

ROČNÍK XXVI ŽELEZNIČNÝ FEBRUÁR 2018

SEMAFOR

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY



ŽSR spustili úplne nový web
V prevádzke chýba 218 zamestnancov
Nárast vlakových kilometrov v minulom roku

Foto: Miroslav LISINOVIC



Prezident Andrej Kiska na bratislavskej hlavnej stanici

Prezident Slovenskej republiky Andrej Kiska absolvoval 19. februára oficiálnu pracovnú návštevu Rakúskej republiky. Pracovnú cestu začal na bratislavskej hlavnej stanici



Andrej Kiska cestoval z Bratislavy do Viedne vlakom.



Prednosta bratislavskej hlavnej stanice Pavol Országh v rozhovore s prezidentom republiky Andrejom Kiskom.

ci, odkiaľ cestoval vlakom spolu s delegáciou do Viedne na slávnostné zahájenie rakúsko-slovenského projektu T.R.A.M. Ide o sériu kultúrno-spoločenských podujatí pri príležitosti významných výročí, tak Rakúska, ako aj Slovenska v roku 2018. Podujatia sa uskutočnia v priebehu celého roka vo vlakoch, na staniciach a nástupištiach.

(pav), foto: Božena Reháková, Miroslav Lisinovič

Intenzívnejšia spolupráca s mestami a obcami, rok 2017 bez vážnejšieho pracovného úrazu

Vedenie ŽSR na svojich poradách v priebehu februára riešili aktuálny stav modernizácie úseku Púchov – Považská Teplá, správu o stave bezpečnosti za minulý rok, ako aj priebeh aktuálnych projektov. Vedenie schválilo aj zintenzívnenie spolupráce so samosprávami pri budovaní parkovísk pri železničných staniciach.



Námestník generálneho riaditeľa pre prevádzku Miroslav Kocák predložil vedeniu ŽSR Správu o stave bezpečnosti železničnej dopravy, bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci a ochrany pred požiarmi na sieti ŽSR za rok 2017. Z viny ŽSR v roku 2017 oproti rovnakému obdobiu roku 2016 došlo k nárastu nehôd (vážne, menšie a incidenty) zo 132,3 na 143, z toho lomov koľajníc bolo celkom 118 a k poklesu prevádzkových po-

rúch z 82,9 na 78,5. V roku 2016 a 2017 nebol zaznamenaný žiadny závažný pracovný úraz, došlo však k zvýšeniu počtu registrovaných pracovných úrazov o 13 oproti roku 2016. V roku 2017 vzniklo z činnosti zamestnancov, resp. prevádzkovania zariadení ŽSR 6 požiarov, pričom škoda je 9 204 €. Celkovo je škoda, vzniknutá pri 118 požiaroch o 141 198 € nižšia v porovnaní s rokom 2016 a celkovo najnižšia za posledných 5 rokov.

Riaditeľ odboru projektového riadenia zhodnotil projekty, realizované v zmysle Smernice pre riadenie projektov na ŽSR. V roku 2017 manažoval tento odbor celkovo 12 projektov, z ktorých jeden je ukončený, dva sú vo fáze hodnotenia, tri sú v implementačnej fáze a šesť je vo fáze návrhu budúceho stavu.

Generálny riaditeľ ŽSR vzal na vedomie návrh koncepcie prevádzkovania stávajúcich koľajových váh v sieti ŽSR a uložil doplniť ho aj z pohľadu poplatku za používanie dopravnej cesty. Predmetom rokovania vedenia bol aj návrh nariadenia generálneho riaditeľa ŽSR o zabezpečení aktuálnosti telefónnych čísiel v zostave pre záchranárske zložky, ako aj komunikačný a mediálny plán ŽSR na rok 2018. Vedenie oba dokumenty schválilo. Na základe výsledkov prvej etapy inventarizácie pozemkov v predstaničných priestoroch podľa Koncepcie parkovísk na sieti ŽSR generálny riaditeľ uložil úlohu na oslovenie vybraných miest a obcí na spoluprácu pri riešení parkovania pri železničných staniciach formou prenájmov pozemkov ŽSR a prevádzky parkovísk na podporu verejnej osobnej dopravy.

(pav)

NA OBÁLKE

Prezident SR Andrej Kiska na Hlavnej stanici v Bratislave pri svojej pracovnej ceste do Rakúska.

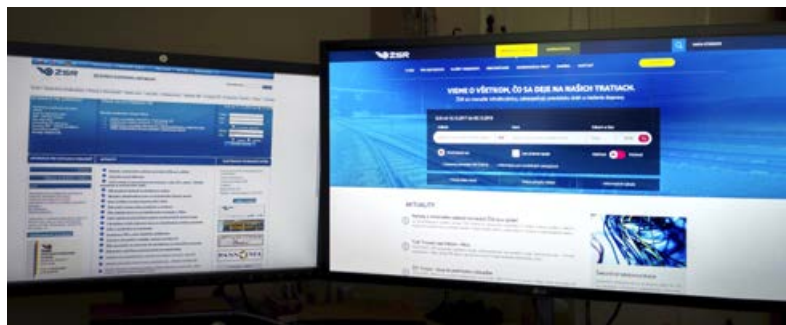


ŽSR spustili úplne novú webovú stránku

Pri zadaní webovej adresy www.zsr.sk si od 5. februára môžete pozrieť úplne novú podobu webovej stránky ŽSR, jej technickej stránky, dizajnu a funkčnosti. Poslednú úpravu svojho webu ŽSR realizovali ešte v roku 2008. Odvtedy prešiel web len minimálnymi zmenami. Dizajn už pôsobil zastaralo, bol adekvátny trendom použitým ešte v 90-tych rokoch 20. storočia, nebol prispôbený používaniu prostredníctvom mobilných telefónov a nespĺňal ani požiadavky na prehliadanie obsahu pre slabozrakých a nevidiačich. Vývoj a realizácia nového webu trvali 9 mesiacov. Nový web je moderný, poskytuje aktuálne a prehľadné informácie s využitím interných systémov, aplikácií a technológií ŽSR.

Na začiatku tejto komplexnej zmeny bolo potrebné sa zamerať na tri časti. Prvou bol dizajn, ktorý zahŕňal výber farieb, druhu písma, rozloženie a celkový vizuálny dojem z webu a predovšetkým, jeho prispôbenie mobilným zariadeniam. Druhou dôležitou časťou bola samotná použiteľnosť webu, jeho funkcionality a využitie pre používateľa, dojem z jeho obsahu a funkčnosti, prehľadné a zrozumiteľné zaradenie jednotlivých úrovní. Napokon prišlo na rad technické riešenie webu, aby bola zabezpečená aktuálnosť, kvalita a bezpečnosť použitých technológií.

Najväčší dôraz bol kladený na cieľového používateľa webu. Analýzou zozbieraných dát boli identifikované dve cieľové skupiny používateľov - Verejnosť/Médiá a Dopravcovia. Dôležitým kritériom bola tiež jednoduchá a prehľadná navigácia a štruktúra webstránky. Po schválení nového designu a technického riešenia nasledovala migrácia dát zo starého webu a aktualizáciou obsahu, ako aj testovanie obsahu, funkčnosti a bezpečnosti počas duálnej prevádzky, keď bežal starý i nový web súčasne. O novú podobu webu sa stará takmer 40 redaktorov z jednotlivých odborov a vnútorných organizačných zložiek, ktorí všetci prešli školením. Celý projekt novej webovej stránky realizovala firma InterWay a.s.



Po takmer desiatich rokoch majú ŽSR novú, modernú a plne funkčnú webovú stránku. Rozdiel vidieť na prvý pohľad.

Celková cena realizácie predstavuje 29 410 €, pričom samotný dizajn stránok stál 7 600 €. Zostávajúcu časť celkovej ceny tvoria integrácie na interné informačné systémy a implementácia CMS (content management system) – redakčného systému pre správu obsahu internými zamestnancami ŽSR. ŽSR v rámci testovacej prevádzky nového webu v externom prostredí ešte budú realizovať drobné úpravy, avšak prvé reakcie užívateľov sú pozitívne.

(pav, foto Ondrej Mlynka)

Generálny riaditeľ ŽSR sa zúčastnil na rokovaní v Bruseli

Spoločenstvo európskych železničných spoločností a manažérov infraštruktúry (CER), v spolupráci s bulharským predsedníctvom Rady EÚ, organizovalo 31. januára 2018 v Bruseli spoločensko-politickú diskusiu o financovaní dopravných investícií v kontexte rokovaní EÚ o budúcom viacročnom finančnom rámci pod názvom Budúcnosť investícií do dopravy: Aký viacročný finančný rámec potrebujeme? Tohto rokovania sa zúčastnil aj generálny riaditeľ ŽSR Martin Erdössy.

Zúčastneným sa prihovarila komisárka Európskej komisie pre dopravnú politiku EÚ Violeta Bulc a námestník ministra dopravy Bulharska Velik Zanchev a následne sa konala panelová diskusia s predstaviteľmi Európskej komisie, Európskeho parlamentu a železničného sektora. CER sa domnieva, že zdroje vyčlenené na železničnú dopravu vo viacročnom finančnom rámci na obdobie po roku 2020 budú zohrávať kľúčovú úlohu pri zabezpečovaní toho, aby dopravný systém ako celok účinne podporoval hospodársky rast EÚ. Európska komisia odhaduje, že na realizáciu základnej železničnej siete v období rokov 2016 až 2030 bude potrebných 750 miliárd EUR. „ŽSR si plne uvedomujú postavenie železníc v dopravnom sektore a naďalej prispievajú k budovaniu siete TEN-T a zavádzaniu systému ERTMS. Tak, ako to bolo prezentované na rokovaní v Bruseli, je potrebné zvýšiť objem finančných prostriedkov do železničného sektora tak, aby bol schopný plniť svoje základné poslanie a dosahovať nastavené ciele. Ako konštatovala eurokomisárka, okrem príspevkov EÚ sa v jednotlivých krajinách málo financuje

Scieľom udržať konkurencieschopnosť a naďalej uspokojovať očakávania zákazníkov, železničný sektor požaduje významné investície do týchto priorít:

- zlepšenie existujúcej železničnej siete so zameraním na projekty, ktoré majú pridanú hodnotu pre EÚ a ktoré podporujú ciele politiky TEN-T,
- vybudovanie novej infraštruktúry, najmä výstavbu cezhraničných úsekov a chýbajúcich prepojení, multimodálnych uzlov a odstránenie úzkych miest,
- projekty podporujúce zmenu riadiacich činností, najmä ERTMS, ktoré vedú k významnému zvýšeniu výkonnosti a produktivity,
- poskytnutie výrazne väčšieho a primeraného rozpočtu pre Shift2Rail 2, ktorého vytvorenie sa očakáva na základe úspešného Spoločného podniku Shift2Rail,
- projekty podporujúce železničnú nákladnú dopravu, zníženie dopravného hluku a bezproblémovú mobilitu a dostupnosť pre všetkých užívateľov vrátane osôb so zníženou pohyblivosťou.

rozvoj a modernizácia infraštruktúry z rozpočtov jednotlivých krajín. V tomto smere vyzvala členské krajiny o výraznejšie dotovanie modernizácie. Postup modernizácie koridorov celkovo nie je dostatočný a vyžaduje si výrazne vyššiu úroveň financovania zo strany EÚ, ako aj SR. Nesmieme zabúdať ani na ostatnú železničnú sieť, ktorá výrazne prispieva k dopravným výkonom hlavnej siete. Stav infraštruktúry sa borí s vysokou mierou odloženej údržby z dôvodu dlhoročného nedostatočného financovania, ako aj nedostatočným tempom modernizácie a obnovy siete. Naším hlavným cieľom v tejto oblasti je naďalej zdôrazňovať dôležitosť železničnej dopravy v národnom a európskom kontexte a potreby jej adekvátneho financovania," konštatuje GR ŽSR Martin Erdössy vo vzťahu k ŽSR. CER vyzvalo európskych zákonodarcov, aby zvýšili rozpočet na dopravu v rámci Nástroja na prepájanie Európy (CEF) vo viacročnom finančnom rámci po roku 2020 s cieľom prispieť k obrovským finančným potrebám sektora dopravy.

Dvojfaktorová autentifikácia zvyšuje bezpečnosť počítačov

V dnešnej dobe je potrebné na overenie identity používateľa použiť, okrem klasického overenia cez meno a heslo, aj dodatočné overenie, najmä z externého prostredia. Dodatočné overenie zabezpečí, aby nebolo možné zneužitie, napríklad prezradením mena a hesla, a tým zabráni možnému zneužitiu či narušeniu bezpečnosti. Odborníci na bezpečnosť preto odporúčajú rozšíriť terajší spôsob autentifikácie používateľa o ďalší faktor a zosilniť tak proces autentifikácie. Jedným zo spôsobov môže byť dvojfaktorová autentifikácia, ktorá sa používa aj v prostredí ŽSR. Vyžaduje sa pri vzdialenom prístupe externých zákazníkov do dátovej siete ŽSR, ktorými sú dopravcovia, servisné firmy a podobne, ako aj pri vzdialenom prístupe vybraných zamestnancov ŽSR.

Ide o autentifikačnú metódu, ktorá si vyžaduje dva od seba nezávislé údaje pre overenie užívateľovej identity. Užívateľ musí poznať meno a heslo - 1. faktor, ale musí aj niečo vlastniť - autentifikačný predmet - teda 2. faktor. Druh autentifikačného predmetu, ktorý užívateľ musí mať pri sebe pri prihlasovaní, záleží od použitého riešenia - môže to byť napr. smart karta, biometrický údaj z mobilu alebo OTP (One Time Password) generátor. Ten generuje jednorazové heslo, ktoré je platné iba pre jedno prihlásenie. Výhodou jednorazových hesiel je, že sú náhodne generované a nedajú sa predvídať. Jednorazové heslo má zvyčajne tvar 6 miestneho čísla a môže byť genero-

vané tzv. hardvérovým alebo softvérovým tokenom. Hardvérový token je vyrobený ako plastový výlisok s displejom v tvare kľúčenk. Z dôvodu zabudovaného zdroja elektrickej energie má obmedzenú životnosť, a preto ho je nutné v pravidelných intervaloch obmieňať, pričom maximálna životnosť je 5 rokov. Softvérový token je aplikácia nainštalovaná v PC alebo mobilnom telefóne. Spustenie aplikácie býva podmienené zadaním PIN kódu, ktorý si zvolí užívateľ.

Pri dvojfaktorovej autentifikácii sa v prostredí ŽSR používa hardvérový token. V blízkej dobe budú však Železničné telekomunikácie poskytovať dvojfaktorovú

autentifikáciu aj na báze softvérového tokenu, inštalovaného v mobilnom telefóne (riešenie od firmy ESET).

(ŽT)



Takéto HW tokeny ŽSR momentálne používajú a časom budú nahradené novými od ESET-u.

Úspešný rok 2017, takmer o milión vlakových kilometrov viac Na tratiach ŽSR operovalo 42 dopravcov

Železnice Slovenskej republiky v roku 2017 zaznamenali nárast vlakových kilometrov o vyše 900 tisíc, pričom nárast bol tak v osobnej, ako aj nákladnej doprave. Tržby za použitie dopravnej cesty dosiahli 80,9 milióna €, pričom kompenzácia z Ministerstva dopravy a výstavby SR za znížené úhrady z poplatku za prístup na železničnú infraštruktúru pre nákladných dopravcov predstavuje ďalších 24 085 500 €.

Limit na splnenie absolútneho GVD na rok 2017 bol stanovený v zmysle prílohy č. 7 Zmluvy o prístupe k železničnej infraštruktúre na 93,00 % a podielového GVD na 97,50 %. ŽSR v roku 2017 plnili absolútne GVD na 91,39 %. Podľa zmienenej

prílohy, ak je vplyv nezaradených príčin, ako sú napr. nehody, vplyv počasia, vandalizmus, ktorých dôsledkov nebolo možné odstrániť konaním ŽSR, väčší ako 3 % z celkového počtu minút meškania vlakov osobnej dopravy, považovaných za zmeš-

VLKM za 2017	
Osobná doprava	35 068 302
Nákladná doprava	15 555 284
Celkom	50 623 586
Rozdiel vlkm 2017-2016	+ 909 676
Druh dopravy	Tržby (€)
OD	52 790 971
ND*	28 168 210
SPOLU	80 959 181

kané, parameter sa považuje za splnený. Vplyv nezaradených príčin za rok 2017 predstavoval 5,78 %. Podielový GVD bol splnený ŽSR na 98,47 %.

ŽSR v roku 2017 realizovali celkovo 9477 plánovaných výluk, z toho 6396 v oblasti ŽTS, 2786 v EE a 295 realizovalo odvetvie OZT. Neplánovaných výluk bolo v roku 2017 2046, ktoré mali vplyv na 2515 osobných vlakov.

ŽSR mali v roku 2017 podpísané zmluvy o prístupe na železničnú infraštruktúru s 53 dopravcami, z toho 42 bolo aktívnych. V priebehu roka pribudli traja nákladní dopravcovia a jeden osobný, naopak, piati nákladní dopravcovia svoju činnosť vlani ukončili a jeden dopravca, ktorý mal zmluvu tak na nákladnú, ako aj osobnú dopravu.

(pav)



ŽSR sú stále jedným z najväčších zamestnávateľov V prevádzke chýba 218 zamestnancov

ŽSR stále patria do prvej trojky najväčších zamestnávateľov na Slovensku. Hoci počet našich zamestnancov sa prirodzene, ale aj optimalizačnými rozhodnutiami za posledné roky znižuje, ŽSR v oblasti zamestnanosti stále hľadajú nových kolegov, najmä do prevádzkových profesií. Prioritou v oblasti ľudských zdrojov je aj výchova a vzdelávanie prostredníctvom duálneho vzdelávania a tiež štipendijné programy pre študentov stredných aj vysokých škôl.

Bilancia zamestnanosti za rok 2017 priniesla zaujímavé čísla. Najčastejšie zastúpenými typovými pozíciami u nás sú výpravca, návestný majster, majster ŽTS, zámočník koľajových konštrukcií, elektromontér pevných trakčných a silnoprádových zariadení, rušňovodič – traťový strojník, rušňovodič – elektromontér, posunovač, signalista, dozorca výhybiek, traťový robotník. V týchto profesiách pocítujeme aktuálne aj najväčší výpadok, predovšetkým na západnom a strednom Slovensku. Všetky aktuálne ponuky na voľné pracovné miesta je možné nájsť na www.zsr.sk v časti Kariéra.

„Získanie perspektívnych mladých ľudí na dôležité prevádzkové profesie, ktorým ŽSR poskytnú stabilnú prácu v odbore, je posledné dva roky naša priorita. Musíme sa snažiť obnoviť niekdajšie silné postavenie a dobré meno železnice. To ide ruka v ruke aj s pracovnými podmienkami a mzdovým ohodnotením. Jeho systémovú zmenu sme naštartovali v tomto roku, zároveň sme zrealizovali aj optimalizáciu administratívy a tých procesov, ktoré boli zdvojené,“ uviedol generálny riaditeľ ŽSR Martin Erdössy.

V roku 2017 bolo prijatých do pracovného

pomeru na ŽSR 763 zamestnancov, z toho na prevádzkové pozície 715 zamestnancov. ŽSR v roku 2017 prijali v rámci uvedeného počtu aj 46 absolventov v rámci špeciálneho absolventského programu.

V uplynulom roku skončilo pracovný pomer na ŽSR 912 zamestnancov. Z uvedeného čísla 307 zamestnancov odišlo do dôchodku (169 starobný dôchodok, 115 predčasný starobný dôchodok) a 23 invalidný dôchodok) a 101 zamestnancov skončilo pracovný pomer z organizačných dôvodov prevažne z administratívy. Priemerná mzda zamestnancov ŽSR za rok 2017 bola 962,43 €.

Pre podporu zamestnanosti sa ŽSR aktívne podieľajú na projekte duálneho vzdelávania aj štipendijného programu na stredných aj vysokých školách. V roku 2017 ŽSR dostali 102 žiadostí o prihlásenie sa do systému duálneho vzdelávania. Po následnom posúdení žiadostí bolo vydaných 70 potvrdení zamestnávateľa o vstupe do duálu, ktoré je podmienené úspešným absolvovaním zdravotnej prehliadky a psychologického rozhovoru. Touto selekciou prešlo 30 uchádzačov, s ktorými ŽSR uzatvorili učebnú zmluvu. V súčasnej dobe študuje v systéme duálneho vzdelávania na ŽSR 60 žiakov v piatich partnerských stredných odborných školách v rámci Slovenska.

Do štipendijného programu ŽSR pre stredné školy prejavilo záujem vstúpiť v minulom roku 17 študentov (nábor sa spustil v máji 2017). Z tohto počtu po selekcii v dôsledku psychologického vyšetrenia



a zdravotnej prehliadky ostalo šesť žiakov, s ktorými ŽSR uzatvorili štipendijnú zmluvu. S tromi záujemcami ešte v roku 2017, s ďalšími tromi v januári 2018.

Do štipendijného programu ŽSR pre vysoké školy zaslalo v roku 2017 žiadosť 11 študentov. Zdravotnou prehliadkou a psychologickým vyšetrením úspešne prešlo 7 študentov, s ktorými ŽSR uzatvorili štipendijnú zmluvu. V súčasnej dobe je v tomto programe 10 štipendistov.

Celkovo vo vzdelávacích programoch ŽSR v súčasnosti študuje 76 žiakov a študentov, ktorí majú so ŽSR uzavreté učebné alebo štipendijné zmluvy, ktorých súčasťou je pracovná zmluva na dobu neurčitú s úväzkom na tri roky.

(pav)



Výstavba siete hlavných tratí

Významným medznikom v histórii uhorskej časti Rakúskej monarchie sa v roku 1867 stalo rakúsko-uhorské vyrovnanie. Týmto aktom sa ukončila éra unitárneho mocnárstva a vznikla dualistická monarchia, v ktorej Uhorsko získalo širokú mieru nezávislosti. Hoci pri rokovaní o pravidlách rozdelenia bola intenzívne zvažovaná otázka spoločnej správy železničnej dopravy, vedľa zahraničnej politiky, vojenstva a financií, nakoniec sa tak nestalo a Uhorsko sa samo ujalo správy výstavby a prevádzky železníc na svojom území. Pre tento účel zriadilo vo februári 1867 vlastné ministerstvo verejných prác a dopravy, symbolicky ešte na základe pôvodného zákona III z roku 1848.



Výstavba násypu medzi Kalšou a Kuzmicami na trati Uhorskej severovýchodnej železnice.

O čo viac bola výstavba železníc na území Uhorska brzdená pred vyrovnaním, o to viac bola forsírovaná po ňom. Už 18. 3. 1867 vyzval uhorský parlament prvého „poprevratového“ ministra verejných prác a dopravy Imré Mikója na vypracovanie návrhu výstavby komplexnej uhorskej železničnej siete. Tento plán bol schválený zákonom XLIX/1868. Zákon koncipoval predmetný stavebný plán ako otvorený, počítajúci aj s možnosťou doplnenia schváleného prvotného zoznamu, obsahujúceho celkom 25 železničných trás, predstavujúcich dovedna 4820 km nových železníc. Jeho základnou myšlienkou bolo predovšetkým hviezdicovité napojenie všetkých uhorských regiónov na Budapešť. Na Slovensku mala podľa zákona ležať trať spájajúca Pešť s Przemyslom, ďalej už rozostavaná trať medzi Pešťou a Bohumínom (cez Salgótarján, Lučenec a Zvolen), ako aj trať Miskolc – Rožňava, Komárno – Nové Zámky – Nitra – Trenčín a už vtedy rozplánovaná košicko-bohumínska železnica. Uhorská vláda považovala urýchlenú dostavu domácich komunikácií za najvyšší imperatív doby. Preto hneď prvý zákon, schválený po korunovácii cisára Františka Jozefa I. za uhorského kráľa, povolil pre uhorskú železničnú výstavbu vypísanie

pôžičky vo výške 60 miliónov zlatých. Spočiatku sa počítalo s pokračovaním výstavby plánovaných železníc súkromným kapitálom, motivovaným štátnou garanciou výnosov investovaných prostriedkov (rešpektujúc princípy rakúskeho koncesného zákona z roku 1854, ktorý vtedy ukončil prvé obdobie štátnych železníc).

Už čoskoro sa však narazilo na problém priveľmi roztvorených nožníc medzi ambíciami a reálnymi možnosťami niektorých súkromných investorov. Stalo sa tak pomerne exemplárne v prípade rozostavenej trate spoločnosti Peštiansko-lučenecko-bankobystrickej železnice. Táto stavba sa začala pripravovať ešte v roku 1862, najmä v snahe uľahčiť distribúciu uhlia zo salgótarjanskeho uhoľného revíru. Obtiaže spoločnosti pri získavaní potrebného stavebného kapitálu však spôsobovali permanentné ťažkosti a viedli v roku 1865 dokonca ku konkurzu spoločnosti. Ten sa síce podarilo štátnym zásahom ešte odvrátiť (pričom bol zmenený názov spoločnosti na „C. k. priv. Uhorskú severnú železnicu“), ale koncom roku 1867 spoločnosť opäť upadla do plachtobnej neschopnosti. Vtedy už štát stratil trpezlivosť a prijal rozhodnutie odkúpiť k 1. 7. 1868 rozostavanú strategickú železnicu a dokončiť jej výstavbu vlastnými silami. To znamenalo nastolenie zmiešaného systému železničného podnikania v Uhorsku. Pre správu a prevádzku svojich železníc zriadil štát Kráľovské uhorské štátne železnice (MÁV).

Potom už nasledovali ďalšie kroky v pomerne rýchlych tempe. Ako prvé sa otvárali už dávnejšie rozpracované úseky Košicko-bohumínskej železnice Košice – Kysak – Prešov (1. 9. 1870), Bohumín – Žilina (8. 2. 1871) a Žilina – Spišská Nová Ves (12. 12. 1871); celá železnica bola sprevádzkovaná 12. 3. 1872. Paralelne prebiehala stavba štátnej železnice medzi Salgótarjánom, Filakovom, Lučencom a Zvo-

lenom, kam stavba dospela 18. 6. 1871.

Odtiaľ pokračovala jej výstavba do Vrútok na vtedy už sprevádzkovej trati Košicko-bohumínskej železnice v modifikovanej trase (namiesto pôvodne uvažovanej trasy cez Banskú Bystricu sa s ohľadom na výsledky trasovacích prác stavalo napokon



Parný rušeň Považskej železnice z roku 1873.

v línii cez Hronskú Dúbravu a Kremnicu). Prvý vlak po tejto trakčne náročnej horskej trati prešiel dňa 10. 8. 1873; už o necelý mesiac (presne 3. 9. 1873) sa podarilo sprevádzkovať aj odbočku medzi Zvolenom a Banskou Bystricou, ktorú nová trasa hlavnej trate obišla.

Zatiaľ čo vrcholili stavebné práce na rozostavaných tratiach Košicko-bohumínskej a uhorskej severnej železnice, horúčkovo sa rozbiehali administratívne konania nielen na ďalších tratiach. Už počas roku 1868 boli udelené koncesie pre trate Uhorskej severovýchodnej železnice (na Slovensku trať Košice – Čop), o rok neskôr aj pre slovenský úsek Prvej uhorsko-haličskej železnice (t. j. trať Michalany – Lupkóv), v roku 1870 pre Gemerské priemyselné železnice (Bánrève – Rožňava – Dobšiná, Bánrève – Filakovo a Jesenské – Tisovec),

Železničná stanica Kysak na Košicko-bohumínskej železnici krátko po jej sprevádzkovaní.





Železničná stanica Trnava na Považskej železnici po prestavbe na parostrojnú prevádzku.

v roku 1871 pre trať Prešov – Orlov – Tarnów a v roku 1872 aj pre trate Považskej železnice (tu bola koncesia udelená pre celý úsek Bratislava – Trnava – Nové Mesto nad Váhom – Trenčín – Žilina).

Takto koncesované železnice boli dokončované najčastejšie v rozpätí rokov 1872 – 1874. Jedinou výnimkou boli trate Považskej železnice medzi Bratislavou a Žilinou, na ktorých výstavbu celou váhou dopadli dôsledky dlhodobej hospodárskej krízy, iniciovanej krachom na viedenskej burze dňa 9. 5. 1873 a pretrvávajúcej až do 90. ro-

kov 19. stor. V prípade úseku Bratislava – Trnava išlo len o relatívne jednoduchú prestavbu niekdajšej konskej železnice; preto bol sprevádzkovaný pomerne rýchlo už v roku 1873. Avšak výstavba nových tratí od Trnavy na severovýchod sa už nekonečne vliekla. Spoločnosti Považskej železnice sa s vypätím všetkých síl v roku 1878 podarilo ešte dotiahnuť stavbu až do Zlatoviec, kde však jej ďalšie pokračovanie zastavila rieka Váh. Spoločnosť Považskej železnice to v tomto bode vzdala a 27. 2. 1879 predala svoje trate Uhorským štátnym železniciam (MÁV). Celú pôvodne projektovanú trať do Žiliny napokon dostavala až roku 1883 kapitálovo silná Rakúsko-uhorská spoločnosť štátnej železnice (StEG), ale až po pomerne dlhom hľadaní kompromisu pri narovnávaní vzťahov s uhorským štátom, systematicky sa zhoršujúcich už od zriadenia MÁV v roku 1868.

Intenzívny neskrývaný záujem štátu o rýchle dobehnutie zameškaného vytvorilo, samozrejme, optimálne podmienky pre rozsiahle špekulácie i korupciu, pričom sa úspešne uplatňovala bezohľadná dravosť a ziskuchtivosť železničných podnikateľov, koncesionárov, štátnych úradníkov i uhorskej šľachty.

Napriek všetkým negatívnym javom sa však Uhorsku v tomto relatívne krátkom období medzi rokmi 1867 a 1873 podarilo postaviť alebo aspoň rozostavať prakticky všetky významné hlavné železnice. Na Slovensku bolo v tomto období vybudovaných 888 km železníc, pričom o ich účelnosti svedčí fakt, že prevádzka na nich rástla i v neskoršom období ťažkej hospodárskej krízy a že všetky sú perspektívnymi železničnými líniami i v súčasnosti.

ŽM SR, foto: Archív ŽM SR



Železničná stanica Liptovský Hrádok na Košicko-bohumínskej železnici počas výstavby.

Mechanické priecestia naprieč Slovenskom

V sieti železničných tratí v rámci Slovenska sa aktuálne nachádza ešte 51 mechanických priecestných zariadení. Pre tieto priecestné zariadenia je charakteristická výstraha dávaná samotným sklápaním (sklopením) a následným zdvíhaním ramien závor priecestia.

Priecestné zariadenia mechanické sa z hľadiska obsluhy delia na dve skupiny. Na priecestné zariadenia mechanické – obsluhované miestne, čo v praxi znamená to, že závorár obsluhuje priecestie zo vzdialenosti maximálne 60 metrov a na priecestné zariadenia mechanické – obsluhované na diaľku, ktoré sú ovládané zo vzdialenosti väčšej ako 60 metrov. Spustenie a skončenie mechanickej výstrahy, spomínané sklápanie/zdvíhanie ramien závor, nie je pri tomto type zabezpečovacieho zariadenia automaticky spojené s jazdou vlaku, ale je vykonávané vždy manuálne zodpovedným obsluhujúcim zamestnancom. Ručne ovládané mechanické železničné závory fungujú tak, že pri stávaní príslušnej vlakovej cesty, pre konkrétny vlak, obsluhujúci dopravný zamestnanec ovláda ručne prostredníctvom kľuky závorový pohon. Z pohonu závor sa prostredníctvom drôtovodov prenáša pohyb na závory príslahlého



Mechanické závory v Komjaticiach vás prenesú desiatky rokov späť v čase.



Pohľad, aký sa vám nenaskytne nikde inde na Slovensku – závorár ručne „zatvára“ závory, ktoré sú bez kľukového pohonu.

priecestia. Drôtovody sú z pozinkovaného ocelového drôtu s priemerom 4 mm. Raritou na Slovensku sú závory v obci Komjatice, ktoré sú obsluhované miestne, ale spôsob obsluhy sa líši od vyššie uvedeného. Závory tvoria brvná, ktoré sa „otvárajú“ a „zatvárajú“ vo vodorovnom smere. Mechanické priecestné zariadenia pomaly, ale isto nahrádzajú v rámci modernizácii či kompletných rekonštrukcií svetelné priecestné zariadenia, ktoré už nevyžadujú v takej miere obsluhu samotného zabezpečovacieho zariadenia dopravným zamestnancom. V prípade najvýznamnejších modernizácií úsekov tratí je dokonca snaha priecestia eliminovať úplne.

(bos), foto: vlaky.net

Práce na modernizácii úseku Púchov – Považská Teplá pokračujú aj v zime

Najťažšia modernizácia železničného úseku z pohľadu technického, technologického aj finančného medzi Púchovom a Považskou Bystricou pokračuje bez prerušenia prác aj počas zimy. Zhotoviteľ využil relatívne priaznivú zimu, a tak sa od januára rozbehlo aj razenie tunela Milochovej, tunel Diel už začal štvrtú stovku svojich vyrazených metrov. Práce pokračujú aj na premostení Nosickej priehrady a mosta ponad rieku Váh. Zhotoviteľ paralelne s prácami rieši aj pripomienky a sťažnosti obyvateľov dotknutých stavbou najmä z Milochovej a Nimnice. Denno denne sa monitoruje aj situácia s jedinou prístupovou cestou tak na stavbu, ako aj pre

obyvateľov, ktorá navyše nespĺňa kritéria cesty III. triedy, kam bola oficiálne zaradená. Ako to aktuálne na stavbe vyzerá, dokumentujú fotografie.

(pav, foto ŽSR)



Stavebný objekt 44.33.30, tunel Diel:
Razenie tunela Diel v kalote a osadenie kari sieť primárneho ostenia; striekanie primárneho ostenia a čelby. Vyrazené k 7. 2. 2018: 341,13 m.



Stavebný objekt 44.33.35, tunel Milochovej
Razenie tunela Milochovej v kalote a osadenie kari sieť primárneho ostenia; striekanie primárneho ostenia a čelby. Vyrazené k 7. 2. 2018: 22,5 m.



Stavebný objekt 44.33.11, nový železničný most nad Nosickým kanálom
Prevádzkanie výkopu stavebnej jamy do tretej úrovne rozperného systému piliera P3.



Odkop na podkladný betón v stavebnej jamě P6.



Montáž debnenia piliera P2.

Stavebný objekt 44.33.11, nový železničný most nad riekou Váh
Pohľad na realizáciu vodorovnej nosnej konštrukcie vahadlá pomocou vozíkov letmej betonáže pilierov P2 a P3.



Vyhodnotenie štandardov železničných staníc za rok 2017

Vyššie osemdesiat kontrol vykonaných zo strany Ministerstva dopravy a výstavby SR celkovo potvrdilo dodržiavanie stanovených štandardov na určených železničných staniciach. Zistené a sankcionované nedostatky boli ojedinelého charakteru, a preto bolo spoločne konštatované, že prijaté systémové opatrenia zo strany ŽSR sú dobre nastavené a určeni zamestnanci ŽSR si plnia svoje povinnosti zodpovedne. To je pozitívne vnímané aj zo strany cestujúcej verejnosti a celoslovenských médií. Taký je záver vyhodnotenia plnenia štandardov železničných staníc za rok 2017.

Pri kontrolách boli zistené nedostatky v jednotlivých staniciach, za ktoré boli udelené sankcie v celkovej výške 1240 € za celý rok. (v I. štvrtroku 15 €, v II. bez sankcie, v III. 650 € a vo IV. štvrtroku 605 €). Medzi zistené nedostatky patrili napríklad prach a nečistota na hornej hrane informačnej tabule, drobné nečistoty v koľajisku, nežiadúca vegetácia na spevnených plochách a drobné vady náteru fasád budov. Zástupcovia ŽSR a MDV SR sa dohodli, že sa v priebehu prvého polroka 2018 bude aktualizovať príloha č. 4 Štandardy železničných staníc, zastávok a tratí Zmluvy o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry na rok 2017 – 2021. Za účelom určenia priority výberu



a doplnenia staníc a zastávok do sledovania štandardov, zástupcovia ŽSR požiadali MDV o predloženie databázy staníc podľa frekvencie cestujúcich v skupinách do 500 do 1000 a nad 1000 cestujúcich za hodinu. Aktuálne je v roku 2018 do projektu štandardov železničných staníc zaradených 84 železničných staníc a zastávok.

(pav)

Na konferencii krajín V4 sa zúčastnili aj ŽSR

V rámci maďarského predsedníctva Vyšehradskej skupiny V4 sa v dňoch 31. januára až 1. februára 2018 uskutočnil v Budapešti Samit generálnych riaditeľov železničných podnikov a manažérov železničnej infraštruktúry krajín V4 s názvom V4 + RAIL CEO SUMMIT, cieľom ktorého bolo budovanie úspešnej spolupráce medzi železnicami a výmena skúseností manažérov infraštruktúry, dopravcov a členov vlád zodpovedných za dopravné záležitosti v rámci krajín V4, strednej a východnej Európy. Hlavný význam konferencie môžeme vyjadriť heslom „spájanie V4“, čo naznačuje, že kultúrne, politické a hospodárske prepojenia týchto štyroch krajín majú kľúčový význam pre zvýšenie konkurencieschopnosti regiónu, zameraného na prechod do novej digitálnej éry.

Prvý deň medzinárodného samitu sa uskutočnil v priestoroch maďarského parlamentu v rámci plenárneho zasadnutia, ktoré bolo zamerané na tri hlavné tematické oblasti. Prvou bol súčasný stav odvetvia nákladnej železničnej dopravy z pohľadu zákazníkov, ďalej osobitné opatrenia manažérov infraštruktúry zamerané na zvýšenie konkurencieschopnosti železničnej nákladnej dopravy a v neposlednom rade boli témou vládne

plány krajín V4 s cieľom zvýšiť konkurencieschopnosť odvetvia železničnej nákladnej dopravy v rozpočtovom období po roku 2020. Prvý deň bol ukončený diskusiou za okrúhlym stolom. Druhý deň rokovali vysokí predstavitelia o problematike nedostatku pracovných síl, budúcnosti individuálnych vozňových zásielok, ale témami boli aj digitalizácia a úspešné prepojenie Európy a Ázie pomocou novej „Hodvábnej cesty“. Dvojdnňová konferencia poskytla príležitosť spoznať rôzne myšlienky týkajúce sa riadenej pozemnej dopravy krajín V4 a krajín strednej a východnej Európy, harmonizovať stratégie s cieľom rozvíjať železničnú dopravu, posilniť železničné spojenia sever - juh, zjednodušiť interoperabilitu medzi členskými štátmi a odstrániť technické a legislatívne bariéry.

(pop)



ŽSR na tomto podujatí reprezentoval Miroslav Kocák – námestník GR pre prevádzku (na foto), ktorý bol vedúcim delegácie, Miroslav Matúšek, riaditeľ Odboru obchodu a Katarína Jankovicová z Odboru stratégie a vonkajších vzťahov.

STABILITA vstúpila do tretieho desaťročia.

Na sklonku minulého roka uplynulo 20 rokov od založenia druhej najstaršej doplnkovej dôchodkovej spoločnosti na Slovensku. ŽSR boli nielen pri vzniku spoločnosti STABILITA, ale dodnes sú jej najväčším akcionárom, s najvyšším zastúpením členov v dozorných orgánoch spoločnosti. Od samého začiatku vytvárajú pre svojich zamestnancov kvalitné podmienky k tomu, aby im aj vďaka úsporám v treťom pilieri pomohli prežiť po náročnej celoživotnej práci dôstojnú starobu a prispeli k zabezpečeniu dodatkových zdrojov pre financovanie ich budúcich dôchodkov.

Aktuálne majú zamestnanci ŽSR uzatvorených so spoločnosťou STABILITA, d.d.s., a.s. **12 251 účastníckych zmlúv. Príspevok zamestnávateľa**, ktorý je určite najväčším „benefitom“ celého sporenia v rámci tretieho piliera bol naposledy upravený v roku 2002, keď bola jeho mesačná výška stanovená v rozsahu **2 - 5%, a to v závislosti od veku zamestnanca, a tiež od jeho zaradenia do kategórie rizika prác III., resp. IV.** Vďaka tomuto progresívnemu percentuálnemu nastaveniu príspevkov rastie s každou úpravou platu zamestnancov. V roku 2017 dosiahla **priemerná výška príspevku zamestnávateľa 27,67€ a priemerný mesačný príspevok zamestnanca predstavoval len 11,86 €**, čo nie je ani suma, ktorá by sporiteľom umožnila naplno využiť daňovú úľavu a **ušetriť tak ročne ďalších viac ako 34 € každý rok.**

Pravidelné mesačné príspevky účastníka aj zamestnávateľa, ktoré má každý klient vedené na svojom osobnom účte sú ďalej investované s cieľom zhodnotenia úspor.

Za 20 rokov pôsobenia na trhu dokázala STABILITA v najväčšom fonde úspory svojich klientov až **9 krát zhodnotiť najvyšším dosiahnutým výnosom.** V roku 2017 dosiahla spoločnosť kladné zhodnotenie v oboch sporiacich fondoch. Najväčší fond s relatívne konzervatívnou stratégiou investovania dosiahol výnos **2,27%. Rizikovejší akciový fond**, ktorý je určený najmä pre mladších sporiteľov, resp. tých, ktorí znesú vyššiu mieru rizika a do odchodu do dôchodku im zostáva ešte viac času / napr.10 a viac rokov/ dosiahol vyššie zhodnotenie, a to **3,43%.** Ako sa tieto výsledky premietli do konkrétneho stavu na osobných účtoch vidia sporitelia na výpisoch z účtov za rok 2017, ktoré STABILITA zasielala začiatkom februára.

Ako aj do budúca sporiť čo najefektívnejšie, ako správne vybrať fondy a manažovať svoje úspory, ako využiť všetky výhody sporenia so STABILITOU – to budú témy nášho cyklu, ktoré Vám postupne prinesieme v jarných mesiacoch.



www.stabilita.sk

bezplatná infolinka
0800 11 76 76

STABILITA
doplnková dôchodková spoločnosť

Pilier vášho dôchodku

Vizualizéry uľahčia štúdium budúcim železničiarom

V stredu 7. februára 2018 na Strednej odbornej škole dopravnej v Martine - Priekope odovzdal slávnostne námestník GR pre ľudské zdroje Pavol Hudák do užívania štyri kusy vizualizérov. Tie poslúžia na teoretické i praktické vyučovanie.

Ide o zariadenie, ktoré slúži na snímání obrazu vo fyzickej podobe (napríklad text, obrázkov alebo fotografia) a umožní jeho prevod na podobu digitálnu, s ktorou sa dá ďalej pracovať v potrebnom formáte. Jeho

využitie v rámci vyučovacieho procesu je hlavne tam, kde je nedostatočný počet odborných učebníc, ako napríklad v odbore železničiar.

Stredná odborná škola dopravná v Martine - Priekope je od roku 2016 partnerom ŽSR v systéme duálneho vzdelávania (DV). Je to jediná z partnerských škôl, na ktorej majú ŽSR aktívne všetky odbory, a to 2 študijné – mechanik elektrotechnik a operátor prevádzky a ekonomiky dopravy a 2 učebné – železničiar a elektromechanik. V súčasnosti na škole v systéme DV so ŽSR študuje 14 žiakov a veríme, že v tomto školskom roku k nim pribudnú ďalší. To, že duálne vzdelávanie je na ŽSR relevantný nástroj na výchovu a získavanie budúcich zamestnancov, dokazuje aj fakt, že každý z týchto žiakov má so ŽSR uzavretú učebnú zmluvu, ktorej neoddeliteľnou súčasťou je pracovná zmluva na dobu neurčitú v profesii, ktorá priamo vychádza z ukončeného zamerania štúdia. Profesie, na ktoré sa pripravujú žiaci v systéme DV so ŽSR, sú

hlavne návestný majster, elektromontér, výhybkár, signalista a výpravca. Tieto prevádzkové profesie sú nosnými profesiami v oblasti dopravy a elektrotechniky. SOŠ dopravná sa ako jedna z mála škôl v rámci Slovenska môže pochváliť tým, že každoročne sa jej darí otvárať práve aj učebné odbory, a to aj za pomoci spolupráce so ŽSR. Zároveň, zhodou okolností, v čase tejto udalosti priviezli do školy pracovníci sekcie OZT – ZT Žilina vyradené zabezpečovacie zariadenie vyzískané v rámci modernizácie koridoru, ktoré bude môcť ďalej slúžiť na vzdelávanie žiakov v systéme DV, pripravujúcich sa na SOŠ dopravnej v oblasti dopravy a elektrotechniky. ŽSR majú so SOŠ dopravnou, okrem duálnej zmluvy, uzavretú aj Rámcovú zmluvu o spolupráci. V rámci tejto zmluvy od roku 2014 každoročne absolvujú žiaci SOŠ dopravnej z vybraných odborov odborný výcvik na našich prevádzkových pracoviskách v Oblasťnom riaditeľstve Žilina.

© 510 GR ŽSR, foto: © 510 GR ŽSR



Nový vizualizér zaujal žiakov už na prvý pohľad.

ŽT a ZSSK Cargo uzavreli v predstihu nový dlhodobý kontrakt

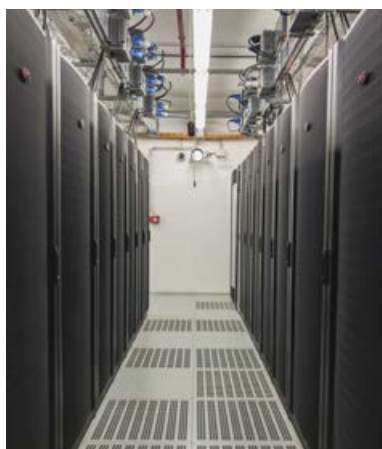
Príprava trvala takmer rok

ZSSK Cargo koncom roka 2017 podpísala so Železničnými telekomunikáciami (ŽT) novú zmluvu, ktorú uzavreli na 5 rokov s nadobudnutím účinnosti od 5. apríla 2018, kedy skončí aktuálne platná zmluva.

Podpísanie zmluvy prinieslo významné technologické inovácie do dlhoročnej spolupráce. Zásadná zmena je v tom, že okrem zabezpečenia tradičných telekomunikačných služieb ŽT, teda hlasových a dátových, ŽT poskytne pre všetky informačné systémy zákazníka potrebné zdroje ICT infraštruktúry formou tzv. „cloudových služieb“ IaaS (Infrastructure as a Service) a PaaS (Platform as a Service). Služby budú poskytnuté na báze virtuálnych serverov, vrátane ich operačných systémov vytvorených v ICT prostredí ŽSR - ŽT v modernom Dátovom centre na Kováčskej ulici v Bratislave. „Zjednodušené to znamená, že informačné systémy ZSSK Cargo, ktoré ŽT prevádzkovali na hardwarovom vybavení zákazníka na princípe housingu, budú po novom prevádzkované na infraštruktúre ŽT, čo znamená na jednej strane výraznú úsporu nákladov pre zákazníka a na druhej strane zefektívnenie využitia kapacít dátového centra ŽT. Znamená to tiež zabezpečenie bezpečnej a spoľahlivej prevádzky informačných systémov. Vzhľadom na to, že hardwarové vybavenie zákazníka je po dobe morálnej a technologickej životnosti, bol návrh riešenia ŽT poskytovať infraštruktúru ako službu prínosný pre obe strany,“ vysvetľuje riaditeľ ŽT Michal Korauš.

Samozrejme, takáto zmena nepríde zo dňa na deň a predchádza jej dlhý proces príprav. „Celý migračný proces prebiehal od marca minulého roku. Vtedy sa začalo s prípravou migrácie ťažiskových zákazníkových informačných systémov ako ISP, teda informačný systém prevádzky a SAP a pokračovalo sa ďalšími systémami. Išlo o zložitý proces od vykonania podrobných analýz, harmonogramov, vytváranie VM - virtuálnych strojov, ich konfigurácie a množstvo ďalších činností, ktoré viedli k postupnému zmigrovaniu dát, správy operačných systémov, manažmentov databázovej vrstvy a podobne,“ popisuje bližšie Korauš. Pre potrebnú súčinnosť pri migrácii zo zákazníkovho hardwaru na infraštruktúru ŽT bolo zrealizovaných množstvo stretnutí a rokovaní nielen so zákazníkom, ale tiež so zákazníkovi dodávateľmi aplikácií. Za úspechom náročného migračného procesu stojí najmä

Dátové centrá ŽT spĺňajú prísne podmienky štandardu TIER III, čo znamená dostupnosť technológií až 99,982 %. Základnými charakteristikami sú kvalitné a zálohované elektrické napájanie a chladenie sál a technologických priestorov, zdvojená podlaha, bezpečnostné a požiarna dvere, priečky, LAN kabeláž – dátové rozvody, káblové žlaby, bezpečnosť objektu systémami EZS – elektrická zabezpečovacia signalizácia, IPTV – priemyselný kamerový dohľadový systém, DZ – detekcia zaplavenia, evidencia prístupov SKV – systém kontroly vstupu, požiarna ochrana EPS – elektronická požiarna signalizácia, SDP – skorá detekcia požiaru, ASD – skorá detekcia zadymenia, SHZ – stabilné hasiace zariadenie, bezprašné prostredie a monitoring non-it technológií.



Hlavné výhody pre ZSSK Cargo, ktoré ponuka ŽT prináša:

- zvýšenie technologickej a nákladovej flexibility prostredníctvom vytvorenia možnosti čerpať kapacity ICT infraštruktúry ŽT optimálne podľa požiadaviek „core businessu“,
- perspektívnejšie ICT prostredie z hľadiska compatibility a prechodu na budúce technológie,
- efektívnejšie využitie licenčných softvérových (SW) modelov prostredníctvom vhodných riešení a zníženie nákladov na zabezpečenie SW podpory,
- zníženie nákladov na zabezpečenie kontinuity hardvérovej (HW) podpory,
- zachovanie kontinuity vysokej dostupnosti, bezpečnosti a spoľahlivosti poskytovaných služieb na základe SLA.



tím prevádzkových špecialistov ŽT, ktorého členovia usilovne pracovali nielen v rámci bežnej pracovnej doby, ale aj v noci a cez víkendy, aby boli požiadavky zákazníka naplnené čo najrýchlejšie a s minimálnym dopadom na plynulosť nepretržitej prevádzky informačných systémov. Samotnú migráciu IS ZSSK Cargo možno hodnotiť ako úspešný projekt ŽT, ktorý zabezpečil v predstihu nový kontrakt s kľúčovým zákazníkom až na dobu 5 rokov.

Základom technologickej inovácie, ktorú ŽT pre ZSSK Cargo ponúkli, je poskytnutie modernej a škálovateľnej infraštruktúry ŽT ako služby. Tú tvoria nové technológie v zmodernizovaných dátových centrách ŽT. „Tým sú zaistené kvalitné podmienky pre bezpečné

prevádzkovanie IKT technológií a poskytovanie cloudových služieb,“ hovorí Michal Korauš. Modernými dátovými centrami tím pre ZSSK Cargo poskytujú ŽT flexibilitu – možnosť jednoduchého pripojenia hardvéru v DC, škálovateľnosť – možnosť kapacitného rastu bez prerušenia prevádzky, nepretržitú prevádzku – redundanciou jednotlivých prvkov systému, servisovateľnosť komponentov – odolnosť voči poruche bez potreby výluky služieb poskytovaných v dátových centrách a centralizovaný manažment, čo celkovo zvyšuje bezpečnosť dátového centra, eliminuje množstvo zásahov technikov a administrátorov. Nová zmluva okrem už spomínaných telekomunikačných a IT služieb prináša aj množstvo podporných služieb, ako služby Servicedesku s 24 hodinovou prevádzkou pre zákazníka, incident manažment, riadenie zmien a iné. „Vzhľadom na to, že zákazníkovi garantujeme vysokú dostupnosť poskytovaných služieb, vyhodnocujeme na mesačnej báze dodržanie v zmluve dohodnutých parametrov pre jednotlivé služby, teda, ak by parameter určený pre poskytovanie niektorej zo služieb klesol pod určenú hodnotu úrovne služby, bude táto skutočnosť zákazníkovi finančne kompenzovaná z mesačného paušálu, čo považujeme za výsledok sebavedomého poskytovania služieb s vysokou garanciou kvality a dostupnosti,“ popisuje riaditeľ ŽT podrobnosti zmluvy.

(pop, foto: ŽT)

Špeciálny motor zo železničného tunela v „servise“

ŽSR sa starajú o správu a údržbu 76 železničných tunelov. U väčšiny je zabezpečené prirodzené vetranie cez portály, no niektoré z nich majú aj jedinečné odvetrávanie v podobe vetracích šacht tzv. „kominovým ťahom“ alebo nútené vetranie motormi poháňaných ventilátorov. Všetky tieto zariadenia sú pravidelne kontrolované a udržiavané. V sieti ŽSR majú špeciálnu vetraciu šachtu 4 tunely – Bratislavský tunel č. 1, Bralský – kde je otvorené vetranie kominovým ťahom, Bujanovský a Čremošniansky – kde je nutná výmena vzduchu formou nútenej ventilácie. Vetranie, či už prirodzené cez vetraciu šachtu, alebo nútené, slúži na odvod znečisteného vzduchu spalinami vzniknutými prevádzkou parnej trakcie, alebo motorovej (dieselovej) trakcie z tunelovej rúry. Niečo podobné je dnes samozrejmosťou pri budovaní cestných tunelov.



Rozobratý motor ventilátora, kde sa zistila porucha ložísk, čo bolo príčinou odstavenia z prevádzky.

„V nových železničných tuneloch sa uvažuje väčšinou s prevádzkou elektrických lokomotív, návrh núteného vetrania tunelovej rúry pri veľmi dlhých tuneloch vyplynie z posúdenia v projektovom návrhu. Nútené vetranie sa navrhuje len v chránených únikových cestách,“ vysvetľuje námestník generálneho riaditeľa ŽSR pre prevádzku Miroslav Kocák.

Unikátny aj z pohľadu vetrania je jednodielny Čremošniansky tunel. Postavený bol v rokoch 1936 - 1940. Dĺžka tunela je 4697 km. Ide o tzv. vrcholový tunel s lomom sklonu nivelety trate v tuneli, s odvodnením tunela obojstranne smerom k portálom. Pri prevádzke parných a motorových rušňov dochádza k hromadeniu znečisteného vzduchu vo vrchole tunela. Preto bolo potrebné zabezpečiť odvetranie tunela vetracou šachtou. Keďže vzdialenosti portálov k lomu sklonu nivelety sú rozdielne, vetracia šachta nie je zriadená priamo vo vrchole lomu, ale tak, aby bola zabezpečená výmena vzduchu v obidvoch častiach tunela v rovnakom čase. Prírodné vetranie voľným kominom bolo z hľadiska rýchlosti odvetrania tunela nedostačujúce, preto v hornej časti ústia vetracej šachty bola vybudovaná ventilátorovňa

k nútenému vetranu. Vetracia šachta v Čremošnianskom tuneli má výšku (resp. hĺbku) 96 m a priemer 4,5 m. Na povrchu je ukončená ocelovým výfukom so zabudovaným ventilátorom. Celý ventilačný systém bol postupne opravený v rokoch 1995 - 1996. V roku 2009 bola obsluha zariadenia modernizovaná prevádzkovaním rádiostanic v Železničnej stanici (ŽST) Čremošné a vetracej šachte. Obsluha vetracej šachty sa tak vykonáva v dopravnej kancelárii ŽST Čremošné. Vzhľadom

na veľkú dĺžku tunela a obsah vzduchu v ňom sa vyžaduje vetranie cca 10 minút, na výmenu vzduchu v tuneli po zapnutí elektrického ventilátora. Výpravca vetranie v tuneli spúšťa:

- po každej dvojici rýchlikov (ak nie je dohodnutý iný režim spúšťania, napr. pri prácach v tuneli),

- pri prácach spôsobujúcich prach a zadymenie v tuneli a pohybe ľudí v tuneli,
- pri vykonávaní pravidelnej údržby ventilačného zariadenia,
- individuálne podľa jeho uváženia (hustota dopravy, charakter vlakov...).

V prípade, ak vlak zostane stáť z nezástaveného dôvodu v tuneli, výpravca nesmie spustiť ventilátor, kým nezistí dôvod zastavenia vlaku a kým ho o to nepožiadajú vlakoví personál. Výpravca tiež nesmie spustiť ventilátor, ak má hlásený požiar vlaku.

Keďže aj vetranie je realizované pomocou technologického zariadenia, aj tu občas, napriek pravidelnej údržbe, nastane porucha. Práve kvôli poruche ložísk na motore ventilátora musela byť prevádzka vetrania v Čremošnianskom tuneli na čas odstavená. Motor, slúžiaci na pohon ventilátora, má výkon 130 kW. V rámci opravy sa na ňom vykonala impregnácia, vyváženie, sústruženie, oprava držiakov uhlíkov, púzdrovanie ložiskového štítu, oprava prasknutého ložiskového veka, výmena ložísk a uhlíkov a tiež povrchová úprava.

Dňa 2. februára bol opravený motor ventilátora prevezený späť k vetracej šachte aby bolo možné jeho spätné osadenie a následné prepojenie remenicou na ventilátor.

(pav, foto O 460)



Vetracia šachta Čremošnianskeho tunela.

Rekonštrukcia vestibulu železničnej stanice v Rimavskej Sobote

Na železničnej stanici v Rimavskej Sobote sa v úvode januára začalo s realizáciou menších rekonštrukčných prác. V rámci plánu opráv sa vykonali stavebné úpravy v priestoroch pre cestujúcich, ktorými by sa mali najmä skultúrniť vnútorné priestory vestibulu, slúžiaceho zároveň ako čakáreň pre cestujúcich.

Opravné práce vestibulu zahŕňali výmenu výplňových konštrukcií, osadenie zníženeného stropu, osadenie nových stropných svietidiel, keramického obkladu stien, polozenie keramických dlažieb, výmenu radiátorov a malby stien. Do budúcnosti sa tiež pripravuje v Rimavskej Sobote rekonštrukcia výhybiek, zabezpečovacieho zariadenia, nástupíšť a komunikácií.

(bos), foto: Mária BALOGHOVÁ



V rámci prác robotníci vymenili staré dvere...



Pôvodný stav vestibulu bol nielen zastaraný,...



Staré obklady vo vestibule sa takisto postupne vymenili za nové.



... za nové plastové vchodové dvere.



... ale aj zničený a nepohodlný.



Namontovali sa nové radiátory.



Porovnanie prác krátko po začatí...



Vymenili sa aj drevené okná.

... a niekoľko dní pred ukončením prác.



Pribudlo aj nové osvetlenie v znížennom kazezovom strope.

Poistenie Dynamik Ž majú tisícky spokojných železničiarov

Takmer 6600 našich kolegov využíva služby poistenia Dynamik Ž, špecificky pripraveného len pre železničiarov. Do konca februára 2018 ešte platí jedinečná možnosť, že na základe výnimky generálneho riaditeľa môžu uzatvoriť znovu zmluvu aj tí, ktorí v minulosti z najrôznejších dôvodov zmluvu ukončili.

Najpodstatnejšie informácie sú tri: ide o životné poistenie, ktoré môže využiť každý zamestnanec ŽSR bez ohľadu na pracovné zaradenie. Mesačne to stojí zamestnanca 6,64 € a zamestnávateľ, ŽSR, každému mesačne doloží ďalších 13,28 €, ešte viac ako dvojnásobok. Jedinou podmienkou je byť zamestnancom ŽSR. Zároveň sú bezplatne životne poistené všetky deti platiteľa do 15 rokov a v rámci Dynamiku Ž si v tých 6,64 € zamestnanec aj sporí a po čase je možné vybrať usparené financie napríklad na väčšiu investíciu v rodine.

„Chceli by sme sa poďakovať za veľa spokojných klientov, za veľmi dobrú

spoluprácu na úrovni personalistov, ale aj vašich kolegov navzájom. Je to jeden z top úspešných produktov v oblasti poistenia na trhu,“ zhodnotil spoluprácu so ŽSR Daniel Čačo zo spoločnosti Anderson, ktorá pre Poistovňu Generali, vzhľadom na obrovský počet klientov, rieši agendu ŽSR. „Neevidujeme žiadne sťažnosti, naopak, viacerí železničiar sa na nás obrátili s výčitkou, že doteraz nemajú tento benefit, lebo nemali dostatočné informácie. Bolo by dobré, ak by aj vedúci zamestnanci, prednostovia, pomohli svojim kolegom v prevádzke a informovali ich o tejto možnosti. Ostatné už zabezpečia naši kolegovia,“ dodal D. Čačo. Ak ešte nie ste rozhodnutí, či sa pre poistenie Dynamik Ž prihlásiť, prinášame vám konkrétny príbeh zo železnice...

„V lete roku 2014 na pozvanie našej prednostky prišiel zástupca Dynamik Ž odprezentovať výhody tohto benefitu

na jednu z našich porad. To, čo odznelo v prezentácii, nám potvrdili aj kolegovia, ktorí neváhali a využili tento produkt hneď na začiatku. V tom čase mala naša prednostka pri sebe aj výpis z hodnoty svojho účtu a na prekvapenie všetkých vďaka svojim príspevkom a príspevkom od ŽSR sa tam za pár rokov nazbierala veľmi zaujímavá suma. Dnes aj ja vidím, ako to funguje. Som poistený a zároveň po 4 rokoch mám nasporených už viac ako 400 €. Najviac sa mi páči, že mám možnosť disponovať s týmito peniazmi, čo mnohí aj využili a kúpili si napríklad vysnivanú dovolenku, opravili dom alebo kúpili nový nábytok. Týmto sa chcem poďakovať svojej prednostke, že sa podelila o svoje skúsenosti s týmto benefitom a nenechala si to len pre seba, ale, práve naopak, sama nám ho odporúčala, nech si to dáme.“

Ján, ŽSR, Nové Zámky

(pav, foto Anderson)



Tak, ako aj v uplynulých mesiacoch, prinášame Vám foto vyhercov z našej súťaže. Spomedzi „starých“ klientov bol vyžrebovaný Vít Martinček z Gbelian, ktorý má zmluvu s Dynamik Ž od júla 2009.

Z nových klientov sa šťastie usmialo na Martu Gorogovú z Trávnice. Srdečne blahoželáme.



Výhody poistenia Dynamik Ž

Príspevok zamestnávateľa	Príspevok zamestnanca
13,28 €	6,64 €



Automatický príspevok

zamestnávateľa ŽSR – zakotvený v kolektívnej zmluve

Možnosť výberu z variantov

„Viac sporím!“
„Viac ochraňujem seba a svoju rodinu“

Jednoduchá administratíva

stačí len podpis, všetko ostatné je zabezpečené

Automatické úrazové poistenie detí zamestnancov ŽSR do veku 15 rokov – ZADARMO

Nákladné auto sa prevrátilo na železničnú trať

Dramaticky začalo ráno 5. februára pre 40-ročného vodiča, ktorý na ceste v Milochove viezol štrk na stavbu modernizácie železničnej trate.

Krátko po 7.30 hod. nákladné auto zišlo z cesty a spadlo na železničnú trať v bezprostrednej blízkosti. Nákladniak sa navyše



Celkové odstraňovanie následkov nehody trvalo takmer päť hodín. Za pomoci cestného žeriava zhotoviteľa sa podarilo prevrátené nákladné auto dostať späť na cestu.



Nákladné auto plne naložené štrkom sa prevrátilo prvú februárovú sobotu ráno na železničnú trať v Milochove.

prevrátil na bok a štrk sa vysypal na obidve traťové koľaje. Hrozivo vyzerajúca nehoda sa našťastie zaobišla bez vážnejšieho zranenia, železničná doprava v úseku Považská Bystrica – Púchov však bola úplne prerušená na takmer dve hodiny. V spolupráci so zhotoviteľom modernizácie sa železničiarom podarilo odstrániť štrk a najprv sprejaziť II. traťový koľaj s tým, že vlaky okolo miesta nehody premávali zníženou rýchlosťou na 10 km za hodinu. Za pomoci cestného žeriava sa podarilo aj vyťahnúť späť na cestu prevrátený nákladniak a po kontrole trate bola doprava v zmienenom železničnom úseku krátko po 13.00 hod. obnovená bez obmedzení. Haváriu vyšetruje polícia.

(pav), foto: Jozef Hromec

Vodička sa druhýkrát narodila

Len týždeň pred svojimi 46. narodeninami sa vodička Helena K. zo Stropkova druhýkrát narodila. S autom vošla 10. februára dopoludnia v úseku Snina – Dlhé nad Cirochou na zabezpečené železničné priecestie v čase, keď priecestné zabezpečovacie zariadenie dávalo výstrahu, že sa blíži vlak. Osobný vlak do auta narazil a totálne ho zdemoloval, poškodený bol aj rušeň.

Po náraze do osobného auta mal rušeň osobného vlaku poškodenú prednú časť.



Zranenú ženu za volantom odviezla sanitka do nemocnice, doprava v úseku bola na dve hodiny prerušená. Dva vlaky museli byť v dôsledku nehody na priecestí odrieknuté, jeden nahradený autobusovou dopravou

a ďalšie štyri meškali. Príčiny nehody sa stále vyšetrujú, ale najpravdepodobnejšou príčinou bude porušenie zákona o cestnej premávke vodičkou auta.

(pav), foto: Ján Lelák

Neuveriteľné, že vodička v takto zdemolovanom aute prežila.





Nezbudská Lúčka očami dopisovateľa Pavla Karabu.



Takto vyzerala stanička v Lipníkoch začiatkom februára.

Foto: M. Capik



<p>- Musíš do toho viac búchať, - kričí žena na svojho muža, ktorý na dvore práši koberec.</p> <p>- Nemôžem ...</p> <p>tajnička.</p>				Pomoc: ah, ylo, aras, sisi	preveria	dievča (kniž.)	pozri,aha (bás.)	amerícium (zn.)	neskrotená		krtko	čítoslovce rezignácie	kráčalo	nieto	
				približné ohodnotenie							mesto v Chorvátsku				
				3											
				Adamova družka				sonda					EČV okr. Levoča		
hektoliter (skr.)				záplava						rovno					
Jozef Vysočani	sláva, nech žije (zlat.)	2	zábava		driek				znoj						
			čin		naplavenina				dôvtip						
zobrali					nobélium (zn.)		predchodca dobytky				značka cukríkov	nástenný gobelín			
					dom.meno Gabriely		druh slona								
praobyvateľ Peru				tŕnisté stromy				nádoba na jedlo							
				hlboký ženský hlas				Inter. Trade Administrat.							
vyslovená myšlienka				tropický jašter					melódia, nápev						
				erbium (zn.)					otravné látky (skr.)						
abhenry (skr.)		1													
tamto			vytýčený smer				meno spisovateľa Jirásk								

Mladý muž po zásahu elektrickým prúdom prežil vďaka rýchlej pomoci železničiara

„Dobrý deň, chcem Vás poprosiť, či by bolo možné vo Vašom časopise napísať poďakovanie Lubošovi Jelínkovi. Počas nočnej služby, v auguste minulého roka, na stanici v Bernolákove uvidel záblesk. Išiel sa pozrieť, čo sa stalo. Videl, že pri vagóne ležal človek a horel. Liezol na vagón a zasiahol ho elektrický prúd. Duchapritomne ho zahasil, dal mu prvú pomoc a zavolał sanitku. Do príchodu lekára bol pri ranenom a dával mu prvú pomoc. Vďaka nemu tento človek žije. Zaslúži si veľké poďakovanie, lebo zachránil mladý ľudský život,“ takto znela správa, ktorú sme do redakcie dostali. Správa, z ktorej miestami až mrazí... Nám sa podarilo vypátrať nielen pisateľa poďakovania, ktorým bol rodinný príslušník zraneného, ale aj samotného záchrancu.

Po 36 rokoch na železnici sa dá považovať Luboš Jelínek za ostrieľaného železničiara. 14. augusta 2017 bola služba v železničnej stanici v Bernolákove ako každá iná. Luboš, dozorca výhybiiek, si na túto udalosť spomína detailne dodnes. „V ten večer, tesne pred polnocou, sme s kolegyňou výpravkyňou zaregistrovali vonku v kolajisku silný záblesk. Vybehli sme pred dopravnú kanceláriu zistiť, čo sa deje. Za cisternami na štvrté kolaji sme na zemi zbadali niečo tlieť,“ začína svoje rozprávania o ťažkej noci. Bez rozmýšľania sa rozbehol k miestu a smerom ku nemu uvidel prichádzať mladého muža. „Spýtal som sa ho, či nevie, čo sa stalo. Zmätene mi odpovedal, že nič nevidel a pýtal sa ma, či neviem, kde má kamaráta. Už vtedy mi bolo jasné, čo sa deje.“ Preliezol cez cisterny za štvrtú kolaj, kde sa mu naskytl hroz-

ný pohľad. Na zemi uvidel ležať nehybné telo, na ktorom telo oblečenie. Aj napriek šoku reagoval pohotovo. „Výpravkyňa, ktorá išla za mnou, som povedal, že je tu zranený človek, nech volá 112-ku. Zároveň som z neho spolu s jeho kamarátom strhával zbytky horiaceho oblečenia. Mladý muž bol obhorený, ležal na chrbte, dusil sa a chrčal,“ hovorí Jelínek. O tejto udalosti sa mu nerozpráva ľahko, avšak aj napriek tomu pokračuje. „Obrátil som ho do stabilizovanej polohy a prestal sa dusiť. Výpravkyňa mi zakričala, že záchranka je na ceste, aby som ich počkal pri závorách, ktoré boli kvôli vlakovej doprave uzavreté a navigoval ich k zranenému.“ Kamarát zraneného ho zatiaľ pridržiaval v stabilizovanej polohe a Luboš zatiaľ utekal na pricestie, kam už prichádzala záchranka. Všetko sa odohralo



v priebehu pár minút, nebol čas nad situáciou podrobnejšie uvažovať. „Až keď so zraneným odišli záchranári, som si uvedomil závažnosť jeho zranenia. Bol som veľmi potešený, keď mi jeho príbuzný prišiel povedať, že to mladý muž prežil a zotavuje sa. Po niekoľkých mesiacoch, keď ho prepustili z nemocnice, mi bol osobne poďakovať. Bol som veľmi rád, že ho vidím živého a relatívne zdravého. Mój obdiv patrí lekárom, ktorí ho dostali späť medzi ľudí,“ hovorí na záver Luboš Jelínek, ktorý je v kontakte so zraneným a jeho rodinou do dnes.

(pop)

Železničná stanica Poprad - Tatry ponúka cestujúcim ďalšiu novinku

ŽSR ukončili v minulom roku modernizáciu železničnej stanice Poprad - Tatry, ktorá priniesla cestujúcim komfortnejšie priestory a nové služby. Pre cestujúcich ŽSR ponúkajú ďalšiu novinku – 15. januára 2018 bola v prestupovej hale na 3. podlaží otvorená reštaurácia Kalibra.

Reštaurácia v uzlovej stanici Poprad - Tatry, ktorá je vstupnou bránou do Vysokých Tatier, pre cestujúcich a návštevníkov doteraz chýbala. Je vybavená najmodernejším zariadením tak, aby jedlá boli pripravované v zmysle stanovených postupov rýchlo a zároveň kvalitne. Okrem stálej ponuky jedál a nápojov, si môžu cestujúci vybrať aj z denného menu, ktoré je v ponuke od pondelka do nedele. Pridanou hodnotou je nádherný výhľad na Tatry a informačná tabuľa pre cestujúcich o odchode a prí-

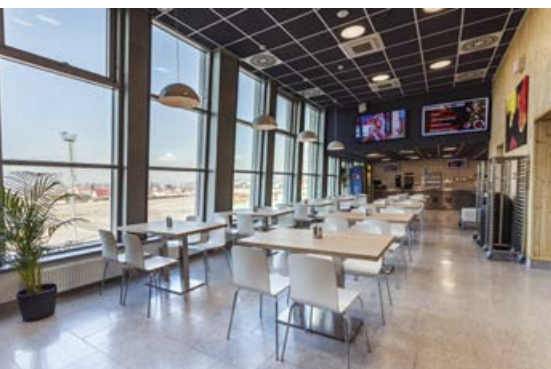
chode vlakov. Novootvorená reštaurácia v popradskej stanici je vďaka výťahu ľahko dostupná aj pre imobilných cestujúcich či pre cestujúcich s kočíkom alebo ťažkou batožinou. Otvorená je denne od 7.00 hod. do 19.00 hod. Reštaurácia sa nachádza v prestupovej hale, ktorá bola zrekonštruovaná v minulom roku v rámci III. etapy modernizácie stanice. Táto etapa rekonštrukčných prác sa týkala rekonštrukcie prestupovej haly TEŽ a opravy nástupiska pre tatranské električky. Dnešnému obrazu modernej haly predchádzala výmena opotrebovaného opláštenia, obnova vonkajšieho a vnútorného podhľadu, obnova osvetlenia a podláh. Pri rekonštrukcii nástupíšť TEŽ sa obnovila povrchová vrstva nástupíšť, očistila a obnovila sa strešná krytina, pribudli nové nátery oceľovej konštrukcie a zvodov dažďovej vody. Pribudli aj nové vchodové dvere, dlažba na nástupištiach a rozšírila sa elektronická požiarna sig-

Z histórie

Výstavba železničnej stanice Poprad - Tatry začala písať svoju novodobú históriu najprv vybudovaním výpravnej budovy s prestupovou halou etapovite v rokoch 1976 - 1987. V roku 2007 sa začala modernizácia I. etapou, ktorá riešila výstavbu podchodov a nástupísk, čiže obnovovala vonkajšie priestory. V roku 2008 sa pokračovala II. etapa modernizácie, kedy sa zmodernizovala staničná budova. III. etapa začala v roku 2016 a týkala sa rekonštrukcie prestupovej haly a nástupísk TEŽ, touto stavbou sa sfinalizoval celý projekt modernizácie popradskej železničnej stanice, čím sa zvýšila kultúra cestovania a stanica sa dostala na európsku úroveň.

nalizácia EPS, ako aj rozhlasové zariadenie. Rekonštrukcia sa dotkla aj rozvodov plynu, rekonštrukcie kotolne a je tu nový kamerový systém, požiarna signalizácia aj rozhlas. Finančné vyčíslenie nákladov je 3 674 692,91 €.

(pav), foto: Wagon Slovakia Košice, a. s.



Možnosti štúdia na Žilinskej univerzite

Od akademického roku 2018/2019
sa na Žilinskej univerzite v Žiline,
Katedre železničnej dopravy,
otvára denné a opäť aj externé
bakalárske štúdium
programu **Železničná doprava.**

Termín podania prihlášok
je do konca apríla 2018.

Viac info o štúdiu na:
<https://fpedas.uniza.sk>



Katedra železničnej dopravy



kzd.uniza.sk



Výhodné externé štúdium pre zamestnancov ŽSR

Naša partnerská škola, Stredná priemyselná škola dopravná v Trnave, plánuje aj v školskom roku 2018/2019 opäť otvoriť 1-ročné externé štúdium odborných predmetov končiace maturitnou skúškou v študijnom odbore 3739 M elektrotechnika v doprave a telekomunikáciách.

Stredná priemyselná škola dopravná v Trnave informuje, že opäť plánuje otvoriť externé štúdium odborných predmetov externou večernou formou študijného odboru 3739 M elektrotechnika v doprave a telekomunikáciách.

Začiatok štúdia: september 2018

Dĺžka štúdia: 1 školský rok

Ukončenie štúdia: maturitná skúška máj/jún 2019

Forma štúdia: externe večernou a dištančnou formou v mimopracovnom čase 2 x týždenne po 5 hodín (15.15 - 19.15 hod.)

Prihlásenie: do 31. 5. 2018

Prijímacie konanie: jún 2018, prehľadový test z techniky a dopravy a motivačný list

Podmienky prijatia: úplné stredné odborné vzdelanie s maturitou v inom odbore

Poplatok: za štúdium 0 €, za prístup do elektronického systému edupage (k učebným materiálom v elektronickej forme) 100 €

Štúdium v zmysle Zákona č. 245/2008 o výchove a vzdelávaní (školský zákon) § 42 ods. 5 a Vyhlášky MŠVVaŠ SR č. 65/2015 o stredných školách § 7, odsek 1, písmeno b)

Štúdium sa otvorí pri minimálnom zapísaní 10 študentov. Maximálny počet študentov je 30.

V prípade záujmu kontaktuje SPŠ dopravnú - www.spsdt.sk



Katedra železničného staviteľstva a traťového hospodárstva
Stavebnej fakulty Žilinskej univerzity v Žiline
v spolupráci s Oblastným riaditeľstvom ŽSR Zvolen
a Generálnym riaditeľstvom ŽSR Bratislava

u s p o r i a d a

19. a 20. apríla 2018 v Banskej Bystrici

**18. seminár traťového hospodárstva
STRAHOS 2018.**

Príspevky budú venované prezentácii aktuálnych informácií z oblastí:

- organizácie výstavby, údržby a opráv železničných tratí,
- konštrukcií a konštrukčných prvkov zlepšujúcich životnosť existujúcich a nových železničných tratí,
- modernizácie železničných tratí a staníc,
- využívania GIS v železničnom staviteľstve,
- legislatívy a stratégie realizácie stavebnej činnosti v železničnom staviteľstve.

Odborným garantom seminára je **prof. Ing. Libor Ižvolt, PhD.**, vedúci Katedry železničného staviteľstva a traťového hospodárstva, Stavebná fakulta Žilinskej univerzity v Žiline a **Ing. Miroslav Kocák**, námestník generálneho riaditeľa pre prevádzku, Železnice Slovenskej republiky.

Aktuálne informácie o seminári je možné získať na kontaktnej adrese:

Ing. Andrea Husáriková

Katedra železničného staviteľstva a traťového hospodárstva

Stavebná fakulta Žilinskej univerzity v Žiline

Univerzitná 8215/1, 010 26 Žilina

e-mail: strahos2018@fstav.uniza.sk

tel.: 00421 41 513 58 01

<http://svf.uniza.sk/kzsth>

Kalendár výročí železničných tratí na Slovensku v roku 2018

V roku 2018 je najvýznamnejším výročím 170 rokov od príchodu prvého vlaku, ťahaného parným rušňom z Viedne do Bratislavy. Nevyhneme sa zase smutným výročiam, keď zaznamenáme okrúhle výročie začiatku prevádzky tratí, po ktorých dnes už vlaky nejazdia. Príkladom sú trate Malé Straciny – Veľký Krτίš a Plešivec – Muráň.

Pavol DERAJ

Dátum	Trafový úsek	Výročie
2. 2.	Bratislava hlavná stanica – Bratislava - Rača	135
15. 2.	Prievidza - Handlová	105
31. 3.	Hlohovec - Leopoldov	120
1. 5.	Prešov – Orlov	145
1. 5.	Bratislava filiálka – Trnava (parná prevádzka)	145
1. 5.	Nové Mesto nad Váhom – Zlatovce	140
16. 5.	Zlaté Moravce – Lužianky	80
30. 5.	Malé Straciny – Veľký Krτίš	40
5. 6.	Ružomberok – Korytnica	110
11. 6.	Jablonica – Smolenice	120
12. 6.	Humenné - Palota	145
10. 8.	Hronská Dúbrava – Banská Štiavnica (úzky rozchod)	145
20. 8.	Marchegg ÖBB – Bratislava hlavná stanica	170
3. 9.	Zvolen – Banská Bystrica	145
5. 9.	Strážske – Kapušany pri Prešove	75
10. 9.	Fiľakovo – Lenartovce štátna hranica	145
1. 10.	Červená Skala – Telgárt	85
22. 10.	Michalany – Košice	145
28. 10.	Trenčianska Teplá – Vlársky Průsmyk ČD	130
31. 10.	Banská Bystrica – Harmanec	105
1. 11.	Galanta – Sereď	135
1. 11.	Trenčín – Žilina	135
15. 11.	Skalica na Slovensku – Sudoměřice ČD	125
22. 11.	Plešivec – Muráň	125
23. 11.	Poltár – Rimavská Sobota	105
27. 11.	Poltár – Kokava nad Rimavicou	110
28. 11.	Brezno – Červená Skala	115
4. 12.	Kraľovany – Oravský Podzámok	120
10. 12.	Strážky – Podolíneč	125
11. 12.	Bardejov – Prešov	125
17. 12.	Starý Smokovec – Hrebienok (pozemná lanovka)	110
20. 12.	Poprad - Tatry – Starý Smokovec	110
24. 12.	Trebišov – Vranov nad Topľou	115