

ROČNÍK XXVI ŽELEZNIČNÝ OKTÓBER 2018

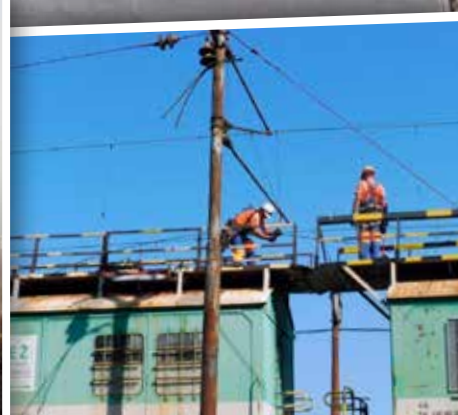
SEMAFOR

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Striedavá trakcia v úseku Púchov – Lúky pod Makytou

Boj o vyššie dotácie pre ŽSR na rok 2019

Horný Hričov sa odmietol starať o podchod a lávku



Prevádzka železničnej infraštruktúry si vyžiadala vyššie náklady na opravy a údržbu

Z PORÁD VEDENIA ŽSR

Súhrn hospodárenia za prvých deväť mesiacov roku 2018, informáciu o všetkých súdnych sporoch ŽSR nad 170 tisíc €, ale aj prípravu podnikateľského plánu pre rok 2019 či aktuálnu informáciu o stave realizovaných aj pripravovaných modernizácií železničných úsekov riešili členovia vedenia ŽSR na svojich poradách za posledný mesiac.

Positívnu informáciou je, že ŽSR získali prvý transfer ohľadne spolufinancovania modernizácie železničného úseku Púchov – Považská Teplá vo výške 53 miliónov €. Výsledok hospodárenia ŽSR dosiahol za deväť mesiacov stratu 1,17 mil. €, čo úzko súvisí s potrebou vyšších nákladov na opravy a údržbu železničnej infraštruktúry. ŽSR v porovnaní s rovnakým obdobím minulého roka vynaložili na materiálovú podporu, opravy, udržiavanie a ostatné služby náklady vyššie o 11,6 mil. €. Na dosiahnutie vyrovnaného hospodárenia za ŽSR a tiež na úrovni ZPŽI pre rok 2018 boli prijaté opatrenia. Za 41. týždňov roku 2018 ŽSR plnia grafi-

kon verejnej dopravy v absolútnom vyjadrení na 89,66 % s klesajúcou tendenciou. Samotné ŽSR plní GVD za uvedené obdobie na 98,12 %. Celkové výkony externých dopravcov v sledovanom období dosiahli 841 387 vlkm, pričom nárast bol zaznamenaný v osobnej doprave v porovnaní s plánom roku 2017 a plní sa na 103 %. V nákladnej doprave sú výkony externých dopravcov nižšie o 19 242 vlkm v porovnaní s rovnakým obdobím vlaňajšieho roku. Tržby za použitie železničnej infraštruktúry v sledovanom období (do 14. októbra 2018) dosiahli 83,332 miliónov € bez zliav. ŽSR od začiatku roka zaznamenali 36 registrovaných pracov-



ných úrazov. ŽSR aktuálne vedú 6 súdnych sporov nad 170 000 €, z nich 5 pasívnych, neukončených, kde ŽSR sú v pozícii žalovaného a 1 súdny spor je aktívny, kde ŽSR sú v pozícii žalobcu. Vedenie ŽSR vzalo na vedomie aj informáciu o prebiehajúcich a stále neukončených nadlimitných súťažiacich na modernizáciu železničných úsekov Devínska Nová Ves - Kúty/Štátna hranica Česká republika, Poprad – Lučivná, ako aj na TIP Žilina, kde boli uplatnené revízne postupy.

(text a foto pav)

Pre projekty OR Žilina ide najviac prostriedkov z EÚ

Z PORÁD OBLASTNÝCH RIADITEĽSTEV ŽSR

Oblasť riaditeľstvo Žilina sa aktuálne môže vďaka modernizácii koridoru Bratislava – Žilina – Košice pochváliť, že má najviac projektov, spolufinancovaných z prostriedkov EÚ. O tom, ale aj o budúcnosti spôsobu financovania, o aktuálnom stave obstarávania, či vysvetľovaní zaradenia do tarifných tried po zmenách v oblasti ľudských zdrojov, sa venovali členovia širšieho vedenia ŽSR v diskusi so zamestnancami na poradí Oblasťného riaditeľstva Žilina. Uskutočnila sa 17. októbra v Terchove.

Námestník generálneho riaditeľa pre rozvoj a informatiku Jozef Veselka najprv zosummarizoval organizačné zmeny na svojom úseku – zrušenie odboru 210, ktorý bol začlenený

do Železničných telekomunikácií a presun bývalého odboru 420 z prevádzkového úseku na úsek rozvoja a informatiky ako odbor expertízy 230.

„Sme jedným z najvýznamnejších konečných prijímateľov pomoci EÚ. Na železničné projekty v rámci Operačného programu integrovaná infraštruktúra (OPII) je alokována čiastka 1,565 miliardy €, z toho ŽSR má na svoje projekty vyčlenených 880 miliónov € a z Nástroja na prepájanie Európy CEF 366 miliónov €,“ uviedol J. Veselka. Veľkou výzvou aj pre OR Žilina je pripravovaná stavba modernizácie uzla Žilina. „Táto stavba je rozpočtovo najnáročnejším projektom v rámci modernizácie koridoru, a preto je našou snahou použiť pri financovaní jej realizačnej fázy zdroje OPII, CEF a ŠR. Naším spoločným cieľom je ukončením Operačného programu integrovaná infraštruktúra v roku 2023 dobudovať modernizáciu úseku od Bratislavy - Rače až po Žilinu. Zahájenie verejného obstarávania na zhotoviteľa tejto stavby je plánované do konca roku 2018,“ uviedol J. Veselka a poďakoval všetkým kolegom z OR Žilina, ktorí prijali výzvu generálneho riaditeľa ŽSR z posledného vzájomného stretnutia a zodpovedne, včas

a kvalitne pripravujú investičné zadania ako prvotný predpoklad pre úspešnosť investícií financovaných z vlastných zdrojov ŽSR.

Námestník generálneho riaditeľa pre ekonomiku Juraj Tkáč informoval o výsledku hospodárenia ŽSR za obdobie 1. – 9. 2017. Zdôraznil, že v tomto období došlo k výraznému navýšeniu výrobnéj spotreby oproti porovnateľnému obdobiu roka 2017, ktoré si vyžadoval stav ŽI, pričom na samotnom OR Žilina toto navýšenie predstavovalo čiastku 2,7 mil. €. Námestník GR pre ekonomiku zároveň poukázal na úskalia tvorby rozpočtu na rok 2019 vzhľadom na potrebu zabezpečiť výrobnú spotrebu aspoň na úrovni roka 2018 a očakávaný výrazný nárast osobných nákladov spôsobený dopadmi sociálneho balíčka, aplikáciami rekreačných poukazov, ako aj výsledkami pripravovaného kolektívneho vyjednávania.

Zamestnanci OR Žilina využili prítomnosť vedenia ŽSR a venovali sa konkrétnym problémom pri zadávaní požiadaviek na obstaranie, na objasnenie systému tarifných tried a mzdového ohodnotenia. Pretrvávajúcim problémom je získavanie nových kolegov najmä z radov mladých a so špecifickými odbornosťami.

(text a foto pav)



Námestník GR pre prevádzku Igor Polák zhrnul najdôležitejšie problémy, ale aj úspechy v prevádzke.

NA OBÁLKE

Od 8. októbra 2018 je otvorený termín pre nákladnú dopravu v Lužiankach.



ŽSR otvorili terminál pre nákladnú dopravu

ŽSR otvorili 8. októbra 2018 terminál intermodálnej dopravy Lužianky (TIP), ktorý sa nachádza v blízkosti výrobného závodu automobilky Jaguar Land Rover.

Projekt, ktorý vyrástol v priemyselnom parku Nitra – Sever, vyšiel železnice na 39 904 104,79 € bez DPH. Stavbu projektovala firma PRODEX spol. s r. o. Bratislava a zhotoviteľom stavby, zo siedmich prihlásených uchádzačov vo verejnej súťaži, sa stala spoločnosť STRABAG s. r. o. TIP Lužianky je verejné servisné zariadenie, v ktorom budú služby poskytované pre všetkých zákazníkov na nediskriminačnom princípe. Železničný terminál je na nadradenú železničnú sieť napojený jednokolajovou neelektrifikovanou traťou, ktorá je zaústená do železničnej stanice Lužianky.

Generálny riaditeľ ŽSR Martin Erdössy očakáva nárast nákladnej dopravy, ktorá by mala priniesť zvýšené výnosy z úhrad za prístup k železničnej infraštruktúre o 1,3 mil. € ročne. V podobnom duchu sa vyjadrila aj štátna

tajomníčka ministerstva dopravy a výstavby Ladislava Cengelová: „Našou prioritou je, aby sa väčšina tovaru, ktorý príde dovnútra a bude odchádzať z fabriky, prepravovala železničnou dopravnou cestou.“

Najväčším zmluvným partnerom, ktorý bude kapacitu TIP Lužianky využívať, je spoločnosť Jaguar Land Rover Slovakia s. r. o., s ktorou sa ŽSR dohodli na zmluvných podmienkach vzájomnej spolupráce.

Zmluva o prenájme skladu hotových výrobkov podpísaná obidvomi zmluvnými stranami je účinná od 20. októbra 2018. Zmluva o poskytovaní služieb súvisiacich s odvozom hotových výrobkov je v súčasnosti v schvaľovacom procese na strane obchodného partnera. Predpokladané ročné výnosy sú odhadované na úrovni 2,7 – 3,5 mil. € ročne. „Počas obdobia platnosti zmlúv očakávame výnosy nad 100 miliónov €. Tento predpoklad vychádza zo základného scenára, ktorý deklarovala spoločnosť Jaguar Land Rover Slovakia a ktorý počíta s ročnou produkciou 150 000 vozidiel,“ skonštatoval M. Erdössy.

Celková stavba TIP Lužianky pozostáva z troch samostatne funkčných celkov – expedičného kolajiska, skladu hotových výrobkov a kontajnerového prekladiska, ktorého výstavba je naplánovaná až po roku 2020. Sklad hotových výrobkov predstavuje plochu 52 tisíc m² je napojený priamo na výrobný závod automobilky Jaguar Land Rover. Expedičné kolajisko, ktoré bude slúžiť na nákladku a vývoz hotových výrobkov, pozostáva zo štyroch kolají v užitočnej dĺžke 700 metrov, ktoré sú ukončené dvojpodlažnou nakladacou rampou.

Pre ŽSR predstavuje výstavba TIP Lužianky možnosť zvýšiť svoj podiel na dopravnom trhu a rozšíriť svoje podnikateľské aktivity v oblasti dlhodobého prenájmu a poskytovania služieb spojených s nákladkou vozidiel.

(liz), foto: ŽSR, Peter Orolín



Vstup zo skladu hotových výrobkov do expedičného kolajiska.



Výstavba výpravnej budovy Lužianky TIP.



Výstavby expedičných kolají.



Výstavba nakladacej rampy.



Betonáž základov pre železničnú bránu.



Nakladacia rampa.



Zo zákulisia kolektívneho vyjednávania

Kolektívne vyjednanie je proces, upravený zákonom č. 2/1991 Zb., v ktorom sa zmluvné strany zamestnávateľa a odborových organizácií usilujú dospieť k dohode s cieľom uzavretia kolektívnej zmluvy. Už táto nie celkom jednoduchá definícia ukrýva v sebe ďalšie súvislosti, vzhľadom na vklad účastníkov týchto rokovanií, nutnosť vedieť vypočít si jednotlivé názory, pochopiť argumenty a byť ochotný nájsť konsenzus, prospešný pre obidve zmluvné strany.

Naša Kolektívna zmluva ŽSR je podnikovou kolektívnou zmluvou, pretože zamestnávateľ je zastúpený výlučne ŽSR a nie väčším počtom zamestnávateľov, ako je to v prípade kolektívnej zmluvy vyššieho stupňa. Zaujímavejšia situácia je na strane odborových organizácií, kde ŽSR patria medzi početom najviac členených zamestnancov medzi existujúcimi odborovými organizáciami. V rámci ŽSR pôsobí celkom 13 odborových organizácií. Návrh Kolektívnej zmluvy ŽSR 2019 – 2020 predložilo 11 odborových organizácií, ktoré sa zároveň zúčastňujú kolektívneho vyjednávania ku KZ ŽSR 2017 – 2018. Do procesu kolektívneho vyjednávania, ktorý zahŕňa predloženie návrhu KZ a samotné kolektívne vyjednanie, patrí aj pravidelné vyhodnocovanie plnenia záväzkov z nej vyplývajúcich v špecializovanej pracovnej skupine. Kolektívne vyjednanie je náročný proces plný očakávaní na oboch zmluvných stranách vyjednáčov. Proces je zložitý aj vzhľadom na rôznorodosť zamerania odborových organizácií a zastupovanie záujmov profesných skupín zamestnancov. Na strane zamestnávateľa je kolektívne vyjednanie v gescii úseku námestníka generálneho riaditeľa pre ľudské zdroje Pavla Hudáka. V zložitých fázach kolektívneho vyjednávania sa do procesu zapája generálny riaditeľ ŽSR Martin Erdössy. Kolektívne vyjednanie je však úzko späté najmä s ekonomikou podniku. Z tohto dôvodu do procesu pravidelne vstupujú aj konzultácie a odsúhlasovanie postupu s úsekom námestníka generálneho riaditeľa pre ekonomiku pod vedením námestníka generálneho riaditeľa Juraja Tkáča.



Stanovisko zamestnávateľa k návrhu kolektívnej zmluvy musí odrážať aj ekonomické možnosti vyplývajúce z návrhu štátneho rozpočtu. Zamestnávateľ si uvedomuje, že očakávania samotných zamestnancov sú vysoké, aj vzhľadom na tohtoročné zavedenie nového mzdového systému v ŽSR, ako aj na avizované mzdové zvýšenie miezd v štátnej a verejnej správe. Tu, vďaka kolektívnej zmluve vyššieho stupňa, ktorá sa nevzťahuje na zamestnancov železničného sektora, je dohodnuté pre rok 2019 zvýšenie miezd vo výške 10 %. ŽSR sú inou právnickou osobou, zriadenou zákonom, pričom na samotné pracovnoprávne vzťahy sa nevzťahuje len Zákonník práce, ale na zamestnancov nevykonávajúcich prácu s prevahou fyzickej práce aj zákon č. 552/2003 Z.z. o výkone práce vo verejnom záujme v znení neskorších predpisov. Avšak, na našich zamestnancov sa nevzťahuje zákon o odmeňovaní zamestnancov verejnej správy a ani už spomenutá kolektívna zmluva vyššieho stupňa. V súčasnosti platná KZ ŽSR 2017 – 2018 zaručuje pre zamestnancov okrem finančných benefitov aj tie nefinančné, ktoré však rovnako majú finančný dopad na osobné náklady. Zámerom zamestnávateľa je ich zachovanie v ekonomicky únosnej miere. Nájsť tú správnu rovnováhu medzi rastom mzdových nákladov a rozširovaním sociálnych benefitov bude základnou úlohou zmluvných strán v kolektívnom vyjednaní, ktoré stojí pred nami. A táto úloha nebude jednoduchá...

0 510 GR ŽSR

Študuj dopravu – vydarené podujatia v Trnave a v Bratislave

V Trnave sa dňa 4. októbra 2018 uskutočnilo ďalšie podujatie zo série Študuj dopravu - dni kariérneho poradenstva za účelom propagácie vzdelávania v oblasti dopravy medzi žiakmi základných škôl, ich rodičov, ako aj širokej verejnosti. Podujatie organizované pod záštitou Ministerstva dopravy a výstavby SR slávnostne otvoril generálny riaditeľ sekcie železničnej dopravy a dráh Ján Farkaš.

Školy, zamestnávateľa a vybrané atraktívne súčasti železničnej dopravy boli sústredené v moderných priestoroch železničnej stanice v Trnave. V areáli Strednej priemyselnej školy dopravnej v Trnave boli sústredené prezentácie zamestnávateľov z oblasti cestnej dopravy. Medzi týmito strediskami podujatia premávala kyvadlová doprava, zabezpečená mestským vláčikom. Žiaci mali možnosť získať čo najviac údajov o možnostiach štúdia od zástupcov odborných škôl, ako aj informácie o uplatnení vzdelania v rámci profesií u jednotlivých zamestnávateľov. Na podujatí nechýbali partnerské školy ŽSR, medzi ktoré okrem SPŠ dopravnej v Trnave patria aj Dopravná akadémia Trenčín, SPŠ dopravná vo Zvolene a Žilinská univerzita, na ktorých môžu žiaci študovať vo vybraných odboroch s podporou ŽSR v niektorom z pripravených vzdelávacích programov (www.zsr.sk/kariera/vzdelavanie-so-zsr).

Účastníci podujatia si mohli pozrieť a vyskúšať simulátor prevrátenia vozidla, simulátor jazdy z pohľadu rušňovodiča, špeciálne okuliare navodzujúce videnie v stave opitosti, ako aj modelovú železniciu alebo stanovište rušňovodiča s odborným výkladom inštruktora a mnohé iné.

Partnerské podujatie Kam po skončení základnej školy - ŠTUDUJ DOPRAVU sa uskutočnilo dňa 19. októbra 2018 v STM Múzeu dopravy v Bratislave. Jeho cieľom bolo rovnako podnietiť záujem žiakov a ich rodičov o štúdium a následne aj o prácu v oblasti dopravy.

Na podujatí boli predstavené študijné a učebné odbory so zameraním na dopravu a dopravné stavby, ktoré je možné študovať na stredných odborných školách v Bratislavskom, Trnavskom, Nitrianskom, Trenčianskom a Žilinskom kraji. Účastníkom odborníci poskytli kariérové a pracovné poradenstvo s alternatívami ďalšieho profesijného smerovania. Záujemcovia mohli navštíviť priestory rušňa, kamióna, autobusu, zažiť simulované prevrátenie osobného vozidla, spoločnosť Siemens zabezpečila možnosť vyskúšať si riadenie dopravy z pozície výpravcu alebo rušňovodiča na modelovej železnici. Pripravené boli aj videoprojekcie, špeciálne okuliare simulujúce stav po užití alkoholu, súťaže a dopravné kvízy. Vstup na obidve podujatia bol bezplatný a bol oň veľký záujem. Je dôležité postupne si týmto spôsobom budovať charakter stabilného a perspektívneho odvetvia so širokými možnosťami pracovného uplatnenia.

0 510



Nové trakčné vedenie v úseku Púchov – Lúky pod Makytou bude už prevádzkované striedavou trakciou

Dlhodobý sa zhoršujúci stav v oblasti bezpečnosti prevádzky trakčného vedenia (TV) v úseku Púchov – Lúky pod Makytou - štátna hranica SR/ČR a nárast počtu porúch TV s mimoriadne vysokým negatívnym dopadom na plnenie grafikonu vlakovkej dopravy (GVD) v rokoch 2011 – 2017 a náklady spojené s odstraňovaním porúch TV – to sú dôvody pre rozhodnutie realizovať komplexnú rekonštrukciu trakčného vedenia.

Dvojkoľajná železničná trať Púchov – Lúky pod Makytou - štátna hranica SR/ČR, podľa TTP značená ako 106F, je súčasťou medzinárodnej železničnej siete TEN-T. Trať bola vybudovaná v rokoch 1935 - 1937. Trakčné vedenie v úseku Púchov – Lúky pod Makytou - štátna hranica SR/ČR bolo uvedené do prevádzky v roku 1960. Vzhľadom na to, že od uvedenia do prevádzky nedošlo k rozsiahlejším výmenám prvkov trakčného vedenia, časť nosných konštrukcií a lán bola skorodovaná a dlhodobým používaním mechanicky narušená. V roku 2015 sme zaznamenali v sieti ŽSR historický moment od začiatku elektrifikácie tratí na Slovensku. Tým momentom bolo prepnutie jednosmernej trak-

cie 3 kV na striedavú trakciu 25 kV v ŽST Púchov, ktoré sa uskutočnilo dňa 1. augusta 2015. Po dlhotrvajúcich prípravách začala v roku 2018 komplexná rekonštrukcia trakčného vedenia v úseku Púchov – Lúky pod Makytou - štátna hranica SR/ČR.

Nové TV je navrhnuté na izolačnú hladinu 25 kV a do zmeny trakčnej prúdovej sústavy bude prevádzkované v existujúcej trakčnej sústave 3 kV. Projekt je spracovaný podľa typovej zostavy „J“ a „S“. Trakčné vedenie je navrhnuté pre rýchlosť 90 km/h. V súčasnej dobe sa po prípravných prácach na vybudovanie základov pre budúce stožiare trakčného vedenia začalo s nepretržitou výlukou v úseku Púchov – Lúky pod Makytou koľaj č. 1.

Hlavným predmetom komplexnej rekonštrukcie trakčného vedenia je vykonať stavebné práce a súvisiace stavebné práce v úseku Púchov – Lúky pod Makytou – št. hr. SR/ČR. Hlavným zhotoviteľom stavby je spoločnosť PuLu. Vedúci účastník stavby sú spoločnosti Elektrizace železnice Praha a. s. a AŽD Praha. Súčasťou stavby je ďalej aj úprava geometrickej polohy koľají, vybudovanie chráničkovej trasy, úprava nástupísk zastávok, rekonštrukcia prístreškov pre cestujúcich, úprava vonkajšieho osvetlenia, výmena



Stav základov pred rekonštrukciou.



Demontáž trakčného vedenia v úseku Púchov – Lúky pod Makytou, koľaj č. 1.

nevyhovujúcich vodičov zabezpečovacieho a oznamovacieho zariadenia, vybudovanie nového prenosového systému. V cieľovom stave dôjde k ďalšej zmene trakčnej prúdovej sústavy na sieti ŽSR. V uvedenom úseku sa rozlúčime s jednosmernou trakčnou prúdovou sústavou 3 kV a ŽSR uvedú v tomto úseku do prevádzky jednofázovú trakčnú prúdovú sústavu 25 kV, 50 Hz. Na tento účel už bola zrealizovaná nová trakčná napájacia stanica v Púchove, ktorá čaká na svoju novú príležitosť. Stará a dožívajúca trakčná meniareň bude zdemontovaná a vyradená z prevádzky. Rekonštrukciou trakčného vedenia z Púchova po hranicu s Českou republikou sa nielen zvýši plynulosť a bezpečnosť prevádzky, skvalitnia sa služby železnice, ale dôjde aj ku skultúrneniu prostredia pre cestujúcu verejnosť, čo bude mať za následok zvýšenie atraktívnosti železničnej dopravy.

Milan Trčka, Ján Rohlíček – O 460 GR ŽSR

Generálny riaditeľ ŽSR: „S rozpočtom nesúhlasíme, budeme bojovať o viac peňazí“

ŽSR žiadali v rozpočte na rok 2019 na prevádzku 316,5 milióna €. Nateraz je však sľúbených len 250 miliónov, ďalších 20 miliónov € má ísť z rezervy ministerstva dopravy a výstavby. Stále je to však o 46,5 milióna € menej, ako je reálna a nevyhnutná potreba pre adekvátnu správu a údržbu vyše 3600 km tratí. Vedenie ŽSR sa však nevzdáva a rokuje o získaní ďalších zdrojov.

Na rok 2018 sa nám podarilo dohodnúť zvýšenie dotácie do prevádzky, na rok 2019 ostáva dotácia na rovnakej úrovni, a to napriek požiadavkám na vyššie dopravné výkony, napriek povinnosti financovať sociálny balíček vo forme príplatkov za nočnú prácu a prácu cez víkend, napriek avizovanému projektu rekreačných poukazov, inflačnému rastu a rastu miezd v národnom hospodárstve. „Uvediem príklad, ktorý názorne hovorí za všetko o miere nášho podfinancovania. Z 270 miliónov €, ktoré máme v tejto chvíli prisľúbených na prevádzku v roku 2019, len na osobné náklady (mzdy, odvody, príplatky atď.) by malo ísť 254 miliónov €. A to sme ešte nezačali náročné kolektívne vyjednávanie,“ zhrnul objektívny stav generálny riaditeľ. Tlak na vyššiu dotáciu vyplýva aj z dlhoročného podfinancovania železnice a tým vzniknutej odloženej údržby, ktorú ŽSR vyčísli na 255 miliónov €. Preto ŽSR požiadali o zvýšenie na najbližšie štyri roky, každý rok o 55 miliónov €, aby sme vedeli dobehnúť túto odloženú údržbu.

„Snažíme sa udržať trate bezpečné a plynulé, tam, kde sa to nedá kvôli nedostatku financií, materiálu a náhradných dielov, zavádzame pomalé cesty. To však nie je cesta, to je len krátkodobé provizórne riešenie. Je preto nevyhnutná a neodkladná odborná diskusia o zmene spôsobu financovania. Jej výsledkom by malo byť zavedenie systémového financovania ŽSR. Ak sa tak nestane, za týchto podmienok môžeme investovať len do odstránenia havarijných stavov a hasiť tie najvypuklejšie problémy,“ vysvetlil generálny riaditeľ ŽSR Martin Erdössy s upozornením, že celé vedenie ŽSR si uvedomuje, že nedostatočné financovanie ŽSR budú v plnom rozsahu pociťovať opäť na svojej koži aj zamestnanci ŽSR, ktorí sa dennodenne o infraštruktúru starajú, a následne aj cestujúci. „Intenzívne rokujeme s ministerstvom a snažíme sa racionálnymi argumentami vybojovať viac peňazí a zároveň upozorňujeme na riziká, ktoré nastanú, ak podfinancovanie železnice nezastavíme,“ dodal M. Erdössy.

(pav)

Povojnová obnova a modernizácia

Po skončení druhej svetovej vojny ležali železnice na Slovensku v troskách. Z 3506 km železničných tratí bolo zničených 2490 km, pričom zvyšné trate netvorili súvislú sieť. Ďalej bolo zničených 798 mostov s celkovou dĺžkou 20 032 metrov, vyše 1000 priepustov s rozpätím do 5 metrov a 29 staničných budov. Vážne poškodených bolo 31 tunelov a 144 staničných budov. Ťažko bol decimovaný aj vozidlový park, z celkového počtu 665 parných rušňov bolo po skončení vojny k dispozícii len 22.



Rušeň amerického pôvodu radu 456.1 na novom Červenom moste pri Bratislave.

Po oslobodení Košíc vypracovalo Povereníctvo dopravy a verejných prác plán rekonštrukcie slovenských železníc. Pre tento účel zriadilo povereníctvo 19. januára 1945 Odbor pre rekonštrukciu železníc na Slovensku, ktorý bol neskôr premiestnený do Bratislavy. Plán rekonštrukcií obsahoval poradie dôležitosti opráv zničených tratí. Najprv sa opravovali trate potrebné pre postup armády, potom trate, na ktorých záviselo zásobovanie priemyslu

a obyvateľstva (uhlie, materiál na obnovu, potraviny) a napokon i ostatné železnice. Do konca roku 1946 bola obnovená takmer celá železničná sieť, až na 64 kilometrov tratí. Po definitívnej obnove takmer úplne zničenej trate Strážske - Prešov, ktorej posledná časť v úseku Strážske - Pavlovce bola znova odovzdaná do prevádzky dňa 30. novembra 1947, zostalo z celej železničnej siete neschodných už len 16 kilometrov tratí.

Dve tretiny všetkých opráv vykonala železničná správa vo vlastnej réžii (zamestnávala pritom približne 21 000 zamestnancov), zvyšnú časť vykonali dodávateľské firmy. Do obnovovacích prác bolo celkovo zapojených približne 250-tisíc pracovníkov, medzi nimi i vojaci a väzni.

Pre obnovovanie dopravy boli použité všetky prevádzkyschopné hnacie vozidlá, ktoré sa na Slovensku nachádzali, bez ohľadu na to, či boli vlastné alebo cudzie. Pretože i tak bol disponibilný rušňový park nedostatočný, rozhodli sa ČSD ešte v roku 1945, vzhľadom na indispozíciu československých závodov, prenajať si a neskôr i zakúpiť celkom 80 amerických vojnových rušňov typu Consolidation (456.1 ČSD). Okrem týchto rušňov využili slovenské železnice reparáciou pridelené nemecké rušne radov 50, 52, 64 a 86 DR (555.0, 555.1, 365.4 a 455.2 ČSD).

S mocnejšou politickou i hospodárskou orientáciou vtedajšieho Československa na Sovietsky zväz úzko súvisela výstavba veľkej prekládkovej stanice medzi širokým a normálnym rozchodom v Čiernej nad Tisou. Začalo sa s ňou prakticky hneď po provizórnom sprevádzkovaní slovenskej železničnej siete. Rozhodnutie o budovaní prekládkovej stanice medzi širokým a normálnym rozchodom v Čiernej nad Tisou bolo prijaté Povereníctvom dopravy na základe Dohody o zásadách vzájomného styku v železničnej



Zničená rotunda depa v Košiciach po 2. svetovej vojne.

doprave medzi ČSR a Sovietskym zväzom, prijatej zástupcami oboch štátov v Moskve v marci a apríli 1946. Dňa 22. apríla 1947 prišiel do Čiernej nad Tisou prvý sovietsky širokorozchodný vlak a začala sa prekládka do vozňov normálneho rozchodu. Podstatná časť kolajových kapacít bola budovaná tesne po roku 1948 a doplnená bola v rokoch 1959 - 1962. Práce boli ukončené v roku 1969. Objem prekládky v Čiernej nad Tisou vzrástol v najsilnejšom roku 1965 na približne 11,7 mil. ton, čo bol takmer tridsaťnásobok výkonov roku 1947. Rastúce prepravné výkony na zväčša jednokoľajnej niekdajšej Košicko-bohumínskej železnici a nadväzujúcej trati Košice - Čierna nad Tisou si naliehavo žiadali ich skapacitnenie. Najnáročnejším úsekom stavby s názvom „Trať družby“ bol úsek Kuzmice - Spišské Vlachy, kde bolo v území náchylnom na zosuv potrebné postaviť úplne novú dvojkolajku. Práce boli komplikované tým, že prebiehali počas plnej prevádzky na starej trati, ktorú novostavba mimoúrovňovo križovala na 21 miestach. Dvojkolajná prevádzka na trati Markušovce - Spišská Nová Ves - Žilina bola otvorená v roku 1950, od novembra 1951 sa začalo jazdiť na dvoch koľajach i medzi Čiernou nad Tisou a Michalánmi. V roku 1953 bol prevádzke odovzdaný dvojkolajný úsek Michalany - Kuzmice a o rok aj úsek Kuzmice - Ruskov. Celá trať bola dvojkolajnej prevádzke odovzdaná 5. novembra 1955. Okrem týchto najvýznamnejších modernizačných aktivít je potrebné ešte spomenúť aj výstavbu širokorozchodnej trate Maťovce - Haniska pri Košiciach pre dopravu surovín pre košické Východoslovenské železiarne (1966), trate Rožňava - Turňa nad Bodvou, kompletizujúcej južné spojenie Zvolena s Košicami (1955), podstatnú modernizáciu železničného uzla Bratislava s výstavbou novej zriaďovacej stanice, permanentne prebiehajúcej od konca 50. až do 80. rokov a celý rad ďalších stavieb.

Širokorozchodná trať v stanici Ruskov počas výstavby.



Železničná stanica v Nových Zámkoch bola ešte roku 1964 iba provizóriom.

Aj september vyžadoval obmedzenia na trati, výsledkom sú opravené priecestia

V priebehu uplynulého mesiaca sa na tratiach ŽSR realizovali mnohé výluky, niektoré opravy a rekonštrukcie železničných priecestí vám v tomto čísle priblížime.

VÝLUKY NA ORAVE

Jednou z výluk bola rekonštrukcia priecestia v km 20,561 v úseku Medzibrodie nad Oravou – Dolný Kubín.

Hlavným dôvodom výluky bola komplexná oprava priecestia. Potrebné bolo najmä vybudovanie náhradného priecestia v km



Pracovníci ŽSR pracujú na oprave priecestia.



Priecestie v úseku Medzibrodie nad Oravou – Dolný Kubín pred rekonštrukciou.



Opravené priecestie po rekonštrukcii.

20,572, ale aj vyznačenie obchádzkovej trasy prenosným dopravným značením. Práce zahŕňali demontovanie priecestnej konštrukcie, vybrali sa dve koľajové polia, odtiaľ sa štrkové lôžko a položili sa dve nové koľaje. Okrem štrkového lôžka upraveného do profilu, upravili aj smer a výšku koľaje priecestia. Keďže pri rekonštrukcii išlo o jednokoľajovú trať, cestujúci boli prepravovaní náhradnou autobusovou dopravou. Cestná uzávierka trvala nepretržite od 24. – 28. septembra do 21:00 hod.

(liz), foto: SMSÚ ŽTS TO Vrútky

OPRAVENÉ PRIECESTIA

AJ V OR KOŠICE

Koncom septembra realizovali ŽSR výlukové práce aj v rámci opravy priecestí v úsekoch Strážske – Petrovce nad Laborcom – Michalovce a Tatranská Lomnica – Starý Smokovec a Studený Potok – Tatranská Lomnica. Od 25. a 26. septembra prebehla v medzistaničnom úseku Strážske – Petrovce nad Laborcom – Michalovce oprava dvoch priecestí, jedného v blízkosti zastávky Pusté Čemerné a druhého v blízkosti výhybne Petrovce nad Laborcom. Na oboch priecestiach išlo o opravné práce, ktoré pozostávali zo smerovej a výškovej úpravy koľaje na traťovú rýchlosť, asfaltovanie prilahlých úsekov cestnej komunikácie na priecestí a strojového odstraňovania krovia a náletových drevín. Tieto práce vykonali zamestnanci

SMSÚ ŽTS TO Trebišov. Asfaltovanie prilahlých úsekov cestnej komunikácie na priecestí vykonala zazmluvnená externá spoločnosť Lptex s. r. o.

Výlukové práce týkajúce sa opravy priecestia realizovali ŽSR od 24. do 28. septembra aj v úseku Tatranská Lomnica – Starý Smokovec. Oprava priecestia v blízkosti zastávky Stará Lesná pozostávala z odstránenia asfaltu a starej priecestnej konštrukcie, trhania koľajového poľa, zriaďovania podvalového podložja a montáže nového koľajového poľa, smerovej a výškovej úpravy koľaje na traťovú rýchlosť a tak ako pri predošlých priecestiach, súčasťou bolo aj asfaltovanie priecestnej konštrukcie a prilahlých úsekov cestnej komunikácie na priecestí. Všetky práce spojené s opravami spomínaných priecestí vykonávali zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Spišská Nová Ves.

V úseku trate Studený Potok – Tatranská Lomnica prebiehali práce na rekonštrukcii priecestia neďaleko golfového ihriska vo Veľkej Lomnici. Výluka si vyžiadala úplnú uzávierku priecestia v dňoch 18. až 21. septembra 2018. Práce pozostávali z demontáže a vyburania pôvodnej priecestnej

Priecestie v Starej Lesnej pred opravou.



Priecestie v Starej Lesnej po opravu.

konštrukcie, vytrhnutia koľajového poľa a zriadenie novej podkladnej vrstvy a štrkového lôžka. Následne sa vložilo nové koľajové pole a osadila nová priecestná konštrukcia STRAIL.

(luk), foto: OR Košice

Opravené priecestie Pusté Čemerné.



Súčasťou modernizácie úseku Púchov -

Popri tradičných skúškach, ktoré sprevádzajú každú stavbu modernizácie železničných tratí, v uplynulých dňoch zhotoviteľ modernizácie železničnej trate Púchov – Považská Teplá, Združenie Nimnica, realizoval niekoľko zaujímavých simulácií. Cieľom bolo zistiť, za akých podmienok, resp. budúcich úprav sa dosiahnu požadované fyzikálno-mechanické vlastnosti stanovené projektom.

(pav, foto Združenie Nimnica)



Pri budovaní budúcej úplne novej železničnej trate sa aktuálne realizuje násyp telesa železničného spodku.



Tunel Diel, jeden z dvoch naprojektovaných tunelov 16 km nového železničného úseku, má už vyrazené štyri pätiny. Súčasťou aktuálnych prác je aj zhutňovací pokus s materiálom, ktorý bol získaný práve razením tunela Diel. Na fotografiách vidieť násyp vrstiev pri 25 cm, 35 cm a 40 cm a statické skúšky.



Ďalšími skúškami, ktoré sa realizujú s výrubom z tunela Diel, je tzv. jamková skúška a simulácia dažďa.



Súčasťou modernizácie sú okrem železničných aj cestné stavby. Aktuálne fotografie dokumentujú práce na novom cestnom nadjazde v sžkm 159,506. Ide o viazanie výstuže drieku krídla, viazanie výstuže drieku piliera a realizácie pilóty základu piliera P2.

Považská Teplá sú aj zaujímavé skúšky



Svoju reálnu podobu už dostáva aj nový železničný most nad nosickým kanálom. Z konkrétnych prác sa realizujú zásypy s hutnením stavebnej jamy piliera P4, navádzajú sa diely ocelevej konštrukcie a jednotlivé časti oblúkov sa zvárajú. Aktuálny stav montáže lešenia dokumentuje táto zaujímavá fotografia.



Nový železničný most nad riekou Váh má už najťažšie práce hotové. Realizuje sa prechodová oblasť za oporou č. 1, montujú sa chráničky pre voľné káble, ďalšími prácami sú armovanie, debnenie a betonáž hornej dosky.



Jedinečnou stavbou tejto modernizácie je aj nový železničný most nad Nosickou priehradou, kde sa realizujú práce na základoch – konkrétne zásyp vnútornej obohrádky polostrova, vyberanie štetovnicových stien z pontónu, osádzanie výsuvnej podpery skruže na hlavicu piliera. Zaujímavou etapou prác je aj výsun, nastavenie a zriadenie rampy pre mostné provizorium, ktoré má na starosti spoločnosť Metrostav.

Na železnici opäť úradovali vandali aj nezodpovední vodiči

Bližšie sme sa pozreli a zosumarizovali mimoriadne udalosti na železniciach v priebehu troch týždňov od 24. septembra do 14. októbra.

Za spomínané trojtýždňové obdobie ŽSR zaznamenali 6 zrážok vlaku s civilnou osobou, z toho v 3 prípadoch išlo o smrteľné zranenia. **Zamestnanci ŽSR sa neraz snažia predchádzať smrteľným nehodám či samovraždám. Podobne tomu bolo aj 12. októbra, keď výpravca ŽST Komárno zabránil žene v pokuse o samovraždu pred vchádzajúcim osobným vlakom.** Polícia osobu následne zadržala.

Na ŽST Zvolen nákladná stanica sa 13. októbra podarilo iba 16-ročnému dievčaťu vyliezť na traťový stroj, kde ju zasiahol elektrický prúd. Po zavolaní RZP bolo ná-

sledne dievča prevezené do nemocnice. Táto mimoriadnosť nemala vplyv na železničnú dopravu.

NEHODOVOŠŤ NA PRIECESTIACH

Na železničných priecestiach v správe ŽSR došlo v tomto období našťastie iba k jednej zrážke auta s vlakom. Nehoda sa stala v utorok 25. októbra v úseku Dolný Štál – Veľký Meder. Auto zastavilo pred priecestím tak, že jeho predná časť zasahovala do prechodného prierezu koľaje, následkom čoho došlo k zrážke s vlakom dopravcu RegioJet. Doprava bola prerušená hodinu a pol, k zraneniu osôb pri nehode našťastie nedošlo. V období troch týždňov, od 24. septembra do 8. októbra, sa podarilo viacerým nehodám na železničných priecestiach predísť. Ako napríklad 2. októbra, keď osobný vlak v úseku Turzovka – Staškov zastavil pred autom, ktoré stálo na nezabezpečenom priecestí. Po príchode polície bolo auto odtlačené a vlak pokračoval v jazde. Podobná situácia sa stala aj 4. októbra na priecestí v úseku Kúty - Kúty štátna hranica, kde na priecestí uviazol kamión. Následný vlak bol vyzrovený o situácii, v čase jeho prechodu však bolo priecestie už voľné a zjazdné. Za povšimnutie stojí aj udalosť z 12. októbra, keď sa podarilo zrážke zabrániť vďaka výpravcovi ŽST Bratislava - Rača. Ten zastavil prechádzajúci IC vlak, nakoľko na príhlom priecestí uviazlo vozidlo.



Automobil po zrážke s vlakom na priecestí v úseku Dolný Štál - Veľký Meder.

VANDALIZMUS

V ŽST Sekule 26. septembra zasvietil neznámy páchatel' silným zeleným laserom do očí rušňovodičovi nákladného vlaku, následkom čoho došlo k poškodeniu jeho videnia. V ŽST Krompachy 3. októbra a ŽST Chým 2. októbra bola zistená krádež spolu 24 kusov vodivých prepojení. Zásah vandalo zaznamenali ŽSR 8. októbra v ŽST Trenčín - Zlatovce, kde postriekali protihlukovú stenu v dĺžke asi 20 metrov.

(luk), foto: 0 440 GR ŽSR



Postriekaná protihluková stena v ŽST Trenčín - Zlatovce.



Traťový stroj v ŽST Zvolen, na ktorý vyliezlo 16-ročné dievča.

ŽSR aktívne na konferencii o budúcnosti v doprave

V dňoch 24. až 26. septembra sa v Žiline konala Medzinárodná konferencia „Budúcnosť a inovácie v doprave“, ktorej sa zúčastnili aj Železnice Slovenskej republiky. Konferencia bola organizovaná pod záštitou ministra dopavy a výstavby SR, predsedu Žilinského samosprávneho kraja a rektora Žilinskej univerzity. V rámci konferencie prebiehala rozsiahla diskusia o smerovaní dopavy, nielen tej železničnej.

Zástupcovia jednotlivých dopravných firiem predstavili okrem svojich spoločností aj odvážne vízie dopavy do budúcnosti. Sprievodný program konferencie bol smerovaný na žiakov základných škôl a študentov stredných a vysokých škôl zameraných na dopravu. Tematický blok Bezpečnosť na železničných priecestiach „Želkova škôlka“ bol zaujímavý pre tých najmenších, a to žiakov prvého a druhého ročníka základnej školy. Druhý blok bol pripravený pre žiakov ôsmeho a deviatego ročníka základnej školy, ktorí sa dozvedeli o možnostiach duálneho vzdelávania so ŽSR.

Žiaci dostali konkrétne informácie o výhodách takéhoto štúdia, o konkrétnych odboroch a stredných školách, kde môžu študovať s finančným príspevkom ŽSR.

Zamestnanci Odboru riadenia ľudských zdrojov predstavili ŽSR aj študentom stredných a vysokých škôl. Študenti sa oboznámili s možnosťou zapojenia sa do štipendijného programu ŽSR počas štúdia na vybraných stredných priemyselných školách v rámci celého Slovenska, ako aj na Žilinskej univerzite v Žiline. Programom sprevádzal skúsený moderátor Richard Vrabec, pre ktorého nebol problém získať pozornosť žiakov a študentov všetkých vekových skupín. Zaujal ich najmä faktami a informáciami o ŽSR. Konferencia vyvrcholila panelovou diskusiou, ktorej sa zúčastnil aj náš generálny riaditeľ Martin Erdössy.

0510 GR ŽSR



Poškodené trakčné vedenie a obmedzená doprava pri Trenčíne



V pondelok 24. septembra došlo pri prejazde vlaku RR 714 (ZSSK) v úseku Trenčín - Zlatovce - Výhybňa Nivy k poškodeniu trakčného vedenia nad 2. traťovou koľajou a odtrhnutiu zberača na rušni tohto vlaku.

V dôsledku tejto udalosti boli odtrhnuté trolejové vešiaky, ramená a bočné držiaky. Kvôli poškodeniu bola v úseku Trenčín - Zlatovce - Výh. Nivy doprava od 15:43 hod. prerušená na 41 minút. Následne jazdu vlakov v spomínanom úseku sprístupnili obojsmerne po 1. traťovej koľaji. V dôsledku poškodenia trakčného vedenia meškalo 12 vlakov spolu 637 minút a 3 vlaky boli odrieknuté. Poruchu sa podarilo odstrániť provizórne v ten istý deň o 19:30 hod. a na 2. traťovej koľaji bola obnovená železničná doprava so zníženou rýchlosťou na max 100 km/h. Následky tejto mimoriadnosti boli kompletne odstránené nasledujúci deň, teda 25. septembra.

(luk), foto: Tomáš Durkáč, Peter Blaho



Vykoľajenie vlaku v úseku Liptovský Mikuláš – Paludza

Prvý októbrový deň skoro ráno so sebou priniesol nehodu na železničnej trati v blízkosti Liptovského Mikuláša. Pri odchode osobného vlaku 3406 zo stanice Liptovský Mikuláš došlo k vykoľajeniu jednej osi podvozku osobného vozňa. Takto vykoľajený vlak došiel až do výhybne Paludza, kde na výhybke definitívne zastal a došlo aj k jeho roztrhnutiu.

Následkom nehody došlo k prerušeniu jazdy všetkých vlakov v úseku Liptovský Mikuláš – Liptovská Teplá. V dôsledku vykoľajenia bola vážne poškodená železničná infraštruktúra – výhybky, podvaly, prestavníky a ďalšie súčasti železničnej infraštruktúry. Po vzniknutí mimoriadnej udalosti na trati nasadili ŽSR okamžite svojich zamestnancov a techniku na sprejazdnenie aspoň

jednej koľaje, to sa podarilo o 7:18 hod. Príčiny vykoľajenia sú stále predmetom vyšetrovania. Presné vyčíslenie škody bude stanovené dodatočne po ukončení a vyfakturovaní všetkých prác. Zatiaľ je škoda na infraštruktúre, koľajových vozidlách, ako aj v súvislosti s odstraňovaním následkov, odhadnutá na cca 300 000 €. V súčasnosti sa vykonávajú opravné práce na poškodených

výhybkách. Opravu trate predlžujú problémy s potrebnými náhradnými dielmi na výhybky, ktoré sa na skladových zásobách ŽSR nenachádzajú. Požiadavka na ich dodanie je riešená objednávkami a dodacie lehoty sa pohybujú v intervale 2 až 4 mesiacov. Predpokladaný termín dokončenia opravy trate a odstránenia obmedzení traťových rýchlostí je v mesiacoch október resp. november 2018.

(luk), foto: OR Žilina



ŽST Považská Bystrica pred a po modernizácii

Súčasťou modernizácie železničnej trate v úseku Púchov – Považská Teplá bola aj modernizácia železničnej stanice v Považskej Bystrici. Od septembra 2016 do jari 2017 prebiehali v stanici jednotlivé prípravné práce a s modernizáciou sa začalo naplno v roku 2017.

Práce boli rozdelené do 4. etáp a zabezpečoval ich zhotoviteľ stavby „Združenie Nimnica“. Súčasťou prestavby bola likvidácia a odstránenie starých koľají, železničného zvršku a spodku, nástupíšť, osvetlenia a všetkých vonkajších prvkov v koľajisku. V septembri tohto roku sa modernizácia stanice v Považskej Bystrici dostala do finále. V súčasnosti je v stanici vybudované nové koľajové lôžko, výhybky, návěstidlá, trolejové vedenie, osvetlenie, 1. a 2. nástupište, mobiliár, podchod, výtahy, protihlukové steny, odvodnenie a dorábajú sa ešte prístupové plochy a informačný systém (Pragotron) pre cestujúcich. Počas celej prestavby a aj v súčasnosti sú ovládacie prvky zabezpečovacieho zariadenia pripojené na pôvodný reléový systém v stanici. Konečný stav ovládania zabezpečovacieho zariadenia bude pomocou nového elektronického stavadla SIMIS-W.

(luk), foto: Jozef Hromec, OR Žilina



Komplexná realizácia asanácie 2. nástupišťa.



Novovybudované, ale nedokončené 2. nástupište a nová 4. staničná koľaj.



Realizácia asanácie stavadla 2. na púchovskom zhlaví.



Realizácia a výkopové práce podchodu pre cestujúcich, pokladanie tvárnic.



Dokončovanie práce na podchode pre cestujúcich, pokladanie izolácie a zaspávanie.



Dokončovacie práce na výstupe z podchodu do ulice Robotnícka.



Bývalé stavadlo 1 na žilinskom zhlaví, ktoré bolo zbúrané v 3. etape stavebných postupov.



Novovybudované 2. nástupište v dĺžke 400 metrov s novým mobiliárom a informačnými tabuľkami a dokončená kompletná modernizácia staničných koľají na párnej strane.



Zmodernizované žilinské zhlavie, prvá a druhá staničná koľaj, trolejové vedenie, osvetlenie, výhybky.



Novovybudované 1. nástupište v dĺžke 400 metrov s novým mobiliárom a informačnými tabuľkami.

ŽSR urobili rázny krok – uzatvorili lávku pre peších a podchod v Hornom Hričove

Obec ich odmietla prevziať do svojej správy, hoci o ich vybudovanie sama požiadala

ŽSR boli nútené pristúpiť k ráznemu kroku. Uzatvorili pre verejnosť podchod a zrekonštruovanú lávku nad železničnou traťou v Hornom Hričove. Napriek tomu, že ide o vyvolané investície v rámci modernizácie železničnej trate, ktorých výstavbu si obec sama vyžiadala, napokon ich odmietla prevziať do svojej správy. Patová situácia trvá už desiaty mesiac, ŽSR uvedený krok avizovali už v marci, pokúšali sa viackrát s obcou dohodnúť, intenzívne rokovali a dali dostatočne dlhý čas predstaviteľom obce túto situáciu vyriešiť. Keďže sa nič neudialo a obec naďalej prevzatie objektov do svojej správy ignoruje, ŽSR rozhodli o okamžitom uzatvorení objektov, ktoré nemajú svojho správcu. Dôvod je, že bez správcu môže dôjsť z dôvodu nevykonávanej správy a údržby objektov k úrazu občanov, ničeniu a poškodzovaniu objektu. Snahu ŽSR o dosiahnutie dohody ukončilo rezolútne a alibistické stanovisko starostu obce Dušana Ďurička, ktorý sa 30. septembra 2018 pre médiá vyjadril: „Ak zavrú podchod, neprekáža nám to. Vieme to vyriešiť inak.“

„Odmietanie prevziať vyvolané investície do správy miest a obcí, hoci si ich sami pri príprave modernizácie vyžiadali, je novým množiacim sa problémom ŽSR na viacerých ukončených stavbách modernizácie tratí. ŽSR sú v tomto prípade bezmocné. Obec je zároveň schvaľovateľom projektu, zároveň preberá objekt a zároveň rozhoduje o kolaudácii,“ popísal legislatívnu situáciu generálny riaditeľ ŽSR Martin Erdössy. „Boli sme donútení urobiť tento krok, aby občania vedeli, aká je pravda. Každá obec, mesto, projekt modernizácie pripomenkovala a schválila, takže argumenty proti neobstoja. V prípade Horného Hričova sme lávku, ktorá bola pôvode v Dolnom Hričove, vôbec nepotrebovali, v rámci modernizácie



Podchod aj zrekonštruovaná lávka boli súčasťou modernizácie železničného úseku Považská Teplá - Žilina. Náklady na presun lávky z Dolného Hričova do Horného Hričova dosiahli 130 tisíc €. Výstavba podchodu pre peších v Hornom Hričove stála 675 tisíc €. Celkovo bolo na tejto stavbe vybudovaných 271 stavebných objektov a 119 prevádzkových súborov. Vlaky týmto úsekom môžu jazdiť rýchlosťou do 160 km/h.

sa mala demontovať. Na výslovnú žiadosť predošlého starostu Horného Hričova, ktorú máme aj v písomnej podobe, sme ju premiestnili. Uvedený krok je prvým, ale rovnako budeme postupovať aj v ostatných prípadoch. Nemôžeme si dovoliť vytvoriť precedens, nakoľko rovnaký postoj by mohli potom zaujať aj iné obce a mestá.“

Novovybudované objekty - vyvolané investície v rámci modernizácie, ako sú mosty, cesty, podjazdy, nadchody a pod., ŽSR v zmysle zákona spravovať nemôžu, keďže rozsah činnosti a pôsobnosti manažéra infraštruktúry je striktno definovaná zákonom o dráhach a prevádzkovať spomenuté stavebné objekty nie je v súlade s platnou legislatívou Slovenskej republiky.

V rámci opatrení na zamedzenie prístupu verejnosti do objektov, bol na lávke aj podchode osadený aj oznam o dôvodoch ich uzatvorenia v znení: „Objekt bol postavený na základe žiadosti samotnej obce Horný Hričov. Uvedený objekt boli Železnice Slovenskej republiky nútené uzatvoriť z dôvodu neochoty obce Horný Hričov, prevziať ho do svojej správy. Bez správcu objektu by mohli byť občania vystavení riziku úrazu.“ Už pár hodín potom však bol oznam strhnutý.

(pop, foto OR Žilina)



Prevrátené auto na koľajniciach prerušilo dopravu

V nedeľu 30. septembra podvečer skomplikovala železničnú dopravu v úseku Rajec – Lietavská Lúčka nehoda osobného auta, ktoré sa prevrátilo na koľaje. Nehoda sa stala približne 200 metrov od priecestia neďaleko železničnej zastávky Kľače. Vy-

šetrovaním sa zistilo, že auto sa na koľaje prevrátilo zo súbežnej cestnej komunikácie. Železničná doprava bola prerušená od 18:09 do 19:27 hod. Po nehode bola vodička s ľahšími poraneniami odvezená do nemocnice v Žiline, auto sa podarilo odstrániť

z koľaje o 19:10 hod. Kvôli nehode meškal jeden osobný vlak dve minúty, ďalší bol odrieknutý v úseku Lietavská Lúčka – Rajec bez náhrady a vlak na trase Rajec – Žilina v úseku Lietavská Lúčka – Žilina nahradený 1. následom.

(luk)

Detské dopravné ihrisko v Sobranciach má svoje železničné priecestie

ŽSR podporili projekt detského dopravného ihriska v Sobranciach, ktorého súčasťou je aj maketa železničného priecestia s výstražnou svetelnou signalizáciou aj so závorami. Hlavným cieľom spolupráce je praktická výuka žiakov základných škôl, ako sa správať pri prejazde cez železničné priecestie.

ŽSR prispeli na modernizáciu detského dopravného ihriska (DDI) sumou 3 000 €, ktorá bola použitá na svetelné železničné signalizačné zariadenie so závorami, úpravu kríža železničného priecestia, zvislé dopravné značky, 3D model vlaku v tuneli a vodorovné dopravné značenie pred železničným priecestím.

Okrem premávky cez železničné priecestie sa deti naučia, ako funguje križovatka so svetelnou signalizáciou, križovatka kruhový objazd, jednosmerná cesta, parkovisko, terénna časť či jazda cez vodnú prekážku. „Pobyt na dopravnom ihrisku je hlavne o praxi. Mal by slúžiť ako praktická nadstavba teoretických vedomostí z pravidiel cestnej premávky, získaných v priebehu školského roka počas predmetu dopravná výchova. Bohužiaľ, tento predmet sa nevyučuje ako samostatný, a preto sme nútení veľmi skratkovite a v malom časovom úseku učiť aj teóriu dopravnej výchovy,“ zhrnul systém fungovania majiteľ DDI Martin Onder.

Nová maketa priecestia by mala v žiakoch zanechať trvalejšie návyky do budúcnosti, ktoré im pomôžu mimoriadne bezpečne prechádzať cez koľaje na železnici. „Or-

ganizujeme výcvik v spolupráci s riaditeľmi a učiteľmi škôl podľa tematického plánu ministerstva školstva. Máme medzi sebou aj rodičov, ktorí sa neboja spraviť niečo s bezpečnosťou cestnej premávky, nielen pre svoje deti,“ opísal Martin Onder. ŽSR podporujú projekt DDI, ktorý slúži na edukáciu maloletých v rámci cestnej premávky. Zvýšením povedomia detí o pravidlách cestnej premávky tak dosiahneme aj zvýšenie ich dopravnej

bezpečnosti. Prepojenie teórie s kreatívnym spôsobom výučby by mohlo deťom v budúcnosti pomôcť efektívne zúročiť nadobudnuté poznatky a promptne reagovať na rôzne dopravné situácie. DDI v Sobranciach má rozlohu 36 x 85 metrov a funguje od roku 2007 v nepretržitej prevádzke od pondelka do piatku. Maketa železničného priecestia bola verejnosti sprístupnená 17. septembra 2018.

(liz), foto: Martin Onder, OZ DDI



Návrh areálu detského dopravného ihriska Sobrance.



Železničné priecestie pred slávnostným otvorením.



Slávnostné prestrihnutie pásky (zľava): Za ŽSR Miroslav Krattinger, vedúci oddelenia zabezpečovacej techniky a dispečer systémov ŽI a Martin Onder, predseda OZ DDI Sobrance.

Skúšobná jazda detí cez železničné priecestie.



Slávnostné otvorenie makety železničného priecestia.



CER - Fotografická súťaž Aline Bastin

Spoločenstvo európskych železníc CER vyhlasuje 3. ročník Európskej železničnej fotografickej súťaže na pamiatku tragicky zosnulej kolegyně Aline Bastin.



Aline Bastin
Photography
Contest

Tohtoročná téma súťaže je: „**Železnica – pilier európskej mobility**“. Súťaž je sprístupnená nielen pre členské spoločnosti CER, ale pre všetkých rezidentov z 28 členských štátov Európskej únie, Albánska, Bosny a Hercegoviny, Čiernej Hory, Gruzínska, Macedónska, Moldavska, Nórska, Srbska, Švajčiarska, Turecka a Ukrajiny.

Iba fotky odfotené v týchto krajinách budú akceptované. Fotografie vo vysokom rozlíšení (pokial' je možné v horizontálnom formáte) by mali byť odoslané elektronicky do 30. novembra 2018 cez účelovú webovú stránku CER:

<http://www.cer.be/forms/railway-photography-contest>

Reštaurovanie sôch pred ŽST Banská Bystrica

Pred železničnou stanicou v Banskej Bystrici prebieha obnova sôch. Keďže sa už rozbehla naplno, prinášame vám fotoreportáž dokumentujúcu priebeh reštauračných prác.



Sochy mechanika a drevorubača stojace po bokoch priečelia budovy železničnej stanice v Banskej Bystrici boli už na prvý pohľad výrazne poznačené rôznymi nepriaznivými vplyvmi počasia či ovzdušia.



Za pomoci destilovanej vody, technickej celulózy (tzv. buničiny) a PVC fólie sa dosiahlo odstránenie solí. Petrifikovaním kamennej hmoty sa zabezpečilo okrem iného aj jej spevnenie. Jedny z posledných krokov reštaurácie sú farebná retuš, záverečná povrchová úprava, konzervácia a tiež takzvaná hydrofobizačná úprava kamennej hmoty, ktorá spôsobuje odpudivosť vody. Táto úprava má za následok, že pri kontakte takéhoto povrchu s vodou sa povrch javí ako mastný a voda po ňom teká. Všetky práce by mali byť hotové na sochách do konca novembra tohto roka. Túto reštauráciu v hodnote 22 470 € realizuje dodávateľská firma.

Aj preto bolo potrebné na začiatok vykonať mechanické, ale aj chemické očistenie kamennej hmoty od uhlíkov a iných depozitov a očistiť povrch sôch tlakovou parou.

Nevhodné tmely, plomby či škárovanie bolo mechanicky odstránené. Úbytky kameňa a tvarové rekonštrukcia boli vytmelené tmelmi z minerálnych kompozitov. Tieto sa štruktúrou a farbou zhodovali s pôvodnou. V škárach bolo urobené armovanie z materiálov, ktoré nepodliehajú korózii.



(bos), foto: Vladimír Blaško

Vydarený Galantský pohár

Pri príležitosti Dňa železničiarov sa na futbalovom ihrisku OFC Slovan Gáň uskutočnil 18. ročník železničarskeho minifutbalového turnaja o Galantský pohár, ktorý zorganizoval ZV OZŽ Galanta.

Za nádherného počasia sa na ňom zúčastnili mužstvá domácej Galanty, Sládkovičova, Čadce a Železničných telekomunikácií z Bratislavy. Postupne sa na kvalitne pripravenom trávnom ihrisku stretli vo vzájomných súbojoch všetky zúčastnené celky. Pohár za prvé miesto si odniesli kolegovia zo Železničných telekomunikácií, ktorí vyrovnanými výkonmi prešli celým turnajom bez prehry. Na ďalších miestach skončili Čadca, Galanta a Sládkovičovo. Najlepším strelcom turnaja sa stal Peter Žiačik zo ŽT a najlepším brankárom bol vyhodnotený gólmán Juraj Košáš, tiež zo ŽT, ktorý v priebehu celého turnaja nepustil za svoj chrbát ani jeden gól.


Všetci si po športovom výkone radi pochutili na chutných domácich klobáskach a pivku a posedeli v priateľskej atmosfére. Srdečné poďakovanie za zorganizovanie tohto úspešného športového zápolenia patrí hlavne predsedovi ZV OZŽ p. Hlavandovi a starostke obce Gáň p. Ivančíkovej. V neposlednom rade treba tiež poďakovať sponzorovi, firme CNIC z Čínskej ľudovej republiky a manažérovi Colliers Interna-

tional p. Šarmírovi, bez finančnej pomoci ktorých by sa turnaj zorganizovať nepodarilo. Pri lúčení sa mužstvá dohodli na ďalšom pravidelnom stretávaní sa nielen pri futbalových zápasoch. **Týmto by zároveň mužstvo ŽST Galanta chcelo oslovit'**

aj kolegov z ďalších železničných staníc a prevádzok s ponukou na vzájomné futbalové stretnutia. Kontaktovať môžu Jozefa Bednára na žel. tel. č. 920/6519 alebo na 0905/228 432.

J. Bednár, foto: futbal



| - Pani suseda, váš manžel leží pri poštových schránkach ... | | | | Pomoc: alaš, alit, kapún | zobral | druh obilniny | Electronic Mail | dôverovanie |  | výplň okien | severské zviera | teraz, hneď | malý lesný dravec | polodrahokam |
|---|----------------|-------------|---------------------------|--------------------------|--------------------|------------------------------|-------------------------|---------------------|--|------------------|--------------------|--------------------------|----------------------------------|--------------|
| -Aha! Takže ... tajnička. | | | | bolestivá zdurenina | | | | | sťahovavý vták zajala (bás.) | | | | | |
| | | | | 3 | | | | | | | | | | |
| | | | | keď | | | anglický valčík (zast.) | | | | | čitoslovce rezignácie | | |
| | | | | astát (zn.) | | | dupkajú (expr.) | | | | | všeličo | | |
| Jozef Vysočani | posúr, popožeh | ako (expr.) | arabský člen Knock Out | | | kanón | | | | | popravca | | | |
| | | | | | | rascový likér | | | | | vykastrovaný kohút | | | |
| vojenská zmluva | | | | | predzvešť záchvatu | | | | | EČV okr. Krupina | | | český maliar (Mikoláš 1852-1913) | úzka doska |
| | | | | | portlandský slinok | | | | | EČV okr. Nitra | | | | |
| sídlo zraku | | | | francovka | | | | | španielsky tenista | | | | | |
| | | | | pre, po česky | | | | | zvyšok po ohni | | | | | |
| Dom odborov (skr.) | | | nárek | | | | | pocítovala utrpenie | | | | | | |
| | | | Power of Hydrogen | | | | | Eastern Time | | | | | | |
| 1 | | | | | | | | | | 2 | | | | |
| hlasný smiech | | | | | | značka pier na ozdobné písmo | | | | batoh | | | | |

Všetci poistenci Dynamik Ž s rovnakými podmienkami



Zamestnanci ŽSR môžu už od roku 2008 využívať im „na mieru šité“ poistenie Dynamik Ž a keďže je uzatvorených zmlúv už takmer 7000, cieľom ŽSR bolo zjednotiť výhody zamestnancom „starých“ a „nových“ zmlúv.

Takzvané staré zmluvy boli uzatvorené do 31. decembra 2013, od toho termínu sa uzatvárali tzv. zmluvy nové. Po priamych rokovaniach s sprostredkovateľom poistenia firmou Anderson, sa poisťovňa Generali rozhodla formou Verejného prísľubu vyrovnáť rozdiely bonusových benefitov a poskytnúť bez zvýšenia finančných príspevkov benefity aj pre poistencov so „starými“ zmluvami.

A aké sú teda BONUSOVÉ BENEFITY oproti „starým“ zmlúvam?

- poistenie zlomenín u detí (poistenie zlomenín a trvalých následkov pri úrazoch)
- bonusové krytie pre zamestnanca (poistenie paušálnych súm)

Poistné zmluvy však musia spĺňať súčasne všetky nasledujúce kritériá:

- názov životného poistenia je „DYNAMIK Ž“,
- dátum uzatvorenia poistnej zmluvy je v období 6. augusta 2008 – 31. decembra 2012,
- poistná zmluva je platná a účinná k 1. októbru 2018,
- v poistnej zmluve je dojednané poistenie pre prípad trvalých následkov úrazu.

© 510 GR ŽSR

Sezóna v Železničnom múzeu sa skončila

15. október je dátum oficiálneho ukončenia múzejnej sezóny v Železničnom múzeu SR v starom rušňovom depe Bratislava východ. Aj po tomto dátume sa dá múzeom navštíviť, avšak, už to nejde bez predchádzajúceho dohovoru. Najbližšia sobota k tomuto termínu pripadla na 13. október, a to bol pravý deň na rozlúčkovú akciu.

Pre návštevníkov bolo pripravených viacero atrakcií, ktoré mohli počas dňa vyskúšať. Ešte skôr, než podujatie začalo, bol z bratislavskej hlavnej stanice vypravený mimoriadny parný vlak pozostávajúci z vozňov 3. triedy. Ťahala ho Mazutka, teda rušeň označený 555.3008 z roku 1943, ktorý v prevádzkyschopnom stave udržiavajú dobrovoľníci z Klubu priateľov histórie železničnej dopravy Bratislava. Kým vlak prešiel vybrané trate v Bratislave, začal sa aj program v samotnom múzeu. Návštevníci sa mohli odviezť na niektorej



Každý pohyb Mazutky vzbudzoval medzi návštevníkmi pozornosť.

Veľkým lákadlom bola možnosť vidieť pri práci rušňovodiča na parnom rušni.



z drezín v opatere Klubu železničnej nostalgie Bratislava východ alebo vyskúšať si jazdu na stanovišti 122-ročného parného rušňa 310.433. V poobedňajšom programe boli zahrnuté prehliadky múzea so sprievodcom, pri ktorých sa návštevníci mohli dozvedieť nielen o vystavených exponátoch a o histórii areálu, ale aj rôzne „pikošky“ zo železničnej histórie.

Keďže počasie organizátorom prišlo, veď podujatie sa podarilo zasadiť do polovice babieho leta, tak sa inak rozsahom malého podujatia zúčastnilo niekoľko stoviek návštevníkov. Najbližšie bude múzeum pre verejnosť otvorené až od 15. apríla 2019 a otvorenie sezóny si opäť pripomenieme podujatím Prvý parný deň.

ŽM SR

Košická stanica v inom svetle

Podujatie s názvom Biela noc je známy medzinárodný umelecký projekt, ktorý z jednej strany približuje účastníkom rôzne formy umenia, ale aj významné miesta európskych veľkomiest. Súčasťou Bielej noci v Košiciach bola aj železničná stanica a bolo sa na čo pozerat'. Posúďte sami.

(pop), foto: RAIL Group



Pamätník venovaný železničiarom, ktorí zahynuli pri výkone svojho povolania

Pamätník tvorí 4,5-tonový balvan modrej žuly ihlanovitého tvaru posadený na sokli. Na čelne otesanej ploche je vytesané štylizované okridlené koleso a texty v slovenskom jazyku a v latinčine. Za kameňom je postavený kríž, pozváraný z koľajníc.

Pamätník je prístupný verejnosti a nájdete ho v areáli Železničného múzea SR. Autorom pamätníka je signalista ŽST Michalovce, Peter Kramárek, ktorý je srdcom a dušou železničiar. Vo svojom voľnom čase sa venuje práci s kameňom, síce neprofesionálne, no napriek tomu v Michalovciach a jeho okolí vystaval už nejedno kamenné ohradenie a vytvoril aj niekoľko skulptúr. K tvorbe kamenného pamätníka sa dostal vďaka súčasnému dopravnému námestníkovi OR Košice, Kamilovi Kočiškovi, ktorý ho oslovil ešte v roku 2003. Vtedy ho poprosil o vytvorenie skulptúry k predstaničnému priestoru v ŽST Michalovce. A tak

vznikla skulptúra v tvare obelisku. To ale nebolo jediné kamenné dielo postavené v priestoroch železníc, ktoré Peter Kramárek vytvoril. „Predseda občianskeho združenia Klub priateľov železníc východného Slovenska, Kamil Kočiško, mal nápad vybudovať symbolický cintorín železničiarov, ktorí zahynuli pri výkone svojho povolania. Išlo o to, aby v centre toho cintorína stál centrálny prvok, niečo ako väčší kamenný pomník s nápisom a krížom,“ hovorí Kramárek. Pamätník sa rozhodol zhotoviť aj z úcty a pietnej spomienky k svojmu kolegovi. „Práve pred pár rokmi sme na stanici v Michalovciach mali jeden smrteľný úraz, keď pri posune zachytil a na mieste zabil odchádzajúci rušňovlak môjho kolegu, vedúceho posunu,“ doplnia Peter Kramárek. Tvorbe pamätníka sa venoval vo svojom voľnom čase. Ako sám hovorí, táto práca si vyžadovala veľa merať a sekať, merať a sekať, aby rozmery správne



Kamenársky majster a jeho dielo.

sedeli. „Keď som takto osekával a „popísal“ kameň, čo mi trvalo niečo vyše dvoch rokov, pustil som sa do výroby kamenných tehličiek na obklad sokla,“ spomína Peter Kramárek. Veľa sa diskutovalo aj o tom, kde bude pamätník umiestnený, trvalo to takmer 6 rokov a dnes ho nájdete stáť v Železničnom múzeu SR v Bratislave.

(luk), foto: Kamil Kočiško

Peter Kramárek pri výstavbe sokla pomníka v areáli Železničného múzea SR.



Deň železnice pritiahol tisícky ľudí

ŽSR pri príležitosti 170. výročia železníc na území Slovenska zorganizovali Deň železnice, a to 29. septembra v rušňovom depe Vrútky a v areáli SIM. Návštevníkov čakal bohatý program pre všetky vekové kategórie – pre malých aj veľkých. Mohli si pozrieť železničné a hasičské múzeum či previesť sa historickými vlakmi. Súčasťou Dňa železnice boli aj rôzne hudobné vystúpenia, zaspievala napríklad Emma Drobná, Tereza Mašková, Martin Harich, Gladiator, Elán Revival alebo Thomas Puskailer. (pop, foto ŽSR)

