

ROČNÍK XXVI ŽELEZNIČNÝ NOVEMBER 2018

# SEMAFOR

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY

**Nové parkovisko v Devínskej Novej Vsi**  
**Tatranská Polianka po rekonštrukcii**  
**Protidrogový vlak naprieč Slovenskom**

Foto: Peter MELICHER





## Z porad oblastných riaditeľstiev Trnava a Zvolen Pochvala a poďakovanie prevádzky za výrazné zmeny v obstarávaní aj v investíciách

V pozitívnom duchu, s výraznými zmenami oproti minulosti, s citeľným posunom v oblasti obstarávania, s historicky najvyššími investíciami, ale stále s problémami pri výchove a získavaní nových kolegov v odborných profesiách sa niesli dve porady oblastných riaditeľstiev – októbrová OR Trnava v Častej - Papierničke a novembrová OR Zvolen v Dolnej Strehovej.



Vedenie GR ŽSR prijalo pozvanie na poradu OR TT do Častej – Papierničky.

„Chcem sa poďakovať, že ste nás medzi seba pozvali, že sa znovu po polroku môžeme stretnúť,“ uviedol poradu v Častej – Papierničke generálny riaditeľ ŽSR Martin Erdössy. Námestník GR pre prevádzku Igor Polák sa poďakoval kolegom, ktorí sa podieľali na odstránení dvoch veľkých nehôd, v Bratislave – Vinohradoch a pri Galante. „Osobne som veľmi rád, že je stále veľa kolegov, ktorí majú záujem robiť, chcú pracovať a majú záujem, aby prevádzka fungovala a som za to úprimne vďačný,“ uviedol I. Polák.

Námestník generálneho riaditeľa pre ekonomiku Juraj Tkáč informoval o výsledku hospodárenia ŽSR za deväť mesiacov tohto roka. Zdôraznil, že v tomto období došlo k výraznému navýšeniu výrobnéj spotreby oproti porovnateľnému obdobiu roka 2017, ktoré si vyžadoval stav železničnej infraštruktúry. J. Tkáč 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

ný dopadmi sociálneho balíčka, aplikáciou rekreačných poukazov, ako aj výsledkami pripravovaného kolektívneho vyjednávania. Dotkol sa aj projektu cieľených investícií v predpokladanej výške 40 mil. €, kde sme v štádiu ukončenia verejného obstarávania na zhotoviteľa projektovú dokumentáciu pre I. fázu tohto projektu a prebiehajúceho verejného obstarávania na zhotoviteľa projektovú dokumentáciu pre II. fázu projektu. Námestník GR pre ľudské zdroje Pavol Hudák informoval o práci úseku v priebehu roka. „Medzi najväznejšie úlohy, ktorým sme sa v priebehu roka venovali na úseku ľudských zdrojov, bolo vyhľadávanie a aplikovanie nástrojov na stabilizáciu zamestnanosti, personálne a organizačné zmeny, aktualizácia katalógu typových pozícií, rozširovanie spolupráce v štipendijnom programe a duálnom vzdelávaní. Jednou z najkomplikovanejších úloh bolo správne aplikovanie „sociálnych balíčkov“ a s tým spojených zmien v legislatíve tak, aby odzrkadľovali našu situáciu. V najbližšom období nás čaká náročné kolektívne vyjednanie o kolektívnej zmluve na roky 2019 - 2020. Situácia z hospodárskeho hľadiska nie je jednoduchá, ale robíme všetko pre to, aby sa nám záväzky, ktoré sme dali v minulom roku, podarilo úspešne naplniť,“ zhodnotil P. Hudák.

Josef Veselka sa za úsek rozvoja a informatiky poďakoval za súčinnosť, pomoc a spoluprácu pri realizovaní TIP Lužianky. Vyzdvihol aj železničnú stanicu v Trnave po ukončení druhého nástupištia. „Máme asi najkomplexnejšie vybudovanú železničnú stanicu v Trnave, na ktorú môžeme byť hrdí.“



Porada v Dolnej Strehovej riešila aj otázky posunu, dodávky nových áut a nedostatok výhybových súčastí.



Na porade OR Trnava v Častej – Papierničke vysvetľoval riaditeľ Centra logistiky a obstarávania otázky ohľadne homologizácie výrobkov a povolovacích listov.

Riaditeľ Centra logistiky a obstarávania Branislav Vavrinčík vysvetľoval viaceré dotazy kolegov, ktoré sa týkali obstarávania a povolovacích listov. Uistil, že všetky výrobky, ktoré ŽSR obstarávajú a následne používajú, sú homologizované. Zdôraznil, že povoloacie listy nie je možné dávať ako podmienku do súťaže.

Poradu OR ZV otvoril námestník GR pre prevádzku Igor Polák. Všetkým kolegom poďakoval za obrovské nasadenie, trpezlivosť, za snahu veci riešiť efektívne a odborne. Vysvetlil aj aktuálnu situáciu s posunom v Banskej Bystrici a Zvolene. Rokovania v tejto veci stále pokračujú a zatiaľ nie je definitívne rozhodnuté.



Námestník GR pre ekonomiku Juraj Tkáč potešil na porade OR Zvolen kolegov informáciou, že zatiaľ dosahujú zisk.

Kolegov zo zvolenského OR potešil námestník GR pre ekonomiku Juraj Tkáč. „Tento rok ste za prvých desať mesiacov zatiaľ v zisku 668,5 tisíc €. Celkové výnosy zatiaľ dosiahli 137,5 mil. €. Podľa aktuálneho vývoja finančnej situácie ŽSR očakávame, že výrobná spotreba za rok 2018 dosiahne historicky najvyššiu hodnotu, a to až 88 miliónov €. Podarilo sa nám zrealizovať už prvé dve elektronické aukcie na dodávku úžitkových a osobných áut. Prvé by mali byť dodané v rozsahu 5 až 7 mesiacov. V štádiu vy- >>>

### NA OBÁLKE

Aj most v úseku Šaľa - Trnovec nad Váhom (v km 117,748) prešiel opravou oceľovej konštrukcie a výmenou mostníc.



>>> **hodnocovania ponúk je aj obstaranie diagnostických vozidiel,**“ dodal J. Tkáč s tým, že finančne akceptovateľné riešenie sa črtá aj v oblasti MUV, MVTV a ostatných kolajových vozidiel, a to formou nájomného vzťahu na 15 – 20 rokov.

Riaditeľ OR Zvolen Marián Izakovič priznal, že rok 2018 je pre OR Zvolen prelomovým. „Uvedomujeme si, že čo sa týka oblasti investícií z vlastných zdrojov, je to najviac za posledných 15 rokov. Zrealizovali sme rekonštrukciu výhybiek vo Zvolene, realizujeme rekonštrukciu výhybiek a nástupísk v Jesenskom či

rekonštrukciu trafostanice v Žiari nad Hronom. Začala sa rekonštrukcia zabezpečovacieho zariadenia a výhybiek v Uľanke, realizovala sa rekonštrukcia diaľkového ovládania zabezpečovacieho zariadenia vo výhybniach Lúčna a Vinohrady, pripravené sú aj projekty na rekonštrukcie výhybiek a zabezpečovacieho zariadenia v Rimavskej Sobote a Podbrezovej či rekonštrukciu žst. Zvolen. Rekonštrukcie traťových úsekov Nová Baňa - Hronský Beňadik a Holiša - Filakovo sú stále v štádiu prípravy. Zazmluvnený je základný materiál že-

lezničného zvršku aj trakčný materiál, žiaľ, ešte stále nám chýbajú výhybkové súčasti a problematické je aj obstarávanie materiálu pre zabezpečovacie zariadenia,“ dodal M. Izakovič.

Kolegovia oboch oblastných riaditeľstiev sa zhodli, že nastal výrazný posun v oblasti obstarávania, apelovali však na dotiahnutie zmien v zaradení do tarifných tried a tiež viacerí žiadali vysvetlenia v oblasti kompetencií pri kontrole a správe budov a pri do-  
držíavaní štandardov železničných staníc.

(text a foto pav)

## Stretnutie „mostárov“ aj za účasti generálneho riaditeľa

10. až 12. októbra sa uskutočnila na Zemplínskej Širave výnimočná pracovná porada. Nielen že sa spolu stretli bratislavskí a košický mostári po 3 rokoch, ale rokovania sa prvýkrát zúčastnil aj generálny riaditeľ ŽSR Martin Erdössy. O čom sa rokovalo a aké sú výsledky, sme sa spýtali riaditeľa Mostného obvodu Košice Andreja Zitrického.

„Sme veľmi radi, že sa nám takéto stretnutie po rokoch podarilo zorganizovať. Okrem generálneho riaditeľa ŽSR sa ho zúčastnil aj námestník GR pre prevádzku Igor Polák, ale aj iní hostia z odborných útvarov,“ hovorí Andrej Zitrický. V úvode stretnutia oba mostné obvody – Košice aj Bratislava – predstavili svoje ekonomické výsledky a výkony za predošlé dva roky. Následne sa rozbehla diskusia, zúčastnených zaujímalo množstvo tém a otázok. „Samozrejme, všetci sme chceli využiť prítomnosť vedenia, preto väčšina otázok bola smerovaná práve na nich. Rozprávali sme sa nielen o perspektíve mostných obvodov, ale aj všeobecne o budúcnosti ŽSR. Veľmi sme ocenili, že nám generálny riaditeľ všetkým poďakoval, a tým ocenil našu prácu,“ pokračuje riaditeľ MO Košice. Ďalšou témou bola aj autodoprava, kde došlo k časovému posunu z dôvodu náročnosti projektu. Na otázky ohľadom obstarávania odpovedal vedúci oddelenia prípravy

obstarávania infraštruktúry GR Róbert Borčín.

Na druhý deň sa rokovania jednotlivých mostných obvodov rozdelili, avšak za tým istým účelom – prerokovať bod za bodom ich fungovanie, v tomto roku za účasti vedúceho oddelenia stavieb železničného spodku Rastislava Maguru. „Venovali sme sa zhodnoteniu plnenia plánov, ale aj budúcnosti, ako zabezpečiť všetky práce do konca roka. Témou boli aj výsledky hospodárenia, mzdový vývoj či rôzne personálne záležitosti. Nasledoval rozbor nehodovosti a úrazovosti, výlukovej činnosti a zhodnotenie obstarávania. Zaoberali sme sa, samozrejme, aj nasledujúcim rokom 2019 a jeho plánovaním,“ zhrnul Andrej Zitrický. Na záver dodáva: „Takéto stretnutia sú veľmi dôležité, keďže si vydiskutujeme množstvo problémov, ktoré nás ťažia, pozrieme sa na veci z inej perspektívy a vyhodnotíme, ako postupovať, aby sme aj naďalej fungovali na 100 %.“

(pop), foto: MO Košice



Na rokovaní sa zúčastnili (zľava) námestník GR pre prevádzku Igor Polák, generálny riaditeľ ŽSR Martin Erdössy, vedúci oddelenia prípravy obstarávania infraštruktúry GR Róbert Borčín, riaditeľ MO Bratislava Alexander Čapla a riaditeľ MO Košice Andrej Zitrický.

## Personálne zmeny

Generálny riaditeľ Železníc Slovenskej republiky Martin Erdössy dňom 9. novembra 2018 vymenoval do funkcie riaditeľky Odboru riadenia ľudských zdrojov GR ŽSR Gabrielu Gajdošovou.

(red)

## Hospodárenie ŽSR za desať mesiacov roku 2018

Ku koncu októbra 2018 ŽSR vykázali v rámci výsledku hospodárenia stratu 2,066 mil. €, výnosy boli prekročené o 4,76 milióna €. V oblasti nákladov ŽSR zaznamenali tiež prekročenie o 4,50 mil. €. Medziročne je vyššie čerpanie mzdových nákladov a odvodov, nákladov na OOPP, rovnosaty, na náhradách príjmu pri dočasnej práceneschopnosti a nákladoch spojených s odchodným a odstupným. Evidenčný počet zamestnancov dosiahol ku koncu októbra číslo 13 718.

Za 46 týždňov roku 2018 ŽSR plnia grafikon verejnej dopravy v absolútnom vyjadrení na 89,44 % a v relatívnom plnení na 98,06 %. Vzhľadom na priaznivé poveternostné podmienky bolo v 46. týždni realizovaných ešte 251 plánovaných výluk,

74 neplánovaných výluk ovplyvnilo jazdu 119 vlakov.

Celkové výkony externých dopravcov dosiahli v sledovanom období 43 090 tis. vlkm, čo je viac ako za rovnaké obdobie v roku 2017. Tržby z úhrady za

použitie železničnej infraštruktúry v uvedenom období dosiahli 88,5 mil. € vrátane kompenzácie finančných dopadov v nákladnej doprave. ŽSR od začiatku roka evidujú 37 registrovaných pracovných úrazov.

(pav)



## Zamestnanci opäť ukázali svoju šikovnosť

Vďaka priaznivým poveternostným podmienkam sa v októbri podarilo dokončiť náročné opravné práce na moste medzi Šaľou a Trnovcom nad Váhom a na trati Dobrá Niva - Krupina. Práce realizovali šikovní kolegovia mostári v spolupráci s viacerými správcami miestnej údržby.

Výluka z dôvodu výmeny mostníc na železničnom moste Šaľa – Trnovec nad Váhom bola naplánovaná na dve etapy. „Prvá etapa prebiehala 9. – 17. septembra 2018 na koľaji č. 2, kde sa z dôvodu zlého technického stavu vymenilo 104 mostníc s centrickým upevnením na dvoch priehradových konštrukciách od Šale,“ priblížil vedúci SMÚ MO Zvolen Dušan Gális. Práce na konštrukciách zároveň zahŕňali odstránenie chýb vyplývajúcich z revíznej činnosti pomocou nitovania a zvarovania. Výmena 700 ks podvalov na komorových konštrukciách je naplánovaná na jar 2019. Druhá etapa rekonštrukcie prebehla 7. – 28. októbra 2018 na koľaji č. 1 výmenou 743 ks mostníc. Rovnako ako pri prvej etape bola nasadená nitovacia čata na opravu a odstránenie porúch vyplývajúcich z revíznej činnosti. Výlukové práce realizoval Mostný obvod Bratislava nasadením pracovných čiat zo stredísk SMÚ MO Zvolen, SMÚ Žilina, SMÚ MO Bratislava. „Pri oprave ocelevej konštrukcie bolo zabudovaných približne 300 nitov a 150 vysokopevnostných skrutiek. Z dôvodu bezpečnosti práce a zamestnancov bolo nutné zabezpečiť montáž visutého lešenia v konštrukcii a zabezpečenie záchranej služby s motorovým člnom v toku Váhu, ktoré boli zabezpečené dodávateľsky,“ doplnil D. Gális. Na prácach sa spolupodieľali aj SMSÚ TO Nové Zámky, Šaľa a Galanta, ktoré zabezpečovali práce s koľajovým zvrškom a MDS Nové Zámky so zabezpečením strojov.



Zriadenie železničného zvršku na novovymenených mostniciach – pokládka koľajnicových pásov.



Výmena starých mostníc za nové pomocou stroja koľaje č. 1.



Kontrola rozchodu koľaje, vytýčenie a kontrola geometrickej polohy koľaje.



Dilatačné zariadenie v strede mosta slúžiace na korekciu dĺžkovej rozťažnosti koľajnic pri zmene teplôt.



Výmena starých mostníc za nové pri centrickom upevnení koľaje č. 2.





Oprava - nitovanie koľaje č. 1.



Mostnice uložené a pripravené na doopracovanie. Značenie a frézovanie otvorov na nity a vrtanie otvorov na mostnicové skrutky v koľaji č. 1.

Opravné práce prebiehali v októbri aj v km 15,868 na trati Dobrá Niva – Krupina. „Počas nepretržitej výluky od 1. do 19. októbra osadili pracovníci MO Bratislava 56 kusov nových parapetných kvádrov a nové zábradlie v dĺžke približne 200 metrov,“ špecifikoval opravy vedúci SMÚ MO Zvolen Dušan Gális. Na tomto úseku sa počíta s obnovou osobnej dopravy na trati Zvolen – Krupina, a preto bola oprava nevyhnutná. „Bola to náročná a zodpovedná práca na koordináciu a technológiu, ktorej výsledok, si myslím, stojí za to,“ zakončil Gális.



Montáž prefabrikátov na moste v nepretržitých výlukách.



Montáž a náter zábradlia.



Pohľad z boku na most.



Montáž zábradlia v dĺžke cca 200 m.



# Koniec parnej trakcie

I napriek skutočnosti, že na začiatku druhej polovice 20. storočia bol parný rušeň ikonou železničnej dopravy, začala sa jeho pozícia práve vtedy stále viac otriasať v základoch. Ohromná spotreba čoraz nedostatkovjšieho uhlia, nízka tepelná účinnosť, vysoká prácnosť a všadeprítomná špina a zápach boli čoraz silnejším argumentom pre nástup alternatívy.



Elektrický rušeň radu E 499.0 na šírbskej rampe.

V elektrickej trakcii sa proces výmeny naštartoval už dňa 22. októbra 1945, kedy Zbor povereníkov schválil plán na elektrifikáciu vybraných slovenských tratí. Dovedna malo byť v troch etapách elektrifikovaných takmer 2000 km tratí a práce mali byť ukončené do 20 rokov. Úsilie dosiahnuť rýchly efekt a nekomplikovať si príliš život spôsobili, že voľba padla na jednosmernú sústavu s napätím 3000 V, napájanú z celoštátnej energetickej siete cez transformátory a stabilné ortuťové usmerňovače. Stále totiž ešte neboli k dispozícii dostatočne spoľahlivé usmerňovače, vhodné pre použitie na rušňoch a dovoľujúce pri striedavej napájacej sústave používať osvedčené, jednoduché a spoľahlivé jednosmerné trakčné motory so sériovým budením.

Z prevádzkových a ekonomických dôvodov sa medzi prvými začal elektrifikovať úsek Žilina – Spišská Nová Ves ako trakčne najnáročnejšia súčasť tzv. I. hlavného ťahu, teda trate Mosty u Jablunkova – Čadca – Žilina – Košice – Čierna nad Tisou. Stavebné práce sa začali 12. júna 1949 a už 29. augusta 1953 prišiel zo Žiliny do Vrútok prvý vlak ťahaný elektrickým rušňom radu E 499.0. V máji 1955 začala na náročnej trati medzi Liptovským Mikulášom a Spišskou Novou Vsou pravidelná postrková a príprahová služba elektrickými rušňami a od 25. februára 1956 bola možná prevádzka v elektrickej trakcii na celom úseku zo Žiliny až do Spišskej Novej Vsi. V nasledujúcich rokoch pokračovala elektrifikácia jednosmerným napätovým systémom aj na ďalších tratiach

Výzračný výzor rozložiska rušňov na prelome 60. a 70. rokov 20. storočia.



I. hlavného ťahu a nadväzujúcich tratiach. Už krátko nato, presnejšie v roku 1959, viedli pokroky, dosiahnuté počas vývoja kremíkových usmerňovačov, inštalovateľných do hnacích vozidiel, k prijatiu vládneho rozhodnutia o zavedení striedavej napájacej sústavy 25 kV 50 Hz. Pre elektrifikáciu touto napájacou sústavou boli na Slovensku vybrané trate II. hlavného ťahu v úseku Břeclav - Kúty - Bratislava - Štúrovo. Prvými rušňami striedavej napájacej sústavy na slovenských železničných tratiach sa v roku 1967 stali spoľahlivé stroje radu S 489.0, prevádzkované až do dnešných dní.

A prakticky súčasne prišla na rad náhrada parných rušňov aj na ostatných tratiach. Pokrok dosiahnutý v rámci motorizácie osobnej dopravy počas medzivojnového obdobia vo vývoji elektrického prenosu výkonu umožnil uvažovať po 2. svetovej vojne o rozbehnutí procesu trakčnej výmeny najmä v oblasti posunu a nákladnej dopravy na hlavných tratiach s ťažkým zvrškom. Prvou konštrukciou motorového rušňa, určeného pre posun i traťovú službu, sa stal rad T 436.0 s novým a mimoriadne vydatým šesťvalcovým ra-



Rušeň S 489.0087 dopravný v roku 1967 do Kútov prvý elektrický vlak.

dovým pomalybežným vznetrovým motorom typu 6 S 310 DR. Odtiaľ bol už len krôčik ku skvelým strojom radov T 435.0, T 458.1 a najmä T 678.0, ktoré nahradili v druhej polovici 60. rokov parné rušne aj na trakčne najnáročnejších hlavných tratiach stredného Slovenska.

Na miestnych tratiach s menej únosným zvrškom sa náhrada za parné rušne hľadala asi najťažšie. Vysoká hmotnosť zariadení elektrického prenosu výkonu, ale aj úsilie šetriť farebné kovy pri stavbe motorových rušňov strednej výkonovej kategórie, viedlo na konci 50. rokov k rozhodnutiu uplatňovať v týchto prípadoch hydrodynamický prenos výkonu. Po viacerých experimentoch z prelomu 50. a 60. rokov 20. stor. sa napokon počas prvej polovice 60. rokov 20. stor.



Dieselelektrické rušne z ČKD radu T 678.0 začali nahrádzať parné rušne na neelektrifikovaných hlavných tratiach.

v prevádzke uplatnili dva typy „hydraulík“. Základom prvého sa stal štvornápravový motorový rušeň radu T 444.0 pre ľahšiu nákladnú dopravu, vyrábaný Turčianskymi strojárňami v Martine s preplňovaným rýchlobožným vidlicovým dvanásťvalcom K 12 V 170 DR. Pre osobnú dopravu na miestnych železničiach bol určený jeho zdokonalený variant s parným generátorom pre vykurovanie osobných vlakov, označený ako T 444.1. Druhým typom motorových rušňov s hydrodynamickým prenosom výkonov boli malé trojnápravové rušne pre ľahký a stredný posun radu T 334.0, ktoré sa pre svoju spoľahlivosť udržali tu a tam v prevádzke až dodnes.

Masívny rozvoj motorovej a elektrickej trakcie priniesol v ďalších rokoch celý rad ďalších lokomotívnych typov, ktoré stále viac narúšali dominanciu parných strojov na všetkých typoch výkonov a „múry“ zo studených parných rušňov sa z odstavňích kolají v rušňových depách postupne presúvali na lokomotívne rozložiská. I keď všetko nešlo tak, ako si strana a vláda predšavzali a termín ukončenia parnej prevádzky v SR sa musel niekoľkokrát odložiť, napokon k tomu predsa len došlo. Posledný parný vlak bol vypravený z dnes už nejestvujúcej železničnej stanice Bratislava filiálka do Leopoldova dňa 17. 10. 1980. Bohatiersku epochu pary na slovenských železničiach dnes reprezentujú už len mimoriadne parné vlaky a niekoľko vybraných strojov v zbierkovom fonde Železničného múzea SR.

ŽM SR, foto: archív ŽM SR, O. Řepka

Prototypový rušeň E 499.001 krátko po vyrobení.



# Miesto výkonu práce versus pravidelné pracovisko pre účely cestovných náhrad

V zmysle § 43 Zákonníka práce je zamestnávateľ povinný v pracovnej zmluve so zamestnancom dohodnúť podstatné náležitosti, medzi ktoré patrí aj miesto výkonu práce zamestnanca, ktoré určuje kde sa práca bude vykonávať. Dohodnuté miesto výkonu práce určuje rozsah dispozičného oprávnenia zamestnávateľa voči zamestnancom. Miesto výkonu práce musí byť dohodnuté v pracovnej zmluve jednoznačne, tak pre zamestnávateľa, ako aj pre zamestnanca. Miesto výkonu práce nemusí byť len jedno, môže to byť napríklad obec, traťový úsek, obvod pracoviska.

Z dôvodu zjednotenia spôsobu dohodnutia miesta výkonu práce boli na základe úlohy z Nariadenia generálneho riaditeľa č. 20/2018 spracované s účinnosťou od 1. novembra 2018 dohody o zmene pracovných podmienok. Nariadenie sa týkalo zamestnancov, ktorí mali ako miesto výkonu práce v pracovnej zmluve uvedenú obec s konkrétnou ulicou a popisným číslom. Tento presný údaj je nahradený názvom obce.

Miesto výkonu práce nemožno zamieňať s dohodnutým pravidelným pracoviskom pre účely cestovných náhrad, ktoré je tiež dohodnuté v pracovnej zmluve. Dohodnuté pravidelné pracovisko pre účely cestovných náhrad v súlade s uvedeným nariadením zostalo nezmenené. To znamená, že účtovanie cestovných náhrad v tejto súvislosti zostalo nezmenené.

Miesto výkonu práce, ako podstatná náležitosť každej pracovnej zmluvy, je miesto, na ktorom je zamestnanec povinný vykonávať prácu podľa pokynov zamestnávateľa. V súčasnosti sa často stretávame so zámenou pravidelného pracoviska pre účely cestov-

ných náhrad s miestom výkonu práce, čo sú dve samostatné kategórie. Pri posudzovaní nároku na cestovné náhrady je rozhodujúcou skutočnosťou písomne dohodnuté pravidelné pracovisko pre účely cestovných náhrad.

Poskytovanie náhrad výdavkov a iných plnení pri pracovných cestách upravuje zákon č. 283/2002 Z. z. o cestovných náhradách. V praxi sa zamestnanci najčastejšie stretávajú s časťou tohto zákona, ktorá súvisí s úhradou súm stravného na pracovnej ceste v závislosti od času jej trvania v kalendárnom dni.

Rozdelenie nárokov na sumu stravného podľa jednotlivých časových pásiem určuje svojím opatrením Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny SR. Od 1. júna 2018 nadobudlo účinnosť nové opatrenie MPSVaR číslo 148/2018, ktorým sa zvýšili sumy stravného pri pracovných cestách nasledovne:

- pásmo 5 až 12 hodín – 4,80 €
- pásmo nad 12 hodín až 18 hodín – 7,10 €
- pásmo nad 18 hodín – 10,90 €



Pri vyplňovaní cestovných príkazov sa zamestnanci najčastejšie pomýlia v prípadoch, ak majú čiastočne poskytnuté bezplatné stravovanie. V tomto prípade sa stravné kráti za bezplatne poskytnuté raňajky o 2,725 €, za obed o 4,36 € a za večeru o 3,815 €.

Záverom ešte raz zdôrazňujeme, že ak podpíšete dohodu o zmene pracovných podmienok, ktorej obsahom je zmena miesta výkonu práce, nebude to mať žiaden dopad na výšku cestovných náhrad pri vašich pracovných cestách.

○ 510 GR ŽSR

## Tvorba a použitie sociálneho fondu

**ŽSR ako zamestnávateľ postupujú pri tvorbe Sociálneho fondu (SF) v zmysle zákona č. 152/1994 Z. z. o sociálnom fonde. Tvorbu fondu, výšku fondu, použitie fondu, podmienky poskytovania príspevkov z fondu zamestnancom a spôsob preukazovania výdavkov zamestnancom dohodne zamestnávateľ s odborovým orgánom v kolektívnej zmluve. Rozpočet sociálneho fondu na príslušný rok je schvaľovaný v kolektívnom vyjednaní.**

Objem fondu v ŽSR tvorí zostatok SF z predchádzajúceho roku, povinný prídel, ktorý je vo výške 0,6 % súhrnu hrubých miezd a ďalší prídel dohodnutý v Kolektívnej zmluve ŽSR (ďalej len KZ) vo výške 0,5 % súhrnu hrubých miezd. Vnútroštruktúrnym organizačným jednotkám prináleží zo sociálneho fondu na priame použitie limit vo výške 0,7 % zo súhrnu hrubých miezd zúčtovaných zamestnancom VOJ na výplatu za bežný rok. Cieľom sociálneho fondu je vytváranie priaznivých podmienok v oblasti starostlivosti o zamestnancov, najmä vytvorenie možností na regeneráciu duševných a fyzických síl zamestnancov a zabezpečenie ďalších dohodnutých športových, kultúrnych alebo iných voľnočasových aktivít. Príspevky zo sociálneho fondu sa v súlade s KZ poskytujú pre zamestnancov v evidenčnom stave. Sociálny fond je z hľadiska použitia rozdelený na centrálny SF a SF VOJ. Rozpo-

čet centrálny SF pre rok 2018 garantuje financovanie aktivít v objeme 892 tis. €. Tvorba SF VOJ pre rok 2018 predstavuje objem 1 165 tis. €.

V rámci realizácie sociálnej politiky sa z centrálny SF poskytujú zamestnancom príspevky na sociálnu výpomoc pri smrteľnom alebo závažnom pracovnom úraze, pri úmrtí zamestnanca (pohrebné v sume 332 €), ako aj pri mimoriadne ťaživej situácii v rodine (v sume do 664 €). Z centrálny SF sa ďalej poskytujú peňažné dary pre darcov krvi, držiteľov diamantovej a zlatej Jánskeho plakety ako aj plakety prof. Kňazovického.

V rozpočte centrálny SF predstavuje najväčší objem príspevkov pre zamestnancov na stravovanie, ktorý je pre rok 2018 plánovaný v sume 510 tisíc €. V súlade s bodom 85 d) KZ ŽSR pre rok 2018 sú poskytované príspevky na rekreačný pobyt v zariade-

niach ŽSR a odborových organizácií, ako aj príspevok na úhradu nákladov odborovým organizáciám.

V rámci SF VOJ je možné poskytnúť príspevok na riešenie nepriaznivej situácie v rodine (sociálnu výpomoc do 166 €), príspevok pri dlhodobej práceneschopnosti v závislosti od dĺžky jej trvania (do 268 €), peňažné dary pre darcov krvi – držiteľov bronzovej a striebornej Jánskeho plakety, dary pri pracovných výročiaciach podľa dĺžky odpracovaných rokov v ŽSR (od 70 € do 170 € podľa bodu 86 c) KZ ŽSR), ako aj príspevok na regeneráciu pracovnej sily podľa dohody a jednotlivých sfér záujmu zamestnancov na konkrétnych pracoviskách. **Sociálny fond je efektívnym nástrojom realizácie podnikovej sociálnej politiky a starostlivosti o zamestnancov.**

○ 510 GR ŽSR



## Podjazd v Ilave otvorený



Dnes už je tento podjazd plne funkčný.

ŽSR 31. októbra 2018 znovu otvorili pre verejnú dopravu podjazd pod železničnou traťou v Ilave. Opravený a vynovený podjazd je v predčasnom užívaní, pričom svojimi technickými parametrami, ako aj stavom vozovky, plne vyhovuje bezpečnému a plynulému prejazdu účastníkov cestnej premávky.

Obidve zúčastnené strany, tak ŽSR, ako aj Trenčiansky samosprávny kraj, deklarovali záujem na urýchlení procesu kolaudácie podchodu a jeho odovzdaniu do správy a údržby TSK. Predpokladaná hodnota zákazky predstavovala čiastku 250 000 €. Zhotoviteľ stavby realizoval predmetné práce na základe výsledkov verejného obstarávania, pričom výsledná zmluvná hodnota zákazky je vo výške 239 990,96 €.

K havarijnému stavu podjazdu a jeho úplnému znefunkčneniu došlo 6. júla 2018 po predchádzajúcich prívalových dažďoch.

(pav), foto: O 220 GR ŽSR

## Výmena viac ako 1000 podvalov v úseku Červená Skala – Heľpa

V priebehu októbra až decembra vymenia ŽSR železničné podvaly v úsekoch Červená Skala – Heľpa a medzistaničnom úseku Heľpa – Polomka.

V polovici októbra začali ŽSR výlukové práce v úseku Červená Skala – Heľpa za účelom výmeny železničných podvalov a pokračovali až do 24. novembra. V rámci tejto výluky sa vymenili podvaly v km 36,700 – 33,100 medzi železničnými stanicami ŽST Červená Skala a ŽST Heľpa. V spomínanom úseku bolo vymenených spolu 1370 drevených podvalov pomocou dvojcestného zemného stroja ATLAS. Časť z výlukových prác bola realizovaná bez prestupu cestujúcich a časť s prestupom cestujúcich. Na tomto výlukovom ramene, ale v medzistaničnom úseku Heľpa – Polomka, budú pokračovať práce až do 21. decembra 2018.

(luk), foto: OR Zvolen



Začiatok úseku výmeny podvalov km 36,700.

Práce na výmene podvalov strojom ATLAS.





## Devínska Nová Ves v spolupráci so ŽSR vybudovala nové parkovisko pri železničnej stanici

Obyvatelia a návštevníci mestskej časti Bratislava – Devínska Nová Ves majú od pondelka 12. novembra 2018 jednoduché riešenie, čo so svojim autom pri tamojšej železničnej stanici. V spolupráci so ŽSR sa totiž Devínska Nová Ves môže pochváliť, že v krátkom čase vybudovala úplne nové parkovisko pre autá pri tamojšej železničnej stanici. Ide o jeden z prvých príkladov konkrétnej realizácie projektu budovania parkovísk pri železničných staniciach, ktorý ŽSR začali v marci tohto roku.



To v Devínskej Novej Vsi má kapacitu 41 miest a pre vodičov, ktorí ho budú využívať, je bezplatné. Mestská časť v zmysle nájomnej zmluvy, platnej na najbližších desať rokov s možnosťou jej predĺženia o ďalších päť rokov, zaplatí ročne ŽSR celkové nájomné 240,68 €, t. j. 0,22 €/m<sup>2</sup> a bude sa na vlastné náklady starať o jeho celoročnú (najmä zimnú a letnú) údržbu.

„Cieľom našej vzájomnej spolupráce je prispieť k riešeniu zlej dopravnej situácie v Bratislave a okolí, zlepšiť prístup k železničnej stanici. Je to príklad, ako sa dá premeniť výborná spolupráca mesta a manažéra infraštruktúry. Vieme tak pritiahnúť viac cestujúcich na železnicu, ponúknuť im výhodnú kombináciu spojenia auto – vlak, a tým odľahčiť centrum Bratislavy od náporu osobných áut,“ uviedol generálny riaditeľ ŽSR Martin Erdössy. Nové parkovisko výrazne zlepší aj situáciu obyvateľov priľahlých ulíc pri železničnej stanici v Devínskej Novej Vsi, kde doteraz parkovali návštevníci stanice.

(pav), foto: ŽST Devínska Nová Ves

## Kompletná rekonštrukcia priecestia v obci Hrušovany

Počas prvej polovice novembra zamestnanci dodávateľskej firmy pracovali na kompletnej rekonštrukcii železničného priecestia v obci Hrušovany, ktoré leží v km 52,058 na trati v úseku Ludanice – Koniarovce.

Na fotografiách je vidieť, že rekonštrukcia si vyžiadala výmenu starej priecestnej konštrukcie, tiež výmenu podvalov a koľajníc. Po výmene bolo potrebné opraviť geometrickú polohu koľaje, dotiahnuť upevňovadlá a koľajnice zvariť. V poslednej fáze pracovníci osadili novú priecestnú konštrukciu typu STRAIL a priecestie vyasfaltovali. Priecestie sa na nový rok ešte dočká inštalácie a spustenia nového priecestného zabezpečovacieho zariadenia, čo má na starosti pracovisko OZT.

Počas trvania rekonštrukčných prác na priecestí bola cestná doprava v obci presmerovaná dopravným značením po obchádzkovej trase cez železničné priecestie o pár ulíc ďalej.

(bos), foto: OR Trnava



Pôvodný stav priecestia v Hrušovanych.



Vyasfaltované priecestie s novoosadenou priecestnou konštrukciou.



Práce na rekonštrukcii priecestia v plnom prúde.



# Zrážka vlaku so spadnutým stromom

V utorok 30. októbra v úseku Sklené pri Handlovej – Horná Štubňa narazil osobný vlak Os 5605 (ZSSK) do spadnutého stromu, ktorý sa na koľaji nachádzal v dôsledku nepriaznivého počasia. Nárazom došlo k poškodeniu ľavej strany skrine vlaku a rozbitiu troch bočných okien.

Pri tejto nehode sa zranilo 5 cestujúcich, ktorí utrpeli malé rezné povrchové poranenia od rozbitých okien. Štyria boli pre-

vezení záchranou službou na ošetrorenie do fakultnej nemocnice v Martine, jeden cestujúci transport odmietol. Po ošetrorení vo fakultnej nemocnici boli všetci štyria cestujúci v ten istý deň prepustení. Nehoda sa stala ráno o 9:37 a o 12:10 hod. sa osobný vlak vrátil do ŽST Sklené pri Handlovej. Nehoda mala vplyv na jazdu dvoch osobných vlakov, Os 5605 Sklené pri Handlovej – Vrútky bol odrieknutý a rovnako bol odrieknutý aj Os 5606 Horná Štubňa – Prievidza bez náhrady. Neplánovaná výluka v tomto úseku trvala od 9:45 do 12:16 hod. V dôsledku mimoriadnosti na trati meškali dva osobné vlaky celkovo 57 minút.

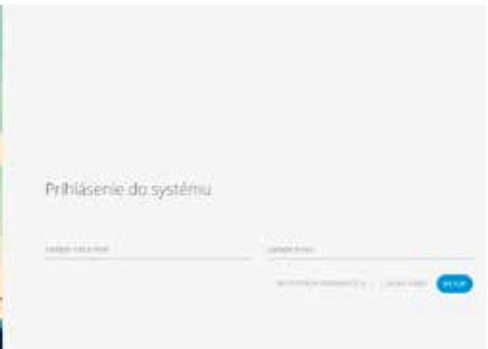
(luk), foto: © 440 GR ŽSR



## itender a jeho využitie v podmienkach ŽSR

Elektronický nákupný systém itender bol na základe potrieb ŽSR vytvorený a implementovaný v roku 2017. Prioritne ide o nástroj pracovníkov sekcie obstarávania a plne kopíruje aktuálne zákonné povinnosti podľa Zákona o verejnom obstarávaní, t. j. prenos všetkej komunikácie a spracovávanie obstarávaní do povinnej elektronizácie verejného obstarávania.

Služi na evidenciu, zber, spracovávanie, realizáciu postupu obstarávania, vyhodnocovanie, zazmluvňovanie, komunikáciu a archiváciu plánovaných aj mimoriadnych zákaziek. Všetky zákazky sa sústreďujú v manažmente nákupu.



**Základnými funkcionalitami systému itender v prostredí ŽSR sú:**

- systematizovaný prehľad všetkých zákaziek realizovaných zo strany CLaO
- systematizovaný prehľad všetkých požiadaviek na obstaranie
- kompletný proces zadávania zákaziek prostredníctvom systému
- tvorba plánu obstarávania
- rôzne exporty dát a prehľadov

Prístup do systému itender majú poverené osoby za jednotlivé VOJ a odbory GR ŽSR, či už ako pozorovatelia k základným údajom o obstarávaní zákaziek, ku ktorým predkladali požiadavky na obstaranie, alebo ako osoby poverené na vkladanie položiek plánu obstarávania pre príslušné kalendárne roky. Prostredníctvom systému si môžu všetci interní žiadatelia prehľadne kontrolovať všetky svoje zaevidované zákazky, ich aktuálny stav, v akej časti či na akom útvare ŽSR sa aktuálne v priebehu obstarávania nachádzajú, prípadne si vytvárať exporty do excelovských súborov a následne s nimi ďalej pracovať.

Medzi novopripravované obohatenie systému itender, ktorý sa neustále vyvíja a zlepšuje, bude už čoskoro patriť aj jednotný zber a predkladanie požiadaviek na obstaranie, ktoré nahradí dnešné predkladanie prostredníctvom e-mailov, klasickou poštou a pro-

**Medzi najvýznamnejšie prínosy systému itender patrí:**

- automatizované spracovávanie údajov o jednotlivých zákazkách
- vytváranie štandardizovaných zákaziek v zmysle platného interného predpisu a kompletný proces ich zadávania, vrátane realizácie elektronických aukcií a vyhodnocovania ponúk, spolu s možnosťou vytvárania všetkých základných dokumentov v priebehu obstarávania už priamo zo systému itender
- vytváranie špecifických reportov pre potreby CLaO, jednotlivých VOJ a Odborov GR ŽSR, vedenia ŽSR a ich následná analýza
- komplexné vytváranie plánu obstarávania pre nasledujúci kalendárny rok v elektronickej podobe s možnosťou jeho exportu pre vedenie ŽSR a Správnu radu ŽSR
- automatizovaný prehľad schváleného plánu obstarávania na príslušný kalendárny rok s možnosťou exportu dát
- systémové notifikácie a e-mailové notifikácie, či už pre potreby používateľa CLaO, alebo pre interných zákazníkov

stredníctvom SAP ECC. Rovnako, ako u zákaziek, si všetci interní žiadatelia budú môcť za svoje útvary cez svoje prístupy kontrolovať, prezerat' a reportovať zoznam svojich zaslaných požiadaviek a ich stav.

CLaO, foto: ilustračné



# Železničiarov potrápili vrtochy počasia

Koniec októbra bol príznačný prudkou zmenou počasia. Babie leto vystriedali dážď a silný vietor, ktoré na mnohých miestach skomplikovali železničnú dopravu.

## SILNÝ VIETOR

Meškание vlakov v dôsledku silného vetra potrápilo železničiarov hlavne v stredu 24. októbra vo viacerých úsekoch Slovenska: Veľké Kostoľany – Bratislava - Rača (R 614 + 11 min.), Banská Štiavnica – Hronská Dúbrava (Os 6100 + 4 min.), Trnava – Bratislava - Rača (RR 702 + 6 min.), Trnava – Bratislava hl. st. (RR 704 + 7 min.), Nové Mesto nad Váhom – Myjava (Os 3105 + 4 min. a Os 3103 + 3 min.), Nové Mesto nad Váhom – Bratislava - Rača a späť (12 vlakov celkovo 53 min.).

Vietor vyčíňal aj na východe Slovenska, v Strážskom v nedeľu 21. októbra došlo vplyvom silného vetra k poškodeniu vchodových dverí do vestibulu železničnej stanice.

## SPADNUTÉ STROMY

Silný vietor mal za následok aj popadané stromy na koľajniciach. Zamestnanci ŽSR sa hneď v stredu 24. októbra museli popasovať s viacerými mimoriadnosťami v dôsledku spadnutých stromov. V úseku Banská Štiavnica – Hronská Dúbrava narazil v km 9,200 osobný vlak Os 6112 (ZSSK) do spadnutých stromov, ktoré poškodili lak karosérie rušňa. Stromy následne svojpomocne odstránil vlakový personál. V dôsledku tejto udalosti meškali tri osobné vlaky celkovo 15 minút.



Spadnutý strom v úseku Banská Štiavnica – Hronská Dúbrava.

Podobná situácia sa v ten istý deň stala v aj úseku Humenné – Strážske. Rušňovodič vlaku REX 1908 (ZSSK) nahlásil dopoludnia spadnutý strom v km 60,800 – 60,900 v blízkosti traťovej koľaje. Strom zasahoval do priechodného prierezu, v dôsledku čoho bola jazda vlakov možná zníženou rýchlosťou. Počas jazdy osobného vlaku Os 9112 (ZSSK) v tomto úseku došlo kvôli konárom padnutého stromu k poškodeniu laku na rušni.



Poškodený lak karosérie vlaku Os 6112 (ZSSK) v dôsledku spadnutého stromu v úseku Banská Štiavnica – Hronská Dúbrava.

V úseku Kamenica nad Cirochou – Humenné nahlásil rušňovodič osobného vlaku Os 9410 (ZSSK) o 11:20 hod. spadnutý strom v km 5,400. Strom zasahoval do priechodného prierezu traťovej koľaje v takom rozsahu, že nebol možný prejazd vlaku. Zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Humenné strom z trate odstránili o 11:45 hod., v dôsledku čoho meškal osobný vlak Os 9410 (ZSSK) 35 minút.

Spadnutý strom ovplyvnil 24. októbra aj železničnú dopravu v úseku Štrbské Pleso – Štrba. Rušňovodič osobného vlaku Os 8013 (ZSSK) nahlásil spadnutý strom v km 1,200. Ten bol opretý o trakčné vedenie a nachádzal sa v blízkosti traťovej koľaje zasahujúc priechodný prierez. Následne sa v čase od 12:13 do 14:30 hod. kvôli odstráneniu stromu konala neplánovaná výluka trakčného vedenia traťovej koľaje. Počas odstraňovania stromu boli nájdené ďalšie dva spadnuté stromy v km 1,694. O 14:00 hod. sa podarilo stromy odstrániť a opraviť poškodené rameno trakčného vedenia. O polhodinu neskôr bola trať zjazdná bez obmedzenia. Dva osobné vlaky boli v čase mimoriadnosti odrieknuté bez náhrady a šesť osobných vlakov bolo nahradených autobusovou dopravou.

Mimoriadnu situáciu museli železničiar v utorok 24. októbra riešiť aj v úseku Nižná – Podbiel, kde počas jazdy osobného



Spadnutý strom v úseku Nižná – Podbiel.



Spadnutý strom v úseku Kamenica nad Cirochou – Humenné.

vlaku Os 7914 (ZSSK) v km 43,500 spadol strom na zadné stanovište v smere jazdy vlaku, pričom poškodil vzduchový ventil. Železničná doprava bola prerušená od 14:31 do 16:07 hod. a poškodená súprava bola stiahnutá do ŽST Kralovany.



Odstraňovanie spadnutého stromu v úseku Kamenica nad Cirochou – Humenné.

## SPADNUTÉ KÁBLE

V stredu 24. októbra boli na kontaktné centrum ZSSK nahlásené v úseku Bardejov – Raslavice spadnuté káble na priecestí v km 38,273. Zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Bardejov úsek prezreli a v km 38,040 našli v priechodnom priereze traťovej koľaje spadnuté stĺpy elektrického vedenia. Doprava bola z tohto dôvodu prerušená od 14:00 hod. na 40 minút, kedy zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Prešov a VSD Prešov spadnuté stĺpy z trate odstránili.

(luk), foto: SBI Zvolen, SBI Košice, SBI Žilina

Poškodený vzduchový ventil Os 7914 (ZSSK) v dôsledku spadnutého stromu v úseku Nižná – Podbiel.





# Zastávka Tatranská Polianka v novom šate

Budova zastávky Tatranskej Polianky svojim historickým charakterom z viacerých hľadísk nespĺňala štandardy železničných staníc a zastávok a bola trňom v oku pre cestujúcich.



Novozrekonštruovaná zastávka Tatranská Polianka

Keďže objekt zastávky sa nachádza v oblasti TANAP-u, celá rekonštrukcia musela prebiehať s ohľadom na životné prostredie. Rekonštruovala sa celá budova, nakoľko

z estetického a tepelno-technického hľadiska bola v nevyhovujúcom stave a predmetom mnohých sťažností cestujúcich či mesta Vysoké Tatry.

Prestavba sa dotýkala nielen vonkajšej a vnútornej časti budovy, ale aj inžinierskych sietí. „V rámci stavby sa zrealizovalo zateplenie fasády so zachovaním drevených prvkov fasády, výmena okien a dverí, strešnej krytiny, rekonštrukcia sociálnych priestorov pre cestujúcu verejnosť a pre zamestnancov zastávky. Zriadilo sa nové WC pre imobilných cestujúcich, nové plynové vykurovanie s kotolňou, s rozvodmi ústredného kúrenia, radiátormi, vymenili sa rozvody slaboprúdu, vody, kanalizácie a elektroinštalácie a všetky vnútorné priestory majú nové zárubne s dverami, omietkami a hygienickou maľbou,“ vymenoval rozsiahlu škálu odvedených prác Peter Jakubišín zo Správy majetku ŽSR Bratislava. Kolaudačné konanie zastávky prebehlo 26. októbra.

(liz), foto: Štefan Palko, ŽSR



Lepšie sociálne zázemie pre prácu výpravcu.



Zriadenie WC pre imobilných cestujúcich.



Zastávka Tatranská Polianka pred rekonštrukciou.



Zrekonštruované priestory pre cestujúcich.



# Opravné práce po záplavách v Matejovciach pri Poprade

Po niekoľkých záplavách v priebehu jari v ŽST Matejovce pri Poprade sa zamestnancom OR Košice podarilo v októbri úplne odstrániť následky týchto záplav a opraviť poškodené koľaje.

Prívalové dažde z 13. júna a 24. či 26. mája tohto roku spôsobili v okolí Matejoviec pri Poprade viacero škôd. Kvôli dažďom došlo k zaplaveniu a následnému zabahneniu koľaje č. 1 v ŽST Matejovce pri Poprade v km 3,300 – 3,800, koľaje č.2 v km 3,500 – 3,800 a koľaje č. 1 v úseku Matejovce pri Poprade – Studený Potok v km 4,200 – 4,300.

Opravné práce na poškodených častiach vykonávali zamestnanci ŽSR postupne. Po dohode s nájomcom príslušného pozemku (firmou LATERRA s.r.o.) bola zriadená na



Nánosy bahna na koľaj č. 1, 2 v ŽST Matejovce pri Poprade po prílivových dažďoch z 24. mája 2018.



Znečistenie koľaje č. 1 v km 3,700 – 3,800.



Priekopa po odstránení nánosov bahna v km 4,200 – 4,300.

ich pozemku náhorná priekopa a ochranný val na zabránenie prípadných ďalších nánosov blata do koľají. Ďalším krokom bolo vybagrovanie a nahrnutie naplavenej zeminy pri železničnom násype smerom na pozemok nájomcu. Potom sa odstraňovali

Železničné priecestie v km 3,595 a prístupový chodník k nástupištiu po asfaltovaní.



nánosy bahna z prahovej vpuste a priepustu na železničnom priecestí. Spomínané prípravné práce boli zrealizované hneď v júni tohto roku.

Od 8. do 12. októbra 2018 sa pristúpilo k opravným prácam, ktoré pozostávali z opravy koľajového lôžka koľaje celoprofilovou strojovou čističkou v dĺžke 490 metrov. Strojne sa odstránila a vyčistila kamená priekopa. Kvôli prečisteniu sa rozobralo aj nástupište v dĺžke 80 metrov, ktoré bolo následne opätovne zriadené v rovnakej dĺžke. Opravné práce pokračovali vytrhnutím koľajových polí na železničnom priecestí v km 3,595 koľaj č. 1 a 2. Následne bolo zriadené železničné priecestie s asfaltovým povrchom a asfaltový chodník pre imobilných cestujúcich, k prístupu na nástupište. Po prečistení koľajového lôžka sa vykonala oprava geometrickej polohy koľaje č. 1 a č. 2 v dĺžke 880 metrov a úprava štrkového lôžka týchto koľají.

Všetky práce spojené s odstraňovaním následkov prívalových dažďov zabezpečovali

a riadili zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Spišská Nová Ves v spolupráci so zamestnancami TuO Margecany, SMSÚ MDS Spišská Nová Ves, SMSÚ MDS Štrba, SMSÚ MDS Košice a SMSÚ MDS Zvolen.

(luk), foto: J. Gallik, SMSÚ ŽTS TO Spišská Nová Ves



Zamestnanci SMSÚ ŽTS TO SNV pri dopĺňaní štrkového lôžka koľaje č. 1 pred OGPK.



# Spolupráca so Strednou priemyselnou školou stavebnou v Prešove

Odbor riadenia ľudských zdrojov na základe požiadavky vnútorných organizačných jednotiek dohodol spoluprácu so Strednou priemyselnou školou stavebnou v Prešove, ktorej výsledkom je zaradenie železničného staviteľstva do študijného odboru 3650 M Staviteľstvo. Spolupráca nadväzuje na obdobie, keď predmetné zameranie v škole vyučovali a škola so ŽSR aj spolupracovala na tvorbe vzdelávacích osnov pre spomínanú oblasť.

Generálny riaditeľ ŽSR v piatok 9. novembra 2018 podpísal s riaditeľom školy Rámcovú zmluvu o spolupráci. Škola v spolupráci so ŽSR otvára zameranie na oblasť železničného staviteľstva ako jediná v rám-

ci Slovenska. Žiaci tohto študijného odboru môžu na základe spomínanej zmluvy absolvovať odbornú prax v našich pracoviskách a ŽSR si môžu aj za pomoci štipendijného programu získať budúcich zamestnancov

pre uplatnenie v profesiách ako kontrolór mostov, defektoskopista, revíznny technik a iné. Škola okrem spomenutého odboru 3650 M Staviteľstvo ponúka aj odbor 3692 M Geodézia, kartografia a kataster.

© 510 GR ŽSR



Revolution Train – protidrogový vlak má zvonku vzhľad opancierovaného. Po Slovensku prešiel 1960 km v desiatich mestách.

Vlakovú súpravu Revolution Train tvorí šesť vozňov, ktoré sú prispôbené do podoby multimediálnych sál, v ktorých sa v niekoľkých rovinách odohráva príbeh mladých ľudí. Hovorí o vzniku, príčinách, vývoji a dôsledku drogovej závislosti. Návštevníci protidrogového vlaku sú v rámci jednotlivých vozňov priamymi účastníkmi tohto príbehu a majú na výber, ako by sa v konkrétnej situácii zachovali.

„Podkladom na vznik tohto projektu bol reálny príbeh jedného kamaráta, ktorý skončil tragicky. Rozmýšľali sme, ako na toto nebezpečenstvo upozorniť a vymysleli sme túto originálnu podobu,“ hovorí autor projektu Pavel Tůma.

Zvonku vlak vyzerá ako oceľový, ktorý zodpovedá vonkajšej agresii, ktorá na každého mladého človeka striehne. Vnútro vlaku zodpovedá konštrukcii ľudského tela a jeho krehkosti aj genialite zároveň. Príbeh začína vo chvíli, keď sa partia mladých ľudí

Aj ukážka zúfalých reálnych podmienok života drogovovo závislých je súčasťou prehliadky.



## Unikátna protidrogová prevencia – Revolution Train

Desať slovenských miest a 1960 km prešiel po Slovensku za uplynulý mesiac originálny Revolution Train. Vlak, ktorý nezvyčajnou formou predstavuje prevenciu proti závislostiam mládeži vo veku 12 až 17 rokov, si pozreli tisíce detí a rodičov. ŽSR sa stali partnerom projektu a Železničné múzeum SR zabezpečovalo jeho prepravu po území Slovenska.



Revolution Train si v Bratislave pozrel aj generálny riaditeľ ŽSR Martin Erdőssy. Úplne vpravo autor projektu Pavel Tůma.

rozhoduje, či si dá obyčajnú cigaretu. Alkohol, tabletky, drogy, diskotéka, riskovanie na aute a zavinenie smrti nevinného motorkára však nie sú koncom. Koncom je pervitínové peklo dvojice mladých ľudí, z ktorej dievčina prežije, mladý muž však umiera. A s dôrazom, že každý z nás má vždy na výber.

„Sám som otec a jednou z vecí, z ktorých mám strach je, aby sa toto nestalo mojim deťom. Tento projekt je nezvyčajný, zaujímavý a veľmi potrebný. Aj to bol jeden z rozhodujúcich dôvodov, prečo sme sa stali jeho partnerom,“ uviedol generálny riaditeľ ŽSR pri predstavení vlaku v Bratislave.

(pav, foto Revolution Train)



Mládež vo veku 12 – 17 rokov je priamym účastníkom celého príbehu, ktorý má reálny základ.



# ŽSR nakúpia nové podvaly a mostnice

Dodávateľom nových drevených podvalov a mostníc bude nemecká spoločnosť Fürstenberg - THP so sídlom v Hüfingene v Nemecku.

Železnice Slovenskej republiky vyhlásili v apríli 2018 verejnú súťaž na nákup nových drevených podvalov a mostníc. Predmet zákazky bol rozdelený do troch samostatných častí (pričné podvaly, výhybkové podvaly, mostnice). Každá jednotlivá časť bola predmetom samostatného vyhodnotenia a uzatvorenia samostatného zmluvného vzťahu. Uchádzač preto mohol predložiť ponuku na jednu alebo viacero častí predmetu zákazky. Hodnota zákazky bola takisto rozdelená samostatne podľa častí predmetu. Dodávateľom sa stala nemecká spoločnosť Fürstenberg - THP GmbH so sídlom v Hüfingene. Spoločnosť Fürstenberg - THP predložila ako jediná ponuku vo

všetkých troch častiach zákazky. Okrem nej podal ponuku k prvej časti zákazky ešte jeden uchádzač, slovenská firma METALCOM Čadca, s. r. o., so sídlom vo Svrčinovci. Na základe elektronickej aukcie si ŽSR vybrali dodávateľa, ktorý splnil všetky podmienky obstarávania a predložil najnižšiu celkovú cenu za dodanie predmetu zákazky.

ŽSR by mali podľa uzavretých rámcových dohôd s nemeckou spoločnosťou zaplatiť za drevené pričné podvaly 2,78 mil. € bez DPH, za výhybkové podvaly 6,1 mil. € a za mostnice 1,29 mil. €. Pričné podvaly budú z bukového dreva, výhybkové podvaly a mostnice z dubu európskeho.

(luk)



## Na východe sa vykoľajil nákladný vlak

**2. novembra pred šiestou hodinou ráno došlo k vykoľajeniu nákladného vlaku Železničnej spoločnosti Cargo Slovakia. Vlak sa vykoľajil na širokorozchodnej trati vo výhybni Hornád ŠR v Košickom kraji.**

Vo výhybni Hornád ŠR sa nachádzajú dve širokorozchodné koľaje, ktoré slúžia na prepravu tovaru. Výhybňa slúži na vykrižovanie vlakov na jednokoľajovej trati, kde jeden z vlakov je zastavený a druhý prechádza cez výhybňu na šírú trať k smeru svojho cieľa. Po prechode vlaku a opustení výhybne je vypravený zastavený vlak, aby pokračoval do svojho cieľa.



Vykoľajený vlak vo výhybni Hornád ŠR.



Vlak zastavil až náraz do trakčných podpier.

Rušňovodič, ktorý sa vracal z Hanisky pri Košiciach ŠR smerom do Matoviec ŠR s prázdnu súpravou, nerešpektoval odchodové návěstidlo v polohe STOJ vo výhybni Hornád ŠR na 2. koľaji. Súprava dvojičiek rušňov následne preskočila cez výkoľajku, prerazila zarážadlá koľaje a narazila do trakčných podpier, ktoré vlak nakoniec zastavili.

Pri náraze sa zranil rušňovodič, ktorý bol okamžite prevezený do nemocnice v Košiciach. Železnice ihneď nasadili svojich zamestnancov a techniku, ktorí sa snažili vážne poškodenú infraštruktúru opraviť čo najskôr.

Pre sprevádzkovanie 1. koľaje bolo najnutnejšie opraviť rozsiahle poškodenie trakčného vedenia a umožniť obmedzenú prevádzku cez výhybňu Hornád ŠR. Koľaj sa podarilo sprevádzniť ešte v ten istý deň o 18:00 hod.

(liz), foto: ŽSR





# Preprava nadrozmernej zásielky

Na tratiach ŽSR sa okrem „bežného“ tovaru prepravujú aj iné, takzvané nadrozmerné zásielky, na jednu takúto nás upozornil prednosta ŽST Žilina - Teplička Ľuboš Polakovič.

„Na základe požiadavky firmy Felbermayer bol spracovaný inštradačný telegram pre prepravu transformátora, ktorý mal hmotnosť 232 ton. Zásielka putovala zo železničnej stanice Rimavská Sobota do železničnej stanice Varín,“ píše prednosta stanice. Preprava tohto transformátora na špeciálnom 24-nápravovom vozni Uaai 83 56 996 4 000-8 sa realizovala v dňoch 26. až 27. októbra po infraš-

truktúre ŽSR. Počas prepravy osobitný vlak Pn 30098 mal rôzne obmedzenia, ako bola rýchlosť cez mosty či tunely, cez výhybky do odbočky a iné obmedzenia. Vlak bol počas celej trasy sprevádzaný zamestnancami SMSÚ ŽTS TO Jesenské, Zvolen, Banská Bystrica a Vrútky, a to z dôvodu, aby nedošlo k narušeniu a poškodeniu infraštruktúry na uvedenej trase. Takisto bol, samozrejme, sledovaný aj dispečerským aparátom ŽSR.

„Po úspešne zvladnutej ceste dorazil do Varína, kde bol preložený na cestnú súpravu a prevezený do rozvodne Varín. Podľa spätnej väzby, ktorú sme od uvedenej firmy dostali, bola celá preprava zvládnutá úspešne, za čo patrí poďakovanie všetkým zamestnancom na ŽSR, ktorí sa na preprave podieľali,“ dodáva Polakovič na záver.

(pop), foto: ŽST Žilina - Teplička



<p>- Toto bola báječná jednohubka, milostivá, ostrá ako meč, chváli host počas novoročného rána pani domu.</p> <p>- Bohužiaľ, ...</p> <p style="text-align: center;"><b>tajnička.</b></p>				Pomoc: akad, opad, vor	piekol na povrchu	dravý vták, myšiak	osobné zámeno	EČV okr. Levoča	meno býv. filmového režiséra Vávru		ochranná vrstva	plť, po česky	poolamujú	jedovatá huba	
				dookola						nenáročná obilnina					
				<b>1</b>											
				dom. meno Eleny					prístroj						
				argón (zn.)			pookopával								
<b>Jozef Vysočani</b>	domáce meno Vendelína	súzvuk tónov	slovko úcty v Ázii			montovaný dom					EČV okr. Malacky				
			tým skôr			útok (kniž.)					požiarnik				
väčší oheň						stredný stupeň kambria					ázijský kočovník				
						oblok					okraj úst				
predpona s významom "životné prostredie"				lump					pascal (zn.)						
				čistiaci prostriedok					samec kozy			takže	domáce meno Adely		
News Orleans Ballet Association					mys, výbežok			ulica							
					španielsky člen			tu máš							
<b>2</b>															
odkosilo							brankárska rukavica								



„Vlaky sú plné príbehov...“

## Literáti na trati VI alebo Vlak plný prózy (poézie)

Literárna skupina ČZS FISAIC vyhlasuje šiesty ročník knižnej železničnej antológie Literáti na trati. Tá je príležitosťou pre všetkých autorov, ktorým je námetom, múzou či inšpiráciou prostredie koľají, vlakov a cestovanie. Podobne ako minulý rok, tak i tento budú knihy dve: „Vlak plný prózy“ a „Vlak plný poézie“.

Opäť bude vašou úlohou poslať daný počet strán, ktorý sa dotýka železnice a odkúpenie aspoň dvoch výtlačkov knihy. Uvítame ukážky z kníh, články, poéziu i prózu, rozprávky, poviedky, kresby či fotografie. Zapojiť sa môže každý! Jedinou podmienkou je naplnenie názvu knihy – sme „Literáti na trati“. Či už profesionálni či s láskou k železnici.

Je jedno, či ste ostrieľaný autor alebo si píšete len tak pre radosť. Podelte sa o svoje dielo s ostatnými. Staňte sa súčasťou našej partie a vytvorme spoločne ďalší diel antológie známych i neznámych autorov, ktorých spája súprava dobre rozbehnutého medzinárodného vlaku! Naberte teda odvalu a poďme do toho! „Stojí to za to!“ Ďalšie informácie získate na webe <http://fisaic-l.blog.cz/rubrika/literati-na-trati>, e-mailovej adrese: [frantisek.tylsar@seznam.cz](mailto:frantisek.tylsar@seznam.cz) alebo na tel. čísle +420 776 58 2331.

Fanúšik © Tylšár – vedúci skupiny a tvorca knihy



Zapoj sa do súťaže na Instagrame :-)

**FOTOSÚŤAŽ**

Pridaj na Instagram  
fotku železnice na tému **ZIMNÁ ŽELEZNICA**  
» použi tag **#zimnazsr**  
a hraj o darčekový balík

Súťaž trvá do **17.12.2018**

@zelezniceslovenskejrepubliky

## Osožáci a hasiči inak, ale stále spolu Viete, kto boli „osožáci“? A čo je s nimi teraz?

Prvotným počínom pre ich vznik ozbrojených strážnych oddielov železničných (OSOŽ) bola hitlerovská hrozba. Ozbrojené oddiely chránili bezpečnosť a plynulosť železničnej dopravy. Neskôr, koncom päťdesiatych rokov, pribudla k nim druhá rovnocenná zložka – hasiči, chrániaca železniciu pred kikirikáním červeného kohúta, živelnými pohromami či následkami prevádzkových havárií. Skratka tejto výkonnej jednotky už nebola OSOŽ, ale OPOŽ.

Za sedemdesiatročné obdobie svojej existencie prešli mnohými organizačnými premenami a podľa toho sa menili aj názvami. V prvopočiatkoch, na konci tridsiatych rokov, to boli Ozbrojené strážne oddiely železničné, ku ktorým koncom päťdesiatych rokov minulého storočia pribudli oddiely Požiarnej ochrany. Na začiatku šesťdesiatych rokov boli transformované na útvary Ozbrojenej ochrany a útvary Požiarnej ochrany.

Ozbrojená a požiarne ochrana – OPOŽ, v tomto duchu fungovala až do polovice sedemdesiatych rokov, kedy sa názov celej výkonnej jednotky zmenil na Správu ochrany železníc – SOŽ. Názov výkonnej jednotky sa zmenil a základnú výkonnú zložku tvorili útvary Zboru ozbrojenej ochrany železníc a útvary Požiarnej ochrany železníc. V roku 1991 sa Správa ochrany železníc rozdelila na dve samostatné výkonné jednotky. Zbor ozbrojenej ochrany železníc sa zmenil na Federálnu železničnú políciu a útvary Požiarnej ochrany zaštila výkonná jednotka Závod protipožiarnej ochrany železníc. Po vzniku Slovenskej republiky v roku 1993 sa Federálna železničná polícia zmenila na Železničnú políciu SR a až do roku 2009 boli v pôsobnosti ministra dopravy SR. V roku 2009 prešli kompetencie pod ministerstvo vnútra SR.

Závod protipožiarnej ochrany železníc pôsobil so svojimi základnými organizačnými zložkami – hasičskými útvarmi (premenované útvary Požiarnej ochrany železníc) ešte do roku 2014, kedy



táto výkonná jednotka definitívne zanikla.

Aj napriek tomu, že k definitívnemu zániku aj tých posledných organizačných častí bývalého OPOŽ či neskôr SOŽ, došlo v roku 2014, nie všetko zaniklo. Po zániknutom Závode protipožiarnej ochrany železníc zostáva zachovaný archívny fond v Archíve ŽSR. Podstatné je aj uchovávanie tradície stretávania sa bývalých príslušníkov tejto špecializovanej výkonnej jednotky. Aj tento rok sa 9. novembra na podnet bývalých príslušníkov Hasičského útvaru Bratislava a ďalších dobrovoľníkov stretli bývalí železniční hasiči a „osožáci“ na stretnutí plnom spomienok i nostalgie. Možno toto stretnutie bude ďalším impulzom pre obohatenie Archívu ŽSR, a tým pádom aj hlbším poznaním histórie železnice aj v tejto oblasti.

Jozef Prillinger, © 160 GR ŽSR, foto: autor



## Košice majú nový staničný pivovar

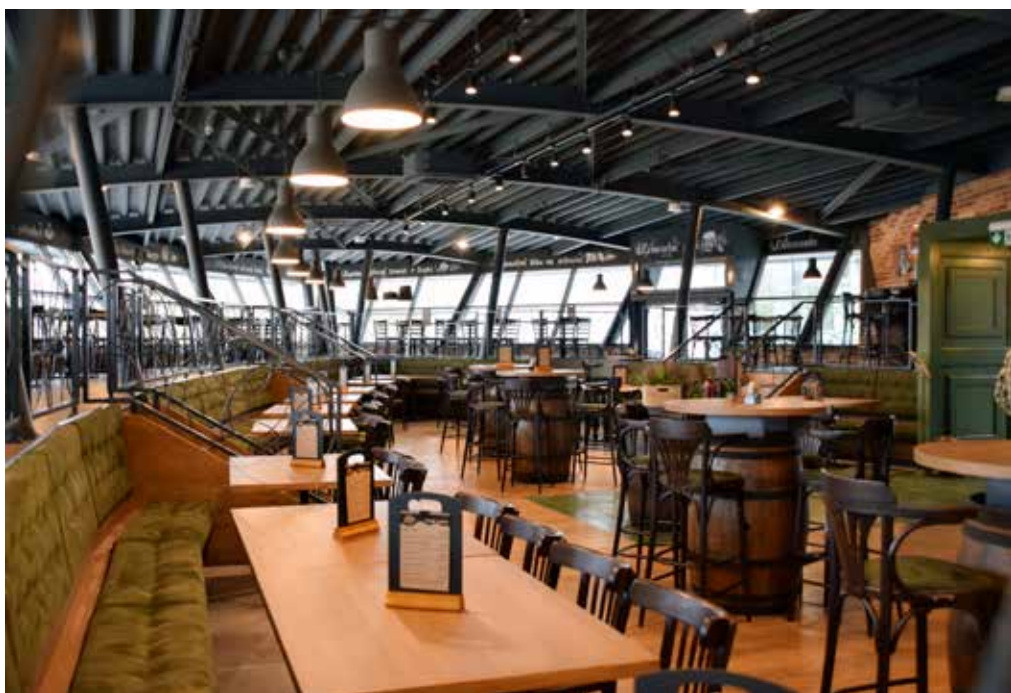
V novej revitalizovanej časti prijímacej budovy v Košiciach nájdete pivovar, ktorý sa nachádza na druhom poschodí oválnej presklenej nadstavby, v tzv. šošovke.

Tvorcovia sa myšlienkou konceptu staničného pivovaru inšpirovali v zahraničí. Zamerali sa nielen na oblasť pivárstva a gastronómie, ale aj prevádzky obchodných centier na železničných staniciach. Cieľom bolo vybudovať prevádzku so širokým zameraním nielen na pivnú kultúru, ale aj na gastronomický zážitok.

Priestor, v ktorom sa pivovar nachádza, doposiaľ nemal žiadne využitie. Vizuál priestoru navrhol košický architekt Andrej Rodziňák, ktorého cieľom bolo vytvoriť imidžovú a trendovú prevádzku. V pivovare si vychutnáte Staničnú 10°, Prednostu 12° alebo tmavšie pivo DEPO 12°. Pod ich receptúry sa podpísal Ladislav Kovács, projektový manažér pivovaru IKKONA v Rožňave.

Keďže sa pivovar nachádza na železničnej stanici, jeho hlavným cieľom je spríjemnenie čakania cestujúcim v novom modernom priestore.

(liz), foto: ŽST Košice



Trendové a imidžové priestory staničného pivovaru.



Staničná 10°, Prednosta 12° či DEPO 12°.



Zaujímavé rekvizity oživilí priestor pivovaru.

## Od tragickej udalosti ubehlo už 30 rokov Železničari na výbuch spomínajú dodnes

Je piatok 18. novembra 1988, piatok ako každý iný. V železničnej stanici Poprad - Tatry sa vestibul zaplňa cestujúcimi. Blíži sa víkend, cestujúci, žiaci, študenti sa ponáhľajú domov a tu presne o 14:19 hod. nastáva explózia – výbuch – rachot. Zastavuje sa doprava... Padajúce steny, rinčiace sklo, prach, krik naznačuje, že sa stalo niečo hrozné.

V Kronike je zaznamenané: „Výbuch plynu nastal za jasného počasia, -3° C. Pri demolácii dopravnej časti budovy bol zaznamenaný 1 smrteľný úraz operátorky, 3 ťažké pracovné úrazy a 9 ostatných pracovných úrazov. Pre zistenie príčiny

bola okamžite ustanovená komisia pre vyšetrenie zložená zo zástupcov ZNB, ČSD – Východná dráha, ŠOTD, ŠOD, ROH – Z – ibp, PO – Košice a ostatných zložiek ZNB a zalcov. Príčina vzniku mimoriadnej udalosti je v štádiu vyšetovania,“

zapísala kronikárka Anna Lorenčíková, ktorá si dodnes na túto tragédiu spomína so slzami v očiach. „Veľa zamestnancov si túto udalosť pamätá, poznačilo ich to na tele, ale aj na duši. Tohto roku je to už 30 rokov,“ hovorí.

(pop)



# Kvitnúca jeseň v Úľanoch nad Žitavou

November býva časom, kedy uverejňujeme zasneženú železniciu a jej okolie, tentokrát sa však počasie na pár dní „otočilo“. Zo železničnej stanice Úľany nad Žitavou sme dostali takéto fotografie - akoby ani neprichádzala zima...

Foto: Jaroslav Kmeňo

