

ROČNÍK XXVI

ŽELEZNIČNÝ

APRÍL 2018

SEMAFOR

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNIC SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Akcia Stihnem - Nestihnem

**Novinky
v zákonníku práce**

**ŽSR vyhlásili
súťaž na nové autá**



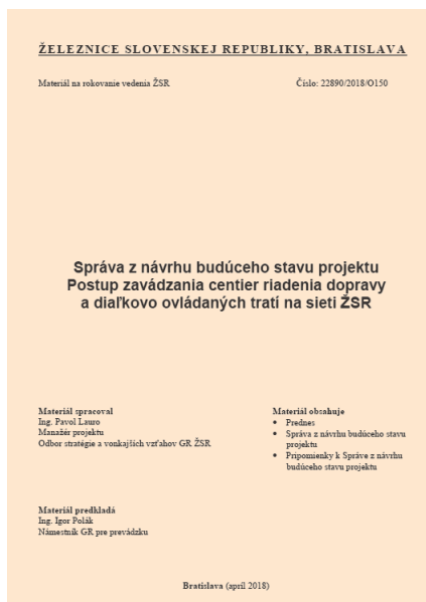
ŽSR budú mať novú stratégiu pre prípad kybernetických útokov



Vedenie ŽSR sa na svojich aprílových zasadnutiach okrem plnenia GVD, aktuálneho stavu investičných projektov, zaoberalo aj priebehom a plnením fáz viacerých projektov, schválilo investičný plán z vlastných zdrojov aktiváciou. Členovia vedenia sa tiež oboznámili s výsledkom penetračných testov, realizovaných na ŽSR.

Železnice Slovenskej republiky od začiatku roka plnia relatívny grafikon verejnej dopravy na 99,04 %. Za sledované obdobie tržby z úhrady za použitie železničnej infraštruktúry dosiahli 20,4 milióna €. Od začiatku roka sa stalo 10 registrovaných pracovných úrazov.

Vedenie GR ŽSR ocenilo veľmi dobré spracovanie projektu a schválilo Správu z návrhu budúceho stavu projektu – Postup zavádzania centier riadenia dopravy a diaľkovo ovládaných tratí



na sieti ŽSR a uložilo aktualizovať plán projektu - detailne pre fázu implementácie, spresnený pre fázu vyhodnotenie projektu. Projektový tím identifikoval potrebu zavedenia evidenčného systému pre centrálnu evidenciu údržby a porúch celej železničnej infraštruktúry. Všetky zápisy, hlásenia a evidenciu údržby a porúch celej železničnej infraštruktúry by mal zaisťovať systém automaticky alebo zápisom technického dispečera v spolupráci s prevádzkovými zamestnancami. Systém by mal poskytovať okamžité výstupy (denné hlásenia), štatistické údaje, online sledovanie stavu porúch a pod.

Námestník generálneho riaditeľa pre rozvoj a informatiku Jozef Veselka predložil návrh investičného plánu zabezpečovaného z vlastných zdrojov aktiváciou na rok 2018. Na základe **Východísk podnikateľského plánu pre roky 2018 – 2020, ktoré boli prerokované a schválené na Správnej rade 1. marca 2018, bol stanovený limit pre aktiváciu dlhodobého hmotného a nehmotného majetku pre rok 2018 vo výške 10 miliónov €.** V uvedenom limite aktivácie sú premietnuté náklady pododávok dodávateľským spôsobom, nákup nového materiálu, materiálu na zásobách, interné výkony zamestnancov a strojov, ako aj náklady na vyzískaný materiál, resp. materiál z nedokončených investícií. Stanovený limit bol rozpisovaný na základe požiadaviek

odborov GR ŽSR a jednotlivých VOJ ŽSR. Generálny riaditeľ ŽSR uvedený návrh schválil. Riaditeľ Železničných telekomunikácií Michal Korauš predložil na prvom aprílovom rokovaní vedenia výsledky penetračných testov, ktoré boli zrealizované na ŽSR. Tieto dokážu odhaliť formou pokusu o neoprávnený prienik do systémov slabiny a mieru zraniteľnosti organizácie. Na ŽSR sa uskutočnil externý penetračný test, ktorý preveril ochranu pred pokusom o prienik z vonkajšieho prostredia, interný penetračný test, ktorý odkryl slabiny umožňujúce odcudzenie či poškodenie citlivých firemných dát pracovníkom ŽSR z vnútorného prostredia siete, test dátového centra, penetračný test webovej aplikácie PIS a testy sociálnym inžinierstvom. Generálny riaditeľ ŽSR na základe výsledkov týchto testov uložil bezodkladne odstrániť všetky zistenia, ktoré sú v možnostiach Železničných telekomunikácií, ďalej vypracovať do konca apríla zoznam všetkých zistení podľa stupňa závažnosti, pravdepodobnosti útoku, náročnosti opravy, zodpovednosti za odstránenie nedostatkov, časového horizontu odstránenia nedostatkov a predpokladanej finančnej náročnosti. **Zároveň nariadil pripraviť návrh aktualizácie smernice bezpečnostnej politiky KIS ŽSR a do septembra 2018 vypracovať aj komplexnú stratégiu bezpečnosti v oblasti možných kybernetických útokov.**

(pav)

Organizačné zmeny v oblasti IT a Železničných telekomunikácií

Po rokovaniach vedenia ŽSR nastáva organizačná zmena na Odbore telekomunikácií, informatiky a informačnej bezpečnosti GR ŽSR (O210). S účinnosťou od 1. mája 2018 sa rozhodnutím vedenia ŽSR O210 integruje do štruktúry Železničných telekomunikácií Bratislava (ŽT). Všetky činnosti odboru vyplývajúce z jeho pôsobenia budú vykonáva-

né Železničnými telekomunikáciami tak, aby prechod na novú organizačnú štruktúru bol čo najplynulejší.

„Rešpektujeme rozhodnutie vedenia ŽSR a zabezpečíme plnú súčinnosť tak, aby sa táto zmena žiadnym spôsobom nedotkla užívateľov na ŽSR. Práve naopak, veríme, že táto zmena prinesie viac flexibility do interného prostredia železníc,“ povedal

Michal Korauš, riaditeľ ŽT. Bežného užívateľa informačných a komunikačných technológií (IKT) táto zmena nijakým spôsobom neovplyvní a vedenie ŽSR očakáva efektívnejšie fungovanie organizácie v oblasti IT, TELCO a IT bezpečnosti na ŽSR. O ďalších krokoch budeme informovať v ostatnom čísle Železničného Semafora.

ŽT

NA OBÁLKE

Súčasnou výstavby modernizácie železničného úseku Púchov - Považská Teplá je aj technicky náročné premostenie nosickej priehrady.

Personálne zmeny v ClaO

Generálny riaditeľ Železníc Slovenskej republiky Martin Erdössy dňom 1. apríla 2018 zaradil do funkcie námestníka riaditeľa Centra logistiky a obstarávania Bra-

tislava pre logistiku Danielu Šmigovskú a do funkcie námestníka riaditeľa Centra logistiky a obstarávania Bratislava pre verejné obstarávanie Tomáša Kovaľa.

(pav)



Na porade OR Zvolen sa riešili témy posunu, odmeňovania aj obstarávania

Sériu pravidelných porád oblastných riaditeľstiev tento rok odštartovali „Zvolenčania“. Na porade OR Zvolen v Dolnej Strehovej sa 5. apríla zúčastnilo celé vedenie GR ŽSR vrátane generálneho riaditeľa Martina Erdössyho. Najdôležitejšie témy, ktoré rezonovali, bol nový systém odmeňovania prevádzkových zamestnancov, otázka posunu vo Zvolene a Banskej Bystrici, odborné spôsobilosti niektorých typových pozícií a tiež akútny nedostatok základného materiálu na obnovu infraštruktúry.

„Tento rok nás čaká pokračovanie vecí, ktoré sme vlani začali a tiež veľa nových výziev. Pozitívnou správou je, že asi nebudeme bojovať tak veľmi s nedostatkom financií ako predošlé roky, keďže sa nám podarilo pre tento rok vybojovať o 20 miliónov € viac,“ uviedol na úvod generálny riaditeľ ŽSR a načrtnol aj jednu zo zásadných a ťažkých tém: „Urobili sme zmeny v systéme odmeňovania, tento rok by sme radi urobili poriadok v oblasti prémie. Najlepšie je sa veci dozvedieť priamo, vydiskutovať si problémy, otázky, pretože najhoršie sú chodbové reči,“ zdôraznil generálny riaditeľ záujem vedenia aktívne sa zúčastňovať na týchto poradách.

Námestník generálneho riaditeľa pre prevádzku Igor Polák oznámil svoj zámer oboznámiť sa detailne s činnosťou a problémami každého oblastného riaditeľstva osobitne aj s predstavením svojej vízie ďalšieho fungovania. „Najviac ma trápi, ak by železničiarci medzi sebou bojovali. Sme jeden tím, musíme ťahať za jeden povraz.“ Námestník GR pre rozvoj a informatiku Jozef Veselka objasnil štruktúru a financovanie projektov spolufinancovaných z EÚ, financie zo štátneho rozpočtu a kapitálový transfer, ako aj plán investícií z vlastných zdrojov. Vyzval kolegov z oblastného riaditeľstva, aby zrýchlili práce na 23 investičných zadaniach, ktoré zatiaľ neboli spracované, aby sa okamžite mohlo začať s ich realizáciou a dostupné financie sa naplno využili. Námestník GR pre ekonomiku Juraj Tkáč celé oblastné riaditeľstvo

Zvolen pochválil, že sú najlepší v plnení plánu a zaslúžia si aj pochvalu, že sa im vlani podarilo zo straty prejsť do zisku. Za oblasť ľudských zdrojov námestník GR Pavol Hudák uviedol, že sa musíme snažiť, aby sa mzdové ohodnotenie na ŽSR približovalo realite. „Je veľmi ťažké obsadzovať prevádzkové profesie, keď uchádzač príde a dozvie sa, aké nároky sú na neho kladené a aké je potom jeho platové ohodnotenie. Na to, aby sme zmenili systém odmeňovania, museli sme spraviť veľmi rázny prvý krok, čo sa nám aj podarilo zrealizovať. S týmto návrhom sme



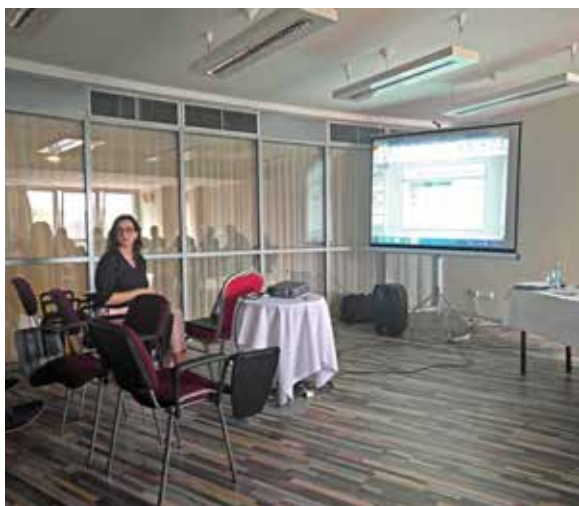
išli do kolektívneho vyjednávania, kde sme veľkou väčšinou uspeli. Pre zmeny v prémiovom poriadku máme ambíciu, aby boli založené na výkonoch a boli spravodlivé. Na ŽSR máme 190 profesií a tie spolu súvisia,“ dodal P. Hudák. Zúčastnení zamestnanci z OR Zvolen sa dotazovali ohľadne aktuálnej situácie a budúcnosti posunu vo Zvolene a Banskej Bystrici. Generálny riaditeľ objasnil, že trvá na



prechode práv a povinností v prípade, že by naši zamestnanci mali prejsť pod ZSSK. To jediné môže zaručiť, že budú pracovať za rovnakých a nie horších podmienok ako u nás. V diskusií sa otvorila aj otázka nedostatku koľajníc, výhybiek, podvalov, upozornili na končiacu zmluvu na zvrátenie. Všetci zúčastnení privítali, že sa realizuje výberové konanie na nové osobné a úžitkové autá.

V ďalšom čísle Semaforu si prečítate aj reporty z porád ostatných OR.

(text a foto pav)



Oblastné riaditeľstvo Zvolen spravuje 931,825 km tratí, z toho je 104,893 km dvojkolajných. Elektrifikovaných je 142,569 km úsek trate Banská Bystrica – Šurany, striedavou trakčnou sieťou 25 kV 50 Hz, s celkovou stavebnou dĺžkou trakčného vedenia 376,405 km. Na tratiach je 589 mostov s celkovou dĺžkou 5,925 km a 40 tunelov (viac ako polovica všetkých tunelov ŽSR) o celkovej dĺžke 18,876 km. OR Zvolen má 14 samostatných železničných staníc, 65 nesamostatných železničných staníc, 13 výhybní, 2 pohraničné prechodové stanice a 161 zastávok. Správu a údržbu infraštruktúry zabezpečuje 30 stredísk miestnej správy a údržby v odvetviach ŽTS, OZT a EE.

ŽSR vyhlásili súťaž na nové autá

Minuloročný záväzok vedenia železníc obstaráť nové cestné a úžitkové autá naberá konkrétnu podobu. Železnice Slovenskej republiky vyhlásili nadlimitnú zákazku „Operatívny lízing osobných motorových vozidiel“. Oznámenie o vyhlásení verejného obstarávania bolo 10. apríla uverejnené vo Vestníku verejného obstarávania. ŽSR v rámci tejto súťaže obstarajú 507 áut, z toho z toho 263 osobných a 244 úžitkových.

ŽSR získajú nové autá formou operatívneho lízingu na 4 roky, za ktorý zaplatia v priebehu celého kontraktu 14,2 milióna €. „Tento spôsob získania nových áut bol vyhodnotený ako ekonomicky naefektívnejší. ŽSR nedisponujú vlastnými zdrojmi na investičný nákup áut. V prípade operatívneho lízingu sa vybraná spoločnosť postará o údržbu aj prevádzku vozidiel, zrealizuje všetky administratívne úkony (prihlásenie vozidla, poistné zmluvy, emisné kontroly, STK, daň z prevádzky motorových vozidiel) a v prípade poruchy zabezpečí náhradné auto,“ hovorí riaditeľka odboru controllingu Paulína Szentesi. Z celkového počtu 507 áut takmer 95 % pôjde do prevádzky, na výkonné pracoviská ŽSR, kde je aktuálny stav vozidlového parku neudržateľný. „Komplexná obnova autoparku nebola na ŽSR riešená posledných desať rokov. Autá sú základným dopravným prostriedkom pri zabezpečovaní činnosti manažera infraštruktúry. Ak by

sme ju neriešili, malo by to vážne dôsledky pre správu a údržbu železničnej infraštruktúry. Nové autá budú po podpise zmluvy dodané do 5 až 7 mesiacov na jednotlivé oblastné riaditeľstvá,“ uviedol generálny riaditeľ ŽSR Martin Erdössy.

ŽSR k 31. decembru 2017 vlastnili 610 úžitkových vozidiel (nákladné, špeciálne, prípojné vozidlá, motocykle) a 388 osobných áut. Najstaršie je z roku 1956. Najväčší počet najazdených kilometrov bol k 1. januáru 2018, a to 654 295 km. ŽSR paralelne s touto súťažou pripravujú aj ďalšie. Tie budú zamerané na koľajové mechanizmy a diagnostické vozidlá.

(pav, foto ŽSR)

ŽSR mali k 31. decembru 2017 v stave 998 cestných vozidiel, z toho 388 osobných, 152 nákladných, 271 špeciálnych, 114 prípojných a 73 motocyklov.

Náklady na opravy a údržbu osobných áut a koľajových mechanizmov boli v roku 2017 vo výške 6,9 milióna €.



Aktuálny stav vozidlového parku ŽSR je alarmujúci. Tie „najmladšie“ majú desať rokov, nájdu sa aj 50-ročné kúsky s vyše 600 tisíckami najazdenými kilometrami.



Nadlimitná súťaž aj na podvaly a mostnice

Akútny a roky sa opakujúci nedostatok podvalov a mostníc by mala vyriešiť nadlimitná verejná súťaž, ktorú ŽSR zverejnili 12. apríla vo vestníku verejného obstarávania.

Predmetom zákazky je dodávka tovaru podvalov impregnovaných drevených priečných, podvalov impregnovaných drevených výhybkových a mostníc impregnovaných drevených, ktoré sa používajú pri budovaní, opravách a údržbe železničných tratí bez ohľadu na rozchod koľaje a sústavu železničného zvršku.

Zákazka je rozdelená na tri samostatné časti:
 Časť 1 - Podvaly impregnované drevené priečné,
 Časť 2 - Podvaly impregnované drevené výhybkové,
 Časť 3 - Mostnice impregnované drevené.
 Celková odhadovaná cena je 9,6 milióna €, lehota na predkladanie ponúk uplynie 17. mája 2018 o 10.00 hod.

(pav)

ŽSR podpísali spoluprácu s ďalšími dvoma strednými školami

V rámci rozšírenia spolupráce so strednými odbornými školami v oblasti vzdelávania a získavania budúcich kvalifikovaných zamestnancov uzavreli ŽSR 27. marca 2018 dve nové zmluvy.



„Veľmi oceňujem podpis tejto zmluvy, jej realizácia prispeje ku kvalite odborného vzdelávania našich študentov a možných budúcich úspešných zamestnancov ŽSR,“ povedal riaditeľ SPŠE na Zochovej Milan Ferenčík (na foto vľavo).

Prvou je zmluva o duálnom vzdelávaní so Strednou priemyselnou školou dopravnou na Kvačalovej ulici v Bratislave, cieľom tejto zmluvy je aktívny vstup ŽSR a SPŠ dopravnej do systému duálneho vzdelávania v študijnom odbore operátor prevádzky a ekonomiky dopravy. Ďalej bola uzavretá Rámcová zmluva o spolupráci so Strednou priemyselnou školou elektrotechnickou na Zochovej ulici 9 v Bratislave. Cieľom je aj spolupráca v Štipendijnom programe ŽSR. Obe zmluvy upravujú spoločný postup

pri zabezpečení vzdelávania a prepojenia výučby teórie s prevádzkovou praxou, čím otvárajú väčšie možnosti získavania budúcich zamestnancov z radov absolventov uvedených škôl pre prácu na ŽSR. Žiaci tak budú mať možnosť vykonávať odbornú prax alebo odborný výcvik priamo na pracoviskách ŽSR a po úspešnom ukončení štúdia budú mať možnosť širokého uplatnenia v oblasti železničnej dopravy. „Cieľom štipendijného programu ŽSR a duálneho systému vzdelávania je mo-

tivovať mladú generáciu na štúdium v odborných profesiách, ktoré sú pre ŽSR dôležité a systematicky tak riešiť problém so získaním zamestnancov v nosných profesiách v železničnej doprave a elektrotechnike,“ hovorí generálny riaditeľ ŽSR Martin Erdössy.

(pop), foto: pav



Riaditeľka SPŠ D na Kvačalovej Eva Kozová dodáva: „Aj my sa tešíme na vzájomne prospešnú a dlhodobú spoluprácu na poli duálneho vzdelávania v oblasti železničnej dopravy.“



Novinky v zákonníku práce ovplyvnia aj ŽSR

Od 1. mája 2018 nadobúda účinnosť Zákon č. 63/2018, ktorým sa novelizuje Zákonník práce. Tento zákon podstatným spôsobom upravuje najmä režim poskytovania niektorých mzdových zvýhodnení.

Zákon stanovuje pre obdobie od 1. mája 2018 do 30. apríla 2019:

- sumu mzdového zvýhodnenia za každú hodinu práce v sobotu najmenej 25 % minimálnej mzdy v eurách za hodinu,
- sumu mzdového zvýhodnenia za každú hodinu práce v nedeľu najmenej 50 % minimálnej mzdy v eurách za hodinu,
- pri nočnej práci zvyšuje mzdové zvýhodnenie na sumu najmenej 30 % minimálnej mzdy v eurách za hodinu. V prípade, že zamestnanec vykonáva rizikóvu prácu, je mzdové zvýhodnenie za nočnú prácu najmenej 35 % minimálnej mzdy v eurách za hodinu.

Zákon okrem iného ďalej určuje mzdové zvýhodnenie za prácu vo sviatok v sume

najmenej 100 % priemerného zárobku zamestnanca.

ŽSR v súvislosti s uvedenými zmenami pripravili do kolektívneho vyjednávania návrh Zmeny č. 13 Smernice pre odmeňovanie zamestnancov ŽSR, ktorý obsahuje zvýšenie mzdového zvýhodnenia za nočnú prácu, ako aj nové sumy pre mzdové zvýhodnenie za prácu v sobotu a v nedeľu. Mzdové zvýhodnenie za prácu vo sviatok bolo v ŽSR uplatňované už aj v predchádzajúcom období a je v súlade so súčasnou novelou ZP. Návrh zamestnávateľa predpokladá v týchto súvislostiach zvýšenie mzdových nákladov v roku 2018 o 1,113 mil. €.

© 510 GR ŽSR

Železnica dobýva posledné zákutia I

Pomimo miestnych železníc s normálnym rozchodom, ktoré boli vlastne len zjednodušenými a zlacnenými odvođeninami niekdajších hlavných dráh, sa v poslednej štvrtine 19. storočia na Slovensku začali objavovať i železnice zvláštnych technických sústav. Dôvodom bola snaha dostať v rámci reálnych možností financovania železničnú trať i do najodľahlejších kútov horských masív karpatského oblúka a otvoriť tak cestu k priemyselnému využitiu ich lesného či nerastného bohatstva, alebo sprístupniť atraktívne prírodné zákutia turistickému ruchu.

Najjednoduchším riešením boli úzkorozchodné železnice, ktoré boli v podstate zmenšeninou tých „dospelých“. Hlavnou ich výhodou bola skutočnosť, že v rovnakej mierke sa zmenšoval nielen rozchod železnice, ale i polomery oblúkov a šírka telesa železnice. Úmerne tomu, samozrejme, klesali i stavebné a prevádzkové náklady. Určitou nevýhodou bola strata možností prechodu ich vozidiel do siete celoštátnych dráh a z toho vyplývajúca potreba prestupovať či prekladať náklad.



Úzkorozchodný rušeň z lokomotívky Budapešť v službe na vlečke železniarni Podbrezová, na fotke približne z roku 1950.

Za prvú parostrojnú úzkorozchodnú železniciu v celosvetovom meradle sa považuje železnica Ffestiniog Railway s rozchodom 597 mm, postavená v britskom Walese už v roku 1832. Po ojedinelých realizáciách z konca prvej polovice 19. stor. sa od 60. rokov 19. storočia čoraz viac začali objavovať úzkorozchodné železničné trate i na európskom kontinente. Na území Slovenska bola azda najstaršou takou železnicou trať Hronská Dúbrava – Banská Štiavnica, postavená s rozchodom 1000 mm podľa normálnej Uhorskej štátnych dráh ako trať III. triedy a sprevádzkovaná 10. 8. 1873. O jedno desaťročie neskôr, presnejšie 31. 12. 1884, bola sprevádzkovaná i železnica medzi Gelnicou a Smolníckou Hutou, takisto s rozchodom 1000 mm.

Pozvoľné udomácnovanie tohto druhu železníc na európskom kontinente motivovalo už v roku 1876 Spolok nemeckých železničných správ (VDEV) k vypracovaniu dokumentu Grundzügen für



Vlak Považskej lesnej železnice v stanici Ráztkoty v októbri 1972.

die Gestaltung der Sekundäreisenbahnen (Základy pre návrh sekundárnych železníc), ktorý sa zaoberal aj železnicami s rozchodom 750 a 1000 mm.

Rozhodujúcu etapu budovania úzkorozchodných železníc v Rakúsko-Uhorsku ale odštartovala v roku 1878 výstavba vojenskej zásobovacej železnice z Bosanskeho Brodu do Zenice, po anexii Bosny a Hercegoviny dunajskou monarchiou. Stavebná firma Hügel a Sager tu použila vozidlá z nedávno ukončenej stavby železnice Timișoara – Orșova s rozchodom 760 mm. Celá sieť v oblasti sa postupne rozrástla na vyše 1000 km. Pritom sa potvrdilo, že oproti normálnemu rozchodu tento rozchod umožňuje znížiť stavebné náklady asi o jednu tretinu, pri zachovaní ešte pomerne slušnej prepravnej kapacity. Na území dnešného Slovenska potom úzkorozchodné železnice s tzv. „bosenským“ rozchodom nadobudli ohromný význam, najmä ako výkonný dopravný prostriedok pre zvoz dreva z lesov slovenskej časti karpatského oblúka a poľnohospodárskych plodín z poľí južného Slovenska. Skutočný ich boom u nás nastal na prelome 19. a 20.



Lesná železnica medzi Čiernym Balogom dnes slúži pre turistické účely.

storočia, odkedy ich bolo možné nájsť takmer v každej slovenskej doline či v okolí väčších cukrovarov. Bezproblémovosť ich prevádzky motivovala na začiatku 20. stor. aj výstavbu verejnej úzkorozchodnej železnice s bosenským rozchodom, spájajúcu Ružomberok a kúpele v Korytnici a sprevádzkovanú 5. júna 1908. Nepreberné množstvo slovenských lesných železníc dnes reprezentuje viacero múzejných expozícií, napr. v liptovskej Pribyline, kysuckej Vychylovke či oravskom Tanečníku. Azda najvernejšie však možno špecifickú atmosféru tohto svojrázneho dopravného prostriedku zažiť na Čiernohronskej železnici, dodnes prevádzkovanom pozostatku jednej z najväčších sietí lesných železníc v okolí Čierneho Balogu.

Horný Hričov odmieta prevziať železničnú lávku a podchod do svojej správy

Nechcú to, čo sami žiadali a schválili

ŽSR k 31. decembru 2017 stavebne ukončili modernizáciu železničného úseku Považská Teplá - Žilina. Celkovo bolo na tejto stavbe vybudovaných 271 stavebných objektov a 119 prevádzkových súborov. ŽSR však opakovane riešia problém, keď hlavne menšie obce odmietajú novovybudované objekty – cesty, mosty a podobne, ktoré priamo nesúvisia so železnicou, prevziať do svojej správy, hoci pri príprave stavby s tým bez problémov súhlasili.

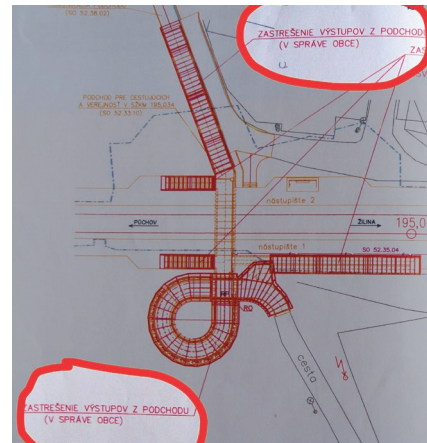
Posledným prípadom je spor s obcou Horný Hričov. Starosta obce odmietol prevziať do svojej správy časť nadchodu pre cestujúcich, zrekonštruovanú lávku pre peších a pozemnú komunikáciu s prepojením na Slovnaft. Patová situácia môže vyústiť do krajného riešenia, že tieto objekty budú obmedzené pre prístup verejnosti. Ide o tzv. vyvolané investície, teda tie časti stavebného diela, ktoré nesúvisia priamo s potrebami prevádzkovania dopravy na dráhe, resp.



Lávku ponad železnici aj podchod odmieta obec Horný Hričov prevziať do svojej správy.

činnosťami súvisiacimi so zabezpečením bezpečnosti a plynulosti železničnej dopravy. Vo všeobecnosti tieto stavebné objekty slúžia ako náhrada za zrušené železničné priestrechy. Na ich pôvodnom mieste ale

bo v blízkej vzdialenosti boli vybudované (podľa stavebno-technickej a ekonomickej náročnosti) podchody, podjazdy, nadjazdy, mosty, lávky atď. „Všetky taktó zrealizované stavebné objekty sú výsledkom dlhoročného procesu, počínajúc investičným zámerom, cez územné rozhodnutia, stavebné povolenia, atď., v rámci ktorého sa k predkladaným dokumentom aj opakovane vyjadrovali štátne orgány, orgány štátnej správy, orgány samosprávy, rôzne iné dotknuté orgány a organizácie a ďalšie subjekty, a to vrátane obce Horný Hričov. Ich požiadavky a stanoviská sa stali súčasťou, resp. podmienkami povolení v stavebných konaniach a so všetkými podmienkami súhlasili,“ vysvetľuje riaditeľ odboru investorského Štefan Sedláček. Nebolo tomu inak ani v prípade obce Horný Hričov, avšak, medzičasom sa vedenie obce vymenilo a nastal problém. ŽSR sa opakovane snažili odovzdať majetok vyvolaných investícií do majetku, správy a údržby obce tak, ako to bolo v rámci schvaľovania projektu odobrené predchádzajúcim starostom. Samospráva však tieto objekty odmieta prevziať, hoci sa konalo niekoľko rokovaní. S cieľom odovzdať všetky tieto objekty obci sa konalo niekoľko rokovaní na



Projekt, ktorý schválil predchádzajúci starosta Horného Hričova, jednoznačne hovorí, že podchody prejdú do správy obce.

úrovni vrcholových manažérov ŽSR, zástupcov obce Horný Hričov, zhotoviteľa stavby a stavebného dozoru. K dnešnému dňu obe strany nedospeli k vzájomnej dohode. S cieľom predísť škodám, vandalizmu, možným nehodám a úrazom, v prípade, že nedôjde k dohode s predstaviteľmi obce Horný Hričov, budú ŽSR nútené prijať mimoriadne opatrenia, ktoré čiastočne obmedzia ich plnohodnotné využitie, resp. účel, na ktoré boli vyhotovené.

(pav, foto ŽSR)

Budova ŽSR má po požiari nové zastrešenie

Ubehli už dva mesiace od nešťastného požiaru strechy na administratívnej budove ŽSR na Železničnej ulici v Košiciach. Budova až do zmieneneho 27. februára prechádzala rekonštrukciou podľa odsúhlaseného harmonogramu a organizácie výstavby vypracovanej zhotoviteľom stavby. Požiar všetky stavebné práce prerušil.

Už piateho marca bolo investorom povolené pokračovať v rekonštrukčných prácach na budove na základe súhlasu hasičov a polície, okrem priestorov na 3. a 4. poschodí poškodených požiarom. „Po dodaní „Statického posúdenia konštrukcii zasiahnutých požiarom“ začala asanácia priestorov na 4. poschodí, zhoreného krovu a realizácia dočasného zastrešenia časti budovy zasiahnutej požiarom. Od 4. apríla pokračuje i rekonštrukcia na 3. a 4. poschodí, t. j. na časti budovy, ktorá bola zasiahnutá následkami požiaru,“ vysvetľuje Martin Pindroch, vedúci Oblasťnej správy majetku Košice. Pre zamedzenie ďalšieho zamočenia zasiahnutých priestorov na 3. a 4. poschodí bolo realizované dočasné zastrešenie, prekrytie požiarom zasiahnutých priestorov s použitím systémových debniacich

prvkov prekrytých fóliou a odvodnením atmosférických zrážok do existujúcich kanalizačných zvodov. Zároveň sa v zmysle odsúhlasenia Krajského pamiatkového úradu (KPÚ) Košice asanovali, resp. sanovali komínové telesá, ktoré zostali po požiaru odkryté v celej výške a domurovávajú sa požiarom poškodené protipožiarne steny v podkrovi, ktoré sa spevňujú železobetónovými venci.

Na podkrovných priestoroch, ktoré boli zničené požiarom, bude možné pokračovať v rekonštrukcii až po realizácii nového krovu. Až po dodaní, schválení a posúdení projektovej dokumentácie KPÚ bude možné vypracovať harmonogram postupu stavebných prác. To bude mať zásadný vplyv na posun termínu dokončenia rekonštrukcie celej budovy.

(pav, foto: OSM Košice)



Po požiaru musela byť vyprataná suť a zhorený materiál zo všetkých priestorov – strechy, podkrovia, nádvoria budovy, chodníka pri južnej fasáde. Dnes už má časť strechy, zasiahnutá požiarom, nové zastrešenie.



Pozor na zásady bezpečnosti komunikačných a informačných systémov

V minulom čísle Ž Semaforu sme písali o penetračných testoch, ktoré ŽT v spolupráci s dodávateľom na sieti ŽSR vykonali, testy boli zamerané na komplexnú bezpečnosť siete. Na túto tému nadviažeme a bezpečnosti v prostredí IT, teda počítačov, sietí alebo mobilných telefónov sa budeme venovať bližšie. Nosným dokumentom je Bezpečnostná politika komunikačných a informačných sietí (KIS). Ide o vrcholový dokument ŽSR v oblasti informačnej bezpečnosti, týka sa všetkých zamestnancov, ktorí používajú jej zariadenia a informácie. Dodržiavanie politiky je v zmysle Pracovného poriadku ŽSR súčasťou zamestnaneckej zmluvy. Dôsledky nedodržania sú veľmi vážne a môžu poškodiť schopnosť Železničných telekomunikácií dosiahnuť svoj bezpečnostný zámer alebo poškodiť profesionálnu reputáciu spoločnosti.

ZÁKLADNÉ PRINCÍPY – ČO POUŽÍVATELIA KONCOVÝCH ZARIADENÍ KIS MUSIA:

- Chrániť pridelené aktíva KIS
- Dodržiavať stanovenú klasifikáciu údajov v rámci KIS ŽSR
- Dodržiavať zásady ochrany osobných údajov vyplývajúce z bezpečnostného projektu a smerníc na ochranu osobných údajov v informačnom systéme ŽSR
- Pre narábanie s médiami a bezpečnosť v zmysle platnej legislatívy (Zákon o ochrane osobných údajov) využívať plošne nasadené skartovacie zariadenia, dátové trezory a technické trezory
- Absolvovať edukáciu vyplývajúcu z platnej legislatívy a školenia na prehľbovanie a dopĺňanie kvalifikácie prostredníctvom ÚIVP
- Dodržiavať zásady fyzickej bezpečnosti vyplývajúce z platných predpisov ŽSR
- V prípade doručenia nevyžiadanej pošty (SPAM) je potrebné ju preposlať ako prílohu správy na adresu spam@zsr.sk so žiadosťou na zablokovanie nevyžiadanej pošty
- Zálohovať služobnú elektronickú poštu ŽSR a ostatnú elektronickú dokumentáciu
- Dodržiavať pravidlá a podmienky pre inštalácie, používania a servisu koncových zariadení IKT a počítačových programov na ŽSR uvedené v smernici ŽSR „Zásady nadobúdania, využitia a servisu HW a SW prostriedkov KIS na ŽSR“
- Dodržiavať zásady riadenia prístupu definované pracovnou náplňou
- Dodržiavať povinnosti vyplývajúce z využívania prostriedkov a informačných zdrojov, tzn. používateľ ŽSR je povinný:
 - používať zverené zariadenia v zmysle vypracovaných pravidiel, aplikovaných pre prácu v jednotlivých informačných systémoch,
 - zabrániť prístupu nepovolanej osoby k zariadeniam zabezpečujúcim prístup k informačným zdrojom,
 - starať sa o zverené zariadenie tak, aby predchádzal jeho poškodeniu alebo predčasnému opotrebovaniu,
 - po vzdialení sa z pracoviska uviesť komunikačné zariadenie do takého stavu, aby sa zabránilo jeho zneužitiu (odhlásenie sa z aplikácie, odhlásenie sa zo systému),
 - zabezpečiť utajenie prístupových hesiel do komunikačných prostriedkov a aplikácií,
 - udržiavať pracovné prostredie, v ktorom sa nachádzajú citlivé údaje v súlade so zásadou „prázdného stola“ a „prázdnjej obrazovky“.



- Dodržiavať povinnosti pri prístupe k aplikáciám a informáciám/pravidlá bezpečného hesla:
 - používateľ je zodpovedný za zneužitie svojho užívateľského účtu do komunikačnej siete ŽSR inou osobou,
 - používateľ je povinný heslo držať v maximálnej tajnosti a zabrániť jeho prezradeniu,
 - používateľ je povinný zmeniť heslo vždy, keď existuje akákoľvek indícia ohrozenia systému alebo hesla,
 - používateľ je povinný meniť svoje heslo podľa nasledujúcich pravidiel:
 - každé prihlasovacie heslo musí spĺňať požiadavku komplexnosti,
 - komplexnosť hesla je zabezpečená bezpečnostnými politikami doménových serverov,
 - komplexné heslo: minimálna dĺžka 8 znakov, minimálne jedno veľké, jedno malé písmeno a jedna číslica. Nemožno použiť posledných 24 hesiel,
 - platnosť hesla v doméne je 90 dní, pred vypršaním platnosti hesla server automaticky žiada používateľa o jeho zmenu,
 - server bude upozorňovať na zmenu hesla 15 dní pred skončením platnosti,
 - pri nezmenení hesla po 90 dňoch sa používateľ neprihlási na pracovnú stanicu, účet sa mu zablokuje a bude si musieť požiadať o zmenu hesla a odblokovanie účtu cez Service-Desk Železničných telekomunikácií.

V májovom čísle Ž Semaforu budeme v téme pokračovať a zameriame sa na situácie, kedy hrozí bezpečnostný incident a tiež uvedieme, čo používatelia robiť nesmú.

Úsekové odpínače v minulosti a dnes

Trakčné vedenie jednofázovej trakčnej prúdovej sústavy na ŽSR bolo vybudované v rokoch 1967 – 1971 podľa vtedajšej zostavy trakčného vedenia a neskôr dopĺňané, respektíve upravované o nové schválené prvky, medzi ktoré patria aj úsekové odpínače. Odvedy prešli úsekové odpínače, ktoré sú neodmysliteľnou súčasťou trakcie a slúžia na odpínanie príslušného úseku trakčného vedenia, mnohými zmenami.

Postupne, ako sa modernizovali riadiace strediská elektrotechniky, začal sa montovať aj systém diaľkového riadenia zariadení elektrotechniky a energetiky. Z piatich riadiacich stredísk elektrotechniky (RSE) prevádzkovaných v odvetví EE je prostredníctvom zariadení diaľkového riadenia zabezpečovaný technologický proces napájania elektrickej trakcie (TP-NET). V prevádzke to v praxi znamená, aby dôležité prvky napájania okrem iného aj pohony a odpínače bolo možné obsluhovať diaľkovo, teda elektrodispečerom z RSE. V pôvodných motorových pohonoch boli nespoľahlivé koncové spínače, pretože boli vyrábané z nekvalitných materiálov ako „pentinax“ alebo plexisklo, ktorých zásadnou nevýhodou bolo, že navlhli a prerážali medzi kontaktmi. Kontakty boli mosadzné, bez kvalitnej kontaktnej plošky, čím veľmi ľahko podliehali oxidácii, napalovali sa a ostávali nevodivé.

Zariadenie pre ovládanie úsekových odpínačov, združený komunikačný terminál a terminál diaľkového riadenia postupne nahradili staré ovládacie pulty. Rovnako postupne boli stanice za stanicou namontované aj nové typy motorických pohonov pod označením EP 01, EP 01D, EP 01DP1 a 2. Namontovaním nových pohonov sa ale vyskytol problém pri mrazoch, ktorý spočíval v nesúlade nového rýchleho pohonu a starých typov odpínačov. Často sa stávalo, že sa pri manipulácii lámali izolátory na úsekových odpínačoch a spôsobovali poruchy. Firma SEZ Krompachy prezentovala novú radu odpínačov, ktoré po skúšobnej prevádzke boli na ŽSR schválené, aby sa potom mohlo začať s výmenou úsekových



Úsekové odpínače s ručne ovládaným pohonom...

odpínačov. Ich konštrukcia je prispôbená na montáž, respektíve na výmenu za staré. V ideálnom prípade sa mení nový odpínač zároveň s novým pohonom na nové lišty a s novým tiahom. Pokiaľ to nie je možné, vznikajú problémy s nastavením a ich chod nie je ideálny. Pred samotnou výmenou bolo potrebné zistiť a preveriť niekoľko vecí. Najprv zamestnanci zistili typy starých úsekových odpínačov, ako aj spôsob uchytenia. Takto mohli pristúpiť k výberu správneho typového výkresu zapojenia spolu s novým typom úsekových odpínačov. Okrem odpínačov, samozrejme, vybrali vhodné laná a pripojovacie svorky a v niektorých prípadoch i umiestnenie podperného izolátora. Po zrealizovaní výberu spomínaných prvkov zabezpečili



... a úsekové odpínače motorové, ktoré sú ovládané z dopravnej kancelárie cez pult.



výluku v súlade s technologickým postupom a technikou s hydraulickou vysokozdvížnou plošinou na umožnenie montáže vo výškach.

Július Palacka, OR Trnava, foto: Peter Garaj



Práce na výmene úsekových odpínačov.



Železničné stanice Považská Teplá a Považ

Modernizácia železničnej trate Púchov – Žilina pre rýchlosť do 160 km/hod, konkrétne I. etapa v úseku Púchov – Považská Teplá, ktorú realizuje Združenie Nimnica, má päť ucelených častí stavby. O technicky najnáročnejších častiach – výstavbe dvoch tunelov, premostení Nosickej priehrady a rieky Váh, ste aj prostredníctvom Ž Semaforu pravidelne informovaní. Dnes vám prinášame reportáž o zmenách, ktorými prechádzajú železničné stanice Považská Bystrica a Považská Teplá.

V železničnej stanici Považská Teplá sa aktuálne práce týkajú železničného zvršku aj spodku, pracuje sa na novom zárubnom múre, súčasťou modernizácie bude aj nový cestný nadjazd a protihlukové steny.



Osadzovanie prvej rady soklových panelov má za sebou budúca protihluková stena.



Pôvodná podoba železničného zvršku na nástupisku č. 1, 2 je už minulosťou.



Sypanie sanačnej vrstvy a hutnenie, svahovanie násypu a pokládka geotextílie sú súčasťou prác na novom železničnom spodku.



Takto prebiehajú práce na novom cestnom nadjazde, polozenie trojosej geomreže, sypanie štrkového vankúša pod základ piliera P2, armovanie a debnenie na podkladový betón pod základ piliera P2.

ská Bystrica budú mať modernú tvár

V železničnej stanici Považská Bystrica momentálne prebieha etapa B3, ktorá potrvá do 6. júna. Zahrňuje modernizáciu párnej skupiny koľají, modernizáciu druhej traťovej koľaje medzi žst. Považská Teplá - Považská Bystrica a modernizáciu párnej skupiny koľají v žst. Považská Teplá na bratislavskom zhlaví. Všetky práce pokračujú podľa harmonogramu a odsúhlasených technologických postupov prác.



V stanici Považská Bystrica sa realizujú práce na dokončení 2. nástupišťa a príslušného koľajového zvršku na párnej strane žilinského zhlaví.



Po pri úseku trate Považská Teplá - Považská Bystrica je už vybudovaná nová cestná komunikácia, ktorá slúži pre verejnosť a firmy nachádzajúce sa za traťovou koľajou ako náhrada za zrušené priestieštie. V mieste zrušeného priestiešťa sa buduje podchod pre verejnosť.



Pre cestujúcu verejnosť sa od decembra minulého roka prakticky nič nezmenilo. V súčasnosti všetky vlaky odchádzajú z 1. nástupišťa.

(pav, Jozef Hromec, foto: Združenie Nimnica a Jozef Hromec)



V Lužiankach začali s budovaním základov stavebných objektov

Prevádzka terminálu sa spustí v októbri

Ubehol už rok, kedy presne 18. apríla 2017 ŽSR začali s budovaním Terminálu intermodálnej prepravy v Lužiankach a zhotoviteľ, spoločnosť STRABAG s.r.o., si prevzala stavenisko. V týchto dňoch naďalej prebiehajú v Lužiankach stavebné práce vo vysokom tempe. Príprava územia je z väčšej časti ukončená, prebieha pokládka sieťí a budovanie základov stavebných objektov. Na spojovacej koľaji sa finalizuje rekonštrukcia železničného mosta ponad rieku Nitra a nového mosta nad novovybudovanou cestnou infraštruktúrou. Zároveň sa pripravuje rekonštrukcia mosta v obci Lužianky. Stavebná činnosť je podporená získaním právoplatnosti ďalších stavebných povolení.

TIP Lužianky je z hľadiska jeho funkcie rozdelený na tri funkčné celky: expedícia, sklad hotových výrobkov a kontajnerové prekladisko. Pre funkčné celky expedícia a sklad hotových výrobkov bol stanovený termín 3. september pre spustenie prevádzky v obmedzenom režime a 15. október pre plnú prevádzku. Funkčný celok kontajnerové prekladisko prechádza v súčasnosti fázou vyhodnocovania možných alternatív jeho budúceho fungovania a prevádzkovania.

Na poli obchodných rokovaní prebiehajú rozhovory priamo so zástupcami strategického partnera Jaguar Land Rover (JRL)



Betonáž pilotov pod nakladacou rampou



Betonáž základových kociek prevádzkovo-administratívnej budovy

Slovakia, ale aj so zástupcami jeho dodávateľov, spoločnosťami Gestamp, Gonvarri, Novelis, DB CARGO, GEFCO a inými. Snahou ŽSR je v najbližších mesiacoch úspešne dotiahnuť uzatvorenie obchodných zmlúv na poskytovanie služieb TIP Lužianky s JLR a pripraviť pevný základ pre zahájenie verejného obstarávania pre výstavbu funkčného celku kontajnerové prekladisko. Súčasne prebieha aj komunikácia ŽSR s Európskou komisiou. Strategická investícia JLR na Slovensku je totiž od začiatku pod drobnohľadom Európskej komisie. Tá sleduje činnosť investorov, monitoruje priebeh výstavby a jej financovanie vo vzťahu k priznanej štátnej pomoci.

(text a foto Peter Orolin)

Zaznamenali sme...

Výmena koľajníc

ŽSR realizovali v apríli v úsekoch Tornaľa – Štrkovec a Rimavská Sobota – Rimavská Baňa súvislú výmenu koľajníc. Práce vykonali zamestnanci ŽSR a cestujúci boli v čase výluk prepravovaní autobusmi.

Oprava koľaje v úseku Medzibrod - Slovenská Ľupča

16. až 19. apríla sa pracovalo na výlukách aj v úseku Medzibrod - Slovenská Ľupča. V rámci tejto výluky sa okrem opravy koľajového lôžka koľaje dosypal štrk, vykonala sa smerová a výšková úprava koľaje a úprava štrkového lôžka. Táto výluka si tiež vyžiadala náhradnú dopravu autobusom.

ŽSR opravili železničné priestie v Obišovciach

Vo štvrtok 19. apríla začali železnice s opravami na železničnom priestie, ktoré sa nachádza v obci Obišovce. Predmetom opravy priestie bola výmena koľajového roštu, teda drevené podvaly sa nahradili betónovými. Ďalej išlo o výmenu upevňovadiel a koľajníc, štrkového lôžka a zriadenie priestienej konštrukcie typu STRAIL. Počas výluky, ktorá trvala do druhého dňa, vlaky nahradili autobusy, avšak cestná doprava bola bez obchádzky.

(pop)

Nové priecestné zabezpečovacie zariadenie v Margecanoch

Koncom marca aktivovali zamestnanci ŽSR nové svetelné priecestné zabezpečovacie zariadenie so závorami na priechode pre peších na železničnej zastávke v obci Margecany v kilometri 131,253.

Priechod pre peších už v Margecanoch bol, no doteraz bol nezabezpečený. V rámci dvojdňovej výluky vykonali železničari v spolupráci s dodávateľom úpravu staničného zabezpečovacieho zariadenia v železničnej stanici Margecany a aktivovali nové svetelné priecestné zabezpečovacie zariadenie so závorami na zastávke Margecany. Na nezabezpečený priechod pribudli okrem iného celé závoru bez aktívnej sig-

nalizácie. Činnosť priecestia je ovládaná automaticky jazdou vlaku prostredníctvom počítača náprav so snímačmi kolies v závislosti na postavenej vlakovej ceste. Po aktivovaní nového priecestného zabezpečovacieho zariadenia so závorami odkryli trvalé dopravné značenie a výstražníky na priechode pre peších, ktoré boli dovtedy zakryté nepriesvitnou fóliou.

(bos), foto: ŽTS OR Košice



Takto vyzerá nový priechod pre peších na železničnej zastávke Margecany.

Chodci na zastávke v Novej Vieske majú nový zabezpečený priechod



V stanici Strekov železničari opravili aj priecestie.

V rámci výlukových prác v úseku Gbelce – Strekov stihli železničari aj v spolupráci s externými firmami zriadiť zabezpečený priechod pre peších na zastávke Nová Vieska a opraviť priecestie v ŽST Strekov.

Tieto práce sa uskutočnili v priebehu apríla. Ich súčasťou bola aj oprava koľajového lôžka koľaje a zriadenie časti nástupištia vedľa oboch tratových koľají medzistaničného úseku Gbelce – Strekov.

Okrem zriadenia priecestia pre peších na zastávke v Novej Vieske vykonali zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Nové Zámky tiež práce na oprave železničného priecestia v železničnej stanici Strekov a súvislú výmenu koľajnic v medzistaničnom úseku ŽST Gbelce – ŽST Strekov.

(bos), foto: Miroslav Železik



Zriadenie zabezpečeného priechodu pre peších v Novej Vieske je pre chodcov či cyklistov určite pozitívnu správou.

Zrekonštruované priecestie v Senci

Frekventované priecestie v km 79,330 nachádzajúce sa v ŽST Senec prešlo počas prvej polovice apríla komplexnou rekonštrukciou. Okrem rekonštrukcie priecestia sa vykonali aj opravné práce v úseku ŽST Senec – ŽST Bernolákovo.

Práce na rekonštrukcii priecestia v ŽST Senec trvali od 9. do 19. apríla. Výluka si vyžiadala trvalú uzávierku cestnej komunikácie križujúcej železničnú trať. Obchádzka viedla cez neďaleký nadjazd, vzdialený asi pol druhu kilometra. Výluka bola využitá aj v medzistaničnom úseku Senec – Bernolákovo, kde bolo vykonané ucelovanie bezстыkovej koľaje a oprava geometrickej polohy koľaje strojnou podbíjačkou.

(bos), foto: Ján Bínovský



Stovky priestupkov počas akcie Stihnem – Nestihnem

ŽSR v spolupráci s políciou uskutočnili už druhýkrát preventívno-bezpečnostnú akciu s názvom Stihnem – Nestihnem, ktorá sa zameriava na bezpečnosť prechodu a prejazdu cez železničné priecestia. 10. apríla na 82 nelegálnych prechodoch monitorovali hliadky železničnej polície pohyb osôb cez tieto nelegálne prechody a na 37 železničných priecestiach kontrolovali dodržiavanie zákona o cestnej premávke.

VÝSLEDKY V ČÍSLACH:

Zapojení policajti:	166
Skontrolované osoby:	583 / 197 - chodci 359 - vodiči 27 - cyklisti
Nepovolené prechádzanie cez dráhu:	125
Porušenie maximálnej rýchlosti na železničnom priecestí:	104
Priestupky proti bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky:	50

Tentokrát dostali previnilci nielen leták, v ktorom je podrobne a zrozumiteľne vysvetlené, ako správne prechádzať cez železničné priecestie a kde a ako je dovolené prechádzať cez železničnú trať, ale aj peňažnú pokutu. Policajti v jednom prípade zadržali vodičský preukaz za jazdu na červenú a vypátrali jednu vec.

(pop), PZ SR, foto: autorka, PZ SR



Posolstvo tejto akcie sa prezentovalo aj médiám, a to na priecestí v Trnave. Zúčastnil sa ho aj (zľava) viceprezident Policajného zboru Ľubomír Ábel a minister dopravy a výstavby SR Arpád Érsek.



Vodič Tatry zrážku s vlakom neprežil, doprava bola prerušená takmer 28 hodín

7. apríla o 12,35 hod. sa v úseku Haniska pri Košiciach – Veľká Ida stala ďalšia tragická nehoda, nákladný vlak ZSSK Cargo sa zrazil s nákladným autom. V dôsledku zrážky sa

rušeň vykoľajil, kabína auta a okolitý trávnatý porast začali horieť. Rušňovodič bol zranený a vodič auta zraneniam na mieste podľahol. Keďže zrážka bola naozaj silná,

rušeň vlaku a železničná infraštruktúra boli poškodené, následky nehody boli odstránené až na druhý deň o 16.30 hod.

(pop, foto: ŽSR)



Tragická nehoda na priecestí sa stala iba deň po akcii Stihnem – Nestihnem

Zrážka osobného vlaku a auta, ktorá sa stala 11. apríla krátko po 6. hodine ráno na zastávke Rimavské Janovce, mala mimoriadne tragické následky. Vyžiadala si životy dvoch ľudí, ktorí zomreli na mieste, tretia obeť podľahla zraneniam v nemocnici a ďalší dvaja z posádky auta boli zranení. Toto priecestie na úseku Rimavská Sobota – Jesenské je zabezpečené výstražnou svetelnou a zvukovou signalizáciou, ktorá bola riadne v činnosti. Príčina nehody sa vyšetruje, ale pravdepodobným vinníkom je vodič osobného auta, ktorý pred priecestím nezastal, a dokonca na priecestí obíahal pred ním stojacu dodávku.

(pop), foto: ŽSR



inzercia

Dynamik Ž

POISTENIE VYTVORENÉ
ŠPECIÁLNE
PRE ŽELEZNIČIAROV

Výhody poistenia Dynamik Ž

- automatický príspevok zamestnávateľa ŽSR – zakotvený v kolektívnej zmluve
- možnosť výberu z variantov:
„Viac sporím!“
„Viac ochraňujem seba a svoju rodinu“
- jednoduchá administratíva – stačí len podpís, všetko ostatné je zabezpečené
- automatické úrazové poistenie detí zamestnancov ŽSR do veku 15 rokov – ZADARMO!

príspevok zamestnávateľa
13,28 €



príspevok zamestnanca
6,64 €

VYUŽI AJ TY!

Povedz kolegovi železničiarovi, ktorý ešte nevyužíva túto výhodu, nech **IHNED** kontaktuje personalistku!

ešte sa aj zapojíš do súťaže o tablet **do 30.6.2018**

skutočné príbehy železničiarov z celej SR! (všetky na stránke www.dynamikz.sk)

Dynamik Ž



- **v ťažkej situácii pomohol!** (vyplatením poistnej sumy za úraz, úmrtie,...)
- **potešil!** (pomohol, potešil, vyplatením nasporenej sumy, ... a sporenie stále pokračuje)
- **s príspevkom zamestnávateľa ŽSR je Dynamik Ž najlepšie zhodnotenie peňazí – až 9% !!!**

Prepočet zhodnotenia. Príklad – vstupný vek 40 rokov, Variant 1 uzatvorený na 28 rokov

počet rokov	vklad zamestnanca 6,64 EUR/mes	odkupná hodnota	celkové zhod. za daný počet rokov	príemerný ročný výnos ich vkladu
5 rokov	398,40 EUR	575,00 EUR	44 %	8.8 %
10 rokov	796,80 EUR	1538,18 EUR	93 %	9.3 %
15 rokov	1195,20 EUR	2917,65 EUR	144 %	9.6 %



Merací vlak GPK v Nedede

Do redakcie nám prišli tieto fotografie z jazdy meracieho vlaku GPK do Nededu. Zaujímavosťou je, že v úseku Vlčany - Neded nie je prevádzkovaná žiadna pravidelná doprava a keďže v dopravni Neded nie je možné obiehať merací vozeň, ide vlak do Nededu ako tlačný. Taktiež rušne radu 753 sú na tejto trati úplnou raritou. Autorom fotografií je Peter Melicher.



				Pomoc: alof, apis, Una	skrže	skór	inventárne číslo (skr.)	ihličnaté stromy	Pomoc: Alov, kaprál, lido	písmeno gréckej abecedy	bodavý hmyz	Long Play	časť živo- číšneho organizmu ako potrava	omám			
- Čím sa zaoberá tvoj brat? - vyzvedajú chlapi. - On je podnikateľ. ... (tajnička.)				listina					v pravom uhle snežný člo- vek (i jeti)								
				2													
				EČV okr. Rožňava			kfmna plodina								zvrtné zámeno		
				tiež			desiatnik (zastar.)								luxus		
Jozef Vysočani	odtlačok	zvyšok po ohni	ampérvávit (skr.) v poriadku (z anglič.)			lososovitá ryba klíčok					pravoslávny kňaz výkon skokana						
prípoj					zelenohne- dá farba posvätný býk Egyptanov					stroncium (zn.) izbová rastlina			pobrežná plytká pláž	ruský režisér (Alexander 1923-1983)			
prúd				európske pohorie rieka na Balkáne				vlk z Knihy džungle kozub									
primát z pralesa			vampír rímnskych 501					klonil, nakláňal EČV okr. Krupina									
1																	
inými slovami						končatina zvierat					starostlivosť o zvieratá						

Takmer stovka bežcov na Memoriáli Jožka Okona

18. apríla 2018 si v príjemnom slnečnom počasí vyskúšalo svoje sily v sade Janka Kráľa v bratislavskej Petržalke na 23. ročníku Memoriálu Jozefa Okona 93 pretekárov.



Po prvýkrát bežali spolu s mužmi 5 km vzdialenosť aj všetky ženské kategórie. V hlavnej kategórii muži do 39 rokov zvíťazil Michal Kováč v čase 15:56, čím sa zaradil medzi najrýchlejších víťazov v celej histórii podujatia.

Medzi ženami bola najrýchlejšia ešte len 17-ročná Elena Dušková vo výbornom čase 17:57, a tak stanovila traťový rekord v nových ženských kategóriách. Z chlapcov do 15 rokov, ktorí prvý raz bežali dve kolá, teda 3,3 km, vyhral Oliver Tešovič za 15:53 a medzi dievčatami na jedno kolo bola najrýchlejšia Veronika Suchá v čase 7:17. Najstarším účastníkom bol známy výborný pretekár Karol Petőcz (1940) a medzi bývalými železničiarimi tradične už 76-ročný Matej Holický. Najstaršou dámu bola Mária Krčmárová (1948). O milý predprogram sa postaralo 15 nádejných športovcov a športovkyň vo veku 7 – 11 rokov zo Športovej akadémie Mateja Tótha, ktorí sa prišli nadýchnuť atmosféry pretekov a spoločne sa za potlesku prihladajúcich divákov prebehli po okruhu. Poďakovanie patrí všetkým organizátorom a sponzorom, zvlášť popredným predstaviteľom ŽSR Pavlovi Hudákovi, Jozefovi Veselkovi, Marcelovi Haydu a Danielovi Baluchovi, ktorí prišli pozdraviť bežcov osobne. ŽSR zároveň ďakujeme za finančnú podporu a Slovenskej vedecko-technickej spoločnosti dopravy za zabezpečenie trofejí pre víťazov. Tešíme sa na nasledujúci ročník a veríme, že účasť pretekárov presiahne magickú stovku.

Patrik Benka, foto: Ružena Brunovská

inzercia

Vernosť sa s nami vypláca!

bezplatná infolinka
0800 11 76 76

V našom informačnom cykle Vám postupne predstavujeme najvýznamnejšie výhody, ktoré ako klient doplnkovej dôchodkovej spoločnosti získavate vstupom do tretieho piliera automaticky. Dnes si ich zhrnieme v skratke a predstavíme Vám aj jedinečný benefit, ktorý STABILITA ponúka v rámci tretieho piliera ako jediná.

Doplnkové dôchodkové sporenie má za sebou už kus overenej histórie. V našich podmienkach funguje viac ako 20 rokov a bolo vytvorené preto, aby každý zamestnaný človek mal k dispozícii veľmi „jednoduchú“ a dostupnú formu **efektívneho sporenia na dôchodok**, a tak nemusel byť v budúcnosti v tomto smere odkázaný výlučne na štát a jeho dôchodkovú politiku.

Íde o **dlhodobé, daňovo zvýhodnené sporenie, na ktoré Vám počas výkonu Vášho zamestnania môže prispievať aj Váš zamestnávateľ**. Ak si napr. sami sporíte mesačne 15 € a rovnakú sumu 15 € Vám mesačne dá aj Váš zamestnávateľ, (ktoré by Vám inak nedal a dobrovoľne o ne prichádzate), máte okamžitý mesačný výnos 100%.

Takto sporené peniaze sa na vašom osobnom účte zhodnocujú. **Úspory sú Vaše a sú predmetom dedenia**. V zmluve je preto vhodné uviesť „oprávnené osoby“. Tieto oprávnené osoby je možné dodatkom k zmluve kedykoľvek bezplatne meniť alebo do zmluvy doplniť.

Odchodom do dôchodku, resp. po splnení zmluvných podmienok môžete z nasporených peňazí poberať **doživotný alebo dočasný starobný dôchodok**, vyplácaný minimálne po dobu 5 tich rokov. Pamätané je aj na výsluhové dôchodky.

Na komfortnej ceste za lepším dôchodkom ponúka STABILITA aj ďalšiu jedinečnú výhodu, a tou je exkluzívny **vernostný program**. Je dostupný pre všetkých klientov, ktorí s nami majú uzatvorenú účastnícku zmluvu alebo sa zmluvu rozhodli

práve uzatvoriť. Podstata programu spočíva v postupnom zbieraní vernostných bodov, ktoré Vám po riadnom ukončení sporenia **„premeníme na peniaze“ a vyplatíme jednorazovo vo forme mimoriadneho finančného bonusu, alebo si ich môžete čerpať v priebehu sporenia postupne, a to výmenou za ponúkané darčkové predmety**. Body Vám prideliujeme na základe reálne vložených príspevkov, ktoré si na dôchodok sporíte sami (nezapočítavajú sa príspevky Vášho zamestnávateľa) a ich hodnota závisí od dĺžky účasti v systéme.

Čím dlhšie a čím viac peňazí si v systéme sporíte, tým vyšší je aj stav Vášho vernostného konta. Prehľad o počte doteraz nazbieraných vernostných bodov nájdete každoročne na výpise z osobného účtu. Výhodou tohto programu je fakt, že jeho horná hranica nie je nijako obmedzená, a počet nazbieraných bodov závisí len na Vás. Každý pripísaný bod pre Vás predstavuje pol centa. Ak si napr. nazbierate 50 000 bodov, Vaša mimoriadna finančná odmena bude predstavovať 250 €.

Ak Vás viac láka príležitosť obdarovať sa už počas sporenia, zájdite na ktorékoľvek naše pracovisko. Vernostné darčkové predmety sú pre Vás pripravené na každej pobočke, kde si ich za Vaše body môžete raz ročne vymeniť. Viac informácií a ponuku darčkových predmetov nájdete na našom novom webovom sídle **www.stabilita.sk**

STABILITA
doplnková dôchodková spoločnosť

Pilier vášho dôchodku

Myjava dostane novú podobu

V marci sa v Myjave začal stavebný ruch, železničná stanica bude mať novú, zrekonštruovanú tvár. Cieľom rekonštrukcie je okrem modernizácie objektov v obvode železničnej stanice aj optimalizácia využitia objektov a energetických nákladov. Vynovia sa inžinierske siete, zmodernizujú sa zabezpečovacie a oznamovacie zariadenia. Toto všetko prispeje k zvýšeniu kultúry cestovania, koniec rekonštrukcie je plánovaný na apríl budúceho roka.

(pop), foto: Pavol Tabak



150 odborníkov sa zúčastní konferencie BLESK 2018

V dňoch 23. – 25. mája 2018 sa uskutoční v Stredisku internátnej prípravy ŽSR v Strečne už IV. ročník medzinárodnej odbornej konferencie **Súčasnosc a budúcnosc odvetvia elektrotechniky a energetiky – BLESK 2018**. Konferenciu organizuje Generálne riaditeľstvo ŽSR - Odbor oznamovacej a zabezpečovacej techniky a elektrotechniky, v úzkej spolupráci so Slovenskou vedecko – technickou spoločnosťou dopravy. Zášitu nad podujatím prevzal generálny riaditeľ ŽSR.

Cieľom podujatia, ktorého by sa malo zúčastniť okolo 150 odborníkov nielen zo Slovenska, ale aj zo zahraničia, je prerokovať aktuálne problémy správy, prevádzky, údržby a ďalšieho rozvoja elektrotechnických zariadení na ŽSR. Odborný program konferencie bude rozdelený do štyroch te-

matických okruhov – prevádzka pevných elektrických trakčných a silnoprúdových zariadení na ŽSR, modernizácia železničnej infraštruktúry, nové trendy a technológie v odvetví elektrotechniky a energetiky, racionalizácia spotreby a energetická efektívnosť. Okrem odborných prednášok bude

v rámci konferencie vytvorený priestor aj na firemné prezentácie nových technologických celkov, prvkov a zariadení, určených pre potreby železničnej infraštruktúry. Organizátori konferencie srdečne pozývajú všetkých záujemcov.

Daniel Balucha, O 460 GR ŽSR

Košická Rušňoparáda 2018 bola parádna

Brány rušňového depa ZSSK sa otvorili pre verejnosť už osemnásťkrát a bolo čo obdivovať. Organizátori z Detskej železnice Košice v duchu osláv 170. výročia železníc na Slovensku pozvali do Košíc to najzaujímavejšie, čo v tomto období bolo k dispozícii. Pochváliť sa a vystaviť techniku prišli nadšenci z Tisovca, Bratislavy, Vrútok, Humenného, Košíc či Popradu, ale aj hostia z Maďarska a Českej republiky. A davy prúdili a prúdili už od skorého rána. Okrem vystavených železničných exponátov bolo možné vidieť aj ich modely v mierke 1:120 (TT) a 1:87 (H0) v štyroch modelárskych vozňoch.

Zuzana Lehotská, foto: Igor Molnár a Jozef Mačaj



Atraktívna a historická elektrická jednotka „Žabotlma“ z Českej republiky reprezentovala ČD. Návštevníci si ju vychutnali počas víkendu až na troch jazdách z Popradu, Trebišova či na folklórnom vlaku z Malej Lodiny, odkiaľ je aj tento záber. V pozadí MUV ŽSR, ktoré vypomohlo pri požiarom vlaku z Margecian.



Albatros z Bratislavy a Ušatá z Hradca Králové. Títo silní krásavci sa tešili najväčšiemu záujmu verejnosti.



Jediným zástupcom úzkorozchodných železníc bol domáci Krutwig s historickým vagónom, ktoré pre verejnosť predstavil organizátor Detská železnica Košice.



Pohľad na depo z vtáčej perspektívy.