



Obnovená osobná doprava na trati Zvolen - Šahy?
Rekonštrukcia hlavnej stanice v Bratislave pokračuje
Aktív zamestnancov v Považskej Bystrici

Foto: Dávid Bozsaky



Zmluva o prevádzkovaní infraštruktúry za rok 2017 je splnená



Od začiatku roku 2018 do polovice mája ŽSR plnili grafikon verejnej dopravy v absolútnom čísle na 91,92 %, v relatívnom plnení na 98,74 %. V 19. týždni tohto roka pokračovala intenzívna výluková činnosť. Realizovaných bolo 200 plánovaných a ďalších 52 neplánovaných výluk. Tržby z úhrady za použitie železničnej infraštruktúry dosiahli za sledované obdobie 27,8 milióna eur. Od začiatku roka do polovice mája sme zaznamenali 14 registrovaných pracovných úrazov.

Vedenie sa na svojich rokovaníach koncom apríla a v máji zaoberalo, okrem iného, aj vyhodnotením plnenia Zmluvy o prevádzkovaní infraštruktúry na roky 2017 – 2021, konkrétne za rok 2017. Z vykazovaných výsledkov a celkovej bilancie vyplýva, že ŽSR dosiahli kladný výsledok hospodárenia na zmluve v celkovej výške 3 477 €. Na základe vykazovaných výkonových, prevádzkových a ekonomických ukazovateľov a celkovej bilancie vzťahov medzi

zmluvnými stranami sa považuje Zmluva za rok 2017 za splnenú. Generálny riaditeľ uvedeného vyhodnotenie schválil. Odbor stratégie a vonkajších vzťahov pripravil a predložil na rokovanie vedenia informáciu o analýze potreby zdvojkolajnenia železničnej trate Prešov – Kysak. Na pracovnom rokovaní generálnych riaditeľov ŽSR a ZSSK a. s. z novembra 2017 bola zo strany národného dopravcu predostretá potreba zvýšenia dopravnej obslužnosti

navýšením počtu spojov, a tým aj prípadného zdvojkolajnenia traťového úseku Kysak - Prešov a dosiahnutie rýchlejšieho železničného spojenia do a z Prešova. Generálny riaditeľ vzal uvedenú informáciu o analýze na vedomie a uložil doplniť informáciu o vyčíslenie výšky nákladov potrebných na zvýšenie traťovej rýchlosti na úseku Prešov – Vých. Ličartovce zast. na 100 km/hod. do konca mája 2018.

(pav)

Od leta 2019 vlakom zo Zvolena do Šiah?

Hoci na trati Zvolen – Šahy osobná doprava nepremáva už 15 rokov, jeden osobný vlak tam predsa len išiel. Bol to 26. apríla a cestujúcimi vo vlaku boli okrem iného aj minister dopravy a výstavby Árpád Érsek, generálny riaditeľ ŽSR Martin Erdössy, aj predseda predstavenstva a generálny riaditeľ ZSSK Filip Hlubocký. Cieľom mimoriadnej jazdy bolo zmapovať aktuálny stav infraštruktúry a technické aj finančné možnosti na obnovu tohto spojenia.

Na to, aby železničné spojenie medzi Zvolenom a Šahami mohlo slúžiť cestujúcim v danom regióne, ktorí o bezplatnú železničnú dopravu prejavili opätovne zvýšený záujem, sú potrebné investície. „Musíme konkurovať autobusom a my chceme, aby ľudia cestovali s nami. A budú s nami chodiť vtedy, keď budeme čisti, rýchli a nebudeme meškať,“ uvie-



Minister dopravy si 26. apríla prešiel mimoriadnym vlakom železničnú trať v úseku Zvolen – Šahy. Stretol sa aj s prednostami dotknutých železničných staníc.



z pohľadu manažéra infraštruktúry približne na 4,6 milióna €. „Táto trať je prevádzkyschopná, bola konštruovaná na rýchlosť 70 km/hod. Je zjazdná, avšak s obmedzeniami prevádzkovej rýchlosti. Ak by sme chceli obnoviť pravidelnú osobnú dopravu, musíme spraviť opatrenia, aby sme celú trať dostali do prevádzkovej rýchlosti. Ide hlavne o vybudovanie zabez-

dol minister dopravy s tým, že podľa neho je reálny termín obnovy tohto spojenia budúci rok v lete. Generálny riaditeľ ŽSR Martin Erdössy vyčísil predbežné náklady

pečovacích zariadení na priecistiach, dosypanie nástupištých hrán, práce na staničných budovách,“ objasnil M. Erdössy.

(pav, foto mdv)



Osobná doprava nepremáva v úseku Zvolen – Šahy už 15 rokov. Je šanca, že budúci rok v lete tu opäť budú jazdiť osobné vlaky.

NA OBÁLKE

Centrum riadenia dopravy v Trnave bude mať podľa projektu, o ktorom píšeme v tomto čísle Semaforu, svojich nasledovníkov aj v ďalších mestách.



Modernizácia železničného úseku Púchov – Považská Teplá: Prestavaných je už takmer sto miliónov €



Výkopové práce, búranie skál, odvoz vyraženého materiálu, úprava pracovnej lavice pre vrávanie kotviacich klinčov a aplikácia striekajúceho betónu. To je zoznam prác na výstavbe zárubného (oporného) múru v sžkm 166,290 - sžkm 167,041.

Polovica tunela Diel vyrazená, v tuneli Milochov bagre začali raziť už druhú stovku metrov. Most cez rieku Váh aj premostenie nosickej priehrady naberajú reálne kontúry, realizujú sa pílóty, navážajú sa tony betónu. Stavba pokračuje v zmysle harmonogramu, celkovo sa už zrealizovali práce za 93,3 milióna €. Čo je najpozitívnejšie, na stavbe neboli zaznamenané žiadne mimoriadne udalosti. Pre bližšiu predstavu prinášame fotodokumentáciu od Združenia Nimnica.

(pav, foto Združenie Nimnica)



Súčasťou modernizácie úseku Púchov – Považská Bystrica je aj nový cestný nadjazd. Budujú sa pílóty na pilieri P4 a razia sa štetovnice na pilieri P5.



Nový železničný most nad nosickým kanálom sa dostal do fázy, kedy zhotoviteľ pracuje na pilieroch dva, tri, štyri a prevádza zásyp so zhrutnením za oporu O2.



V tuneli Diel sa podarilo zhotoviteľovi dostať sa už za polovicu, vyrazených je 600 metrov. Okrem hlavného portálu sa pracuje aj na únikovej štólňi.



Tunel Milochov dosiahol už vyrazených prvých sto metrov, presne 114,5 metra. Pokračuje osadenie vystrojovacích prvkov primárneho ostenia a striekanie primárneho ostenia.



Z porad oblastných riaditeľstiev: OR Trnava má najväčší problém s náborm nových kvalifikovaných ľudí

Dvadsať tretí aprílový deň sa uskutočnila pravidelná porada Oblastného riaditeľstva Trnava v Častej Papierničke. Okrem tém, ktoré rezonujú naprieč oblastnými riaditeľstvami – téma odmeňovania, typových pozícií či obstarávania, bola nosnou témou práca náborárov pri získavaní nových zamestnancov v tomto regióne, plnenie GVD, aktuálny stav zásob, ako aj pôsobenie súkromných bezpečnostných služieb na železničných staniciach.

Na úvod porady informoval námestník generálneho riaditeľa pre ekonomiku Juraj Tkáč o hospodárskom výsledku za minulý rok aj prvý štvrtrok, o vyhlásení výberového konania na osobné a úžitkové autá. „Budeme nakupovať aj dve diagnostické vozidlá, jedno na meranie geometrickej polohy koľaje a druhé na defektoskopiu a tiež by sme chceli pripraviť súťaž na obstaranie MUV. Robíme všetko preto, aby ste mali tieto prostriedky a mali s čím robiť,“ uviedol J. Tkáč.

Námestník pre prevádzku Igor Polák priznal, že v absolútnom plnení GVD stále klesáme, čo je spôsobené tým, že národný dopravca nedosahuje 160 km/h rýchlosť na tratiach, ktoré to umožňujú. „Denne meškáme aj s 50 vlakmi, ktoré jazdia rýchlosťou maximálne 120 km/h.“ Vedenie už v tejto veci iniciovalo rokovanie, tak so ZSSK, ako aj s ministerstvom dopravy. Námestník GR pre ľudské zdroje Pavol Hudák sa venoval najmä nedostatku kvalifikovaných zamestnancov. „Na oblastných riaditeľstvách sme zriadili aj náborové



pracoviská. OR Trnava vníma túto tému asi najcitlivejšie,“ uviedol P. Hudák. Za posledné mesiace sa zvýšil počet uchádzačov o zamestnanie v OR Trnava o desiatky, čím je vyššia pravdepodobnosť, že prejdú aj do ďalších kôl. Najväčším filtrom stále zostáva odborná spôsobilosť.

Riaditeľ Centra logistiky a obstarávania Branislav Vavrinčík informoval o stave zásob. „Zásoby sú priamo úmerné opravám a údržbám, s nárastom prác narastá aj počet obstarávaní a zásob. Ku koncu roku 2017 sme mali zásoby v hodnote 7,8 milióna €. Na to nadväzuje nerovnomerné čerpanie. Niektorý tovar sa vytráti rýchlosťou blesku a niektorý zostáva niekoľko rokov. Jedným z najväčších

problémov je nedostatok výhybiek a ich súčastí. Pracujeme na veľkom kontrakte, aby sme vedeli zazmluvniť veľké množstvo výhybkových súčastí,“ informoval B. Vavrinčík.

Veľkú pomoc pri zabezpečení poriadku na uzlových železničných staniciach predstavujú služby SBS. V štyroch staniciach sa už osvedčili, vytipovaných bolo ďalších 31 staníc.

(text a foto pav)



OR Žilina: Ako nahradiť majstrov, strojníkov? Niekedy končilo vysokú školu 80 študentov, dnes dvaja

Poradu Oblastného riaditeľstva Žilina zorganizovalo jeho vedenie v Terchovej. Témami, ktoré zúčastnených kolegov najviac zaujímali, boli hlavne tie, ako vychovať a získať pre ŽSR nasledovníkov v odborných profesiách, správa a údržba modernizovaných tratí a perspektíva pokračovania modernizácie po roku 2020, ale aj aktuálny sociálny balíček, ktorý začal platiť prvého mája.

Námestník GR pre rozvoj a informatiku Jozef Veselka informoval o aktuálnom stave projektov, spolufinancovaných z fondov EÚ. „Sme jedným z najväčších poberateľov pomoci z EÚ,“ uviedol J. Veselka. A to nielen v rámci Operačného programu integrovaná infraštruktúra, ale aj fondov CEF. Pavol Hudák, námestník GR pre ľudské zdroje vysvetlil, aké dôležité bolo naštartovať nový systém odmeňovania. „Vidíte, aké tlaky sú z každej strany, aby ohodnotenie bolo motivačné a stimulačné. Prvý krok, ktorý sme zrealizovali, bol veľmi silný a stál nemalé prostriedky a ďalšie si ešte vyžadujú nasledujúce kroky. Musíme si plniť aj záväzky, vyplývajúce z aktuálneho sociálneho balíčka, ktorý začal platiť 1. mája. Bude nás to stáť 1,1 milióna € a od roku 2019 budeme musieť nájsť až 5,9 milióna,“ povedal. K viacerým kritikám z ra-

dov zamestnancov OR Žilina ohľadne ohodnotenia zamestnancov námestník uviedol, že nasledujúce kroky v zmene odmeňovania sa budú týkať aj riadiacich zamestnancov. Cieľom je dosiahnuť, aby boli ľudia ohodnocovaní v rámci odvedených výkonov na základe objektívnych kritérií. Na OR Žilina pociťujú dlhodobý nedostatok majstrov, strojníkov, chýbajú absolventi vysokých škôl. „Niekedy končilo vysokú školu v našich odboroch 80 – 90 absolventov, teraz končia dvaja – traja. Päť rokov najmenej trvá, kým vychováme traťového majstra,“ pomenovali zamestnanci závažný problém. Námestník pre prevádzku Igor Polák spolu so zamestnancami riešil aj problém správy a údržby modernizovaných tratí, ktorá je ešte náročnejšia na moderné vybavenie, ale aj financie.

(text a foto pav)



OR Košice: Viac financií na údržbu, revíznú činnosť a správu infraštruktúry

V dňoch 26 – 27. 4. 2018 sa uskutočnila pracovná porada rozšíreného vedenia OR Košice v Poprade. Pracovného stretnutia sa zúčastnilo aj vrcholové vedenie ŽSR. Námestníci GR ŽSR poďakovali zamestnancom OR Košice za ich aktívny prístup k riešeniu prevádzkových situácií a plné nasadenie pri realizácii údržby v poslednom štvrtroku 2017.



Predmetom stretnutia bolo okrem iného aj informovanie zamestnancov o pripravovaných aktivitách, zmenách v metódikách a diskusia k zjednoteniu a zvýšeniu efektívnosti v rámci pracovných postupov jednotlivých útvarov ŽSR. Námestník GR ŽSR pre investície a rozvoj Jozef Veselka informoval o pripravovaných a prebiehajúcich investičných akciách v obvode OR Košice, zároveň námestník riaditeľa OR KE pre ŽI Jozef Pikor priblížil kolegom synergické efekty a možnosti, ktoré prinesie predpokladaná zahraničná investícia

v regióne Košíc. Zástupcovia OR Košice komunikovali nedostatok finančných prostriedkov na realizáciu údržby, revíznej činnosti a správy železničnej infraštruktúry. Námestník GR ŽSR pre ekonomiku Juraj Tkáč objasnil možnosti financovania prevádzkových výdavkov, ich zvýšenie v roku 2017 a 2018, ako aj prebiehajúce aktivity manažmentu ŽSR pre zvýšenie investičnej a prevádzkovej dotácie v rozpočtovanom období 2019 - 2021.

(text a foto psz)

Železnica dobýva posledné zákutia II

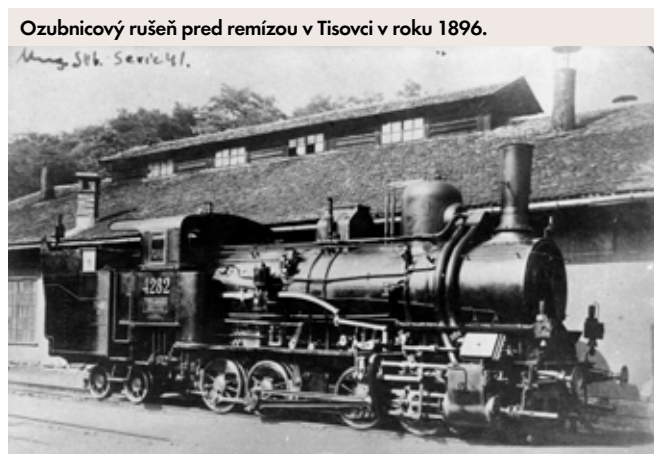
Hoci úzkorozchodné železnice sa dostali už takmer všade, predsa len mali problém s prekonávaním stúpania väčšieho ako 70 ‰. Do takéhoto stúpania adhézy rušeň síce ešte ako tak dokázal dopraviť záťaž rovnú svojej vlastnej hmotnosti, ale brzdenie sa už stávalo nanajvýš dobrodružnou záležitosťou. Na tratiach normálneho rozchodu bola táto hranica dokonca iba na úrovni 40 ‰, najmä s ohľadom na hmotnosť vlakov.

Abys odstránil i tento nedostatok, museli prísť k slovu ozubnicové železnice. Tie zabezpečujú prenos ťažných a brzdných síl medzi rušňom a kolajú prostredníctvom ozubnicového hrebeňa, do ktorého zapadajú poháňané ozubené kolesá špeciálne usposobeného rušňa. Najstaršou ozubnicovou sústavou z roku 1870 je Riggenbachova ozubnica, ktorá sa podobá na ocelový rebrík s masívnymi ocelovými priečkami, husto poukladanými do ocelových profilov, ukotvených do podvalov. Dokonalejším systémom z roku 1882 je Abtova ozubnica s dvoma (obvykle) paralelnými ozubenými ocelovými pásmi obdĺžnikového prierezu, uloženými na podvaloch vedľa seba v strede kolaje. Prvou takou železnicou na území Slovenska bola od februára 1885



Nájazd na ozubnicu železnice Tisovec - Brezno v sedle Zbojská.

priemyselná úzkorozchodná ozubnicová železnica sústavy Riggenbach, spájajúca banské štôlne nad Žakarovským potokom s úpravňou rudy v Mária Hute a stanicou Žakarovce na Gelnickej miestnej železnici. Trať dĺžky 3,9 km a s rozchodom 1000 mm prekonávala výškový rozdiel 233 m stúpaniami až 110 ‰ a v prevádzke bola až do roku 1899. Rušne pre ňu vyrobila Kesslerova strojárň v Esslingene. V roku 1896 vznikla u nás aj prvá ozubnicová železnica s normálnych rozchodom. Bola súčasťou miestnej železnice Podbrezová – Brezno – Tisovec, pričom ozubnicový hrebeň bol uložený medzi Pohronskou Polhorou a Bánovom, s krátkym prerušením v sedle Zbojská. Trať medzi Bánovom a vrcholovým bodom v sedle Zbojská zdolala na dĺžke 4,7 km výškový rozdiel 166 m s maximálnymi stúpaniami 50 ‰. Štyri ozubnicovo-adhézne parné rušne neskoršieho radu 403.5 ČSD vyrobila pre túto železnicu lokomotívka v rakúskom Flo-



Ozubnicový rušeň pred remízou v Tisovci v roku 1896.

ridsdorfe. Tieto rušne boli v čase svojej výroby dokonca najväčšími ozubnicovými rušňami v Európe. Rovnaká lokomotívka vyrobila v roku 1896 ďalšie ozubnicové rušne aj pre úzkorozchodnú turistickú železnicu Štrba – Štrbské Pleso (1000 mm, sústava Riggenbach, prevýšenie 454 m prekonávala stúpaním až 127 ‰) a pre normálnorozchodnú priemyselnú železnicu železiarní v Krompachoch, tu však ozubnicový úsek sústavy Abt s maximálnym sklonom 100 ‰ mal iba niekoľko desiatok metrov a pravdepodobne slúžil pre dopravu vozňov na výsypku nad zásobníkom rudy.

Prevádzka väčšiny zo spomenutých ozubnicových železníc sa ukončila ešte v mezivojnovom období. Po takmer štyridsaťročnej prestávke bola v roku 1970 obnovená iba turistická úzkorozchodná železnica zo Štrby do Štrbského Plesa. Až do dnešných dní sa tak v takmer pôvodnom stave zachovala iba ozubnicová železnica Tisovec – Pohronská Polhora. Od roku 2008 je kultúrnou pamiatkou. Jej



Parný vlak železnice Tisovec - Polhora pri nájazde na ozubnicový hrebeň pri Bánove v roku 1896.

pôvodné technologické zariadenie sa počas letnej sezóny využíva na občasné jazdy turistických vlakov, vedených ozubnicovým parným rušňom, pochádzajúcim zo sedmohradskej ozubnicovej železnice Caransebeş-Bouřari-Subcetate. Tá si ho, spolu s ďalšími šiestimi rušňami, objednala v rakúskej lokomotívke Floridsdorf, ktorá objednávku zrealizovala v rokoch 1907 – 1908, pričom konštrukciu týchto strojov odvodila od pôvodných rušňov pre tisovskú zubačku.

ŽM SR



Rušeň zo Sedmohradska prvý raz na slovenskej zubačke v roku 2014.

Aktív členov Odborového združenia železničiarov s vedením: Ľudí trápi odmeňovanie, nedostatok materiálu aj rekondičné pobyty

Druhý májový deň sa za účasti generálneho riaditeľa ŽSR Martina Erdössyho konal aktív so zamestnancami ŽSR, ktorí sú členmi najväčšej odborovej organizácie – Odborového zväzu železničiarov. Aktív sa uskutočnil v Považskej Bystrici a obidve zúčastnené strany veľmi otvorene pomenovali, čo ich najviac trápi, čo sa podarilo na ŽSR v uplynulom období naštartovať k lepšiemu a kde a aké riešenia ešte čakajú na realizáciu.

„Vrátim sa do minulosti, keďže s viacerými z vás som sa tu videl pred rokom, kedy sa riešili otázky optimalizácie a mzdového nárastu. Tieto veci dnes máme za sebou,“ prihovoril sa takmer dvom stovkám zúčastnených generálny riaditeľ. „Musím povedať, že vďaka vám sme dosiahli výsledky, podarilo sa nám naštartovať a riešiť nové odmeňovanie železničiarov, vás všetkých. Asi to chápete, že je to nerealizovateľné v jednom kalendárnom roku. Začali sme prvým krokom, a to prehodnotením typových pozícií a tarifných tried. Tomu predchádzalo,



že sme sa spolu s vami stretávali, počúvali sme na poradách oblastných riaditeľstiev, čo vás trápi. Najväčšie problémy boli v prevádzke, dlhodobo máme problém, že nám chýbajú mladí ľudia a je to hlavne pre ohodnotenie, ktoré nie je také, aké by malo byť,“ priznal otvorene M. Erdössy. „Musíme sa veci snažiť robiť efektívnejšie, v tomto roku som schválil vyše dvadsať projektov, ktoré majú za úlohu automatizáciu a efektivitu,“ uviedol generálny riaditeľ. Najväčší priestor bol venovaný diskusií. Jej nosnou témou boli zmeny v odmeňovaní, otázky výkonových príplatkov, ich zrealizovanie podľa reality, kde a ako sa na staniciach pracuje, ale aj to, ako rýchlo je konkrétny človek nahraditeľný a hierarchia zamestnancov, ktorá v aktuálnom stave nie je dotiahnutá. Riaditeľ odboru riadenia ľudských zdrojov Mário Oleš potvrdil, že vedenie dodrží záväzok pri kreovaní ďalších etáp zmien v odmeňovaní spolupracovať s odborovými organizáciami. Najbližšie zmeny v odmeňovaní by sa mohli prejaviť už v mzde za mesiac jún 2018.

Viacerí zúčastnení poukázali na závažné nedostatky v obstarávaní, pýtali sa, ako sa budú riešiť koľajové mechanizmy, chýba náhradný materiál na výhybky, niektoré súčasti infraštruktúry sú staré desiatky rokov a získať náhradný materiál je veľmi ťažké a ešte to komplikuje aktuálny zákon o verejnom obstarávaní.



„Súhlasím, že keď nemáte materiál, ťažko môžete niečo normovať. Centrálne je vypracovaný plán obstarávania. Nemali sme nič, ale výrazne sme v obstarávaní pokročili, kolegovia sa snažia dobehnúť zameškané,“ vysvetlil M. Erdössy.

Aj na podnet vedenia OZŽ Dariny Fabulovej a Františka Zaparaníka sa rieši otázka rekondičných pobytov zamestnancov ŽSR. V tejto oblasti sú dva hlavné problémy. Prehodnotením typových pozícií niektorí zamestnanci prišli o možnosť rekondičných pobytov. Druhým problémom sú poskytovatelia týchto služieb, na ktorých boli v minulosti mnohé sťažnosti. „Sme jedna z najväčších firiem, je to vec financií, téma na kolektívne vyjednanie. Ja s tým problém nemám, pre mňa je dôležité, aby na konci dňa bol zachovaný objem financií na dané pobyty,“ zaujal stanovisko generálny riaditeľ. Náместník generálneho riaditeľa pre ľudské zdroje Pavol Hudák uistil, že sa bude sledovať úroveň poskytovaných služieb v kúpeľoch, budú sa realizovať inšpekcie s cieľom zistiť úroveň aj počet procedúr. „Ak podmienky poskytovania služieb nebudú v zmysle: To bude zlé, vieme pristúpiť až k výpovedi zo zmluvy,“ uistil P. Hudák

(text a foto pav)



Pozor na zásady bezpečnosti komunikačných a informačných systémov

Aj tento mesiac sa v Ž Semafore bude venovať bezpečnosti v prostredí IT, teda počítačov, sietí alebo mobilných telefónov. Všetky zásady, ktoré postupne uvádzame, sa opierajú o Bezpečnostnú politiku komunikačných a informačných sietí (KIS). V tomto čísle sa podrobnejšie pozrieme na situácie, kedy hrozí bezpečnostný incident a ako sa v takých situáciách správať či naopak, nesprávať.

- **V prípade existujúceho alebo bezprostredne hroziaceho bezpečnostného incidentu sú všetci zamestnanci ŽSR, resp. vlastníci aktív ŽSR povinní:**
 - V rámci svojich kompetencií bezodkladne podniknúť kroky nevyhnutné na ochranu zverených aktív ŽSR, resp. zmiernenie dopadov bezpečnostného incidentu.
 - Bezodkladne oznamovať spozorované bezpečnostné slabiny a incidenty určenému kontaktnému bodu Servicedesk ŽT (920-2727, servicedesk@zsr.sk), resp. priamo Bezpečnostnému manažérovi organizácie.
 - Zozbierať prvotné dôkazy udalosti informačnej bezpečnosti (Printscreen obrazovky; zaznamenávanie systémových hlásení; tvorba log záznamov a pod). Zber dôkazov je dôležitý z dôvodu zvládnutia incidentu, jeho ďalšieho riešenia a prípadného právneho pokračovania.
- Využívať prevzaté HW a SW prostriedkov len na pracovné účely.
- Využívať internet ako pracovný nástroj výlučne len na pracovné účely, jeho využitie na súkromné účely je neprípustné.
- Využívať elektronickú poštu ŽSR zodpovedne, efektívne a v súlade s platnou legislatívou. Obsah dokumentov vytvorených v elektronickej komunikácii službami elektronickej pošty je duševným majetkom ŽSR, preto musia byť dodržiavané pravidlá používania elektronickej pošty ŽSR. Používateľ systému ŽSR musí mať na pamäti, že:
 - ak pošle e-mail s urážlivým, hanlivým, ohováračským, rasistickým alebo obscénnym obsahom, môže byť za to stíhaný on i organizácia,
 - ak postúpi ďalej e-mail s urážlivým, hanlivým, ohováračským, rasistickým alebo obscénnym obsahom, môže byť za to stíhaný on i organizácia,
 - ak v rozpore so zákonom pošle ďalej dôvernú informáciu, ktorá je predmetom štátneho alebo obchodného tajomstva, môže byť za to stíhaný on i organizácia,



Bezpečnostná politika KIS ŽSR

Bezpečnostná politika KIS, ako vrcholový dokument ŽSR v oblasti informačnej bezpečnosti, sa týka všetkých zamestnancov organizácie ŽSR, ktorí používajú jej zariadenia a informácie. Dodržiavanie politiky je v zmysle Pracovného poriadku ŽSR súčasťou zamestnaneckej zmluvy.

Nedodržanie Bezpečnostnej politiky KIS ŽSR spolu s ďalšími IRA a vnútornými predpismi ŽSR v oblasti informačnej bezpečnosti môže poškodiť schopnosť ŽSR ŽT dosiahnuť svoj bezpečnostný zámer alebo poškodiť profesionálnu reputáciu spoločnosti a bude to pokladané za porušenie pracovnej disciplíny.

- ak v rozpore s autorským zákonom skopíruje správy bez povolenia autora, môže byť za to stíhaný on i organizácia,
- ak pošle prílohu, obsahujúcu vírus, môže byť za to stíhaný on i organizácia.

Základné princípy – čo používatelia koncových zariadení KIS nesmú:

- Zapájať ľubovoľné zariadenia do PC sietí a ostatnej komunikačnej infraštruktúry ŽSR.
- Otvárať nevyžiadanú poštu SPAM.
- Podnikať kroky na zistenie hesiel iných používateľov.
- Svojevoľne inštalovať programové vybavenie. Na všetky koncové zariadenia KIS na ŽSR je možné inštalovať len programové vybavenie, ktoré je evidované v databáze poskytovateľa KIS služieb (ŽT) a môže ho inštalovať len oprávnený zamestnanec poskytovateľa KIS služieb (ŽT). Iné ako evidované programové vybavenie, nachádzajúce sa na koncových zariadeniach KIS, môže byť odstránené oprávnenými zamestnancami poskytovateľa KIS služieb (ŽT). V prípade, že bude zistené

nainštalované programové vybavenie mimo poskytovateľa KIS (ŽT), bude sa to považovať za bezpečnostný incident a bude to hodnotené v zmysle Pracovného poriadku ŽSR.

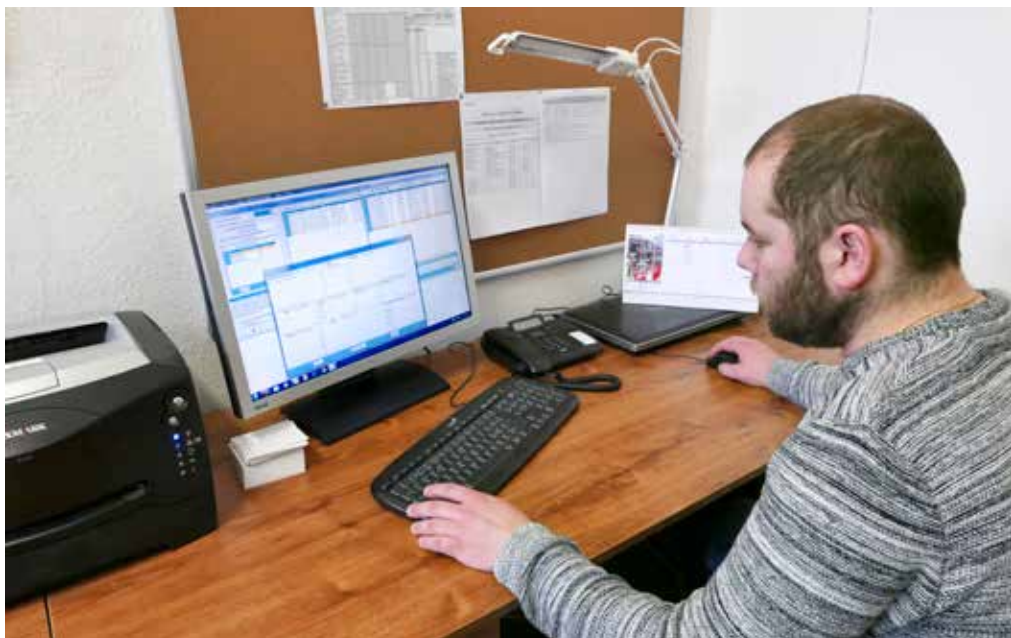
- Používať akýkoľvek software (SW) v rozpore s platnou legislatívou SR, licenčnými podmienkami pre daný SW a internými riadiacimi aktmi ŽSR:
- rozširovať akýkoľvek SW v rozpore s licenčnými podmienkami,
- používať, ani iným subjektom poskytnúť akékoľvek neoprávnené získané kľúče, alebo iné technické prostriedky slúžiace k ochrane SW,
- odstrániť z koncového zariadenia KIS akékoľvek informácie, označenie alebo zariadenie identifikujúce vlastníka alebo vykonávateľa autorských práv, autora programového vybavenia, alebo iný oprávnený subjekt,
- vytvárať alebo pozmeňovať programové vybavenie alebo jeho dáta s cieľom ovplyvniť alebo zakryť oprávnenosť k používaniu SW.

Informačný systém odvetvia elektrotechniky a energetiky

Informačný systém elektrotechniky a energetiky (IS EE) je unikátny systém vyvinutý pre prostredie ŽSR pôvodne vlastným vývojom. Táto aplikácia slúžiaca na zabezpečenie správcovskej a údržbovej činnosti na zariadeniach elektrotechniky umožňuje komplexnú evidenciu dát podľa potrieb odvetvia EE pri minimálnej administratívnej záťaži osôb zadávajúcich dáta.

Systém (alebo aplikácia) je jednotne používaný pre potreby plánovania a realizácie výkonov diagnostiky, údržby a tiež výkonnosti. Je doň zapojených celkom 280 užívateľov na všetkých stupňoch riadenia, výkonu správy a údržby v celoplošnej pôsobnosti ŽSR. Užívateľ v ňom nájde informácie o všetkých zariadeniach trakčného vedenia, napájacích staníc, silnoprúdu i diaľkového riadenia technologických prvkov. Okrem technickej špecifikácie každého prvku, jeho umiestnenia, príslušnosti k zariadeniu a objektu je tiež možné tieto sumarizovať za príslušný obvod či celé ŽSR. Najobsiahlejšia je agenda údržby a diagnostiky. Jej rozsah vyplýva z platného katalógu produktov, ktorý určuje technologické postupy, normy spotreby práce i cyklickosť vykonávania. Zodpovedná osoba má možnosť tieto upravovať adresne k zariadeniam na základe poznania technického stavu. Vygenerovaný plán údržby potom pre pracovisko presne rozvrhuje, kedy a na ktorom zariadení sa majú výkony realizovať.

IS EE komplexne rieši aj realizáciu, evidenciu výkonov údržby a diagnostiky. Vedúcemu každého pracoviska umožňuje zostaviť „Pracovný príkaz“. Podľa tohto vie zostaviť pracovnú skupinu zamestnancov údržby, určiť im náležitosti poučenia BOZP a z plánu údržby priradiť konkrétnu činnosť. Pracovný príkaz je vytlačený na papier. Po následnej realizácii a po potvrdení výkonov vedúcim pracoviska je tento prvotný doklad archivovaný.



Majster TNS Michal Lisý pri obsluhu IS EE.

Zároveň sú generované mesačné reporty pre potreby analýz. Využívajú sa ako účinný nástroj pre tvorbu rozhodnutí smerujúcich k zvýšeniu efektivity procesov údržby a diagnostiky v odvetví EE.

V uplynulých obdobiach boli systematicky stanovené pravidlá pre výkon diagnostickej činnosti. Boli určené druhy zariadení vhodné pre nasadenie systému komplexnej technickej diagnostiky, stanovené záväzné rozsahy diagnostických činností, rozsahy technológií, certifikácií personálu vo

vzťahu k jednotlivým druhom zariadení. V konečnom dôsledku bolo vytvorené prostredie pre implementáciu diagnostickej činnosti v odvetví EE a pre prechod od celoplošnej periodickej údržby k celoplošnej diagnostike spojenej nutnými výkonmi „redukovanej údržby“ a s cieľovou údržbou vykonávanou na základe výsledkov diagnostiky.

Na pracoviskách SMSÚ EE prípravu a členenie súvisiacich dát zabezpečuje práve IS EE v procese plánovania a evidencie výkonov bez zvýšenia administratívnej záťaže zamestnancov zabezpečujúcich prvotnú evidenciu výkonov, ako aj zamestnancov vkladajúcich dáta do IS EE. V súvislosti s tým sa v IS EE realizuje aj zabezpečenie podrobného sledovania parametra „Produktivity noriem spotreby práce“ (NSP), čiže kvantitatívneho vyhodnotenia porovnaním jej plánovanej doby so skutočnými hodnotami evidovanými pri výkonoch – za ľubovoľné obdobie, za ľubovoľné pracoviská a v porovnaní podobných pracovísk. Proces objektivizácie noriem v oblasti EE sa tým dostal na novú kvalitatívnu úroveň. Stal sa nepretržitým kontinuálnym procesom založeným na priebežnom vyhodnocovaní. V prípadoch úprav NSP, resp. stanovenia nových IS EE umožňuje okamžité nasadenie do prevádzky s okamžitým vyhodnocovaním spätnej väzby.

Juraj Černoňorský, Dušan Michalko
foto: František Jankura



Elektromontér TNS Štefan Jurčo s Pracovným príkazom.

Už aj na ŽSR je strategický plán zavádzania centier riadenia dopravy

Téma zavádzania centier riadenia dopravy a diaľkovo ovládaných tratí na sieti ŽSR spojená s modernizáciou a zvyšovaním stupňa zabezpečovacieho zariadenia riadených dopravní, a tým zvyšovania bezpečnosti dopravy na sieti ŽSR, je v súčasnosti veľmi aktuálna. Vysoké tempo zavádzania nových technológií v riadení železničnej dopravy si vyžadovalo prehodnotiť prístup ŽSR v tejto oblasti a pred samotnou realizáciou centier riadenia dopravy (CRD) a diaľkovo ovládaných tratí (DOT) bolo potrebné rozhodnúť strategické otázky a zadefinovať požiadavky pre ich zavádzanie na sieti ŽSR prostredníctvom projektového riadenia.

V polovici roku 2015 bol na ŽSR spustený projekt - Postup zavádzania center riadenia dopravy a diaľkovo ovládaných tratí na sieti ŽSR, ktorého cieľom je vypracovať postup a stanoviť požiadavky ŽSR pre zavádzanie CRD a DOT. Pre časovú a obsahovú náročnosť problematiky projektu spojenú s kapacitnými možnosťami ŽSR a s potrebou intenzívneho zainteresovania príslušných odborných zástupcov jednotlivých útvarov bude projekt podľa plánu ukončený začiatkom roka 2019. Aktuálne je schválený návrh budúceho stavu, ktorý vám v tomto čísle Ž Semaforu priblížime.

NÁVRH MIEST RIADENIA DOPRAVY A POČTU RIADIACICH PRACOVÍSK

Budúci stav návrhu miest riadenia dopravy a počtu riadiacich pracovísk predstavuje strategický výhľadový cieľ rozloženia, budovania a organizácie práce pre CRD. Strategický cieľ je vytýčený ako ambiciózný a indikatívny, ktorý je podmienený implementáciou moderných technológií. **„Táto implementácia moderných technológií by mala nadväzovať na dosiahnutie strategických cieľov efektívneho, bezpečného a plynulého riadenia vlakov dopravou nielen v oblasti zabezpečovacej a oznamovacej technicky, ale aj ostatných súčinných odvetví ŽSR, teda odvetvie ŽTS a EE. Návrh sa zaoberá konečnou strategickou koncepciou umiestnenia sídiel oblastných CRD a ich oblastí riadenia z príslušných CRD, ale zároveň je aj prípravnou fázou pre dosiahnutie výhľadového strategického cieľa prostredníctvom zriadenia lokálnych CRD,“** hovorí manažér projektu Pavol Lauro. Návrh konečných oblastných CRD - Bratislava, Žilina, Zvolen, Košice - je nevyhnutné riešiť po etapách, postupne od úsekového riadenia traťových úsekov (lokálne CRD), až po oblastné CRD.

Realizáciu lokálnych alebo oblastných CRD bude potrebné zosúladiť a posúdiť vo fáze prípravy konkrétnych stavieb s ohľadom na financovanie.

ANALÝZA EKONOMICKEJ NÁVRATNOSTI VÝSTAVBY CRD A DOT

Hlavným cieľom analýzy bolo zhodnotenie investícií z pohľadu ŽSR a celospoločenského pohľadu. **„Následne bolo vytvorené poradie železničných úsekov, teda vytvorenie rebríčka tratí s najlepšimi dosahovanými výsledkami po najhoršie dosahované výsledky, z hľadiska predikovanej efektívnosti,“** vysvetľuje Lauro. Na základe výsledkov ekonomickej analýzy možno povedať, že modernizácia zabezpečovacích a oznamovacích zariadeniach a implementácia ERTMS/GSM-R potvrdzuje socioekonomickú efektívnosť takmer všetkých (okrem jedného traťového úseku) budúcich projektov dispečerizácie na sieti ŽSR.

Z pohľadu manažéra infraštruktúry (ŽSR) sa očakáva:

- modernizácia železničnej infraštruktúry s cieľom zvyšovania objemu kapacity ŽI;
- zníženie prevádzkových nákladov manažéra infraštruktúry;
- zvýšenie príjmov z poplatku za ŽI.

Z pohľadu celospoločenských prínosov sa očakávajú tieto pozitívne efekty:

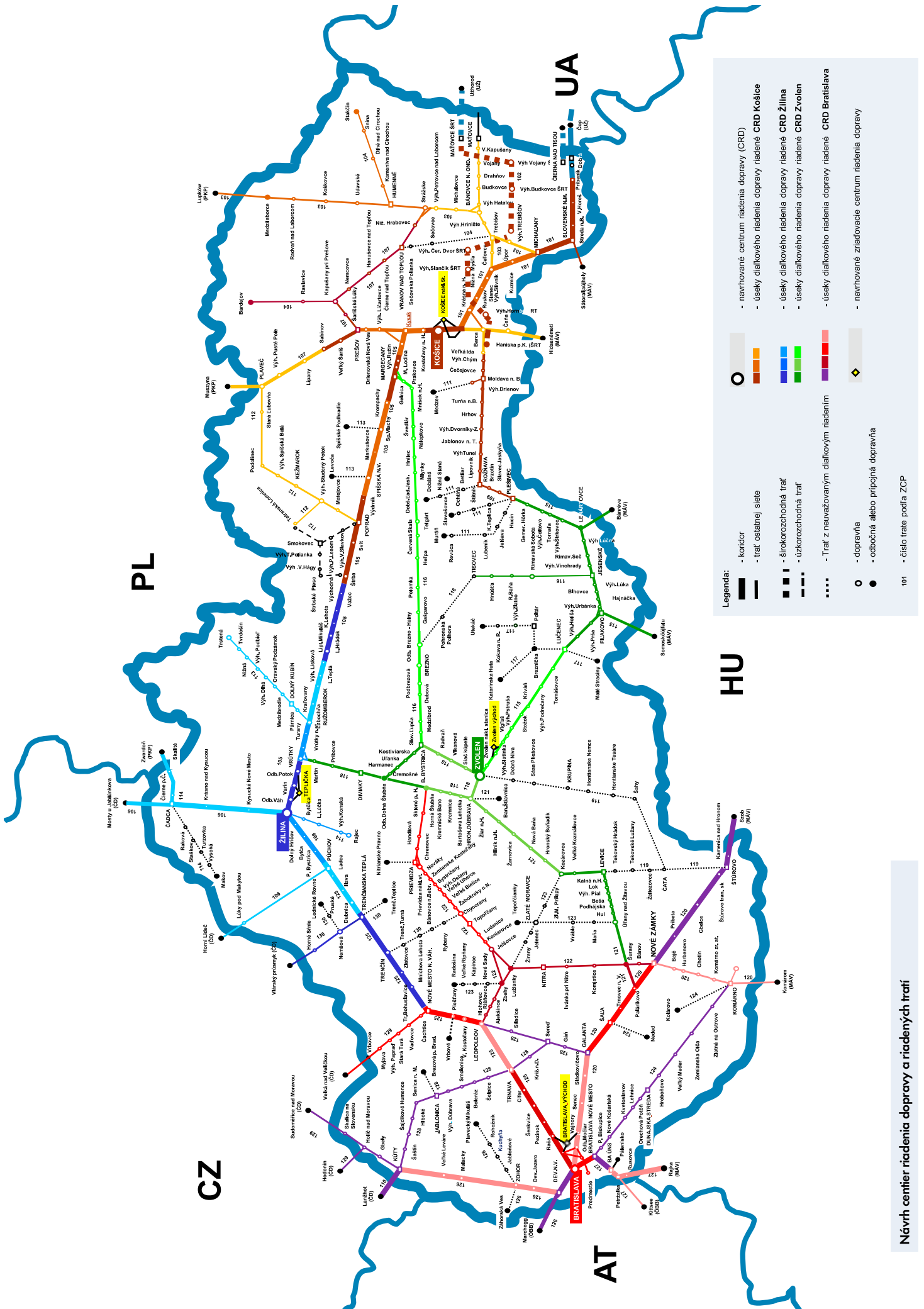
- podstatné zvýšenie bezpečnosti dopravy;
- skrátenie jazdnej doby vlakov pre zákazníkov - dopravcov;
- modálny posun celkového dopravného trhu v prospech železničnej osobnej a nákladnej dopravy;
- zlepšenie mobility obyvateľstva prostredníctvom dopravy priaznivejšej k životnému prostrediu.

DEFINOVANIE FUNKČNÝCH A TECHNICKÝCH POŽIADAVIEK ŽSR NA CRD A DOT

Súčasné nekoordinované nasadzovanie elektronických stavadiel pre jednotlivé železničné stanice, najmä pri potenciálnych projektoch modernizácie zabezpečovacích zariadení, vyvoláva technické, obslužné a funkčné problémy pri zavádzaní diaľkového riadenia. Takéto nasadzovanie zabezpečovacích zariadení 3. kategórie (elektronické stavadlá) spôsobuje dodatočné náklady, súvisiace so zjednotením rozhraní a komunikačných protokolov a následným zavádzaním diaľkového riadenia na daných úsekoch. **„Je preto nevyhnutné zabrániť takémuto nekoordinovanému nasadzovaniu elektronických stavadiel. V súčasnosti na sieti ŽSR neexistujú jednotné funkčné a technické špecifikácie na obslužné pracovisko, zariadenia a podporné systémy pre CRD, ktoré by zamedzili popísaným problémom a prispievali k šetreniu realizačných, prevádzkových nákladov a nákladov na školenia zamestnancov. Z toho dôvodu boli zadefinované funkčné a technické požiadavky ŽSR na všetky zariadenia a podporné systémy pre CRD, ktoré spočívajú v presne špecifikovaných požiadavkách na spôsob obsluhy a zobrazovania stavov zabezpečovacieho zariadenia a definovania technického vybavenia a funkcií obslužného pracoviska na CRD,“** dodáva na záver manažér projektu.

Implementácia projektu bude prebiehať do konca roka 2018. Všetky schválené výstupy projektu, ako návrh miest riadenia dopravy a počtu riadiacich pracovísk, funkčné a technické požiadavky ŽSR na CRD a DOT, bude potrebné zapracovať do Stratégie ŽSR a príslušných IRA ŽSR.

(pop)



Návrh center riadenia dopravy a riadených tratí

Hlavná stanica v Bratislave: Nový podchod aj nová čakáreň naberajú reálnu podobu

Rekonštrukcie dvoch dôležitých priestorov na bratislavskej hlavnej stanici sa prehupli do svojej druhej polovice. Bývalý služobný batožinový podchod aj niekdajšia reštaurácia zásadným spôsobom menia svoju tvár a už za pár mesiacov budú slúžiť verejnosti. Výrazne sa tak zmení kvalita cestovania na najvyťaženejšej železničnej stanici u nás.

Rekonštrukciou takpovediac „od podlahy“ prechádza priestor, ktorý bude slúžiť ako úplne nová a predovšetkým moderná čakáreň s najnovším vybavením pre cestujúcich. „Všetky búracie práce a sanácie drevených nosných častí stropu sú ukončené, sú nové omietky, obklady, dlažby. Rekonštrukciou prešli aj pôvodné stĺpy stropu, hotové máme aj podhlady a povrchovú úpravu stropov,“ objasnil Milan Zvonár, vedúci účelového strediska prípravy a rea-

lizácie Bratislava, ktorý má uvedené stavby na starosti.

Nová reštaurácia už má osadené aj nové posuvné interiérové dvere, ako aj nové vstupné dvere od nástupištia a parkoviska. Pokračuje tiež repasácia pôvodných drevených okien a rekonštrukcia časti strechy. Samozrejmosťou pri takto rozsiahlej rekonštrukcii sú aj nové elektrické rozvody, rozvody dátových sietí, vody, potrubia pre požiarny hydrant a plynu. „Nová čakáreň bude mať aj nové svetlá, rozhlasové zariadenia, prípojky pre bankomaty či samoobslužné automaty. Nezaobíde sa bez vzduchotechniky, vykurovania, novú podobu jej dodá aj nový mobiliár – lavičky a smetné koše. Osadíme nové informačné tabule, samozrejmosťou bude wi-fi,“ dodáva M. Zvonár s tým, že predpoklad ukončenia všetkých prác v celkovej zmluvnej cene 825 560 € je na konci júna. Druhou, zásadnou zmenou pre chod hlavnej stanice, ale predovšetkým pre cestujúcich, je rekonštrukcia niekdajšieho služobného batožinového podchodu. Pôvodné výtahové šachty a stará technológia už boli odstránené, okrem prvého nástupištia, odkiaľ sa zabezpečuje prístup na stavbu. „Zhotoviteľ už vybudoval novú kanalizáciu, na ktorú je napojený aj drenážny systém odvodnenia kolajiska. Postupne sa rekonštruujú jednotlivé výtahové šachty, robí sa injektáž stien podchodu a vysokopevnostné omietky,“ priblížil M. Zvonár aktuálne práce, ktoré budú v celkovej zmluvnej cene 1,4 milióna €. Ostáva ešte zrealizovať prekládky jednotlivých sietí a urobiť nové rozvody. Predpokladaný termín ukončenia prác je v auguste. Už o pár mesiacov teda budú týmto podchodom prúdiť davy cestujúcich, vrátane imobilných a ťažko zdravotne postihnutých, využiť ho budú môcť matky



Dominantou novej čakárne budú stĺpy v historickom štýle, ktoré zostali zachované, dostanú však novú tvár.

s kočíkmi či cestujúci s ťažkou batožinou. Bez problémov sa tak dostanú na každé nástupište modernými presklenými výtahmi. (pav, foto O 220)

Už o pár mesiacov budú týmto podchodom prúdiť davy cestujúcich, vrátane imobilných, matiek s kočíkmi či cestujúcich s ťažkou batožinou.



Niekdajšia reštaurácia na hlavnej stanici prechádza komplexnou rekonštrukciou.

Zmenilo sa úplne všetko – steny, stropy, podhlady, staronové okná, dvere, podlahy...



Seminár STRAHOS dosiahol plnoletosť

Stratégia, príprava a realizácie rekonštrukcií a modernizácií železničných tratí a stavieb infraštruktúry ŽSR tvorili hlavné témy 18. ročníka seminára traťového hospodárstva STRAHOS 218, ktorý sa konal 19. a 20. apríla 2018 v Banskej Bystrici v priestoroch Kongres hotelu Dixon.

Odborný seminár STRAHOS 2018 pripravila Katedra železničného stavitelstva a traťového hospodárstva Stavebnej fakulty Žilinskej univerzity v Žiline v spolupráci s Oblasťným riaditeľstvom ŽSR vo Zvolene a s odborom železničných tratí a stavieb GR ŽSR. Seminár sa uskutočnil pod záštitou Tatyany Čorejovej, rektorky Žilinskej univerzity v Žiline a Martina Erdössyho, generálneho riaditeľa ŽSR. Odbornými garantami seminára boli Libor Ižvolt, vedúci Katedry železničného stavitelstva a traťového hospodárstva Stavebnej fakulty Žilinskej univerzity v Žiline a Igor Polák, námestník GR ŽSR pre prevádzku.

Libor Ižvolt seminár otvoril a spomenul neustále sa zvyšujúcu odbornú a spoločenskú úroveň STRAHOS-u, taktiež zdôraznil jeho nezastupiteľnú úlohu v získavaní odborných vedomostí a nových skúseností pre mnohých zamestnancov ŽSR a firiem, ktoré aktívne spolupracujú na rekonštrukcii a modernizácii infraštruktúry ŽSR. V mene



Medzi zúčastnenými boli aj (zľava) Andrej Marcinko, riaditeľ OR Žilina a Miloslav Havrila, riaditeľ odboru železničných tratí a stavieb.



21 prezentácií, takmer 250 účastníkov, z toho 25 zo zahraničia, 2 dni odborných prednášok – taká je bilancia tohtoročného STRAHOS-u.



generálneho riaditeľa ŽSR účastníkov seminára pozdravil Juraj Tkáč, námestník GR ŽSR pre ekonomiku, ktorý súčasne vyzdvihol jeho vysokú odbornosť a prínos pre zamestnancov odvetvia železničných tratí a stavieb ŽSR. Odborný program rokovania, v rámci ktorého odznelo 21 prezentácií, otvorili zástupcovia ŽSR a SŽDC s príspevkami venovanými stratégii, príprave a realizácii aktivít na železničnej infraštruktúre u nás, aj v susednej Českej republike.

Ďalšie vystúpenia odborného seminára boli venované:

- technickej a technologickej príprave a realizácii opráv, rekonštrukcií a modernizácií železničných tratí, staníc a súvisiacich objektov v Slovenskej republike a v Českej republike,
- novelizáciám predpisov ŽSR v oblasti železničného zvršku, železničného spodku a mostných objektov,
- uplatneniu nových materiálov, konštrukčných prvkov a konštrukcií železničného zvršku v železničnej jazdnej dráhe,
- organizácii výlukových prác železničných tratí a stavieb,
- organizácii, realizácii a hodnoteniu prevádzkovej diagnostiky kvality železničnej jazdnej dráhy.

Rokovania odborného seminára STRAHOS 2018 sa zúčastnilo takmer 250 účastníkov, z toho 25 zo zahraničia (Česká republika, Poľsko, Rakúsko). Program seminára sprevádzala výstava a propagácia firiem, pôsobiacich v rôznych oblastiach železničného stavitelstva a traťového hospodárstva. Odborný seminár STRAHOS 2018 pokračuje v dlhoročnej tradícii stretávania sa odborných autorít. Okrem príležitosti prezentácie informácií je priestorom na odborné diskusie a spoločenské stretnutia odborníkov železničného stavitelstva a traťového hospodárstva zo Slovenska a susedných krajín. Ďalší ročník odborného seminára STRAHOS sa bude konať v roku 2020, tentokrát v časti Slovenska v pôsobnosti Oblasťného riaditeľstva Košice.

Žilinská univerzita v Žiline, foto: ŽSR

Železnica bola najprv druhá možnosť, teraz však neľutuje

Železnice okrem systému duálneho vzdelávania spustili v roku 2016 aj jedinečný štipendijný program pre študentov Žilinskej univerzity. Momentálne majú ŽSR podpísané zmluvy s 11 študentami a jedného z nich sme z redakcie oslovili, ako tento program vníma z pohľadu študenta.

Často býva železnica „dedičnou záležitosťou“, je to tak aj u vás? Bol alebo je niekto vo vašej rodine železničiar?

V mojej rodine som železničiarom iba ja. Študovať železničnú dopravu som najskôr nemal v pláne, bola to druhá možnosť, prvou možnosťou bola elektrotechnika. Bol som prijatý na obidve školy, nakoniec som sa rozhodol pre železničnú dopravu, pretože sa mi zdalo, že tento odbor má budúcnosť. Takto som sa dostal k železnici.

Aký odbor ste študovali na strednej škole a čo študujete v súčasnosti?

Vyšťudoval som 8-ročné gymnázium v Michalovciach, so zameraním na cudzie jazyky, presnejšie na francúzsky jazyk a anglický jazyk. V súčasnosti študujem na Žilinskej univerzite v Žiline na fakulte PEDAS, odbor železničná doprava.

Ako ste sa dozvedeli o štipendijnom programe ŽSR a možnosti získať odbornú spôsobilosť výpravca?

O tejto možnosti som sa dozvedel od spolužiakov. Moje znalosti o železnici boli minimálne, to bol asi najväčší dôvod, prečo som sa začal zaujímať o kurz. Ďalším dôvodom bolo to, že som ukončil gymnázium, takže som musel ísť na vysokú školu. Takto som

si vytvoril „zadné dvierka“ v prípade, keby sa mi nepodarilo dokončiť školu. O štipendijnom programe ŽSR som sa dozvedel až počas kurzu, keďže sme boli pilotný projekt, tak reč na tento štipendijný program prišla asi až v polovici kurzu.

Radili ste sa s niekým o vašom rozhodnutí pracovať a študovať s podporou ŽSR?

O tomto rozhodnutí som sa radil s rodinou a, samozrejme, som musel zvážiť plusy a mínusy kurzu a práce popri škole. Najväčším problémom bola časová náročnosť kurzu, školy a cestovania domov. Pretože kurz prebiehal počas týždňa vo štvrtok a piatok, bolo

Jeho meno je Filip Hrubovčák, má 21 rokov, pochádza z Košíc a študuje na Žilinskej univerzite v Žiline. Popri dennom štúdiu na univerzite pracuje na dohodu vo funkcii výpravca v ŽST Považská Teplá. Medzi jeho záľuby patrí turistika, futbal, bicyklovanie, filmy a čítanie.

potrebné presunúť predmety v škole z týchto dní na zvyšné dni v týždni. Zvolil som si zácvikové stanice Humenné na OS 15 a Strážske na OS 19, aby som sa ukázal aj doma, takže každý piatok poobede som cestoval domov a v nedeľu večer som sa vracal do Žiliny. Bolo to časovo náročné, ale vďaka podpore, ktorú som dostával od rodiny, to bolo zvládnuteľné.

Ako hodnotíte štipendijný program ŽSR? Je podľa vás pre študentov prínosom?

Áno, štipendijný program ŽSR je určite prínosom pre študentov. Hlavne v tom, že po ukončení školy je v zmluve dohodnutá pracovná zmluva na dobu neurčitú s úväzkom na tri roky, čo beriem ako prax, ktorá sa do života hodí. Samozrejme, aj finančná podpora od ŽSR uľahčí život.

ŽSR hľadali posily v Nitre

V dňoch 26 a 27. apríla sa v priestoroch výstavnice v Nitre uskutočnil už 8. ročník podujatia JOB EXPO usporiadaného Ústredím práce, sociálnych vecí a rodiny, ktoré je určené pre vystavovateľov z radov zamestnávateľov a škôl z celého územia Slovenska. V časti pre zamestnávateľov mali svoje zastúpenie aj ŽSR. Zamestnanci O 510 GR ŽSR boli počas oboch dní k dispozícii širokej verejnosti a návštevníkom, ktorí sa zaujímali o možnosti pracovať na ŽSR alebo študovať s našou podporou. Tak

ako na všetkých akciách tohto druhu, na ktorých máme zastúpenie, aj v Nitre sme prijímali žiadosti so životopismi od záujemcov o prácu. V časti venovanej školám mali svoje stánky aj 4 stredné odborné školy, ktoré sú zmluvnými partnermi ŽSR v oblasti vzdelávania. Dokonca niektoré z nich, ako Stredná odborná škola železničná v Košiciach, získali za svoj projekt cenu za 3. miesto v súťaži MDV SR v kategórii Maják pre dopravu.

(pop), foto: O 510 GR ŽSR



Filip Hrubovčák pracuje popri škole ako výpravca.

Ako sa dá zvládnuť práca na dohodu a denné štúdium?

Zo začiatku som si myslel, že škola a práca sa nebudú dať skombinovať. Našťastie, nadriadení pochopili, že pre mňa je prvoradá škola, takže všetky zmeny si dohodneme dopredu tak, aby sa to neprekrývalo. Väčšinou to boli piatky, soboty, nedeľa a pondelky, občas nejaká smena mimo tieto dni.

Môžete v krátkosti priblížiť vašu prácu vo funkcii výpravcu?

V ŽST Považská Teplá, kde momentálne pracujem, je reléové zabezpečovacie zariadenie, takže ja v podstate iba „stláčam gombíky“. Zo začiatku, ako som začal pracovať, bola stanica ešte pred modernizáciou. V súčasnosti je v stanici jedna koľaj, kvôli výlukám. Takže si treba dávať väčší pozor.

Filip, teraz končíte tretí ročník na fakulte PEDAS, prajeme vám veľa úspechov. Chcete ešte niečo odkázať svojim mladším spolužiakom?

Ďakujem, mladším spolužiakom by som odkázal, nech sa prihlásia do kurzu, a tak získajú prehľad o železnici.

Ďakujeme za rozhovor!

(pop), foto: O 510 GR ŽSR



Leto s filmárskymi akciami FISAIC

Pre všetkých, ktorých zaujíma filmárske umenie alebo len chcú zvýšiť atraktivnosť svojich videí na internete alebo v domácej videotéke, pripravil odbor riadenia ľudských zdrojov v rámci letných prázdnin dve zaujímavé podujatia.

V termíne od 9. do 15. júla vás pozývame do SIP Strečno na Letnú filmovú školu FISAIC (LFŠ). Pravidelne sa na nej zúčastňujú členovia sekcie FILM a VIDEO FISAIC. V priebehu tohto stretnutia budú pripravovať a zdokonaľovať svoje krátke filmy pre národnú súťaž v novembri tohto roku. Na LFŠ sa však môžu zúčastniť všetci priatelia filmu, aj začiatočníci, ktorí sa chcú niečo naučiť o základných znakoch filmovej tvorby, obrazových vyjadrovacích prostriedkoch, aj o príprave scenára. Počet dní účasti je voliteľný. Lektorom je režisér Ladislav Munk. Prístup k účastníkom LFŠ je individuálny, podľa skúseností a záujmu prihlásených. Oblíbené sú pripravené témy LFŠ, ktoré majú účastníci možnosť filmársky spracovať a potom spoločne diskutovať o spôsobe ich realizácie, ako aj o pochopení spracovanej myšlienky a témy z pohľadu tvorcu aj divákov. Pre záujemcov o účasť uvádzame aj elektronickú adresu - pollagova.maria@zsr.sk.

V druhej polovici prázdnin pripravujeme spoločnú akciu pre mladých železničných youtuberov a ich rodičov. V termíne od 16. do 19. augusta sa uskutoční v SIP Strečno už tretí ročník Letného tábora železničných youtuberov FISAIC. Pripravený je zaujímavý filmársky program pre mladých tvorcov videí a krátkych filmov od 6 rokov, ale aj veľa športových a vedomostných súťaží pre deti a ich rodičov, ktorých rovnako zapájame do táborevého programu.



Naši YouTuberi si vyskúšali aj filmovanie s dronom.

Táto akcia nám potvrdila, že je príjemným obohatením letného programu pre všetky vekové kategórie. Podľa toho, čo nám umožní počasie, snažíme sa program spestriť aj prehliadkou vybraných železničných pracovísk a zaujímavostí Turčianskej kotliny. V prípade záujmu sa môžete prihlásiť na elektronickej adrese szabova.linda@zsr.sk.

© 510 GR ŽSR

Kam po skončení základnej školy

ŠTUDUJ

DOPRAVU

Dni kariérového poradenstva

VRÚTKY

Kedy? 1. – 2. 6. 2018

Kde? parkovisko pri železničnej stanici Vrútky

O koľkej? od 9.00 h do 13.00 h

Prípravili sme pre vás modelovú železniciu, simulátor ETCS zariadenia, simulátor prevrátania osobného vozidla, kariérové poradenstvo, prezentácie škôl so zameraním na dopravu, okuliare simulujúce užitie alkoholu, drog, ukážky automobilovej, autobusovej a nákladnej dopravy a iný sprievodný program.

Kamión sa prevrátil takmer na trať



Siedmeho mája sa na západnom Slovensku v ranných hodinách stala kuriózna, avšak veľmi nebezpečná udalosť. Nákladné auto s návesom plným cementu smerovalo z Jablonice do Brezovej pod Bradlom. Pri Osuskom, v miestnej časti Rásnik, sa kamión prevrátil, a to rovno do približne 10 metrovej priekopy, smerom k železničnej trati Jablonica - Brezová pod Bradlom. Pri udalosti nedošlo k obmedzeniu železničnej dopravy, ani k žiadnym zraneniam. Konáre zo stromu, ktorý bol pri nehode vyvrátený a ktoré zasahovali do prechodného prierezu koľaje, odstránili ihneď po nehode hasiči.

(pop), foto: ŽST Jablonica

V júni už 20. ročník Rendez-u



V dňoch 16. a 17. júna 2018 sa v priestoroch starého rušňového depa Bratislava východ už po dvadsiatykrát stretne historická železničná technika z celého Slovenska. Podujatie Rendez 2018 usporiadajú Železnice Slovenskej republiky, v spolupráci so slovenskými klubmi železničných historických vozidiel, Železničnou spoločnosťou Slovensko, a. s., Železničnou spoločnosťou Cargo Slovakia, a. s., Dopravným podnikom Bratislava, a. s., a za podpory celého radu sponzorov.

STRUČNÝ PROGRAM PODUJATIA:

- otvorenie areálu výstavniska o 10.00 hod.
- výstava zaujímavých historických železničných vozidiel zo Slovenska, Českej republiky, Maďarska a Rakúska
- defilé rušňov na točni
- doprava na podujatie historickými vlakmi
- vyhlídkové jazdy parnými vlakmi po Bratislave
- výletný motorový vlak na Záhorie (len v sobotu) a do Dunajskej Stredy (len v nedeľu)
- kyvadlová doprava historickými motorovými vlakmi medzi bratislavskou hlavnou stanicou a areálom podujatia
- súbežná jazda historických vlakov medzi stanicami Bratislava - Petržalka a Bratislava Nové Mesto
- jazdy historickej električky a autobusu
- stála múzejná expozícia železničných zariadení
- spolujazdy na stanovišti parného rušňa, na motorovej drezine alebo motorovom vozíku
- prezentácia modelových a modulových koľajísk
- jazdy vláčikom záhradnej železnice
- zábavné a náučné hry pre deti, animačné hry
- koncert C. a k. komorného dychového orchestra, Mira Jaroša a skupín Funny Fellows a Party Beat
- vojenská ukážka bojov z 2. svetovej vojny (len v sobotu)
- ukážky policajného zásahu
- výstava neželezničnej historickej techniky
- predaj upomienkových predmetov
- večerné fotografovanie (len v sobotu)

Podujatím bude po oba dni sprevádzať herec Juraj Bača.

Pre dopravu návštevníkov na podujatie budú vypravené nostalgické vlaky v trasách:

SOBOTA: Malacky – Plavecký Štvrtok – Zohor – Devínska Nová Ves – Bratislava Lamač – Bratislava hlavná stanica – Bratislava východ, Trenčín – Nové Mesto nad Váhom – Piešťany – Leopoldov – Trnava – Pezinok – Bratislava východ, Bratislava Petržalka – Bratislava Nové Mesto – Bratislava východ, Bratislava Petržalka – Bratislava Nové Mesto – Bratislava Vajnory – Bernolákovo – Senec – Bratislava východ

NEDEĽA: Nitra – Lužianky – Hlohovec – Leopoldov – Trnava – Šenkvice – Pezinok – Bratislava východ, Bratislava Petržalka – Bratislava Nové Mesto – Devínska Nová Ves – Bratislava Lamač – Bratislava hlavná stanica – Bratislava východ, Bratislava Petržalka – Bratislava Nové Mesto – Bratislava Vajnory – Bernolákovo – Senec – Bratislava východ

Viac informácií bude uverejnených na stránkach Železničného múzea Slovenskej republiky
www.zeleznicnemuzeum.sk

Srdečne Vás pozývame!



Rezbárske dni v duchu železnice

Počas siedmeho ročníka Rakovských rezbárskych dní, ktoré sa uskutočnili 24. - 27. apríla, pribudli na železničnú stanicu Príbovce – Rakovo noví „železničiar“.

V priebehu štyroch dní vdýchli život dvom dreveným plastikám - výpravcovi a posunovačovi, ktorí budú mať nepretržitú 24-hodinovú celožitovnú pracovnú smenu. Následne sa starosta obce postaral o dotvorenie priestoru

lavičkou na sedenie s motívom raka. Občania aj cestujúci už v krátkom čase ocenili skrášlenie priestorov železničnej stanice.

(pop), foto: Patrik Antal

Oprava Zeleného Antona napreduje

Pri príležitosti 100. výročia vzniku prvej Československej republiky sa rozhodli ŽSR prispieť k dôstojnej oslave tohto výročia zabezpečením opravy vybraných vozidiel, ktoré reprezentujú najmä prvé obdobie ČSR. Jedným z týchto vozidiel a azda najzaujímavejším, je parný rušeň 486.007, prezývaný Zelený Anton.

Jeho opravu si ŽSR objednali u spoločnosti OKV, spol. s r.o., významne pomáhajú aj dobrovoľníci z občianskeho združenia Spolok Výchrevne Vrútky. Práce na rušni začali ešte v decembri minulého roku a zamerané boli najmä na opravu kotla, pričom sa popri



Zelený Anton po výmene dymnice.



Tender pred náterom.

iných činnostiach urobili aj úpravy smerujúce k prinavrátaniu pôvodného vzhľadu kotla. Prvý veľký mílnik opravy bola tlaková skúška kotla, ktorá sa uskutočnila 26. apríla s pozitívnym výsledkom. Následne sa začalo pracovať na postupnom skladaní rušňa, pričom sa súčasne vykonávali ďalšie opravy a úpravy, napríklad výmena dymnice, úprava piesočníka a pieskovacích potrubí alebo obnova náteru. A práve spomínaný náter by mal byť druhým veľkým mílnikom opravy, ktorý sa podpíše aj na celkovom vzhľade rušňa, pretože po 20 rokoch od prvého sprevádzkovania v roku 1998 sa odtieň farby zmenil na modrozelený tak, ako to udávajú dobové dokumenty z 30. rokov 20. storočia.

ŽM SR

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 podpis, 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 IHNEĎ 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	priemerný 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 %



Noc múzeí a galérií

Pri príležitosti Medzinárodného dňa múzeí sa 19. mája uskutočnilo celoslovenské podujatie Noc múzeí a galérií, ku ktorému sa pripojilo aj Železničné múzeum Slovenskej republiky so svojimi expozíciami v starom rušňovom depe Bratislava východ. Počas celej soboty múzeum navštívilo cca 800 návštevníkov, ktorí mali možnosť absolvovať prehliadku celého múzea so sprievodcom, povozíť sa na niektorej z drezín alebo pozrieť si funkčné modulové koľajisko. Väčšina návštevníkov využila aj najväčšie lákadlo, ktorým boli jazdy mimoriadnych vlakov po Bratislave a dva páry parných vlakov do Malaciek.



Parný vlak na bratislavskej hlavnej stanici pútal pozornosť malých aj veľkých hneď ráno pred prvou jazdou.



Albatros, otáčajúci sa na točni, zaujal snáď každého, kto bol na blízku.



Mimoriadny historický motorový vlak sa v stanici Bratislava Nové Mesto stretol s ďalším veteránom – rušňom 721.131, ktorý ale ešte slúži v bežnej prevádzke.



Dva páry parných vlakov do Malaciek mali veľký ohlas.



O jazdu na 65-ročnom motorovom vozíku Tatra T 14/52 bol veľký záujem.