



Železničné ozveny

OBSAH ČÍSLA

ROČNÍK 13 • ČÍSLO 4

APRÍL 2016

INFOPOINTY POKRAČUJÚ

str. 2

Minulý rok fungovali počas letnej turistickej sezóny na železničných staniach v turisticky najviac navštevovaných mestách tzv. infopointy. Budú pokračovať i tento rok.



BIČ NA ČIERNYCH PASAŽIEROV?

str. 3

Na troch lokálkach sa od polovice mája menia pravidlá nákupu lístkov vo vlaku. Cestujúci bez lístka majú povinnosť nastúpať len do označeného vozňa. Ako verejnú zmenu prijme, môže byť rozhodujúce pre budúce vnímanie projektu SMS lístka.



ŽELEZNICA ĽUDÍ STÁLE FASCINUJE

str. 4 - 5

Tohtoročná Rušňoparáda bola rekordná. Počas dvoch dní 16. – 17. apríla prišlo do košického rušňového depa ZSSK viac ako dvanásťtisíc ľudí. Väčšina z nich boli mladé rodiny. K hlavným ťahákam patrili štyri parné rušne, luxusné salónne vozne z Maďarska a Pápežský vlak z Poľska.



Rušňoparáda – stretnutie železničnej moderny i nostalgie - má za sebou ďalší úspešný ročník. Organizátori Železničná spoločnosť Slovensko a občianske združenie Detská železnica Košice pripravili zaujímavý program obohatený rôznymi novinkami a tak si cestu do košického depa našli 16. a 17. apríla tisíce návštevníkov. Nechýbali premiéry historických parných rušňov Krutwig a Béesa, ZSSK zase prezentovala svoje najmodernejšie vlakové súpravy. Viac o podujatí sa dočítate na stranách 2, 4 a 5. Snímka Ján KERESTES

ZMENY, KTORÉ POMÔŽU BEZPEČNOSTI

str. 6

Prejdenie návštevníka zakazujúcej jazdy tak, že aspoň jedny dvere zastavujúceho vlaku sú na nástupišti, už nie je nehoda (incident kategórie C 4), ale prevádzková porucha (D1).



ČESI BY CHCELI „POŽIČOVŇU“ VLAKOV

str. 7

V najbližších rokoch budú môcť Česi nakúpiť vlaky z európskych dotácií za 20 miliárd korún. Problémom je, ktorý dopravca by mal dotácie dostať. Štát preto plánuje vozidlá nakúpiť pre seba a dopravcom ich požičiavať.

LEGENDÁRNY POSÁZAVSKÝ PACIFIK

str. 8

Rieka Sázava s okolitou prírodou oddávna priťahovala vodákov a trampov, ktorí si na jej brehoch stavali drevené zrubu a zakladali prvé trampské osady. Neodmysliteľnou súčasťou krajiny sa stala železnica. Nikto jej tu nepovie inak ako Posázavský pacifik.

KTO POTREBUJE KOTLEBOVE HLIADKY? NAJVIAC POLITICI, KTORÍ ICH ZAVIEDLI!

■ ČO VŠETKO SA DEJE PRE ZVÝŠENIE BEZPEČNOSTI VO VLAKOCH AJ BEZ ZELENÝCH TRIČIEK

Od polovice apríla sa vo vlakoch ZSSK objavili samozvané „hliadky bezpečnosti“ politickej strany Ľudová strana Naše Slovensko (ĽSNS). Napriek tomu, že ZSSK nepožiadala ani nepovolila takéto hliadky, rozhodla sa uvedená politická strana „sprevádzať“ vybrané vlaky dvoma či viacerými „mladými a fyzicky zdatnými mužmi“ v zelených tričkách. Zneužíva tak ZSSK a naše vlaky na vlastnú kampaň popularity. A realizuje svoj zámer veľmi cielene a populistickým spôsobom – poukazuje neustále na problémy bezpečnosti cestovania. Bez návrhov či systémového riešenia, ale s rastúcimi politickými bodmi.

Facebookom, internetom a médiami sa od 11. apríla šíria rýchlosťou blesku informácie o hliadkach ĽSNS v vybraných vlakoch ZSSK. Priaznivci spomínanej politickej strany zdôvodňovali svoje pôsobenie skutočnosťou, že chcú zabrániť páchaniu trestnej činnosti vo vlakoch či na staniach „nepriateľskými“ cestujúcimi. Jasne naznačujú, že myslia predovšetkým Rómom. Hliadky boli reakciou na incident, prepadnutie mladého dievčaťa mladým Rómom v jednom z vlakov ZSSK.

AJ OPAČNÉ NÁZORY, NECHCÚ ICH

V priebehu troch týždňov sa z hliadok v dvoch až troch z 1450 vlakov denne stala doslova kampaň. Zástupcovia strany zaplnili najmä sociálne médiá pravdivými a domyselnými príbehmi, ako hliadky otvorene vítajú radoví policajti aj zamestnanci železnice vo vlakoch a na staniach. Zdôrazňujú, že radoví zamestnanci ZSSK s nimi spolupracujú. Napríklad, že im vypracovali analýzu najproblémovnejších trás

zorňuje na seba. Bez jediného centu platenia za reklamu.

ČO SA STALO NA ZAČIATKU?

Incident, ktorý bol spúšťačom celej kampane, sa stal vo štvrtok 7. apríla v podvečernom osobnom vlaku na trase Nové Zámky – Levice – Zvolen. Naša mladá kolegyňa – vlakvedúca sprevádzala tento osobný vlak sama. Služba prebiehala štandardne, až po stanicu Kozárovce. Tam sa jej prihlásila uplakaná cestujúca – mladá dievčica, ktorá jej popisala, ako ju fyzicky napadol a škrtil cestujúci. Zbral jej mobil a 15 eur a v Kozárovciach vystúpil rýchlo z vlaku. Vlakvedúca zavolała políciu a ponúkla privoľanie rýchlej záchranej služby, ktorú cestujúca odmietla. Ponúkla jej psychickú podporu a požičala mobil, aby zavolała rodičom a zablokovala si svoj odcudzený mobil. Po Zvolení ju nechala v služobnom priestore, kde čakala podľa dohovoru trojčlenná hliadka Polície SR.

Počas nadchádzajúceho víkendy incident medializovali najsledovanejšie médiá. To už polícia mala páchatela – mladého Róma z problematycznej kozárovskej osady. Reportáže televíznych staníc popisovali konfrontáciu dievčiny a zadržaného páchatela, ktorá sa uskutočnila dva dni po incidente na levickej policajnej stanici. A do troch dní prišla reakcia ĽSNS v podobe hliadok.

ZSSK reagovala okamžite, ako pred-

Pokračovanie na str. 3 >

BIČ NA ČIERNYCH PASAŽIEROV

Na troch lokálkach sa od polovice mája menia pravidlá nákupu lístkov vo vlaku. Cestujúci bez lístka majú povinnosť nastúpať len do označeného vozňa. Ako verejnú zmenu prijme, môže byť rozhodujúce pre budúce vnímanie projektu SMS lístka.

Doteraz sa o SMS lístku hovorilo ľahko. Novinka testovaná na trasách Kúty – Trnava, Čadca – Makov, Humenné – Stakčín mala za cieľ okrem iného zjednodušiť nákup lístka cestujúcim. Najmä na staniach a zastávkach, kde nie sú otvorené žiadne pokladnice. Kto chcel, mohol SMS-ky využiť. Kto nemal záujem, cestoval po starom. Od 15. mája však prichádza na rad krok súvisiaci s druhým cieľom projektu – znížiť úniky tržieb a obmedziť priestor čiernym pasažierom.

Súpravy, ktoré premávajú na všetkých troch tratiach, dostali nálepky. Cestujúci bez cestovného lístka si môže naďalej zakúpiť lístok vo vlaku bez prirážky (ak nastupuje v neobsadenom bode) alebo s nižšou prirážkou 1,50/3 € (ak nastupuje v obsadenej stanici). Podmienkou však je, aby nastúpil do vozňa označeného oranžovou nálepkou PREDAJ CESTOVNÝCH LÍSTKOV a lístok si zaobstaral tam. Ak má lístok kúpený vopred – či už z pokladnice, internetového predaja alebo SMS, nemusí si nálepky vôbec všímať. S plateným SMS lístkom si môže navyše pri prvej

Pokračovanie na str. 3 >

STAFFINO ŠTARTUJE

Cestujúci od začiatku mája môžu hodnotiť vybrané vlaky a pokladníkov ZSSK. Stačí si do smartfónu stiahnuť aplikáciu Staffino a napísať hodnotenie.

Staffino je bezplatná aplikácia na hodnotenie personálu zákazníkmí. Používať ju môžu ľudia s inteligentnými telefónmi. Hodnotiť sa dá aj na internetovej stránke staffino.sk.

Podobná aplikácia je na železnici novinkou. Staffino v súčasnosti dovŕňa hodnotiť zamestnancov v tisícach firiem na Slovensku, ako sú banky, obchody, reštaurácie a podobne. Prvými v ZSSK, ktorí budú hodnotení, sú osobní pokladníci z košickej a prešovskej stanice a služby v štyroch rýchlikoch na trase Bratislava – Košice (R 601/602, R 610/611). Na staniach a vo vlakoch budú k tomu informačné letáky. Pozitívne hodnotenia na zamestnancov uvidia všetci používatelia Staffina. Prípadné negatívne sa zobrazia iba nadriadenému hodnotenému zamestnancovi.

Cieľom firmy je reagovať na prípadnú kritiku. To bude úlohou vedúcich, ktorí s príslušným zamestnancom problém posúdia. Z doterajších skúseností ľudí zo Staffina sa dá však predpokladať, že reakcie budú skôr opačné, že budú prevažovať pochvaly a spokojnosť. Hodnotenia ľudí nie sú anonymné, možno i preto osem z desiatich hodnotení personálu je pozitívnych.

Pilotná prevádzka Staffina v ZSSK bude od začiatku mája do konca júla. Aplikáciu si môžete vyskúšať na stránke www.staffino.sk/zssk, alebo stiahnuť do mobilu (Android, iOS Apple).

(mcik)

BILANCIA SOLIDARITY

V minulom roku fond zamestnancov železníc Solidarita pomohol 35 rodinám sumou 26 750 eur. Pomoci sa dočkalo 21 rodín zo ŽSR a sedem rodín zo ZSSK CARGO, a ďalších sedem zo ZSSK. Správna rada fondu nevyhovela trom žiadostiam, pretože neboli v súlade so zásadami fondu.

Správcovia fondu ďakujú všetkým, ktorí fondu prispeli či už vianočnou akciou Daruj hodinovú mzdu alebo presmerovaním 2 % zaplatenej dane štátu. V roku 2015 predstavovali príjmy fondu vyše 33 tisíc eur.

Solidarita vznikla v roku 1996. Správu fondu majú na starosti niekoľkí dobrovoľníci z radov súčasných i bývalých železničiarov. Pre fond robia vo voľnom čase bez nároku na odmenu. Všetky vyzbierané peniaze končia v rukách rodín železničiarov v núdzi. (red)



INFOPOINTY NA STANICIACH BUDÚ POKRAČOVAŤ

Minulý rok fungovali počas letnej turistickej sezóny na železničných staniach v turisticky najviac navštevovaných mestách tzv. infopointy. Cestujúci v nich na jednom mieste dostali okrem dopravných i komplexné turistické informácie. Táto nová služba, ktorú rozbehla Železničná spoločnosť Slovensko (ZSSK) spolu s miestnymi samosprávami, bude pokračovať i tento rok.

V Poprade začal infopoint fungovať po niekoľkomesačnej prestávke začiatkom marca. Na rozdiel od minulého roka bude na popradskej železničnej stanici slúžiť jej návštevníkom už celoročne. Je umiestnený v zákazníckom centre, v ktorom sú okrem informátora traja zamestnanci ZSSK. Informátora platí mesto cez svoju príspevkovú organizáciu a priestory poskytuje ZSSK v rámci spolupráce bezodplatne. Mesto recipročne umiestni ešte pred začiatkom leta v zákazníckom centre svoj infokiosk.

„V lete sa nám osvedčil, chodilo tam veľmi veľa ľudí. Preto sme sa rozhodli pokračovať. Ľudia vítajú takúto službu,“ vysvetlil médiám popradský primátor Jozef Švagerko. Aj podľa obchodného úseku ZSSK je to obojstranne výhodná spolupráca. „Zriadenie infopointu priamo v zákazníckom centre výrazne uľahčilo prácu našim zamest-

nancom,“ dodáva riaditeľ sekcie služieb zákazníkom Peter Kliment.

Železničnou stanicou Poprad-Tatry prechádza v júli a auguste denne okolo 10 tisíc ľudí, pričom ich nápor museli dosiaľ zvládajú pracovníčky zákazníckeho centra.

Vlani počas leta pracovali v infopointe brigádnici, v súčasnosti má stálych zamestnancov, ktorí patria pod Mestskú informačnú kanceláriu v Poprade. Sú to profesionáli v cestovnom ruchu, vybavení znalosťami o regióne a príslušnými propagačnými materiálmi.

Podobná spolupráca funguje aj v Humennom, kde poskytuje v zákazníckom centre popri zamestnancovi ZSSK turistické informácie celoročne aj pracovník mestského úradu. O infopointe na hlavnej stanici v Bratislave rokuje v súčasnosti ZSSK s magistrátom.

(bm), snímka (dd)



V Humennom poskytuje v zákazníckom centre popri zamestnancovi ZSSK turistické informácie celoročne aj pracovník mestského úradu. Služba je dostupná od pondelka do piatka v čase od ôsmej do štvrtej hodiny poobede.



GLOSUJEME

RUŠŇOPARÁDA VYCHOVÁVA

Detstí návštevníci na košickej Rušňoparáde, do roku 2012 ešte pod názvom Prebúdzanie Katky (podľa mena parného rušňa), vždy dominovali. Do rušňového depa prichádzali za skutočnými vlakmi, za historickými parnými rušňami, ktoré poznali iba z rozprávania starých rodičov alebo z televízie či filmu.

ZSSK spolu s organizátormi z Košickej detskej historickej železnice však začali v posledných rokoch tvoriť programovú štruktúru tak, aby to neboli iba železnica, vlaky, rušne, vozne, čo lákajú do depa. A tak pribudli tvorivé dielne zamerané na tradičné slovenské remeslá, rôzne súťaže a iné hravé aktivity, ktoré rozvíjajú myslenie detí. Samozrejme, vždy kdesi v pozadí sa „objavuje“ železnica a napríklad názov časti programu pre deti sa volá Vlakom za gazdom.

Rušňoparáda 2016 patrila z pohľadu

návštevnosti k historickým. Len v prvý deň dvojdnovej akcie prišlo do depa desaťtisíc ľudí! Ako vtipne odznelo z pódia pri slávnostnom otvorení, ZSSK nečaká, že všetky deti sa automaticky stanú železničiarimi. Ale že sa im železnica práve takými podujatiami určite vryje do pamäti. A koľkí raz posilnia naše rady, nechajme na budúcnosť.

Rušňoparáda však deti aj vychováva. Učí ich ďakovať. Pri vstupe na prehládku do poschodovej eurojednotky ich totiž čakalo sladké čokoládové prekvapenie. Veľa z nich zrejme i pod vplyvom trocha búrlivej atmosféry v depe nepovedali čarovné slovíčko. Rodičia ich však nezabudli upozorniť: „No, ako sa povie za čokoládku?“ Potom už zaznelo úprimné „Ďakujem.“

Obrovské poďakovanie však patrí všetkým, ktorí sa i tento rok podieľali na príprave a organizácii tohto úžasného podujatia!

Ján KERESTEŠ



AJ TO SA STALO



ZA BEZPLATNÚ SI DOPLATIA

Stále presne nevieme, koľko bude stáť bezplatná preprava, ktorú minulá vláda zaviedla pred vyše rokom. Ale vieme, koľko nás bude stáť škoda, ktorú nám spôsobila dvojica bezplatných cestujúcich na regionálnom vlaku pri Zvolene. Nebol to piatok ani sobota, že by sa vracali podgurážení z diskotéky, ale pondelok. Čo si chceli dokázať, nevieme, ale zvolili zvláštny spôsob po-

ďakovania za bezplatnú prepravu, keď poškodili takmer všetky odpadkové koše vo vozni.

V dobrom však spomínať na cestovanie nebudú. Nakoniec ich cesta vyšla draho. Policajti im zaklopali na dvere. Lístky z bezplatnej prepravy ich usvedčili. Tie sa totiž kupujú na preukážku s menom.

(red)



ANKETOVÁ OTÁZKA: MYSLÍTE SI, ŽE ŽELEZNIČIARI OPRÁVNENE VYUŽÍVAJÚ REŽIJNÉ VÝHODY (CESTOVANIE)?

PÝTAME SA CESTUJÚCICH I ŽELEZNIČIAROV

Valéria GONDOVÁ,
špecialistka pre
sťažnosti,
Bratislava:



- Pravdaže. Som toho názoru, že poskytovanie režijných výhod na cestovanie pre zamestnancov je úplne adekvátne. Iní zamestnávateľi taktiež ponúkajú výhody či benefity. Práca železničiarov je náročná a vyžaduje zodpovednosť, trpezlivosť, empatiu a občas aj odvahu. Väčšinou sú využívané na cesty do práce. Ak to možnosť dovoľia, radi si pocestujeme a pozrieme krásy Slovenska. Pre ľudí s túlavými topánkami (kam radím i seba) sú režijné výhody ideálne na spoznávanie cudzích krajín. Môžeme vidieť a zažiť ich atmosféru a zároveň počas ciest sledovať prácu našich kolegov.

Ján VECAN,
študent,
Prešov:



- Je to v pohode. Aj my študenti cestujeme „zadarmo“. Samozrejme, že to niekto všetko musí zaplatiť a zadarmo to nie je. Železničiar to však majú ako zamestnaneckú výhodu. Podobné je to aj v iných povolaniach. V reštauráciách majú zamestnanci zadarmo jedlo a nám, zákazníkom neprekáža, že to zvyšuje cenu jedla. Otázka je, či si to môže železnica dovoliť. Aj iní zamestnávateľi poskytujú svojim zamestnancom výhody do tej miery, pokiaľ si to firma môže dovoliť. Riešiť tieto výhody je nepodstatný problém. Tým sú meškania vlakov.

Libor KOLIBAČ,
komandujúci,
Žilina:



- Nevie, či nie sme už jedinou firmou, ktorá ešte benefity pre svojich zamestnancov ponúka. Kedysi šli na železnici ľudia i pre výhody vlastniť režijný preukaz, dostávať lacné uhlie či pre prídelenie stabilizačného bytu. V minulosti každý železničiar prolongoval „režijku“ akosi automaticky. Dnes už zamestnanci špekulujú, či sa im to vôbec oplatí. Na cestu do práce využívajú autá, na dovolenky rýchlu leteckú dopravu. No a pre deti a dôchodcov už existuje bezplatná preprava. Kedysi tak vážený benefit už zďaleka nevyužívajú toľko zamestnancov ako v minulosti.

Erika HADBÁVNA,
cestujúca,
Košice:



- Nemám s tým problém. Je to možno jediná výhoda, ktorú ľudia v tomto povolani majú. Predpokladám, že mzdy železničiarov sú nižšie ako priemerná mzda v štáte. Čo tým ľuďom ostane po odchode do dôchodku? Dostanú nejakú plaketu od firmy a môžu ísť. Veľa si nenasporia. Preto je to v poriadku. Vôbec je to dosť divné pýtať sa na výhody železničiarov, keď pol republiky má vlaky zadarmo. Nemyslím si, že kvôli výhodám pre zamestnancov máme my ostatní drahšie cestovanie.

Martina ČIRIPOVÁ,
osobná
pokladnička,
Prešov:



- Pre mňa je to obrovská výhoda. Do práce v Prešove dochádzam z Demjaty. Mesačník by ma vyšiel na 24 eur. Preto zaplatiť za „režijku“ 28 eur ročne nie je tak veľa. Niektorí kolegovia, ktorí cestujú autom, si však režijku ani neprolongujú. Hlavne teraz po zavedení bezplatnej prepravy pre deti a študentov sa to niektorým neoplatí. Veľa ľudí si ale myslí, že železničiar cestujú zadarmo. Nevedia, že rodina s dvomi deťmi zaplatí pri prolongácii 112 eur. A to už v rodinnom rozpočte cítiť. (dd, fil, mcik)



KTO POTREBUJE KOTLEBOVE HLIADKY? NAJVIAC POLITICI, KTORÍ ICH ZAVIEDLI!

> Dokončenie zo str. 1

seda uvedenej, čerstvo aj parlamentnej strany, Marian Kotleba oznámil svoju iniciatívu. V stanovisku rázne odmietla hliadky a najmä šírenie letákov s agitáciou na zriadenie „kotlebovskej“ mocenskej zložky domobrany. „Žiadna právnická ani fyzická osoba (okrem oprávnených – ZSSK, MDVRR, Regulačný úrad...) nemôže vo vlakoch ZSSK svojvoľne vykonávať akúkoľvek činnosť bez súhlasu ZSSK. Z uvedeného je zjavné, že akékoľvek zasahovanie do procesu prepravy cestujúcich vo vlakoch, vrátane dohľadu nad bezpečnosťou, nie je prípustné,“ uvádzalo sa v stanovisku.

Manažéri ZSSK oslovení Železničnými ozvenami sformulovali potrebu rázne zakročiť najčastejšie do niekoľkých rizík – zneužitie, prípadne neadekvátne použitie hrubej sily, útočenie na kohokoľvek, kto sa odlišuje, útoky aj bez existencie konkrétneho dôvodu.

Z JEDNEJ MYŠLIENKY ÚSPESNÁ KAMPAŇ

Najbližšie dni sa hliadky stali témou číslo jedna v celej spoločnosti. Riešilo sa, kde sa vyskytujú a čo skutočne vo vlakoch robia, prečo prišli do vlakov a čo tam hľadajú.

Situácia je zložitá najmä preto, že na pôsobenie samozvaných hliadok si uvedená strana pripravila aj právne zdôvodnenie. Poukazuje na ustanovenia občianskeho zákonníka, ktoré povoľujú občianske hliadky. A na otázky, ako chce vo vlakoch zakročiť v prípade potreby, vyťahuje paragrafy hovoriace o povinnosti a práve každého občana zakročiť, ak sa stane svedkom trestnej činnosti. V praxi si členovia hliadok kupujú lístky, následne sa ostentatívne prechádzajú po vlaku, kde občas niečo nahlas hovoria na cestujúcich. Sem-tam sa pochváľia na facebooku, ako si prisadli do kúpeľníčky k Rómovi s lístkom, ktorý samozrejme zostal vydedený. A najmä farbisto opisujú svedectvá o rôznych prejavoch obťažujúceho správania.

Toto ich správanie však zatiaľ nemôžno označiť za nezákonné. ZSSK je povinná prepraviť každého cestujúceho s platným cestovným lístkom. Z vlaku môže vykázať len tých, čo porušujú Prepravný poriadok ZSSK. Chodenie po súprave v zelenom tričku politickej strany medzi porušenia nepatrí. Jedine, kedy by sa dalo takéto správanie označiť za rozporné s prepravným poriadkom, by boli sťažnosti a výhrady cestujúcich na obťažovanie. „Vlakový personál ZSSK musí riešiť podnety

cestujúceho, vrátane prípadného obťažovania. Súčasná situácia však nie je ani zďaleka jednoduchá, a to nielen vo vlakoch. Časť cestujúcich otvorene hliadky podporuje, iná časť s nimi nesúhlasí a považuje ich za politicky motivovaný krok. Všetci chceme pre cestujúcich ako aj obslužný personál bezpečné vlaky, ale na základe systémových a trvale realizovaných opatrení,“ vysvetlil riaditeľ sekcie riadenia a realizácie prevádzky ZSSK Dezider Turák.

ZSSK teda okrem rázneho stanoviska odmietajúceho hliadky začala realizovať konkrétne opatrenia vedúce k zlepšeniu bezpečnosti.

Napríklad úsek prevádzky vydal usmernenie, ktoré malo naviesť vlakový personál k častejšej kontrole súprav. „Išlo nám v prvom rade o pripomenutie, že náš personál priamo vo vlakoch je tou najdôležitejšou oporou pre cestujúceho. A preto je potrebné, aby ich videli cestujúci čo najčastejšie. Zo skúseností vieme, že násilnejším situáciám sa podarí predísť tým, že na ne nevytvoríme priestor, príležitosť. Je to rovnako dôležité, ako rýchla prítomnosť polície v prípade núdze. Je veľmi problematické riešiť a vyriešiť už vyhrotené konfliktné situácie, preto chceme dať dôraz na priebežný monitoring situácie správdzajúcim personálom a včasny zásah policajných hliadok. Bohužiaľ, nie vždy sa to podarí, pretože alkohol a skupinová anonymita dáva voľný prechod nekontrolovaným pudom agresívnych jednotlivcov,“ zdôraznil D. Turák. Práve pre cieľ – nenechať sa zneužívať na politické ciele – je nevyhnutné tiež monitorovať dianie vo vlakoch s hliadkami. Teatrálne prechádzanie sa v pár vlakoch totiž nevyrieši problém systémovo (aj keď zdanlivo majú cestujúci možnosť pocítiť väčšiu bezpečnosť), aby sa zvýšil pocit bezpečnosti vo väčšine spojov od Kútov až po Stakčín.

BEZPEČNOSŤ, BEZPEČNOSŤ A EŠTE RAZ BEZPEČNOSŤ

V súvislosti s uvedeným problémom sa znova otvorili otázky, či sa situácia vo vlakoch za posledné obdobie skutočne tak zhoršuje, ako ju popisuje spomínaná politická strana. Incidenty voči samotnému personálu sú zozbierané z denných prevádzkových hlásení vlakových dispečerov. Situácie rieši tiež odbor inšpekcie a kontroly (OIK). Za vlaňajšok ZSSK eviduje 44 prípadov, kedy cestujúci „slovne napadli“ našich zamestnancov. Je to medziročne nárast

o 20 prípadov. Výnimočne sa objavujú aj fyzické útoky na náš personál, často najmä v situáciách, kedy cestujúci odmietajú platiť za lístok. Incidenty medzi cestujúcimi navzájom sú zriedkavejšie. K vyhroteným situáciám dochádza aj vtedy, keď sa rieši vylúčenie z prepravy pre nevhodné správanie, či napríklad zápach v prípade bezdomovcov, ktorí atakujú s bezplatnými lístkami vlaky najmä v zime.

Príčinami tohto trendu je zavedenie bezplatnej prepravy. Vďaka nej medziročne nárastol počet cestujúcich o vyše 20 %, najmä v čase najsilnejšej dopravnej špičky. Útoky častejšie ústia do fyzického ohrozenia, a to najmä vlakových čí alebo osobných pokladníkov. „Problémy dlhodobá a posledný mesiac ešte intenzívnejšie riešime s Policajným zborom SR. Denne Železničná polícia prejde aspoň časť trasy vyše 200 z realizovaných 1400 až 1600 spojov podľa dňa v týždni,“ spresnil riaditeľ odboru inšpekcie a kontroly ZSSK Roman Kusý. Zoznam spojov, kde polícia hliadkuje, je pritom vybraný práve podľa vyhodnotenia incidentov či informácií o výskyte problémových cestujúcich.

Sprevádzajúci personál vie, že v rizikových prípadoch treba volať 158 a prizvať políciu. Na základe posledných dohôd s vedením Železničnej polície sa bude prísne vyhodnocovať aj prípadné odmietnutie príjazdu k vlaku či iné zlyhanie.

Prax a papierové usmernenia sa však občas dostávajú mierne do rozporu. Podľa usmernenia majú vlakové hliadky na policajnú hliadku čakať a vlak nevypraviť. Na druhej strane však desiatky či stovky cestujúcich nie sú ochotní vyčekať na príchod a šetrenie polície. Aj šéfovia tlačia na trend nezvyšovať zbytočne meškania vlakov, pretože rastie počet nepríjemných reakcií cestujúcich. Mnohí totiž netušia, že sa tak deje v záujme ich vlastnej bezpečnosti.

ZSSK pritom už dlhšie vyvíja snahu vyriešiť aj situáciu v nočných vlakoch. „Pokuse sme týždeň jazdili s vnútroštátnymi nočnými vlakmi za asistencie polície. A v súčasnosti pri nastupovaní v Bratislave napríklad asistuje súkromná bezpečnostná služba. Problémových cestujúcich vylúčime či odradíme, už keď do vlaku nastupujú,“ zdôraznil R. Kusý.

Nasadenie súkromnej bezpečnostnej služby aj počas celej jazdy vybraných vlakov zatiaľ naráža na problém vyvolaných nákladov.

(jam)



DÔLEŽITÉ ROZHODNUTIA ZSSK

V INVESTIČNOM PLÁNE DOMINOVALI EUROPROJEKTY

V redakčnej rubrike Železničných ozven pokračujeme v informovaní o rozhodnutiach Predstavenstva ZSSK. Kvôli rozsahu zverejňujeme len výber materiálov a stručné informácie z ich obsahu. Na marcovom predstavenstve boli na programe okrem iných aj odpočet investičného plánu ZSSK za rok 2015 a letná verzia produktu TATRY CARD.

NAJVIAC ZA ŽELEZNIČNÉ KOĽAJOVÉ VOZIDLÁ

ZSSK v roku 2015 obstarala investície vo výške takmer 208 mil. eur. Z tejto čiastky až 85 percent investovala do osobných vozňov a hnacích koľajových vozidiel.

Vo väčšine išlo o úhradu podielu ZSSK z celkových investičných nákladov za modernizáciu a nákup vozňov a vlakových súprav s príspevom fondov EÚ. Z vozňov to boli úhrady pri europrojektoch obnovy železničných koľajových vozidiel pre prímestskú a regionálnu dopravu v rámci integrovaného dopravného systému Bratislava a Košice (vozne série B, Bdteer a Bdmpeer). V prípade rušňov a nových vlakových súprav išlo o europrojekty obstarania mobilných prostriedkov (elektrické a dieselmotorové jednotky) a modernizáciu rušňov (séria 757 a 361).

Pomyselnú tretiu priechku v investičnom pláne obsadili nehmotné investície (11,7 mil. eur) za projektovú dokumentáciu pri europrojektoch výstavby technicko-hygienických základní, za softvérové programy a licencie (SAP, IKVC, SMS ticketing). Najmenej ZSSK vyšli investície do stavieb a technológií (2 mil. eur), z ktorých najväčšiu čiastku sme zaplatili za rekonštrukciu plynovej kotolne a vykurovania v popradskom depe – vyše 400 tisíc eur.

TATRY CARD LETO 2016

Tento produkt v rôznych obmenách ponúka ZSSK už piaty rok. Väčšinou od leta do jesene, v novembri 2015 až apríli 2016 sa prvý raz objavila i zimná verzia. A regionálna karta TATRY CARD bude pokračovať aj v ďalšom období od 2. mája do 6. novembra 2016.

Karta je v podstate sieťový lístok, ktorý dostane každý klient ubytovaný v zmluvných hotelových zariadeniach Oblastnej organizácie cestovného ruchu Regiónu Vysokých Tatier. Pri pobyte v našich veľhorách jednu noc až tri noci za ňu zaplatí 3 eurá, pri pobyte štyri až osem nocí 6 eur. Klient s nárokom na bezplatnú prepravu za kartu neplatí. S kartou možno v čase platnosti cestovať neobmedzene na tratiach Tatranských elektrických železníc (Poprad-Tatry – Starý Smokovec – Štrbské Pleso, Starý Smokovec – Tatranská Lomnica), Ozubnicovej železnice Štrba – Štrbské Pleso a vlakom medzi Popradom, Studeným Potokom a Tatranskou Lomnicou.

Jej ďalšou výhodou budú pre držiteľov vysokohorské turistické poistenie a významné zľavy na vstupnom do múzeí a pri využívaní hotelových služieb (wellness, reštaurácie...) v oblasti Vysokých Tatier. Len pre ilustráciu výhodnosti karty uvádzame ceny tatranských časových lístkov ZSSK pri obvyčajnom cestovnom: 1-dňový lístok 4 €, 3-dňový 8 €, 7-dňový 14 €.

Na podporu turistického ruchu počas letnej sezóny ešte pridá ZSSK k existujúcim spojom z Popradu na Štrbské Pleso ďalšie dva páry električiek a na ozubnicovej trati 4 páry „zubačiek“. Od začiatku júla až do 4. septembra pôjdu denne. (jkk)



BIČ NA ČIERNYCH PASAŽIEROV

> Dokončenie zo str. 1

kontrolu vo vlaku zabezpečiť lístok na ďalšiu cestu bez akejkoľvek prirážky.

Naopak, cestujúci, ktorý si lístok vopred nezabezpečí a nastúpi do vozňa označeného červenou nálepkou „Nástup len s platným cestovným lístkom“, dostane podľa nových pravidiel prirážku 5 €. Táto výška prirážky bude platiť len na troch tratiach Kúty – Trnava, Čadca – Makov a Humenné – Stakčín.

Železničná spoločnosť Slovensko žiada od verejnosti zmenu dlhodobých návykov, čo nie je jednoduché. Môžu vzniknúť situácie, ktoré ani najpodrobnejší Prepravný poriadok alebo najprecíznejšie usmernenie pre personál nedokázali predvídať. Preto je potrebné postupovať vo vlaku veľmi citlivo. Cieľom projektu je obmedziť únik tržieb a čiernych pasažierov. Nie vytvoriť pascu na

pokutovanie cestujúcich, ktorí nastúpili do nesprávnych dverí.

ČO MÔŽE PREKVAPIŤ VLAKVEDÚCEHO

- Súpravy oblepené nálepkami jazdia aj na iných tratiach. Nálepky tam však nehrajú pre cestujúcich žiadnu rolu.
- Štyri kategórie cestujúcich majú výnimku a nástup bez lístka do označených vozňov sa ich netýka:
 - * seniori nad 70 rokov,
 - * osoby s preukazmi ŤZP a ŤZP-S a imobilní cestujúci s vopred objednanou prepravou,
 - * cestujúci, ktorí nastupujú s kočíkom s dieťaťom do priestoru na prepravu kočíkov,
 - * cestujúci, ktorí nastupujú s bicyklom do priestoru s držiakmi na prepravu bicyklov.
- Nesprevádzané dieťa do 15 rokov nemôže podľa Prepravného poriadku dostať vyššiu prirážku 5 €.

(fil)



Oranžové nálepky na dverách upozorňujú, že do tohto vozňa možno nastúpiť aj bez zakúpeného cestovného lístka. Naopak, pri červenej nálepke je potrebný lístok, inak hrozí prirážka!



ŽELEZNICA ĽUDÍ STÁLE FASCINUJE

■ NA XVI. ROČNÍKU RUŠŇOPARÁDY V KOŠICIACH NAJVIAC LÁKALI PARNÉ RUŠNE A PÁPEŽSKÝ VLAK

Tohtoročná Rušňoparáda bola rekordná. Počas dvoch dní 16. – 17. apríla prišlo do košického rušňového depa ZSSK viac ako dvanásťtisíc ľudí. Väčšina z nich boli mladé rodiny. K hlavným ťahákam patrili štyri parné rušne, luxusné salónne vozne z Maďarska a Pápežský vlak z Poľska. Celkovo mohli návštevníci vidieť tucet historických a dve desiatky súčasných železničných vozidiel.

Organizátori ZSSK a občianske združenie Detská železnica Košice mali počas dvoch dní na akcii približne stovku ľudí, ktorí sa starali o organizáciu a bezpečnosť. Prednosta košickej správy prevádzky **Zoltán Šimko** vyzdvihol, že sa na doterajších ročníkoch nestal žiadny vážnejší úraz. I preto sa chce prostredníctvom Železničných ozvien poďakovať radovým zamestnancom, ktorí všetko zvládli za plnej prevádzky depa. „Po oba dni na akcii pomáhali výhybkári, točňári, strojmajstri, rušňovodiči, inštruktori a samozrejme, vlakvedúci. Okrem ľudí z prevádzky akciu pripravovali i ľudia z manažmentu nehnuteľností a údržbári. Všetkým im chcem poďakovať, ako pomohli firmu spropropagovať.“

Práve propagácia ZSSK bola jedným z cieľov akcie. V modernej poschodovej jednotke vlakvedúci rozдали s balónmi a letákmi i vyše dva a pol tisíc čokolád, ktoré firma nechala vyrobiť špeciálne pre Rušňoparádu.

Spoluorganizátor **Lubomír Lehotský** z Detskej železnice Košice: „Rekordná účasť nás veľmi teší. Tisíce rodín prišli, aby videli a vyskúšali si najstaršie i najnovšie vozidlá. Sme radi, že železnica ľudí stále fascinuje. Podobné akcie môžu napomôcť vrátiť ľudí späť do vlakov.“

V rámci spoznávania „kuchyne“ železničiarov firma prvýkrát umožnila v rušňovom depu prehliadku opravárenskej haly aj s odborným výkladom. Skupiny maximálne desiatich ľudí mohli vidieť napríklad rozobraté rušne pri oprave. „Záujem ľudí nás milo prekvapil. Spolu sme ich mali asi stovku. Boli medzi nimi strojárski odborníci, ktorí sa v problematike vyznali, i rodiny s deťmi. Nechýbala ani mladá žena, ktorá ako dieťa chcela byť rušňovodičkou,“ povedal šéf košickej

správy údržby a opráv **Ladislav Uhrín**. Okrem tradičných jász v historických vozňoch sa návštevníci mohli zviezť i priamo na stanovišti parného rušňa 213.901. Českú osádku rušňa príjemne prekvapila veľká účasť hlavne rodín s deťmi. „České výstavy sú uzavretejšie a chodia na ne skôr železniční nadšenci hľadajúci čo najlepšie fotozáber. Košická akcia bola výnimočná, deti mali všade prístup. Veľmi sa nám to páčilo,“ pochválil akciu majiteľ rušňa **Jiří Kotas**.

Určite najväčší obdiv patril železničnej technike. No bokom záujmu nezostali stánky so suvenírmi, modelová železnica vo vozni, bazáre, výstavy obrazov rušňov a netradičných modelov

rušňov z recyklovaných súčiastok. Ani sprístupnená vodárenská veža, ktorá v minulosti slúžila ako zásobáreň vody na napájanie parných rušňov.

Rušňoparáda sa v tomto roku prvýkrát zaradila do desiatky Top podujatí programu Terra Incognita Košického samosprávneho kraja. „Právom sa v tomto výbere ocitla nielen vďaka záujmu, ktorý vzbudzuje v Košiciach, kraji, ale aj na Slovensku i za hranicami. Podiel na úspechu má aj nasadenie organizátorov, ktoré roky nesie pečať profesionality,“ zhodnotila podujatie **Lenka Vargová Jurková** z Krajskej organizácie cestovného ruchu Košického kraja. (mcik)

Snímky: autor



Myslelo sa i na deti. Pre nich boli pripravené i nezeleznícké atrakcie ako nafukovacie hrady so šmykačkami, trampolína, mini zoo, vozenie na detských motorkách, paintballová strelnica, maľby na tvár, rôzne súťaže s hádankami a hlavolamami, kino vo vozni, letecký prepád vlaku s ukázkami pozemných bojov. Deti na snímke sa hrajú v pene, ktorú vyrobili hasiči.



K príjemným prekvapeniam v košickom depu patrila jedna z programových novinek – prehliadka opravárenskej haly. Pre niekoho boli rozobraté rušne v dielni rovnako zaujímavé ako rušne vystavované na točni. A oplátilo sa to aj odfotiť.



Netradičná akcia si žiada i netradičnú fotku ... veď koľkokrát v živote si urobíte selfie s točňárom? Objektom jedného z návštevníkov sa stal košický výhybkár a vedúci posunu **Stefan Tatranský**.

Z PESTREJ MOZAIKY RUŠŇOPARÁDY



Úzkorozchodný parný rušeň Krutwig prišiel do Košíc na prívose nákladného auta zo Žambergu, kde ho zrekonštruovali. A Košice už neopustí. Odkúpilo ho združenie Detská železnica Košice a počas roka bude vozíť rodiny s deťmi na neďalekej čermeľskej pionierskej železnici. ČKD vyrobili stovky týchto mašin pre potreby uhoľných baní. Preto sú odolnejšie a majú jednoduchšie ovládanie. Zachovalo sa ich veľmi málo. Na Slovensku je košícky rušeň jediným známym kusom.

Jeden parný, druhý na baterky. Dve generácie rušňov sa predvedli v súťaži Anglická pošta. Rušňovodiči vyslobodzovali cestujúcich uviaznutých na trati, prenášali pivo bez rozliatia, či hasili oheň. I keď štyri zo šiestich disciplín vyhralo české osadenstvo parného rušňa 213.901 (zelený rušeň), za víťazov vyhlásili tím žltého akumulátorového rušňa zvaného Samko. To všetko so zdôvodnením moderátora: „Tu ste na východe a tu platia iné pravidlá...“



Pápežský vlak alebo Pociąg Papieski bol jednou z najväčších atrakcií košíckého víkend. Moderná jednotka poľských štátnych železníc je venovaná pamiatke pápeža Jána Pavla II. Súpravu pred desiatimi rokmi posvätil pápež Benedikt XVI., následne sa stala obrovskou atrakciou pre poľskú verejnosť i zahraničie. Vlak je vo vatikánskych farbách zlatožltej a bielej. Na čelách súpravy je pápežský znak a na bočniciach latinský nápis „Totus Tuus“, čo znamená „Celý Tvoj“. Vlak pravidelne premáva na linke z Krakova do mesta Wadowice – rodiska Jána Pavla II. Vo vnútri vlaku je niekoľko obrazoviek a desiatky obrázkov s odkazmi poľského pápeža, ktorý zomrel pred jedenástimi rokmi. V Košiciach sa pred vlakom a v jeho vnútri fotili tisíce ľudí, ktorí aj takto skladali hold jedinému slovanskému pápežovi.



Po skúsenostiach z minulého roka sa organizácia prehliadky elektrickej poschodovej jednotky zmenila. Vlni sa totiž do nej tými istými dverami vchádzalo aj vychádzalo. Tentoraz bol smer prehliadky už len jednosmerný a vychádzalo sa na druhom konci súpravy. Napriek tomu sa niekedy na vstup aj čakalo. To preto, že hneď pri dverách stáli vlakvedúce s čokoládou pre deti, ktoré občas mali odpovedať na otázku, koľko vlakov denne vypraví ZSSK. Nebolo to ťažké, lebo teta železničiarica stála hneď vedľa veľkého nápisu, kde „svietilo“ číslo 1450!

Do bohatej ponuky Rušňoparády prispelo svojou „troškou“ aj košícke zákaznícke centrum. Maličky infostánok a zamestnanci ZSSK Ladislav Arvai a Stela Horvát (vľavo) ponúkali drobný doplnkový tovar, ktorý je bežne k dispozícii cestujúcim i na stanici. Propagačné predmety si kupovali malí i dospelí návštevníci. Tento záber, kde sa mamička a jej ratolesti zoznamujú s pestrým železničným pexesom, nie je veľmi typický. „Viac sa o náš stánok zaujímali oteckovia s detičkami bez mamičiek,“ šibalsky poznamenala Stela Horvát.

PROGRAMOVÉ VYHLÁSENIE VLÁDY SR – ŽELEZNIČNÁ DOPRAVA

Národná rada Slovenskej republiky schválila programové vyhlásenie vlády SR 26. apríla 2016. V železničnej doprave sa zaväzuje:

- **Podporovať** ďalší rozvoj koľajovej dopravy na Slovensku. Prioritou bude podpora verejnej osobnej dopravy ako najekologickejšieho a zároveň jedného z najbezpečnejších spôsobov dopravy.
- **Optimalizovať** rozsah objednaných výkonov vo verejnom záujme v oblasti vlakovej dopravy, a to v rozsahu potrebnom na nastavenie cieľového grafikonu do roku 2020. Cieľom je vytvorenie dostatočnej ponuky a intenzity vlakového spojenia na trasách, ktoré majú potenciál byť efektívne z pohľadu železničnej dopravy tak, aby sa vytvoril nosný systém verejnej osobnej dopravy pre najväčšie prúdy cestujúcej verejnosti.

- **Pokračovať** v rozsiahlym modernizačnom programe v oblasti vozňového parku osobnej železničnej dopravy s cieľom urýchleného zvýšenia komfortu cestovania. V tejto súvislosti vláda zväzuje strategické riešenia slúžiace posilneniu konkurencieschopnosti Železničnej spoločnosti Slovensko (ZSSK) a ďalšiemu zvýšeniu kvality jej služieb vrátane možnosti úzkej spolupráce so strategickými partnermi v EÚ. Cieľom je presadenie ZSSK ako prozákaznícky orientovaného operátora osobnej železničnej dopravy. Dôraz sa bude klásť aj na zefektívnenie spôsobu predaja cestovných lístkov prostredníctvom moderných nástrojov ako internet či mobilné aplikácie a na celkovú úroveň komunikácie ZSSK s verejnosťou.

- **Poskytovať** sociálne zľavy pre zraniteľné skupiny obyvateľstva, zjednodušiť vydávanie cestovných lístkov a odstrániť formality, ktoré sú so zvýhodneným cestovaním spojené. Ešte v roku 2016 prehodnotiť zrušenie vlakov InterCity na najvyťaženejšej diaľkovej trati medzi Bratislavou a Košicami s cieľom čo najrýchlejšieho obnovenia tejto dopravy.

- **Pokračovať** v modernizácii železničných koridorov a podniknúť kroky, aby sa podarilo vyčerpať celú alokáciu fondov EÚ určenú pre oblasť železničnej infraštruktúry.

- **Vytvoriť** vhodné podmienky pre Železnice Slovenskej republiky a samosprávy na budovanie zachytných odstavných plôch v okolí železničných staníc a zastávok tak, aby sa zvýšila atraktivita vlakovej dopravy pri dennom dochádzaní do regionálnych centier.

- **Zabezpečiť** zosúladenie zákona o dráhach so zákonom o používaní jazyka národnostných menšín v oblasti označovania názvov železničných staníc a zastávok na národnostne zmiešaných územiach.

- **Prijať** v oblasti nákladnej železničnej dopravy opatrenia pre presun tovarov z cestnej dopravy na železničnú v súlade s cieľmi EÚ.

- **Ekologizovať** dopravu a odľahčiť cestnú sieť, ako aj znížiť negatívne dopady na obyvateľov žijúcich v okolí hlavných ťahov. Okrem zintenzívnenia aktivít štátneho nákladného dopravcu ZSSK Cargo pôjde aj o výstavbu nových terminálov intermodálnej dopravy predovšetkým v regiónoch s vysokým rastom ekonomickej aktivity a s veľkým exportno-imporným potenciálom.



ZMENY, KTORÉ POMÔŽU BEZPEČNOSTI DOPRAVY

Prejdenie návesti zakazujúcej jazdu tak, že aspoň jedny dvere zastavujúceho vlak sú na nástupišti, už nie je nehoda (incident kategórie C 4), ale prevádzková porucha (D1) v zmysle príslušného predpisu. To je jedná z najzásadnejších zmien v opise jednotlivých kategórií nehôd, ktoré si v oblasti bezpečnosti železničnej dopravy a postupov vyšetrovania nehôd vyžiadala nová legislatíva EÚ a novelizácia zákona o dráhach. Zmeny komentuje riaditeľ odboru inšpekcie a kontroly Roman Kusý.

PREJDENIE NÁVESTI ZAKAZUJÚCEJ JAZDU

- V predpise ŽSR Z 17 Nehody a mimoriadne udalosti sa podľa bezpečnostných indikátorov považovalo nezastavenie vlaku na mieste určenom pre výstup a nástup cestujúcich za nehodu kategórie C 4. Zdôvodňovalo sa to tým, že vlak nezastavil v bode oznámenom písomným povolením pred návestou „Koniec nástupišťa“ podľa predpisu Z 1 Pravidlá železničnej prevádzky. Náš odbor v pripomienkovom konaní predpisu ŽSR Z 17 opätovne poukázal na výklad znenia v tom zmysle, že pre vlak je bod zastavenia na zastávke uvedený v zošitovom cestovnom poriadku. A ak vlak prejde miesto zastavenia tak, že niektoré dvere, resp. jedny dvere sú na nástupišti, nemožno to považovať za nehodu. V podstate došlo k porušeniu len tej časti predpisu, ktorá popisuje,

ako má vlak na týchto miestach zastaviť. Naša pripomienka bola prijatá ministerstvom dopravy a ŽSR. Takže od začiatku januára 2016 sa za nehodu C 4 považuje prejdenie celého vlaku za miesto označenia výstupu a nástupu cestujúcich, ostatné prípady, keď aspoň jedny dvere budú na nástupišti, sú prevádzkovou poruchou D 1.

PREVÁDZKOVÁ PORUCHA D 5

- Doteraz v tejto kategórii boli poruchy železničných kofajových vozidiel (ŽKV), ktoré spôsobili meškanie osobného vlaku viac ako 30 minút. Po novom je hranica viac ako 60 minút. Z prevádzkového hľadiska sa v podstate nič nemení, lebo následky sú stále rovnaké, vyradenie ŽKV z vlaku musíme riešiť tak či tak. Pomohli sme si však pri písomnom vykazovaní a zdôvodňovaní poruchy, teraz sa tieto

prípady uzatvárajú ako prevádzkové odchýlky.

PREVÁDZKOVÉ PORUCHY (PP1 A PP2)

- Ide o novú kategóriu prevádzkových porúch. Sú to udalosti, pri ktorých kvôli poruche ŽKV dôjde k zmeškaniu vlaku osobnej dopravy kategórie **expres a rýchlik viac ako 60 minút a kategórie osobný a súpravový vlak viac ako 120 minút** (v prípade súpravového vlaku len vtedy, ak je následne zmeškaný vlak kategórie expres a rýchlik). Tieto prípady sa už budú uzatvárať na úrovni prednostov správ údržby a opráv a správ riadenia a realizácie prevádzky. Doteraz sa uzatvárali na referentskej úrovni, kde sa neprijímali takmer žiadne opatrenia a prevažne všetky takéto poruchy sa klasifikovali ako zlý technický stav vozidiel.

HLÁSENIE VZNIKU NEHODY

- Došlo k zjednoteniu a zjednodušeniu postupu hlásenia vzniku nehôd. Platí zásada, že každý zamestnanec ZSSK je povinný okamžite ohlásiť nehodu, pri ktorej došlo k zraneniu cestujúcich alebo personálu, **koordinácii na stredisku integrovaného**

záchranného systému (telefónne číslo 112). Ak sa to stalo na dráhach v správe ŽSR, aj výpravcovi jednej zo susedných staníc a následne dispečerskému aparátu ZSSK. To isté sa týka hlásenia pri vzniku nehody na dráhe ZSSK, resp. iného prevádzkovateľa dráhy (vlečky), kde to oznamuje svojmu nadriadenému, dispečerskému aparátu ZSSK, resp. správcovi vlečky.

STRATA ODBORNEJ SPÔSOBILOSTI

- V podmienkach ZSSK stratí zamestnanec odbornú spôsobilosť (okrem prípadov uvedených v zákone o dráhach) aj **pri zavinení alebo spoluzavinení vážnej a menšej nehody**. V prípade incidentu len v prípade, ak príčinou vzniku bola neodbornosť, čo posúdi inšpektor bezpečnosti železničnej dopravy ZSSK, ktorý incident vyšetruje. (jkk)

Snímka Mikuláš ČIKOVSKÝ

KATEGORIZÁCIA NEHÔD PODĽA PREDPISU Z 17

- vážne nehody A 1 – A 5
- menšie nehody B 1 – B 5
- incidenty C 1 – C 5
- prevádzkové poruchy D 1 – D 8

CHRÁNENÉ DIELNE SKRÁŠĽUJÚ NAŠE PRACOVISKÁ

Obnova nábytku či rôzneho vybavenia na pracoviskách ZSSK v uplynulých rokoch nabrala na obrátkach o niečo viac ako predtým. Do tejto oblasti sa totiž nasmerovali aj prostriedky vyhradené na zakázky pre chránené dielne. Celkovo ide ročne o sumu takmer 100 tisíc eur.

Najväčší podiel na využívaní tejto čiastky má v súčasnosti sekcia manažmentu nehnuteľností (SeMN), ktorá ich využíva najmä na nákupy inventáru či výrobu nábytku. **Zuzana Maceková** zo SeMN hovorí, že aj vďaka týmto prostriedkom v roku 2015 moderne zariadili zákaznícke centrá v Bratislave na Hodžovom námestí a v Žiline, osobnú a hlavnú pokladnicu v Púchove, či v Košiciach vybavili novým nábytkom registratúrne stredisko a priestory pre sekciu účtovníctva a daní, resp. sekciu odúčtovania tržieb železníc. Celkovo na zariadenie týchto pracovísk minula ZSSK viac ako 87 tis. eur. „V uplynulom roku niektorí naši zamestnanci určite zaregistrovali aj obmenu skriniek na osobné veci pre vlakvedúcich a rušňovodičov. V rámci prvej etapy bolo zakúpených a vymenených 810 moderných skriniek v hodnote asi 85 tis. eur,“ dodáva Z. Maceková a upresňuje, že nákup bol zabezpečený ešte z prostriedkov roku 2014, ale distribúcia sa uskutočnila až v prvých mesiacoch roku 2015.

Aj v tomto roku sú prostriedky na zakázky pre chránené dielne orientované na obnovu inventáru a vybavenie pracovísk. Len v januári sa v nočlážniach a pohotovostných miestnostiach pre vlakový a rušňový personál vymenila takmer stovka postelí za 9 tis. eur.

„Využívanie týchto prostriedkov sa riadi zákonom o službách zamestnanosti, na základe ktorého je každá firma nad 20 zamestnancov povinná zamestnávať určené percento ľudí so zdravotným postihnutím,“ vysvetľuje **Martina Hlavatá** z odboru riadenia ľudských zdrojov. Ak spoločnosť takéto osoby nezamestnáva, musí odvieť štátu určený odvod alebo odobrať výrobky či služby od chránených dielní a chránených pracovísk, ktoré takýchto ľudí zamestnávajú. Ekonomicky výhodnejšie ako platenie odvodov je kúpiť si výrobky a služby týmto spôsobom, preto i ZSSK túto možnosť v posledných rokoch aktívne využíva. Od vzniku ZSSK v roku 2005 túto oblasť koordinoval odbor riadenia ľudských zdrojov, neskôr „agenda“ prešla pod sekciu ma-



Nové skrinky pre vlakvedúcich a rušňovodičov pribudli aj v humenskom stredisku prevádzky. V porovnaní so starými majú modernejší dizajn a lepšie vnútorné vybavenie.

nažmentu nehnuteľností a sekciu logistiky. Okrem nábytku či vybavenia priestorov na pracoviskách sa prostriedky určené pre chránené dielne v súčasnosti v menšej miere využívajú aj na tlač a výrobu letákov, brožúr, či smerových tabúl. (dd), snímka autor

BUDE HYPERLOOP ZABIJAKOM VLAKOV?

Novým spôsobom dopravy má byť cestovanie v nadzemnom potrubí vnútri akejsi kapsule. Znie to ako sci-fi, no vývojári už pracujú na testovacej trati v Kalifornii. Postavená má byť do konca roka. Ďalšou krajinou, kde by sa mohlo stavať, je Slovensko.

Nová technológia má názov Hyperloop. Cestujúci má sedieť v kapsule, ktorá sa pohybuje v nadzemnom potrubí. Kapsula sa v podtlakovom potrubí bude vznášať podobne ako magnetický vlak. Žiadne trenie a turbína, ktorá nasáva vzduch vpredu a vypúšťa za kapsulou, majú urobiť Hyperloop energeticky nenáročným. Solárne panely na streche potrubia majú vyrábať desaťnásobne viac energie, ako kapsula potrebuje. Predpokladaná rýchlosť podľa výpočtov má byť až 1200 km/h (lietadlá okolo 900 km/h).

Myšlienka podobnej prepravy sa objavila už v 19. storočí. V minulom storočí prišlo aj k niekoľkým pokusom navrhnutia reálneho riešenia. Posun nastal pred tromi rokmi, keď riešenie ponúkol Elon Musk, ktorý stojí za projektom elektromobilov v automobilke Tesla Motors. Pre zaneprázdnenosť ponúkol projekt iným. Najďalej sa dostali dve americké firmy, ktoré už pracujú na postavení testovacích dráh. Prvé jazdy na troj a osemkilometrových dráhach by sme mohli zažiť ešte v tomto roku.

EŠTE V TOMTO ROKU

Rozhodujúcou otázkou sú vždy financie. Tie by však nemuseli byť problémom. Jednou zo spomínaných firiem, ktorá už stavia, je Hyperloop Transportation Technologies. Jej šéf Dick Ahlborn má plán ako spojiť San Francisco s Los Angeles (600 km). Pri kapacite 3 400 pasažierov za hodinu sa predpokladané náklady majú vrátiť o osem rokov pri cene lístka 30 dolárov. Hyperloop má byť niekoľkonásobne

lacnejší ako plánovaný rýchlovlak (340 km/h) medzi oboma mestami.

V HRE JE AJ SLOVENSKO

Pred mesiacom svetovými médiami prebehla správa o podpísaní „memoranda o preskúmaní možnosti budúcej spolupráce“ medzi slovenským ministerstvom hospodárstva a spomínaným D. Ahlbornom. Z úst druhého menovaného zaznelo, že chce spojiť Bratislavu s Viedňou. Cesta by mala trvať osem, respektíve desať minút, ak by sa postavila trať až do Budapešti. Podľa týždenníka „týždeň by ju mali stavať hneď po dokončení trate v Kalifornii. Stredná Európa by tak mohla byť druhou svetovou lokalitou, kde sa nový druh dopravy zrealizuje.

Memorandum Slovensko k ničomu nezaväzuje. Cieľom bolo podľa ministerstva ukázať Slovensko ako inovatívnu krajinu a ponúknuť spoluprácu vedcov na projekte.

Cenu trate Hyperloop z Bratislavy do Viedne odhadujú na 300 miliónov dolárov. Pre porovnanie, toľko isto stála modernizácia železničného koridoru z Trenčianskej Teplej do Beluše (20 km). Odhadovaná cena však nemusí byť reálna. Slovensko o financovaní trate na Hyperloop zo svojho zatiaľ neuvažuje. Otvorenou otázkou je financovanie z EÚ. Zástupca Európskej komisie na Slovensku Andrej Králik pre týždenník Trend nevyhlásil spolufinancovanie. Na rozvoj inteligentnej dopravy je v najbližších rokoch vyčlenených viac ako 6 miliárd eur. Pri spolufinancovaní EÚ by projekt ale musel byť neziskový. (mck)



Hyperloop má spôsobiť revolúciu v cestovaní. Bude akýmsi spojením nadzemného metra a magnetického rýchlovlaku. S maximálnou rýchlosťou 1200 km/h má byť rýchlejší ako súčasné dopravné lietadlá. Počet cestujúcich závisí od veľkosti kapsule. Tie najväčšie majú prepravovať niekoľko desiatok cestujúcich, ktorí sa v kapsule nemajú cítiť stiesnene. Okolo nich budú displeje, ktoré ľuďom umožnia napríklad virtuálnu prehliadku Paríža alebo zažiť filmový útok mimozemšťanov.



V Čerčanoch „vysmádnutý“ parný rušeň 434.2186 z roku 1917 s prezývkou Čtyřkolák ide do depa dobrať vodu.

LEGENDÁRNY POSÁZAVSKÝ PACIFIK

■ V ROMANTICKOM KRAJI VODÁKOV A TRAMPOV

Rieka Sázava s okolitou prírodou oddávna priťahovala vodákov a trampov, ktorí si na jej brehoch stavali drevené zruby a zakladali prvé trampské osady. Neodmysliteľnou súčasťou krajiny sa stala železnica. Kľukatí sa pozdĺž toku riek. Nikto jej tu nepovie inak ako Posázavský pacifik.

V prvej polovici 20. storočia sa v Čechách začal rozvíjať tramping, ktorého hlavnou myšlienkou bol únik od rušných miest a táborenie vo voľnej prírode. Najvyhládanejšou lokalitou, zvlášť pražských trampov, sa stalo povodie Vltavy, Sázavy a Berounky. V krásnej, nedotknutej prírode si stavali drevené zruby a zakladali osady. Vodáci sa schádzali večer pri táborových ohňoch a za zvukov mandolín a gitár sa ich spev niesol dlho do noci. Inšpirovaní filmami a dobrodružnou literatúrou z amerického Divokého západu pomenovali Vltavu Veľkou riekou, Sázavu Zlatou riekou a jej najkrajší úsek medzi Pikovicami a Kamenným Přívozom dostal názov Zlatý kaňon. Trať je tu charakteristická skalnými zárezmi, násypmi, tunelmi a mostmi. Vlak Posázavského pacifiku začína v Prahe a pokračuje cez Vrané nad Vltavou, Čerčany do Světley nad Sázavou.



Zlatohnedá Sázava pretína kopcovitú krajinu v hlbokom skalnom údolí.

ČTYŘKOLÁK A BARDOTKA

V železničnej stanici Praha-Braník k nástupišťu práve pristavujú súpravu historického parného vlaku. Parný rušeň 434.2186 z roku 1917 s prezývkou Čtyřkolák má zapriahnutých desať historických vozňov s označením ČSD. Na konci vlaku je postrkový rušeň 478.1008 prezývaný Bardotka. Obláčiky syčiacej pary a opojná vôňa dymu zo spáleného uhlia nadchýňajú dospelých aj deti, ktorí

s fotoaparátmi pobejú okolo vlaku. Opakované zapískanie rušňovej pišťaly vyháňa posledných štangastov zo staničnej reštaurácie. Z komína rušňa sa valí hustý čierny dym a nostalgický vlak sa pomaly dáva do pohybu po legendárnej trati Posázavského pacifiku.

ZLATÝM KAŇONOM SÁZAVY

Cez Vrané nad Vltavou ideme popri Vltav-

pozorujeme kamenisté koryto so žulovými balvanmi a zurčiace pereje zlatohnedej rieky. Po pravej strane mŕňame výrazný skalný útvar Pikovickú ihlu. Pred obcou Kamenný Přívoz prechádzame po kamenom Žampašskom viadukte, ktorý preklenuje údolie Kocour. Stodesať metrov dlhý a takmer štyridsať metrov vysoký most, postavený v rokoch 1898 – 1899, je najvyšším kamenným železničným mostom v Čechách. V Čerčanoch „vysmádnutý“ parný rušeň doberá v depe vodu. Po hodinovej prestávke pokračujeme cez Český Šternberk do Kácova, cieľovej stanice nostalgického parného vlaku. V meste sa koná tradičná „Kácovská pouť“ s atrakciami, kolotočmi a predajnými stánkami.

Prestupujeme do motoráčka, ktorým sa kľukatíme ďalej popri Sázave. Po celom jej toku je vybudovaných množstvo chat, táborísk, kempov, rekreačných zariadení a požičovní člnov. „Je to na cigáro,“ informuje nás sprievodkyňa v Zručí nad Sázavou, kde čakáme na protiidúci vlak. Traja cestujúci v dobrej nálade hodnotia prácu výpravcu: „Podívej, jen zvedne plácačku a dvacet tisíc ve vačku.“ Obohatení zaujímavými zážitkami sa blížime do Světley nad Sázavou, kde jedna z najkrajších lokálnych tratí v Českej republike končí.

František HALČÁK, snímky autor



Dobové vozne Posázavského pacifiku sú typické drevenými lavicami.



INZERCIA

CK Kysuca Tour, spol. s r. o., ponúka ZĽAVU zo sezónnych pobytov 20 eur na osobu a deti do 3 r. ZDARMA

ČIERNA HORA – Sutomore, 13/14-dňové zájazdy

Vila Carski Konak cena na osobu: s raňajkami 285 € a polpenziou 350 €. Priváty Margo/Niko s možnosťou varenia, cena na osobu: od 280 €. Ubytovania sú do 300 m od pláže, majú balkón, internet, TV, klímu a chladničku.

BULHARSKO – Pomorie, 13/14-dňové zájazdy

Ubytovanie hotel ALCIONA BEACH*** s raňajkami priamo na pláži, klimatizované izby + balkón, TV, minichladnička. Cena na osobu: od 200 € do 300 €. Privát v Pomorí v cene 170 €/13-dňový a 190 €/14-dňový.

Uvedené ceny sú bez dopravy, ležadlové vozne sú rezervované z Budapešti.

Info o cenách a zľavách priamo v CK

Bližšie informácie: www.ck-kysucatur.sk alebo želez. telefón 930/6757 príp. 041/2296757 príp. mobil: 0908219442 alebo emailom: info@ck-kysucatur.sk