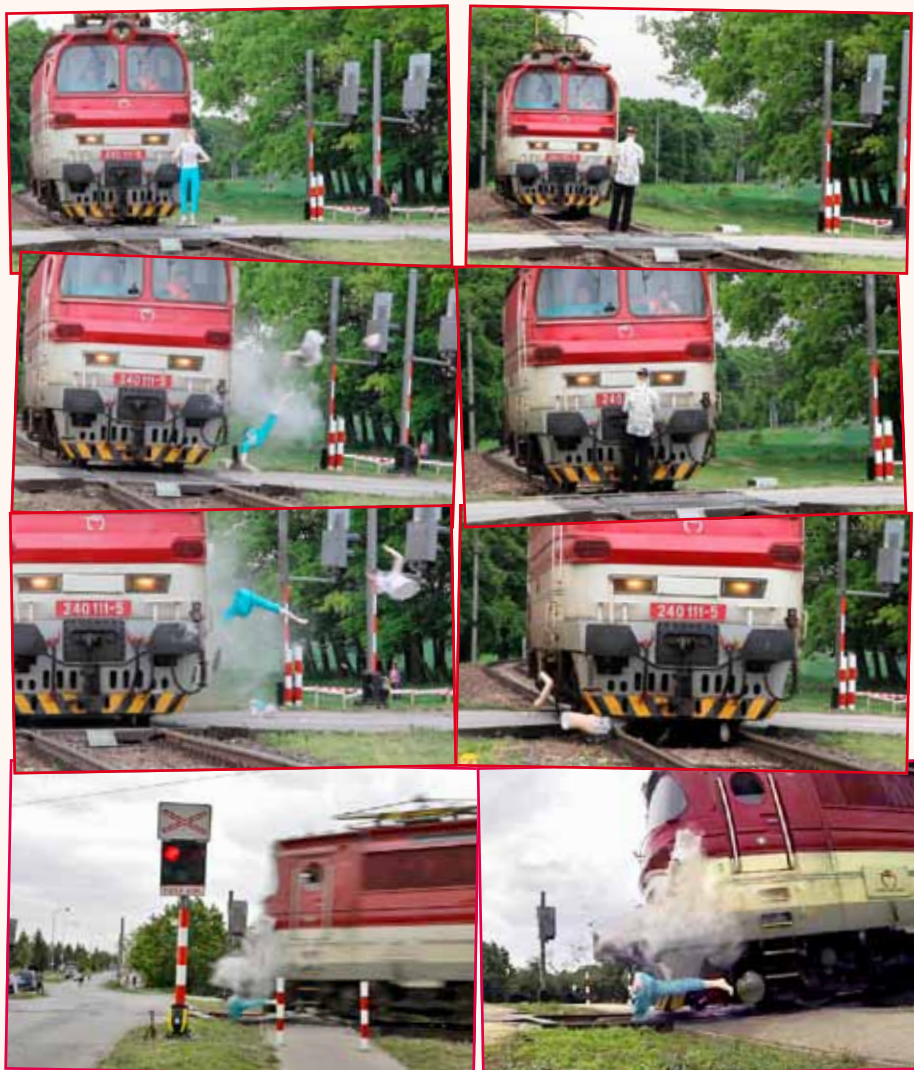


Aj napriek tomu, že neustále prebieha kampanť týkajúca sa bezpečnosti na železničných priecestiach spojená s rôznymi preventívnymi akciami, počet nehôd sa neznižuje. Nielen vodiči, ale aj chodci podceňujú nebezpečenstvo idúceho vlaku, ktorý má oveľa vyššiu brzdnú dráhu ako motorové vozidlá. Práve na bezpečnosť chodcov bol zameraný tohtoročný Medzinárodný deň bezpečnosti na železničných priecestiach, ku ktorému sa ŽSR pridali už piatykrát. V spolupráci s Ministerstvom dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, Ministerstvom vnútra SR, Policajným zborom SR, ZSSK a mediálnym partnerom Zelenou vlnou RTVS, zorganizovali simulovanú zrážku figuríny chodca a vlaku. V rámci tejto akcie chceli ŽSR zdokumentovať správanie sa chodcov na priecestiach, preto sa na štyri vybrané priecestia namontovali kamery. Tie snímali správanie účastníkov cestnej premávky počas jedného mesiaca. Monitorovanie zaznamenalo desiatky porušení zákona o premávke na pozemných komunikáciách. Medzi najčastejšie patrilo prechádzanie cez priecestie v čase, kedy už červené svetlo signalizuje prichádzajúci vlak, čím chodci alebo cyklisti riskujú zrážku. Pri príležitosti Medzinárodného dňa bezpečnosti na železničných priecestiach sa v utorok 7. mája uskutočnila v priestoroch OR Trnava aj tlačová konferencia. Predstavitelia ŽSR, ministerstva dopravy a Prezídia Policajného zboru v krátkosti zhrnuli nehodovosť a situáciu na priecestiach. „Železnice znižujú počet železničných priecestí, za posledných 10 rokov sme znížili ich počet takmer o 350. Snažíme sa tiež zvyšovať stupeň zabezpečenia priecestí,“ povedal generálny riaditeľ ŽSR Ing. Štefan Hlinka. Taktiež sa prezentovali nahrávky z kamier a novinárom priblížili simulovanú zrážku, ktorá sa konala po tlačovej konferencii. Železničné priecestie na Kamenej ceste v Trnave patrilo medzi jedno zo štyroch monitorovaných a stalo sa aj dejiskom dvoch simulovaných zrážok. Za účasti množstva novinárov a okoloidúcich sa uskutočnila prvá zrážka chodca v životnej veľkosti s rušňom pri rýchlosti 30 km/h, ktorá mala devastačné následky. Aby všetko pôsobilo reálne, oznámil rušňovodič nehodu na linku

integrovaného záchranného systému 112. Uviedol základné informácie a jedinečné identifikačné číslo priecestia. Pri druhej simulácii bola figurína postavená v bezprostrednej blízkosti železničného priecestia a vlak sa rútil rýchlosťou 80 km/h, pričom došlo vplyvom tlakovej vlny k jej zachyteniu a následnému odhodeniu. Vďaka veľkému záujmu médií môžeme považovať ukážky zrážok za úspešné. Účelom bolo upozorniť chodcov na nebezpečenstvo prechodu cez priecestie počas výstražnej signalizácie a na opatrné počínanie si na priecestí. „Snažíme sa každoročne vymyslieť konkrétnu akciu, zameranú na bezpečnosť na železničných priecestiach. Osobitný ohlas a, myslím si,

že aj 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 autentická a pre figurínu aj mimoriadne tragická. Jej časti lietali niekoľko metrov od priecestia. Myslím, že každému účastníkovi akcie bolo jasné, že človek by nemal pri strete s mnohotonným kolosom žiadnu šancu a je jedno, či rýchlosť vlaku bola 30 alebo 80 km za hodinu,“ zhrnula deň bezpečnosti na železničných priecestiach riaditeľka Odboru komunikácie Mgr. Martina Pavliková.

Ivana STRMEŇOVÁ, Foto: Edo





Každá mostnica Handlovského viaduktu je originál

Z histórie Handlovského viaduktu, ktorá siaha už do roku 1906, zaujme najmä deštrukcia dvoch mostných polí počas oslobodzovacích bojov o Handlovú. Ich oprava bola po necelých piatich mesiacoch ukončená 10. januára 1948. Lenže roky prevádzky a vplyvy počasia sa podpísali pod jeho súčasný technický stav. Uvedomovali si to aj bratislavskí mostári, ktorí počas 17-dňovej rozsiahlej opravy mosta zažili pravú zimu aj letné dni. Na akcii tiež spolupracovalo viacero technických zložiek.

S opravou Handlovského viaduktu sa začalo 3. apríla. Počas plánovaných 18 dní museli mostári vymeniť 296 mostníc, nitovať a zväŕať poškodené a skorodované časti ocelevej konštrukcie. Technológia prác bola mimoriadne náročná a podieľali sa na nej až 4 pracovné čaty z SMÚ MO v Žiline, Zvolena aj z Bratislavy. S čím ale chlapi nerátali, bolo zradné aprílové počasie. V prvých dňoch výluky ich dokonca prekvapil sneh! Opatrnosť bola namieste, veď v 20-metrovej výške nad zemou mohlo kedykoľvek dôjsť k úrazu. Okrem mostárov výluku efektívne využili aj traťováci z SMSÚ ŽTS TO Topoľčany. „Medzi Prievidzou a Chrenovcom sme opravili geometrickú polohu koľaje a výhybiek v dĺžke takmer 5 kilometrov. Súčasne ďalší most v km 4,825 dostal 60 nových mostníc. Technický stav trate na Handlovskom viadukte a jeho prilahlých úsekoch sme vylepšili výmenou 1750 m koľajníc, 73 kusov podvalov a strojným prečistením štrkového lôžka koľaje v dĺžke 550 m,“ uviedol Bc. Pavol Pokrývka, prednosta Sekcie ŽTS OR Trnava, ktorý zároveň vyzdvihol perfektnú spoluprácu technických zamestnancov MO Bratislava, odboru 430 GR, sekcie ŽTS, VVÚŽ a železničných geodetov. Oprava viaduktu nachádzajúceho sa v sklone a ešte aj v oblúku si vyžadovala projekt opracovania mostníc, ktorý pripravil Ing. Michal Hojčka, geodet SŽG Bratislava: „Určili sme výškové aj smerové parametre koľaje, aby jazdná dráha zodpovedala navrhovanej nivelete a prevýšeniu. Keďže pásnice mosta, na ktoré sa

pokladajú mostnice, boli v rovnakej výške, potrebné prevýšenie sa docielilo osadením klinových dubových podloží pod mostnice na vonkajšej strane oblúka. Každá mostnica je teda originál, každá má zameranú svoju výšku.“ Samotní mostári zasa predstavili inovatívny technologický postup kladenia mostníc. „V mieste uloženia mostníc sme na pásnice liali pevný polyuretán, z ktorého vznikli 20 až 40 mm hrubé podložky. Zaliatím hláv nitov vytvárajú rovnú úložnú plochu a tiež dopĺňajú potrebnú výšku mostníc. Zároveň tlmia dynamické rázy, takže okrem mäkkejšej jazdy vlakov sa predlžuje životnosť mostníc aj konštrukcie mosta,“ povedal Ing. Stanislav Beno z MO Bratislava. Napriek prvotnému problémom s počasím sa mostárom podarilo výluku skrátiť o jeden deň, rekonštrukčné práce finišovali už za slnečného počasia s letnými teplotami. Po konsolidácii úseku budú vlaky opäť jazdiť cez Handlovský viadukt pôvodnou traťovou rýchlosťou 50 km/h.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor a MO Bratislava



Každá z 296 mostníc mala presne určené miesto vyliae polyuretánom. Požadované prevýšenie koľaje sa docielilo priskrutkovaním klinových podloží k mostniciam.



Na správne parametre jazdnej dráhy dozerali (zľava) Ing. Michal Hojčka, Roman Hazucha a Ing. Tomáš Murín, geodeti z SŽG Bratislava.



Plné lešenie obopínalo v apríli oceľovú konštrukciu viaduktu kvôli zaisteniu bezpečnosti práce zamestnancov ŽSR, ako aj osôb a vozidiel pohybujúcich sa pod mostom.



Zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Topoľčany vylepšili počas výluky technický stav trate nielen na viadukte, ale aj medzi Prievidzou a Chrenovcom.



Počas demontáže starých mostníc s pásovými mechanizmami prekvapila mostárov snehová nádielka.

Od 1. mája platí nová kolektívna zmluva

Nová Kolektívna zmluva ŽSR je platná na dobu určitú, a to od 1. mája 2013 do 31. marca 2014. Podpísal ju Ing. Štefan Hlinka, generálny riaditeľ ŽSR a jedenásť zástupcov odborových organizácií 22. apríla. Kolektívne vyjednávanie bolo v tomto roku o čosi zložitejšie ako sme boli doteraz zvyknutí. Už dosť dlho sa nestalo, že by dohoda o KZ nebola dosiahnutá ešte v prvom štvrtroku.

Po sérii šiestich kolektívnych vyjednávaní, ktoré prebiehali od novembra 2012 a následnom konaní pred sprostredkovateľom nakoniec zmluvné strany našli kompromis vo všetkých sporných otázkach. Najzložitejšia bola diskusia v oblasti odmeňovania. Z pohľadu zamestnávateľa bola snaha posilniť nezaručenú zložku mzdy, a tým dosiahnuť širšie možnosti v motivácii zamestnancov. Systém odmeňovania, uplatňovaný v ŽSR, možnosti motivácie poskytuje v dostatočnom rozsahu. Nie na všetkých úrovniach sú však jeho možnosti využívané efektívnym spôsobom. Zmluvná strana odborárov trvala na adresnom zvýšení mzdy pre každého zamestnanca cestou zvýšenia tarifnej mzdy. V závere bol prijatý kompromis - zvýšenie tarifných miezd pevnou sumou 20 €. Poskytovanie odstupného zamestnancom je v KZ riešené v súlade s § 76 Zákonníka práce. V rámci dôležitých osobných prekážok v práci je rozšírené za účelom vylepšenia možnosti starostlivosti o rodinu poskytovaním pracovného voľna s náhradou mzdy pre

zamestnancov, ktorí sa starajú o dlhodobu ťažko zdravotne postihnuté dieťa vo veku do 26 rokov (v KZ ŽSR 2012 bol vek dieťaťa určený do 18 rokov). Rozsah ostatných nárokov na pracovné voľno zostal zachovaný v pôvodnom rozsahu. V tejto súvislosti je potrebné upozorniť, že pri poskytovaní pracovného voľna predstavuje kalendárny deň časový interval od 0.00 do 24.00 h. Nevyhnutne potrebný čas pri prekážkach v práci podľa § 141 ZP je čas, ktorý zamestnanec preukáže, maximálne však v rozsahu priemernej dĺžky dennej normy. Ak lekár napíše do dokladu, že vyšetrenie trvalo celý deň, zamestnancovi sa uzná prekážka v práci v rozsahu priemernej dĺžky dennej normy. U zamestnancov s pružným pracovným časom sa prekážky v práci na nevyhnutne potrebný čas posudzujú len v rozsahu, v ktorom zasiahli do základného pracovného času. Pri náhradách cestovných výdavkov bol odstránený limit poskytovania cestovných náhrad pri zabezpečení OOPP (v KZ ŽSR 2012 hradené len jedenkrát). Pracovnú cestu nariaďuje



Ing. Štefan Hlinka, generálny riaditeľ ŽSR pri podpise novej kolektívnej zmluvy pre zamestnancov ŽSR.

príslušný vedúci zamestnanec, samozrejme, len mimo pravidelného pracoviska zamestnanca. V záujme ohodnotenia zásluhovosti zamestnancov v súvislosti s ich pôsobením v ŽSR, pri včasnom odchode do dôchodku, bola zvýšená suma odmeny za každý odpracovaný rok v ŽSR zo sumy 83 € na 90 €. V oblasti aktivít, realizovaných z finančných zdrojov sociálneho fondu, bolo upravené podľa rozsahu poskytovanie príspevku na rekreačný pobyt zamestnanca v zariadeniach ŽSR – SIP Strečno a ÚZ Starý Smokovec. Doplnená bola možnosť poskytnutia príspevku 50 € v rekreačných zariadeniach, ktoré sú v prenájme odborových organizácií a ich konkrétny zoznam tvorí prílohu kolektívnej zmluvy.

(SK)

Rušno na bratislavskej hlavnej stanici

V sobotu 4. mája bolo na bratislavskej hlavnej stanici poriadne rušno. Ruch spôsobil vrtuľník, ktorý krúžil nad stanicou a pomáhal pri odstraňovaní starých stožiarov trakčného vedenia.

Trakčné vedenie (TV) v Bratislave bolo vybudované v rokoch 1967 – 1968 a keďže jeho životnosť bola stanovená na 30 rokov bol najvyšší čas situáciu riešiť. Z finančných dôvodov sa jeho rekonštrukcia odkladala až do roku 2011, kedy sa už z dôvodu veľkej poruchovosti nedal tento stav ďalej udržiavať. Projekt rekonštrukcie TV vypracovala firma PRODEX Bratislava. Rekonštrukciu

vykonáva firma ELZA Bratislava, s ktorou spolupracuje firma EŽ Kysak. Dodávky materiálu vo väčšej miere realizuje firma ELTRA Košice. Práce na rekonštrukcii sa začali pred rokom v máji a hotovo by mali zahľásiť v júni tohto roku. V rámci rekonštrukcie trakčného vedenia sa vybudovala aj spínacia stanica, z ktorej je napájané trakčné vedenie rušňového depa a odstavné stanice osobných vlakov. V súčasnosti sú už všetky práce na výmene stožiarov, nosného lana a trolejového drôtu ukončené. V denných aj nočných výlukách sa robia drobné dokončovacie práce. „Poslednou veľkou prácou bolo práve odstraňovanie starých trakčných podpier. Vysoké stožiare sa museli najprv rozdeliť, potom demontovať a pri týchto náročných prácach bol nápomocný žeriav firmy Felbermayr a vrtuľník MI 8T firmy Techmont,“ informoval nás Marián Strašífták z Odboru 460 GR ŽSR.

(sch), Foto: Ľubomír MITAS



Vysoké stožiare sa museli najprv rozdeliť na dve časti a postupne ich vrtuľník na lane prenášal a ukladal na zberné miesto. Náročná práca bola výborne skoordínovaná a tak sa všetko podarilo na jednotku. Aj záber na obálke je zo soboty 4. mája 2013.



Železnica je obrovský prepravný systém s veľkou budúcnosťou

Poznáme ho najmä ako človeka, ktorý sa výrazne podieľa na zachovaní histórie slovenských železníc. Vďaka nemu a hŕstke nadšencov je dnes zachovaných a pred zošrotovaním zachránených niekoľko historických rušňov a vlakov. Dvadsať rokov šéfoval Múzejno-dokumentačnému centru ŽSR a dnes je generálnym riaditeľom sekcie železničnej dopravy a dráh na ministerstve dopravy. Ing. Jiří Kubáček, CSc. verí, že železnica v žiadnom prípade nepatrí do starého železa, práve naopak, je to obrovský prepravný systém s veľkou budúcnosťou...

Poznáme vás ako železničného nadšenca, človeka, ktorý významnou mierou prispel a prispieva k zachovaniu železničnej histórie. Dokumentuje, píše, rieši, ale aj opravuje a riadi staré rušne a vlaky. Človek, ktorého poteší každý historický artefakt súci do múzea. Ako ste sa stožňili so zmenou funkcie a aké je vaše pôsobenie na ministerstve dopravy?

Mojou hlavnou úlohou na ministerstve dopravy je koordinovať činnosti železničných spoločností, tak aby železnica na Slovensku dobre fungovala. Nie je možné, aby si tri štátne podniky robili samy, čo chcú a mali medzi sebou spory, resp. nespolupracovali. Mojou úlohou je koordinovať procesy, aby to fungovalo ako celok. Na začiatku sme urobili analýzu toho, v akej pozícii sa železnice nachádzajú. Ľudia nevnímajú železnice, ako tri štátne podniky, nechápu to, čo je aj pochopiteľné, ale vnímajú v akom stave sú vlaky, ako jazdia na čas, ako vyzerajú stanice, či sú pekné, ošarpané a podobne. Nikdy som nebol zástancom procesného riadenia a razil som skôr cestu, nech majú kompetencie a zodpovednosť šéfovia, či už stanice, alebo depa. A oni všetko, čo sa dialo na stanici či na danom pracovisku riešia a o všetkom vedia. A preto si myslím, že takto by to malo byť aj dnes. Stanice by mali byť jednotné a malo by tam byť všetko čo má byť. Ja často vravím, že som na ministerstvo len požičaný, ak štátna správa stratí záujem o moje služby, chcem sa vrátiť späť.

Veľa sa dnes hovorí o šandardizácii staníc. Existuje reálna jednotná vízia ako by to malo na železničných staniciach vyzeráť?

Sme zástancami toho, čo káže zdravý rozum, čiže majú byť čisté vlaky, a to doslova, nielen okná, ale aj celý vlak zvonku, ako aj jeho interiér. Funkčné a čisté toalety, tečúca voda... Štandardy sú teda dané. Máme popis stavu, ktorý chceme, aby sa zmenil, vylepšil. Čiže zadefinujeme presne, čo má byť napríklad na zastávke, stanici, ale aj na iných miestach, a tak sa to bude meniť. Čím sa líši benzínová pumpa od stanice? Tiež sú tam dvaja ľudia,

ktorí obsluhujú stojany, kontrolujú, účtujú, predávajú tovar a vedia tam mať čisto a poriadok, dokážu zariadiť, aby tam fungovalo kultúrne WC a bolo možné sa tam dobre cítiť. Parametre, ktoré nastavujeme sú signálom istej úrovne údržby. Tým bude kontrolovaná aj údržba zariadení. Sme toho názoru, že nemôžeme mať vysokú trávu a nemôžu byť okolo tratí ruiny, ako keby majiteľ dlhodobo nebol doma. Vylepšovať by sa mali nielen budovy a zariadenia ŽSR, ale predovšetkým vlaky. Veľa vlakov ZSSK je v zlom stave a pre cestujúceho nepôsobia vôbec dobre. Ja som mal dokonca vážne pochybnosti o tom, či sa vlaky naozaj čistia, umývajú alebo sa za to iba platí, pretože osobné vlaky sú naozaj špinavé. Ďalšou oblasťou, na ktorej je potrebné pracovať je imidž firmy a ľudské zdroje, pretože imidž je zlý a vek zamestnancov železníc je vysoký. Je dôležité prijať opatrenia, ktoré by viedli k zmene. Omladiť železničiarске rady a vylepšiť imidž.

Pozitívny obraz železnice je aj v spoľahlivom cestovnom poriadku. Dlhodobou stabilizovaný grafikon osobnej dopravy je asi to, čo by najviac vylepšilo najmä osobnú dopravu. Čo vy na to?

Keď celá Európa prišla na to, že najlepším riešením je symetrický taktový grafikon, ktorý zrovnomení chod železnice, tak sme usúdili, že aj my ušetríme určité prevádzkové náklady, keďže sme limitovaní príspevkom štátu a tak sme sa rozhodli, že grafikon vlakovej dopravy bude rovnomerný. Je to veľké umelecké dielo, spraviť slušnú previazanú dopravu. Podstatou taktovej dopravy je, že keď sa rešpektovaním parametrov tratí a potrieb ľudí skonštruuje raz za deň jedno prepojenie v styčných bodoch, kde je skonštruovaný prestup napríklad na 12 minút, keď to opakujem každé dve hodiny, a sú napojené na rýchliky, tak garantujem ten dobre skonštruovaný bod a zachová sa tak pravidelnosť. Taký je napríklad cestovný poriadok vlakov vo Švajčiarsku a funguje výborne. Je to aj veľká zmena užívateľských zvyklostí. Náš doterajší komerčný grafikon nútil ZSSK kvôli šetreniu zachovávať obsadené vlaky



v špičkách a vyškrtávať, a teda rušiť vlaky v sedle. A v tomto dospela firma takmer k dokonalosti, kedy niekde zostali iba dva vlaky. Jeden pár vlakov v rannej špičke, druhý poobede a to nemá zmysel, pretože tam sa nedá zorganizovať racionálna prevádzka vlakov, pretože je nízky kilometrický priebeh. Vtedy je lepšie radšej odísť z trate, pretože takto to nemá zmysel. Pred nami na operačnom stole leží železnica, ktorá je pacientom, ledva hýbe palcom na nohe a je tam niečo prehnuté. My musíme takúto časť identifikovať a bez sentimentu odrezať. Mne sa to ťažko ako bývalému muzejníkovi hovorí, ale pri tejto zodpovednosti si uvedomujem, že to tak musí byť. Aby ten zdravý organizmus bol dobre fungujúci a aj naďalej mal šancu na prežitie. Železnica vôbec nie je odsúdená do starého železa, práve naopak, tento prepravný systém má veľký zmysel. Prepra-



Jiří Kubáček bol pri zrode múzea dopravy v Bratislave a verí, že sa k tejto práci, ktorá bola aj jeho koníčkom ešte vráti.

ví veľké množstvo záťaže, je ekologicky, bez závislosti, ale je to systém s vysokým podielom vlastného kapitálu. Efektívny je vtedy, keď jazdí na plný plyn, pretože železnica je drahá aj keď stojí, a preto sústredíme výkony tam, kde nám to jazdí. Najdrahšia doprava je tam, kde je súbeh železnice a autobusov. Odišli sme z tratí, kde to nemalo význam, ale ešte stále máme aj také. Máme asi 5 percent tratí, kde nejazdia vlaky, kde by sme nemali dávať peniaze zo štátneho rozpočtu, ale samozrejme nechceme tieto trate rušiť. Bude ich ponúkať VÚC aj za symbolické ceny a ak sa nepredajú, tak ich zakonzervujeme s očakávaním, že príde čas, keď sa vlaky na trať vrátia.

Železnica je vo vyspelých krajinách aj v Európskej únii preferovaná doprava, kedy to tak bude aj u nás?

Áno, železnica má množstvo predností a vlastných pôvabov napríklad tým, že je ekologická, externé náklady sú oveľa menšie ako v cestnej doprave a je menej závislá na rope, na miestach, kde je elektrifikovaná. Takže z tohto pohľadu má svoju budúcnosť, len sa musí rozumne spravovať a určiť jej správne postavenie. Významná časť našej železnice má obrovský potenciál, ten sa musí rozvíjať a využiť. Je tu však aj mnoho takého, čo svoj potenciál už dávno stratilo. Možno niečo z toho ešte môže prežiť ako turistická atrakcia alebo kultúrna hodnota. Tomu musíme dať šancu na ďalšie prežitie, samozrejme, s podmienkou aktívneho zapojenia všetkých hlásateľov týchto hodnôt, železnica sama by sa v tomto ohľade mala do istej miery angažovať (veď ide o jej históriu), tento jej angažmán musí mať však veľmi starostlivo a zodpovedne vymedzenú mieru, primeranú nášmu kultúrnemu povedomiu i ekonomickej situácii. Väčšina dlhodob nefungujúcich vecí však už stratilo akúkoľvek šancu na zmysluplnú budúcnosť, pričom ich údržba nás stojí peniaze, ktoré by sme oveľa zmysluplnejšie využili inde. S tým treba urobiť pomerne rázny poriadok. Ako bývalého múzejníka ma, samozrejme, bolí, ak sa na železnici niečo ruší, ale ak sa na to pozriem zo súčasnej pozície, tak je jasné, že sa musíme sústrediť na to, čo je schopné prežiť.

Stáli ste pri zrode múzea dopravy, bolo to v podstate vaše dieťa. Máte ešte nejaký sen v spojitosti so železnicou?

Bol by som rád, ak by sa podarilo vytvoriť slušné železničné múzeum na Slovensku. A ešte jeden konkrétny sen, na ktorom pracujem aj s ďalším nadšencami, a to je obnovenie prevádzky na normálnorozhodnej ozubnicovej železnici z Tisovca do Pohronskej Polhory, jednej z dvoch takýchto tratí zachovaných v celoeurópskom meradle. Ak sa to podarí, bude to svetová vec.

Ďakujeme za rozhovor.

Dana Schwartzová

Ctíme si zákazníkov

O objednávkach trás, fakturáciách, informačných systémoch, o energetike, ale aj o Asociácii železničných dopravcov na Slovensku sa hovorilo na stretnutí s dopravcami, ktoré pripravil odbor obchodu GR ŽSR.



O práci kancelárie One Stop Shop a o sieťovom vyhlásení sa prítomní dozvedeli z prezentácie Ing. Petra Šulka, PhD (O 450).

V apríli sa v SIP Strečno konalo stretnutie s dopravcami, ktoré zorganizoval odbor obchodu (O450) GR ŽSR. Vyše 80 účastníkov z radov dopravcov sa prostredníctvom rôznych prezentácií dozvedeli o zmenách v ŽSR, práci na jednotlivých pracoviskách odboru obchodu a odboru dopravy. Ing. Miroslav Matúšek, riaditeľ odboru obchodu okrem privítania informoval aj o personálnych zmenách v ŽSR. O práci kancelárie One

Stop Shop a o sieťovom vyhlásení sa prítomní dozvedeli z prezentácie Ing. Petra Šulka, PhD (O 450). Informoval aj o počtoch zavedených trás nákladnej dopravy kanceláriou OSS či počte vydaných telegramov. Hovoril o zmenách v legislatíve, upozornil na dôslednosť pri vyplňovaní objednávok a informoval o novinkách, ktoré sa pripravujú. Ing. Roman Tomek v ďalšej prezentácii informoval okrem iného aj o TOP 10 dopravcov, ktorí v roku 2012 mali najväčší podiel v nákladnej doprave. Rebríček vedie ZSSK CARGO, nasleduje METRANS Danubia, a.s., Express Rail, s.r.o., LTE, Prvá slovenská železničná, Central Railways, s.r.o., Loko Rail, Bryntin RAIL CZ, s.r.o., AWT Rail SK, a.s. (ŽDD, a.s.) a desiatku uzatvára SŽDC. Ako však povedal Ing. Milan Nevidánský, riaditeľ odboru dopravy, ctíme si všetkých našich zákazníkov, menších nevynímajúc. Ing. Jozef Dudák (O 410) predstavil PIS a jeho vnovenú podobu, na ktorej sa pracuje v rámci projektu Redizajn PIS. Ing. Karol Mravec (O 450) odprezentoval rôzne zaujímavé štatistiky, tak napríklad vývoj počtu dopravcov za posledné roky stúpol, ale, žiaľ, počet prepráv klesol. Prítomným sa prihovorel a informoval o liberalizácii železníc Ing. Jiří Kubáček, CSc., generálny riaditeľ sekcie železničnej dopravy a dráh MDVRR a zároveň odpovedal na rôzne otázky dopravcov. V diskusii sa hovorilo o vzájomnej spolupráci, problémoch, o nákupe energie a jej využiteľnosti, ale aj o pracovnom čase a jazykovej zdatnosti rušňovodíčov.

(sch)



Stretnutia s dopravcami sa zúčastnili aj zľava: Ing. Ján Juriga, námestník generálneho riaditeľa ŽSR pre prevádzku, Ing. Jiří Kubáček, generálny riaditeľ sekcie žel. dopravy a dráh MDVRR SR a Ing. Milan Nevidánský, riaditeľ odboru dopravy GR ŽSR.

Menšie rozlohou, veľké nasadením a odbornosťou

Jedno zo štyroch oblastných riaditeľstiev v organizačnej štruktúre ŽSR je OR Žilina. Spravuje železničnú infraštruktúru a riadi vlakovú dopravu na severe Slovenska. Jeho oblasť v sieti ŽSR je ohraničená vchodovými návestidlami železničných staníc v Štrbe, Martine, Nového Mesta nad Váhom a Chynoranoch. Výmena vlakov s Poliakmi sa deje cez pohraničnú prechodovú stanicu Skalité, medzi Slovenskom a Českom vlaky prechádzajú cez PPS Lúky pod Makyťou a najmä Čadcu, kde je intenzita vlakov najvyššia. Aj keď OR Žilina neohuruje rozlohou, vo svojom obvode sústredilo najvýznamnejšie investičné aktivity.

Železničné trate prechádzajú v obvode OR Žilina malebnou prírodou Liptova, Turca, Oravy, Kysúc a Považia. Hornaté kraje ponúkajú nádherné scenérie, ale železničiarom často sťažujú prístup ku koľajisku a komplikujú údržbu železničnej infraštruktúry. Náročné je aj zabezpečenie zjazdovosti tratí v zimnom období. „Rozlohou a počtom zamestnancov síce nekonkurujeme veľkým OR-kám v Košiciach a Trnave, napriek tomu v našom obvode prebiehajú všetky modernizácie koridorov. Technicky sú náročné, čo si vyžaduje obrovské nasadenie, snahu a najmä odbornosť ľudí. Každá stavba si vyžaduje našu neustálu komunikáciu so zhotoviteľmi, stavebnými dozormi, alebo investorom,“ povedal Ing. Milan Solárík, riaditeľ OR Žilina. Spoliehať sa môže na kanceláriu riaditeľa OR. Jej vedúci Ing. Jozef Maršala prezradil, že okrem množstva administratívy zabezpečujú chod korešpondencie, požiaru ochranu, vybavujú sťažnosti, poskytujú informácie a riešia ekológiu. V priamej pôsobnosti riaditeľa OR sú sekcie ľudských zdrojov a ekonomiky, ako aj oddelenie krízového riadenia a ochrany, ktorý riadi Ing. Ľubomír Tkáč. Sekcia riadenia dopravy spadá pod námestníka pre riadenie dopravy Bc. Pavla Oravca a v kompetencii námestníka pre infraštruktúru Ing. Ivana Ďurkoviča sú tri technické odvetvia, ktoré zastupujú sekcie železničných tratí a stavieb, oznamovacej a zabezpečovacej techniky, elektrotechniky a energetiky.

Vekový priemer už nie je najnižší

Sekciu ľudských zdrojov riadi jedna z dvoch prednostiek prierezového aparátu OR Žilina – Ing. Zuzana Kazdová: „Agenda aj samotná činnosť našej sekcie je v podstate identická so sekciami ľudských zdrojov na každom oblastnom riaditeľstve. Oblasť personalistiky a odmeňovania zabezpečujú dve oddelenia.“ Konkrétnu predstavu o OR Žilina dajú personálne štatistiky. Z nich vyplýva, že k 30. aprílu 2013 bol rozpis plánovaných miest 2350 a evidenčný počet zamestnancov 2335. Iné čísla zasa prezradia, že vekový priemer žilinského OR-ka už nie je najmladší a ťahá mu k päťdesiatke. A len tak mimochodom - viac ako polovica zamestnancov má úplné stredné vzdelanie. Najviac osôb, viac ako tisíc, zamestnáva Sekcia riadenia dopravy. Pochopiteľne, pretože najmasovejšou typovou pozíciou je profesia výpravcu. Tých má OR Žilina aktuál-



Vedenie OR Žilina tvorí tento tím:

Zľava: Ing. Jozef Blahovec, Bc. Pavol Oravec, Ing. Ján Kováčik, Ing. Ľubomír Tkáč, Ing. Zuzana Kazdová, Ing. Jozef Maršala, Ing. Milan Solárík, Ing. Jaroslav Kľučka, Magdaléna Lacková, Ing. Anton Danišek, Ing. Ivan Ďurkovič.

ne 362, za nimi nasledujú signalisti, ktorých je 233. Na chvoste rebríčka typových pozícií, čo sa týka počtu osôb, sú 4 zvárači kovov, 3 tesári a 2 inštalatéri. Výnimočná je aj pozícia závorára. Ani nie tak výkonom práce, ale faktom, že táto funkcia patrí výlučne ženám. Štyri závorárky obsluhujú kontrolné prvky železničných priecestí vo Vysokej nad Kysucou na trati Čadca – Makov.

Dopravu ovplyvňujú výluky na koridore

„S dvoma oddeleniami – technologickým a riadením dopravy, zabezpečujeme plnenie objednávok jednotlivých dopravcov, riadime, koordinujeme a kontrolujeme dopravný proces na severe Slovenska,“ povedal o najpočetnejšej sekcii riadenia dopravy jej prednosta Ing. Ján Kováčik. Technologovia sa podieľajú na tvorbe GVD, plánu vlakovtorby, s vlečkármi uzatvárajú zmluvy o styku dráh. V obvode OR Žilina je celkom 62 vlečiek, tie najvýznamnejšie patria automobilke a kontajnerovému terminálu v Žiline, papierenskej firme v Ružomberku a vápenke vo Varíne. Ľudia z technologického oddelenia sledujú aj priepustnosť tratí. Najzávažnejšia situácia je počas výluk na koridore, limitujúcim je aj úsek medzi Žilinou a Vrútkami. V prvom rade však riadia, metodicky usmerňujú a kontrolujú 11 samostatných železničných staníc, z ktorých sú 2 mimotriedne (Žilina, Žilina - Teplička), 5 staníc je 1. kategórie 4 stanice sú 2. kategórie. Tieto sú nadriadené celkovo 43 nesamostatným železničným staniciam.

Kontrolní a prevádzkoví dispečeri oddelenia

riadenia dopravy bezprostredne organizujú dopravnú prevádzku z pracoviska v Žiline. V zmenách sa striedajú po trojiciach. Kontrolný dispečer je vedúcim zmeny, prevádzkový dispečer 1 má na starosti hlavné a vedľajšie trate od Štrby, cez Žilinu po Čadcu, prevádzkový dispečer 2 zasa riadi úsek od Žiliny po Nové Mesto nad Váhom, vrátane odbočných tratí. Vzhľadom k rozsiahlej výlukovej činnosti počas modernizácie V. koridoru medzi Novým Mestom nad Váhom a Púchovom a aktuálne aj pre rekonštrukcie tunelov na prihraničných úsekoch Lúky pod Makyťou – Horní Lideč a Čadca – Mosty u Jablunkova, je ich práca náročná a zodpovedná. Práve množstvo výluk, ktoré sa denne v obvode konajú, má výrazný vplyv na plnenie grafikonu vlakovkej dopravy. Len od januára do apríla bolo evidovaných už 1068 výluk. Najčastejšie žiada výluky sekcia ŽTS, ale sú to najmä objednávky pre koridorové práce.

Kopce dávajú tratiam netypické parametre

Záber sekcie železničných tratí a stavieb je mimoriadne široký, preto sa jej prednosta Ing. Jozef Blahovec spolieha na 3 oddelenia a podlieha mu aj 9 výkonných pracovísk SMSÚ ŽTS. Samozrejme, že medzi všetkými povinnosťami traťovákov dominuje bezpečná zjazdovosť železničných tratí, ktoré dosahujú dĺžku 518 km. Pre porovnanie, pri ceste vlakom zo Štrby do Nového Mesta nad Váhom urazíte 221 km. Najrozsiahlejším koľajiskom v obvode OR Žilina disponuje osobná stanica v Žiline, má 72 koľají a 140 výhybiek. Ak sme už pri výhybkách, tých

ťou ľudí – také je Oblastné riaditeľstvo Žilina

by sme v žilinskom obvode napočítali 1624. Kolaje sa kľukatia aj v drsných oblastiach Oravy aj Kysúc a najmä v zimných mesiacoch si ich zjazdnosť vyžaduje od traťovákov množstvo úsilia. Do boja so snehovou prikrývkou každoročne vyrážajú pluhy aj frézy, oravskú štreku pravidelne zasype niekoľko snehových lavín. Trate v hornatom teréne sa tiež vyznačujú netypickými parametrami. „**Najväčšie sklony trate, niekde až nad 20 %, sú v celom úseku od Skalitého po štátnu hranicu s Poľskom. Medzi Skalitým a Skalitým pod Polanou je maximálny sklon 27,2 %. Výrazné sklony sú aj medzi Tvrdošínom a Trstenou. Na hlavnom ťahu medzi Krásnom nad Kysucou a Čadcou je viacero zložených, resp. protismerných oblúkov. Viaceré majú polomery tesne nad 300 m, minimálny polomer oblúka v tomto úseku je 290 m, čo je rarita na hlavnom ťahu,**“ zhodnotil Ing. Jozef Blahovec. Najmenší oblúk, s polomerom iba 40 m, sa nachádza na elektrifikovanej úkorozhodnej trati s rozchodom 760 mm z Trenčianskej Teplej do Trenčianskych Teplic. Sekcia ŽTS tiež spravuje a udržiava 5 tunelov (Oravský, Kralovanský, tri sú pod Strečnom a najväčší tunel pod Tureckým vrchom) a 385 mostov, z nich najdlhší s 276,22 metrami preklenuje rieku Váh pri Púchove. V databáze je tiež evidovaných 646 budov, z nich je 6 certifikovaných, keďže majú energetický štítok a boli vybudované v zriaďovacej stanici Žilina – Teplička. Zaujímavosť nájdeme aj medzi železničnými priecestiami. Z celkového počtu 388 je 75 situovaných na 26-kilometrovej trati medzi Čadcou a Mako-
vom, a len v Turzovke ich napočítame 15.

Kysuce vynikajú pestrosťou zabezpečovacích zariadení

O priecestiach sa fundovane hovorí aj na pôde sekcie oznamovacej a zabezpečovacej techniky. V regióne OR Žiliny je 184 križovani železničnej trate s cestnou komunikáciou, vybavené priecestnými zabezpečovacími zariadeniami. „**V úseku Čadca – Skalité pri Svrčinovci je priecestie s veľmi vysokým dopravným zaťažením, denne ním prejde až 22 000 motorových vozidiel. V minulom roku bolo na ňom zaznamenaných 39 prípadov a v tomto roku doteraz 10 prípadov poškodenia závorových brvien. Pre zlepšenie stavu sa tu nainštaloval kamerový systém, monitor je na pracovisku výpravcu v Čadci,**“ uviedol Ing. Anton Danišek, prednosta sekcie OZT. Jej činnosť zvládajú tri oddelenia, šesť výkonných pracovísk a rozsah ich techniky je v skutku obšírny. Spoľahlivo musia fungovať zabezpečovacie zariadenia rôznych typov v 48 traťových úsekoch a 85

staniciach. Najmladšia „zabezpečovačka“ je vybudovaná v ŽST Žilina - Teplička a tvoria ju tri elektronické stavadlá ESA 11. Súčasťou tejto stanice je spádovisko Váh, v ktorom pracuje najmodernejšie automatizované triediace zabezpečovacie zariadenie s riadiacim subsystémom pre ovládanie 126 kolajových brzd. Nové vizuálne a hlasové zariadenia pre cestujúcich sú osadené v Žiline a v zmodernizovaných staniciach a zastávkach. V najmladšom tunceli pod Tureckým vrchom je nainštalovaný štrbinový koaxiálny kábel, ktorý zabezpečuje funkčnosť rádiového systému interných zložiek ŽSR, riadenia dopravy aj záchranárov. Pred požiarom v jej útroboch zasa varuje požiarový systém s líniovým hlásičom, jediným svojho druhu v ŽSR. Najväčšia rozmanitosť zabezpečovacích zariadení v sieti ŽSR je určite na 30-kilometrovom úseku medzi Žilinou a Čadcou. Stanice Kysucké Nové Mesto, Krásno nad Kysucou a Čadcu ovládajú rôzne elektronické stavadlá od viacerých výrobcov. V tomto úseku sú aj 2 systémy autobloku a tiež 2 typy priecestných zariadení. Na prevádzku zariadení OZT negatívne vplyvajú krádeže a poškodzovania častí obsahujúcich farebné kovy a železo. Len v úseku medzi ŽST Žilina - Teplička, Varínom, až po tunely pri Strečne došlo od začiatku tohto roka pri krádežiach diaľkových káblov 4-krát k prerušeniu prevádzky autobloku a dôležitých okruhov pre riadenie železničnej dopravy a diaľkového ovládania trakčných meniarní.

Elektrodispečing siaha až k susedom

Tretie, no nemenej dôležité technické odvetvie žilinského OR predstavuje sekcia elektrotechniky a energetiky. V jej pôsobnosti je aj 67 technologických objektov, diaľkovo ovládaných z riadiaceho strediska elektrotechniky (RSE) v Žiline. „**Dve samostatné systémy riadiacich systémov zabezpečujú prevádzku elektrifikovaných tratí. Jeden pokrýva úsek od Kralovan cez Žilinu, Čadcu až po české a poľské hranice. Druhý riadi technologické zariadenia medzi Žilinou a Veľkými Kostoľanmi pri Leopoldove, ako aj úsek z Púchova k hranici s Českom. Dispečeri ovládajú 20 napájacích a spínacích staníc a 1337 km rozvinutej dĺžky trakčného vedenia,**“ vysvetlil Ing. Jaroslav Kľučka, prednosta sekcie. Jeho tím ľudí, rozdelený do troch oddelení a piatich SMSÚ EE, musí spolupracovať aj so susednými OR. Technologické objekty medzi Kralovanmi a Štrbou síce udržiavajú Žilincania, ale diaľkovo ich už ovládajú Košičania, konkrétne elektrodispečing v Poprade. Podobná situácia je aj v úseku Veľké Kostoľany – Nové Mesto nad Váhom, v ktorom žilinská sekcia EE

zabezpečuje činnosť pre zariadenia diaľkového riadenia v správe OR Trnava. Ako jediná sekcia EE v ŽSR prevádzkuje až 3 trakčné napäťové systémy. Striedavé 25 kV napätie napájajúce trať od Bratislavy, hraničí v Dolných Kočkovciach pri Púchove s jednosmerným 3 kV napätím, ktorým sú napájané elektrifikované trate na severe a východe Slovenska. Treťou napäťovou sústavou s napätím 600 V je napájaná trať električky do Trenčianskych Teplic. Na kontrolu a údržbu trakčného vedenia majú trolejáři k dispozícii 7 montážnych vozov, k náročným opravám je povolávaný aj vlak trakčného vedenia, dislokovaný vo Vrútkach. Z nespočetného množstva elektrotechnických zariadení, ktoré má sekcia EE vo svojej správe, spomeňme ešte osvetlenie tunela pod Tureckým vrchom. Vybavený je žiarivkovými svietidlami umiestnenými na stenách tunela, LED svietidlami osadenými v drždálach a svetelný prechod medzi tunelom a vonkajškom zabezpečuje adaptačné osvetlenie ovládané súmrakovými snímačmi. Nemožno opomenúť aj jeden významný historický mílnik. Pred 60 rokmi sa uskutočnila skúšobná jazda historicky prvého elektrického vlaku zo Žiliny do Vrútok. Takto začala éra elektrifikácie našich tratí.

Financie odoberajú zlodeji a vandali

V mnohých domácnostiach rozumne gazdujú a rozhodujú o rodinnom rozpočte ženy. A podobne je na tom aj OR Žilina, kde má najlepši prehľad o financiách prednosta sekcie ekonomiky Magdaléna Lacková. Vedie 2 oddelenia, zamerané na controlling a prevádzkovú ekonomiku. „**Pre rok 2013 máme schválený menovitý rozpis Investičného plánu ŽSR zabezpečovaného z vlastných zdrojov hospodárskym spôsobom vo výške 2 359 200 €. Financie z plánovaných nákladov nám ale odčerpávajú opravy a náhrady poškodeného alebo odcudzeného majetku. Od začiatku roku evidujeme 70 prípadov krádeží a násilného poškodenia majetku, doteraz bola škoda vyčíslená na 38 486 €,“ prezradila prednosta. Kradne sa prevažne materiál, ktorý je súčasťou dopravnej cesty a tak je ohrozená bezpečnosť prevádzky. Miznú najmä trakčné vodivé prepojky, napínacie laná, káble, kovové zábradlia, zlodeji nepohrdu ani pohonnými hmotami z odstavených mechanizmov. Násilné prípady poškodenia majetku zvyčajne predstavujú rozbitia sklenených výplní dverí a okien alebo zlomenia závorových rahien. Viaceré trate sa stávajú čoraz častejším terčom pre zlodejov a vandalov. Lenže tento jav netrápi len OR Žilinu, je to celoslovenský spoločenský problém. Ale o tom až inokedy.**

Pilierom železníc bol, je a bude člo

Na to ako si pamätajú na vznik Železníc SR, kde v tom čase pracovali a ako zmeny vnímali, sme sa spýtali Ing. Jozefa Antoša, ktorý v roku 2011 odišiel z postu námestníka GR pre prevádzku do dôchodku. Na naše otázky odpovedal aj Mgr. František Petroci, predseda Odborového združenia železničiarov. Zverejňujeme aj výstrižky z vtedajšieho Ž semaforu o vzniku a fungovaní OZZ.



Mgr. František Petroci, predseda Odborového združenia železničiarov

V čase vzniku ŽSR som pracoval na Mechanizačnom stredisku v Štrbe ako rušňovodič. Od detstva som mal rád vlaky a cestovanie po železnici, a tak sa aj moje štúdium uberalo týmto smerom. V roku 1974 som po skončení SOU železničného v Čiernej nad Tisou nastúpil k traťovej dištancii v Poprade. Železnici som mal predurčenú, keďže pochádzam zo železničarskej rodiny. Vtedy bola železnica modrou armádou, ktorá bola bezhranične obdivovaná, spoločensky a sociálne vnímaná inak ako je to dnes. Je mi veľmi ľúto, že stavovský pocit hrdosti na prácu na železnici sa v súčasnosti pomaly rozpadáva. V čase vzniku ŽSR som bol v MS Štrba a musím povedať, že na výkonných pracoviskách sme osamostatnenie firmy od ČSD veľmi nevnímali, keďže priamo neovplyvňoval chod našej práce. S úctou a uznaním spomíname na osobnosti, ktoré v zložitom porevolučnom období prevzali zodpovednosť za riadenie Odborového združenia železničiarov i za osudy železničiarov. Michal Radev, Miroslav Janáček, Imrich Sedláček a mnoho ďalších sa nezmazateľne zapísali do dejín odborov na železnici. Nemôžem s vďakou nespomenúť ani na vysokú profesionalitu, výkonnosť, ale i osobnú angažovanosť od-



● Delegáti mimoriadneho zjazdu OZZ, ktorý sa uskutočnil 29. mája v Trnave, vyslovili súhlas s rozdeľovaním doterajšej spoločnej odborovej organizácie železničiarov na dve nástupnícke – Odborové združenie železničiarov v ČR a Odborové združenie železničiarov v SR. Na druhej stránke novozvolený predseda Generálnej rady OZZ na Slovensku Imrich Sedláček pri svojom vystúpení.

borného aparátu, ktorý mala táto nová generácia odborárov k dispozícii. Položilo základy personálnych, sociálnych, mzdových a partnerských vzťahov na železnici, ktoré ovplyvňujú našu činnosť, výsledky našej práce i životnú úroveň železničiarov i v súčasnosti. Práve

Z rokovania mimoriadneho zjazdu OZZ a ustanovujúceho zjazdu OZZ Slovenska

Slovenskí železničiarci majú svoju odborovú organizáciu

TRNAVA – Päťstošesť delegátov s hlasom rozhodujúcim sa 29. mája zišlo v Trnave na mimoriadnom zjazde Odborového združenia železničiarov, aby ukončili činnosť spoločnej odborovej organizácie.

Predseda OZZ Zdeněk Škop predniesol správu o činnosti Odborového združenia železničiarov od riadneho zjazdu, ktorý sa konal 11. decembra 1990. Objektívne možno konštatovať, že za takmer tri a pol roka spoločnej práce českých a slovenských odborárov-železničiarov dosiahlo viac úspechov ako neúspechov. Vymenúvať ich netreba, železničiarci ich veľmi dobre poznajú, veď sú súčasťou nášho každodenného života.

Mimoriadny zjazd schválil správu Ústredia OZZ o činnosti a hospodárení OZZ. Schválil aj doplnenie stanov OZZ a skutočnosť, že v prípade zániku OZZ rozpuštením (rozdeľením) prechádzajú práva, záväzky a pohľadávky, vrátane majetkových práv a povinností, na právnych nástupcov určených zjazdom OZZ. Platí to aj pre prevod práv a povinností z členského vzťahu členov OZZ a základných organizácií OZZ. Podľa ustanovenia § 12 odsek 2 zákona č. 83/1990 Zb. v znení nasledujúcich zmien a doplnkov sa dňom 1. júna 1993 doterajšie Odborové združenie železničiarov rozdeľuje na dve samostatné odborové organizácie, ktoré budú právny nástupcami OZZ. Budú to Odborové združenie železničiarov v ČR a Odborové združenie železničiarov v SR. Obe nástupnícke organizácie

boli zaradované na svojich republikových Ministerstvách vnútra 29. apríla 1993.

Všetok hmotný i nehmotný majetok, vrátane vlastnických práv, záväzkov a pohľadávok, bude vyrovnaný tak, že z OZZ prejde na právnych nástupcov – OSŽ v ČR a OZZ v SR. Mimoriadny zjazd schválil neexistenciu majetku OZZ, čo znamená, že nástupnícke organizácie sa oň nebudú deliť s odborovými organizáciami, ktoré sa od OZZ oddelili alebo sa od nástupníckych organizácií oddelia. Zostatok sociálneho fondu (FKSP) bude rozdelený podľa počtu zamestnancov, ktorí prejdú do nástupníckych odborových organizácií.

Aj keď jedna etapa spoločnej práce skončila, vzájomné odborové a priateľské kontakty medzi oboma železničarskými odborovými organizáciami sa budú naďalej udržiavať.

Po skončení mimoriadneho zjazdu pokračovali osobitne ustanovujúce zjazdy oboch nástupníckych organizácií.

Na ustanovujúcom zjazde OZZ Slovenska privítali medzi sebou aj podpredsedu Snemu Konfederácie odborových zväzov SR Michala Radeva a vedúceho sociálno-ekonomického oddelenia Česko-moravskej komory Odborových zväzov doc. JUDr. Vojtěcha Tkáča.

Delegáti schválili stanovy OZZ, programové vyhlásenie OZZ i vrcholovú štruktúru OZZ. Generálna rada OZZ bude pozostávať z 26 členov, pričom Predsedníctvo bude tvoriť 6 funkcionárov – predseda, podpredseda, ústredný tajomník, tajomník pre dopravnú cestu a infraštruktúru a tajomník pre špecializované a privatizované organizácie. V Generálnej rade bude ďalej 17 zástupcov odborových sekcií a traja asistenti tajomníka pre odvetvie dopravy a prepravy so sídlom v Košiciach, Žiline a vo Zvolene. Delegáti zjazdu schválili, aby po dobudovaní hospodárskej štruktúry Železníc SR boli v prípade potreby vytvorené funkcie tajomníkov pre regióny. Riešenie tejto otázky bude v kompetencii Generálnej rady OZZ.

Do funkcie predsedu Generálnej rady OZZ na Slovensku bol zvolený Imrich Sedláček (proti jeho zvoleniu sa vyslovil len 1 delegát a 1 sa zdržal hlasovania). Za podpredsedu Generálnej rady OZZ zvolil Michala Hanku, funkciu ústredného tajomníka GR bude vykonávať Miroslav Janáček, Petra Rozložníka zvolil za tajomníka pre obchodnú a prevádzkovú činnosť, Jāna Horvátha za tajomníka pre dopravnú cestu a infraštruktúru. Funkciu tajomníka pre špecializované a privatizované organizácie bude vykonávať Pavel Dítě. Za predsedu revíznej komisie bol zvolený Milan Mraz, podpredsedom sa stal Marek Banár.

Okrem Predsedníctva Generálnej rady OZZ zvolil aj 17 zástupcov pre odvetvové sekcie.

Po skončení rokovania zjazdu sme oslovili novozvoleného predsedu Generálnej rady OZZ na Slovensku Imricha Sedláčka. – Pokus o predjazdový rozkol medzi železničiarimi ich iniciátorom nevyšiel. Ich úlohy na údadnú nelegálnosť konania rozlučujúceho i ustanovujúceho odborového zjazdu boli účelové a politicky motivované. Legálnosť zjazdu bola po právnej stránke potvrdená najvyššími kompetentnými inštitúciami, na ktoré sme sa v tejto záležitosti obrátili. Teraz sa musíme sústrediť na to, čo je pred nami. Čaká nás nepochybne práca, ale urobíme všetko pre to, aby sa sociálne postavenie železničiarov aj v tejto komplikovanej situácii zlepšovalo.

Ústredný tajomník Generálnej rady OZZ Miroslav Janáček vysoko hodnotí skutočnosť, že českí partneri prijali ponuku na konanie mimoriadneho zjazdu na Slovensku. Svojimi postojmi i samotným hlasovaním dali delegáti mimoriadneho (a napokon i nástupníckeho) zjazdu najavo, že odborovú organizáciu železničiarov na Slovensku chcú mať a snahy o rozbitie odborového hnutia nepodporili.

Úroveň mimoriadneho zjazdu OZZ i zjazdu OZZ na Slovensku bola vysoká. Delegáti prišli na rokovania pripravení, diskutovali sa v prevažnej miere konštruktívne a vecne. Aj keď bolo rokovanie novozvoleného OZZ Slovenska mimoriadne náročné, delegáti vydržali v plnom sústreďení až do večerných hodín.

LENA OUJEZDSKÁ

Človek v modrom...

ŽSR | 20 rokov

v tomto období sa kladli základy kolektívneho vyjednávania, prijímali sa prvé kolektívne zmluvy, ktoré vymedzovali vzťahy sociálneho partnerstva na železnici. Napriek tomu, že niektoré činnosti boli poznamenané revolučným romantizmom, v podstatných veciach sme našej činnosti dali nadčasový význam. V Štrbe som pôsobil do roku 1997, a potom nastala situácia, kedy sa mi naskytla zmena. V živote každého človeka nastane aspoň raz chvíľa, kedy sa ocitne na križovatke a musí sa rozhodnúť, ktorým smerom sa bude ďalej uberať. V mojom pracovnom živote tento okamih nastal. Rozhodol som sa pre novú životnú etapu. V roku 1997 som bol na zjazde OZŽ zvolený do funkcie tajomníka OZŽ pre infraštruktúru. Vyštudoval som Pedagogickú fakultu Univerzity Komenského v Bratislave, odbor Sociálna práca. Považoval som vždy za svoju povinnosť prihlásiť sa k spolupráci pri hľadaní východísk z krízy železničnej dopravy a prispieť tak k uspokojivému a sociálne priechodnému riešeniu problémov. Významným úspechom bolo, že nové OZŽ sa v priebehu veľmi krátkej doby dokázalo prezentovať na medzinárodnej odborovej scéne a vynútiť si pozíciu zodpovedajúcu našej sile i v politickom a spoločenskom systéme Slovenska. Na slovenskú politickú scénu sme vstupovali veľmi razantne. Hneď v začiatkoch sme vo veľmi ostrom dialógu s ministerstvom dopravy a vládou SR riešili prvú krízu ŽSR. I keď sme po takmer osemmesačnom dialógu dosiahli veľmi pozitívne výsledky, problémy železníc sa neodstránili. Osobitý význam naša činnosť nadobudla v medzinárodných aktivitách. Naše pôsobenie v medzinárodnej odborovej centrále - ETF, potreba koordinácie aktivít v rámci vyšegrádskej štvorky dávala našej činnosti nový rozmer. V spolupráci s odborovými zväzmi na železnici v Česku, Poľsku a Maďarsku sme sa usilovali o naše výraznejšie uplatnenie na medzinárodnej scéne, účinnejšie presadzovanie záujmov našich členov, koordináciu aktivít a výmenu skúseností medzi odborovými zväzmi na železnici v rámci vyšegrádskej štvorky.



Ing. Jozef Antoš

Máte môj obdiv a uznanie

Na vznik ŽSR v roku 1993 spomínam v dvoch rovinách. Bol to prirodzený krok po vzniku samostatného Slovenska a ten sa udial po administratívnej stránke veľmi kultivovane. Uľahčila to skutočnosť, že Slovensko malo svoje územie pokryté organizačne už dlho predtým. Vedenie ŽSR s malými obmenami pokračovalo vo svojej činnosti ako pred 1. 1. 1993. Železničné zariadenia na Slovensku zostali ŽSR a vozový park sa rozdelil jednoduchým spôsobom. Z každej rady (typu vozňa) od 01 do 33 ostalo ŽSR. Problémy vznikli zriadením PPS (prechodové pohraničné stanice), odčerpali značnú časť investícií a stali sa veľmi

úzkymi miestami v sieti ŽSR. Výrazne sa spomalil pohyb osobných vlakov z titulu pasovej a colnej kontroly. Colná a technická kontrola zase spomalila pohyb nákladných vlakov, ako aj preprahu (výmeny) hnacích vozidiel u všetkých vlakov. K tomu sa často pripojili nedorozumenia medzi personálom z jednej i druhej strany. Napríklad prázdne vozne po vykládke rudy na Ostravsku sa často vracali do Čiernej nad Tisou po trati - Ostrava - Břeclav - Kúty - Zvolen - Košice. Začali sa strácať tranzitné prepravy a výsledky sú aj dnes biedne až alarmujúce. Každá doba ma svojich hrdinov v dobrom i zlom. Tak to bolo a je aj na železnici či už je to v ŽSR, ZSSK CARGO či ZSSK. Časté a veľmi tendencie výmeny vo vedení spoločnosti nevedli k lepšiemu. Zostal tu však pilier železníc, a to jednoduchý človek v modrom, ktorého táto práca živí a často je to aj jeho koníček. Tak ako to bolo aj u mňa a za môjho aktívneho pôsobenia na železnici od roku 1966 - 2011. Vyslovujem všetkým železničiarom môj obdiv a uznanie. V septembri 1993 sa menilo vedenie podniku. Vtedajší riaditeľ ŽSR Ing. Albert Vereš menoval nových námestníkov, riaditeľov odborov na GR ŽSR a riaditeľov prevádzkových riaditeľstiev. Tie boli štyri. V Košiciach, Zvolene, Žiline a v Bratislave. V Bratislave bol do funkcie riaditeľa PR menovaný Ing. Jozef Antoš. Ostatných riaditeľov PR a ich spomienky vám prinesieme v ďalšom čísle.

Dana SCHWARTZOVÁ

Vo Zvolene a v Bratislave sa uskutočnili aktivity o novom organizačnom usporiadaní ŽSR

Po stupienkoch k novej podobe železnice

ZVOLEN, BRATISLAVA (cik) - Dialóg medzi tvorcami novej organizačnej štruktúry ŽSR a železničskou verejnosťou pokračoval na aktívach, ktoré Riaditeľstvo ŽSR zvolalo do Zvolene a Bratislavy (v tomto týždni sa uskutočnia ďalšie aktivity v Žiline a v Košiciach). Na oboch aktívach sa zúčastnil aj minister dopravy, spojov a verejných prác SR Roman Hofbauer, ktorý sa do diskusie o novej organizačnej štruktúre priamo nezapojil, ale svojimi vystúpeniami dal jasne najavo, že železnica bez transformácie na obchodno-podnikateľskú organizáciu nemôže prežiť.

Ako povedal, pôvodne predpokladali, že ŽSR bude od nového roku 1993 zriadená podľa osobitného zákona Národnej rady SR. Toto predstavenie však nebolo reálne. Presunúť sme svoje síly a schopnosti s ostatnými štátmi v Európe, dozvedeli sme sa, že v Rakúsku a v Nemecku sa zákon o železničnej preprave prikláňa bližšie k riadiacemu zákonu. Naším záujmom o ŽSR už prekonala vláda, ktorá jeho text odstupala výborom Národnej rady SR. Možno teda predpokladať, že v krátkom čase bude zákon schválený.

Systém dopravy v štáte porovnával minister dopravy s funkciou riadiacej a cieľovej sústavy organizmu. Na firmu v podstate stojí a padá funkcia celého hospodárstva a politického a spoločenského mechanizmu štátu. Túto skutočnosť v uplynulom období akceptovali aj slovenská vláda, o čom svedčí fakt, že z troch finančných garancií vlád dve boli poskytnuté práve rezortu dopravy a spojov a verejných prác. Z toho pohľadu vládu už nemôže presvedčať o prioritách do-

pravy. Pre nedostatok vlastných finančných zdrojov sme však nútení rokovať o vstupe zahraničného kapitálu, ak chceme infraštruktúru dostať na európsku úroveň. V dokumente vlády - Rozvoj dopravnej sústavy slovenskej republiky - sú vytyčené priority pre železničnú, diaľničnú, cestnú, vodnú a leteckú dopravu. Poradie nieuvádza náhodou, povedal Roman Hofbauer, a nerobím to zo zdvorilosti, ale skutočne na prvom mieste priority je železnica. Je známe, že v Európe, napríklad v Nemecku sa len zhruba 10 percent dopravných výkonov realizuje po železnici. Tam je však situácia trochu iná a navyše, západná Európa sa už poučila z nekontrolovaného vývoja v oblasti cestnej a kamiónovej dopravy. V súčasnosti Rakúsko, Švajčiarsko, ale aj Nemecko a Francúzsko prične hľadať možnosti návratu ku koľajovej doprave, ktorá je pri väčších prepravných výkonoch a vzhľadom na výhodu ekonomickej i ekologickej.

V ďalšej časti svojho vystúpenia minister Roman Hofbauer povedal, že v pre-

behu apríla rezort obdržal päť zo šiestich veľkých úverov zo západu. Je to svojím spôsobom svojrázny rekord. Z tých päť veľkých úverov štyri boli poskytnuté telekomunikáciám, jeden do oblasti pozemných komunikácií a do oblasti diaľnic a železníc sa zatiaľ nedostala ani koruna. V uplynulých týždňoch bola na Slovensku mesa Svetovej banky, ktorá skúmala oblasť dopravy, najmä diaľničnej a železničnej. Odchádzala veľmi spokojná, jej domy boli veľmi prazdné. Naznačila nám oblasti, do ktorých nebudú podporovať prílev zahraničného kapitálu a oblasti, kde budú odporúčať poskytovanie investičných zdrojov. Medzi prioritami je na prvom mieste železničná doprava. O reálnych finančných číslach však nechcem dopredu hovoriť.

Minister Roman Hofbauer hovorí aj o neprimeranej finančnej sieti na železnici, ktorá dostala v tomto roku dotácie vo výške asi tridsať miliónov korún, čo je málo. V úzkej spolupráci s vedením ŽSR pripravil pre vládu rozšírený analytický materiál o hospodárení ŽSR za prvý štvrtrok tohto roku. Pri jeho prerokovaní v hospodárskej rade vlády sa tento materiál stretol s búrlivým nesúhlasom, pretože jeho závery boli až príliš pravdivé. Materiál sa v súčasnosti prepracováva, znovu ho prerokuje hospodárska rada vlády a potom vláda SR. Tam by sa malo rozhodnúť, čo ďalej, pretože nie je možné na jednej strane železnici limitovať cenami a na druhej strane nevytvorovať straty.

ĎALŠÍ POKLES V NÁKLADNEJ I OSOBNÉJ PREPRAVE

Vystúpenie pracovníka Riaditeľstva ŽSR Ing. Jozefa Gazdu navodilo potrebnú klmu pre pochopenie širších súvislostí reštrukturalizácie. Zohľadníť základné ciele stratégie: 1. transformácia ŽSR na podmienky trhového hospodárstva, 2. dosiahnuť vyrovnaného ekonomického výsledku, 3. pripraviť v závere prognostovaného obdobia podmienky pre výraznú inováciu technickej základne.

Podľa Ing. Gazdu v tomto a v budúcom roku očakávame pokles nákladnej prepravy asi o 20 až 22 percent a v cieľovom roku 2000 očakávame objem prepravy oproti roku 1992 menší asi o 7 percent. Aj v osobnej preprave sa predpokladá ďalší pokles počtu cestujúcich v tomto roku oproti vlaňajšku, avšak v cieľovom roku sa predpokladá nárast oproti roku 1993 o 5 percent, čo predstavuje 108 miliónov prepravených osôb. Ťažiská stratégie je v oblasti ekonomickej a finančnej. Vyhlásením o vytvorení harmonizovaných podmienok na prepravných trhoch v súlade s príslušným smernicou Európskeho spoločenstva. Je žiaduce vyrovnať zozbavenie technickej základne železničnej dopravy v porovnaní s cestnou, ktorá je našim najväčším konkurentom. Podľa našich zistení, povedal Ing. Gazda, do ďalších prostriedkov sa v minulosti na Slovensku vyčlenovalo 198 km diaľnic a 174 km štvorpruhových cestných komu-

(Pokračovanie na 2.str.)

ÚIVP radí

Nástup a výstup cestujúcich a následná výprava vlaku

Komentár k článkom 326, 330, 331 a 338 predpisu ŽSR Z1 Pravidiel železničnej prevádzky

Predpis ŽSR Z1 Pravidlá železničnej prevádzky v Zozname použitých termínov presne definuje výstup a nástup cestujúcich ako činnosť, ktorá môže byť uskutočnená pri vlaku s prepravou cestujúcich s pravidelným pobytom (prípadne nariadeným písomným rozkazom) v čase od zastavenia vlaku až do dania návěsti „Súhlas na odchod“ v priestore na to určenom.

Z uvedeného vyplýva, že článok 326 predpisu ŽSR Z1 Pravidiel železničnej prevádzky (udáva postup pri výprave vlaku výpravcom), sa dá v praxi aplikovať za podmienky, že pri výprave vlaku sú splnené nasledovné tri podmienky:

obr. 1

Ex 174 ZSSK
Budapest-Kispest HJ - Štúrovo - Bratislava hl.st. - Hamburg Altona DE

HdV + 350, Normatív hmotnosti: R 500 ton
Brzdilové percentá platia pre vlaky osobnej dopravy do 60 náprav
Vlak brzdený v režime R + Mj, E

	1	2	3	4	5	6	7	8
Štúrovo	0	3	6	45			6	48 120/97
*Štúrovo traťová skupina	0	3					51	
*Múľa	0	2					53	
*Ovory nad Žitavou	0	3					09	
*Nové Zámky	0	3	4	7	13	2	15	
*Pálafkovo	0	6					21	

- vlak stojí v stanici z dôvodu vystupovania a nastupovania cestujúcich
- vlak stojí v stanici v priestore určenom na vystupovanie a nastupovanie
- vlak stojí v stanici v čase od zastavenia v tomto priestore až po návěst „Súhlas na odchod“

Praktický príklad č. 1

Výpravca vypravil vlak, ktorý stál v stanici pre vystupovanie a nastupovanie cestujúcich podľa čl. 326 predpisu ŽSR Z1 Pravidiel železničnej prevádzky. Rušňovodič následne s vlakom zastavil pre technickú poruchu na hnacom vozidle, ktorú po niekoľkých minútach odstránil. Pri ďalšom pohybe vlaku (jeho následnej výprave) nie je potrebné dodržať podmienky čl. 326, pretože vlak aj napriek tomu, že stál v priestore určenom pre výstup a nástup cestujúcich, už nestál v čase od prvého zastavenia po návěst „Súhlas na odchod“.

obr. 2

Ex 174 ZSSK
Budapest-Kispest HJ - Štúrovo - Bratislava hl.st. - Hamburg Altona DE

HdV + 350, Normatív hmotnosti: R 500 ton
Brzdilové percentá platia pre vlaky osobnej dopravy do 60 náprav
Vlak brzdený v režime R + Mj, E

	1	2	3	4	5	6	7	8
Ovory nad Žitavou	0	3					09	
*Nové Zámky	0	3	4	7	13	2	15	
*Pálafkovo	0	6					21	

Praktický príklad č. 2

Výpravca mal v stanici zložitú dopravnú situáciu, preto prestavil vlak, ktorý mal vypraviť podľa čl. 326 predpisu ŽSR Z1 Pravidiel železničnej prevádzky formou posunu na inú koľaj mimo priestoru určeného pre výstup a nástup cestujúcich. Aj v tomto prípade nie je potrebné tento odchádzajúci vlak vypraviť podľa čl. 326, pretože vlak stál mimo určeného priestoru, čiže neboli splnené všetky tri podmienky na to, aby bolo potrebné tento článok dodržať.

obr. 3

Os 6215 ZSSK
HdV + 750, Normatív hmotnosti: R 200 ton
Brzdilové percentá platia pre vlaky osobnej dopravy do 60 náprav
Vlak brzdený v režime R, E

	1	2	3	4	5	6	7	8
*Zvolen os. st.	0	3					14	43 100/85
*Zvolen nákl. st.	0	3	3	14	46	0	46	
Výpr.	0	3	3	58	0	58		100/88
Výh. Pálafka z	0	3	3	15	02	0	15	02

Iná situácia by nastala v tom prípade, keby sa vlak prestavil na koľaj, ktorá by disponovala s nástupišťom. Už sú dodržané všetky tri podmienky (vlak stál v stanici pre výstup a nástup cestujúcich, je ešte stále čas od zastavenia vlaku po návěst „Súhlas na odchod“ a vlak stojí v priestore pre výstup a nástup cestujúcich), preto už je potrebné dodržať čl. 326 a vlak musí byť vypravený výpravcom. (obr. 4)

Bc. Emil CHLEBNÍČAN

obr. 4

Os 6215 ZSSK
HdV + 750, Normatív hmotnosti: R 200 ton
Brzdilové percentá platia pre vlaky osobnej dopravy do 60 náprav
Vlak brzdený v režime R, E

	1	2	3	4	5	6	7	8
*Zvolen os. st.	0	3					14	43 100/85
*Zvolen nákl. st.	0	3	3	14	46	0	46	
Výpr.	0	3	3	58	0	58		100/88
Výh. Pálafka z	0	3	3	15	02	0	15	02

CK Kysuca Tour ponúka letné dovolenky a ZLAVU pre deti do 12. r 15 EUR v sezóne + deti do 3 r. ZDARMA

13/14-dňové zájazdy do BULHARSKA – Pomorie v ležadlovom vozni Budapešť - Burgas

Privátne ubytovanie v izbách s vlastným príslušenstvom a balkónom, možnosť klímy a varenia, 300 m od mora. Cena na osobu: **150 € na 10 nocí a 170 € na 11 nocí.**
Ubytovanie hotel **ALCIONA BEACH***** priamo na pláži, klimatizované izby + balkón, TV, chladnička. Cena na osobu: **200 € na 10 nocí a 225 € na 11 nocí s raňajkami.**

11/12/13/14-dňové zájazdy do ČIERNEJ HORY – Sutomore v ležadlovom vozni Bratislava - Sutomore

Privátne ubytovanie: vila Julijske izby s vlastným príslušenstvom, klíma, terasa a možnosť varenia, 200 m od mora. Cena na osobu **155 €/11-dňový, 175 €/12-dňový, 195 €/13-dňový, 225 €/15-dňový zájazd.** Lehátko a transfér je **40 € na osobu.**

Bližšie informácie: www.ck-kysucatur.sk alebo želez. telefón 930/6757
prip. 041/ 42 11 620 prip. mobil: 0908 219 442 alebo emailom: ckkt@stonline.sk

Použité koľajnice dostávajú vo zvarovni druhú šancu

Oblasť riaditeľstvo Žilina riadi 20 stredísk miestnej správy a údržby, medzi nimi aj Zvarovacie a regeneračné stredisko vo Vrútkach s nenahraditeľným poslaním a celoslovenskou pôsobnosťou. Už 25 rokov recykluje použité koľajnice a zvara koľajnicové pásy do požadovaných dĺžok, ktoré sa využívajú pri opravách železničných tratí.

Prínos Zvarovacieho a regeneračného strediska vo Vrútkach pre sieť tratí ŽSR je neodškriepiteľný. Od roku 1988 ekologicky spracúva a zvara použitý koľajnicový materiál, aby mohol byť znova osožný v železničnej infraštruktúre. Takýmto spôsobom sa koľajnica získaná počas opravy trate, trebárs niekde na západe Slovenska neocitne v šrote, ale po recyklácii sa opäť zabuduje, lenže možno už na opačnom konci republiky. „Dlhé koľajnicové pásy vyrábame aj z nových koľajnic, prevažne pre zriaďovanie bezстыkových koľají. Produkujeme aj montované izolované styky, prechodové koľajnice, alebo iné špeciálne výrobky z koľajnicového materiálu, ktoré si vyžadujú presné frézovanie či vŕtanie. Ako jediní v ŽSR manipulujeme a prepravujeme dlhé koľajnicové pásy pomocou súprav SDK-II,“ vymenúva činnosť strediska jeho vedúci Ing. Dušan



Dušan Gallo (vľavo) za tepla orezáva čerstvý zvarový styk, ktorý pred chvíľou vyšiel zo zvaracieho stroja K-1000. Toto zariadenie riadené počítačom obsluhuje Jozef Galis.

Grandtner. Areálu pracoviska vo Vrútkach dominuje výrobná hala s regeneračnou a zvaracou linkou. Z 56 pracovníkov „zvarovne“ je preto až 27 zámočníkov koľajových konštrukcií, ktorí obsluhujú jednoúčelové stroje oboch liniek. „Proces regenerácie začína kategorizáciou dovezeného použitého koľajnicového materiálu. Potom sa začistí, narovná a prejde defektoskopickou kontrolou, aby sa odstránili chybné časti. Takto upravené kusy koľajnic sú



Pohľad do haly. Regeneračná linka naľavo spracúva použité koľajnice, dlhé koľajnicové pásy vznikajú napravo na zvaracej linke. Koľajnice sa posúvajú po valčekovej dráhe.



Na skládkovej ploche SMSÚ ŽTS ZRS Vrútky sa nachádzajú nové aj regenerované koľajnice rôznych profilov, pripravené na zváranie.

na medziskládke pripravené na zváranie,“ opisuje Ing. Dušan Grandtner regeneračnú linku v hale. V opačnom smere zasa pracuje zvaracia linka, využívajúca elektrokontaktnú odporovú metódu zvárania. Oproti bežnejšiemu termitovému spôsobu je síce náročnejšia, ale zvar je pevnejší. „Výstupný stav spracovaného koľajnicového materiálu a vykonaných zvarov je kontrolovaný vizuálne, elektronickým pravítkom a aj ultrazvukovým defektoskopom.



Marián Roľko hydraulickou rovnáčkou vyrovnáva použitú koľajnicu v horizontálnej aj vertikálnej rovine.

Na celý proces spracovania dohliada európsky zvaračský špecialista Roman Jaroš. Areál opúšťa bezchybný materiál a v dĺžkach, aké požaduje odberateľ. Bežne vyrábame až 250-metrové pásy, no môžu byť aj dlhšie. Obmedzuje nás len definovaná maximálna dĺžka vlaku na trati, po ktorej sa preprava pásov realizuje,“ hovorí vedúci strediska. Podľa požiadaviek oblastných riaditeľstiev za rok pripraví priemerne 40 až 50 kilometrov hotového, prevažne recyklovaného koľajnicového materiálu. Zvarovacie a regeneračné stredisko Vrútky si už počas svojej existencie vybudovalo zručné meno, ktoré oceňuje množstvo domácich aj zahraničných partnerov v oblasti spracovania a výroby koľajnic.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor



Vladimír Hríb hydraulickou kotúčovou píťou vyrezáva skryté chyby v koľajnici zistené defektoskopickou kontrolou.

Dlhé nástupištia skrátili



Časť nástupištia už pripomína len vyvýšená zemina.

Na základe rozhodnutia Úradu pre reguláciu železničnej dopravy boli na zastávke v Žiari nad Hronom odstránené prídlhé a nepotrebné časti nástupištia. Skrátené bolo nástupište pri prvej koľaji o 40 m a pri druhej koľaji o 100 m.

Nová poloha nástupíšť je v súčasnosti medzi kilometrami 53,898 – 54,048 pri prvej koľaji a pri druhej 53,716 – 53,866. V rámci odstránenia nástupíšť boli zdemontované nástupištné panely, hrany, pätky a dlažbové kocky. „Po odstránení materiálu sa začali

zemné práce, ktoré zahrňali odvoz prebytočného materiálu strojom SVP s príviesnym vozíkom, dosypanie a urovnvanie materiálu do predpísaného profilu,“ informoval Bc. Ján Polášek z SMSÚ ŽTS TO Zvolen. Ďalej bolo zdemontovaných 6 stĺpov vonkajšieho osvetlenia pri druhej koľaji a 3 pri prvej koľaji. Na odstránení nástupíšť pracovali pracovníci z SMSÚ ŽTS TO Zvolen z pracoviska Žiar nad Hronom. Výluky na uvedené práce boli v rozsahu troch dní pri prácach na prvej koľaji v obmedzenom čase a 10 dní pri stavebných úpravách na druhej koľaji, taktiež v obmedzenom čase od 8:00 do 12:00 hodiny.

Ivana KAPRÁLIKOVÁ, foto: Bc. Ján Polášek



Vyzískaný materiál z nástupištia sa použije na inom mieste.



... a už neexistujúce nástupište.



Ani rozmery počasia by už nemali oddialiť koniec prác, ktoré sú naplánované na 23. mája.

V tomto úseku v čase od 5. novembra do 5. decembra minulého roka bola obnovovaná koľaj vzhľadom na nevyhovujúci stav železničného zvršku a viaceré opakované technické poruchy. Dozváranie koľajových polí sa však v zime nezrealizovalo pre nepriaznivé poveternostné podmienky a dodržanie technológie. Neskôr zas, počas výluk, došlo vplyvom nepriaznivého počasia a topenia snehu ku vzostupu hladiny rieky Rimava a následne ku erózii brehu a ohrozeniu kábla zabezpečovacej techniky v km 23,350. Všetko však naši ľudia dokázali dať dokopy. Výluka je na tomto mieste naplánovaná vo viacerých etapách. Záverečná fáza má trvať do 23. mája. Doteraz bol na opravu trate použitý získaný materiál zo stavby koridoru Nové Mesto nad Váhom - Trenčianske Bohuslavice. Súčasťou prác je dosypanie štrkového lôžka, záverečná smerová a výšková úprava

Oprava koľaje pod taktovkou počasia

Na nestále a nepriaznivé počasie sme si tohto roku asi všetci zvykli, železničiarov nevynímajúc. No keď plánované opravy neustále narušuje zlé počasie, aj skúsení chlapi majú čo robiť, aby naň nezačali hromziť. Inak tomu nebolo ani na úseku trate Rimavská Sobota - Rimavská Baňa v kilometri 23,086 - 27,386, kde prebieha rekonštrukcia železničnej trate.

koľaje, úprava priekop a banketov, demontáž a montáž železničného priecestia na tomto úseku. Vymenia sa aj niektoré opotrebované a chybné podvaly, koľajnice, spojovací materiál. Naplánovaná je aj súvislá výmena koľajnic v oblúkoch o malých polomeroch, zváranie koľajnic, ale aj montáž podvalových kotiev v oblúkoch malých polomeroch

ako aj ďalšie práce. Tieto práce sa realizujú počas 35 dní v čase od 7.30 do 16.20 hod. Rýchlosť vlakov je obmedzená na 30 km/hod. Po skončení výluky bude zavedená traťová rýchlosť 80 km/hod. Počas výluky je zriadená náhradná autobusová doprava v úseku Rimavská Sobota – Rimavská Baňa.

Ivana KAPRÁLIKOVÁ, foto: Ing. Ján Zmitko



Voda okolo trate narobila riadnu šarapatu, a tak sa plánované opravy rozšírili a predĺžili.

Zberač rušňa ničil návestidlá

Málo vídaná udalosť sa odohrala 17. apríla v Kysuckom Novom Meste. Poobede, čosi pred pol štvrtou, smeroval k stanici Expres 147 Kysuca. Vychádzal z Prahy a napriek dlhej trase sa k cieľovej stanici v Žiline približoval načas. V okamihu sa ale všetko zmenilo.

Počas jazdy vlaku po 1. staničnej koľaji zadný zberač rušňa zachytil a vytrhol odchodové návestidlo L1 na čadčianskom zhlaví stanice. Torzo zberača a stožiar návestidla dopadli do susednej koľaje. Nik si nedokázal vysvetliť, ako mohlo dôjsť k takejto situácii. Viac svetla do tohto prípadu prinieslo zistenie v susednej stanici v Krásne nad Kysucou, ktorou vlak tesne predtým prechádzal. V koľajisku sa našli 2 vyvrátené trpasličie

zriaďovacie návestidlá, odtrhnuté ukoľajenie a zničená návesť priecestného upozorňovadla na odchodovom návestidle L1 a tiež poškodené rameno C na trakčnej podpere č. 51. Pravdepodobne od tohto miesta už rušeň šiel so zdeformovaným zberačom. Síce nad sebou nestrhol trolej, ako je to v takýchto prípadoch bežné, lenže poškodený zberač, ktorý zo strechy voľne visel vedľa ľavého boku skrine rušňa, ničil v koľajisku všetko, o čo sa zachytil. Aj v takomto stave rušeň pokračoval v jazde, prekonal 9 kilometrov a dorazil do Kysuckého Nového Mesta, v ktorom zlikvidoval v úvode spomínané návestidlo. Bolo skutočne veľkým šťastím, že sa nakoniec ráтали len materiálne škody a udalosť si nepripísala tragickejšie následky v podobe ľudských obetí.

Martin BALKOVSKÝ



Zberač visiacy z rušňa mal ohromnú silu, keď takto odrazil trpasličie zriaďovacie návestidlo v Krásne nad Kysucou.



V Kysuckom Novom Meste spadol poškodený zberač rušňa aj s vytrhnutým návestidlom do susednej staničnej koľaje. Našťastie po nej nešiel vlak.

ŽSR – Závod služieb železníc Bratislava ponúka

POBYTY PRI MORI

TALIANSKO – zelený ostrov Ischia

Ponúkame 5 hotelov/penziónov v ľubovoľných termínoch od mája do októbra, s rôznou úrovňou služieb a cien:

Hotel Villa Casa Bianca** – priamo na pláži

Hotel Mediterraneo**** – pre náročných klientov

Hotel Albatros*** – pre náročných klientov

Penzión Casa Cigliano** – super cena

Hotel Casa Nicola** – dieťa do 12 r. zdarma

Dobrava: INDIVIDUÁLNA (vlakom s využitím lístkov FIP alebo autobusom Bratislava – hotel a späť za príplatok 135 €/osoba), organizovaný vlakový zájazd v termíne 12. – 21. 07. 2013 za príplatok 70 €/osoba.

ČIERNA HORA – Sutomore – Penzión Smilja***

7 turnusov (7/8/10/11 nocí) od 28. 06. 2013 do 04. 09. 2013

Cena pre dospelú osobu: 119 €/7 nocí; 130 €/8 nocí, 164 – 170 €/10 nocí, 187 €/11 nocí.

Cena pre dieťa (3 – 12 r.): 105 €/7 nocí, 114 €/8 nocí, 144 – 150 €/10 nocí, 165 €/11 nocí

Ubytovanie – 3/4 posteľové štúdiá s kuchynským kútom, vlastným sociálnym zariadením, terasou alebo balkónom, klimatizáciou, wi-fi. Kamienková pláž vzdialená cca 500 m. Stravovanie individuálne. Doprava zabezpečená priamym vlakovým spojením ležadlovým vozňom.

Cena za transfer (spiatocné ležadlo Brastislava – Bar + autobusový transfer) je 50 €/4-miestne ležadlové kupé a 54 €/3-miestne lôžkové kupé.

BULHARSKO – Sozopol – penzión Táňa***

7 turnusov (10/11nocí) od 21. 06. 2013 do 04. 09. 2013

Cena pre dospelú osobu: 155 €/10 nocí; 169 €/11 nocí

Cena pre dieťa (4 – 10 rokov): 140 €/10 nocí; 152,50 €/11nocí

Ubytovanie – apartmány pre 5 osôb alebo veľké štúdiá pre 4 osoby s kuchynským kútom, vlastným sociálnym zariadením, balkónom s výhľadom na more, klimatizáciou a TV. Piesočná pláž vzdialená cca 5 min.

Stravovanie individuálne. Doprava – INDIVIDUÁLNA, možnosť využitia priameho vlakového spojenia ležadlovým vozňom.

CHORVÁTSKO – kemp Klenovica

Cena: od 92,40 € za deň/domček

Ubytovanie – mobilné domčeky pre max 5 osôb s plne vybavenou kuchynkou, vlastným sociálnym zariadením, klimatizáciou a terasou. Kamienková pláž vzdialená 150 m. Stravovanie individuálne. Doprava – INDIVIDUÁLNA.

Viac informácií o zájazdoch a cenách:

Mgr. Gadušová Mária, Gadusova.Maria@zsr.sk

Ďurčák Peter, Durcak.Peter@zsr.sk

Tel.: 910 – 2336, 2333, 2337

(055 229 2336, 055 229 2333, 055 229 2337)

ÚSTREDNÝ INŠTITÚT VZDELÁVANIA A PSYCHOLÓGIE ORGANIZUJE 2. ročník súťaže zamestnancov ŽSR o „GULÁŠ VAREŠKU SIP“ 6. júl 2013 v Stredisku internátnej prípravy Strečno

Časový harmonogram:

10:00 registrácia súťažných družstiev
10:15 zahájenie súťaže
10:15 - 14:30 varenie guláša
14:30 vyhodnotenie súťaže
15:00 vyhlásenie výsledkov, odovzdávanie cien
15:30 tombola

Počas dňa:

voľný program, športové a zábavné súťaže pre deti a dospelých (zatkanie klinca do klátu, pítie žinčice na čas, jedenie 1 m syrovitého korbáčika, hod klátom), bazén, country disco. Zabezpečený bufetový predaj, výčap piva.

Súťažné podmienky

- varia štvorčlenné družstvá, min. dvaja musia byť železničari, počet pomocníkov je neobmedzený
- druh guláša (receptúra) sa nestanovuje
- družstvo musí mať vlastný kotlík so stojanom, suroviny na varenie guláša, dosku na krájanie, a iné kuchynské potreby k vareniu a umývaniu

Organizačné pokyny

- štartovné 10 € hradí družstvo pri registrácii
- množstvo prípravy sa neobmedzuje, odporúčenie organizátora je max. 15 litrov
- výsledný produkt družstvo môže odpredať účastníkom a návštevníkom akcie

Organizátor poskytne každému družstvu: drevo, vodu, chlieb 1 kg, 6 ks plast. tanierov a lyžičiek, 1 ks keramický tanier, pracovný stôl, 4 stoličky

Ubytovanie a stravovanie

- železničari môžu využiť príspevok z ČSF v zmysle Kolektívnej zmluvy na rok 2013
- ostatní platia ceny podľa cenníka ÚIVP

Prihlásky:

- Stredisko internátnej prípravy, Sokolská 375, 013 24 Strečno
- sip.strečno@zsr.sk

Uzávierka prihlášok súťažných družstiev: 28. júna 2013.



Blíže informácie + propozície súťaže

- Intranet Informácie a služby spoločenská rubrika
- www.sipstrečno.sk
- recepcia SIP Strečno: 930 5348, 041 229 5348, 0903 283 816



VY SA PÝTATE, MY ODPOVEDÁME



FOTOHÁDANKA



Foto: Pavol ZÁVACKÝ

**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. Napište 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, typy či fotografie.

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.

Muž vbehne do miestnosti: - Pán doktor, súrne potrebujem okuliare! - ... (dokončenie v tajničke).				Pomoc: akara, pal, edatop, oil, mail, stat	dvakrát znížený tón "A"	bývalá tuzexová poukážka	samárrium (zn.)	opálil sa	kropil, máchal	zosku- penie	olej (anglic.)	výrobné číslo (skr.)	akváriová rybka	lalotanie
				pohltil, vpil										
				2										
				typ rus. lietadiel zn. jednot. abvolt			somár základná číslovka					arabský člen pevná časť motora		
Jozef Vysočani	taliánsky husliar	psovitá šelma	starorím. peniaz MOL ČR			kúzlo snáď					firemná skratka neposta- čujúca			
balkánska objemová jednotka					bol vo vare mláďa mačky					jedn. rádiov. žiarenia oblečenie				
lahodný nápoj				pošta (anglic.) súmrak (bás.)					meno Olympie meno Romančika				žrde na vozoch	sústava farebnej televízie
tiež			susedná planéta MPZ Ukrajiny					pôvodná časť ekotopu citoslovce povzdychu						
1														
Odyseova vlast'						osočoval								

Modernizácia koridoru napreduje od Dubnice po Púchov

Všetci vieme, že modernizácia železníc je žiaduca a každé jej napredovanie poteší. Popritom ale musíme rátať s výlukami a dočasnými obmedzeniami cestujúcich v staniciach – čo sú jej negatívne dopady. Tým sme sa nevyhli ani pri modernizácii koridoru, kde začali práce už vo februári, kedy sa začalo so stavebnými aktivitami v Dubnici nad Váhom a Ilave. O čosi neskôr sa rozbehli práce v medzistaničnom úseku Beluša – Púchov so zastávkou v Dolných Kočkovciach a ruch badať aj v Púchove. Nepriaznivá chladná jar ale ohrozila plánované termíny výstavby, aj preto sa teraz stavbári intenzívne snažia a dohŕňajú, čo sa dá. Ako vyzerajú stanice a zastávka, v ktorých sa aktuálne pracuje?



Dubnica nad Váhom

Existujúce ostrovné nástupištia s podchodom prejdú rozsiahlymi úpravami. Pri výpravnej budove vznikne nástupištná hrana s dĺžkou 250 metrov, zmení sa aj druhé nástupište. Oproti súčasnému stavu bude už len jednostranné, ale zato 400-metrové. Tretie nástupište ostane v pôvodnom stave, pretože je už súčasťou vlečky súkromného prepravcu.

Púchov

Na mieste starej staničnej budovy, ktorá bola zbúraná v minulom roku, už rastú steny novej budovy pre cestujúcu verejnosť. Vybudovali sa už aj betónové základy pre trakčné podpory, modernizuje sa časť belušského zhlaví. Výluky postihnú aj vlečku miestneho gumárenského podniku, ktorý bude svoje vlaky nakladať a zoradovať v Považskej Bystrici.



Ilava

Následkom narovnávania oblúkov na dubnickom zhlaví bude nové koľajisko ilavskej stanice posunuté v priečnom smere takmer o 20 m a vedené v novom telese. V tejto časti sa už rysuje budúci podchod pre peších a cestný podjazd, ktoré zabezpečia bezpečné mimoúrovňové križovanie cesty a chodníkov s koľajami. V stanici sme zachytili aj mostárov, ktorí v mieste budúceho podchodu pokladali mostné provizória do jednej z osí staničnej koľaje.



Dolné Kočkovce

Rozsiahle stavebné úpravy terénu badať v medzistaničnom úseku Beluša – Púchov na 2. traťovej koľaji. Zmodernizovaná trať povedie v značnej miere v novej trase, mnohé oblúky sú narovnané. Nová zastávka Dolné Kočkovce s 250-metrovými nástupištiami a podchodom už nebude stáť na mieste tej pôvodnej. (Na fotografii vlak v pozadí ešte len prichádza na súčasnú zastávku.) Sprejazdovanie 2. traťovej koľaje je naplánované na 29. mája.

Ilava

Do 8. mája bolo zmodernizované žilinské zhlavie nepárnej skupiny koľají. V tejto etape bolo položených 5 nových výhybiek a 2 vykoľajky. Svojou konštrukciou zaujme najmä výhybka 1N s pomerom 1:26,5, tretia svojho druhu v sieti ZSR. Meria približne 200 metrov a jej chod zabezpečuje 6 elektromotorických prestavníkov. Ďalšie dve sa nachádzajú v Trenčianskych Bohuslaviciach. V súčasnosti sa už modernizuje párna skupina koľají žilinského zhlaví. Od augusta sa začne pracovať na napojení staničných koľají, vybudovaných v novom telese, do 2. traťovej koľaje na dubnickom zhlaví. Na žilinskom zhlaví bude v tom čase spustené staničné zabezpečovacie zariadenie SIMIS W.



Dubnica nad Váhom

Stavebné aktivity najviac badať pri druhom nástupišti. Vyhĺbená je už stavebná jama pre výťah, stavbári budujú stropnú dosku podchodu a osadzujú prefabrikáty nástupištných hrán. Od 17. mája sa začne s modernizačnými prácami na párnej skupine staničných koľají a 2. traťovej koľaji medzi Dubnicou nad Váhom a Trenčianskou Teplou. Potrvajú do 2. júla, potom sa stavebné činnosti presunú do 1. traťovej koľaje a v stanici do nepárnej skupiny koľají. Od tohto dátumu už bude vypnutá „reléovka“ a zriadené skupinové odchodové návěstidlá. Výhybky na zhlaviach budú ovládané ručne, výmenovými zámkami ich budú zamykať dozorcovia výhybiek. (balky)

PRÍDTE PREŽIŤ NEZABUDNUTELNÝ VÍKEND
SO ŽELEZNIČNOU NOSTALGIOU

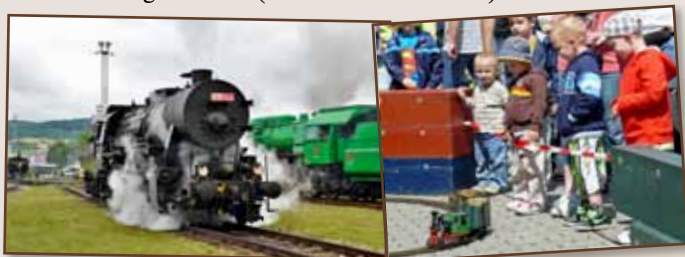


Rendez 2013

V dňoch 15. a 16. júna 2013 sa uskutoční v priestoroch starého rušňového depa Bratislava východ už 15. celoslovenský zraz historických železničných vozidiel - Rendez 2013, ktorý je navyše oslavou 165. výročia železníc na území Slovenska. Podujatie usporiadajú Železnice Slovenskej republiky, Železničná spoločnosť Slovensko, a.s., Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a.s., Dopravný podnik Bratislava, a.s., v spolupráci so slovenskými klubmi železničných historických vozidiel za podpory celého radu sponzorov.

PROGRAM PODUJATIA

- otvorenie areálu výstavniska o 10.00
- výstava historických železničných vozidiel (defilé na točni 13.00 – 14.00)
- vyhlídkové jazdy parnými a motorovými vlakmi v Bratislave a okolí
- súbežná jazda dvoch parných vlakov – ťažkého nákladného a osobného vlaku na trati Bratislava Petržalka – Bratislava Nové Mesto – Odbočka Vinohrady (len v sobotu)
- jazdy historickej električky a autobusu
- stála múzejná expozícia železničných zariadení
- spolujazdy na stanovišti parného a motorového rušňa, na motorovej drezine alebo motorovom vozíku (11.00 – 12.30, 14.30 – 17.00)
- prezentácia modelových koľajísk
- zábavné a náučné hry pre deti
- koncert komorného dychového orchestra (12.00 – 13.00)
- výstava neželezničnej historickej techniky
- predaj upomienkových predmetov
- nočné fotografovanie (v sobotu 20.30 – 21.30)



SRDEČNE VÁS POZÝVAME PREŽIŤ
NEZABUDNUTELNÝ VÍKEND
SO ŽELEZNIČNOU NOSTALGIOU

MIMORIADNE VLAKY - SOBOTA 15. 6. 2013

PARNÝ VLAK Malacky - Bratislava východ

Malacky odchod o 10.00, Plavecký Štvrtok 10.11 – 10.12, Zohor 10.19 – 10.21, Devínska Nová Ves 10.36 – 10.38, Bratislava Lamač 10.48 – 10.50, Bratislava hl. st. 11.00 – 11.05, Bratislava Vinohrady 11.12 – 11.13, Bratislava východ - príchod o 11.25

PARNÝ NÁKLADNÝ VLAK Bratislava Petržalka – Bratislava východ – Bratislava Vajnory

Bratislava Petržalka odchod o 10.20, Bratislava ŮNS 10.30 – 10.41, Bratislava Nové Mesto 10.50 – 11.04, prechod okolo areálu výstavniska cca o 11.10, Bratislava Vajnory príchod o 11.25

PARNÝ VLAK Bratislava Petržalka – Bratislava Nové Mesto – Bratislava východ

Bratislava Petržalka odchod o 10.20, Bratislava ŮNS 10.30 – 10.41, Bratislava Nové Mesto 10.50 – 11.04, Bratislava Rača 11.15 – 11.20, Bratislava východ príchod o 11.25.

Po odchode vlaku zo stanice Bratislava Petržalka pôjde parný vlak súbežne s vyššie uvedeným parným nákladným vlakom až po Odbočku Vinohrady, kde sa vlaky rozdelia.

MOTOROVÝ VLAK Leopoldov – Trnava – Pezinok – Bratislava východ

Leopoldov odchod o 10.30, Brestovany 10.36 – 10.37, Trnava 10.46 – 10.49, Cífer 10.58 – 10.59, Senkvice 11.11 – 11.12, Pezinok 11.19 – 11.20, Pezinok zastávka 11.24 – 11.25, Svätý Jur 11.29 – 11.30, Bratislava Rača 11.37 – 11.40, Bratislava východ - príchod o 11.45

1. PARNÝ OKRUŽNÝ VLAK Bratislava východ – Bratislava Rača – Bratislava Vajnory – Bratislava Lamač – Bratislava Rača – Bratislava východ

Bratislava východ - odchod o 14.25, Bratislava Rača 14.30 – 14.35, Bratislava Vajnory 14.50 – 14.55, Bratislava Lamač 15.25 – 15.30, Bratislava Rača 15.50 – 15.55, Bratislava východ - príchod o 16.00

MOTOROVÝ VLAK Bratislava východ – Bratislava Rača – Bratislava hl. st. – Zohor Záhoriská Ves a späť

Bratislava východ - odchod o 15.50, Bratislava Rača odchod o 16.00 (možný prestup z prvého okružného parného vlaku), Bratislava hl. st. 16.10 – 16.15, Zohor 16.45 – 16.50, Lábske jazero 16.55 – 16.56, Vysoká pri Morave 17.00 – 17.05, Záhoriská Ves 17.15 – 17.25, Vysoká pri Morave 17.35 – 17.40, Zohor 17.49 – 17.55, Bratislava hl. st. 18.20 – 18.22, Bratislava Rača 18.32 – 18.40 (možný prestup na motorový vlak do Leopoldova), Bratislava východ - príchod o 18.50

2. PARNÝ OKRUŽNÝ VLAK Bratislava východ – Bratislava Rača – Bratislava Vajnory – Bratislava Nové Mesto – Bratislava Petržalka – Bratislava Rača – Bratislava východ

Bratislava východ - odchod o 16.45, Bratislava Rača 16.50 – 16.55, Bratislava Vajnory 17.10 – 17.15, Bratislava Nové Mesto 17.30 – 17.35, Bratislava Petržalka 17.50 – 17.55, Bratislava Rača 18.30 – 18.35, Bratislava východ - príchod o 18.40

MOTOROVÝ VLAK Bratislava východ – Pezinok – Trnava – Leopoldov

Bratislava východ odchod o 18.25, Bratislava Rača odchod o 18.40, Svätý Jur 18.46 – 18.47, Pezinok zastávka 18.51 – 18.52, Pezinok 18.56 – 18.57, Senkvice 19.05 – 19.06, Cífer 19.18 – 19.19, Trnava 19.28 – 19.30, Brestovany 19.39 – 19.40, Leopoldov príchod o 19.46

MIMORIADNE VLAKY - NEDEĽA 16. 6. 2013

PARNÝ VLAK Malacky – Bratislava východ

Malacky odchod o 10.00, Plavecký Štvrtok 10.11 – 10.12, Zohor 10.19 – 10.21, Devínska Nová Ves 10.36 – 10.38, Bratislava Lamač 10.48 – 10.50, Bratislava hl. st. 11.00 – 11.05, Bratislava Vinohrady 11.12 – 11.13, Bratislava východ - príchod o 11.30

PARNÝ VLAK Leopoldov – Trnava – Pezinok – Bratislava východ

Leopoldov odchod o 10.30, Brestovany 10.36 – 10.37, Trnava 10.46 – 10.49, Cífer 10.58 – 10.59, Senkvice 11.11 – 11.12, Pezinok 11.19 – 11.20, Pezinok zastávka 11.24 – 11.25, Svätý Jur 11.29 – 11.30, Bratislava Rača 11.37 – 11.40, Bratislava východ - príchod o 11.45

PARNÝ VLAK Bratislava Petržalka – Bratislava Nové Mesto – Bratislava východ

Bratislava Petržalka odchod o 10.30, Bratislava Nové Mesto 10.47 – 10.50, Bratislava východ - príchod o 11.10

PARNÝ VLAK Bratislava východ – Bratislava Rača – Bratislava Vajnory – Bratislava Lamač – Bratislava Rača – Bratislava východ

Bratislava východ - odchod o 14.25, Bratislava Rača 14.30 – 14.35, Bratislava Vajnory 14.50 – 14.55, Bratislava Lamač 15.25 – 15.30, Bratislava Rača 15.50 – 15.55, Bratislava východ - príchod o 16.00

PARNÝ VLAK Bratislava východ – Bratislava Rača – Bratislava Vajnory – Bratislava Nové Mesto – Bratislava Petržalka – Bratislava Rača – Bratislava východ

Bratislava východ - odchod o 16.30, Bratislava Rača 16.35 – 16.40, Bratislava Vajnory 16.50 – 16.55, Bratislava Nové Mesto 17.10 – 17.15, Bratislava Petržalka 17.30 – 17.35, Bratislava Rača 18.10 – 18.15, Bratislava východ - príchod o 18.20

MOTOROVÝ VLAK Bratislava východ – Pezinok – Trnava – Leopoldov

Bratislava východ - odchod o 17.00, Pezinok 17.25 – 17.27, Trnava 17.57 – 18.08, Leopoldov príchod o 18.20

Viac informácií bude uverejnených na stránkach Múzejno-dokumentačného centra ŽSR - VVÚŽ www.mdc.sk alebo na internetovom portáli www.vlaky.net.

KYVADLOVÁ DOPRAVA BRATISLAVA VÝCHOD – BRATISLAVA HLAVNÁ STANICA A SPÄŤ PO OBIDVA DNI:

Bratislava východ	odchod	9.25	11.25	12.25	13.25	14.25	15.25	16.25	17.25	19.00
Bratislava hlavná stanica	príchod	9.45	11.45	12.45	13.45	14.45	15.45	16.45	17.45	19.20
Bratislava hlavná stanica	odchod	9.55	11.55	12.55	13.55	14.55	15.55	16.55	17.55	19.30
Bratislava Vinohrady	príchod	10.02	12.02	13.02	14.02	15.02	16.02	17.02	18.02	-
	odchod	10.03	12.03	13.03	14.03	15.03	16.03	17.03	18.03	-
Bratislava východ	príchod	10.15	12.15	13.15	14.15	15.15	16.15	17.15	18.15	19.50

LÁSKA nielen k železnici

Lásku k železnici nemusíme na tejto pôde nijako mimoriadne opisovať. Väčšina z vás vie presne, o čom je reč.

Ale sadnúť si do vlaku a prejsť z jedného konca republiky na druhý len tak, lebo mám dnes čas, alebo preto, že mám chuť na Kužmov rezeň či pivo v tzv. rýchlom vozni (jedálen-skom), tak to zase len tak niekto nerobí... S výnimkou takých železničiarov, ako je Tomáš. Nielen láska k železnici, ale aj k priateľke Monike ho prednedávnom naviedli na zaujímavú myšlienku, ktorú aj úspešne zrealizoval.

Sprievodca vlaku kontroloval, na ceste z Bratislavy na východ Slovenska, jeho nič netušiacej priateľke cestovný lístok. Na jej veľké začudovanie a prekvapenie ho vyhlásil za neplatný. To už pristúpil k Monike ďalší sprievodca a podával jej náhradný cestovný doklad, ktorý bol mimoriadny obsahom aj doplnkom. „Novým sprievodcom“ nebol nik iný ako Tomáš v perfektnom prestrojení... Text dokladu, ktorý Tomáš pre Moniku pripravil a následnú reakciu môžete vidieť na fotografiách. A tak náš kolega vymenil jednu lásku za druhú, pričom sa mu ich pre tento zaujímavý okamih podarilo spojiť. Želáme im veľa šťastných kilometrov spoločným životom a vám ostatným množstvo nevšedných zážitkov (možno aj na koľajniciach).

Príjemný máj a veľa lásky aj počas tých ďalších mesiacov želáme všetkým našim čitateľom.

(sch)



„Neboj sa, nespozná Ťa,“ uistovala Zdenka z reštauračného vozňa prestrojeného Tomáša.



NÁHRADNÝ CESTOVNÝ DOKLAD

v zmysle článku Prepravného poriadku ŽIVOT, A.4.2 bod f)

CESTOVNÝ LÍSTOK + REZERVÁCIA

Platnosť: 9. marec 2013 - do odvolania cestujúcej

Zo stanice: samostatný súkromný život

Do stanice: do podpísania spoločného života

Rezervácia: na Tomáša

Trieda: po celý život len tá najlepšia

Miesto: všade spolu

Druh vlaku: Láska

km: nekonečno

Tento lístok platí len spoločne s prstienkom!

Meno cestujúcej: Monika

Cena: nevyčísľiteľná €

V prípade podpísania spoločného života sa platnosť lístka automaticky predlžuje do stanice neurčito.



Odrhnutím úchytného pásika súhlasíte s prepravou.