



Železničné ozveny

ROČNÍK 9 • ČÍSLO 2

FEBRUÁR 2012

OBSAH ČÍSLA

ZÁUJEM O VLAKY NEKLESOL 2



Rekapituláciu uplynulého roka v ZSSK pripravilo v polovici januára pre zástupcov odborárskych organizácií vedenie spoločnosti.

Riaditelia obchodu, prevádzky, ľudských zdrojov i údržby zhodnotili prácu svojich úsekov. Napriek ťažkému roku sa ukazovatele prepravy cestujúcich, prepravné výkony i tržby z cestovného oproti roku 2010...

ROZŠÍRIL INTERNETOVÝ PREDAJ 3



Od prvého februára si môžu cestujúci vo vlakoch ZSSK kúpiť lístok aj cez mobilný telefón. Je to ďalšia z moderných technolo-

gických vymožeností, ktorá zvyšuje komfort nákupu cestovných dokladov. ZSSK sa eMIL-om (elektronický mobilný internetový lístok) zaradila ako prvý štátny dopravca z postsocialistických krajín k vyspelým...

KONKURENCIA UŽ NA SCÉNE 4



Určite žiadnemu pozornému železničiarovi neunikla informácia, že od 11. decembra minulého roku figuruje na našej „železni-

čiarkej scéne“ prvá reálna súkromná konkurencia. Žitý prepravca, ako ho mnohí familiárne prezývajú alebo RegioJet podľa oficiálneho názvu, začal svoje pôsobenie na Slovensku a momentálne...

CER MÁ NOVÉHO RIADITEĽA 6



Novým výkonným riaditeľom Spoločenstva európskych železničných podnikov a manažérov infraštruktúry (CER) sa stal od 1. januára 2012 Čech Libor Lochman. Do tejto funkcie bol jednohlasne zvolený na zasadnutí Valného zhromaždenia CER v Bonne ešte 12. septembra 2011 a nahradil Johannesa Ludewiga, ktorý koncom minulého roka...

ZO ZARAGOZY K BISKAJSKÉMU... 8



Za ragoza s maurským hradom Aljaferia, Pamploňa s tradičným behom ľudí pred býkmi, San Sebastián s prieslaňným morom a okrúhlu plážou s jasným zlatistým pieskom. To sú tri severoškpanielske provinčné mestá s neopakovateľnou atmosférou a pôsobivými historickými pamiatkami. Do slnečnej Zaragozy prichádzame vlakom...



VÝKYVY POČASIA NEPRIALI ANI ŽELEZNIČIAM

V lete neznesiteľné horúčavy, v zime mrazy a sneženie - počasie, ktorého extrémny podrobujú ťažkej skúške železničiarov i stroje. Za posledné týždne vplyvom poveternostných podmienok musela ZSSK na viacerých miestach dopravu prerušiť, vyhlásený bol prvý a druhý stupeň zimných opatrení. Trhali sa aj trolejové vedenia, zamrzala nielen voda, ale aj nafta, prichádzajúce a odchádzajúce vlaky neúnosne meškali. Problémy v doprave však mali aj železnice susedných štátov, preto sme radili cestujúcim, aby sa pred cestou informovali o situácii nielen u nás, ale aj u českých, rakúskych a maďarských železníc.

Snímky: Ivan HUTLÁK



AKO TO VIDÍ



Jana GREŠNEROVÁ, hovorkyňa ZSSK

PRACOVNÁ ELEGANCIA

Železničiarška uniforma prechádza výraznou zmenou. V týchto dňoch som mala možnosť vyskúšať si ju na vlastnej koži. Doslova. Preto túto rubriku by som v tomto čísle premenovala na Ako to cíti. Už na prvý pocit som vedela povedať, že nová uniforma bude veľmi pohodlná, vkusná a elegantná. Nastal čas vyskúšať ju aj v „teréne“. Tento pocit nesklamal, a aj po celodennom nosení som mohla skonštatovať to isté.

Niekoľko variantov umožňuje zvoliť si vhodnú kombináciu do každého obdobia a počasia. Vďaka elegantnému klobúčiku výraznej červenej farby vás neprehliadne žiadny cestujúci. Aj napriek tomu, že ide o pracovnú uniformu, minimálne zo začiatku budete mať pocit, že namiesto vagona sa prechádzate po módnom móle. Od 28. februára budú mať zákazníci v IC vlakoch takéto prehliadky každý deň. Moderný vzhľad a pracovná elegancia nových uniforiem určite prispieje k zvyšovaniu kultúry cestovania.

Pri týchto svojich úvahách a hodnoteniach si uvedomujem, že uniformy neboli primárne šité pre hovorkyne, ale pre sprevádzajúci personál. Verím však, že aj dámy vo vlakoch budú po ich vyskúšaní mať rovnaké pocity. Verím, že nový odev ulahodí nielen oku cestujúceho, ale v prvom rade ho ocenia tie, ktoré ho budú denne nosiť.

OD FEBRUÁRA NÁM PRIBUDLI ZAMESTNANCI I MAJETOK OPRAVÁRENSTVO – VITAJ V ZSSK

Uznesením č. 188 zo 16. marca 2011 vláda SR schválila program revitalizácie železničných spoločností, na základe ktorého ZSSK CARGO prevedie časť svojho majetku slúžiaceho na opravy a údržbu dráhových vozidiel na ZSSK. Ministerstvo dopravy ako jediný akcionár oboch akciových spoločností podľa tohto uznesenia prijalo 11. augusta tohto istého roka rozhodnutie, ktorým poverilo zmluvné strany začať proces prípravy prevodu dotknutého majetku.

Ďalší, ešte konkrétnejší krok urobilo rezortné ministerstvo 27. januára 2012, keď rozhodlo o predaji už spomínaného majetku s účinnosťou od 1. februára. Odplatným prevodom teda ZSSK získala od ZSSK CARGO majetok slúžiaci na opravy a údržbu dráhových vozidiel, zásohy, hnacie dráhové vozidlá na posun a ďalšie železničné koľajové vozidlá, ako aj osobné ochranné pracovné prostriedky vrátane ďalšieho zvereného hmotného majetku v hodnote presahujúcej 60 mil. €. Do majetku ZSSK tak prešli rušňové depá v Bratislave, v Nových Zámkoch, Košiciach, Filakove, Brezne, Prievidzi, Vrútkach, Kralovanoch a Trnave, ďalej opravovne vozňov Bratislava východ, Nové Zámky, Zvolen, Košice, rušňové depo a opravovňa vozňov v Humennom, SPO Bratislava odstavné, Bratislava Nové mesto, Zvolen KPPOS, Žilina a Košice. Aj posun už bude patriť

zamestnancom ZSSK v 8 železničných staniaciach, v 9 rušňových depách, v 5 opravovniach vozňov, v rovnakom počte SPO, ako aj v rušňovom depe a opravovni vozňov v Humennom. ZSSK zároveň prevzala od Carga aj 973 zamestnancov.

Toto vyplýva z oficiálneho nariadenia č.1/2012 generálneho riaditeľa ZSSK k prevodu majetku a prechodu zamestnancov, z čoho pramení pre vedúcich zamestnancov organizačných útvarov niekoľko dôležitých úloh na zvládnutie daného stavu. O tom, aká je súčasná situácia, koho všetkého sa to týka, aké sú predstavy o ďalšom fungovaní majetkovo i personálne už bohatšej ZSSK, sme sa porozprávali s riaditeľmi úsekov – prevádzky Michalom Verešom a údržby Jozefom Rojíkom.

(Pokračovanie na 5. strane)



VY SA PÝTATE, MY ODPOVEDÁME

AGENDA U NÁS AŽ OD 1. JÚNA

K akej zmene došlo v evidencii držiteľov železničných preukazov s označením „T“, „D“ a „T-D“?

Odpovedá vedúci oddelenia riadenia ľudských zdrojov (ORLZ) Marián LELOVSKÝ

- Evidenciu dôchodcov a držiteľov železničných preukazov s označením „T“ (a ich rodinných príslušníkov) v súčasnosti vykonávajú ŽSR prostredníctvom personálnych oddelení na vybraných železničných staniaciach (preukazy „D“ a „T-D“) a sekcií ľudských zdrojov oblastných riaditeľstiev (preukazy „T“).

Od 1. júna 2012 bude túto agendu zabezpečovať ZSSK, ORLZ prostredníctvom svojich zamestnancov. Bližšie pokyny (adresy jednotlivých pracovísk,

kontaktné osoby, stránkové dni) budú zverejnené na internetovej stránke ZSSK a na výveskách na železničných staniaciach.

Zmena evidencie (evidenčných pracovísk) sa dotýka iba držiteľov železničných preukazov s označením „D“, „T-D“ a „T“, evidencia zamestnancov (a ich rodinných príslušníkov) zostáva nezmenená.



KONKURENCIA POSLŮŽI CESTUJÚCIM



Postreh
Alexandra
BUZINKAYA,
riaditeľka odboru
komunikácie

Zima ukázala v plnej nahote, v akom stave sú vlaky ZSSK. Napriek tomu, že prevádzka zväzda každodenný boj o „prežitie“, verejnosť ich vníma ako staré, špinavé a nespohľadlivé. Tento stav i obraz môže zmeniť k lepšiemu iba priama konkurencia. Zmena nastane, keď si cestujúci bude môcť vybrať, do vlaku ktorého dopravcu nastúpi a keď dopravcovia budú na rovnakej trati zväzdať o jeho priazeň súboj, ako je to napríklad v Českej republike.

Slovenskí cestujúci si zatiaľ vybrať nemôžu a sú odkázaní, či chcú či nie, na jestvujúce služby ZSSK. Nastávajúci vstup súkromného dopravcu na trať medzi Bratislavou a Komárnom bude iba nepriamou konkurenciou a nie tou skutočnou, aká vládne medzi Prahou a Ostravou vo vlakoch Českých dráh (ČD) a spoločnosti RegioJet. A aký z nej majú cestujúci profit?

Vlaky tam už nie sú staré, špinavé a meškajúce. Dramaticky kleslo cestovné, skrátil sa čas jazdy, zvýšila sa kultúra cestovania, rozšírila sa ponuka a štandard služieb. ČD začali dokonca čistiť i vlaky prichádzajúce zo Slovenska, aby si nepokazili imidž. Súpravy podrobujú sústavnému a viacstupňovému upratovaniu, vrátane takých detailov, ako sú funkčné osviežovače vzduchu na toaletách. Pri neschopnosti splniť prepravu vracajú sto percent cestovného. Skrátka máme sa na čo tešiť, ale i čas sa na to pripravíť.

Buzinkaya

**NAJBLIŽŠIE:
7. MARGA**

Najbližší termín Dňa otvorených dverí pre osobný kontakt s našim generálnym riaditeľom, prípadne ním povereným členom predstavenstva ZSSK, bude 7. marca v Banskej Bystrici v zasedačke ŽSR na 1. poschodí budovy železničnej stanice. (Žo)



**REVITALIZÁCIA PRINIESLA PRVÉ VÝSLEDKY
POČET CESTUJÚCICH STÚPOL**

BRATISLAVA (žo/ab) - Rekapituláciu uplynulého roka v Železničnej spoločnosti Slovensko (ZSSK) pripravilo v polovici januára pre zástupcov odborárskych organizácií vedenie spoločnosti. Riaditelia obchodu, prevádzky, ľudských zdrojov i údržby zhodnotili prácu svojich úsekov.

ZÁSLUŽNÝ OZDRAVNÝ PROCES

Napriek ťažkému roku sa ukazovatele prepravy cestujúcich, prepravné výkony i tržby z cestovného oproti roku 2010 zlepšili. Zásluhu na tom má ozdravný proces v spoločnosti, ktorý sa začal v máji redukciami nevykonných tratí a spojov ako i kontinuálnou optimalizáciou zamestnanosti. Ako potvrdzujú čísla, tieto opatrenia nepriniesli v súhrne menej, ale viac cestujúcich i vyššie tržby z cestovného. Negatívne do vývoja prepravy nezasiahli ani vyššie ceny cestovného zavedené od novembra. Čiastočne sa pod horšie ukazovatele hospodárenia podpísala nedotiahnutá redukcia, ktorá nepriniesla taký šetriaci efekt, ako pôvodne mala.

VIAC CESTUJÚCICH I TENTO ROK

ZSSK prekročila svoj minuloročný cieľ a podiel prepravených osôb na verejnej doprave zvýšila na 6,2 percenta. Medziročne vzrástol počet cestujúcich o viac ako dve percentá a tržby o vyše 6,5 percenta. Cieľe na tento rok charakterizoval Ladislav Ondrejčík, riaditeľ úseku obchodu, ako náročné ale uskutočnitelné, pričom za významné medzníky považuje vyčlenenie IC vlakov zo zmluvy o dopravných výkonoch vo ve-

rejnóm záujme, príchod konkurencie a výmenu rovnosiť za uniformy s novou identitou. Ako povedal, ZSSK chce prepraviť viac ako 44 miliónov cestujúcich pri celkovom dopravnom výkone 30,4 milióna vlakových kilometrov, z čoho 1,126 milióna prejazdia IC vlaky. Za to všetko plánuje spoločnosť utržiť takmer 85 miliónov eur, z čoho desať miliónov by mali priniesť komerčné spoje.

PRIŠLO TISÍC NOVÝCH ĽUDÍ

Revitalizačné zámery sa podarilo splniť v plnej miere v oblasti zamestnanosti, pričom ku koncu roka pracovalo v spoločnosti 4 785 ľudí, čo predstavuje oproti predchádzajúcemu roku pokles o 322 miest. Z tohto počtu bolo viac ako dvesto neobsadených pozícií zrušených a 118 osôb bolo prepustených, náklady na odstupné prekročili 662 tisíc eur. Priemerná mzda sa vyšplhala na 856 eur a oproti plánu mierne vzrástla. Významným medzníkom začiatku roka bol prechod vybraných opravárenských kapacít spoločnosti Cargo do majetku ZSSK a s ním i príchod takmer tisíc ľudí. Ako uviedol Pavol Tarcala, riaditeľ odboru riadenia ľudských zdrojov, optimalizácia zamestnanosti bude pokračovať i tento rok podľa plánu a ukončená by mal byť do polroka.



GLOSUJEME

POČASIE SI NEVYBERÁ

Februárové počasie potešilo asi iba školákov a snehuchtivých lyžiarov. Inak dostali zabrať všetci tí, ktorí chceli i napriek nepriaznivým poveternostným podmienkam žiť svoj zabehnutý denný kolobeh. Silný vietor, sneženie, mráz skomplikovali život každému – niekomu viac, inému menej.

Výnimkou neboli ani železničari, ktorí zápasili s nepriazňou počasia všetkými silami. Mrzlo všetko, čo mohlo. Aj naši cestujúci. Bola to skúška „ohňom“ pre všetkých. Ako sme v nej obstáli? Prežiť sme prežili, s akými následkami

ale budeme vedieť povedať neskôr. Počasie si nevyberá, je mu jedno, či sneh padá na kopce, či na železničnú trať, či do vlakových vagónov. Ale aspoň sa naň v niektorých prípadoch môžeme vyhovoriť. Určite však nie je jednoduché s ním bojovať a často, žiaľ, taháme za kratší koniec. Ak si aj vy každé ráno povzdychnete, keď pozriete z okna na bielu (v niektorých miestach sivú či šedivú) krajinu, nuž nezostáva nám nič iné, len vydržať. Koniec-koncov, každým dňom sme bližšie k letu.

Jana GREŠNEROVÁ

IDE O VYCHYTANIE CHÝB

V ostatnom čase pribúda sťažností na odstavené eurovlaky. Že sa veľmi kazia? V tomto prípade by som upriamil pozornosť na štatistické údaje a tzv. vaňovú krivku. Tie nám hovoria o tom, že u nových zariadení vždy býva väčšia poruchovosť. Aj spomínané súpravy sú úplne nové, ktoré v tejto skladbe - jednosmerné a striedavé - ešte nejazdili. Oni si musia svoje ešte odjazdiť, aby vyplávali na povrch všetky problémy. Iba pripomínam, že podobne to bolo v polovici 80-tych rokov, keď k nám prichádzali nové vozne s podvozkami GP 200 a centrálnymi zdrojmi z Nemecka – to bola katastrofa. Vtedy sme museli tomu venovať veľkú pozornosť

a dnes už o tých vozidlách, lepšie povedané o ich chybách, ani nevieme, že niekedy boli. Ak teda vozidlá sú nové a nie sú ešte zabehnuté, je s nimi problém. No problém je s nimi aj vtedy, ak sú „prestarlé“ a neurobili sa na nich včas potrebné opravy. Do budúcnosti, ak by som o tom mohol rozhodovať, tak mali by sme ísť do nákupu z väčších a osvedčenejších sérií. Napríklad, zo série 840 je pomerne málo a je ich problém udržiavať. Lepšie je nakladať s užším sortimentom a väčšími sériami, vtedy aj náhradných dielcov môže byť viac a stačí menší počet opravárenských kapacít.

Jozef ROJÍK



AJ TO SA STALO

GEJZÍR VO VLAKU

Z Trebišova do Bánoviec jazdil strojvodca Peter osemstodvanástkou, vonku poriadne vialo a od nanoseného snehu iba sem-tam bolo vidno koľajnice. I keď bol príliš sústredený na jazdu v takom nečase, rana, ktorú počul, ho hneď prinútila zastaviť a ísť sa pozrieť, čo sa stalo. Ako zistil, na železničnom priecestí spodkom „chytli“ nedobre odhrnutý sneh z cesty. Táto masa po náraze vytlačila poklop na podlahe nad prevodovkou a ranu sprevádzal snehový gejzír. Nevedno, či v danú chvíľu zasiahol aj cestujúci, no v oddiele to vyzeralo, ako keby tam poriadne nasnežilo.



ANKETA

TUHÉ MRAZY A NAVIATY SNEH DALI VO FEBRUÁRI ŽELEZNIČIAROM ZABRAŤ. NAROBILI AJ VÁM PREKÁŽKY V PRÁCI?

Ján MAJOR,
rušňovodič
inštruktor,
Bratislava:



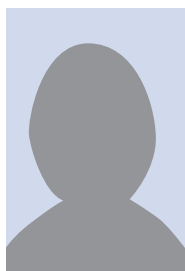
- Extrémny počasie podrobili skúške najmä trolejové vedenia, ktoré by si vyžiadali poriadnu generálku. Sú naozaj zastarané a opravy častých porúch stoja nemalé financie, nehovoriac o tom, že môže dôjsť k tragickým haváriám. Ak jazdíme za hranicami, vidíme už modernejšie vedenia, napríklad izolátory podstatne menších rozmerov i hmotnosti s lepšimi izolačnými vlastnosťami. Záveje nám poškodzovali aj pluhy, niekedy je ťažko posúdiť, či závej pluh znesie.

Ján GONDÁŠ,
vozňový
elektrikár,
Zvolen:



- Roboty v mrazoch nepomerne pribúda a keď je okolo mínus 20 stupňov, tak aj ručka primrzá k železu. Najviac práce je so starými vozmi, haprujú protišmyky, reťazky na kolesách, ktoré spínajú brzdy, sneh skratuje a potom prestávajú fungovať. Zámočníci musia odbíjať ľad zo schodíkov. Ďalšie problémy sú s osvetlením, kúrením, najmä v opotrebovaných vozňoch, v novších zamrzajú plniace hrdlá na vodu, preto ich treba prečistiť.

Katarína
BARČÍKOVÁ,
prednostka
Správy RRP,
Žilina:



- Poveternostné podmienky sa 15. februára tak zhoršili, že ešte pred polnocou (v čase uzávierky čísla, pozn. red.) bol vyhlásený 2. stupeň zimných opatrení v úseku Žilina - Žilina zriadovaciu stanicu a v ranných hodinách nasledujúceho dňa v úseku Žilina-Čadca. Opätovne sa zišiel štáb zimnej ochrany, ktorý rozhodol o priebežnom nasadzovaní všetkých prostriedkov na zabezpečenie jazdnosti dopravnej cesty a čistenia perónov.

Katarína
ČORBOVÁ,
vedúca zmeny
kontaktného
centra:



- Registrujeme zvýšený nápor hovorov, 15. februára ich bolo takmer 1 000 a o deň neskôr do 10. hodiny ďalších asi 500, toto číslo za bežných podmienok býva za celý deň. Príčinou takej nevšednej frekvencie je kalamičná situácia, ktorá sa vytvorila predovšetkým okolo Žiliny. Hovory sa nedali klasifikovať ako sťažnosti, skôr to boli informácie ohľadom meškania vlakov, zabezpečenia náhradnej autobusovej dopravy, situácie na tratiach a podobne.

Zoltán Šimko,
prednosta správy
RRP, Košice:



- Podobné, ale nie až tak silné mrazy boli pred 13 rokmi a teraz suchý, jemný sneh navial vietor všade. Hoci sme mali dobre utesené trakčné motory, predsa dochádzalo na nich ku „preskokom“. Najhoršie na tom boli EMJ série 460, tie sú na to háklivé. Do konca 7. týždňa sme mali z 28 hnacích vozidiel 15 v oprave a z 23 kusov série 163 máme 6 poškodených. Priam katastrofálne sú na tom dožívajúce osemstodesiny v Humennom, ale stroje zo série 861 sú spoľahlivé.

Ladislav KULIK



EMIL ROZŠÍRIL INTERNETOVÝ PREDAJ LÍSTKOV

AKTÍVNA ODOZVA OD POUŽÍVATEĽOV POMÁHA APLIKÁCIU NEUSTÁLE VYLEPŠOVAŤ

Bratislava(žo/ab) - *Od prvého februára si môžu cestujúci vo vlakoch ZSSK kúpiť lístok aj cez mobilný telefón. Je to ďalšia z moderných technologických vymožeností, ktorá zvyšuje komfort nákupu cestovných dokladov. ZSSK sa eMIL-om (elektronický mobilný internetový lístok) zaradila ako prvý štátny dopravca z postsocialistických krajín k vyspelým európskym železničným spoločnostiam.*

LÍSTOK BEZ TLAČE
Na nákup lístka cez mobil je potrebné pripojenie k internetu a platobná karta na elektronické operácie. Potom už stačí iba pár minút na oboznámenie sa s aplikáciou a lístok je k dispozícii. Potvrdenie o jeho kúpe príde formou SMS správy alebo na požiadanie vo formáte pdf s 2D kódom do elektronickej pošty. Každým z týchto potvrdení sa potom môže cestujúci preukázať sprievodcom, ktorý cestovný doklad verifikuje. Zatiaľ slúži eMIL len na kúpu lístkov vo vnútroštátnej preprave. Jeho výhodou však je, že doklad o kúpe, prípadne samotný lístok si kupujúci nemusí vytlačiť a nemusí ho mať pri sebe vo vlaku, aby sa ním preukázal. „Spustením eMIL-a odpadá táto povinnosť i pri bežnom nákupe lístkov cez internet na akékoľvek

vlakoch ZSSK, čo je asi najväčší prínos tejto služby, ktorá rozširuje možnosti, ako sa k nim elektronicky dostať,“ vysvetľuje Ladislav Ondrejšík, riaditeľ úseku obchodu.

SLABÉ STRÁNKY EMIL-A
Nevýhodou je, že lístok si možno kúpiť najneskôr tri hodiny pred odchodom vlaku z východiskovej stanice s výnimkou IC vlakov, u ktorých je táto lehota skrátená na pätnásť minút. „Chýba nám možnosť registrácie, aby sa zakaždým nemuseli vypisovať pri opakovaných nákupoch tie isté údaje, je škoda, že lístok je použiteľný iba na konkrétny vlak a čas tri hodiny je pre aplikáciu, ktorú využije človek najmä v časovej tiesni, neprijateľný,“ kritizujú najčastejšie nedostatky eMIL-a používatelia na face-

bookovskej stránke ZSSK. „Toto sú faktory, ktoré asi aj najviac bránia rozšíreniu internetového predaja cez mobil,“ prizvukuje Dominik Drevický, správca stránky.

NA ZLEPŠENIACH SA PRACUJE
V priemere sa cez eMIL-a kupovalo za prvé dva týždne od jeho spustenia okolo päťdesiat cestovných dokladov. Na prvý pohľad je to dosť nízke číslo, ale v porovnaní s celkovým počtom lístkov predaných za rok cez internet je to asi desatina z nich. „Napriek tomu chceme zvýšiť komfort nákupu, zavedieme registrácie a pokúsime sa skrátiť nákupné limity,“ hovorí Pavel Kravec, predseda predstavenstva a generálny riaditeľ ZSSK. K odstraňovaniu nedostatkov eMIL-a aktívne pomáhajú aj jeho užívatelia, ktorí ponúkajú tipy a rady, ako ho vylepšiť. Ide najmä o jeho nefunkčnosť pri niektorých mobilných telefónoch a ich operačných systémoch. Viaceré nedostatky sa i vďaka nim už podarilo odstrániť.

ZAMESTNANECKÉ CESTOVNÉ VÝHODY

BRATISLAVA (žo/le) - Tarifu cestovného pre rok 2012 podpísal v rozsahu svojej pôsobnosti Minister dopravy Ján Figel. Bude sa uplatňovať v tomto roku vo vlakoch verejnej osobnej dopravy ZSSK, ktorými sa zabezpečuje vykonávanie Zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme na tratiach ŽSR. Tarifa nastavuje okruh oprávnených osôb a výšku cestovného pre 1. a 2. vozňovú triedu, tzv. cenu režiniek.

V tejto súvislosti odbor riadenia ľudských zdrojov (ORLZ) zdôrazňuje, že tarifa nebude platiť (t.j. nebude možné cestovať na železničný preukaz) vo vlakoch súkromných prepravcov (napr. vo vlakoch na trati Trenčianska Teplá – Trenčianske Teplice, vo vlakoch RegioJet na trati Bratislava – Komárno). Takisto tarifa nebude platiť ani vo vlakoch IC, ktoré od 1. januára 2012 sú vyňaté zo zmluvy. Pre držiteľov železničného preukazu v IC vlakoch platia ustanovenia Prepravného poriadku ZSSK.

Tarifa nemení okruh oprávnených osôb, ani výšku cestovného oproti roku 2011. ORLZ pripravuje opatrenie k prolongácii železničných preukazov, v ktorom budú nastavené podmienky a termín prolongovania týchto preukazov. Termín trvania prolongácie je od 17. januára do 31. marca 2012.

OBRAZ ZSSK V MÉDIÁCH ZÁUJEM O DIANIE V ZSSK V JANUÁRI KLESOL

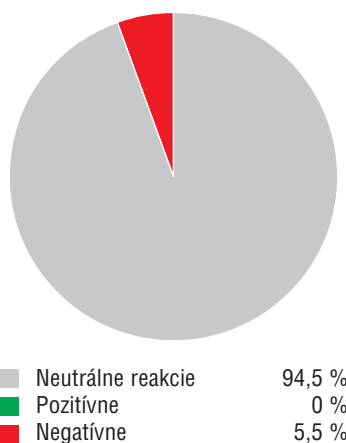
Prvý mesiac roka bol po hektickom decembri, kedy záujem novinárov o témy z prostredia ZSSK vrcholil, doposiaľ najpokojnejším mesiacom počas roka monitorovania mediálneho obrazu. Spolu sme zaznamenali 57 mediálnych výstupov a z nich mala drvivá väčšina k ZSSK neutrálny postoj. Príčinou menšieho záujmu, než na aký sme boli zvyknutí, bolo najmä množstvo iných vnútropolitických mediálnych tém súvisiacich s predvolebným bojom.

Médiá už tradične zaujímali témy spojené s veľkými výlukami (Bohumín-Čadca), prevádzkovými problémami spôsobenými počasím (meškajúce a studené vlaky, zastavená doprava) a s neschopnosťou udržať čisté vlaky, ale aj s rinčaním zbraní pred údajným štrajkom strojvodcov a vlakových čiat.

Kladne boli prijaté informácie o náraste počtu cestujúcich, prechode opravárenských kapacít Carga, o podpise kolektívnej zmluvy a náraste miezd či o zosúladiení vlakovkej a autobusovej dopravy v regiónoch.

Kritický a negatívny bol predovšetkým prípad pomočeného sedadla v IC vlaku. Pobúrenie stále vzbudzujú nové ceny na tatranských železničiach, voči ktorým sa miestni postavili petíciou. Špekulácie o neférovosti voči cestujúcim vzbudzujú vo viacerých mediálnych reakciách nové ceny v IC vlakoch.

Alexander BUZINKAY, riaditeľ odboru komunikácie ZSSK



RUŠŇOVODIČI HROZIA ŠTRAJKOM

BRATISLAVA (žo/ta) - Federácia slovenských strojvodcov zvažuje štrajk, a to v prípade, ak ministerstvo dopravy a tri štátne železničné spoločnosti nespĺnia ich osem požiadaviek. Odborové združenie okrem iného žiada, aby všetky železničné spoločnosti od 20. februára akceptovali zdravotnú spôsobilosť ruš-

ňovodiča získanú u ktorejkoľvek z nich. Taktiež to, aby bola vyhovená zodpovednosť osôb, ktoré s majetkom železničných firiem nakladali nehospodárne.

Podľa ministerstva dopravy sú však niektoré z požiadaviek rušňovodičov nereálne.

STANOVISKO PREDSTAVENSTVA ZSSK K ŠTRAJKOVÝM AKTIVITÁM

Predstavenstvo Železničnej spoločnosti Slovensko (ZSSK) nesúhlasí so štrajkovou pohotovosťou, ani s ohlasovaným štrajkom Federácie strojvodcov(FS) a Federácie vlakových čiat (FVČ). Na hrozbu štrajkom, ani na samotný štrajk neexistujú podľa predstavenstva žiadne dôvody.

ZSSK a zástupcovia všetkých odborových centrál, vrátane FS a FVČ, podpísali ešte v decembri minulého roka kolektívnu zmluvu, ktorá garantuje 3,5 % nárast tarifných miezd a rad ďalších so-

ciálnych výhod. Postup oboch federácií preto považuje predstavenstvo za neoprávnený, nezákonný a vidí ho ako hazard so vzájomnou dôverou, ohrozovanie dosiahnutého sociálneho zmiernie a poškodzovanie záujmov ZSSK.

Predstavenstvo upozorňuje zástupcov odborových centrál, aby si boli vedomí svojej osobnej zodpovednosti za vzniknutú situáciu. ZSSK je odhodlaná brániť sa voči štrajku všetkými dostupnými právnymi spôsobmi, vrátane vyháňania spôsobenej škody.



PRIŠLO ICH VIAC AKO TRI DESIATKY NAJČASTEJŠIE PREVÁDZKOVÉ ZÁLEŽITOSTI

Už viac ako rok prebieha v ZSSK akcia *Deň otvorených dverí*, ktorá umožňuje všetkým zamestnancom firmy osobné stretnutie s jej najvyšším predstaviteľom – generálnym riaditeľom a predsedom predstavenstva. Vedenie spoločnosti nechce zostať pred svojimi zamestnancami v anonymite a separácii, ale ponúka otvorené konštruktívne jednania a riešenia na základe podnetov vlastných zamestnancov.

„Ide o progresívny interaktívny personálny projekt, ktorého cieľom je nielen vzájomné spoznávanie a zblíženie nadriadených a podriadených, ale najmä o priame využívanie ľudského potenciálu na všetkých úrovniach riadenia, v tomto prípade bez zachovania služobného postupu,“ popisuje priebeh týchto stretnutí Lubomír Kalavský, riaditeľ kancelárie generálneho riaditeľa. Samotné akcie sa odohrávajú vo väčšine prípadov v sídle spoločnosti na Rožňavskej ulici 1 v Bratislave priamo v kancelárii generálneho riaditeľa v stanovených a pravidelne sa opakujúcich termínoch, ale osvedčilo sa aj občasná vycestovanie generálneho riaditeľa do väčších železničných uzlov, napríklad do Zvolena, Žiliny a Košíc kvôli ešte väčšiemu priblíženiu sa k zamestnancom. Generálny riaditeľ si hosťa pozorne vypočuje, na odovzdanom protokole si urobí potrebné poznámky a ak je to možné, ihneď dá kompetentnú odpoveď. Ak na niektoré otázky a problémy nie je možná okamžitá odpoveď, poskytne sa účastníkovi písomne po odbornom preskúmaní a riešení, čo predstavuje záverečnú fázu. Obom zúčastneným stranám pomáha,

ak je vecná stránka písomne pripravená a odovzdaná ako súčasť protokolu.

Od začiatku trvania akcie využilo túto možnosť tridsaťjeden záujemcov. Z nastolených okruhov a tém sa najviac opakovali a riešili prevádzkové záležitosti. Najčastejšie to bola práca a zodpovednosť rušňovodičov, čistenie železničných kolajových vozidiel, obeh rušňov a vlakových súprav. Pomerne širokou a frekventovanou témou bola oblasť ľudských zdrojov. Tu sa riešili hlavne konkrétne problémy vyplývajúce zo zmeny systemizácie spoločnosti, nevyhovujúce pracovné podmienky, ďalej zdravotná a zmyslová spôsobilosť, vzdelávanie, pridelenie pracovnej výstroje a pomôcok. Nechýbali ani konštruktívne pripomienky k aktuálnemu cestovnému poriadku, kritické postrehy k vnútornej čistote osobných vozňov a k radeniu vlakov. Medzi zamestnancami firmy boli aj takí, ktorí na základe vlastných pozorovaní a analýz predložili konkrétne podnety a návrhy alebo poukázali na možné negatívne systémové, ekonomické či personálne dopady. Tak či tak, každý dostal potrebný priestor a bol s plnou vážnosťou prijatý a vypočutý. (fk)

MÁME ICH UŽ ROVNÝ TUCET

ĎALŠÍ PUSH-PULL SA VOLÁ JANKA

KÚTY (žo/red) – ZSSK uviedla do prevádzky koncom prvej februárovej dekády v poradí už dvanásť zo série eurovlakov, v tomto prípade súpravu push-pull, ktorú predstavila cestujúcej verejnosti na prezentačnej jazde z Kútov do Bratislavy. Janka, ako ju odteraz volajú, významne prispieje k tomu, aby sa obyvatelia Záhoria rýchlejšie a pohodlnejšie dostali do hlavného mesta. „Cestujúci sa opäť začínajú vracieť do vlakov. Počet pasažierov železníc sa začal zvyšovať už v minulom roku a verím, že nastúpený trend v tomto roku

umocní nasadenie ďalších nových poschodových vlakov. Keďže najvyšší potenciál cestujúcich je v regióne západného Slovenska, práve tu bolo veľmi potrebné nasadiť kvalitné prímestské vlaky,“ povedal počas prezentácie nového vlaku minister dopravy Ján Figel. Potrebu nasadenia kvalitných prímestských vlakov vyzdvihol aj bratislavský župan Pavol Frešo a zároveň podotkol, že v kraji už cestujúci využívajú kvalitné prímestské vlaky ako je Helena, Marta či Zuzana, s ktorými onedlho začne zdravo súperiť aj RegioJet.



SÚKROMNÚ DOPRAVU SMEROVAŤ DO REGIÓNOV

BRATISLAVA (žo/lak) - Prvý súkromný dopravca RegioJet ešte ani nezačal premávať medzi Bratislavou a Komárnom, no o podobnú aktivitu už prejavili záujem ďalší šiesti podobní dopravcovia, preto rezortné ministerstvo dopravy už v januári vstúpilo s nimi do rokovacieho procesu.

Rokovania podľa Jiřího Kubáčka, generálneho riaditeľa sekcie železničnej dopravy a dráh ministerstva dopravy, budú pokračovať ďalšími kolami a do konca februára chce rezort poslať záujemcom žiadosť o predbežnú ponuku. Zámerom ministerstva je, aby konkurenciu štátnej železničnej spoločnosti smerovalo v prvom rade do regionálnej dopravy. Podľa súčasného stavu roko-

vaní je najpravdepodobnejšie, že súkromníci vstúpia najskôr na trať medzi Diviakmi, Hornou Štubňou, Prievidzou, Topolčanmi, Nitrou a Novými Zámkami a tak isto na trasu, ktorá na ňu nadväzuje – z Jelšoviec cez Zbehy do Leopoldova. Všetko je však ešte na začiatku a cestujúci si na ďalšie nové súkromné vlaky budú musieť počkať rok, možno dva.



VYSKÚŠALI SME REGIOJET

KONKURENCIA UŽ NA SCÉNE

Určite žiadnemu pozornému železničiarovi neunikla informácia, že od 11. decembra minulého roku figuruje na našej „železničiarkej scéne“ prvá reálna súkromná konkurencia. Žltý prepravca, ako ho mnohí familiárne prezývajú alebo RegioJet podľa oficiálneho názvu, začal svoje pôsobenie na Slovensku a momentálne obhospodaruje trasu Žilina – Ostrava – Praha. Do konkurenčného boja vytasili naozaj silné zbrane. Nižšie ceny, aj vyšší štandard služieb. Ale ako to funguje v praxi? Vyskúšali sme to na vlastnej koži.

AKO JE TO VLASTNE S CESTOVNÝM LÍSTKOM?

Pre mladého človeka je táto otázka vyriešená, len čo si „nakliká“ internetovú stránku spoločnosti. Dokonca priamy nákup cestovného lístka prostredníctvom internetu preferujú aj samotní stevardi vo vlaku. Okrem tejto možnosti sú do predaja cestovných lístkov zapojení aj zmluvní partneri. Dopátrať sa k nim je však už o čosi zložitejšie a menej komfortné. Dajme si ruku na srdce a priznajme fakt, že predovšetkým staršia generácia uprednostňuje zaužívaný postup – prísť na stanicu, postaviť sa do radu a kúpiť si lístok. Hoci aj tesne pred odchodom vlaku. Nie je to iba o lenivosti, ale aj o istých zvykoch. A v neposlednom rade treba brať do úvahy aj fakt, že nie všetci vedú nakupovať prostredníctvom internetu. Niekedy záuraduje aj strach, prípadne nedôvera, či bol nákup v poriadku. V tomto smere badať naozaj veľký nedostatok súkromného prepravcu. Ten, kto nevie zaobchádzať s internetom, sa do jeho vlaku dostane asi len ťažko. A dopátrať sa k akýmkoľvek informáciám ohľadom cesty prostredníctvom telefónnych línií, ktoré pre-

vádzkujú, je tiež dosť zložitý kolobeh. VLAK MLADÝCH

Niet sa preto ani čomu čudovať, že pravdepodobne aj preto je vlak RegioJet predovšetkým vlakom mladých ľudí, veď aj počas našej cesty sme vo vlaku zaznamenali viac ako 90 % mladej generácie cestujúcich. Pochvalovali si predovšetkým vyšší komfort cestovania, kožené sedadlá, priestranosť, milý a ochotný vlakový personál a lepšie služby. Vysmiate, milé a ochotné stevardky v pekných kostýmoch sú k dispozícii cestujúcemu počas celej prepravy, kedykoľvek. Zvládajú to bez problémov. Jedna či jeden z nich totiž vždy obsluhuje len jeden vozeň. Vzniká tak maximálny priestor na splnenie aj tých najnáročnejších požiadaviek zákazníkov.

BALÍK SLUŽIEB

Ani v tomto smere súkromný prepravca nenecháva nič na náhodu. Cestujúci po nástupe do vlaku dostane balenú vodu, môže si vybrať aj dennú tlač na čítanie. K základnému balíku služieb patrí aj ponuka káv (cappuccino, latte machiato, talianske espresso) a čaj počas celej cesty, hoci aj niekoľkokrát. V ponuke občerstvenia, za ktoré sa už



Stevardky i stevardi majú jednotnú uniformu.

ale platí, cestujúci nájde trebárs aj sushi, rôzne koláče, muffiny či zeleninové a ovocné šaláty. Pestrosť výberu sa im naozaj uprieť nedá. Samozrejmosťou je aj bezdrôtové pripojenie k internetu - WiFi.

VÄČŠIE OHLASY SKŔOR ZA HRANICAMI

Treba však objektívne podotknúť, že na služby tohto prepravcu sú zatiaľ skôr naučení naši susedia spoza západných hraníc. Možno aj vďaka masívnej reklamnej kampani. Vlak počas svojho odchodu zo stanice Žilina totiž viezol naozaj len niekoľko ľudí (spolu s nami sa viedli iba šiesti ľudia), postupne sa začal zaplňovať až za našimi hranicami. Keď sme sa opýtali jednej cestujúcej, prečo využila tento spôsob prepravy, jej odpoveď nás trochu zarazila. Priznala, že vraj o tomto dopravcovi doteraz vôbec nepočula a plánovala pôvodne cestovať vlakmi ZSSK. Nakoľko však osobný vlak, v ktorom sedela a cestovala do Žiliny, meškala, nestihla pripojiť na medzinárodný expres, preto sa ocitla vo vlaku nášho konkurenta.

LATKA NASTAVENÁ

Mantinely sú teda nastavené, teraz zostáva už len naozaj zabojovať o cestujúceho, veď každý jeden je pre našu spoločnosť dôležitý. To si musíme uvedomiť naozaj všetci. Bez ohľadu na to, či nám dýcha na krk konkurencia alebo nie. A čo dodať na záver? Keby chcel niekto z radov našich železničiarov využívať služby tohto súkromného prepravcu, nezabúdajte, že naše režijné výhody a ani žiadne iné, ktoré ponúka ZSSK pre svojich zákazníkov, tam neplatia. Rovnako máme mať na zreteli, že sa blíži marec, veď začiatkom mesiaca začne žltý prepravca jazdiť naostro už aj medzi Bratislavou a Komárnom.

Janka GREGUŠOVÁ



Základný balík služieb, ktorý dostáva cestujúci grátis.

OD FEBRUÁRA NÁM PRIBUDLI ZAMESTNANCI I MAJETOK

OPRAVÁRENSTVO – VITAJ V ZSSK



Michal VEREŠ

(Dokončenie z 1. strany)

● **Pred februárovým bolo už niekoľko iných termínov prevzatia časti Carga. Prečo sa to stalo práve k 1. februáru?** (Odpovedá M. Vereš)

- Rokovania ohľadne prevodu pracovísk údržby a opráv prebiehali na základe schváleného projektu revitalizácie železníc v podstate skoro celý rok 2011. Keďže sa jedná o veľkú transakciu, rokovania sa konali pod gestorstvom zástupcov ministerstva dopravy. Základom na strane ZSSK bol koncepčný dokument, ktorý pojednával o zámere firmy s ohľadom na všetky potrebné oblasti. Dokument bol schválený na úrovni Predstavenstva ZSSK a slúžil ako základ pri prvotných rokovaní, ktoré určili základy veľkosti celej transakcie čo do rozsahu preberaných oblastí od ZSSK CARGO. Následne bolo nutné vytvoriť rozsiahlu zmluvnú dokumentáciu, znalecký posudok a iné dokumenty. Pôvodný dátum prevodu bol učený na 15. november 2011 a nakoniec sa transakcia udiala až k 1. februáru 2012, pretože bolo nutné mať k dispozícii kompletne odsúhlasenú dokumentáciu, ktorá je výsledkom zhody zúčastnených strán. Za opodstatnenosť posunu hovorí aj veľkosť transakcie, rozsah prevádzaných aktív, snaha o dosiahnutie stavu maximálnej bezpečnosti, transparentnosti tejto aktivity, ako aj potreba prerokovať mnohé detaily.

● **Prevzali sme iba to, čo sme potrebovali, alebo bolo „v balíku“ aj to, čo až tak nepotrebujeme?**

- V rámci rokovaní medzi ZSSK a ZSSK CARGO sme museli na začiatku určiť niekoľko pravidiel, aby vôbec bolo možné korektné rozdeliť pracoviská a udržať zároveň funkčnosť celého systému. Hlavné šlo o dohodu, že dôjde iba k prevodu celých pracovísk, rokovali sme o regionálnej pôsobnosti ZSSK CARGO aj ZSSK a takisto sme riešili perspektívnosť pracovísk v jednotlivých regiónoch. V neposlednom rade sme sa snažili vybrať také pracoviská, kde by sme dokázali zabezpečiť primeranú perspektívu pre vlaky EÚ, ktoré aktuálne prichádzajú. Z pohľadu pôvodného zámeru ZSSK, čo do zoznamu pracovísk, je konečný rozsah na 95 % v súlade s koncepciou ZSSK. Čo sa týka pracovísk, ktoré „nepotrebujeme“, tak je pravdou, že súčasťou pracovísk sú aj objekty, ktoré nie sú využívané a bude na rozhodnutí ZSSK, ako budeme s nimi zaobchádzať. Treba pripomenúť, že v získanej sieti pracovísk dôjde v niektorých prípadoch k masívnym preskupeniam zamestnancov medzi lokalitami.

● **Hovorí sa o hodnote prevzatého majetku vyše 60 mil. €. Ako sme schopní vyskladať tento účet?**

- Hodnota prevzatého majetku je zložená z viacerých častí, kde najvýznamnejšou je nehnuteľný majetok za viac ako 55 mil. eur s DPH. Samozrejme, došlo k prevodu časti skladových zásob, dráhových vozidiel na posun a iných druhov majetku, ktoré sú hnuiteľného charakteru. Je pravdou, že bude zložitá úloha nájsť ten najsprávnejší mechanizmus zaplataenia čiastky za transakciu tak, aby nedošlo k negatívnym javom z pohľadu ekonomickej pozície ZSSK, čo si určite vyžiada hľadanie riešení v spolupráci s ministerstvom dopravy.

● **Takmer tisícka zamestnancov – to je poriadne veľký podnik. Dokážeme všetkým zabezpečiť pracovné činnosti?**

- Presnejšie došlo k prevodu 973 zamestnancov, čo je naozaj významná

zmena v oblasti opravárenských predpisov, séria verejných obstarávaní na zabezpečenie subdodávateľských činností a v neposlednom rade naplánovanie investičnej činnosti v oblasti rozvoja pracovísk vrátane ich technológií.

● **Aký bol a aký má byť výkon zariadení, aká bude ich výnosnosť za nových podmienok?**

- Jedným z hlavných cieľov koncepcie ZSSK je v nových podmienkach vykonávania vlastnej údržby a opráv vyššia kvalita za nižšie jednotkové ceny. Predpokladáme, že približne 80 % údržby a opráv si zabezpečíme vo vlastných kapacitách. Zostatok bude nutné, tak ako doteraz, vykonávať externe vzhľadom na technologické možnosti pracovísk. Čo sa týka výnosnosti pracovísk, tak v tejto chvíli by boli akékoľvek vyjadrenia predčasné.

● **Koľko potrebujeme investovať, aby sme oživilí depá?**



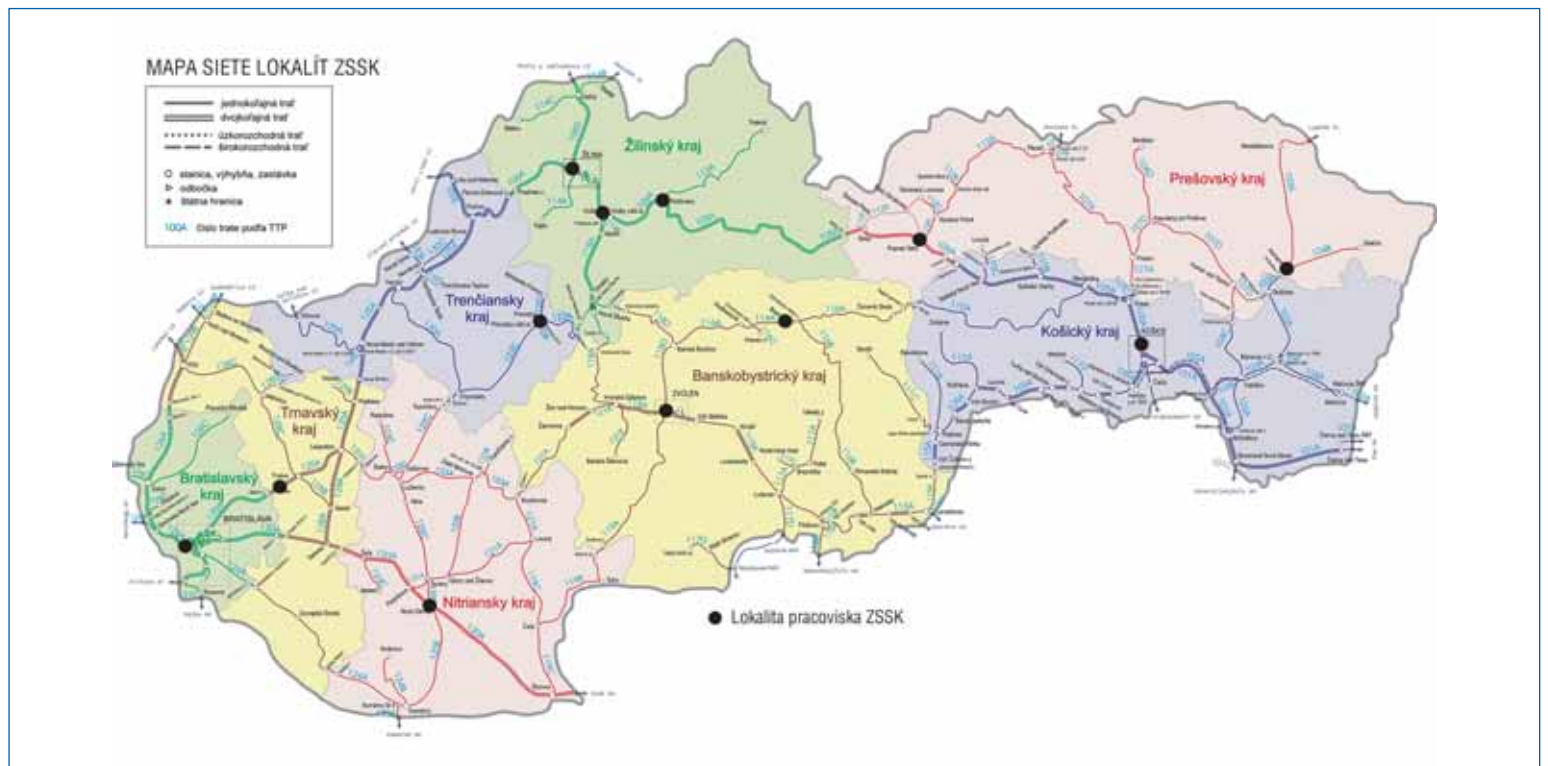
Jozef ROJÍK

● **Úlohou údržby je zabezpečovať pre úsek prevádzky dostatok prevádzkyschopných kofajových vozidiel vrátane prehládok a opráv**

prognózy, ktoré sa my budeme snažiť podľa najlepších kondícií upravovať, samozrejme, že podľa požiadaviek prevádzky. Ak toto začne fungovať, tak začne fungovať aj firma ako celok. Kým totiž robilo pre nás Cargo, tak malo skladovú i ziskovú prírážku. Ak však my budeme odteraz robiť ako keby bez zisku, mali by sme dokázať vyprodukovať viac. To je najdôležitejšie. Takýmto spôsobom by sa dalo ušetriť na dvojciferné úrovni.

● **Aký je liek na množstvo odrodčených vozidiel?**

- Bytostne musíme zastaviť trend, aby nám stúpali ich počet. Musíme nájsť spôsob, aby sme vozidlá začali robiť v zmysle platných predpisov a zákonov. Nerobiť žiadne výnimky a keď by boli nejaké, tak ich počet postupne znižovať, čím by sme dosiahli, že vozidlá budú mať lepší



zmena pre ZSSK. Bude úlohou nasledujúcich mesiacov zorganizovať činnosť prevzatých zamestnancov tak, aby si našli perspektívne umiestnenie. Na strane ZSSK došlo už od 1. decembra 2011 k účinnosti nového organizačného poriadku, ktorý rieši nové usporiadanie. Inými slovami, na príchod tohto počtu zamestnancov sme sa pripravovali s predstihom. Bude veľmi dôležité hneď v začiatkoch pri príležitosti príchodu zamestnancov zo ZSSK CARGO správne nastaviť dislokáciu ľudí, pracovný čas zamestnancov údržby a opráv, ako aj iné oblasti.

● **Aké korektúry treba urobiť k súčasnému stavu, aby prevzatá časť získala na efektívite?**

- Bude nutné s ohľadom na časové možnosti realizovať nasledovné: Redislokáciu zamestnancov v niektorých oblastiach, vytvoriť kvalitnú spoluprácu medzi prevádzkou, opravami a logistikou, ako aj inými útvarmi firmy, presunúť výkony medzi oblasťami s ohľadom na vlastnú sieť pracovísk údržby a opráv. Ďalej potrebujeme riešiť nezávislosť v oblasti zbrojenia motorovej nafty, vytvoriť funkčnú logistiku v novom ponímaní rozsahu zastrešovaných činností. Tak isto sú potrebné legislatívne

- Toto je veľmi zložitá otázka. Predovšetkým treba povedať fakt, že všetky pracoviská údržby a opráv trpia na pomerne rozsiahly investičný dlh. Bude veľký úspech, ak dokážeme každoročne investovať do jednotlivých pracovísk investičné prostriedky, pretože tie vytvoria ďalší priestor na dosiahnutie efektov v iných nákladových položkách ZSSK. Takisto bude nutné pristúpiť k investíciám vo väčšom rozsahu, keďže nie je možné očakávať vykonávanie kvalitnej a rýchlej údržby u nových vozňov diaľkovej dopravy alebo u vlakov EÚ, ktorými ZSSK disponuje v súčasných podmienkach. Hlavné sa jedná o oblasti Bratislava, Košice, Vrútky, Nové Zámky a Humenné.

● **Kedy bude badať cestujúca verejnosť navonok zmeny, ktoré sa u nás udiali?**

- Pevne dúfam, že dokážeme v prvých mesiacoch znížiť rozsah vozidiel v správkom stave na primeranú úroveň, aby sme získali priestor a možnosť robiť konkrétne kroky k zlepšeniu stavu. Keďže situácia v segmente údržby a opráv je zložitá, bude veľkým úspechom, ak zaznamenáme prvé úspechy v priebehu tohto roka, a to hlavne u IC vlakov a vlakov EÚ.

tak, aby sa plnil grafikon. Akú cestu ste si k tomu vybrali? (Odpovedá J. Rojík)

- Ak to máme dosiahnuť, musí vzniknúť „trojuholník so všetkými vrcholmi v jednej výške“, teda musíme vytvoriť úzku súčinnosť prevádzky, údržby a logistiky. V spolupráci týchto troch úsekov vidím predpoklad úspešného chodu práce a naplnenia našich cieľov. Nebudeme sa hrať na úseky a sekcie, ale na firmu, veď ani prepravovaných cestujúcich nebude zaujímať úspech či neúspech toho-ktorého úseku, ale železničnej spoločnosti, ktorej služby využíva.

● **Prevádzka a údržba doteraz ako keby boli bližšie k sebe ako logistika...**

- Práve pri výmene názorov s logistikou som použil obrazné prirovanie: Doteraz sme mali bufet a zobrali sme supermarket – čiže veľkú firmu. Preto musíme „prekopať“ celý systém a urobiť ho celkom iný. Teda živelnosť musí nahradiť systémovosť. Naši ľudia musia zadať svoje požiadavky logistike, čo má robiť a logistika na základe štatistických metód a odberov nám bude robiť

technický stav. Teda, aby sa ľudia z prevádzky starali o vozidlá, aby poškodenia okamžite oznámili oprávrom, tí aby to zodpovedne aj opravili a pokiaľ je možno a neprieči sa dnešnej legislatíve, aby aj logistika dokázala pružne dodávať objednávky. Vtedy sa pohneme pozitívnym smerom.

● **Ruňovému depu vo Vrútkach pripisujete veľký význam. Prečo sú pre nás Vrútky dôležité?**

- Vrútky budeme oživovať z niekoľkých príčin. Jednou z nich je, že existujúca žilinská opravovňa vozňov je iba prenajatá a má nedostatočnú kapacitu žeriava, potom, musíme uvažovať perspektívne aj čo sa týka nastávajúcej úpravy koridoru okolo Žiliny, ktorá má zasiahnuť aj tamojšie ruňové depo. A spomeniem aj ďalšie hľadisko, ktoré hovorí v prospech Vrútok – ŽOS sú v tesnej blízkosti tamojšieho depa. Momentálne sa v tejto súvislosti už spracúvajú dokumentácie a je snaha, aby aspoň súpravy série 671 začali, možno už v tomto roku, tam opravovať. Zámer oživovania je rozdelený na niekoľko etáp, majú sa tam vybudovať haly, sociálne zázemie.

AJ STARŠÍ POTREBUJÚ AKTIVITU I MOBILITU

Seniory nie sú nezaujímavým segmentom cestujúcich železnicami. ZSSK im poskytuje výhody, napríklad viani sme registrovali bežmála 39 800 vydaných preukazov SENIOR a táto skupina, teda od 60 do 70 rokov, sa podieľala na celkovej preprave 2,6 %, pričom seniorov nad 70 rokov využívajúcich na cestovanie službu ZSSK je približne to isté percento. O poznatkoch na cestovanie železnicou sme sa rozprávali s jedným z nich, Jozefom MIKLOŠKOM, zo Združenia kresťanských seniorov Slovenska.

● Aké máte najčerstvejšie skúsenosti so železnicou?

- Veľmi dobré! Ako senior nad sedemdesiat veľmi rád cestujem vlakmi, aj napriek kríze sú stále novšie a modernejšie. Asi mám šťastie, ale narážam na čisté prostredie, kvalifikovaný a ochotný personál aj presné spoje. Navyše, pre seniorov je to lacná doprava, minule som do Martina platil euro.



Pri cestovaní mám čas na myšlienky a písanie, okolo mňa sedia pekní mladí ľudia s notebookmi, krásy Slovenska mi prebiehajú pred očami. Mala by sa ešte viac preferovať osobná aj nákladná železničná doprava, je to vysoko pozitívne, ekonomické a ekologické. Treba to silno podporovať. Aj ostatné rezorty by mali byť voči seniorom také veľkorysé ako železnice. Týka sa to napríklad vstupeniek na koncerty, do divadla, múzeí, podpora športu, univerzít tretieho veku, zliav v reštauráciách, hoteloch a najmä v zdravotníctve. Takto by sa seniorom aspoň trochu kompenzovali ich socialistické penzie, ale kapitalistické ceny.

● Súčasný senior nie je žiadny domased, cestuje za deťmi či vnukmi, za turistikou a záľubami, nejeden aj kvôli pracovným aktivitám.

- Talianska novinárka Oriana Fallaci povedala, že „jedinou ťažkosťou staroby, tohto nádherného obdobia je, že je príliš krátko.“ Súhlasím aj s Alessandro Pronzatom: „Svet budú stále viac obývať starí ľudia, teda budúcnosť patrí starším. Sú zdravými nositeľmi hodnôt, ktoré sa strácajú. Sú vlastníčkmi múdrosti, ktorú mladí potrebujú. Nestačí

mať iba viac času, treba mať aj viac života. Nestačí pridať roky životu, treba pridať život rokom.“ Mnohí seniory až teraz dohávajú to, na čo predtým nemali čas. Poznávajú Slovensko, cestovanie za športom, kultúrou, rodinou, po stopách svojich koreňov. Tento rok prebieha Európsky rok aktívneho starnutia a medzigeneračnej solidarity. Pre tento rok som sa stal ambasádorom seniorov. Je to česť a aj povinnosť. Vo svete dnes žije asi 900 miliónov seniorov 60+. V Bratislave ich máme 85.189, aktívne žijú v dôchodku aj 30 rokov. Mnohí z nich sa tešia, že majú viac času na vzdelanie, hudbu, umenie, literatúru. Udržujú si tvorivosť, majú vlastné nápady, nedajú sa zmanipulovať médiami, reklamou, politikou. Berú starobu ako šancu urobiť to, čo doteraz nestihli, uskutočniť svoje sny, rozvinúť talent. Napriek problémom žijú radostne, nezabúdajú ani na duchovné hodnoty. Je dôležité nestrácať záujem o svet, pozitívne prijať starnutie, mať zmysel pre humor, chápať mladých, stále ich nepoučovať, nerobiť si starosti aj z vecí, ktoré sa nestanú. Mladí sú dnes takí, akí sme my boli pred 50 rokmi, my, starí, sme takí, akí budú mladí o 50 rokov. Máme skúsenosti, vzdelanie a historickú pamäť, mladí majú odvahu, vedia reči, ovládajú počítače. Iba vzájomná spolupráca a solidarita priniesie zlepšenie stavu spoločnosti.

● Stojíte na čele jednej z dvoch najvýznamnejších slovenských organizácií staršej generácie, aké sú jej ciele a aktivity a tiež vás osobne ako predsedu?

- Združenie kresťanských seniorov Slovenska (ZKS) sa snaží o zmysluplné prežitie života seniorov a ich dôstojné začlenenie do spoločnosti. Chceme, aby seniory, napriek problémom, žili tvorivo a radostne, aby sa rozvíjala mnohoheneračná spolupráca a solidarita, aj viacgeneračné rodiny. Združujeme asi 4 500 seniorov v 65 kluboch, ich náplňou sú stretnutia, prednášky, školenia, semináre, kultúra, púte, šport, zájazdy. Máme dobré medzinárodné styky, sme aktívnymi členovia Európskej únie seniorov. Ako seniora - dobrovoľníka ma zaujíma všetko pekné - hudba, literatúra, umenie. Píšem knihy, veľa blogujem na internete, venujem sa športu. (jm, mn)



Zľava Libor Lochman, výkonný riaditeľ CER, Karel Vinck, ocenená osobnosť za oblasť politiky a Philippe Citroen, generálny riaditeľ UNIFE.

ODOVZDÁVALI EURÓPSKE ŽELEZNIČNÉ OCENENIA

BRUSEL (žof/h) - Február priniesol v „hlavnom meste“ Európskej únie – Bruseli - tradične významné podujatia európskeho železničného sektoru. Na jednom z nich koncom prvej dekády mesiaca tam už po piaty raz v histórii slávnostne odovzdávali „Európsku železničnú cenu (European Railway Award)“. Toto prestížne ocenenie udeľujú jeho partneri a iniciátori, Spoločenstvo európskych železničných podnikov a manažérov infraštruktúry (CER) a Európske združenie železničného priemyslu (UNIFE).

Ocenené osobnosti sú vždy dve: jedna je zo sveta politiky, ktorá sa nadštandardným spôsobom podieľala na rozvoji železničnej dopravy, druhou osobnosťou je zástupca technickej oblasti železníc, ktorý mimoriadnou mierou prispel k rozvoju a integrácii železničného sektoru v oblasti techniky a výskumu. Honorár za toto prestížne ocenenie venujú ocenení vždy na charitatívne účely.

Špeciálna výberová komisia, ktorej členmi boli zástupcovia Európskej komisie, Európskeho parlamentu, železničných spoločností a priemyslu, vybrala tentokrát na ocenenie Karla Vincka z Belgicka (za oblasť politiky) a Francoisea Lacôtea z Francúzska (za oblasť techniky). Za účasti vyše 500 hostí z oblasti politiky, dopravy a spoločenského života z celej Európy im renomované ocenenie na slávnostnom podujatí odovzdali viceprezident Európskej komisie a Komisár EÚ pre dopravu, Siim Kallas (Estónsko), prezident CER, Maurizio Moretti a generálny riaditeľ združenia UNIFE, Philippe Citroen.

Karel Vinck (narodený v roku 1938 v Belgicku), pôsobil aj ako generálny riaditeľ Belgických železníc SNCB, prezident CER a v súčasnosti pôsobí ako prezident združenia BAM, ktoré riadi investície v oblasti mobility v meste Antverpy.

Niekdajší Eurokomisár pre dopravu, Jacques Barrot, požiadal K. Vincka, aby riadil systém prípravy realizácie Európskeho systému riadenia železničnej prevádzky (ERTMS) ako európsky koridorový koordinátor. V tejto významnej pozícii riadil implementáciu systému ERTMS na šiestich takzvaných koridoroch ERTMS, ktoré sú „chrbiticou“ väčšiny koridorov nákladnej dopravy. K. Vinck sa počas svojho pôsobenia v železničnom sektore významnou mierou zasa-

dzoval o rozvoj interoperability a spolupráce v železničnej Európe.

Ako Vinck vo svojom príhovore uviedol, cieľom jeho pôsobenia v železničnom sektore bolo zásadne reformovať systém dopravy a prispieť k zvýšeniu konkurencieschopnosti železníc. Oblasť interoperability považuje za jednu z najdôležitejších výziev v dopravnom sektore, a preto je potrebné spoločne v celoeurópskom meradle prispievať k jej rozvoju a európskej koordinácii.

Druhou ocenenou osobnosťou - za technickú oblasť - bol Francoise Lacôte (narodený v roku 1947 vo Francúzsku). Lacôte sa stal známym ako dizajnér prvej súpravy francúzskych vysokorýchlostných vlakov TGV v roku 1971, kedy dostal aj prezývku „Pán vysokých rýchlostí“. Bol tiež jedným z rozhodujúcich osobností pri dosiahnutí svetového rýchlostného rekordu v železničnej doprave. Jeho kariéra na železničniciach sa začala v spoločnosti SNCF v roku 1971 a po takmer tridsiatich rokoch sa stal v novembri 2000 technickým riaditeľom u jedného z najväčších svetových výrobcov železničnej techniky, spoločnosti Alstom Transport. V súčasnosti je hlavným inžinierom novej vlakovkej lode spoločnosti Alstom, vlaku AGV, ktorý je nástupcom vysokorýchlostného vlaku TGV.

Okrem toho mal F. Lacôte rozhodujúci podiel na vývoji poschodových súprav TGV, ktoré sú v oblasti vysokorýchlostnej dopravy absolútne ojedinelé.

Na počiatku svojho vývoja boli poschodové súpravy TGV Duplex malým, takmer zanedbateľným komponentom flotily TGV, dnes sú naopak jedným z rozhodujúcich súčastí systému vysokorýchlostnej dopravy vo Francúzsku. F. Lacôte vo svojom slávnost-

nom príhovore podotkol, že vždy sa snažil o zabezpečenie konkurencieschopnosti železníc v rámci dopravného trhu. Železničná technika, ktorá ho vždy fascinovala, predstavuje prostriedok na dosiahnutie európskej interoperability a integrácie, ako aj zvýšenie efektívnosti a výkonnosti železničného systému. Ako zdôraznil, na počiatku nebolo jednoduché presvedčiť zainteresovaných aktérov o tom, aký dôležitý bude systém vysokorýchlostnej dopravy. Preto je dvojnásobne hrdý na to, že spoločne so svojimi kolegami prispieva k tomu, že rozvoj železničného sektoru je zároveň symbolom spoločenského a technického progresu.

Prvými osobnosťami ocenenými Európskou železničnou cenou v roku 2007, boli Karel van Miert, bývalý Splnomocnenec Európskej komisie pre rozvoj Transeurópskych sietí (TEN-1) a Jean Dupuy, priekopník vysokorýchlostnej železničnej dopravy vo Francúzsku a spoluiniciátor zavedenia legendárnych vlakov vysokorýchlostnej dopravy TGV vo Francúzsku. V poradí druhými laureátmi boli v roku 2009 švajčiarsky minister dopravy, Moritz Leuenberger a švédsky technik a priekopník zabezpečovacieho systému ERTMS, Bengt Sterner. V treťom ročníku v roku 2010 boli ocenenými expremiér Španielska, Felipe Gonzalez, za ktorého vlády prišlo k obrovskému rozvoju (nielen) vysokorýchlostnej železničnej dopravy v Španielsku a ktorý túto krajinu zaradil medzi svetovú špičku v železničnom sektore. Za oblasť techniky bol v tom roku ocenený Roland Heinisch z Nemecka, ten sa výrazným spôsobom angažoval v oblasti rozvoja železničnej infraštruktúry nielen v rámci Nemeckých železníc (DB), ale aj v rámci rôznych medzinárodných odborných grémií. Minulý rok sa medzi ocenené osobnosti zaradili bývalý primátor Londýna, Ken Livingstone, ktorý sa výraznou mierou zaslúžil o zlepšenie životného prostredia v Londýne prostredníctvom spoplatňovania individuálnej dopravy v centre Londýna a Stefan Haas z Rakúska, ktorý patrí medzi špičkových svetových odborníkov v oblasti brzdárstva, najmä vo vysokorýchlostnej doprave.

CER MÁ NOVÉHO RIADITEĽA

BRATISLAVA (žof/hra) - Novým výkonným riaditeľom Spoločenstva európskych železničných podnikov a manažérov infraštruktúry (CER) sa stal od 1. januára 2012 Čech Libor Lochman (na snímke hore). Do tejto funkcie bol jednohlasne zvolený na zasadnutí Valného zhromaždenia CER v Bonne ešte 12. septembra 2011 a nahradil Johanna Ludewiga, ktorý koncom minulého roka odišiel do dôchodku (bol výkonným riaditeľom CER v rokoch 2002-2011).

Libor Lochman sa narodil v Československu v roku 1963. Je absolventom

Dopravnej univerzity v Žiline, doktorát z elektroniky získal na Univerzite v Plzni. Vo svojej odbornej činnosti sa venuje najmä riadiacim, zabezpečovacím a návestným systémom. V rokoch 2007-2011 pôsobil ako zástupca výkonného riaditeľa a vedúci oddelenia technických záležitostí CER, v predchádzajúcom období (2000-2005) okrem iného riadil Výskumný ústav železničný so sídlom v Prahe. „Bude mi ctou viesť CER a dôsledne zastupovať záujmy jeho členov pre európskymi inštitúciami, ako aj pred inými dôležitými partnermi. CER mení svoje

vedenie v čase rýchlych politických zmien. V nadchádzajúcom období sa budeme musieť týmto zmenám prispôbiť a zároveň zabezpečiť kontinuitu v tom, čo robíme najlepšie“, uviedol to v súvislosti so svojím pôsobením vo funkcii výkonného riaditeľa L. Lochman. Jeho zvolenie do tejto prestížnej pozície je veľkým uznaním nielen jeho vynikajúcich odborných znalostí, ale aj uznaním pre celý železničný sektor strednej a východnej Európy a tiež uznaním vysokej úrovne česko-slovenského odborného školstva v železničnom sektore.



ČRIEPKY ZO ZAHRANIČIA NA ÖBB PRIAZNIVO

Rakúske spolkové železnice (ÖBB) vlni výrazne znížili svoje straty. Za rok 2011 koncern očakáva výsledok mínus 28 miliónov eur, a to po strate až 330 miliónov z roka predtým. Toto vyhlásenie generálneho riaditeľa koncernu ÖBB Christiana Kerna citovala TV stanica ORF 2 v relácii Zeit im Bild koncom druhej januárovej dekády. Pri investíciách by sa podľa šéfa v najbližších piatich rokoch mohla ušetriť až 1 miliarda eur, ale neoznačil konkrétne projekty, ktorých by sa mala týkať redukcia financií.

VOZNE PRE ŽENY

České dráhy (ČD) zaviedli vo svojich vlakoch špeciálne kupé len pre ženy. Mali by pomôcť, aby sa ženy cítili vo vlaku bezpečnejšie. Do ženských kupé nebudú mať muži prístup a ak by sa tam chceli usadiť, sprievodcovia ich vykážu. Kupé by mali byť umiestnené čo najbližšie pri stanovišti sprievodcov, aby v prípade potreby mohli ženám poskytnúť pomoc a asistenciu.

„Oddiel pre dámy poskytuje ženám a dievčatám istotu, pocit bezpečia a dostatok informácií o priebehu cesty. Niektorým ženám nie je príjemné sedieť v uzavretom priestore s mužmi,“ povedal pre portál iDNES hovorca českého dopravcu Peter Štáhlavský. Novinku dopravca zaviedol vo väčšine expresov a vlakov EuroCity. Týmto nápadom sa inšpirovali České dráhy v Rakúsku, kde už projekt úspešne funguje. Všetky vlaky EC a IC sú tam vybavené takýmto špeciálnymi kupé. Vlaky s kupé vyhradenými pre ženy budú premávať aj na Slovensko.

K VLAKOM AJ AUTOBUSY

České dráhy oprášili po niekoľkých rokoch svoje plány vozit cestujúcich aj autobusmi. Vedenie firmy už schválilo zavedenie prvej linky medzi Hranicami, Novým Jičínom a Frýdkom-Místkom. „Plánujeme to ako pilotný projekt. Je to zatiaľ vo fáze príprav,“ uviedol hovorca dráh Radek Joklík. Presný termín štartu nie je jasný, dráhy však nechcú kupovať vlastné autobusy, ale budú hľadať dopravcu, ktorý bude pre nich jazdiť. (Ž/oweb)

Z REDAKČNEJ POŠTY

Cestujúca verejnosť sa so svojimi pripomienkami i sťažnosťami obracia na našu redakciu už aj prostredníctvom mailovej pošty. Nazhromaždené poznatky sú pre nás zároveň neoceniteľnými podnetmi, ktoré napomáhajú firme skvalitňovať poskytované služby a tým prispievať i k zvýšenej spokojnosti našej klientely. O odpovede sme požiadali Janu MATOLEKOVÚ, vedúcu oddelenia zákazníckych podaní:

Podnet od Ludovíta: lajosvb@azet.sk

● Od osemdesiatych rokov denne cestujem do Bratislavy. Ostatné roky ma irituje správanie cestujúcich. Ide o to, že dotyčná osoba sedí na sedadle a vedľa seba si dá tašku a na protilahlé sedadlo položí vrchnú časť svojho odevu, čím blokuje plus 2 miesta navyše a prístupujúci cestujúci chodí hore dolu po vlaku a hľadá miesto. Navrhujem vyvešať letáky s vhodným napomenutím na tento neuduh. Napr: Máš zaplatené jedno miesto, tak ostatné neobsadzuj!

- Cestujúci a dopravca uzatvárajú zmluvu na prepravu osôb podľa § 760 Občianskeho zákonníka, na základe vlastnej vôle za podmienok zverejnených v Prepravnom poriadku Železničnej spoločnosti Slovensko, a.s. (PP ZSSK), ktorý vstúpil do platnosti dňa 1. novembra 2011. PP ZSSK je plne v súlade s Nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č.1371/2007/ES o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave. Tieto podmienky sú záväzné pre cestujúceho ako aj pre dopravcu.

V zmysle PP ZSSK cestujúci s platným cestovným dokladom má právo obsadiť toľko voľných miest na sedenie, pre koľko osôb môže predložiť platné cestovné doklady. Za obsadené sa považuje miesto, na ktorom cestujúci sedí, položil naň časť odevu alebo uložil príručnú batožinu nad alebo pod miesto na sedenie. Ak cestujúci zaberá viac než jedno miesto na sedenie a neuvolíni ho ani na opakovanú výzvu oprávneného zamestnanca dopravcu, je povinný zaplatiť za každé navyše obsadené miesto cestovný lístok (obyčajne celé cestovné podľa druhu vlaku a vozňovej triedy) a následne do cieľovej stanice cestujúceho a prirážku nižšiu ku každému sprievodcom vydanému cestovnému lístku.

V prípade neakceptovania požiadavky cestujúcimi, ktorí neoprávnene obsadzujú miesta batožinou, Vám odporúčam požiadať o zjednanie nápravy sprevádzajúcej personál.

ZSSK aktuálne pripravuje stručný výňatok z PP ZSSK, ktorý by mal byť v dohľadnom čase distribuovaný vo forme

brožúrok do vozňov vlakových súprav. Tento výňatok pojednáva aj o povinnostiach cestujúcich v súvislosti so spôsobom realizácie prepravy batožín.

Otázka od Mateja Korpela z 24. 1. 2012: matej@kurpel.eu

● Zaujímalo by ma, prečo sa miestenky do IC vlakov predávajú v za sebou idúcim poradí a nie náhodne za účelom rovnomernejšieho obsadenia vlaku, a teda aj pohodlnejšej cesty pre cestujúcich. V súčasnosti sa stáva, že cestujúci sa tlačia v niekoľkých vozňoch a zvyšok vlaku je nevyužitý (piatkový ranný IC vlak Gerlach) - vozne č. 9, 10, 11 boli úplne prázdne.

- Výdajný systém predaja rezervácií v súpravách vlakov je stanovený špecifickým algoritmom, ktorý spočíva v predaji miest v nasledovnom poradí: stredný vozeň - stredné miesta, najbližší vozeň k strednému vozňu - stredné miesta. V princípe - systém je nastavený k rovnomernému predaju rezervovaných miest od stredu súpravy vlaku. Rovnomerne sa zaplňujú miesta vo vlaku od stredu každého vozňa. Ako posledné sú predávané krajné miesta vozňov, ktoré sú aj spravidla určené ako expresná rezervácia. Vozne vo vlakoch sú zahrnuté do určitých skupín, ktorým sú určené priority. Konkrétne pri vlaku IC 10502 vozne 2, 3, 4, 5, 6, 7 sú kmeňové vozne a vozne 1, 9, 10, 11 sú posilové vozne. Z uvedeného vyplýva, že v prvom rade sú obsadzované kmeňové vozne a až v prípade vypredania sú obsadzované posilové vozne. I v prípade možného neobsadenia týchto posilových vozňov, tieto zostávajú radené v súprave vlaku, nakoľko sa jedná o návoz vozňov na obrátový vlak IC 10503.

Výber cieľenej rezervácie na konkrétne zvolené miesto so zadaním presného čísla sedadla je momentálne možné realizovať len prostredníctvom výdajných miest vybavených rezerváčnym systémom iKVC, priamo zamestnancami našej spoločnosti. Prešetrením Vášho podania bolo zistené, že dňa 20. januára 2012 vo vlaku IC 10502 boli vozne č. 9, 10, 11 prázdne, avšak aj vozne 4 až 7 boli obsadené na 50 %.

ZA SVÄTOU KATARÍNOU (2.) NA HLAVE S KRÁĽOVSKOU KORUNOU



Svoje putovanie po stopách svätej Kataríny Alexandrijskej - patrónky železničiarov - sme začali na východe Slovenska v okrese Bardejov a v tomto regióne ešte zostaneme. Približne desať kilometrov južne od okresného mesta, na úpätí horského celku Čergov, sa nachádza veľká obec Hertník. Medzi jej najvýznamnejšie architektonické pamiatky patrí renesančný kaštieľ a rímskokatolícky kostol zasvätený svätej Kataríne Alexandrijskej. V interiéri kostola dominuje novobarokový hlavný oltár z konca 19. storočia. Jeho tvorcom je významný umelecký rezbár a kameňár Pavol Grešák z Bardejova. Uprostred oltára sú tri polychrómované plastiky. Prostredná je najväčšia a predstavuje hlavnú kostolnú patrónku. Po jej stranách sa nachádzajú svätí apoštoli Peter (s kľúčmi a knihou) a Pavol (s mečom a knihou). Svätá Katarína drží v jednej ruke knihu, v druhej zelenú ratolesť. Na hlave má kráľovskú korunu. Vedľa nej vľavo je strieborné rozštiepené koleso osadené po obvode ostňami.

Lubomír KALAVSKÝ

BLAHOŽELANIE

Dňa 2. februára dovŕšil okružle životné jubileum 70 rokov Ing. Pavol STETULIČ, dlhoročný riadiaci zamestnanec, ktorý celý svoj profesionálny život zasvätil železnici.

Pán riaditeľ, kolektív bývalých spolupracovníkov z kancelárie riaditeľa DOP Vám touto cestou k jubileu srdečne blahoželá.

Prajeme Vám, nech ste obdarený zdravím, šťastím, nech Vás humor nikdy neopúšťa a nech ste stále obklopený ľuďmi, ktorých máte rád a oni Vás takisto majú radi.



POĎAKOVANIE

V decembri našu rodinu postihla tragická udalosť. Na ceste do služby zahynul manžel Marek Borčík. Aj v takejto smutnej chvíli sa prejavila sila železničarskej rodiny a ja sa chcem aj touto cestou poďakovať všetkým Marekovým kolegom železničiarom, počnúc jeho kamarátmi až po ge-

nerálneho riaditeľa ZSSK a ďalších nadriadených. Všetci nám v týchto ťažkých chvíľach podali pomocnú ruku, bez ktorej by sme situáciu zvládali veľmi ťažko. Za všetko už len jedno veľké Ďakujeme.

Manželka Jarmila a dcéry Denisa a Lenka.

UHÁDNITE: ČO TO JE?



V našich Železničných ozvenách vám dávame možnosť precvičiť si mozgové závitý tým, že ponúkame krížovku. Medzi nami sú však aj takí, ktorí nechcú písať perom, no čo vidia, spoznajú. Preto uverejňujeme fotografie z rôznych oblastí železnice. Vašou úlohou je zistiť, čo na snímke je. Radi by sme však boli, keby ste do tejto hádankárskej rubriky prispeli aj vy, naši čitatelia. Za uverejnenú fotografiu pošleme, samozrejme, honorár. Snímky môžete poslať pošťou na adresu: Železničné ozveny, Železničná 1, 041 49 Košice

alebo e-mailom - ozveny@slovakrail.sk. Správnu odpoveď na hádanku z januárového čísla poslali tí, ktorí na snímke uhádli, že onen človek „bez hlavy“ opravuje stropné zariadenie na krytom nástupišti v Banskej Bystrici. Pri redakčnom žrebovaní sa šťastie usmialo na Vieru Chovancovú, ktorá býva na adrese Jesenského 53, 96001 vo Zvolene. Nasledujúcou hádankou je... ale nech fotografia Pavla Tabaka hovorí za seba a reakcie očakávame na už uvedenej adrese. Tak, hádajte a posielajte iba samé správne odpovede.

V staničnej reštaurácii: - Čašník, ten guláš je absolútne hrozný. - Tak sa v ňom nevtajte ... (dokončenie v tajničke).				Pomoc: Amin, Ist, linalol, maraska	stráň, úboč	diel poľa (zastar.)	EČV okr. R.Sobota	tinktúra	infekčná choroba	jadranský ostrov	meno Anastázie
				zapatrošia							
				2.časť tajničky							
				arabský člen			tropický mravec				
				zn. abtesly			najvyšší mong. boh				
Jozef Vysočani	dalmátska višňa	hudobná veselohra	zn. abhenny zvrtné zámeno		čistiaci prostriedok predstavený kláštora				odsúvanie hlások na konci slova	hlavná zložka éterických olejov	
stavba nad riekou				tiskár, tlačiar							
Austria Presse Agence (skr.)				pluk u Sumerov				požívaj tekutinu			
2.solmiz. slabika			Sarmat	zatykač (zastar.)				obec pri Sali			
2.solmiz. slabika			Koralový ostrov				nie (francúz.) slovná pomoc				
biblický vrch					rieka na Balkáne						
druh poľovného psa					vták živiaci sa zdochlin.						
1.časť tajničky					klesol, usadiť lebo (bás.)						
úhor (nemec.)				narážal							

VIAC VÝKONOV V MEDZIŠTÁTNEJ PREPRAVE

KOŠICE (žo/pz) - ZSSK CARGO prepravilo v minulom roku takmer 37,483 mil. ton tovaru. V porovnaní s rokom 2010 je to o vyše 1,126 mil. ton menej (- 2,9 %). Objem preprav bol splnený na 90,4 %, čo predstavuje výpadok takmer 4 milióny ton tovaru oproti plánu. Na medziročnom poklese sa podieľali hlavne prepravy pre hutnícke podniky na Slovensku (- 1 milión ton), tranzit uhlia a koksu v smere sever - juh zabezpečený súkromnými železničnými operátormi (- 600 tisíc ton) i počiatok intermodálnych preprav operátorom vo vlastnej réžii (tiež - 0,6 mil. ton).

Naproti tomu tento nákladný prepravca prepravil medziročne viac napr. vo vnútroštátnej preprave a dovoze dreva pre priemysel papiera v SR (nárast o zhruba 200 tisíc ton) či v tranzitoch železnej rudy do Čiech a Maďarska (približne o 300 tisíc ton viac). Oživenie ekonomiky správaním zvýšením objemu preprav v roku 2010 zabrzdil v druhom polroku uplynulého roka opätovný nástup dlhovej krízy v eurozóne. Pripravovaný podnikateľský plán ZSSK CARGO vychádza z reálnej situácie na trhu a ráta s objemom preprav vo výške 37,850 mil. ton.



BONUSOVÝ VLAKOVÝ TRANSFER

BRATISLAVA (žo/red) - ZSSK v spolupráci s cestovnou kanceláriou Koala Tours a jej partnerskými cestovnými kancelárkami TATRATOUR, SENECA TOURS, TIP travel a CK RUEFFA CS pripravila na nadchádzajúcu letnú sezónu bonusový vlakový transfer pre dovolenkárov. Každý, kto si kúpi letecký pobytový zájazd, sa bude môcť zdarma prepraviť z ktorejkoľvek stanice na Slovensku do Košíc a Bratislavy. Kúpou zájazdu získava klient cestovných kance-

lárií jeden bonusový preukaz, ktorý si v pokladniciach ZSSK vymení za cestovné lístky najviac pre dve dospelé osoby a dve deti do pätnásť rokov. Lístky oprávňujú na spätočnú cestu všetkými vlakmi ZSSK v druhej vozňovej triede, vrátane príručnej batožiny.

Zájazdy s bonusom na cestu vlakom sú už v predaji. Všetky podrobnosti a informácie sú k dispozícii v uvedených cestovných kanceláriách.

CK Kysuca Tour, spol. s r. o. ponúka letné dovolenky so ZĽAVOU 10 EUR pre deti do 12 r. z ceny ubytovania v sezónnych pobytach + deti do 3 r. ZDARMA

13 a 14-dňové zájazdy do BULHARSKA – Pomorie v ležadlovom vozni do Burgasu.

Privátne ubytovanie: v izbách s vlastným príslušenstvom a balkónom a možnosť varenia, 300 m od mora. Cena 2-posteľovej izby 300 €, 3-posteľovej izby 435 €, 4-posteľovej izby 580 €.

Ubytovanie: hotel ALCIONA BEACH*** v klimatizovaných izbách s príslušenstvom, balkónom, TV, priamo na pláži. Cena 2-posteľovej izby 370 €, 3-posteľovej izby 555 €, možnosť prístelky.

10-dňový zájazd do ČIERNEJ HORY – Sutomore v ležadlovom vozni do Sutomore/Bar.

Privátne ubytovanie: vila Vera/Julija v izbách s vlastným príslušenstvom, klíma, balkón a možnosť varenia, 200 m od pieskovej pláže. Cena 2-posteľovej izby 280 €, 3-posteľovej izby 390 €, 4-posteľová izba 508 €.

Ubytovanie: hotel Carski Konak*** v klimatizovaných izbách s príslušenstvom, balkónom, TV, internet 250 m od pieskovej pláže. Cena 2-posteľovej 300 €, 3-posteľovej izby 405 €, apartmán 600 €.

Všetky ceny sú bez ceny za dopravu. Pobyt je možné predĺžiť.

Bližšie informácie na web. stránke: www.ck-kysucatur.sk alebo železničný telefón 930/831/57 prípadne 041/4211620 alebo e-mailom: ckkt@stonline.sk.



Býčia aréna v Zaragoze.

ZO ZARAGOZY K BISKAJSKÉMU ZÁLIVU

Zaragoza s maurským hradom Aljaferia, Pamplona s tradičným behom ľudí pred býkmi, San Sebastián s priehľadným morom a okrúhly plážou s jemným zlatistým pieskom. To sú tri severoškpanielske provinčné mestá s neopakovateľnou atmosférou a pôsobivými historickými pamiatkami.

DO SLNEČNEJ ZARAGOZY

prichádzame vlakom zo zasnežených Pyrenej. Železničná stanica Zaragoza Delicias je moderným terminálom pre vysokorychlostné vlaky AVE (Alta Velocidad Española), jazdiace medzi Madridom a Barcelonou. Jej biela budova s presklenou strechou je nádherným architektonickým dielom. Samotné mesto charakterizujú široké ulice, priestrané námestia, ale aj úzke dláždené uličky s útulnými kaviarničkami. Na námestí Plaza del Pilar sa nachádza honosná Basílica de Nuestra Señora del Pilar s kupolami pokrytými farebnými kachličkami. Bazilika patrí k významným španielskym svätyniam a pútnickým miestam, podobne ako Santiago de Compostela. Ročne ju navštevujú tisíce pútnikov a veriacich. Susednému námestiu Plaza de la Seo dominuje katedrála La Seo, ktorej vnútro zdobí krásny oltár z alabastru. Rieku Ebro, ktorá preteká mestom, preklenuje starý kamenný most Puente de Piedra z 15. storočia. Prehliadkou maurského hradu Aljaferia, ktorý bol postavený v 11. storočí, v časoch keď islam prenikal zo severnej Afriky do Európy, sa lúčime s moderným mestom, bohatým na hodnotné historické pamiatky. V poobedňajších hodinách odchádzame vlakom do Pamplony s prestupom v Castejón



Irún - prímestská úzkorozchodná železnica Eusko Tren.

de Ebro, kde si fotíme odstavené, staré nefunkčné Pendolino.

V PAMPLONE SÚ TURISTI VÍTANÍ

Pamplona je hlavným mestom provincie Navarra. Zo železničnej stanice do historického centra to trvá pešo asi pol hodinu. Na námestí Plaza de San Francisco v turistických informáciách dostávame plánik mesta s vyznačenými možnosťami ubytovania. V Pamplone sú turisti vítaní, čo potvrdzuje aj veľký výber hostelov za prijateľné ceny. Len čo sa v jednom z nich ubytujeme, ideme sa poprechádzať úzkymi uličkami, v ktorých sa počas každoročných osláv sviatku svätého Fermína (6. - 14.7.), patróna mesta, odohráva vzrušujúce di-



Staré nefunkčné Pendolino v železničnej stanici Castejón de Ebro.

vadlo - beh ľudí pred rozzúrenými býkmi. Od ohrady Corralillos de Santo Domingo, odkiaľ vypúšťajú býkov, ideme k námestiu Plaza Consistorial s radnicou a ulicami Mercaderes a Estafeta pokračujeme až k býčej aréne na námestí Plaza de Toros, kde sa celá trasa končí. Počas riskantného behu prichádza k viacerým zraneniam až usmrteniam ľudí. Z historických pamiatok mesta sme navštívili katedrálu Santa Maria de Pamplona s nádherným gotickým ambítom a múzeom zameraným na náboženstvo. Mesto v minulosti chránili mohutné hrady a pevnosť (Ciudadela), ktorú dnes obklopuje nádherný mestský park. Na druhý deň odchádzame z Pamplony regionálnym vlakom do prímorského letoviska San Sebastián.

BASKICKÉ MESTO SAN SEBASTIÁN

leží pri ústí rieky Urmea, vtekajúcej do Biskajského zálivu v Atlantickom oceáne. Prekrásne pláže so zlatistým pieskom, luxusné hotely, početné bary a vychyrené nočné zábavné podniky robia z tohto prímorského letoviska vyhľadávané miesto pre oddych a relax. Zo železničnej stanice ideme cez nádherný most Ponte Maria Cristina ponad rieku Urmea do časti Centro Romántico s nákupnou pešou zónou a gotickou katedrálou Buen Pastor z 19. storočia. Jej 75 metrov vysokú vežu vidieť takmer zo všetkých kútov mesta, a tak dobre slúži k orientácii. Prichádzame k okrúhlejšej pláži La Concha s nábrežnou promenádou lemovanou exkluzívnymi hotelmi a reštauráciami. Jemný zlatistý piesok a priehľadné more zaraďujú túto pláž medzi najkrajšie na svete. Hoci je ešte zimné obdobie, nádherné slnečné počasie prilákalo niektorých otužilcov vykúpať sa v chladnom mori. V mestskom parku na kopci Monte Urgull priamo oproti pláži sa vypína tridsať metrov vysoká socha Sagrado Corazon (Najsvätejšie Srdce Ježišovo). V historickom centre Parte Vieja, kde je radnica a viaceré starších honosných budov a kostolov, si doprajeme krátky odpočinok pri poháriku lahodného španielskeho vína. Zo San Sebastiánu odchádzame vlakom cez Irún do francúzskeho pohraničného mestečka Hendaye. Tam prestupujeme na nočný rýchlik smerujúci do Paríža, metropoly Francúzska. Hasta mañana (Dovidenia zajtra).

František HALČÁK