ŽELEZNIČNÝ
semafor
ŽSR
MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY ROČNÍK XXV JÚN 2015

Monitorovací výbor v Poprade

Opravujeme železničné mosty

ILCAD 2015

Foto: Ivan NEDELIAK

Nevyužité priestory je potrebné prenajímať

Z PORÁD VEDENIA ŽSR

Na posledných poradách vedenia riešili jeho členovia hospodárenie a prevádzku, ako aj množstvo ďalších aktuálnych tém. Odsúhlasili aj prvú aktualizáciu investičného plánu, rokovali o projektoch a prijali opatrenia na kapitalizáciu nevyužívaných priestorov v železničných staniciach.

Pozitívny vývoj hospodárenia pokračuje aj naďalej

Výsledok hospodárenia za prvý štvrťrok dosiahol zisk v objeme 17 886 tis. €, čo v porovnaní s plánom predstavuje lepší výsledok o 12 147 tis. €. Je to dôsledok vývoja prevádzkových nákladov (nižšie čerpanie oproti plánu o 4 916 tis. € predovšetkým v dôsledku nižšieho čerpania nákladov na opravy a údržbu, prijaté služby, nákup energií a pod.) a vyšších prevádzkových výnosov o 7 046 tis. €. Na vyšších prevádzkových výnosoch oproti plánu sa podieľali najmä: predaj trakčnej energie, poplatky za prístup železničnej infraštruktúry, predaj ostatných služieb a iné.

Prvá aktualizácia investičného plánu

Potreba 1. aktualizácie investičného plánu vyplynula zo skutočného finančného plnenia investičného plánu ŽSR na rok 2015 a požiadavky MDVRR vyradenia stavby Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom – Púchov – III. etapa (úsek Beluša – Púchov) z operačného programu dopravy (OPD) na roky 2007 - 2013, kde bola stavba zaradená a dohody o ukončení zmluvy o nenávratného finančného príspevku (NFP). Súčasne 1. aktualizácia investičného plánu upravuje aj pokračujúce investičné akcie z roku 2012, neinvestičné akcie, kde verejné obstarávanie (VO) nebolo dokončené v roku 2013, investičné akcie kde VO bolo ukončené v roku 2013, ale zmluvy neboli uzatvorené, nedokončené investície, novozaradené investičné akcie pre rok 2015. V rámci zaradenia nových investičných akcií sú stavby zamerané najmä na odstraňovanie nenormových a technicky nevyhovujúcich stavov jednotlivých objektov ŽSR, odstraňovanie havarijných stavov na tratiach a objektoch ŽSR, odstraňovanie pomalých traťových rýchlostí. Aktualizáciou investičného plánu na rok 2015 nedochádza k úprave výšky limitu, limit pre investičný plán vlastné zdroje – ŽSR je v objeme 130 mil. €. GR rozhodnutím č. 29/2015 schválil 1. aktualizáciu investičného plánu pre rok 2015 z vlastných zdrojov aj dodávateľským spôsobom.

Projektové riadenie

Generálny riaditeľ schválil plán projektu Revízia hlavných procesov ŽSR (core business) pre fázu analýza jeho súčasného stavu. Ukončenie sa predpokladá 31. 12. 2015. GR schválil aj zámer projektu Inteligentný merací systém – smartmetering v podmienkach ŽSR. Povinnosť inštalovať Inteligentný merací systém (IMS) majú všetci prevádzkovatelia energetických distribučných sústav. V zmysle vyhlášky č. 358/2013 je povinnosť inštalácie IMS pre odbery spadajúce do definovanej kategorizácie výšky ročnej spotreby. Cieľom projektu je pilotne implementovať IMS v zmysle platnej legislatívy, technických noriem a štandardov ŽSR a overiť funkčnosť riešenia.

Hospodárenie s nevyužívanými priestormi v železničných objektoch

Potreba daného materiálu vyplynula zo záverov rokovania zástupcov železničných spoločností a MDVRR SR (4G) koncom minulého roka. Materiál obsahuje súhrnný prehľad voľných nebytových priestorov v 58 železničných staniciach zaradených do štandardov železničných staníc. Ďalej obsahuje súbor opatrení na zefektívnenie kapitalizácie nebytových priestorov v staniciach formou nájmu, ktoré budú zapracované do internej legislatívy. Cieľom daného procesu je vygenerovať v posudzovaných železničných staniciach voľné nebytové priestory, ktoré majú vysoký potenciál kapitalizácie formou nájmu pri realizácii nevyhnutných investícií z vlastných zdrojov, resp. pri vynaložení prevádzkových nákladov, zvýšiť percento externe prenajatých nebytových priestorov v železničných staniciach a paralelne s prebiehajúcim procesom zabezpečenia štandardov v stanovených železničných staniciach prispieť k zlepšeniu ich celkového vzhľadu.

(AK, SF)

Zvyšovanie atraktívnosti železničiarov je spoločnou úlohou

Porada skupiny personálnych riaditeľov CER v Bratislave

Riaditelia úseku ľudských zdrojov z európskych železničných podnikov sa v dňoch 28. a 29. mája stretli v Bratislave, kde sa uskutočnilo pracovné stretnutie skupiny personálnych riaditeľov CER (Spoločenstvo európskych železníc). Na týchto rokovaniach sa stretávajú pravidelne, dvakrát do roka. Koncom mája prijali spoločné pozvanie od zástupcov troch železničných spoločností ZSSK, ZSSK CARGO a ŽSR a pricestovali na Slovensko.

Na programe boli najmä otvorené otázky sociálneho dialógu v rámci EÚ a ich vplyvu na sektor železničnej dopravy. Účastníci z 13 európskych krajín sa oboznámili s novými iniciatívami a legislatívnymi návrhmi, ktorých cieľom je vytvorenie expertných skupín so zameraním na problematiku zamestnanosti, zvyšovania atraktívnosti železničného sektora ako aj rozvoja sociálneho dialógu na sektorovej úrovni. Zástupcovia slovenských železničných firiem pripravili prehľadnú prezentáciu o vývoji železnice od rozdelenia unitárnych ŽSR až po súčasnosť. Ďalší deň pokračoval prezentáciou Talentového projektu UIC, ktorého hlavnými cieľmi je rozširovanie vedomostí, hodnôt a skúseností medzi mladými manažérmi na železnici v európskom kontexte. Prerokované boli aj výsledky medicínskeho prieskumu o vplyve psychologických poznatkov, týkajúcich sa vyšetrení rušňovodičov v súvislosti so Smernicou 2007/59 o certifikácii rušňovodičov. V rámci európskeho sociálneho dialógu zástupcovia Slovenska oboznámili prítomných s priebehom sociálneho dialógu v našich železničných firmách. Zahraniční kolegovia hodnotili priebeh kolektívneho vyjednávania u nás veľmi pozitívne. Bolo pre nich neuveriteľné, že sme schopní prijať kompromis a podpísať kolektívnu zmluvu na podnikovej úrovni s počtom dvanásť až trinásť odborových organizácií súčasne. Celé rokovanie bolo o to príjemnejšie, že Bratislava sa nám predstavila v krásnom slnečnom počasí a krátka prehliadka historického centra, ktorá bola súčasťou programu, všetkých zaujala. Stretnutie potvrdilo skutočnosť, že ZSSK, ZSSK CARGO aj ŽSR sú plnohodnotným partnerom pre sociálny dialóg v rámci Európy.

(SK)

Poprad a okolie v centre pozornosti

Zástupcovia Európskej komisie spolu s ďalšími členmi Monitorovacieho výboru Operačného programu Doprava (MV OPD) kontrolovali projekty a stavby v okolí Popradu. Dvojdňové májové zasadnutie monitorovacieho výboru bolo jedným z pravidelných nástrojov, prostredníctvom ktorých si Európska komisia (EK) overuje stav čerpania eurofondov na dopravné projekty. V dňoch 25 a 26. mája sa zasadnutie uskutočnilo v Poprade a okolí a členovia MV nevynechali ani návštevu popradskej železničnej stanice. Na treťom nástupišti mali možnosť nahliadnuť aj do nových poschodových jednotiek.

Krátky brífing ministra a generálnych riaditeľov ZSSK a ŽSR na treťom nástupišti ŽST Poprad – Tatry.

Monitorovaciemu výboru OPD predsedá Ján Počiatek, minister dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, ktorý spolu s Dušanom Šefčíkom, generálnym riaditeľom ŽSR a Pavlom Gáborom, generálnym riaditeľom ZSSK odpovedali aj na otázky novinárov priamo na peróne popradskej stanice. **„Na konci roku 2015 bude spolu v regionálnej doprave vďaka eurofondom až 100 nových a modernizovaných vozňov a rušňov, čo znamená, že až 60 percent výkonov v regionálnej doprave bude na moderných vlakoch,“** povedal v Poprade minister. **„Čo sa týka samotného čerpania peňazí v operačnom programe, rok 2014 bol najdynamickejším za celé doterajšie obdobie. Spolu s národným financovaním bolo v roku 2014 vyčerpaných celkovo 591 miliónov eur, čo je najvyššie čerpanie za celé doterajšie obdobie OPD. Plán čerpania na tento rok máme nastavený tak, že dnes nepredpokladáme žiadne prepadnutie peňazí. Máme pripravený dostatočný zásobník projektov, na ktoré plánujeme vyčerpať zostávajúce financie v OPD,“** dodal minister. V Poprade sa monitorovacej akcie zúčastnil okrem generálneho riaditeľa ŽSR aj Jozef Veselka, námestník pre rozvoj a informatiku a Štefan Sedláček, riaditeľ investorského odboru GR ŽSR. Vo svojom príspevku Štefan Sedláček odprezentoval pokrok v 3 projektoch podľa prioritných osí. Pri prvom projekte Modernizácia trate Púchov - Žilina pre rýchlosť do 160 km/hod., II. etapa – (úsek Považská Teplá /mimo/ – Žilina /mimo/) okrem iného uviedol, že ide o veľký projekt a predpokladaný termín ukončenia je február 2017. Pri druhom projekte Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom – Púchov, žkm 100,500 – 159,100 pre traťovú rýchlosť do 160 km/hod., VI. etapa (úsek Beluša – Púchov) Štefan Sedláček okrem základných informácii vysvetlil aj dôvody nedodržania termínu ukončenia, ktoré malo byť v apríli tohto roku. Oddialili ho archeologické nálezy v Púchove. Projekt je poslednou etapou z úseku Beluša – Púchov a predpokladaný termín ukončenia je 30. 9. 2015. Termín ukončenia sa zmenil aj v prípade tretieho projektu, a to Terminálu intermodálnej prepravy Žilina, 1. etapa výstavby, ktorý sa pôvodne z januára tohto roka presunul na august kvôli problémom s majetkovým vysporiadaním.

Prednosta popradskej stanice Rastislav Slavkovský privítal monitorovací výbor a obzvlášť generálneho riaditeľa ŽSR. Aj jeho by potešila už niekoľko rokov sľubovaná rekonštrukcia haly TEŽ.

Dušan Šefčík a Štefan Sedláček si obzreli aj často diskutovanú halu TEŽ, ktorá je v zlom technickom stave. Potešujúcou správou je, že už v tomto roku sa začne s jej rekonštrukciou.

(sch), Foto: Dana SCHWARTZOVÁ

Stalo sa...

Údržba trate

V dňoch 25. a 26. mája sa realizovala oprava a údržba železničného zvršku v úseku železničnej trate Nové Košariská - Podunajské Biskupice. Okrem geometrickej úpravy koľaje, prečisťovania koľajového lôžka za hlavou podvalu strojom Railvac sa kosilo a odstraňovali sa náletové dreviny. Zároveň sa odstránili chyby po defektoskopii. Opravné a údržbové práce sa realizovali vlastnými zamestnancami a z vlastných zdrojov.

Upravili geometrickú polohu koľaje

V úseku Kokava nad Rimavicou – Zlatno prebehla od 8. do 11. júna úprava geometrickej polohy koľaje a úprava koľajového lôžka do profilu s doplnením štrku do koľajového lôžka a strojné vysekávanie porastu. Obmedzenia v doprave trvali do skončenia výluky, t. j. 11. júna do 13:25 hod. V úseku Zlatno – Utekáč boli vlaky nahradené autobusovou dopravou. ŽSR realizovali práce z vlastných zdrojov.

Výmena podvalov

ŽSR vymenili drevené podvaly na železničnom moste medzi výhybňou Plavnica a železničnou stanicou v Starej Ľubovni, v železničnom kilometri 10,944 – 11,195 trate Stará Ľubovňa – Plaveč. Práce sa vykonali v dvoch nepretržitých etapách. Prvá bola od 1. do 5. júna, druhá od 8. do 12. júna. Dôvodom výmeny 400 kusov podvalov na moste s priebežným štrkovým lôžkom bol ich nevyhovujúci stav.

Úprava geometrickej polohy koľaje a kosenie

ŽSR na trati Prešov - Humenné, v úseku Čierne nad Topľou - Vranov nad Topľou, v dňoch 8. a 10. júna vykonali v rámci údržby opravné práce na zabezpečenie správnej geometrickej polohy koľaje. Výluka tejto jednokoľajnej trate sa zároveň využila na kosenie trávnatých porastov v blízkosti železnice. V čase od 9:00 do 14:00 hod. boli vlaky nahradené autobusmi. V rovnakom čase, ale v dňoch 9. a 12. júna, bola vylúčená koľaj aj v úseku Nemcovce - Hanušovce nad Topľou. V obidvoch prípadoch sa železničná doprava nahradila autobusmi.

(red)

Zamestnanec je najväčším bohatstvom firmy

Najdiskutovanejšou témou na úseku ľudských zdrojov je prebiehajúci projekt koncepcie rozvoja ľudských zdrojov, ktorý bol vyhodnotený aj na úrovni Správnej rady ŽSR a na základe dosiahnutých výsledkov bol zadefinovaný ďalší postup v tejto oblasti. Na konkrétne súčasti projektu, ako aj na jeho význam pre firmu a zamestnancov sme sa spýtali Zuzany Gáletovej, riaditeľky odboru riadenia ľudských zdrojov.

Ktorými konkrétnymi oblasťami sa projekt zaoberá?

Zo širokej problematiky riadenia ľudských zdrojov sme si vytýčili ako cieľové oblasti vzdelávanie a rozvoj zamestnancov, ďalej oblasť personalistiky a zamestnanosti, ako aj problematiku odmeňovania, motivácie a starostlivosti o zamestnancov. Z nášho pohľadu sú zamestnanci najväčším bohatstvom firmy, preto je nevyhnutné venovať stálu pozornosť ich reálnym potrebám a požiadavkám a zároveň budovať ich pozitívny vzťah k zamestnávateľovi, čo sa potom rozhodne odráža aj na dosiahnutých ekonomických výsledkoch.

Oblasť vzdelávania a rozvoja sa v projekte zaoberá aj firemnou kultúrou, etickým kódexom, definovaním spoločenského a obchodného protokolu a rieši aj štandardy správania pre vybrané skupiny zamestnancov. Na ktorú oblasť sa sústredíte v nasledujúcich mesiacoch?

Po prerokovaní projektu a priebežne realizovaných postupov vo vedení ŽSR a následne aj v správnej rade bude v druhom polroku zameraná pozornosť na koncepciu vzdelávania v ŽSR. Projektový tím sa bude zaoberať systémom zadefinovania konkrétnych vzdelávacích aktivít, ako aj tvorbou plánu pre ich financovanie.

Aké aktivity môžu zamestnanci očakávať v súvislosti s rozvojom vzdelávania a manažérskych zručností? Budú vzdelávacie programy zamerané aj na zamestnancov na nižších stupňoch riadenia?

Koncepciu vzdelávania plánujeme pripraviť vo viacerých oblastiach a tak budú pomenované aj moduly. Pôjde o manažment, komunikáciu, informačné technológie, počítačovú gramotnosť, marketing, jazykové vzdelávanie a psychológiu. Podniková ekonomika, právo a controlling budú riešené pre profesionálov a osobitne pre ostatných zamestnancov, ktorí potrebujú mať prehľad v danej oblasti. Semináre a vzdelávacie programy budú organizované pre vybraných špecialistov na príslušných stupňoch riadenia so zameraním najmä na tímovú prácu, time manažment, vedenie prijímacích pohovorov, zvládanie stresu, proces zmeny, verbálnu a neverbálnu komunikáciu, úspešnú prezentáciu, základy vystupovania na verejnosti alebo multimediálnu komunikáciu. Vybrané aktivity sú zapracované do katalógu zvyšovania kompetentnosti zamestnancov, ktorý vydal Ústredný inštitút vzdelávania a psychológie (ÚIVP). Katalóg v súčasnosti ponúka štrnásť vzdelávacích a tréningových modulov.

Naša firma na mnohých pôsobí ako značne prestarnutá, častou témou diskusií sú aj niektoré nedostatkové profesie pre železničnú prevádzku. Ako z vášho pohľadu hodnotíte túto situáciu a aké opatrenia realizujete v personalistike a zamestnanosti?

Aby sme uviedli veci na správnu mieru treba povedať, že priemerný vek zamestnancov ŽSR je len o zopár mesiacov viac ako 46 rokov (presne 46,5). To je pri našom počte 14 016 zamestnancov údaj, ktorý zodpovedá bežnému vekovému priemeru v slovenských hospodárskych podmienkach. Za účelom systematického získavania zamestnancov, najmä do prevádzkových typových pozícií, je uplatňovaný program zamestnanosti. Jeho súčasťou je adaptačný program absolventov vybraných škôl, ktorého cieľom je každoročné prijímanie čerstvých absolventov vybraných škôl s dôrazom na skvalitňovanie skladby zamestnancov, najmä s ohľadom na vekovú a vzdelanostnú štruktúru. V rámci tohto programu, ktorý je realizovaný v priamom kontakte so všetkými VOJ, je najmä obsadzovanie nedostatkových profesií v prevádzke. Preto sa zameriavame najmä na zapojenie študentov s ukončeným vysokoškolským alebo úplným stredným vzdelaním s maturitou v odbore elektrotechniky, strojárstva alebo stavebníctva, ako aj absolventov Žilinskej univerzity a dopravných škôl. Do programu vstupuje ročne 60 až 80 študentov.

V súčasnosti je aktuálnou témou aj nový zákon o odbornom vzdelávaní, ktorý rieši zapojenie zamestnávateľov do systému duálneho vzdelávania. Vstupujú aj ŽSR do tohto perspektívneho procesu? Akým spôsobom?

V systéme duálneho vzdelávania sa žiak pripravuje na výkon povolania podľa konkrétnych potrieb a požiadaviek zamestnávateľa, dokonca absolvuje praktické vyučovanie priamo v prevádzkových podmienkach u zamestnávateľa. Tento spôsob chápeme pre prípravu profesií pre železnicu ako maximálne účinný. Plánujeme už pilotný projekt so Strednou odbornou školou (SOŠ) dopravnou Martin - Priekopa pre učebný odbor železničiar – infraštruktúra. Teší nás, že záujem prejavila aj SOŠ Železničná Košice a Dopravná akadémia Trenčín.

Spolupráca so strednými školami má v ŽSR už dlhoročnú tradíciu. Je zameraná nielen na zabezpečovanie odbornej praxe študentov, ale zahŕňa aj stáže pedagógov a majstrov, spracovanie diplomových prác, spoluprácu pri štátniciach, konferenciách. S ktorými školami spolupracujeme v súčasnosti?

V zozname nových rámcových zmlúv o spolupráci s vybranými strednými školami je zmluva s SOŠ Železničná Košice, SOŠ Dopravná Martin - Priekopa, SOŠ Dopravná Bratislava na Sklenárovej ulici a Stredná priemyselná škola dopravná Trnava. Rokovania prebiehajú s Dopravnou akadémiou Trenčín. V roku 2014 ŽSR umožnili odbornú prax 101 študentom, z toho pre 23 študentov to bola pravidelná celoročná prax.

Zaujímavou novinkou je aj pripravovaná kariérna sekcia na internetovej stránke ŽSR. Čo bude zahŕňať?

Na internetovej stránke ŽSR budú zverejňované voľné pracovné miesta, prioritne, samozrejme, nedostatkové prevádzkové profesie. Pod názvom Kariéra bude možné na internetovom portáli nájsť aktuálne voľné typové pozície podľa jednotlivých oblastných riaditeľstiev, prípadne podľa jednotlivých okresov. Bude tu možnosť prepojenia na vzory žiadosti o prijatie do zamestnania, životopisu, ale napríklad aj na profily nosných prevádzkových profesií s uvedením ich cha-

rakteristiky, kvalifikačných predpokladov a podmienok spôsobilosti pre výkon práce. Predpokladáme, že kariérna sekcia bude aktívna už v priebehu nasledujúceho mesiaca.

Na ktoré oblasti nového projektu, by ste chceli upozorniť?

Ďalšou dôležitou súčasťou tejto témy je systém starostlivosti o zamestnancov s využitím interného trhu práce, ako aj personálna práca so zamestnancami v preddôchodkovom veku, ktorí majú zároveň možnosť využiť aj bezplatné psychologické poradenstvo na ÚIVP pri riešení osobných alebo pracovných problémov. Väčšina odchádzajúcich zamestnancov pozitívne hodnotí informačné listy, vydané odborom 510, ktoré obsahujú všetky aktuálne práva a povinnosti v súvislosti so skončením pracovného pomeru.

Myslím, že užitočnou informáciou je aj postupne prebiehajúca digitalizácia archívneho systému, ktorou sa uvádza do užívania komplexný špeciálny archív osobných spisov zamestnancov ŽSR so spracovaním centrálnej databázy na základe použitia čiarových kódov na vyhľadávanie miesta ich uloženia. V súčasnosti je spracovaných už 20 700 osobných spisov.

Mnohí zamestnanci nevnímajú celkom jasne rozdiel medzi dvomi katalógmi, ktoré metodicky zastrešuje odbor 510. Je to Kvalifikačný katalóg ŽSR a Katalóg typových pozícií ŽSR. Aký je medzi nimi rozdiel?

Kvalifikačný katalóg ŽSR je ten novší a je súčasťou modulu SAP HR PD. Tento modul bude obsahovať definovanie všetkých požadovaných aj skutočných kvalifikácií a spôsobilostí na profesiu a jednotlivé plánované miesta, definovanie potreby vzdelávania, ako aj plánovanie odborného vzdelávania, zároveň s prepojením na výber zamestnancov. Je to pre personalistov efektívna pomôcka a zároveň aj pre sledovanie finančných nákladov na túto oblasť. Katalóg typových pozícií (KTP) obsahuje zoznam všetkých

typových pozícií podľa klasifikácie SK ISCO-08, používaných v systemizácii ŽSR, s uvedením ich krátkej charakteristiky a obsahovej náplne podľa pracovných činností spolu s určením zaradenia do príslušnej tarifnej triedy. 1. júna vstúpil do platnosti už jeho tretí dodatok. Dôležitou súčasťou KTP je zadefinovanie kvalifikačných predpokladov pre zaradenie do príslušnej tarifnej triedy v ŽSR. Katalóg typových pozícií je súčasťou systému odmeňovania, jeho úlohou je zabezpečenie proporcionality medzi celkovým počtom 189 profesií v ŽSR.

Katalóg typových pozícií je jednou z častí projektu koncepcie rozvoja ĽZ v oblasti odmeňovania a motivácie. Čo ďalej projekt rieši z tejto problematiky?

Ešte doplním informácie o spomínanom katalógu. Bol zaradený do projektu z hľadiska jeho novelizácie a nášho zámeru zjednodušenia podľa európskej štandardnej klasifikácie zamestnaní ISCO-08. Nový KTP, ktorý nadobudol účinnosť od 1. 1. 2014, popri novom číslovaní znížil počet typových pozícií v ŽSR viac ako o polovicu. Tretia časť projektu sa venuje aj možnostiam informačného systému SAP v module HR. V minulom roku bola konkrétne riešená implementácia sieťového dochádzkového systému EDOS na oblastné riaditeľstvá, ktorá bola komplikovaná najmä z hľadiska rôznych foriem využívaných v rámci fondu pracovného času u turnusových zamestnancov. V súčasnosti je už integrácia kmeňových údajov zamestnancov medzi EDOS a modulom HR SAP ECC u všetkých VOJ v rutinnej prevádzke.

V tejto časti riešime aj sociálny program pre zamestnancov, ktorý je súčasťou KZ. Dnes mnohé benefity, ktoré nám umožňuje zadefinovať existencia dohody v zmluve, sú chápané zamestnancami ako samozrejmosť. Je to určite aj z dôvodu ich dlhodobého uplatňovania. Najmä nadštandardné riešenie dôležitých osobných prekážok v práci (pracovné voľno na vyšetrenie u lekára a na sprevádzanie rodinného príslušníka do zdravotníckeho zariadenia), znížený fond pracovného času bez zníženia mzdy u vybraných typových pozícií, pracovné voľno s náhradou mzdy pre osamelé ženy a mužov s deťmi do osem rokov, rekondičné pobyty, druhé hlavné jedlo v pracovnej zmene už po 11 hodinách, doplnkové dôchodkové sporenie alebo životné poistenie. Za týmto všetkým stojí vzájomne prospešný sociálny dialóg na vysokej profesionálnej úrovni. Riadenie vzťahov s odborovými organizáciami je tiež jednou zo súčastí projektu.

Jednou z úloh projektu je aj motivácia a odmeňovanie zamestnancov. Čo nové sa chystá v tejto oblasti?

Ďalej sa budeme podrobnejšie venovať systému motivácie zamestnancov, ktorý je určite jednou zo základných podmienok pre rozvoj našej firmy. Motiváciu zamestnancov chceme riešiť v rovine finančných, ale zároveň aj nefinančných benefitov. Potrebujeme spolu v projektovom tíme rozobrať možnosti súčasného systému odmeňovania, ktoré nie sú vždy dostatočne využívané. Často sa od nás na úrovni odboru 510 vyžaduje robiť opatrenia, ktoré sú vlastne v kompetencii samotnej VOJ, ale je už akousi samozrejmosťou výhodnejšie použiť zaklínadlo: „veď to sa predsa rozhodlo na generálnom riaditeľstve“. Čaká nás prehodnotenie a posúdenie objemu finančných prostriedkov na zaručené aj nezaručené zložky mzdy, návrh ďalších možností a perspektív. Sme otvorení všetkým motivačným a zároveň reálnym návrhom na riešenie. Zároveň vieme, a na to by som chcela upozorniť, že tak ako je smernica pre odmeňovanie zamestnancov ŽSR súčasťou kolektívnej zmluvy, tak aj každá zmena v odmeňovaní musí prejsť procesom kolektívneho vyjednávania. Takže bude potrebné určiť a nájsť nielen zdroje na financovanie projektu v tejto časti, ale aj argumenty, ktoré podporia konsenzus s odborovými organizáciami. Časový harmonogram projektu je naplánovaný v jeho ďalšej etape od júna do konca tohto roku. Budem rada, keď spoločne, rovnako zaujímavým spôsobom, zhodnotíme jeho prínos pre zamestnancov i zamestnávateľa v priebehu roka 2016.

Ďakujem za rozhovor.

Pracovných úrazov je viac ako vlani

V májovom čísle Ž semaforu sme sa podrobnejšie zamerali na ochranu pred požiarmi v sieti ŽSR a okrajovo sme spomenuli aj tragické následky železničných nehôd. Nemenej dôležitou oblasťou, o ktorej sa veľmi často diskutuje, je aj bezpečnosť a ochrana zdravia pri práci. Veď kto z nás by sa ešte nestretol so skratkami BOZP alebo OOPP? Poučení a preskúšaní z tejto problematiky musia byť bez výnimky všetci zamestnanci bez ohľadu na to, či pracujú priamo v koľajisku alebo v kancelárii. Na odbore bezpečnosti a inšpekcie (O 440) sa touto problematikou zaoberá oddelenie bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci (BOZP) a my sme nahliadli do ich pracovných činností.

Bezpečnosť je prvoradá!

Oddelenie BOZP O 440 GR ŽSR metodicky riadi, koordinuje a kontroluje činnosti v oblasti BOZP v sieti ŽSR. V súčasnosti má 4 zamestnancov, ktorí metodicky riadia 15 inšpektorov BOZP, konkrétne bezpečnostných technikov a autorizovaných bezpečnostných technikov v Strediskách bezpečnosti a inšpekcie Bratislava, Žilina, Zvolen a Košice. Oddelenie je gestorom národného bezpečnostného predpisu ŽSR Z 2 Bezpečnosť zamestnancov v podmienkach ŽSR a Smernice pre vyšetrovanie úrazov, nebezpečných udalostí a chorôb z povolania, ktorá je v súčasnosti v štádiu prepracovania na predpis ŽSR Op 22 Pracovné úrazy, iné úrazy, nebezpečné udalosti, choroby z povolania. Zamestnanci oddelenia spracovávajú stanoviská z hľadiska BOZP k projektom, technologickým postupom prác a taktiež ku všetkým novým alebo aktualizovaným predpisom ŽSR. V spolupráci s inšpektormi zabezpečujú aplikáciu povinností, vyplývajúcich zo zákona o BOZP a ostatných bezpečnostných predpisov v podmienkach ŽSR, spracúvajú politiku BOZP našej firmy, záverečné správy o zisťovaní príčin vzniku úrazov a iné doklady pre štátne inštitúcie a vypracovávajú správu o stave BOZP v ŽSR. Naši kolegovia z oddelenia spolupracujú s orgánmi inšpekcie práce, dopravným úradom, poisťovňami, orgánmi činnými v trestnom konaní a pod., spracovávajú stanoviská, resp. odvolania k ich rozhodnutiam. Zabezpečujú úlohy zástupcu zamestnávateľa v Ústrednej komisii BOZP v ŽSR a vykonávajú ešte množstvo ďalších činností spojených s BOZP.

Ochranné prostriedky dokážu zachrániť aj život

Všetky pracovné úrazy, ktoré vzniknú zamestnancom v súvislosti s výkonom ich pracovnej činnosti a ktoré sú riadne nahlásené, zaevidované a spôsobili poškodenému zamestnancovi pracovnú neschopnosť viac ako tri dni, nazývame registrovanými pracovnými úrazmi (PÚ). Ak zamestnanec utrpí také zranenie, ktoré lekár označí ako ťažkú ujmu na zdraví, alebo ak sú následky úrazu tragické, ide o o závažný PÚ (ZPÚ). Riaditeľa odboru 440 Mariána Bošnáka sme sa opýtali na úrazovosť v tomto roku. **„V uplynulých piatich mesiacoch roku 2015 bolo celkovo registrovaných 25 úrazov. Oproti rovnakému obdobiu roka 2013 je to rovnaký počet a v porovnaní s rokom 2014 je to o 14 úrazov viac.“**

V čom pochybili železničiari pri vzniku niektorých úrazov?

„Z celkového počtu 25 úrazov, 12 vzniklo pošmyknutím a následným pádom na zasneženom, zľadovatenom a mokrom teréne. Z ďalších 13 spomeniem dva, pri ktorých bola aj vina zamestnancov,“ informoval riaditeľ O 440. Pri jednom z týchto úrazov si zamestnanec OR Zvolen poranil oko, pričom išlo o ťažkú ujmu na zdraví. Kovový úlomok mu pri nasekávaní matíc odskočil do oka. Správnym požívaním ochranných okuliarov mohol tomuto úrazu predísť. Išlo o nováčika - traťového robotníka, na ktorého prácu mal dohliadať nadriadený a pripomenúť dodržiavanie bezpečnosti pri práci a správne požívanie pomôcok OOPP. **„Spomeniem aj druhý úraz, keďže následky mohli byť oveľa tragickejšie. Zamestnanci OR Zvolen v daný deň pri nepredpokladanej výluke vykonávali práce na trakčnom vedení. Po začatí napäťovej výluky trakčného vedenia, rozmiestnení terčov pre elektrickú prevádzku a zaskratovaní pracoviska, ktoré však nebolo dostatočné, poškodený zamestnanec vystúpil na pracovnú lávku umiestnenú na stožiari elektrického vedenia, kde došlo k jeho zasiahnutiu elektrickým prúdom,“** opisal pracovný úraz Marián Bošnák. Elektromontér pevných trakčných a silnoprúdových zariadení, ktorý túto prácu vykonáva viac ako 12 rokov, utrpel popáleniny I. a II. stupňa asi na 10 % tela. V tomto prípade bol poškodený zamestnanec zároveň aj vedúcim prác. Pri práci používal pridelené OOPP, čo mu pravdepodobne zachránilo život. V danom prípade išlo o porušenie bezpečnostných predpisov poškodeným zamestnancom, svoje zohrala aj rutinérska práca, nepozornosť a neopatrnosť. Marián Bošnák tvrdí, že situácia v oblasti pracovnej úrazovosti nemôže byť dobrá, pokiaľ sa stane čo i len jeden pracovný úraz. **„Pracovné úrazy, ktoré utrpeli zamestnanci v tomto roku, boli väčšinou spôsobené bežnou neopatrnosťou. Aj napriek tomu sa obraciam na všetkých vedúcich zamestnancov v prevádzke aj na bezprostredne nadriadených zamestnancov, aby sústavne kontrolovali a vyžadovali od svojich zamestnancov najmä dodržiavanie určených bezpečných pracovných postupov a používanie predpísaných a pridelených OOPP. Predovšetkým je však potrebné, aby si samotní zamestnanci uvedomovali možné nebezpečenstvo a riziko, ktoré so sebou prináša práca na železnici a boli náležite pozorní a opatrní pri vykonávaní každej svojej pracovnej činnosti. Nezabudli ani na zákaz alkoholu na pracovisku a pred nástupom do pracovnej zmeny. “**

(pop)

Prehľad pracovných úrazov za 1. - 5. mesiac 2015 podľa vnútorných organizačných jednotiek:

VOJ	PÚ-2013	PÚ-2014	PÚ-2015
OR Trnava	9	2	5
OR Košice	1	0	4
OR Žilina	7	4	5
OR Zvolen	5	1	9
MO Bratislava	2	0	2
MO Košice	0	1	0
VOJ ostatné	1	3	0
GR	0	0	0
ŽSR	**25**	**11**	**25**

Obdobie:	Pracovné úrazy:								
	ROK 2013:			ROK 2014:			ROK 2015:		
	Celkom:	Z toho ZPÚ: SPÚ:	ŤUZ:	Celkom:	Z toho ZPÚ: SPÚ:	ŤUZ:	Celkom:	Z toho ZPÚ: SPÚ:	ŤUZ:
Január	5	0	0	1	0	0	9	0	0
Február	6	0	1	1	0	0	5	0	0
Marec	3	0	0	5	0	0	7	0	1
Apríl	7	0	0	2	0	0	2	0	0
Máj	4	0	0	2	0	0	2	0	0
Spolu	25	0	1	11	0	0	25	0	1
Rozdiel: 2015/2013							*0*	*0*	*0*
Rozdiel: 2015/2014							*+14*	*0*	*+1*

(ZPÚ - závažný pracovný úraz, SPÚ - smrteľný pracovný úraz, ŤUZ - ťažká ujma na zdraví)

Do kúpeľov cez vynovené priecestia

Na regionálnej trati medzi Žilinou a Rajcom je 27 priecestí a z nich je 15 chránených zabezpečovacím zariadením. Viaceré z nich sú veľmi frekventované a vyťažené, pretože cez ne prechádza súbežná cesta 1. triedy. Tieto mesiace priniesli pre vodičov na tejto trase 2 pozitíva. V máji bolo zrekonštruované priecestie pri Rajeckých Tepliciach, čo potešilo najmä kúpeľných hostí. Na konci júna už bude vynovené aj priecestie v Polúvsí.

Zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Žilina rekonštruovali priecestie pri Rajeckých Tepliciach od 19. mája. Všetky plánované úkony zvládli v priebehu troch dní. **„Najskôr bolo nevyhnutné odstrániť starú priecestnú konštrukciu z gumokovu. Zdemontovali sme aj koľajový rošt s drevenými podvalmi. Po výmene štrkového lôžka sme položili koľajový rošt s betónovými podvalmi. Podbíjačkou sme výškovo aj smerovo upravili koľaj, na ktorú sa montovala 12-metrová priecestná konštrukcia typu STRAIL,“** uviedol Michal Obložinský, vedúci SMSÚ ŽTS TO Žilina. Pokiaľ cestná doprava bola presmerovaná po obchádzkovej trase, pre peších bol zriadený dočasný priechod. Náhodní okoloidúci preto mohli sledovať, ako chlapov v oranžových vestách zaskočil nečakaný problém. Ryha kopaná pozdĺž koľaje pre základy priecestnej konštrukcie sa začala napĺňať vodou. Deň predtým totiž výdatne lialo a voda pritekala najmä z telesa trate. **„Z kúpeľov volali, že im prestala tiecť voda,“** snažil sa ktosi odľahčiť vážnu situáciu. Z rôznych alternatív ako dostať vodu z jamy nakoniec uspelo čerpadlo. Kým sa ale doviezlo, prešli desiatky minút. Vyše hodinové zdržanie našťastie nepredĺžilo koniec výluky a práce sa ukončili načas. Na konci júna už bude zrekonštruované aj frekventované priecestie pri Polúvsí. Starý gumokov tu taktiež nahradí konštrukcia typu STRAIL.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor

Vedúci SMSÚ ŽTS TO Žilina Michal Obložinský (vľavo) riešil nečakaný problém – vodu vo vykopanej jame. Pomohlo čerpadlo.

Rekonštrukcia priecestia pri Rajeckých Tepliciach odstavila cestu do centra.

Až po odčerpaní vody mohli ísť do jamy betónové bloky – základy priecestnej konštrukcie STRAIL.

Perón v Kysaku „dorástol“ na dlhé rýchliky

Nárast cestujúcich vyvolaný bezplatnou prepravou vybraných skupín osôb sa prejavil aj vo zvýšenom počte vozňov vo vlakoch. Predĺžené súpravy ale potrebujú aj adekvátne dlhé peróny. V Kysaku často zastavovali rýchliky od Košíc tak, že posledné vozne prečnievali až za koniec nástupišťa. Kvôli bezpečnosti cestujúcich preto došlo k jeho predĺženiu.

Zamestnanci SMSÚ ŽTS TuO Margecany predĺžili perón pri 2. staničnej koľaji z vyzískaného materiálu.

Práve dĺžky nástupíšť v železničných staniciach sú limitujúcim faktorom, že na našej hlavnej trati jazdia maximálne 13-vozňové súpravy osobných dopravcov. Perón pri 2. staničnej koľaji v Kysaku síce svojou dĺžkou vyhovuje aj takýmto dlhým rýchlikom prichádzajúcim od Košíc, ale dopravné opatrenia neumožňujú využitie jeho celej dĺžky. **„Vlaky zastavujeme pred priechodom cez koľaje, aby nebránili prístupu cestujúcim od protismerných vlakov k výpravnej budove. Posledné 2 vozne dlhých súprav potom prečnievali za koniec nástupišťa,“** objasnil problém Emil Kičura, prednosta stanice. Zamietol alternatívu, žeby vlaky prichádzali k susednému nástupišťu pri 1. koľaji. **„Dochádzalo by k predlžovaniu už i tak našponovaných jazdných časov,“** uviedol. Podľa GVD majú totiž rýchliky v Kysaku len 1-minútové pobyty, čo je pri vysokej frekvencii cestujúcich veľmi málo. Vedeniu stanice sa najviac pozdávalo riešenie, ktoré zrealizovali zamestnanci miestneho pracoviska SMSÚ ŽTS TO Margecany v spolupráci s tunelovým obvodom z Margecian. **„Nástupište sme predĺžili o 30 metrov. Je z vyzískaných nástupištných hrán typu Tischer a bude mať asfaltovú povrchovú úpravu,“** povedal Jozef Kavulič, vedúci SMSÚ ŽTS TO Margecany. Ich prácu ocenia najmä cestujúci využívajúci najkomfortnejšiu triedu, pretože za nástupišťom zvyčajne končili vozne 1. triedy, radené na konci vlakov.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor

Vyťažení mostári pracovali na mostoch nad

Cestujúci medzi Vrútkami a Varínom zažívali déjà vu. Kým pred rokom trpeli kvôli rozsiahlej rekonštrukcii koľají v tomto medzistaničnom úseku, tentoraz sa od 11. mája do 19. júna museli zmieriť s obmedzeniami v železničnej doprave, vyvolanými opravou troch mostov. Pracovali na nich košickí mostári, ktorí súčasne zvládli aj most nad Palcmanskou Mašou.

Košickí mostári zamerali svoju pozornosť na dvojicu mostov vo Vrútkach nad riekou Turiec a chyby odstránili aj na moste v 1. traťovej koľaji, preklenujúci Váh pri Strečne. **„Minuloročné výluky koľají sme využili na vykonanie revízií týchto mostných objektov. Po odstránení drevených mostníc boli na mostoch zistené závažné poruchy oceľových konštrukcií, vplývajúce na statickú stabilitu spomínaných troch mostných objektov, ktoré bežne neboli prístupné a viditeľné. Ich oprava si vyžiadala náročnú materiálnu aj technologickú prípravu, preto sa nemohla realizovať súčasne s minuloročnou obnovou trate, ktorá ani neumožňovala návoz pracovného vlaku k poškodeným mostom,“** vysvetlil Ján Seman, riaditeľ Mostného obvodu Košice. Počas striedavých výluk koľají zosilnili na mostoch steny nosných častí oceľových konštrukcií a vymenili poškodené nity.

Most pri Strečne, ale aj vyobrazené oba mosty vo Vrútkach nad riekou Turiec mostári opravili počas dvoch výluk - najskôr prvej, potom druhej traťovej koľaje. Vlaky jazdili obojsmerne vždy po susednej koľaji, čo spôsobovalo obmedzenia a meškania v doprave.

Mosty vo Vrútkach vykazovali chyby v statickej odolnosti, ktoré sa nedali odstrániť bežnou údržbou. Navrhnuté boli zosilňovacie prvky tvaru „W“. Každý most mal presne na mieru vyrobených 96 takýchto prvkov. Pri ich natieraní sme zastihli Martina Radulyho a Alberta Timka, montérov oceľových konštrukcií.

Na mostoch vo Vrútkach boli doplnené zosilňovacie platne a vymenené stuženia. Na každú konštrukciu dali mostári až 1200 nitov a taký istý počet vysokopevnostných skrutiek.

Most nad Palcmanskou Mašou má nosné pozdĺžniky v rôznej výške, pretože je v oblúku. Mostári preto osádzali mostnice s klinom.

Turcom, Váhom aj Palcmanskou Mašou

Načo je vysávač na moste? Mostnice a piliny z nich sú morené ekologickou impregnačnou látkou. Mostári ich vysávajú, aby sa nedostali do vodného toku pod mostom. Aj keď je to bežná prax, ochranári apelovali pred opravami na elimináciu znečistenia vodnej nádrže.

Aj pri Dedinkách je už železničný most opravený

Mostári sa však zároveň činili aj pri Dedinkách, pretože perfektnú prácu odviedli na moste nad vodnou nádržou Palcmanská Maša. **„Vymieňali sme 87 kusov drevených mostníc a 2 pomúrnice, aby bol zabezpečený normovaný stav a prevádzková spôsobilosť tohto technického objektu. Súčasne sme odstraňovali aj chyby a nedostatky na ložiskách a chodníkovej oceľovej podlahe, zistené revíziou mosta,“** ozrejmil Ján Seman. Pri mostároch pracovali aj zamestnanci traťového odvetvia, ktorí na moste manipulovali s koľajnicovými pásmi a zároveň za mostom v 500-metrovom úseku znížili niveletu koľaje a vykonávali jej smerovú a výškovú úpravu. Aj keď počasie našim kolegom na tomto moste vôbec neprialo, termíny aj plánované opravy zvládli na jednotku.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor

S koľajnicami na moste nad vodnou nádržou manipulovali zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Margecany. V 500-metrovom úseku za mostom zároveň znížili niveletu koľaje a vykonali aj jej smerovú a výškovú úpravu.

Riaditeľ MO Košice Ján Seman (v strede) informuje námestníka GR pre ŽI Milana Kubička (vľavo) o priebehu opráv mostu vo Vrútkach. Foto: **Miroslav Bardovič**

Na moste pri Dedinkách mostári vymenili 87 mostníc a 2 pomúrnice. Pri manipulácii s nimi im pomáhal aj stroj.

„Rozlietané“ podbíjačky sa stretli v Michaľanoch

Len čo to počasie a najmä financie dovolia, s opravami tratí sa roztrhne vrece. Vykonávajú sa najmä smerové a výškové úpravy koľají za asistencie strojných podbíjačiek z mechanizačno-dopravných stredísk. Pokrývajú rozsiahly rajón a zvyčajne prechádzajú od jednej akcie k druhej. Ak sa stretnú 2 podbíjačky na jednom mieste, tak ako v Michaľanoch, je to skôr výnimka ako pravidlo.

Koľaje a výhybky dvojitej koľajovej spojky v Michaľanoch podbíjali naraz dve podbíjačky z SMSÚ ŽTS MDS Spišská Nová Ves.

V Michaľanoch bolo badať traťové mechanizmy od 18. mája na košickom zhlaví železničnej stanice. Počas trojdňovej výluky vykonávali obnovu koľajového lôžka koľaje a úpravu geometrickej polohy výhybiek na dvojitej koľajovej spojke (DKS). Špecifiká tejto spleti výhybiek a koľají objasnil Tibor Gore, koordinátor SMSÚ ŽTS TO Trebišov:

Podbitie výhybky si vyžaduje aj veľkú dávku opatrnosti, aby nedošlo k poškodeniu prestavovacieho mechanizmu výhybky.

„Táto dvojitá koľajová spojka je raritná, pretože okrem troch bežných jednoduchých výhybiek sa tu nachádza aj celokrižovatková výhybka s pohyblivými hrotmi srdcoviek. Sú citlivé a veľmi ťažko sa udržujú aj nastavujú. V Michaľanoch sú tri takéto výhybky a všetky sú na košickom zhlaví.“ Čo si pamätá, “prepadnuté“ miesta pod srdcovkami a koľajovými stykmi na tejto DKS vždy dvíhali len s jednou podbíjačkou a postupne, stále len jednu koľaj. Preto ho potešilo, že tentoraz mohli DKS zdvihnúť naraz a poriadne, pomocou dvoch podbíjačiek. **„Dve podbíjačky sa občas nasadzujú na taký úsek, kde sa musí podbíjať z oboch strán koľaje, alebo kde by sa jedna podbíjačka nedokázala podľa potreby presunúť z jednej strany pracovného miesta na druhú. Toto bol aj prípad výluky v Michaľanoch,“** ozrejmil Štefan Bartko, vedúci prevádzky SMSÚ ŽTS MDS Spišská Nová Ves. Celkovo disponujú dvoma výhybkovými podbíjačkami ASPV 08/275 a troma koľajovými podbíjačkami ASP 400.1, ktoré pokrývajú celý obvod OR Košice. Ich strojníci sú doslova rozlietaní po celom východe a niekoľko dní aj mimo domova, pretože len v máji asistovali pri 28 výlukách a nasadení boli napríklad v Čiernej nad Tisou, pri Revúcej, Spišskej Belej alebo aj pri Mlynkoch.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor

Rušňovodiči a zároveň aj traťoví strojníci František Melega (vľavo) a Ľubomír Košík usadení v kabíne výhybkovej podbíjačky ASPV 08/275, ktorá páčkami, kontrolkami a „budíkmi“ pripomína kokpit lietadla.

Koordinátor SMSÚ ŽTS TO Trebišov Tibor Gore ukazuje na pohyblivé hroty srdcoviek križovatkovej výhybky. Ich údržba a nastavenie spôsobujú traťovákom vrásky na tvárach.

V súťaži traťovákov pod Tatrami rozhodovala zohratosť

Ojedinelá súťaž zručnosti spestrila pracovnú poradu prednostu sekcie ŽTS OR Košice Ľubomíra Pitoňáka s vedúcimi pracovníkmi SMSÚ odvetvia železničných tratí a stavieb v Kežmarku. Zúčastnili sa jej zamestnanci z piatich pracovísk SMSÚ ŽTS TO Spišská Nová Ves.

Trojčlenné družstvá z Kežmarku, Starého Smokovca, Popradu, Spišskej Novej Vsi a Spišských Vlách mali čo najrýchlejšie odrezať koľajnicu profilu S49 a následne vyvŕtať otvory a zmontovať spojku. Disciplína to bola naoko jednoduchá, veď tieto úkony všetci súťažiaci vykonali už nespočetnekrát. Keď sa ale k práci pridali stres a časová tieseň, chlapi vybičovali svoje úsilie až na hranicu svojich schopností a na ich tvárach sa ihneď zjavili kropaje potu. **„Súťaž mala svoje opodstatnenie. V nej sa ukázala najmä zohratosť partií, pretože tá je veľmi dôležitá vo vlakovej prestávke - v časovej pauze, ktorú dostaneme v prevádzke na výmenu koľajnice. Chlapi sa tiež mohli porovnať a vzájomne odpozerať techniky práce,“** vysvetlil jeden z dvojice rozhodcov Vladimír Slivka. Súťaž bravúrne vyhralo družstvo z Kežmarku. Každý z trojice presne vedel, čo má robiť a disciplínu zvládli za neuveriteľných 7,5 minúty. Ich kumštu sa prizerali aj členovia Klubu vyslúžilých traťovákov. **„Organizujeme nielen odborné exkurzie, ale aj výlety za krásami prírody či kultúrnymi pamiatkami, ktoré sa snažíme spojiť s niečím odborným o železnici. Dnes chceme navštíviť Kežmarok a Ždiar, tak sme sa prišli pozrieť, ako si počínajú naši nasledovníci,“** povedal Tibor Karkuš, predseda klubu. Nechajme sa teda prekvapiť, či sa naplní prianie väčšiny prítomných a zo súťaže sa stane tradícia, ktorá prekročí hranicu spišskonovoveského obvodu.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor

Víťazné družstvo z Kežmarku predviedlo svoju šikovnosť aj členom Klubu vyslúžilých traťovákov.

Každý tím mal v súťaži rovnaké podmienky, rozhodujúcim faktorom bola presnosť, zručnosť a zohratosť.

Prednosta sekcie ŽTS OR Košice Ľubomír Pitoňák (vo veste) ukazuje, ako súťažiaci opotrebovali rezné kotúče. Každý mal vlastnú techniku rezania koľajnice. Prizerajú sa Alojz Kožuch zo sekcie ŽTS a Jaroslav Sivák, vedúci SMSÚ ŽST TO Čierna n/Tisou.

Rozhodcovia Vladimír Slivka a Ľubomír Košík prezerajú vrták, ktorý ulomil jeden zo súťažných tímov. „Ocenili“ ho trestnými sekundami.

NITRA

Štandardy železničných staníc boli stanovené tak, aby ich napĺňanie garantovalo určitú významnú, verejnosťou viditeľnú a pozitívne vnímanú kvalitu zvýšenia ponúkaných služieb. Medzi stanice zaradené do projektu štandardizácie patrí z OR Trnava aj ŽST Nitra.

„Stav stanice a celkového železničného prostredia z pohľadu verejnosti nedosahuje požadovanú úroveň. Často je poukazované na zanedbanosť, zastaranosť a neprimeranosť stavu železničnej stanice, ktorej úroveň by mala odzrkadľovať status krajského mesta 21. storočia,“ hovorí prednosta stanice Jaroslav Juriš. V súvislosti s úrovňou vybavenia a funkčnosti verejne prístupných priestorov stanice a jej vonkajšieho vzhľadu bolo vykonaných viacero menších či väčších zmien. Obnovil sa náter ohradenia a prístrešku nástupišťa, vestibul a čakáreň boli vybavené novými lavičkami so sektorovým sedením, pre lepšiu prehľadnosť informovania cestujúcich boli odstránené zastarané „Príchody a odchody vlakov“. Tie nahradili modernejšie a najmä prehľadnejšie základné tabule, v ktorých sa nachádzajú aj vývesné cestovné poriadky. Celkovou modernizáciou prešla čakáreň pre cestujúcich, ktorá dnes ponúka cestujúcej verejnosti útulný vykurovaný priestor. Čiastočná rekonštrukcia verejných WC taktiež prispela k celkovému skultúrneniu ŽST Nitra. Upratovanie a drobné údržbárske práce zabezpečuje táto železničná stanica vo vlastnej réžii, čo podporuje flexibilitu činností hlavne pri udržiavaní štandardov. Postupnou likvidáciou rizikových objektov v areáli stanice sa podarilo minimalizovať pohyb bezdomovcov a neprispôsobivých skupín. Budúcnosť vidí prednosta stanice pozitívne. **„Očakávaná modernizácia a elektrifikácia trate Šurany – Leopoldov by mala priniesť požadovanú úroveň železničnej kultúry tretieho tisícročia, aby sme mohli aj v železničnej stanici Nitra prezentovať štandardy primerané súčasnosti,“** dodáva prednosta Juriš na záver.

(pop)

Železničná stanica Nitra sa, žiaľ, projektov, ktoré boli na jej rekonštrukciu pripravené, nedočkala.

Novinkou sú sektorové lavičky v čakárni aj vo vestibule.

Železničná stanica Brezno prešla rozsiahlou rekonštrukciou v roku 2009.

BREZNO

Železničná stanica Brezno prešla rozsiahlou rekonštrukciou v roku 2009. Aj táto stanica v obvode OR Zvolen je však dôkazom toho, že ani veľké zmeny nevydržia večne a aj tu, nielen v rámci bežnej údržby, ale aj v projekte štandardizácie je stále čo vylepšovať.

Rekonštrukcia, ktorá prebehla pred vyše piatimi rokmi, bola naozaj rozsiahla. Na staničnej budove dokonca pribudlo jedno podlažie, automaticky s ním prišla aj nová strecha, obnovené boli vnútorné priestory, staré netesniace okná sa vymenili za nové, plastové a aj fasáda dostala nový šat. V roku 2006 bola stanica aj splynofikovaná. V rámci štandardizácie už naši kolegovia z SMSÚ ŽB Zvolen prednedávnom vymaľovali vestibul a priebežne sa odstraňujú polepené reklamy z vchodových dverí vedúcich do vestibulu. Poškodené schody do reštaurácie a schody s obkladom pri vstupe do vestibulu ešte len čakajú na ruky remeselníkov. Nový náter dostanú zábradlia na 1. nástupišti a nefunkčné odkvapové rúry nahradia nové.

(ika)

Vestibul je už vymaľovaný.

Schody do reštaurácie čakajú na potrebnú rekonštrukciu...

...rovnako ako schody vedúce do vestibulu.

VRANOV NAD TOPĽOU

Železničná stanica vo Vranove nad Topľou je jednou z ďalších z košického OR, ktorá je zaradená medzi stanice, ktorých sa týka projekt štandardizácie. Ešte vlani sa tu podarilo urobiť poriadny kus dobrej roboty a druhá etapa opráv prebiehala v tomto roku.

Zamestnanci zo sekcie železničných budov z SMSÚ ŽB Prešov opravili vonkajšie dlažby, schodištia, izolačne chodníky. Rekonštrukciou prešli aj anglické dvorce zo severnej strany, zasklili sa pivničné okná. Nový náter vo vestibule určite potešil pravidelných cestujúcich aj domácich železničiarov. Ruku k dielu priložili aj kolegovia z SMSÚ SZ EE Košice tým, že zabezpečili výmenu svietidiel vo vestibule. Dodávateľským spôsobom sa kompletne vymenili okná a novotou sa pýši aj fasáda. V tohtoročnej etape už prešovskí budovári vymenili z časti nevyhovujúce oplotenie, opravili poškodenú dlažbu. Zrealizovala sa aj kompletná sanácia vonkajšieho oplotenia v predstaničnom priestore, a to opravou muriva, oceľových prvkov. Nechýba tu ani nová maľba a náter. Vedúci prešovských budovárov Peter Novosad nešetril slovami chvály aj na vedenie a zamestnancov stanice, ktorí boli počas opráv nápomocní. Aj oplotenia si železničiari vranovskej stanice natreli novou farbou sami. **„Sme radi, že sa urobil poriadny kus roboty, a tak sme sa aj my snažili byť nápomocní. Okrem natierania oplotenia sme pomáhali aj pri upratovaní a ďalších prácach a nasadili sme množstvo kvetov, ktoré skrášľujú predstaničné priestory. Naša činnosť smeruje k tomu, aby sa cestujúci cítili v priestoroch našej stanice príjemne a vnímali túto pozitívnu zmenu. Čistota a poriadok závisí do veľkej miery od prístupu tých, ktorí sú za to zodpovední. Ja oceňujem prístup všetkých zamestnancov stanice, ktorí pomohli pri zabezpečovaní týchto úloh,“** povedal Ján Dargaj, prednosta stanice. Aj táto železničná stanica je príkladom toho, že na košickom OR – ku sa so štandardizáciou zodpovední zamestnanci popasovali veľmi dobre. Splnené sú už aj úlohy, ktorých termíny sú oveľa neskôr. A potešujúci je aj fakt, že do zoznamu opravovaných budov sa dostali aj železničné stanice, ktoré nie sú v zozname štandardizácie. **(sch)**

Železničná stanica Vranov nad Topľou spĺňa všetky podmienky štandardizovanej stanice už dnes.

Vynovený vestibul staničnej budovy je kultúrnym miestom pre cestujúcich.

Pohľad na vstupnú časť výpravnej budovy ŽST Kraľovany je veľavravný. Objekt si žiada obnovenie zovňajšku.

Vstupná brána na Oravu je síce momentálne ošumelá, ale plánovaná komplexná rekonštrukcia by ju mala skrášliť.

Opadaná farba krytého nástupišťa pri výpravnej budove takisto nespĺňa podmienky štandardov.

KRAĽOVANY

Železničná stanica Kraľovany je prestupnou stanicou, a teda aj vstupnou bránou do oravského regiónu. Ani táto stanica nie je výnimkou medzi tými, kde sa riešia štandardy staníc. Problémov má viac než dosť, či sa pozrieme na výpravnú budovu, nástupištia, osvetlenie, nátery alebo podchod.

Ako v ostatných staniciach, aj v tejto boli štandardy od začiatku tohto roku zavedené a priebežne sa udržiavajú. Výkonné pracoviská jednotlivých sekcií v rámci svojich kapacít vykonávajú drobné opravy v priestoroch stanice, nátery zariadení železničnej infraštruktúry a drobnej architektúry. Dopĺňajú sa aj poškodené alebo chýbajúce svietidlá, aby bolo zabezpečené dostatočné osvetlenie priestorov stanice pre cestujúcich. V súčasnosti sekcia ŽB OR Žilina zabezpečuje opravy vo výpravnej budove. Týka sa to výmeny okien vo vestibule, opravy verejného WC v súčinnosti s projektom zabezpečenia prístupu osôb s obmedzenou mobilitou, opravy zastrešenia nástupišťa a oplotenia pri budove. Vďaka navýšeným finančným prostriedkom je možné odstraňovať nedostatky priebežne už aj v tomto roku a z externého prostredia. Vzhľadom na celkový stav výpravnej budovy, týkajúci sa najmä fasády, strechy, klampiarskych prvkov a okien, spevnenej zastrešenej plochy pri budove a podchodu na „oravské“ nástupište, bude sekcia ŽB OR Žilina vykonávať najväčšie opravy v stanici až v ďalšom období v rámci komplexnej rekonštrukcie, ktorá je plánovaná predbežne na rok 2018. Zároveň sa musí vyriešiť aj objekt skladu tovaru, ktorý je v blízkosti výpravnej budovy. Ten takisto volá po opravách.

Jozef KRAJČOVIČ, foto: autor

V úseku Trnava – Šelpice zrekonštruovali železničné priecestie

V posledný májový deň sa začala komplexná rekonštrukcia železničného priecestia v žkm 4,219 v úseku Trnava – Šelpice.

Železničné priecestie pred rekonštrukciou...

... a po nej. Na rekonštrukcii sa podieľali zložky SMSÚ ŽTS TO Trnava, sekcia EE a sekcia OZT OR Trnava.

Práce sa začali demontážou pôvodnej konštrukcie a rozobratím nábehov cestnej komunikácie. Následne sa vytrhli koľajové polia a odbagrovalo sa koľajové lôžko. Po vytvorení nového koľajového lôžka sa položili nové koľajové polia. Koľajové lôžko sa „doštrkovalo“ a po následnej úprave geometrickej polohy koľaje sa vykonala montáž novej priecestnej konštrukcie typu STRAIL. Rekonštrukcia sa ukončila asfaltovým napojením komunikácie. Počas prebiehajúcich prác bolo toto železničné priecestie úplne uzavreté pre cestnú aj železničnú dopravu. Rekonštrukcia priecestia zvýšila nielen bezpečnosť, ale aj komfort prechádzajúcim autám.

(pop)

Za 3 dni vymenili traťováci 375 metrov koľajníc

Za tri dni dokázali zamestnanci z SMSÚ TO Zvolen vymeniť 375-metrový úsek koľajníc medzi Hronským Beňadikom a Novou Baňou. Po ukončení prác bola zrušená prechodná traťová rýchlosť 30 km/h, ktorá v tomto úseku platila od 24. marca 2015.

Výluka na dôležitej dopravnej tepne, spájajúcej západ a juh so stredným Slovenskom, prebehla v rekordnom čase od 3. do 6. júna v čase od 8:30 do 11:40 hod. Výmenou koľajníc sa vyriešila aj prechodná traťová rýchlosť, ktorá bola v tomto úseku práve pre nie ideálny stav koľajníc. Dlhé koľajnicové pásy vymieňali traťováci pomocou podvozku Mamatej a zvarené boli v km 21,450 až 21,800 medzi Hronským Beňadikom a Novou Baňou. Vlaky R 810 a R 811 boli medzi Kozárovcami a Novou Baňou nahradené autobusmi. Aj napriek tomu, že sa vysoké teploty posledných dní zvolenským kolegom počas výluky vyhli, poriadne sa zapotili. V krátkom čase totiž zvládli poriadny kus ťažkej roboty.

(ika), Foto: J. POLÁŠEK

Vymieňanie koľajníc realizovali zvolenskí traťováci pomocou podvozku Mamatej.

Vŕtanie a spájanie nových koľajníc išlo našim kolegom hladko.

Motorovou zatáčačkou Master odkrúcali a zaťahovali matky na koľajniciach.

BOLI SME PRI TOM

Sanitka skončila pod vlakom, ktorý začal horieť

Kvíliace sirény záchranárov prerušili 5. júna pohodové dopoludnie v Margecanoch. Na železničnom priecestí došlo k stretu sanitky s osobným vlakom. Jeden vozeň sa prevrátil nabok, ďalší vznietil. Okolím zneli výkriky ranených, v povetrí bolo cítiť pach dymu. Vlakové nešťastie nakoniec neskončilo tragicky, pretože šlo len o simuláciu nehody počas medzinárodného cvičenia dobrovoľníckych a profesionálnych záchranárskych zložiek. Na príprave tohto podujatia s názvom GL Rescue sa podieľali aj Železnice SR.

Záchranári transportovali zranených z vagónov do bezpečia.

Cvičenie sa uskutočnilo v priestoroch SMÚ Margecany košického mostného obvodu. Táto lokalita bola vybraná zámerne. Záchranári neblokovali počas zásahu trať a v areáli sa nachádzali vozne na zošrotovanie, ktoré poslúžili ako rekvizity. Mostári ich ale najskôr museli „naaranžovať“ podľa predstáv organizátorov, aby scéna vyzerala realisticky. **„Scenár sme pripravovali niekoľko mesiacov, aby si záchranárske tímy dostatočne preverili súčinnosť jednotiek. V reálnej situácii si všetci – od hasičov, záchranárov, psovodov, až po horskú službu overili svoje fyzické a psychické schopnosti aj vzájomnú koordináciu,“** uviedol Stanislav Králik, riaditeľ cvičenia. Na mieste nehody sa pohybovalo približne 100 ľudí, od organizátorov, zasahujúcich profesionálov aj dobrovoľníkov, až po figurantov. Záchranári museli vyslobodiť viac ako dve desiatky osôb, určiť im diagnózy a podľa závažnosti zranení ich rozdelili do štyroch skupín. Pri transporte mali prednosť najakútnejšie prípady. Niektorým nezainteresovaným divákom sa síce zdalo, že zasahujúci nasadili „vychádzkové“ tempo, lenže cvičenie nie je rýchlostná súťaž, ale testuje najmä koordináciu jednotlivých zložiek. Okrem simulovanej zrážky na železničnom priecestí si záchranári počas štvordňového cvičenia vyskúšali aj záchranu pokrývačov po páde zo strechy, zásahy pri požiari diskotéky na horskom hoteli, nehode počas veternej smršte či pri veľkej dopravnej nehode viacerých áut v štýle Kobry 11.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor

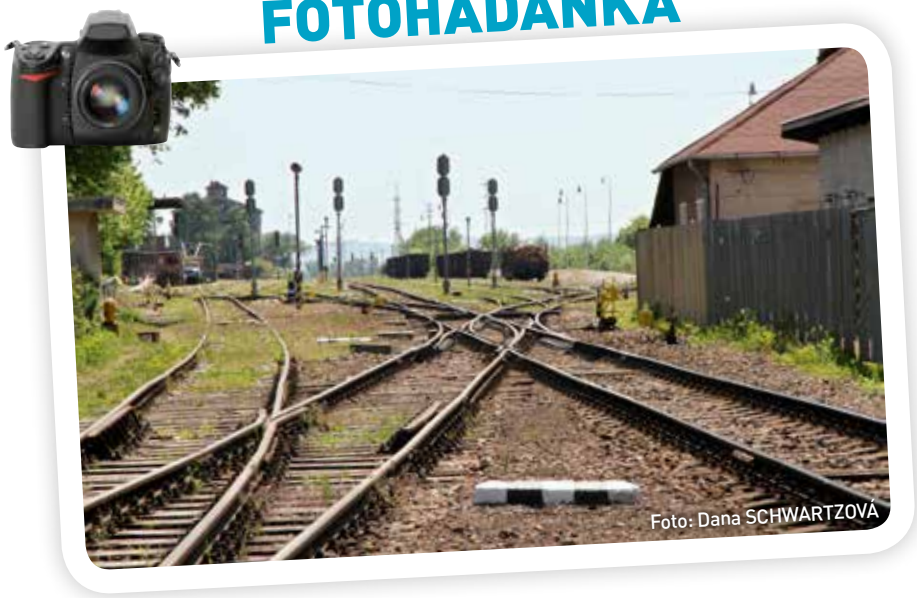
Dejiskom simulovanej nehody sanitky s vlakom sa stal areál mostného obvodu v Margecanoch.

Odborní komisári organizátora cvičenia pozorne dozerali na všetky úkony záchranárov, aby zásah vykonali správne.

Hasiči z U. S. Steelu sa riadne zapotili pri otváraní strechy prevráteného vagóna. Presvedčili sa, že takáto cesta k zraneným, nachádzajúcich sa vo vnútri vozňa, je mimoriadne náročná.

Cvičenie sledovali aj niekoľkí zamestnanci ŽSR. Silvia Ďurčíková, inšpektorka BOZP z SBI Košice sa zaujímala o priebeh zásahu. Podrobnosti jej vysvetľuje Martin Kollár, veliteľ zásahu GL Rescue.

FOTOHÁDANKA



Dnes naša otázka znie: Viete, kde je to?

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

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

Správna odpoveď májovej fotohádanky je:
Automatická strojná podbíjačka

Víťazom sa stal a vecnú cenu získava:
Martin KUĽHA z Trebišova.

BLAHOŽELÁME!

VY SA PÝTATE, MY ODPOVEDÁME

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

Napíšte nám na adresu redakcie:
Ž semafor
Štefánikova 60, Košice
alebo zavolajte
tel.: **910 - 3203**
e-mail: **zsemafor@zsr.sk**

Kontakty na jednotlivých redaktorov nájdete v tiráži.

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

Na anonymné otázky a neželezničné témy nebudeme reagovať.

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

- To jedlo je veľmi horúce, - sťažuje sa hosť v reštaurácii.
- Tak si ho fúkajte, - radí čašník.
- No ...

(tajnička).

Pomoc: Maro, Tále, top, Tália

turecký hodnostár

Lesný kolesový traktor (skr.)

citoslovce bolesti

zaschnutá krv na rane

ochrankyňa herectva a divadla (div.)

atmosféra (skr.)

zn. pascalu

strach

dôverne oslovoval

posteľná tkanina

znoj

1

2

typ rus. lietadiel

štátny (skr.)

ČČV okr. Svidník

indická tanečnica

maliarska doštička

akže

odopol

Jozef Vysočani

vymlátené obilie

nočný sovovitý vták

zvratné zámeno

primát

strážne zvieratá

stredisko v N. Tatrách

premenná hviezda

meno Vergília

výkon skokana

až tam (expr.zried.)

pocta, uznanie

poskytol

rastlinné maslo

korisť

čes.spevák (Karel)

bývalý štát v Európe

nemocnič. oddelenie

vlas

bodavý hmyz

vrcholec sťažňa lode

abvolt (skr.)

dolu, nadol

akosť múky

chrápanie

španielsky člen

3

súzvuk tónov

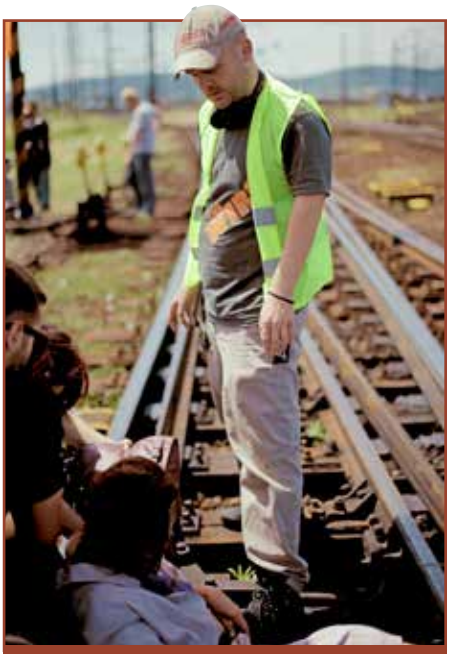
alpský škriatok

ázijský sokolík

Železnica dejiskom akčných scén

Kriminálny román s názvom Červený kapitán od Dominika Dána sa stal bestsellerom a dočká sa dokonca aj filmovej podoby. Súčasťou filmu bude aj zápletka na železnici, dva dni strávil štáb pod vedením režiséra Michala Kollára nakrúcaním aj v železničnej stanici Bratislava - východ.

Prípravy na nakrúcanie v koľajisku sú dlhodobé a pomerne náročné - od prvotných stretnutí až po doladenie posledných detailov. Príprava prebiehala už celý deň pred samotným nakrúcaním a filmový štáb sa zišiel na druhý deň po východe slnka. Medzi známych hercov, ktorí sa nakrúcania zúčastnili, patril napríklad aj predstaviteľ hlavného hrdinu – detektíva Richarda Krauza – poľský herec Maciej Stuhr alebo Zuzana Kronerová. Vo filme si zahrá aj Helena Krajčiová, Marian Geišberg, Michal Suchánek a Oldřich Kaiser. Letné počasie filmárom prialo a postupne sa nakrúcali rôzne scény – s vlakovou súpravou i bez, detaily ako prestavovanie výhybky, dokonca i scéna, kde vlak zrazí ženu. **„Išlo o niekoľko dramatických scén s prekvapivým zvratom, ktoré sú súčasťou väčšieho celku a predmetom ďalšej postprodukcie. Sme vďační za perfektnú profesionálnu spoluprácu, ktorá prebehla s ohľadom na bezpečnosť takmer štyridsaťčlenného štábu,“** povedal režisér Michal Kollár. Jedným zo zúčastnených bol aj technický námestník stanice Jozef Baránek, ktorý mal celý proces pod palcom. **„Nakoniec nám režisér poďakoval s tým, že s takouto spoluprácou ani nepočítal. Bol príjemne prekvapený, ako sme dokázali zvládnuť riadenie jazdy vlaku tak, že vznikli unikátne akčné zábery, ktoré by ocenili vraj aj v zahraničí,“** potešene poznamenal Jozef Baránek. Na výsledné spracovanie filmu Červený kapitán si počkáme do marca 2016. Veríme, že aj vďaka profesionálnemu prístupu železničiarov sa určite máme na čo tešiť.



Režisér M. Kollár (na obrázku) bol spolupracou so železnicami príjemne prekvapený.

Filmový štáb pracoval nepretržite takmer tri dni.

(pop), Foto: Anna SMOROŇOVÁ

Stretli sa bývalí prednostovia

V piatok 5. júna sa v Bratislave uskutočnil v poradí už XI. ročník stretnutia bývalých prednostov železničných staníc a prizvaných hostí v pôsobnosti oblastných riaditeľstiev Trnava a Žilina.

Celkovú organizačnú prípravu podujatia a vlastnú realizáciu plánovanej akcie, ktorá v sebe zahŕňala atraktívnu plavbu loďou z bratislavského prístaviska na Devín a späť, mal výbor Stavovského združenia prednostov železničných staníc v úzkej spolupráci s riaditeľom OR Trnava Jánom Uhnavým a riaditeľom OR Žilina Pavlom Oravcom. Počas plavby 99 účastníkov stretnutia nielen spomínalo, ale diskutovalo o súčasnej situácii aj zmenách na železnici. Na slávnostnom obede pod hradom Devín pozdravil všetkých Dušan Šefčík, generálny riaditeľ ŽSR a Milan Kubíček, námestník generálneho riaditeľa pre prevádzku. Priateľskú a výbornú atmosféru umocnilo aj dobré počasie. Tešíme sa opäť v júni 2016!

Peter RAJČÁK

Letná filmová škola železničiarov

Upozorňujeme všetkých železničiarov, ktorí sa zaujímajú o filmovú tvorbu, či už začiatočníkov, alebo pokročilých, na termín **Letnej filmovej školy FISAIC**, ktorá sa uskutoční v SIP Strečno v termíne od 3. do 12. júla 2015. Náš lektor – pán režisér Mgr. Ladislav Munk pripravil pre účastníkov zaujímavé témy, napríklad filmovanie videoklipu na hudbu slovenskej ľudovej piesne. Pre vysvetlenie dodávame, že je možné prísť na ľubovoľný počet dní, program sme schopní prispôsobiť pre každého účastníka osobitne. Prihlásiť sa alebo požiadať o ďalšie informácie môžete na adrese **kubincova.sona@zsr.sk** v termíne do 26. 6. 2015.

NEPONÁHĽAJ SA, RISKUJEŠ ŽIVOT!

MEDZINÁRODNÝ DEŇ BEZPEČNOSTI NA ŽELEZNIČNÝCH PRIECESTIACH

Železnice SR sa opäť zapojili do Medzinárodného dňa bezpečnosti na železničných priecestiach (International Level Crossings Day - ILCAD). Dňom bezpečnosti na železničných priecestiach bol 3. jún 2015.

Každý rok si partneri ILCAD pre svoju kampaň vyberú inú cieľovú skupinu so zámerom zvýšenia povedomia verejnosti - tentokrát sa rozhodli upriamiť pozornosť na chodcov a cyklistov. Ide už o 7. ročník Medzinárodného dňa bezpečnosti na železničných priecestiach so zameraním na preventívno-výchovné akcie a podporu bezpečného správania sa na železničných priecestiach a v ich okolí nielen v tento deň, ale počas celého roka. V 45 krajinách, aj mimo Európy, prebiehajú podujatia na národnej úrovni pod spoločným posolstvom kampane ILCAD „Neponáhľaj sa, riskuješ život!“

Podrobnejšie informácie o projekte nájdete na web stránke www.zsr.sk v záložke Priecestia. O aktivitách ŽSR z tejto oblasti vás budeme taktiež informovať v jednom z ďalších čísel Žsemaforu.

(DŠ)