

ROČNÍK XXVI ŽELEZNIČNÝ JÚL 2018

SEMAFOR

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNIČNÍKOV SLOVENSKEJ REPUBLIKY



Priemerná mzda prekročila 1000 €

ŽSR členom platformy EÚ PRIME

Zvolenská stanica má nové výhybky

Foto: Ondrej MLYNKA



Projekt centralizácie činností riadenia ľudských zdrojov priniesol veľkú úsporu



Absolútne plnenie grafikonu verejnej dopravy na 91,37 %, relatívne na 98,61 %. Tržby z úhrad za prístup k železničnej infraštruktúre boli vo výške 52,1 mil. €, celkovo vyššie oproti plánu o 604 tis. € (bez uplatnených zliav), veľmi dobrá platobná disciplína dopravcov a kladný hospodársky výsledok za prvý polrok. Taká je bilancia základných čísiel ŽSR za prvých šesť mesiacov 2018.

Okrem týchto faktov sa vedenie na porádach zaoberalo aj viacerými informáciami k aktuálnym investičným a modernizačným akciám, ako aj k jednotlivým projektom. Ako vysokoúspešný bol vedením hodnotený projekt Centralizácie činností riadenia ľudských zdrojov, ktorého cieľom bolo zefektívnenie a skvalitnenie procesov v oblasti personalistiky, odmeňovania, vzdelávania a starostlivosti o zamestnancov. Zároveň sa zefektívnili spôsoby riadenia, boli nadefinované nové kompetencie, zodpo-

vednosti a rozhrania procesov ľudských zdrojov pri súčasnej optimalizácii počtu zamestnancov a znížení celkových nákladov na činnosť.

V rámci centralizácie činností ľudských zdrojov bolo vytvorených päť účelových stredísk - regionálnych pracovísk, a to v Bratislave, Košiciach, Trnave, Zvolene a Žiline. Predpokladaná úspora ročných nákladov bola 942 306 €, podľa skutočných nákladov za osem mesiacov práce úseku ľudských zdrojov je však očakávaná ročná

úspora až 1 552 046 €. Realizácia projektu prebiehala v plnom rozsahu v súlade s plánom projektu. Boli dodržané všetky míľniky, úlohy a termíny podľa jednotlivých fáz. Osobitný dôraz bol kladený na komunikáciu cieľov a postupu realizácie projektu so zástupcami odborových organizácií, s riaditeľmi a vedúcimi zamestnancami VOJ a zamestnancami úseku ľudských zdrojov. Generálny riaditeľ ŽSR hodnotiacu správu projektu schválil a projekt ukončil.

(pav)

Priemerná mzda prekročila 1000 € Stále máme voľných takmer 200 miest

Prvýkrát v histórii ŽSR priemerná mzda prekročila hranicu 1 000 €. Ako jeden z trojice najväčších zamestnávateľov na Slovensku sme dosiahli v prvom polroku 2018 priemernú mzdu 1 015,98 €. Táto skutočnosť súvisí s realizáciou zvýšenia tarifnej mzdy u prevádzkových typových pozícií v súlade s výsledkom kolektívneho vyjednávania. Aj napriek tomu aktuálne evidujeme 374 neobsadených miest, z toho je 180 pracovných miest, na ktoré je už rozpracované prijatie zamestnanca.

ŽSR mali k 30. júnu 2018 evidenčný počet zamestnancov 13 655, z toho 10 367 mužov a 3 288 žien. Za 1. polrok bolo prijatých 317 zamestnancov, z toho najviac do profesií dozorca výhybiiek, návestný majster či traťový robotník, v roku 2018 skončilo pracovný pomer 419 zamestnancov, z toho 71 sezónnych zamestnancov - kuričov na dobu určitú.

Najčastejšie zastúpenými typovými pozíciami sú stále výpravca, návestný majster, zámočník koľajových konštrukcií, elektromontér pevných trakčných a silnoprádových zariadení, rušňovodič - traťový strojník, rušňovodič - elektromontér, signalista, traťový robotník. V uvedených profesiách zároveň pociťujeme aktuálne najväčší deficit zamestnancov, a to predovšetkým v obvode OR Trnava.

Ako súčasť náborovej činnosti aktívne vstupujeme na všetkých významných pracovných veľtrhoch (Profesia Days) a aktivitách na podporu zamestnanosti, organizovaných Ministerstvom dopravy a výstavby SR (Študuj dopravu, Budúcnosť a inovácie v doprave). Aktuálne pripravujeme širšiu spoluprácu s obecnými úradmi v rámci celého Slovenska, kde budeme prezentovať všetky prevádzkové typové pozície. Ide o aktívne vyhľadávanie a oslovanie perspektívnych záujemcov o prácu.

Ďalšou aktivitou je zameranie sa na konkrétne cieľové skupiny formou distribúcie informačných letákov o možnostiach zamestnať sa na ŽSR. ŽSR sa podieľajú na projekte duálneho vzdelávania a štipendijného programu na stredných aj vysokých školách, kde študuje s našou podporou 77 žiakov SOŠ

a študentov VŠ. Každý z nich má podpisom učebnej alebo štipendijnej zmluvy garantované pracovné miesto v železničnom sektore. V absolventskom programe 2017/2018 sme prijali 45 absolventov, z ktorých väčšina má ukončené vzdelanie v odbore železničnej dopravy, elektrotechniky a strojárstva. Absolventi počas prípravného obdobia získajú potrebné odborné znalosti a praktické skúsenosti pre ďalšie uplatnenie v ŽSR. Pri riešení prvej etapy nového systému odmeňovania bol práve zo spomínaných dôvodov kladený dôraz na zvýšenie miezd v prevádzkových profesiách. Kolektívna zmluva ŽSR pre rok 2018 priniesla zvýšenie priemernej tarifnej mzdy za ŽSR o 9 %. Pri nedostatkových typových pozíciách sa však táto tarifná mzda, ktorá je zaručenou zložkou mzdy, zvýšila o viac ako 14 %.

(pav)

Personálne zmeny na Odbore dopravy s účinnosťou od 1. júla 2018

NA OBÁLKE

Unikátny Prezidentský vlak si v priebehu júla mohli pozrieť milovníci železničnej histórie v šiestich slovenských mestách. Viedol ho zrekonštruovaný parný rušeň „Zelený Anton“.



Riaditeľom Odboru dopravy GR ŽSR bol generálnym riaditeľom ŽSR Martinom Erdössym vymenovaný Ivan Sovič, funkciu zástupcu riaditeľa Odboru dopravy vykonáva Peter Šulko. Miroslav Matúšek,

doterajší riaditeľ Odboru obchodu, skončil dňa 30. júna z dôvodu organizačnej zmeny pracovný pomer dohodou odchodom do starobného dôchodku.

(pav)

V prvom polroku sme hospodárili so ziskom

Železnice Slovenskej republiky dosiahli za 1. polrok 2018 zisk vo výške 1,3 mil. €. Výnosy dosiahli výšku 244 937 tis. €, čo predstavuje oproti plánovaným výnosom vyššie plnenie o 3 528 tis. €. Výnosy z core businessu dosiahli výšku 192 012 tis. €, čo je viac oproti plánu o 749 tis. €.

Výnosy z úhrad za prístup k železničnej infraštruktúre boli vo výške 38 040 tis. €, čo je oproti plánu menej o 252 tis. €. Pokles je spôsobený vyššími poskytnutými zľavami pre nákladných dopravcov za sledované obdobie. Nižšie výnosy z úhrad za prístup k železničnej infraštruktúre oproti plánu sú v nákladnej doprave kompenzované prostredníctvom kompenzácie finančných dopadov od MDV SR. Výnosy z úhrad za prístup k železničnej infraštruktúre v osobnej doprave sú oproti plánu vyššie o 242 tis. €.

Výnosy boli ovplyvnené nárastom dopravných výkonov v hrubých tonových kilometroch (hrtkm) v nákladnej doprave o 143 mil. hrtkm a osobnej doprave o 220 mil. hrtkm.

Výnosy z non-core businessu sú vyššie o 2 779 tis. € oproti plánu.

	JÚN 2018	PP JÚN 2018	Rozdiel	
v tisícoch €	A	B	C = A - B	
Predaj médií	36 059	34 689	1 371	↑ 4%
Výnosy z majetku	7 664	6 825	839	↑ 12%
Aktivácia	2 380	2 795	(415)	↓ (15%)
Predaj ostatných služieb	2 807	2 495	313	↑ 13%
Predaj výkonov v oblasti ICT	2 666	2 420	246	↑ 10%
Ostatné výnosy	1 349	923	426	↑ 46%
Non-core business	52 924	50 146	2 779	↑ 6%

Podstatný vplyv na výnosy z non-core businessu mali výnosy z majetku. Novovytvorené organizačné usporiadanie Správy majetku prinieslo v prvom polroku – vyššie výnosy z prenájmu o 241 tis. € a zisk z predaja dlhodobého majetku – vyšší o 440 tis. €. V porovnaní s plánom dosiahli ŽSR vyššie výnosy aj v oblasti predaja nepotrebného materiálu a kovového odpadu – vyšší o 158 tis. € a predaja médií, konkrétne trakčnej elektrickej energie. To bolo spôsobené vyššou predajnou cenou médií. Súčasne však došlo aj k nárastu nákladov na nákup médií.

Osobné náklady sú za sledované obdobie v porovnaní s plánom prekročené o 2 124 tis. €. Najvyšší vplyv na prekročenie nákladov vo výške 936 tis. € má čerpanie nákladov na OOPP. Od 1. mája 2018 vstúpil do platnosti novelizovaný Zákonník práce, ktorého zavedenie do praxe prináša predpokladané zvýšenie mzdových nákladov o 1,2 mil. € z dôvodu zvýšenia mzdových zvýhodnení v roku 2018 a 5,1 mil. € v roku 2019. Spotrebované nákupy a služby sú v sledovanom období čerpané na Oblast-

VÝNOSY Z CORE BUSINESSU	JÚN 2018	PP JÚN 2018	Rozdiel	
v tisícoch €	A	B	C = A - B	
Dotácie na prevádzkovanie železničnej infraštruktúry	135 000	135 000	-	↓ -
Úhrada za prístup k železničnej infraštruktúre	38 040	38 293	(252)	↓ (1%)
Kompenzácia finančných dopadov	14 106	13 250	856	↑ 6%
Predaj doplnkových služieb železničnej infraštruktúry	4 866	4 720	146	↑ 3%
Core business	192 012	191 263	749	↑ 0%

ných riaditeľstvách v najvyššej možnej miere, celkové šetrenie na ostatných VOJ je v súvislosti s prebiehajúcimi verejnými obstarávaniami. V zmysle schváleného podnikateľského plánu a v súlade s platnou zmluvou o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry ŽSR plánujú za rok 2018 dosiahnuť vyrovnané hospodárenie.

Pre zabezpečenie plynulého chodu organizácie je zo strany manažmentu ŽSR vyvíjané maximálne úsilie. Vrcholový manažment ŽSR napriek nepriaznivej situácii v oblasti verejných zdrojov hľadá všetky možnosti ako zabezpečiť rast miezd a tiež udržanie výrobnéj spotreby ako i obnovu majetku. V súčasnosti okrem procesov na zvýšenie efektívnosti práce prebiehajú a pripravujú sa aj verejné obstarávania pre zabezpečenie mobility zamestnancov, diagnostiku ŽI a obnovu koľajovej mechanizácie. Predpokladá sa dodanie prvých osobných vozidiel v poslednom štvrtroku roka 2018. ŽSR vyhlásili súťaž na obstaranie diagnostického prostriedku na meranie geometrickej polohy koľaje. Súčasný diagnostický prostriedok je nevyhovujúci a po životnosti – 40-ročný. Obstaranie diagnostického prostriedku pre nedeštruktívne meranie defektoskopie koľajníc zabezpečí ŽSR nezávislosť o externých dodávateľov. ŽSR v súčasnosti nedisponujú takýmto diagnostickým prostriedkom. Zvýšením preventívnej údržby budú v budúcnosti dosiahnuté trvalé úspory prevádzkových nákladov ŽSR. Obnova koľajovej mechanizácie je vo vysokom štádiu rozpracovanosti.

(pav)



Prezidentský vlak prvýkrát na Slovensku

Jedinečný projekt k oslavám 100. výročia založenia 1. ČSR

Na Slovensko dorazil 3. júla unikátny a v takejto zostave ešte nikdy nikde prezentovaný Prezidentský vlak. Ide o projekt, ktorý bol pri príležitosti 100. výročia vzniku prvej Československej republiky, ako spoločného štátu Čechov a Slovákov, zrealizovaný Národným technickým múzeom Praha v spolupráci s Českými dráhami, ŽSR a občianskym združením Spolok Výhrevne Vrútky.

Päť salónnych železničných vozňov využívaných v minulosti v prezidentských vlakoch je zachovaných práve v zbierkach Národného technického múzea a Českých dráh. Zo spomínaných vozňov sú stále ešte tri prevádzkyschopné a dva z nich boli radené v Prezidentskom vlaku. Vozne slúžili prezidentom na ich pracovné cesty v domovine, ale aj v zahraničí. Prezidentský vlak začal svoju prezentáciu v Prahe jazdou medzi pražskými stanicami 28. júna.

Následne prišiel aj so vzácnymi hosťami 3. júla popoludní na bratislavskú hlavnú stanicu, kde ho už očakávalo množstvo nadšencov. Potom jeho trasa pokračovala po ďalších mestách v Čechách aj na Slovensku, prezentovaný bol okrem Bratislavy aj v Nitre, Zvolene, Lučenci, Žiline a Košiciach.

(pop), foto: autorka, p. Lichner, P. Melicher, M. Lisinovič, Martin Harák (ČD)



Na železničnú stanicu Bratislava hlavná stanica prišiel Prezidentský vlak na čele s parným rušňom 486.007, ktorý je známy aj pod menom Zelený Anton. Parný rušeň 486.007 bol vyrobený v Škoda Plzeň v roku 1936. Jeho muzeálna prevádzka sa začala už v roku 1998 pri príležitosti 150. výročia príchodu prvého parného vlaku na územie Slovenska, kedy jeho opravu do prevádzkyschopného stavu vykonalo rušňové depo Vrútky. Od sprevádzkovania sa o rušeň stará dobrovoľné občianske združenie Spolok Výhrevne Vrútky. Pre nevyhnutnú opravu kotla bol odstavený z prevádzky v roku 2016 a opätovne bol náročne sprevádzkovaný až v roku 2018, práve pri príležitosti 100. výročia vzniku prvej Československej republiky.



Prezidentský vlak bol prezentovaný vo viacerých slovenských aj českých mestách, avšak nielen tam ho vítali. Úspech mal aj na miestach, kadial' prechádzal alebo kde musel napríklad doplniť vodu. Pýšiť sa môže tisícami návštevníkov.





Jedným z členov „posádky“ vlaku, ktorý 3. júla vyrazil z Brna do Bratislavy, bol aj námestník generálneho riaditeľa ŽSR pre prevádzku Igor Polák. „Tento unikátny projekt by nebol možný bez nadšencov, ktorí hodiny a hodiny na ňom pracovali,“ poďakoval v mene ŽSR, taktiež aj všetkým, ktorí sa na projekte podieľali.



Takto vyzerá interiér a exteriér jedného z vystavovaných vozňov. Ide o salónny vozeň Aza 1-0080, ktorý bol špeciálne vyrobený pre prezidenta T. G. Masaryka pri príležitosti jeho 80. narodenín v marci 1930. Vozeň vyrobila Ringhofferova továrň Praha Smíchov, ktorá prišla s novou celokovovou vozňovou konštrukciou, na rozdiel od skorších vozňov, ktoré mali kostru vozňa zhotovenú z drevených materiálov. Disponoval mnohými modernými konštrukčnými prvkami, napríklad použitím Pensylvánskych podvozkov pre rýchlosť až 140 km/h. Interiér vytvoril pražský architekt Albert Jonáš, ktorý dostal za úlohu usporiadať vozeň s čo najjednoduchšou výzdobou a prihliadnutím na maximálne pohodlie. Na štátne účely vozeň slúžil až do roku 1968 a dnes je historickou pamiatkou a majetkom Českých dráh.



Tento vozeň slúžil okrem Ludvíka Svobodu aj Alexandrovi Dubčekovi, neskôr aj prezidentovi Gustávovi Husákovi. Salónny vozeň 001 je zahraničnej výroby z Nemeckej demokratickej republiky. Vyrobila ho vagónka Bautzen v roku 1968 s označením Aza 51 54 89-80 061-2. V súčasnosti nesie číselné označenie 51 54 89-80 001-8. Ide o jeden z dvoch posledných vyrobených a dodaných vozňov pre potreby československých prezidentov. Vozeň má zachovaný autentický interiér, Národní technické muzeum v Prahe ho do svojej zbierky získalo v roku 2018.



Prezidentský vlak na svojej ďalšej zastávke v Žiline.



Po ceste cez Šaľu.



Železnice na Slovensku v období medzi dvomi svetovými vojnami

Po vzniku samostatného štátu Čechov a Slovákov v roku 1918 bolo jednou z najdôležitejších úloh Národného zhromaždenia v oblasti dopravy udržať prevádzku na železničnej sieti vymedzenej novými hranicami. Vzhľadom na napätú politickú situáciu išlo o neľahkú úlohu. Ak na tratiach v Čechách, na Morave a Sliezske bola v zanikajúcej Habsburskej monarchii zachovaná viac-menej stabilizovaná dopravná situácia, na Slovensku panovala podstatne dramatickejšia atmosféra. Prevažnú väčšinu problémov, ktoré súviseli predovšetkým s personálnym obsadením miest opustených maďarským personálom, prepadosť južných území Slovenska vojskami Maďarskej republiky rád, záplavami i povojnovým materiálnym nedostatkom, sa však podarilo zvládnuť už počas prvého povojnového roku.

Vyriešenie najzákladnejších problémov prevádzky a riadenia československých železníc umožnilo postúpiť o krok ďalej. Na rad sa dostali otázky konsolidácie vzťahu štátu a súkromných železníc, jeho zapojenia do medzinárodných zmlúv o že-

nia Slovenska s Moravou i s Podkarpatskou Rusou, riešiť však bolo treba i dopravnú izolovanosť niektorých oblastí Slovenska od nových správnych centier (najmä južnej časti stredného Slovenska a Zvolena alebo Užhorodu a Košíc). Prvé stavby boli začaté hneď, ako to konsolidujúca sa situácia na železniciach dovolila.

Na samotnom začiatku 20. rokov 20. stor. boli realizované najnaliehavejšie investície, ktorých potreba bola zjavná aj bez rozsiahlejšej študijnej činnosti. Prvou významnejšou stavbou bola veľká rekonštrukcia lokálky Devínska Nová Ves - Kúty - Břeclav, ktorá sa stala časťou významnej spojnice Prahy a Bratislavy. Prevádzka na zosilnenej a zdvojkolajnenej železnici sa začala 28. mája 1921. V tesnom slede nasledovala novostavba, predlžujúca staršiu lokálku medzi Užhorodom a Vojanmi až do Bánoviec nad Ondavou. Prevádzke bola odovzdaná 20. októbra 1921.



Stavba mosta na trati Nové Mesto nad Váhom - Veselí nad Moravou.

lezníckej preprave a tarifných dohovorov, či rozdelenia rušňov a vozňov bývalej monarchie nástupníckym štátom strednej Európy. Najväčšou výzvou však bolo prispôsobenie československej železničnej siete novým politickým pomerom.

Ak na bohato dimenzovaných severo-južných ťahoch spájajúcich Budapešť so severnou a východnou Európou sa po prevrate prevádzka takmer zastavila, na perspektívnych západo-východných dopravných smeroch železničné spojenia buď úplne chýbali, alebo boli kapacitne nedostatočné. Takými smermi boli predovšetkým spoje-



Výstavba partie pri zastávke Telgárt penzión.

Paralelne s týmito železničnými stavbami prebiehala intenzívna príprava veľkorysého plánu rozsiahlej dostavby železničnej siete ČSD a modernizácie jej technickej základne. Vyústila do schválenia zákona č. 235 Zb. z

Železničná stanica Myjava počas stavby.



Stanica Sklené medzi Handlovou a Hornou Štubňou.



Stanica Budkovce na trati Bánovce nad Ondavou - Vajany.

a n. z 30. 3. 1920, ktorý stanovil rozsiahly štátny program výstavby viacerých železničných tratí. Jeho cieľom bolo otvoriť rozsiahle surovinové bohatstvo Slovenska priemyselnému využitiu, posilniť novostavbami železníc pomerne riedku slovenskú železničnú sieť a zlepšiť spojenie medzi Slovenskom a Moravou. Zákon síce predpokladal výstavbu viacerých nových železníc, jeho podstatou však bolo dobudovanie stredoslovenskej transverzálnej železnice v línii Veselí na Moravě - Nové Mesto nad Váhom - Trenčín - Žabokreky - Prievidza - Horná Štubňa - Zvolen - Banská Bystrica - Červená Skala - Margecany - Košice - Bánovce nad Ondavou - Vojany - Užhorod, ktorá by sa stala predĺžením už vybudovanej Českomoravskej transverzálnej železnice. Na jeho základe boli potom počas nasledujúcich neceleých dvoch desaťročí postavené železnice Zvolen - Krupina, Veselí na Moravě - Nové Mesto nad Váhom, Handlová - Horná Štubňa, Červená Skala - Margecany, Púchov - Horní Lideč, Zlaté Moravce - Zbehy, rozostavaná bola trať Diviaky - Banská Bystrica.

ŽM SR, foto: archív ŽM SR

ŽSR sa v júni 2018 stali členom platformy Európskej komisie PRIME

PRIME

Platform of Rail Infrastructure Managers in Europe

Medzinárodná platforma PRIME (Platform of Rail Infrastructure Managers in Europe), založená v Tallinne dňa 16. októbra 2013, postupne prebrala v júni 2017 úlohu Európskej siete manažérov infraštruktúry (ENIM). Touto úlohou bola poverená v rámci 4. železničného balíku, konkrétne článkom 7 písm. f Smernice 2012/34/EÚ, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor v znení Smernice 2016/2370/EÚ. Podľa uvedenej smernice majú povinnosť postupne do konca roka 2018 prísť všetci hlavní manažéri infraštruktúry členských krajín EÚ k platforme PRIME.

Pre splnenie tejto povinnosti za našu organizáciu podpísal 8. júna 2018 generálny riaditeľ ŽSR Martin Erdössy žiadosť o prístupenie ŽSR do tejto medzinárodnej platformy. Ide o platformu na vysokej úrovni, určenú pre manažérov európskej železničnej infraštruktúry, ktorej zámerom je zlepšenie vzájomnej spolupráce, realizácia jednotného európskeho železničného priestoru, lepšie zavádzanie ERTMS - Európskeho systému riadenia železničnej dopravy, referenčné porovnanie výkonov a výmena osvedčených postupov medzi manažermi infraštruktúry. Členovia platformy PRIME sú manažéri železničnej infraštruktúry a subjekty poverené pridelovaním a spoplatňovaním kapacity (ak ide o samostatné subjekty, ktoré nie sú súčasťou manažérov železničnej infraštruktúry) z členských štátov EÚ a EZVO, ako aj

PRIME sa zaväzuje plniť úlohy európskej siete prevádzkovateľov infraštruktúry v týchto oblastiach:

- a) rozvoj železničnej infraštruktúry EÚ;
- b) podpora včasnej a účinnej transpozície jednotného európskeho železničného priestoru;
- c) výmena osvedčených postupov;
- d) sledovanie a meranie výkonnosti, vrátane identifikácie spoločných zásad a praxe pre sledovanie a meranie výkonnosti jednotným spôsobom;
- e) prispieť k sledovaniu trhu;
- f) riešenie cezhraničných problematických (úzkych) miest
- g) prerokovanie uplatňovanie spolupráce vo vzťahu k systémom spoplatňovania a pridelovania kapacity dráhy na viac než jednej sieti.

Európska komisia. Platforma má v súčasnosti 36 členov z 26 krajín a 5 pozorovateľov (združenia ERA, CER, EIM, RNE a VDV). Predsediajú jej dvaja spolupredsedia, a to zástupca Európskej komisie (DG MOVE) a zástupca jedného z členských podnikov (SNCF Réseau). Zapojenie

Zasadnutia Plenárneho zhromaždenia PRIME prebiehajú dvakrát ročne na úrovni vrcholového manažmentu, okrem toho má platforma šesť špecializovaných pracovných skupín v nasledujúcich oblastiach -

- (1) Digitalizácia
- (2) Financovanie
- (3) Kľúčové ukazovatele výkonnosti a referenčné porovnanie - benchmarking
- (4) Implementácia predpisov EÚ do vnútroštátnych predpisov
- (5) Bezpečnosť
- (6) Spoplatňovanie infraštruktúry

A ďalej má ešte pracovné skupiny pre spoluprácu:

- (1) Dialóg so železničnými dopravcami
- (2) Spolupráca v oblasti regulácie



sa do práce v uvedených pracovných skupinách a platformách pre spoluprácu je pre ŽSR veľkou výzvou a zároveň príležitosťou pre zlepšenie a zefektívnenie realizácie medzinárodných aj vnútorných procesov s cieľom naplnenia všetkých funkcií pre modernú, interoperabilnú, spoľahlivú a bezpečnú infraštruktúru, reagujúcu flexibilne na požiadavky svojich zákazníkov.

© 150

Odbory dopravy a odbor obchodu GR ŽSR sa zlúčili

Po predstavení zefektívňovania procesov a znižovaní nákladov v oblasti controllingových činností vám dnes prinášame aj racionalizačné a optimalizačné organizačné zmeny na úseku prevádzky.



Rozhodnutím generálneho riaditeľa ŽSR prišlo dňom 1. júla 2018 k zrušeniu Odboru dopravy (O410 GR ŽSR) a Odboru obchodu (O450 GR ŽSR) a vzniku nového Odboru dopravy (O410 GR ŽSR), ktorý vznikol spojením oboch predchádzajúcich odborov do jedného celku. Zároveň boli stanovené aj úlohy v oblasti racionalizácie počtu zamestnancov pri súčasnom zvýšení produktivity práce na novovznikajúcom Odbore dopravy.

„Spojením týchto dvoch útvarov do jedného celku sa dosiahne zníženie počtu riadiacich zamestnancov, ako i zníženie počtu oddelení. Týmto aktom sa docíli optimalizácia a racionalizácia vykonávaných činností pôvodných odborov ako celkov v novom odbore. Zároveň s tým prichádza aj k optimalizácii jeho riadenia a optimalizácii ako samostatných, tak i prierezových pracovných činností zamestnancov odboru. Zároveň sa očakáva aj synergie čiastkových činností oboch pôvodných odborov do celkovej synergie jedného odboru,“ konštatuje riaditeľ nového odboru dopravy Ivan Sovič.

Novovzniknutý odbor dopravy má oproti pôvodnému stavu dvoch samostatných odborov zracionalizovanú organizačnú štruktúru a nižší

počet oddelení, ktorých celkový počet klesol zo sedem na päť. Na čele nového odboru dopravy stojí riaditeľ odboru. Odbor dopravy má jedného zástupcu riaditeľa odboru, ktorého úlohou je koordinovať a kontrolovať činnosti spojené s marketingom dopravy, tvorbou GVD, jeho pomôcok ako aj činností analýzy dopravných výkonov. Zároveň koordinuje a kontroluje metodiku vývoja a prevádzkovania informačných systémov a aplikácií v gescii odboru.

Odbor dopravy tvorí päť oddelení s nasledovnými úlohami:

- oddelenie marketingu dopravy, zabezpečujúce styk s dopravcami, kanceláriu OSS, konštrukciu a inštrudáciu ad-hoc trás, ako pre štandardné dopravy, tak i skúšobné a technicko-bezpečnostné skúšky koľajových vozidiel a špeciálne dopravy,
- oddelenie tvorby GVD, pokrývajúce manažment trás v osobnej a nákladnej dopravy a konštrukciu celoročného GVD a jeho pomôcok,
- oddelenie technologické, zastrešujúce technológiu, techniku, podporu prevádzkových aplikácií a prevádzkovú dopravnú kontrolu,
- oddelenie operatívneho riadenia dopravy a výluk, zabezpečujúce operatívne riadenie dopravy a metodické plánovanie výlukovej činnosti,
- oddelenie analýzy dopravných výkonov, zostavujúce štatistiku dopravných výkonov, tvorbu fakturačných podkladov za používanie železničnej infraštruktúry a analýzu dopravy.

© 410 GR ŽSR, foto: pop

Bratislavskí mostári opravili viadukt aj odvodňovaciu priekopu 15-dňová výluka na Devanskom viadukte

Od 20. júna sa na trati Myjava – Brestovec začalo pracovať a prestali jazdiť vlaky, miestom výluky bol Devanský viadukt. Bratislavskí mostári a traťováci z Nového Mesta nad Váhom začali jeho rekonštrukciu.

Zamestnanci Mostného obvodu (MO) Bratislava, konkrétne z pracoviska SMÚ Bratislava, vykonali počas nepretržitej výluky

výmenu mostníc. Na Devanskom viadukte mostári vymenili 319 mostníc z dôvodu nevyhovujúceho technického stavu. Na predvýlukovej porade bolo rozhodnuté, že novonavrhnutá niveleta kolaje bude na začiatku aj na konci mosta výškovo upravená zdvihom minimálne 30 mm. Vykonala sa výmena rozponových podkladníc za rebrové podkladnice.

Z dôvodu nedostačujúcej výšky mostníc boli vybrané mostnicové sedlá, ktoré sa nahradili novými, na ktorých boli z vonkajších strán privarené podložky hrúbky 20 mm. Nové sedlá zamestnanci SMÚ MO Bratislava pripravili priamo na stredisku. Bratislavskí mostári sa museli počas výluky vysporiadať s nepriaznivým počasím a silným vetrom, avšak výluku sa im podarilo ukončiť tak, ako bolo plánované.

(pop), foto: MO Bratislava



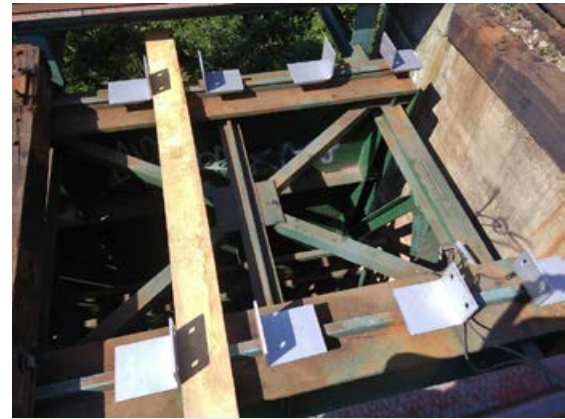
Pohľad na Devanský viadukt, na ktorom vplyvom výluky 15 dní nejazdili vlaky.



Rekonštrukcia sa začala 20. júna.



Počas výluky bolo vymenených 319 mostníc.



Mostnicové sedlá boli nahradené novými...



...ktoré boli pripravené priamo na SMÚ MO Bratislava.

Zosuvy pôdy v úseku Čadca – Makov už nehrozia

Nepriaznivé počasie, silné dažde alebo búrky môžu popri trati spôsobiť zosuvy pôdy. Z toho dôvodu bratislavskí mostári zo strediska SMÚ MO Žilina vykonali úpravu

odvodňovacej priekopy na trati Čadca – Makov. Práce prebiehali od 19. do 21. júna. Pre vytvorenie odvodňovacej priekopy mostári použili priekopové žľaby označenia „J – veľký T2M 203-19“ s rozmermi 2490 x 700 x 1400 mm. Priekopové žľaby boli navrhnuté priamo proti zosuvom pôdy, pretože v tomto mieste prichádzalo k častému zaneseniu odvodňovacej priekopy. Žľaby boli na miesto určenia dopravené autožeriavom, vo výluky boli osadené do štrkového lôžka kolajovým žeriavom.

(pop), foto: MO Bratislava



Odvodňovacia priekopa pred rekonštrukciou...



...a po rekonštrukcii.



Podjazd v Ilave ani po piatich rokoch nemá svojho správcu

Výsledkom je poškodenie cesty a jeho zatvorenie

Na jednej strane ochota železníc budovať nové podjazdy, nadjazdy, na strane druhej - neochota žúp a samospráv prevziať ich do svojej správy. Nový fenomén, ktorý sa za posledné dva roky objavil v súvislosti s vyvolanými investíciami v rámci modernizácie železničných tratí a o ktorom sme už v Ž Semafore písali, sa v Ilave vytrhol do tej podoby, že bolo nutné tamojší podjazd pre verejnosť úplne uzavrieť.



Podjazd bol dokončený riadne a včas už pred piatimi rokmi. Dnes je tam vážne poškodený aj asfalt vozovky.

„Táto vyvolaná investícia v rámci modernizácie IV. a V. etapy modernizácie železničnej trate Nové Mesto nad Váhom – Púchov bola dokončená včas, v kvalite a rozsahu stanovenom projektovou dokumentáciou už v roku 2013,“ objasňuje históriu Július Oláh, vedúci oddelenia realizácie stavieb a projektov EÚ Odboru investorského GR ŽSR. „Od tej doby prebiehali zo strany ŽSR intenzívne rokovania vo veci jeho odovzdania a prevzatia zmluvným spôsobom, pričom k dnešnému dňu neevidujeme záväzné stanovisko k predloženým návrhom a ochotu prevziať tento objekt do svojej správy zo strany Trenčianskeho samosprávneho kraja.“ Výsledkom boli pravidelné záplavy v podjazde, ktoré vyvrcholili 6. júla, kedy prišlo vplyvom privalových dažďov k úplnému znefunkčneniu podjazdu. Všetci zainteresovaní teraz musia krízovú situáciu operatívne riešiť, keďže podjazd predstavuje pre mesto Ilava významný dopravný bod, pričom jeho uzatvorenie znamená veľké dopravné komplikácie v celej Ilave. „Uvedomujeme si vzniknutú situáciu a kvôli nebezpečenstvu vzniku nehôd či poškodenia zdravia a majetku sme prisľúbili operatívne zabezpečiť projektovú dokumentáciu pre dočasné ur-



Namiesto áut sa v podjazde zdržiava voda.

čenie značenia obchádzkovej trasy. A to do doby, kým nedôjde k definitívnym opravám stavebno-technického charakteru tak, aby bolo možné podjazd znovu používať,“ dodal J. Oláh. Aký má dôsledok takmer päťročné obdobie bez správcu, potvrdila aj komplexná previerka objektu: kompletne zanesené zberné koše, porucha čerpadiel či poškodenie rozvážača a zničená časť asfaltu vozovky. ŽSR teraz musia, okrem už spomenutého dopravného značenia, riešiť aj výber dodávateľa technológie čerpacej techniky, prečistenie kalových jám, odvodňovacích jám, odvodňovacích žlabov a opravu asfaltu. Komplexná oprava podjazdu sa tak odhaduje na 10 – 12 týždňov.

(pav, foto O 220)

Za tragickú nehodu môže alkohol u traktoristu

Vodiči sú nepočiteľní. Zbytočnou smrťou 74-ročnej dôchodkyne sa 20. júla vo večerných hodinách skončila zrážka osobného vlaku a traktora na aktívnom železničnom priecestí bez závor v úseku Čadca – Čadca štátna hranica. Po domácky vyrobený trak-

tor s vlečkou, bez evidenčných čísel a navyše neosvetlený, prechádzal nad obcou Svrčinovec z jednej časti lesa do druhej, pričom vošiel na priecestie v čase, keď bola dávaná výstraha zabezpečovacím zariadením, že sa blíži vlak. Rušňovodič ešte stihol zatiahnuť rýchločinné brzdenie a následne sa skryť pred nárazom. Traktor stačil prejsť cez priecestie, ale vlak zachytil vlečku traktora. Vplyvom nárazu vypadla z traktora spolujazdkyňa, ktorá utrpela smrteľné zranenia, ktorým na mieste podľahla. K zraneniu cestujúcich ani vlakového personálu nedošlo. Osobný vlak nebol schopný ďalšej jazdy, doprava v úseku Čadca – Mosty u Jablunkova bola prerušená do 23.15 hod. Pod nehodu sa významným spôsobom podpísal alkohol, keďže vodičovi, ktorý nerešpektoval zákon

o cestnej premávke, navyše v krvi namerali 2,44 promile alkoholu. O ďalších nehodách, za ktoré môžu paradoxne profesionálni vodiči, sa dočítate na strane 12.

(pav, foto: Peter Babušik)



Vlečka, do ktorej osobný vlak na železničnom priecestí priamo narazil, skončila úplne zdemolovaná.

Jazda pod vplyvom alkoholu na podomácky vyrobenom traktore stála spolujazdkyňu život.



Završenie cesty termovíznej diagnostiky od prvého pyrometra po dnešok

„Vykonanie termografie trakčného vedenia v minimálnom rozsahu 1 000 km za účelom lokalizácie miest oteplenia vedenia, ako možného zdroja poruchy, resp. nehody“ bola úloha, uložená z úrovne GR ŽSR. Mohli by sme ju označiť za završenie cesty termovíznej diagnostiky od prvého pyrometra (zakúpeného ešte v minulom storočí) po dnešok.



Pyrometer zakúpený v roku 1995.

Po zakúpení pyrometra si vtedajšie prevádzkové riaditeľstvo Košice výkon termovízie zabezpečovalo vlastnými zamestnancami správ pevných elektrických a trakčných zariadení (PEaTZ). Na vtedajšie pomery to bol unikátny prístroj, jeho používaním sa predišlo mnohým poruchám a železnice si s ním vystačili ďalších zhruba 10 rokov.

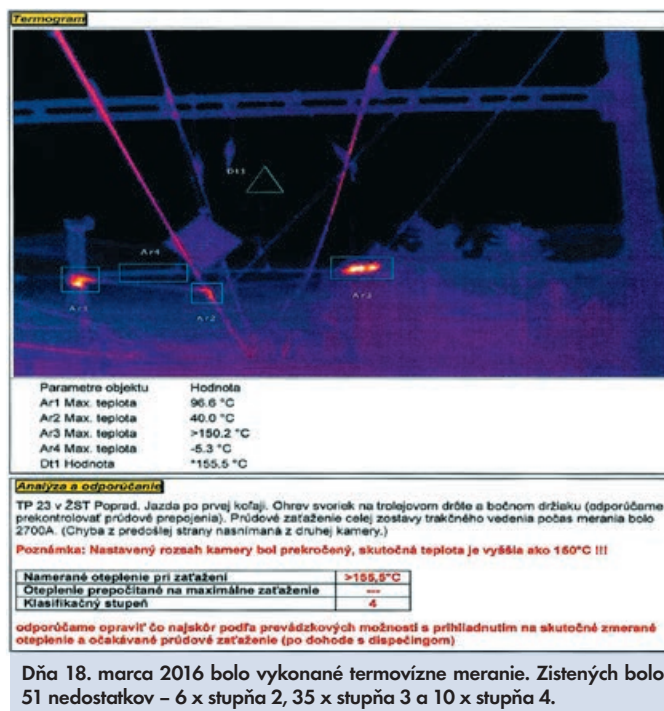
K ďalšiemu posunu vo využívaní termovízie došlo v rokoch 2004 a 2005, kedy technická ústredňa infraštruktúry (TÚI) v Prešove po zaobstaraní potrebnej techniky prevzala na seba úlohu termovíznu diagnostiku vykonávať.

Do roku 2012 to bola viac-menej „statická“ diagnostika zameraná hlavne na objekty silnoprúdových zariadení, napájacích a spínacích staníc a na rozvody 6 kV. Na trakčnom vedení to boli napríklad napájacie vedenia, s výnimkou rokov 2008 a 2009, kedy bolo technickou ústredňou infraštruktúry zorganizované a zabezpečené letecké termovízne meranie trakčného vedenia vrátane niekoľkých vzdušných línií vysokého a veľmi vysokého napätia.

Termovízne meranie po oteplení trakčného vedenia prevádzkovými prúdmi, sa využívalo do roku 2015. Po zrušení niekoľkých naplánovaných meraní najmä po námietkach zo strany dopravcu ZSSK CARGO, ktorý sa sťažoval na problémy s poruchovosťou trakčných motorov súvisiacou so zvýšeným zaťažením pri pomalých jazdách (do cca 30

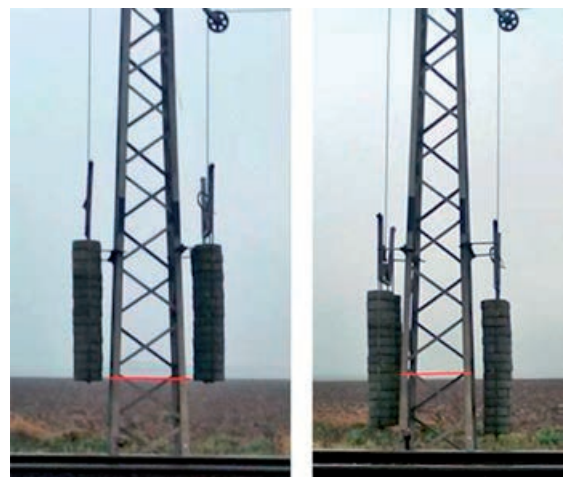
km/h) počas celého merania, v snahe vyhovieť našim požiadavkám a možnostiam termovíznej techniky, sme boli viac-menej nútení zvoliť si iný spôsob.

Voľba padla na ohrev trakčného vedenia skratovým prúdom a priamo nadväzovala na vývoj úlohy riadiacich systémov staníc s cieľom minimalizovať prerušenie elektrickej prevádzky po vzniku námrazy na trakčnom vedení, resp. predchádzať vzniku námrazy. Dňa 16. novembra 2015 bolo schválené prvé technicko-organizačné opatrenie na výkon praktickej skúšky odtavovania námrazy z trakčného vedenia elektrickým ohrevom spojenej s termovíznym meraním v úseku Čierna nad Tisou - Borša dňa 19. novembra 2015 a tento model sa s malými korekciami používa aj v súčasnosti. Model spočíva vo využití 2 montážnych vozňov trakčného vedenia a 2 termovíznych kamier, oba vozne prejdú svoj úsek a po skončení merania sa vykoná kontrola trakčného vedenia. Tým, že bolo realizovaných niekoľko spôsobov termovízneho merania, sa získala relevantná databáza údajov na vyhodnotenie efektivity jednotlivých metód. Ako príklad je uvedený výsledok termografie realizovanej pri ohreve trakčného vedenia skratovým prúdom v úseku Poprad-Tatry – Štrba:



Z porovnaní jednoznačne vyplynula vyššia efektivita odhaľovania nedostatkov

pri elektrickom ohreve trakčného vedenia skratovým prúdom, navyše pri termografii jednokolajných tratí je súbežne realizované aj meranie spätného vedenia.



Poloha závaží pred začatím elektrického ohreву trakčného vedenia a maximálny pokles závaží v priebehu elektrického ohreву trakčného vedenia.

Skratová slučka je navrhnutá tak, aby prúd pretekajúci skratovým obvodom bol na úrovni dovoleného trvalého zaťaženia zostavy, resp. tesne pod ňou, niekedy to však nie je možné a v tom prípade je nutné ve-

novat' maximálnu pozornosť stavu a otepleniu trakčného vedenia. Vo väčšine prípadov oteplenie zostavy sleduje riadiaci systém stanice a po dosiahnutí kritickej hodnoty sa skratový obvod vypne a po ochladení znovu zapne. V ojedinelých prípadoch je nutné do skratovej slučky zaradiť zostavy rôznych prierezov, vtedy je potrebné maximálnu pozornosť venovať pohybu závaží.

Pretekaním skratového prúdu môže dôjsť k „odhaleniu“ slabého miesta a poruche už pri samotnom meraní, preto vždy po ukončení termovízneho merania nasleduje prehliadka trakčného vedenia a až potom je zrušený zákaz chodu vlakov do meraného úseku.

Na záver ešte jedna perlička – „starý“ pyrometer je využívaný dodnes – najmä na kontrolu

po vykonaní opráv menšieho rozsahu.

autor: Ján Durkáč, foto: ŽSR

Komplexná rekonštrukcia mosta v ŽST Trstená

Železničný most, ktorý sa nachádza v stanici Trstená, prechádza v týchto dňoch komplexnou rekonštrukciou. Práce trvajú od 2. júla do 14. septembra. Súčasťou rekonštrukcie je aj rozšírenie cestnej komunikácie o chodník pod mostom, avšak k zmene výšky samotného mosta nedôjde. Pre občanov Trstenej, resp. obce Brezovica, kde je cesta pod mostom jedinou prístupovou komunikáciou, je počas výluk vedená obchádzková trasa cez areál poľnohospodárskeho družstva. Rekonštrukčné práce majú vplyv aj na železničnú dopravu, ktorá je nahradená v úseku Trstená – Tvrdošín autobusmi.

Práce budú trvať 75 dní, v rámci ktorých sa vykoná demontáž železničného zvršku, búranie, vrtanie pilót, zhotovenie dvoch železobetónových základov opôr, osadenie ocelevej nosnej konštrukcie mosta, polozenie koľajového poľa a vrtanie dier pre spojkové otvory. Následne sa zrealizuje zaspojovanie koľajníc, dosypanie štrku, úprava smeru a výšky koľaje, úprava koľajového lôžka a na záver terénne úpravy železničnej dráhy.

(pop), foto: R. Medvecký



Rekonštrukcia mostu na trati Kral'ovany – Trstená v km 56,204 začala 2. júla.



Výkopové práce na mostnú oporu č. 2.



Na začiatku výluky sa vykonali aj prípravné práce pre realizáciu pilotov vrtnou súpravou.



Súčasťou je aj vykopanie jamy pre mostnú oporu č.1...



...a pokládka betónových panelov.

Výhybky vo Zvolene prešli rekonštrukciou

V uplynulom čísle sme avizovali, že vo Zvolene bude vládnuť stavebný ruch. Rekonštrukcia výhybiek v tejto stanici sa začala 22. júna a práce trvali nepretržite do 21. júla. Samotná realizácia bola v dvoch hlavných blokoch - 1. nepárna a 2. párna skupina koľají, ktoré boli rozdelené do piatich etáp. My Vám prostredníctvom fotografií ukážeme, ako to vo Zvolene počas výluky prebiehalo. Súčasťou rekonštrukcie sú aj práce spojené s obnovou elektrického ohrevu výhybiek, tie prídu na rad v auguste a v septembri. Práce boli realizované zhotoviteľom „Združenie Zvolen - výhybky“.

(pop), foto: M. Izakovič, Ľ. Pitoňák



Po vytrhnutí výhybiek nasledovalo odstraňovanie starého znečisteného štrkového lôžka.



Výluka sa začala trhaním starých výhybiek strojom DESEC.



Zriaďovanie (predštrkovanie) nového štrkového lôžka so zhtutnením.



Všetko je pripravené na pokládku nových výhybiek.



Nová výhybka na svojom mieste.



Pred spustením prevádzky bolo potrebné výhybky dať do správnej výškovej a smerovej polohy.

Rekonštrukcia prebiehala za plnej prevádzky železničnej stanice Zvolen, železničná doprava bola obmedzená len čiastočne s minimalizovaním jej dopadu na grafikon. Vlaky jazdili po susednej koľaji.





Pohľad zhora na rekonštrukčné práce, ktoré trvali takmer mesiac.



Všetky výhybky sú zvarené a izolované styky sú lepené na mieste.



Súčasťou výluky bola aj montáž nových prestavníkov...



...a takto vyzerajú prestavníky po novom.



Časť nových výhybiek bola prepravovaná priamo na stavenisko na špeciálnych vagónoch.



Pre správny a ľahký chod výmenovej časti výhybky boli namontované valčekové zariadenia.

Nové výhybky vo Zvolene.



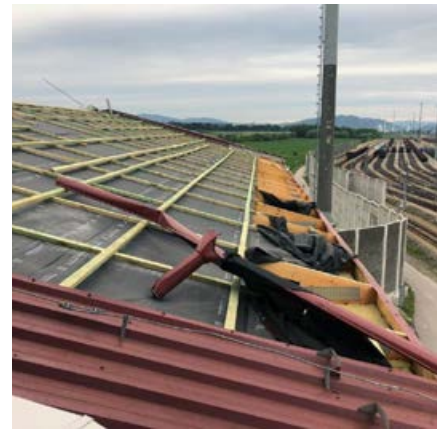
Budova spádoviska v Tepličke ostala po víchrici bez strechy

Stačilo pár minút a príroda sa postarala o poriadne problémy v zriaďovacej stanici Žilina – Teplička. Boli dve hodiny pred polnocou 21. júna, keď sa oblasťou prehnala víchrica a budova Spádoviska Váh ostala bez strechy. Prívalový dážď navyše zatopil dve poschodia a voda sa dostala takmer všade. Bilancia jedného večera - škoda 74,5 tisíc €. Dnes je už našťastie všetko, ako má byť.

„Víchrica odtrhla takmer kompletnú spodnú časť strechy, dva bleskozvody, anténu, zatopené boli dve poschodia, poškodených 50 kusov svietidiel a elektrické rozvody na oboch poschodiach,“ uviedol Pavol Drdák, vedúci oddelenia VOJ Oblastnej správy majetku Žilina. Krízová situácia si vyžiadala okamžité opatrenia. Prvoradým bolo budovu znovu zastrešiť, aby sa predišlo ďalším škodám vplyvom

počasí. Následne sa riešili škody na elektroinštalácii a na vnútornom zariadení budovy. „Celková škoda predstavuje 74,5 tisíc € a jej náhradu si uplatňujeme v rámci poistenia majetku ŽSR,“ objasnil P. Drdák. Sedemročná budova, ktorá bola postavená v rámci budovania zriaďovacej stanice Žilina – Teplička, je tak opäť v poriadku.

(pav, foto: OR ZA)



Po víchrici zostala budova Spádoviska Váh bez strechy.



Prívalový dážď nemal pre chýbajúcu strechu žiadnu prekážku a voda zaplavila dve poschodia.



Jej časť skončila na zemi pred budovou, ďalšia časť v poli.



V Plešivci na stanici sa zrazili dva vlaky

Zrážka vlakov, najhoršia nočná mora železničiarov, sa udiala vo štvrtok, 28. júna 2018, 75 minút po polnoci. Pri odchode zo železničnej stanice Plešivec sa na výhybke bočne zrazil rýchlik R 800 Železničnej spoločnosti Slovensko, a. s. s posunujúcim rušňom Železničnej spoločnosti Cargo Slovakia, a. s. Pri nehode sa našťastie nikomu nič nestalo. Posunujúci

rušeň sa vykoľajil a vytekli z neho stovky litrov motorovej nafty, takže bolo potrebné prijať opatrenia na elimináciu dopadov na životné prostredie. V rýchlíku bolo okrem šokovaných cestujúcich bočne poškodených až päť vozňov. Na odstránenie následkov nehody bolo potrebné zabezpečiť žeriov a znovu nakoľajit' poškodený vykoľajený posunujúci rušeň. Železničná doprava

na hlavnom ťahu do Košíc bola prerušená na takmer štyri hodiny, pre cestujúcich bola do tohto času zabezpečená náhradná autobusová doprava v úseku Slavec jaskyňa – Tornaľa. Príčiny zrážky sú stále predmetom vyšetrovania, ale podľa doterajších zistení bola príčinou nehody zle postavená odchodová vlaková cesta.

(pav, foto: ŽSR)



Rýchlik a posunujúci rušeň sa zrazili bočne na výhybke v Plešivci.



Po bočnom náraze boli poškodené aj palivové nádrže, takže do okolia vytekli stovky litrov nafty.

Profesionálni vodiči hazardovali na priecestiach

Jeden prípad sa skončil tragicky



ŽSR neustále prostredníctvom médií či bezpečnostných kampaní apelujú na vodičov, aby pri prechode cez železničné priecestia zbytočne neriskovali svoje aj cudzie životy. Hazardéri sa však nájdu aj medzi profesionálnymi vodičmi.

Druhý júlový deň vo večerných hodinách vyhasol život iba 28-ročného muža, ktorý bol taxikárom. Tragická nehoda sa stala v úseku medzi železničnými stanicami Zemianska Olča – Veľký Meder. Osobný vlak dopravcu RegioJet mal po odchode zo stanice Zemianska Olča približne po 4 kilometroch zastaviť na zastávke Bodza. V tomto úseku sa nachádzajú dve priecestia, po prejení prvého dával rušňovodič opakovanú výstražnú zvukovú návesť a začal znižovať rýchlosť na zastavenie pred zastávkou. Tesne pred priecestím spozoroval biele auto, ktoré sa nezmenenou rýchlosťou blížilo k priecestiu. Okamžite použil opäť zvukovú návesť a použil rýchlobrzdu na zastavenie vlaku. Auto napriek tomu vošlo,

bez zastavenia pred dopravnou značkou Stoj, daj prednosť v jazde!, pred prichádzajúci vlak. Nasledoval náraz vlaku do pravej prednej časti automobilu, po ktorom ho vlak tlačil pred sebou na vzdialenosť 210 metrov. Automobil zostal počas nárazu zakliesnený pod prednou časťou vlaku, pričom došlo k vykoľajeniu prvého podvozku vlaku a totálnemu zničeniu auta. Rušňovodič okamžite išiel poskytnúť prvú pomoc vodičovi, avšak po príchode na miesto zistil, že vodič je zakliesnený v aute a, žiaľ, nejavil známky života.



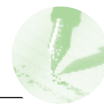
Ďalšia mimoriadnosť, ktorú spôsobil tentokrát vodič poľského autobusu, sa stala 6. júla o 9.43 hod na aktívnom železničnom priecestí s rahnami na zastávke Malý Čepčín v úseku Prábovce - Rakovo - Diviaky.

Autobus vošiel na železničné priecestie aj napriek prebiehajúcej výstrahe a zostal zakliesnený medzi rahnami. Následne raho na jednom stojane prerazil, zlomil a prešiel cez priecestie do bezpečia. K zrážke s vlakom v tomto prípade našťastie nedošlo. Rušňovodič vlaku R 341 dopravcu ZSSK celú udalosť videl a ohlásil na políciu. Železničná doprava v úseku bola prerušená do 10.25 hod., našťastie udalosť skončila len materiálnou škodou, bez zranení a strat na ľudských životoch.

(pop)



ŽSR vyzývajú všetkých účastníkov cestnej premávky, aby si pri prejazde cez železničné priecestia počínali mimoriadne opatrne a dodržiavali cestný zákon. Akonáhle sa spustí výstraha na železničnom priecestí, nikto z účastníkov cestnej premávky v žiadnom prípade nesmie vstupovať na priecestie, užívatelia priecestia, nachádzajúci sa v tom čase na priecestí, ho musia okamžite opustiť. Ak sa vodič správa nezodpovedne, nerešpektuje signalizáciu a dôjde k uväzneniu vozidla medzi rahnami, je dôležité v záujme záchrany života a zdravia železničné závory preraziť. Sú konštruované z ľahkého materiálu, ktorý spôsobí minimálne škody. V prípade akejkoľvek mimoriadnosti, ak je niekto svedkom nehody či inej životohrozujúcej situácie na železničnom priecestí alebo v jeho okolí, treba okamžite volať na linku 112 Integrovaného záchranného systému a nahlásiť jedinečné identifikačné číslo priecestia, ktoré sa nachádza na zadnej strane výstražníka alebo dopravnej značky označujúcej priecestie, je z retroreflexného materiálu a má tvar SP a štvorčísle. Operátori IZS vedia okamžite vyzvať zamestnancov železníc a v prípade bezprostredného ohrozenia života dať pokyn na zastavenie železničnej dopravy a na miesto udalosti vyslať záchranné zložky.



Železnica okrem práce dáva aj život. Fotografiu z Palárikova s týmto popisom sme dostali do redakcie od Petra Szeteia.



1. júla sa v Párnici okoloídúcim naskytl pohľad na dúhu nad železničnou stanicou, za fotografiu ďakujeme Petrovi Šimákovi.

Na Silvestra vypukne v hoteli požiar. Ľudia zmätene pobejú po chodbách a v panike vykrikujú: - Vodu! Vodu! Z jedných dverí vykukne chlap a volá: - ... tajnička.				Pomoc: ačida, anapest, Nara, tra	starogermán. kmene žijúce vo Veľ. Británii	japonské mesto	pravdaže, naozaj (nár.)	rezala píľou	einsteinium (zn.)	Solid Logic Technology (skr.)	1000 kg	Pomoc: aka, arpa, Anglosasi, oberst	3	hlavná, vedúca myšlienka			
				básnická stopa, antidaktyl											pracuj s ihlou		
				1											a dato rodový znak		
				zariadenie na grilovanie ad acta							rúbeme odznova, znovu						
Jozef Vysočani	otvorený účet v banke	súzvuč tónov	orientálny rozpr. hrdina knock out (skr.)							harfa (zastar.) huncút, lapaj							
nápoj z bôbov kakaovníka						rascový likér treba (nár.)					zosilnený súhlas neón (zn.)			filmová hviezda			
orgán zraku				starší (skr.) rímskych 1550		patriaci Ane ako (bás.)						Najvyšší súd (skr.) Ram Air Turbine (skr.)					
nobélium (zn.)			susedná planéta druhá dvojhľaska				plukovník (zastar.) EČV okr. Detva										
2												slovo úcty v Ázii					
ošatili, obliekli						koralový ostrov						decht (hovor.)					

Krajšia železničná stanica v Zemianskej Olči vďaka iniciatíve žiakov základnej školy

15. júna 2018 sa v Bratislave v priestoroch Novej Cvernovky stretlo vyše 100 žiakov z desiatich základných škôl na celonárodnej žiackej konferencii s názvom „Upletli sme to spolu“ vzdelávacieho programu Roots & Shoots Slovakia, kde prezentovali svoje úspešne zrealizované projekty, podporené nadáciou Green Foundation.

Cieľom projektov boli verejno-prospešné aktivity, zamerané na oživenie priestorov v blízkosti školy. Jedným z najvýraznejších projektov bol práve projekt žiakov zo základnej školy v Zemianskej Olči, ktorí si za svoj cieľ zvolili pozitívnu zmenu vo vzhľade železničnej stanice. Prezentácia projektu vy-

volala príjemný ohlas na realizovanú zmenu, ktorú priniesla aktivita žiakov. V panelovej diskusii potvrdil celkový úspech žiackeho projektu aj prednosta železničnej stanice Vojtech Pasovský. „**Nadšenie pre skrásľovanie stanice a jej okolia sa u nás v obci šíri ako vírus,**“ povedal s úsmevom. Žiacky tím pod vedením učiteľov dokázal vďaka jasne formulovanej vízií a vytrvalému dvojnásobnému úsiliu spojiť tento nápad a školu zároveň s miestnymi obyvateľmi, samosprávou a zaangažovanými inštitúciami, ako aj s vedením ŽSR. A spoločne „upletené“ riešenie je naozaj výnimočné.

Výsledky prezentovaných projektov na konferencii podporili u žiakov snahu aj v budúcnosti pokračovať v aktivitách zameraných na zlepšovanie svojho okolia. Žiaci postupne získavali skúsenosti s rozdeľovaním úloh v tíme, s postupnosťou krokov projektu, spracovaním administratívy a dôležitou prezentáciou výsledku. Za ŽSR sa na konferencii zúčastnili aj zamestnanci Odboru riadenia ľudských zdrojov. Súčasťou metodologickej spolupráce so



Prednosta stanice Vojtech Pasovský, ktorý sa konferencie zúčastnil a vyzdvihol úspešnosť projektu.



Takto vyzerá čakáreň, ktorú tím Staničkárov skráslil a u cestujúcich má veľký úspech.

školami je podpora aj takýchto environmentálnych aktivít žiakov. Sledujeme možnosti spolupráce so školami pri príprave aktuálnych projektov, čo následne zlepšuje komunikáciu s výchovným poradcom pri zabezpečovaní duálneho vzdelávania.

O510 GR ŽSR

ŽSR na Archívnych dňoch

ŽSR opätovne aj tento rok dôstojným spôsobom prispeli k priebehu 28. archívnych dní, ktoré sa konali 22. – 24. mája v Spišskej Novej Vsi. Témou bolo Kultúrne dedičstvo v archívnych dokumentoch, svojou prednáškou „Horská železnica z Handlovej do Hornej Štubne“ prispel aj Jozef Prillinger (O160 GR ŽSR).

V rámci príspevku formou prezentácie bol účastníkom priblížený prierez všetkých udalostí, ktoré sú bezprostredne spojené s touto horskou železnicou, a to od roku 1917, kedy bol vypracovaný projekt, cez samotné budovanie v rokoch 1927 – 1930. Bolo poukázané aj na to, že pri budovaní železnice je potrebné realizovať aj sprievodné aktivity, napríklad v tomto nemecky hovoriacom prostredí bolo potrebné otvoriť dve slovenské školy pre deti robotníkov. Objavili sa aj významné udalosti a nálezy pri realizácii stavby, napr. nález fosílie prahistorickej ryby a nástrojov z doby medenej pri razení tunela. Rovnako tak boli popísané udalosti vojnových a povojnových rokov, ich dopad na okolité obyvateľstvo, železničné objekty i železničnú prevádzku, obnova železničnej prevádzky i znovuosídlenie vyludnených obcí. Záver príspevku bol venovaný súčasnosti, kde železničná prevádzka prechádza zmenou – preprava menšieho množstva tovaru, pribudli nostalgické jazdy, turistický ruch nabral viac na sile. Prednesený príspevok bol zo strany archivárov, ktorí železnicu poznajú predovšetkým len ako cestujúci, prijatý so záujmom a uznaním. Dokazuje, že aj Archív ŽSR plnohodnotne chráni a zhodnocuje sústredené kultúrne dedičstvo. Celú prednášku „Horská železnica z Handlovej do Hornej Štubne“ si môžete prečítať na internetovej stránke www.zsr.sk, v časti Archív ŽSR – Akcie a publikačná činnosť.

O 160 GR ŽSR



Odprezentovaný bol aj obal pamätného spisu z roku 1933.

CHOĎ V LETE K MORU, ALE NEZABÚDAJ, ŽE PRÍJEMNÝ ČAS MÔŽEŠ PREŽIŤ AJ V STREČNE

Stredisko internátnej prípravy Strečno

- Bazén so saunou
- Požičovňa bicyklov
- Posilňovňa
- Biliard
- Tenisový kurt
- Turistika v okolí

Leto Leto Leto Leto Leto

Leto Leto Leto Leto Leto

Turistický balíček na leto - AKCIA

Od 3.7.2018 do 30.9.2018 ponúkame pre turistov jednotnú cenu za noc s raňajkami bez ohľadu na kategóriu izby a počet ubytovaných. (mimo apartmánov)

16 €.

Volajte ihneď: 0903 283 816.

Výnimočná ponuka - ŽSR predávajú staručký tunel

Má 147 rokov, desiatky rokov slúžil železničnej doprave. Už dávno ho nahradil mladší a výkonnejší kolega, stal sa nepotrebným, nefunkčným a stratil svoje opodstatnenie pre železnicu. Jeho cena je 113 800 € bez DPH a hľadá si niekoho, komu môže ešte poslúžiť. Reč je o tuneli s označením Kralovanský II, ktorý ŽSR ponúkajú ako nevsedný majetok vo svojej správe na predaj.

Objekt starého jednokolajného kralovanského tunela z r. 1871 bol vybudovaný tzv. rakúskou tunelovou metódou v oblúku s polomerom 380 m na bývalej Košicko - Bohumínskej železnici, v lokalite Sokol medzi železničnými stanicami Turany a Kralovany. Nachádza sa vo vzdialenosti približne 75 metrov od osi krajnej kolaje v súčasnosti prevádzkovej železničnej trate č. 120 Bratislava - Žilina - Košice, v ohybe medzi korytom Váhu. Dopravné a komunikačné napojenie lokality na verejné a štátne komunikácie je vyhovujúce. Po vybudovaní novej dvojkolajnej elektrifikovanej železničnej trate Bratislava - Žilina - Košice s novým tunelom Kralovanský I z r. 1948 v tom istom masíve, bol tunel Kralovanský II vyradený z prevádzky. V r. 1948 bol západný vstupný portál zasypaný z dô-



vodu preložky trate pri výstavbe priehrady Krpelany. Prístup k vstupnému kralovanskému (východnému) portálu je po pozemkoch vo vlastníctve iných osôb. Budúci majiteľ je povinný zabezpečiť neobmedzený prístup ku kralovanskému portálu prevádzkovaného susedného železničného tunela Kralovanský I na trati č. 120 a realizovať

svoju činnosť v ochrannom pásme železničnej dráhy tak, aby bol vylúčený nepriaznivý vplyv na železničnú prevádzku, stabilitu zemného telesa a tunela Kralovanský I, a aby bola zachovaná bezpečnosť a plynulosť železničnej dopravy. Ak by nový majiteľ budoval nejaké nové objekty, tie musia spĺňať príslušné predpisy tak, aby odolávali vplyvom železničnej prevádzky. Tunel je aktuálne prenajatý právnickej osobe na základe nájomnej zmluvy, uzatvorenej na dobu určitú do r. 2025.

Záujemcovia o kúpu tunela sa môžu prihlásiť do 6. augusta. Keďže ide o predaj majetku štátu, musí ho následne schváliť aj Ministerstvo dopravy a výstavby SR. A na čo sa dá starý nefunkčný tunel využiť? Keďže sa v tuneli celoročne udržiava stabilná teplota a vlhkosť, je vhodný na rôzne využitie, napríklad ozdravné pobyty, uskladnenie vybraných produktov ako sú zemiaky či zelenina, pestovanie špecifických plodín - šampiňóny, zrenie špecifických mliečnych produktov a syrov, rôzne skladové využitie a podobne.

(pav)



KAPACITNÉ ÚDAJE Kralovanského tunela II:

DĹŽKA
408 m
SVETLÁ VÝŠKA
5,60 m
SVETLÁ ŠÍRKA
v strede profilu
cca **5,15 m**

Na predaj aj Dom kultúry vo Zvolene

ŽSR ponúkajú na predaj aj ďalší zaujímavý objekt - Dom kultúry vo Zvolene. Jeho vyvolávacia cena je 1 422 400 € a bola stanovená znaleckým posudkom, ktorý zohľadňuje aj aktuálny technický stav budovy. Reprezentačná stavba s možnosťou organizovania rôznych spoločenských

a kultúrnych akcií je zo železobetónového skeletu s obostavaným priestorom cca 16000 m³ a úžitkovou plochou 900 m². Z celkového hľadiska je budova v dobrom technickom stave, v budúcnosti však bude potrebné riešiť najmä odstránenie vlhkosti pri základoch budovy, ako aj náter, resp.

opravu strešnej krytiny. ŽSR sa rozhodli dom kultúry predať, pretože tento majetok bol klasifikovaný ako trvalo nepotrebný majetok. Predaj sa uskutočňuje formou ponukového konania, ktorého podmienky sú zverejnené na www.zsr-reality.sk. Záujemcovia sa môžu prihlásiť do 6. augusta 2018.

(pav, foto ŽSR)

Fotograf Aleš Vojtášek prináša príbehy dôvery na peróny

Výstava v Trenčíne na peróne zobrazuje ľudí, ktorí aj napriek svojmu zahraničnému pôvodu ostali verní Slovensku.

Od 3. júla spestrujú železničnú stanicu v Trenčíne tváre ľudí, pre ktorých je dnes už Slovensko domovom. Fotografický projekt Aleša Vojtášeka zachytáva osobnosti, ktoré pochádzajú z rôznych krajín, no rozhodli sa žiť práve u nás. Pôsobivé portréty fotograf netypicky vystavuje formou veľkoformátových tlačí, inštalovaných na perónoch trenčianskej stanice. Stanicu tak obohatila akási outdoor galéria, voľne dostupná všetkým.

Tento projekt Aleš Vojtášek vytvoril v rámci multižánrového festivalu ako voľné pokračovanie portrétnej série I AM IN, s ktorou sa na festivale a následne aj na stanici v Trenčíne predstavil minulý rok. Na rozdiel od minuloročného projektu, ktorý prezentoval integráciu desiatich osobností, ktoré menia a obohacujú svojou prácou slovenskú spoločnosť na základe konkrétneho hmotného prínosu, v tomto projekte sa autor rozhodol na daný fenomén pozrieť abstraktnejšie, o to však obširnejšie. Rodina, láska, socializácia, sociálne štruktúry, osobné a pracovné plány – všetko, čo tvorí náš každodenný život. Dôvera, téma aktuálneho ročníka festivalu, sa



stala istým pojítkom novej kolekcie portrétov a v najrôznejších podobách sa zrkadlí v konkrétnych životných príbehoch.

Portrétované osobnosti si zvolili Slovensko za svoju domovinu, za miesto svojej osobnej či kariérovej pôsobnosti a aj napriek zahraničnému pôvodu Slovensko pre nich predstavuje domov, miesto spojené s pocitom dôvery, bezpečia a prijatia. Na fotografiách Vojtášek zachytáva známu moderátorku z balkánsko-maďarskej rodiny, hudobníka s vietnamskými koreňmi, ale aj francúzskeho cukrára či víncúra pôvodom z Macedónska.

Tieto osudy sú živou a dynamickou súčasťou našej spoločnosti, čo umelec zohľadnil aj pri inštalácii - z ohraničeného priestoru galérie sa tentokrát posunul bližšie k ľuďom. Ulice, námestia, peróny sú už zo svojej dynamickej podstaty rozličných životných príbehov plné. Peróny, primárne poskytujúce zázemie cestujúcim v rámci nástupu, prestupu, či krátkeho oddychu, poslúžia tentokrát aj na iný cieľ. Stanica sa tak zmenila na galériu s ambíciou nás edukatívne či kultúrne obohatiť, a tak, ako aj v bežnom živote, nám výstava sprostredkuje stretnutie s daným príbehom na voľne dostupnom mieste, kde prirodzene patrí, vzniká.

(pop, foto Aleš Vojtášek)