

ROČNÍK XXVI

ŽELEZNIČNÝ

DECEMBER 2018

# SEMAFOR

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY

*Krásne a pokojné vianočné sviatky  
a v roku 2019 veľa úspechov!*



## Prihovor generálneho riaditeľa ŽSR

### Vážení kolegovia železničiar, prvýkrát sa Vám prostredníctvom nášho mesačníka prihovám z pozície generálneho riaditeľa.

prvýkrát sa Vám prostredníctvom nášho mesačníka prihovám z pozície generálneho riaditeľa.

V tomto roku osláva železnica 170. výročie svojho vzniku. Je to krásne jubileum, naplnené bohatou históriou. Nemôžeme ale žiť len v minulosti, musíme mať víziu pre budúcnosť a na ňu spoločne nadviazať stratégiu, kam sa chceme ako železnica posunúť o 10 či 20 rokov.

Kolegovia, doba okolo nás sa zmenila a železnice sa musia zmeniť tiež, nie však revolúciou, ale postupnými systematickými krokmi. Vo všetkých užitočných prebiehajúcich projektoch budem pokračovať a pribudne k nim veľa nových projektov zameraných na zmenu financovania ŽSR, stratégiu obnovy a rozvoja železničnej infraštruktúry, zmenu riadiacej štruktúry. Moja vízia, ktorá získala aj dôveru ministerstva dopravy, sú železnice ako moderný manažér infraštruktúry pre 21. storočie, so štíhrou organizačnou štruktúrou a efektívnym hospodárením. Budem presadzovať kompetentné riadenie, efektívne vynakladanie finančných zdrojov a transparentnosť procesov dovnútra i navonok ŽSR.

Od môjho nástupu do funkcie sme už niektoré zmeny zaviedli do praxe, na



d ďalších intenzívne pracujeme a postupne ich budeme počas roka 2019 realizovať. Chcem dať priestor odborníkom, špičkovým kolegom z regiónov a posunúť ich na generálne riaditeľstvo. Kľúčovým kritériom pre mňa je a vždy bude odbornosť. Zmena sa dotkne i komunikácie železníc, tak voči rezortnému ministerstvu a verejnosti, ako aj voči našim sesterským spoločnostiam ZSSK Slovensko a ZSSK Cargo. Všetci sme predsa jedna veľká železničná rodina a niektoré problémy máme spoločné a dotýkajú sa nás všetkých. Ministerstvo dopravy a výstavby je náš vlastník a hlavný partner na in-

tenzívnu diskusiu, nie náš konkurent. Každý mesiac Vás budem cez náš mesačník informovať o dôležitých udalostiach vo firme, ako aj našich spoločných úspechoch. Som presvedčený, že všetci chceme byť na železnici a svoju prácu hrdí, pracujú tu celé rodiny a z nich viaceré generácie. Mojim cieľom je vybudovať ŽSR ako značku, zefektívniť ŽSR ako firmu a prizývam k spolupráci všetkých železničiarov, ktorí sa neboja práce a ktorým leží na srdci budúcnosť železníc.

Uvedomujem si dôležitosť železnice pre každodenný život našej krajiny a aj preto nebudem iba sedieť v kancelárii v Bratislave, ale chcem intenzívne chodiť medzi Vás, na oblastné riaditeľstvá a jednotlivé pracoviská ŽSR.

O chvíľu nás čaká najkrajšie obdobie roka, chvíle s našimi najbližšími. Milí kolegovia, želim Vám príjemné vianočné sviatky, rodinnú pohodu, splnené sny a očakávania. Nech nadchádzajúce dni prežijete v zdraví, láske, spokojnosti a v zaslúženom oddychu.

S úctou

**Juraj Tkáč**  
generálny riaditeľ ŽSR



Minister dopravy a výstavby SR Arpád Érsek (vľavo) 27. novembra 2018 vymenoval do funkcie generálneho riaditeľa ŽSR Juraja Tkáča.

## Personálne zmeny

Minister dopravy a výstavby Slovenskej republiky Arpád Érsek dňom 26. novembra 2018 odvolal z funkcie generálneho riaditeľa ŽSR Martina Erdössyho a dňom 27. novembra 2018 vymenoval do funkcie generálneho riaditeľa Železníc Slovenskej republiky Juraja Tkáča.

Generálny riaditeľ ŽSR Juraj Tkáč:

- dňom 27. novembra 2018 odvolal z funkcie riaditeľa Oblastného riaditeľstva Žilina Andreja MARCINKA, dňom 28. novembra 2018 vymenoval do funkcie riaditeľa Oblastného riaditeľstva Žilina Krzysztofa AWSIUKIEWICZA,
- dňom 28. novembra 2018 zaradil do funkcie zástupcu riaditeľa Odboru controllingu GR ŽSR Marcela KOLESÁRA,
- dňom 28. novembra 2018 splnomocnil výkonom funkcie hovorkyne ŽSR Ivanu POPLUHÁROVÚ. Martina Pavliková, riaditeľka Odboru komunikácie GR ŽSR, na vlastnú žiadosť skončí pracovný pomer so ŽSR dohodou dňom 31. januára 2019,
- dňom 28. novembra 2018 odvolal z funkcie riaditeľa Ústredného inštitútu vzdelávania a psychológie Viliama MARKÓCSYHO a dňom 29. novembra 2018 ho vymenoval do funkcie námestníka generálneho riaditeľa pre ekonomiku,
- dňom 1. decembra 2018 poveril výkonom funkcie vedúcej ÚS Regionálne pracovisko ľudských zdrojov Zvolen Jarmilu Kapustovú počas dlhodobej neprítomnosti Marty Brašeňovej.

(red)

### NA OBÁLKE

Aj takýto bol rok 2018.



# Celkové výkony dopravcov oproti roku 2017 rastú



Železnice Slovenskej republiky plnia GVD od začiatku roku k 2. decembru v absolútnom vyjadrení na 89,39 %, v relatívnom vyjadrení je to 98,06 %. Tržby z úhrad za prístup k železničnej infraštruktúre boli v sledovanom období, teda do konca 48. týždňa 2018, vo výške 98,109 mil. € (bez zliav), čo je v po-

rovnání s predošlým rokom o 1,3 mil. € vyššie číslo. Celkové výkony externých dopravcov v sledovanom období dosiahli 1 079 374 vlkm, výkony sú teda vyššie ako v rovnakom období minulého roka. Registrovaných pracovných úrazov bolo od začiatku roka 42.

Na poradách vedenia za posledný mesiac informoval námestník GR pre ľudské zdroje Pavol Hudák o analýze vývoja zamestnanosti. Vedenie ŽSR bolo zároveň informované o aktuálnom priebehu realizácie investičných projektov.

(red)

## Kolektívne vyjednávanie pokračuje

Kolektívne vyjednávanie v ŽSR začalo tento rok 1. októbra predložením Návrhu KZ ŽSR 2019 – 2020. Pod návrhom je podpísaných jedenásť odborových organizácií, ktoré sú zároveň aj signatármi súčasne platnej kolektívnej zmluvy. Zamestnávateľ zaslal stanovisko k uvedenému návrhu 23. októbra 2018.

Zamestnávateľ, i napriek obmedzeným zdrojom, vstupoval do kolektívneho vyjednávanía s cieľom, že naďalej má záujem zachovať pre zamestnancov benefity vyplývajúce z platnej KZ ŽSR 2017 – 2018. Zároveň plánuje realizovať II. etapu zmeny systému odmeňovania, ktorou by boli všetci zamestnanci zaradení do nových tarifných tried – N TT. Tento zámer si vyžiada celkové náklady približne 2 milióny €. Zároveň zamestnávateľ bude plniť záväzky vyplývajúce zo sociálneho balíčka vlády pozostávajúce zo zvýšenia mzdových zvýhodnení, čo si vyžiada náklady približne 7 miliónov €. Poskytovanie rekreačných poukazov bude predstavovať ďalšie náklady vo výške 3,5 milióna €.

Do kolektívneho vyjednávanía (KV) vstupujú dve zmluvné strany – zmluvná strana zamestnávateľa a zmluvná strana odborových organizácií. V máji oznámila svoje pôsobenie v ŽSR aj ďalšia odborová organizácia - Odborový zväz GINN. Zamestnávateľ v súlade so zákonom o kolektívnom vyjednávaní pozval na prvé kolo vyjednávanía všetky odborové organizácie, pôsobiace v ŽSR.

V rámci komunikácie v kolektívnom vyjednávaní by zmluvná strana odborových organizácií mala voči zamestnávateľovi vystupovať vo vzájomnej zhode. Pretože odborové organizácie túto skutočnosť zamestnávateľovi nedeklarovali, boli naše očakávania pred prvým kolom vyjednávanía sústredené najmä na túto otázku.

Prvé kolo vyjednávanía sa uskutočnilo 19. novembra. Na tomto stretnutí boli prerokované články 1.1. až 3.4. (po časť 3.4.4., ktorá už nebola riešená). Na druhom kole KV 30. novembra nebola jednotná komunikácia na strane odborových organizácií. To znamená, že nevystupovali ako jedna zmluvná strana a zamestnávateľ nemal na základe ich vystupovania právnu istotu zhody. Vzhľadom na uvedené skutočnosti bolo KV prerušené.



Na žiadosť odborových organizácií, ktoré predložili návrh KZ ŽSR 2019 – 2020, bolo ďalšie kolo KV zvolané na 7. decembra. Na tomto KV sa OZ GINN svojím vyhlásením pripojil k návrhu KZ ŽSR zo dňa 1. októbra 2018, predloženému 11. odborovými organizáciami. Na KV boli prerokované všetky zostávajúce body návrhu KZ ŽSR. Na ďalšie riešenie zostala otvorená zo 112 bodov KZ približne tretina. KZ ŽSR 2017 – 2018 je platná do 31. decembra 2018.

Možností na riešenie vzniknutej situácie je niekoľko. Generálny riaditeľ ŽSR Juraj Tkáč zabezpečuje všetkých zamestnancov, že spolu s námestníkom generálneho riaditeľa pre ľudské zdroje Pavlom Hudákom urobí všetko pre to, aby benefity, na ktoré sú zamestnanci dlhodobo zvyknutí, zostali zachované a zamestnancom budú poskytované.

# Staničné priestory pre cestujúcich po novom

Cestujúci, ktorí (ne)pravidelne prechádzajú cez železničné stanice či zastávky, majú vyššie nároky na služby než v minulosti. Rovnako rastú aj ich očakávania týkajúce sa presnosti, rýchlosti vybavenia požiadaviek či ponuky doplnkových služieb pred, počas, ale aj po skončení cesty. Táto problematika nebola doteraz na ŽSR usmernená, už je tomu ale inak. V novembri bola generálnym riaditeľom ŽSR schválená smernica Dispozičné usporiadanie a vybavenie verejnej časti staničných budov, ktorá bola vypracovaná v rámci projektu Štandardizácia priestorov a okolia železničných staníc ŽSR. Čo z nej vyplýva a ako to ovplyvní vzhľad a fungovanie staníc? V Ž Semafore sme sa na to pozreli bližšie.

ŽSR ako správca infraštruktúry a služieb súvisiacich s dopravou určujú celkový charakter stanice priamo – jej vzhľad, výzor, komfort, bezpečnosť, ale i nepriamo – formou prenajatia priestorov na konkrétny účel, ktorý má dosah aj na ponuku doplnkových služieb. Z tohto dôvodu bolo potrebné vyriešiť jednotný spôsob štandardizácie dispozičného usporiadania a vybavenia verejnosti prístupnej časti staničných budov a železničných zastávok, reklamných zariadení či informačno-orientačného systému. Zároveň bolo dôležité definovať úroveň vybavenia železničnej stanice službami pre cestujúcich a komerčnými službami, a to podľa zaradenia príslušnej stanice do kategorizačného nástroja železničných dopravných bodov v ŽSR. Prijatím tejto smernice sa postupne docielí zjednotenie, estetické, komplexné a účelné riešenie priestorov a prvkov staníc, ktoré vnímajú najmä cestujúci.

Spomínaný dokument bude pomôckou všetkým zamestnancom ŽSR, ktorí sú súčasťou procesu tvorby a vybavenosti verejne prístupných priestorov, ako aj pilotných projektov v tejto oblasti. Definuje princípy a pravidlá pre koncepčný prístup pri tvorbe nových, rekonštruovaných a modernizovaných priestorov verejnej časti staničných budov a železničných zastávok, umiestňovaní reklamných zariadení na majetku v správe ŽSR a jednotného informačno-orientačného systému, z ktorých musí vychádzať projektová príprava a následná realizácia. Najdôležitejšie základy kvality vznikajú práve vo fáze projektovej prípravy, chyby v tejto fáze sa ťažko napravia a sú finančne náročné. Primárnou cieľovou skupinou sú preto obzvlášť osoby podieľajúce sa na projektovej a technickej príprave, realizácii nových priestorov a úprave, rekonštrukcii či modernizácii jestvujúcich.

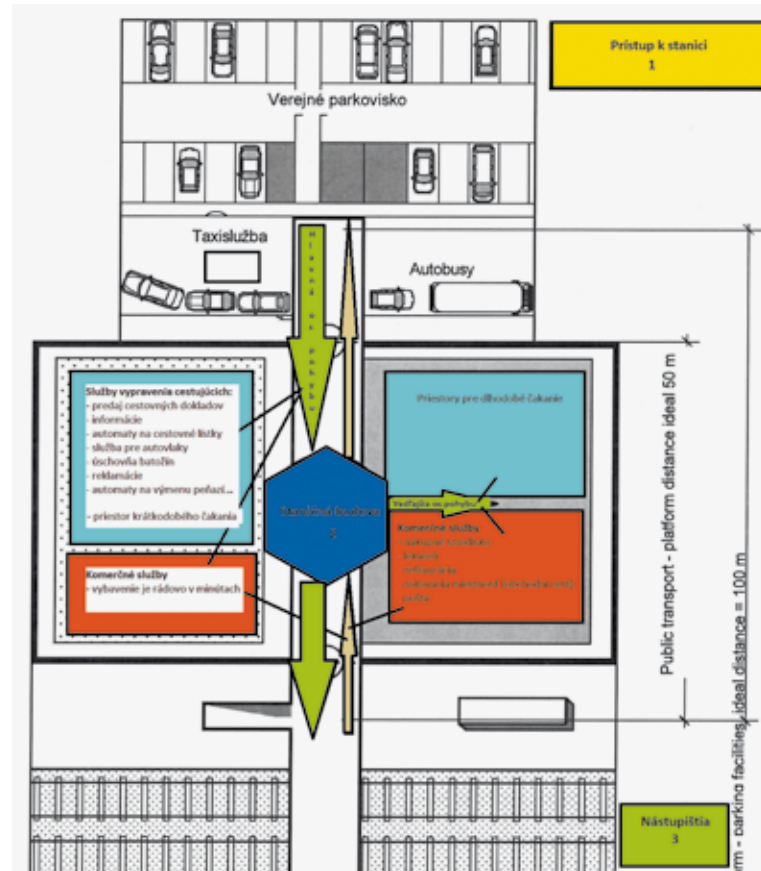


Schéma pohybu cestujúceho a optimálne usporiadanie priestorov pre cestujúcich.

Smernica spolu s ďalšími internými riadiacimi aktmi ŽSR sleduje spoločný cieľ - zlepšenie kvality priestorov a poskytovaných služieb železničných staníc. Princípy a pravidlá sa nedajú prijímať mechanicky, ale spolu s legislatívnymi a technickými požiadavkami je potrebné zohľadniť individuálny kontext miesta a danej situácie. Smernicu, ako aj nariadenie generálneho riaditeľa č. 23/2018 o aplikovaní smernice, nájdete na Intranetovom portáli ŽSR v knižnici Interné riadiace akty v priečinkoch Organizačné normy/Smernice a Individuálne IRA/Nariadenia generálneho riaditeľa.

(luk)

## Pri zrážke sa zranil vodič auta

28. novembra sa v úseku Bardejov – Raslavice stala ďalšia mimořiadne nebezpečná nehoda, na železničnom priecestí v činnosti sa tu osobný vlak ZSSK zrazil s osobným motorovým vozidlom, ktorého vodič bol zranený. Žiadne iné zranenia si táto nehoda

nevyžiadala. Pociťli to však cestujúci, keďže doprava v tomto úseku musela byť prerušená od 10:30 hod. do 13:55 hod., vlaky boli nahradené autobusovou dopravou.

(red)



# Darovanie krvi v ŽSR

Odbor riadenia ľudských zdrojov organizuje minimálne trikrát ročne darovanie krvi pre zamestnancov s miestom výkonu práce v Bratislavskom a Trnavskom kraji v budove Generálneho riaditeľstva ŽSR. Akcia je organizovaná v spolupráci s Národnou transfúznou službou (NTS), ktorá na odber krvi poskytuje mobilnú odberovú jednotku (MOJ) s tímom lekárov a zdravotných sestier. Toto darcovstvo krvi je bezplatné a pre darcov je pripravené malé občerstvenie pred i po odbere a MOJ venuje každému darcovi jednu stravovaciu poukážku.

V priemere sa darovania krvi zúčastňuje okolo 40 - 50 zamestnancov. Za obdobie od januára až do novembra 2018 bola z Centrálného sociálneho fondu za udeľenie zlatej a diamantovej Janského plakety a udeľenie medaily prof. MUDr. Jána Kňazovického vyplatená ako peňažný dar celková suma 8 102 € pre 20 darcov.

V budúcom roku sú plánované termíny darovania krvi:

- 18. január 2019
- 17. máj 2019
- 20. september 2019

Budeme radi, ak sa okruh zamestnancov bude ďalej rozširovať. Toto je aj záujem námestníka generálneho riaditeľa pre ľudské zdroje Pavla Hudáka, ktorý sa rozhodol darcom poďakovať zároveň osobným ďakovným listom: „Nesmierne si vážim, že medzi železničarmi máme veľa kolegov, pre ktorých je tento vysoko humánny čin samozrejmosťou. Hodnota záchrany ľudského života je predsa nevyčísliteľná.“

© 510 GR ŽSR

## Naša vďaka patrí nasledovným zamestnancom:

Vladimír Kišš, CLaO  
 Jozef Kemény, GR ŽSR O420  
 Ján Rohlíček, GR ŽSR O460  
 Josef Král, OR TT  
 Igor Horňák, OR TT  
 Eugen Szalai, OR TT  
 Tomáš Palkovič, OR TT  
 Jozef Štadler, OR TT  
 Peter Vaňo, OR TT  
 Karol Škopec, OR TT  
 Jozef Líška, OR TT  
 Stanislav Hesek, OR TT  
 Peter Khúla, OR TT  
 Marek Hesko, OR TT  
 Marek Katona, OR TT  
 Karol Bednár, OR ZA  
 Miroslav Fišán, OR ZA  
 a Martin Rečičár, OR KE

## ŽSR dostali ďakovný list aj z NTS SR, z ktorého vyberáme:

Milí darcovia krvi a organizátori mobilných odberov, ďakujeme Vám, že pomáhate zachraňovať životy neznámych ľudí, želáme Vám aj Vaším rodinným príslušníkom dobré zdravie, pokojné vianočné sviatky a tešíme sa na ďalšiu spoluprácu v roku 2019.

Kolektív NTS SR  
 Odberové centrum Ružinov



## Aj malá kvapka pomáha

Krv je životne dôležitá a pre náš život nevyhnutná. V dnešnej dobe veľa vecí berieme ako samozrejmosť, ale darovanie krvi by k nim patriť nemalo. Pomôcť človeku, ktorý našu krv dostane, má veľký význam a zároveň slúži aj ako prevencia pre darcu.

Tomáš Húšťava, návestný majster z OR Zvolen, SMSÚ OZT KT Zvolen, tvrdí, že na prvý odber sa nedá zabudnúť. „Prvýkrát to bolo také zvláštne. Netušil som, do čoho idem, ako to prebieha, čo ma vlastne čaká. Veľmi veľa urobil prvý dojem, najmä milý personál. Ani som nevedel, ako to celé prebehlo. Vyšetrenie krvi, vtedy ešte aj telesnej teploty, čakanie na výsledky a následne samotný odber,“ spomína.

Vo svojej zbierke má už bronzovú a striebornú Janského plaketu a najnovšie mu do zbierky po desiatich rokoch darovania krvi pribudla aj zlatá. Darovať krv chodí aj so svojou manželkou Alicou.

Podľa neho je dôležité nebáť sa, pretože na strach nie je dôvod. „Je to najmenej, čo môžeme pre iných urobiť. Vedomie, že pomôžeme iným. Okrem toho, že je to legálna závislosť, je aj dokázané, že darcovia krvi sú zdravší a vedia sa veľmi dobre vyrovnávať aj s vysokými stratami krvi pri úrazoch,“ dodáva.

(liz), foto: archív Tomáš Húšťava



Tomáš Húšťava daruje krv aj s manželkou Alicou.



Zlatá Janského plaketa doplnila jeho doterajšiu zbierku.

# Železnice v samostatnej Slovenskej republike

V dôsledku zmeny štátoprávneho usporiadania došlo na osamostatnených slovenských železničiach k pomerne hektickému vývoju. Zaniknutú štátnu organizáciu ČSD nahradili na území Slovenska dňa 1. januára 1993 Železnice Slovenskej republiky (ŽSR).

Pre prietahy pri príprave zákona o ŽSR bolo nevyhnutné spočiatku akceptovať provizórnu právnu formu štátneho podniku. Špeciálny zákon o ŽSR bol napokon schválený 30. septembra 1993. Podnik vstupoval do života ako oddelený, otázky delby majetku zaniknutých ČSD sa síce riešili až do roku 1999, ale napokon sa predsa len vyriešili bez konfliktu. Ešte v roku 1996 bolo legislatívne prostredie pôsobenia ŽSR konsolidované novelou zákona o dráhach, ktorá sa už usilovala rešpektovať platné právo a legislatívne zámery Európskeho spoločenstva a vytvorila podmienky konkurenčného prostredia v železničnom prostredí.

Avšak, už v čase prijímania zákona o dráhach v roku 1996, začal v železničnom sektore pomerne zreteľne vyvstávať vážny problém. Prepád tržieb, spôsobený neustálym poklesom výkonov nákladnej i osobnej železničnej dopravy, ako aj zníženou ochotou prepravcov uhrádzať železničiam svoje záväzky, mal, v súbehu s rastom cien materiálu i energií, negatívny a stále vý-



Vlaky kategórie IC sa v roku 1993 stali prvými vlakmi vyššej kategórie na ŽSR.



Elektrické jednotky radu 425.95 modernizovali po roku 2000 park vozidiel na TEŽ.

znamnejší vplyv na ekonomiku železničného podniku. Na prelome 20. a 21. storočia sa pozornosť štátu sústredila na komplexné riešenie pomerov železníc. Jeho základom sa stal materiál Ekonomická stabilizácia a transformácia ŽSR, ktorý dňa 30. júna 1999 schválila vláda SR. Predpokladom bola realizácia celého radu racionalizačných opatrení v železničnom sektore, najmä postupné sprehľadnenie finančných tokov v jeho rámci. To sa dosiahlo rozdelením unitárnych ŽSR na samostatného manažéra železničnej infraštruktúry a samostatného železničného dopravcu. Ten vznikol pod názvom Železničná spoločnosť, a. s. (ZSSK) k 1. januáru 2002, vyčlenením zo zostatkových ŽSR. K 1. januáru 2005 sa Železničná spoločnosť rozdelila na osobného dopravcu Železničná spoločnosť Slovensko, a. s. a nákladného dopravcu Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s. (ZSSK Cargo).

ŽM SR, foto: archív



Nová železničná stanica Bratislava-Petržalka v roku 1997 počas výstavby.



# Grafikon verejnej dopravy priniesol zmeny v osobnej aj nákladnej doprave

Od 9. decembra 2018 začal platiť nový grafikon verejnej dopravy. V osobnej doprave si od ŽSR objednali pravidelné trasy 4 dopravcovia a v nákladnej 19 dopravcovia.

Medzi najdôležitejšie zmeny nového GVD 2018/2019 patrí zhustenie vlakov diaľkovej dopravy na trati Bratislava – Žilina, ktoré spolu s vlakmi Bratislava – Žilina – Košice vytvárajú hodinové spojenie od 5.00 hod do 20.00 hod. Nový GVD priniesol zmenu vedenia vlakov kategórie REX na úseku Banská Bystrica – Červená Skala – Margecany na vlaky kategórie RR s cieľom prepojenia západnej časti Slovenska s východnou časťou cez turisticky vyhľadávanú Hnilickú dolinu.

Od 9. decembra pribudlo aj zavedenie nového páru vlakov railjet xpress rjx v úseku Bratislava hl. st. – Bratislava - Petržalka – Viedeň – Zürich s prípojnými väzbami od Košíc, Žiliny a Trenčína a vo vlaku 167 aj so zastavením v ŽST Bratislava - Nové Mesto. V diaľkovej doprave prebehlo zavedenie nového páru vlakov IC Košice – Bratislava hl. st. – Bratislava-Petržalka – Viedeň, nový pár vlakov Pendolino SC pribudol aj na trase Košice – Praha. V úseku Prešov – Bratislava hl. st. pribudol priamy vozeň Prešov – Praha, ktorý bude vedený cez ŽST Nové Zámky. Zavedenie nových vlakov sa týka aj regionálnej osobnej dopravy, 15 párov nových vlakov pribudlo na ramene Senec – Bratislava - Petržalka a rovnaký počet aj na ramene Galanta – Trnava – Bratislava - Nové Mesto s možnosťou prestupu v ŽST Bra-

tslava - Nové Mesto na vlaky smer Bratislava - Petržalka a opačne. Na trase Dunajská Streda – Bratislava

hl. st. je novinkou aj nový ranný spoj OS 4360 spoločnosti RegioJet. Od 2. januára 2019 sa obnoví prevádzka osobnej dopravy Zvolen osobná stanica – Šahy, 5 párov osobných vlakov pribudne v úseku Zvolen osobná stanica – Šahy, 2 páry osobných vlakov na trase Šahy – Dudince a 3 páry osobných vlakov Zvolen osobná stanica – Krupina. Novinkou od nového GVD v medzinárodnej nákladnej doprave je spustenie prevádzky novej stanice Lužianky TIP, ako aj nové trasy vlakov z/do Gelsenkirchenu do/z ŽST TIP Lužianky.

Cestovný čas vlakov osobnej dopravy v roku 2019 budú ovplyvňovať výlukové práce na úseku Púchov – Považská Bystrica – Výhybňa Plevník - Drienové a predpokladané sú aj výlukové práce na úseku Poprad - Tatry – Svit (Lučivná). Tieto výluky sú zapracované s príslušnými časovými prirážkami a vplyvom na polohy vlakov osobnej aj nákladnej dopravy. Trasy vlakov môžu byť ešte upravené v nadväznosti na postup výlukových prác.

(red)



## Aj takéto zimy si pamätá železnica: 300 metrov dlhý závej, zmrznutý cestujúci, doprava prerušená na niekoľko dní

Zima je obdobie, kedy sa všetci tešíme na vianočné sviatky, sneh, lyžovačku, stavanie snehuliakov a radosti, ktoré k nej neodmysliteľne patria. Zima ale máva aj svoje vrtochy, ktoré ovplyvňujú fungovanie celej železnice. Zaviata trať, zamrznuté výhybky, omrznutá trolej či popadané stromy na železničnej trati od množstva ťažkého snehu. Každý železničiar vie, že pred zimnou kalamitou sa ubrániť nedá, počasie nikto z nás nezabrání. Prenesme sa o niekoľko desiatok rokov späť a priblížme si vďaka zápisom železničiarov to, ako naši predchodcovia bojovali s vyčíňaním zimného počasia.

Píše sa rok 1924 a prednosta železničnej stanice Jablonica informuje: „8. januára, následkom zaviatia trate Jablonica – Brezová pod Bradlom, bola všetka doprava prerušená na 5 dní. Spriechodnenie trate bolo až po ustúpení snehovej búrky, a to snežným pluhom a dvom rušňom za pomoci robotníkov. Pri odstraňovaní snehu v úseku Jablonica – Nádaš sa snehový pluh vykoľajil aj s jednou lokomotívou. Lokomotíva bola nakolajená a odtiahnutá, snehový pluh musel byť odstránený z trate, takže sa musel rozbiť – slúžil 35 rokov, a mal teda doslúžený.“

O nič lepšiu situáciu v ten istý rok nemali ani v Poprade, vtedy nazývanom „Poprad Veľká“. V pamätnej knihe prednosta železničnej stanice danú situáciu opisuje takto: „Z prvého na druhého februára začalo snežiť a nastala snehová búrka. Vlak číslo 8705 meškal 94 minút a vlak číslo 71 meškal 171 minút, pričom z Batizoviec už bol posledný, lebo trať zavial sneh. Rýchlik č. 102 s odchodom z Popradu Veľkej 15:30 hod. uviazol v záveji v úseku Batizovce – Štrba. Na pomoc mu išiel stroj z vlaku č. 8584 vypravený z Popradu Veľkej o 17:25 hod. Rýchlik č. 102 tak bol zo záveja pretlačený do stanice Štrba. Vlak č. 14 bol posledný v ten deň, čo s hmotnosťou 140 ton prešiel na Štrbu. Od 18-tej hodiny síce snehová búrka ustala, ale sneženie pokračovalo do 20:00 hod. Rýchlik č. 2 vypravený 19:45 hod. už na Štrbu nevyšiel a ostal stát v snehových závejoch pri strážnom domčeku č. 67. Na pomoc mu boli poslané dva stroje na pretlačenie, ale bez úspechu. Preto bol stiahnutý späť do Popradu. Mimoriadnu situáciu bol dňa 5. februára vydaný rozkaz riaditeľstva o zastavenie prevádzky na úseku Poprad Veľká – Štrba. Na odstránenie kalamity na danej trati bolo zvolané robotníctvo z príslušných obcí v počte asi 1000 ľudí za mzdu 20 Kč na deň. Mimoriadna situácia si vyžiadala aj stratu na živote jedného cestujúceho z Prešova, keď nepo-

slúchol pokyny sprievodcu a sám sa vybral z uviaznutého vlaku von smerom na Štrbu, kam už nedošiel, lebo zamrzol. Pravidelná doprava bola v úseku Poprad – Štrba zahájená až 8. februára 1924.“

Od prednosta železničnej stanice Myjava, o 4 roky neskôr, sa dozvedáme taktiež o nepriazni počasia. „22. decembra 1928, behom silného sneženia a víchrice, sa medzi stanicami Vrbovce – Veľká nad Veličkou vytvorili 3 snehové záveje, o dĺžke 250 - 300 metrov a o výške 3 metrov. Vlak č. 1644 uviazol v záveji a bol vytiahnutý pomocným vlakom a stiahnutý do stanice Veľká nad Veličkou. Odstránenie záveja trvalo dva dni a pravidelná prevádzka sa obnovila 24. decembra 1928 vlakom č. 1646.“

Podobná situácia nastala aj v úseku trate Šenkvice – Pezinok, kedy od 27. do 30. januára a od 14. do 16. februára 1929, následkom silného sneženia a vetra, bol daný úsek trate neprejazdný pre záveje, ktoré dosahovali výšku až 4 metre. Na odstraňovaní snehových závejov pracovalo vtedy vyše 200 robotníkov.

ŽM SR, foto: Martin Jurena



Kalamita na úseku trate Vrbovce – Javorník nad Veličkou v roku 1938.

# Generálni riaditelia združenia železníc G4 rokovali v Bratislave

Spoločnosti ZSSK, ZSSK CARGO a ŽSR prevzali záštitu a organizačnú podporu nad rokovaním generálnych riaditeľov regionálneho združenia železníc G4, ktoré sa uskutočnilo v dňoch 20. – 21. novembra v Bratislave.

Regionálnu skupinu G4 tvoria železničné organizácie z krajín dunajsko-jadranského priestoru – Slovensko, Rakúsko, Maďarsko, Chorvátsko, Slovinsko, Srbsko a Bosna a Hercegovina.

V úvode rokovania privítal účastníkov generálny riaditeľ ZSSK Filip Hlubocký. Za medzinárodné organizácie svoje prezentácie predniesli výkonný riaditeľ CER Libor Lochman a za UIC riaditeľ pre európske záležitosti Simon Fletcher, ktorí prezentovali aktuálne záležitosti európskej dopravnej politiky týkajúce sa železničnej dopravy. Na rokovaní sa prediskutovali aj aktuálne

záležitosti z oblasti cezhraničnej spolupráce v nákladnej doprave a problematika prepravy zahraničných tovarov. Pri téme osobnej dopravy rezonuje v súčasnosti vyhlasovanie obstarávaní na výkony vo verejnom záujme. Pre osobnú a nákladnú dopravu je najdôležitejšia železničná infraštruktúra a manažéri prezentovali krátke informácie ohľadom infraštruktúrnych projektov.

Ďalšie stretnutie generálnych riaditeľov železničných spoločností krajín G4 sa uskutoční na jeseň budúceho roku v Slovinsku.

(liz)

## Opravené nástupište na zastávke Huncovce

Koncom októbra a začiatkom novembra realizovali ŽSR výlukové práce aj v rámci opravy nástupišťa na zastávke Huncovce.

Výlukové práce týkajúce sa opravy nástupišťa v rámci novo požadovaných štandardov staníc a zastávok realizovali ŽSR od 25. októbra do 9. novembra na Zastávke Huncovce. Oprava nástupišťa v dĺžke 80 metrov pozostávala z odstránenia starého sypaného

nástupišťa a vybudovania nového bezbariérového nástupišťa s panelovou úpravou povrchu, čím sa zvýšila úroveň kvality cestovania. Úprava pozemkov ŽSR bude vykonaná v jarných mesiacoch 2019.

Milan KÖVER, foto: OR Košice



### Vážení kolegovia – železničari!

Vedenie neinvestičného fondu SOLIDARITA organizuje už tradične aj k Vianociam 2018 akciu, ktorá bude prebiehať až do konca októbra 2019.

## Podporme hodinovou mzdou SOLIDARITU!

Opäť sa k nám blíži koniec roka a predvianočné obdobie, kedy nielen vďaka jedinečnej atmosfére máme dôvod a čas viac ako v iné dni rozmýšľať o tom, čo nám tento rok priniesol. Čím nás obohatil v dobrom, ale aj o tom, aké prekážky pred nás postavil. Sme radi, že veľa starostí a prekážok, ktoré by boli z pohľadu našich kolegov železničiarov neriešiteľné, pomohol aj v tomto roku ľahšie znášať a prekonať fond SOLIDARITA. Veľmi si vážime všetkých tých, ktorí prispeli svojou hodinovou mzdou na pomoc kolegom v zložitej životnej situácii.

**Ďakujeme za dôveru, ktorú poukázanim finančného príspevku pre kolegov železničiarov prostredníctvom fondu SOLIDARITA preukazujete. Sme radi, že existuje už veľa príbehov, ktoré aj vašim pričinením mali predsa len šťastnejší koniec. Človek v ťažkej životnej situácii vždy ľahšie všetko znáša, ak cíti, že na svoje trápenie nie je celkom sám.** Poukázanim finančného príspevku v akcii, ktorú fond opäť vyhlasuje pred tohtoročnými vianočnými sviatkami, máme príležitosť opäť dokázať, že nám na osudoch kolegov naozaj záleží.

**Práve za tento kúsok spolupatričnosti a ľudského citu ďakujeme všetkým železničiarom, ktorí sú priaznivcami fondu SOLIDARITA. Je to pre nás všetkých jeden z tých najkrajších vianočných darčiekov.**

Neinvestičný fond SOLIDARITA existuje už **21 rokov** (založený 11. augusta 1997). Účelom fondu je pomáhať železničiarom a ich rodinám formou finančnej podpory pri riešení problémov, vzniknutých predovšetkým v súvislosti s výkonom povolania na železnici, a to pri závažných pracovných úrazoch smrteľných a s ťažkou ujmom na zdraví, následkoch živelných pohromy a v ťaživých životných situáciách. Za toto obdobie mohla SOLIDARITA vďaka peňažným darom zamestnancov železníc poskytnúť pomoc takmer 850 železničiarom a ich rodinám v sume viac ako 530 000 €. V tomto roku poskytla pomoc už 30 kolegom v sume 23 550 €. Ďalšie podpory budú vyplatené po prerokovaní žiadostí v správnej rade fondu na decembrovom zasadnutí. Zamestnanci všetkých troch železničných spoločností, pripojte sa k akcii „Hodinová mzda pre SOLIDARITU“ v mesiaci december 2018 alebo január až október 2019 a venujte hodinovú mzdu prostredníctvom mzdovej účtarne na účet fondu.

Vedenie fondu SOLIDARITA ďakuje všetkým, ktorých táto výzva ne-nechá ľahostajných.

Nech sú nadchádzajúce sviatky pokoja a mieru šťastné a radostné pre všetkých.



# Úspešné skúšky pilotného projektu EOTV na striedavej trakcii

25. novembra bol v nočných hodinách v úseku medzi TNS Trnava a TNS Nové Mesto nad Váhom úspešne odskúšaný automatický systém elektrického ohrevu trakčného vedenia (SEOTV) na striedavej trakčnej sústave 25 kV, 50 Hz.

Systém umožňuje plné riadenie procesu ohrevu programovými úlohami dotknutých riadiacich systémov staníc (RSS), ktoré sú inštalované v objektoch TNS Nové Mesto nad Váhom, SpS Drahovce a TNS Trnava. Je aplikovateľný v prípadoch potreby ohrevu z titulu tvorby námrazy na trakčnom vedení, ako aj v prípadoch potreby ohrevu pri termovíznej diagnostike.

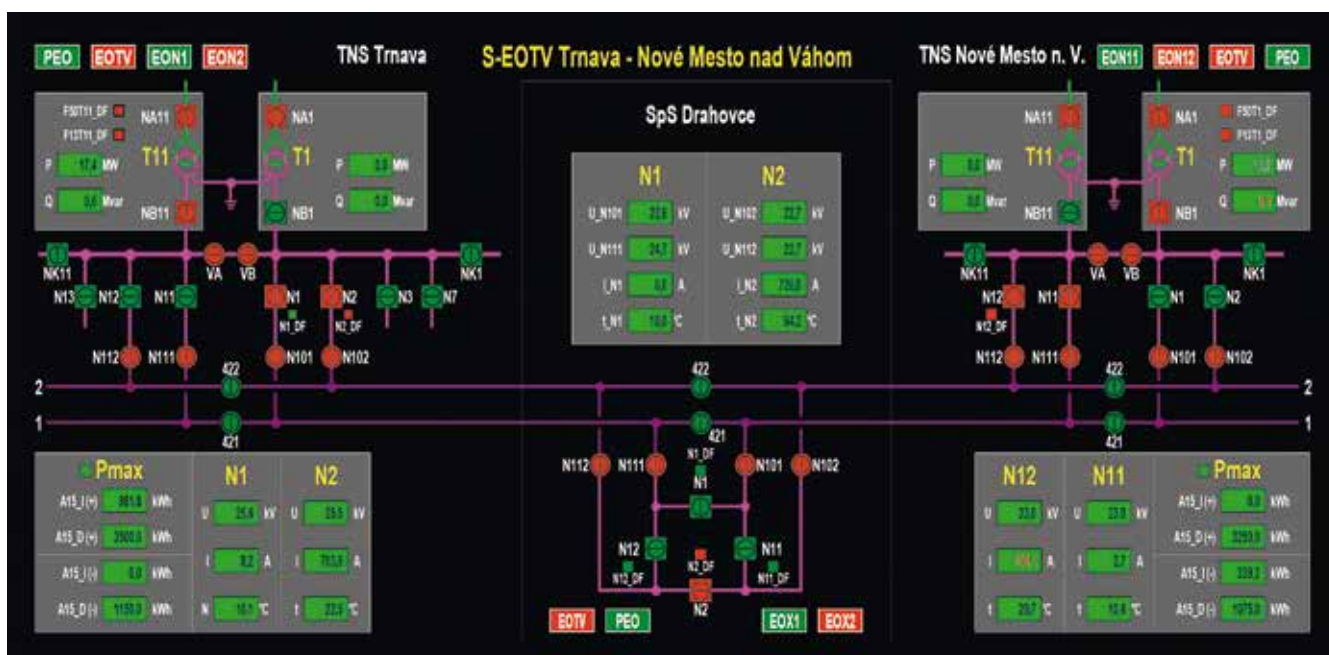
Išlo o prvú „ostrú“ skúšku pilotného projektu. Skúške predchádzala niekoľkoročná príprava na báze teoretickej prípravy, skúšok ohrevu a vývoja programových úloh RSS.

Riešením problematiky ohrevu TV na striedavej trakčnej sústave bol poverený Výskumný a vývojový ústav Žilina, konkrétne Oddelenie analýz, skúšok a predpisov EE vo Vrútkach. Postupne boli zo strany odboru oznamovacej a zabezpečovacej techniky a elektrotechniky zadané dve úlohy VaV, prvá s cieľom nájsť optimálny spôsob ohrevu TV a po jej úspešnom ukončení druhá, ktorej výstupom je plne funkčný SEOTV na pilotnom úseku. Podobné riešenie SEOTV, ktorého nasadenie a riadenie dokáže operatívne zabezpečiť elektrodispečer zo svojho stanovišťa bez pomoci iných prevádzkových pracovníkov v TNS alebo SpS, je na jednosmernej trakcii 3 kV v súčasnosti už prevádzkované v úseku od TM Bytča po TM Štrba. Toto riešenie však nebolo možné jednoducho aplikovať na jednofázovú striedavú trakčnú sústavu bez nutnosti zásahu do obvodov technológie vysokého napätia. Tomu sa však riešitelia chceli od začiatku vyhnúť, pretože by to aplikáciu systému značne predražilo. Preto v roku 2016 navrhli systém elektrického ohrevu dvojstranným napájaním TV z dvoch rôznych zdrojov s fázovo posunutými trakčnými napätiami. Ako zdroje boli použité dvojice trakčných transformátorov v susedných TNS Trnava a TNS Nové Mesto nad Váhom, ktorých rôznymi kombináciami sa podarilo úspešne odskúšať všetky technicky možné hodnoty vzájomného fázového posunu. Ako najvhodnejšie sa ukázalo použitie zdrojov s fázovým posunom 60°, pri ktorom dosiahnutý prúd postačuje na účinný ohrev vodičov TV, zároveň však nedochádza k nebezpečnému preťažovaniu trakčných transformátorov ani iných prvkov a elektrických vedení.

Pilotné riešenie spočívalo nielen v rozšírení programového vybavenia RSS o úlohu riadenia elektrického ohrevu, ale aj v úprave úlohy sledovania teploty vodičov TV a doplnenia úlohy sledovania dodržania dohodnutej maximálnej rezervovanej kapacity (MRK) elektrického výkonu odoberaného z distribučnej siete. Práve MRK predstavuje dôležitý parameter celého procesu ohrevu. Udáva zmluvne dohodnutý limit odberu elektrickej energie počas referenčnej štvrt hodiny pre dané odberné miesto meraný v kW. Jeho prekročenie vedie k pokutám účtovaným ŽSR zo strany distribútora vo výške asi 100 € za jeden kW, čo predstavuje penále vo výške až stoviek tisícov € za incident. Úloha beží v RSS aj počas normálnej prevádzky a stráži tak spotrebu TNS nepretržite. Preto priamym dôsledkom zavedenia SEOTV v úseku je okrem schopnosti realizovať ohrev iniciovaním SEOTV aj trvalá eliminácia rizika prekročenia MRK v objektoch TNS Nové Mesto nad Váhom a TNS Trnava.

Hoci sa zvoleným spôsobom ohrevu TV podarilo vyhnúť nutnosti akéhokoľvek zásahu do silových obvodov trakčných napájacích a spínacích staníc, na jeho zavedenie bolo nevyhnutné upraviť nastavenie ochrán napájačových vývodov a trakčných transformátorov a zabezpečiť presné sledovanie potreby TNS prostredníctvom fakturačných impulzov generovaných elektromermi dodávateľa elektriny. Počas doby vývoja systému sa postupne uskutočnili štyri skúšky ohrevu TV. Všetky sa uskutočnili v nočných hodinách a spravidla v nedeľu z dôvodu nutnosti dopravnej výluky oboch kolají na hlavnom ťahu po dobu takmer troch hodín. Počas tejto doby bolo potrebné nielen vykonať naplánované skúšky, ale po ich ukončení zabezpečiť aj prehliadku celého 54 km dlhého úseku trate pre prípad, že by pri skúškach došlo k poškodeniu trakčného vedenia. Preto určite patrí uznanie nielen realizátorom úspešného projektu, ktorý je podľa všetkého unikátny v rámci európskych železničných tratí elektrifikovaných striedavou sústavou, ale aj všetkým pracovníkom Sekcie EE OR Trnava a elektrodispečerom, ktorí sa na skúškach zúčastnili.

Martin Holeček



Nová obrazovka ovládania EOTV v RSS s reálnymi údajmi počas ohrevu TV 2. kolaje.

# 2019

JANUÁR	FEBRUÁR	MAREC	APRÍL	MÁJ	JÚN	JÚL	AUGUST	SEPTEMBER	OKTÓBER	NOVEMBER	DECEMBER
1 2 3 4 5 6	1 2 3	1 2 3	1 2 3 4 5 6 7	1 2 3 4 5	1 2	1 2 3 4 5 6 7	1 2 3 4	1	1 2 3 4 5 6	1 2 3	1
7 8 9 10 11 12 13	4 5 6 7 8 9 10	4 5 6 7 8 9 10	8 9 10 11 12 13 14	6 7 8 9 10 11 12	3 4 5 6 7 8 9	8 9 10 11 12 13 14	5 6 7 8 9 10 11	2 3 4 5 6 7 8	7 8 9 10 11 12 13	4 5 6 7 8 9 10	2 3 4 5 6 7 8
14 15 16 17 18 19 20	11 12 13 14 15 16 17	11 12 13 14 15 16 17	15 16 17 18 19 20 21	13 14 15 16 17 18 19	10 11 12 13 14 15 16	15 16 17 18 19 20 21	12 13 14 15 16 17 18	9 10 11 12 13 14 15	14 15 16 17 18 19 20	11 12 13 14 15 16 17	9 10 11 12 13 14 15
21 22 23 24 25 26 27	18 19 20 21 22 23 24	18 19 20 21 22 23 24	22 23 24 25 26 27 28	20 21 22 23 24 25 26	17 18 19 20 21 22 23	22 23 24 25 26 27 28	19 20 21 22 23 24 25	16 17 18 19 20 21 22	21 22 23 24 25 26 27	18 19 20 21 22 23 24	16 17 18 19 20 21 22
28 29 30 31	25 26 27 28	25 26 27 28 29 30 31	29 30	27 28 29 30 31	24 25 26 27 28 29 30	29 30 31	26 27 28 29 30 31	23 24 25 26 27 28 29	28 29 30 31	25 26 27 28 29 30	23 24 25 26 27 28 29
								30			30 31

# Správa majetku bilancuje po takmer roku fungovania

V januári 2018 bola zriadená ako nová vnútorná organizačná jednotka Správa majetku ŽSR. Ako zvládla skoro ročnú pôsobnosť a na akých činnostiach sa podieľala?

Nosnou činnosťou Správy majetku, ako to už z názvu vyplýva, je zabezpečenie komplexnej správy železničných budov. Tých je celkovo 5 321, z toho je 3 697 v tzv. okruhu železničnej infraštruktúry a 1 624 v okruhu nepotrebného majetku. „Úvod roka a začiatok vzniku Správy majetku, ako novej VOJ ŽSR, bol mimoriadne hektický. Veď vznik tohto útvaru je považovaný za najväčšiu organizačnú zmenu za posledných jedenásť rokov. Bolo identifikovaných viac ako 80 aktuálnych problémov, ktoré bolo potrebné okamžite vyriešiť. Obrazne povedané, od výroby pečiatok pre jednotlivé útvary počnúc, až po vydávanie vlastných interných riadiacich aktov končiac. Taktiež sa nastavoval vlastný systém reportovania kľúčových ukazovateľov výkonnosti Správy majetku, ktorý je pre efektívne riadenie nevyhnutný,“ hovorí jej riaditeľ Ján Kováč. Výkon správy, vrátane údržby budov a s tým súvisiacich ďalších činností, je za-



Opravená zastávka Ružomberok – Rybárpole...



Takto dnes vyzerá komerčná budova na krytej rampe v Čiernej nad Tisou po oprave.



...a jej pôvodný stav.



A takáto bola jej podoba pred opravami.

bezpečovaný prostredníctvom výkonných regionálnych pracovísk - Oblastných správ majetku (OSM) v Trnave, Žiline, Zvolene, Košiciach, sekciami správy a ich výkonnými pracoviskami - Strediskami miestnej správy a údržby. V nich údržbové zásahy realizuje 23 mobilných zásahových čiat. Medzi najvýznamnejšie opravy budov realizované v roku 2018 na jednotlivých OSM patria:

- **Ivanka pri Nitre – výpravná budova** - výmena okien a dverí, oprava a vymalovanie fasády, výmena strešnej krytiny vrátane opravy nadstrešných častí komínov, výmena, resp. náter klampiarskych prvkov.
- **ŽST Rimavská Sobota vestibul** - oprava omietok a stropov, oprava obkladov, oprava dlažby, výmena okien a dverí.
- **Čierna nad Tisou - Komerčná budova na krytej rampe** - výmena okien a dverí na 1. NP, oprava a náter fasády, oprava vnútorných priestorov, oprava rampy, odvapovného a príchodového chodníka.
- **Zastávka Ružomberok – Rybárpole** - oprava fasády, okien a dverí, obnova náterov a malieb, oprava strechy.

Jednou z hlavných priorít Správy majetku je aj koordinácia činností týkajúca sa vytypovania pozemkov v predstaničných priestoroch, vhodných na zriadenie parkovísk pre cestujúcich. Tieto parkoviská sú budované na náklady obcí a ŽSR samo-

správam vhodné pozemky prenajímajú za prijateľnú nákladovú výšku. „Za obdobie prvých troch kvartálov tohto roka bolo oslovených 90 obcí, z ktorých prejavilo záujem o spoluprácu zatiaľ iba 47,“ informuje riaditeľ Správy majetku Ján Kováč. V rámci metodologickej činnosti pripravuje Správa majetku aj novely metodického postupu GR k úprave postupu v oblasti nakladania s majetkom štátu v správe ŽSR. Výsledkom by mal byť dôsledný prehľad o majetku z hľadiska jeho potrebnosti alebo nepotrebnosti pre činnosti ŽSR a jednoduchšie nakladanie s majetkom označeným ako nepotrebným. Ďalšou z činností, ktoré úsek zabezpečuje, je spolupráca na realizácii projektu Konceptia spoplatňovania železničnej infraštruktúry – zabezpečenie evidovania a fakturovania miest vhodných na predaj prepravných dokladov. VOJ SM výrazným spôsobom prispela aj k vytvoreniu *Smernice Dispozičné usporiadanie a vybavenie verejnej časti staničných budov*, o ktorej tiež píšeme v tomto čísle. Okrem spomenutých činností zabezpečuje Správa majetku aj iné úlohy, ako napríklad činnosti spojené so zabezpečením ponuky nepotrebného majetku na predaj a prenájom



Výpravná budova v Ivanke pri Nitre a jej nová tvár.

a riadi dislokácie priestorov. „Správa majetku v rámci ŽSR koordinuje činnosti pre majetkovoprávne usporiadanie nehnuteľností pod stavbami realizovanými NDS, a. s. a SSC. Ďalej sme navrhli a realizujeme systematickým spôsobom obnovu technického stavu kultúrnych pamiatok v správe ŽSR, zaoberáme sa riešením problematiky bezbariérového prístupu cestujúcich v priestoroch staníc a plníme mnoho ďalších úloh, ktoré sa dotýkajú spravovaného majetku,“ dodáva J. Kováč.

(luk), foto - SM



Pôvodný stav v Ivanke pri Nitre je už minulosťou.



Vestibul v stanici Rimavská Sobota získal po oprave modernejšiu podobu.



Takto vyzeral vestibul pred opravami.

## December začal tragickou nehodou

Prejsť cez priechod pre chodcov na červenú či vyliezť na vlak, keď je odstavený, považujú mnohí za istú dávku rebélie, pretože si myslia, že sa im nič vážne nemôže stať. Opak býva pravdou, a preto ŽSR stále varujú cestujúcich, aby sa nezdržovali na miestach, ktoré im nie sú prístupné.

V stredu 5. decembra krátko po pol desiatej večer sa na železničnej stanici v Sekuliach stala tragická nehoda. Muž vyliezol na vozeň nákladného vlaku, ktorý bol odstavený na šiestej staničnej koľaji. Zasiahol ho elek-

trický prúd z trakčného vedenia, ktorý ho usmrtil. Následkom toho došlo k výpadku napájania trakčného vedenia v úseku Zohor – Kúty štátna hranica. ŽSR sa neustále snažia o šírenie osvetly medzi cestujúcimi

a žiadajú ich, aby nevstupovali do priestorov, ktoré sú pre verejnosť prísne zakázané, pretože zásah elektrickým prúdom býva zvyčajne smrteľný.

(liz)

## Vďaka spolupráci ŽSR a mesta sa znovu otvorila čakáreň v Detve

ŽSR v minulosti uzavreli priestory čakárne na železničnej zastávke Detva z dôvodu ukončenia predaja cestovných lístkov a z dôvodu zabránenia vandalizmu v „nestrážžených“ priestoroch. V novembri tohto roku sme s mestom Detva uzavreli dohodu o spolupráci. Z nej vyplýva, že mesto zabezpečí základnú starostlivosť o priestory stanice - teda jej otváranie, upratovanie či dohľad Mestskej polície. ŽSR sa zaviazali zabezpečiť na svoje náklady vykurovanie a dodávku elektriny.

(pop), foto - ŽSR



# Medzinárodné dohody otvárajú nové možnosti

Významnou súčasťou aktivít na úrovni Generálneho riaditeľstva ŽSR je proces medzinárodných vzťahov, ktorý zabezpečuje Odbor stratégie a vonkajších vzťahov (O150). Hlavnou náplňou je bilaterálna a multilaterálna spolupráca s manažermi železničnej infraštruktúry, dopravcami a medzinárodnými železničnými organizáciami v súlade so strategickými zámermi, predpismi a normami ŽSR.

Slovensko hraničí s 5 krajinami a tvorí vonkajšiu hranicu Európskej únie, kde sa stretávajú dôležité tranzitné železničné systémy s rozchodom 1435 mm a 1520 mm.

Medzi Slovenskom a Ukrajinou je uzavretá medzivládna dohoda o železničnej doprave cez štátnu hranicu, ktorá je transponovaná aj do dohody medzi ŽSR a Ukrajinskými železnicami (Ukrzaliznyca). Na základe tejto dohody sa uskutočňujú stretnutia na najvyššej úrovni raz ročne a schvaľujú sa tu základné predpisy pre organizáciu prác hraničných priechodov (Matovce – Užhorod, Čierna nad Tisou – Čop) a cestovný poriadok pre prevádzku vlakov v pohraničných staniách. 25. mája 2018 sa uskutočnilo slávnostné podujatie venované dokončeniu výstavby a uvedeniu do prevádzky Beskydského tunela. Realizácia tohto projektu má veľký strategický a medzinárodný význam, nakoľko je súčasťou V. krétskeho medzinárodného koridoru (prechádzajúceho cez územie Talianska, Slovinska, Maďarska, Slovenska, Ukrajiny a ďalších krajín) a zabezpečí tak neobmedzený prechod tranzitnej nákladnej dopravy a cestujúcich v spojení Európa – Ázia.

Medzi vládami Slovenska a Poľska je podpísaná dohoda o železničnej doprave cez štátnu hranicu, ktorá je v súčasnosti aktualizovaná a jej podpísanie sa očakáva v roku 2019. Na základe Rámцovej dohody medzi PKP S. A. a ŽSR sa uskutočňujú raz ročne stretnutia Komisie pre železničnú dopravu. **V októbri 2018 sa toto stretnutie uskutočnilo na Slovensku a bolo dohodnuté, že v prvom štvrtroku 2019 sa začne novelizácia Miestnej zmluvy Medzilaborce – Łupków do formy jedného dvojjazyčného dokumentu.**

Medzi Slovenskom a Českou republikou je podpísaná medzivládna dohoda o železničnej doprave cez štátne hranice. Stretnutia medzi manažermi infraštruktúry ŽSR a SŽDC, s. o. sa uskutočňujú dvakrát ročne na Pohraničných konferenciách a Stálych pracovných skupinách. Aktuálnymi témami nedávnej Stálej pracovnej skupiny bola plánovaná modernizácia v úseku železničnej trate Devínska

Nová Ves – Kúty št. hr., a príprava stavby Komplexná rekonštrukcia trakčného vedenia Púchov – Lúky pod Makytou, št. hr. Vzťahy medzi Slovenskom a Rakúskom v oblasti železničnej dopravy na hraničných priechodoch sú popísané v medzištátnej dohode. S rakúskym manažérom infraštruktúry ÖBB-Infrastruktur AG sa v súčasnosti aktualizuje Zmluva o prepojení infraštruktúr, Miestna zmluva Bratislava – Petržalka – Kittsee a pripravuje sa aj nová Zmluva o elektrifikácii Marchegg – Devínska Nová Ves.

Medzi Slovenskom a Maďarskom platí medzivládna dohoda o železničnej doprave. Na základe dohody medzi manažermi infraštruktúry sa uskutočňujú stretnutia Stálej pracovnej skupiny raz ročne. S našim južným susedom máme 7 železničných hraničných priechodov, avšak dvoch partnerov. Pre hraničný priechod Rusovce – Rajka je to GySEV Zrt., pre ostatné MÁV Zrt.

Najdôležitejšou novinkou nedávneho obdobia bolo obnovenie prevádzky osobných vlakov na linke Hegyeshalom – Rajka – Bratislava – Petržalka od GVD 2017/2018. V roku 2018 bolo novelizovaných 5 zo 7 Miestnych zmlúv a v roku 2019 budú pokračovať aktualizácie Miestnych zmlúv na priechodoch Čaña – Hidasnémeti a Slovenské Nové Mesto – Sátoraljaújhely.

**V rámci multilaterálnej spolupráce sa krajiny V4 na tohtoročných zasadnutiach zaoberali témami diagnostiky železničnej infraštruktúry, výhybkami pre vysokorýchlostné trate a tiež diskutovali o nákupe a použiteľnosti materiálu.** Najbližšou témou rokovania bude budovanie vysokorýchlostnej trate, ktorá bude prepájať Maďarsko, Slovensko, Česko a Poľsko.

**ŽSR sú členom medzinárodnej organizácie CER, ktorá vyvíja aktivity pre podporu rozvoja železníc a zdôrazňuje presun prepravy na ekologicky prijateľnejšie dopravné druhy, minimalizáciu externých nákladov a zlepšovanie hospodárskych výsledkov železníc.** Členstvo v CER je dôležité, pretože vytvára podmienky pre súčinnosť železníc pri predkladaní, vypracovávaní a pripo-

mienkovaní európskej legislatívy železníc. Najdôležitejšou súčasťou aktivítou v oblasti prípravy stratégie CER patrí stanovenie politických priorít na obdobie 2019 – 2024, pripomienkovanie návrhov EÚ k viacročnému rozpočtu EÚ a Nástroja na prepájanie Európy (CEF). V oblasti železničnej infraštruktúry v tomto roku boli aktuálne témy používania prípravkov s obsahom glyfozátu na ničenie burín a drevené podvaly ošetrené látkami obsahujúce kreozot.

**Najdlhšie sú ŽSR členom medzinárodnej organizácie UIC, ktorá udrzuje a rozvíja celkové prepojenie železničného systému a umožňuje jeho interoperabilitu za účelom zlepšenia železničnej konkurencieschopnosti.**

V súčasnosti UIC sa aktívne podieľa na záležitostiach v oblasti štandardizácie a prípravy medzinárodných železničných štandardov IRS (v minulosti to boli vyhlášky), globálnych a regionálnych projektových aktivitách, aktivitách v oblasti digitalizácie, v oblasti výskumu a inovácií a aktivitám v oblasti systému riadenia kvality.

Ďalšou dôležitou organizáciou je RNE, ktorá v rámci medzinárodnej spolupráce vyvíja IT nástroje, ktoré nachádzajú uplatnenie v železničnej doprave. Aktuálne úzko spolupracuje s Agentúrou EÚ pre železnice (ERA) v oblasti implementácie TAF a TAP TSI.

Organizácia pre spoluprácu železníc OSŽD vytvára základy spolupráce medzi členskými krajinami. Je to organizácia združujúca príslušné ministerstvá dopravy členských krajín. ŽSR sa na činnosti OSŽD podieľajú prostredníctvom svojich odborníkov v komisiách ako „Infraštruktúra a koľajové vozidlá“ alebo „Kódovanie a informatika“. Výstupom činnosti týchto komisií sú Vyhlášky OSŽD, ktoré sú ďalej využívané nielen v členských krajinách. OSŽD spolu s UIC v súčasnosti pripravujú spoločné vyhlášky, ktorých cieľom je zjednotenie a zjednodušenie postupov pri preprave Východ – Západ. Dlhodobou činnosťou je novelizácia Konvencie OSŽD, ktorá stanovuje základne princípy fungovania a riadenia tejto organizácie.

## 20. výročie Inštitútu vzdelávania a psychológie v štýle jazdy v parnom vlaku

V októbri 2018 Ústredný inštitút vzdelávania a psychológie (ÚIVP) oslávil 20. výročie od svojho vzniku a organizácia si odvtedy prešla viacerými zmenami. Do svojho fungovania zaviedla mnoho inovácií a postupne rozšírila svoje pôsobenie aj za hranice Slovenska.

Mimoriadnu akciu si užili zamestnanci ÚIVP spolu s pozvanými hosťami slávnostnou jazdou vlakom. Vlak bol vypravený 29. októbra zo stanice Žilina a ťahaný bol parným rušňom Zelený Anton. Rušňovodič Peter Szépe zahúkal na odchod a vlak sa rozbehol plnou parou vpred do cieľovej stanice Oravský Podzámok.



Riaditeľ ÚIVP zároveň počas akcie poďakoval svojim súčasným, ale aj bývalým zamestnancom za náročnú prácu, ktorú za 20 rokov odviekli. Zároveň poďakoval zástupcom materskej spoločnosti GR ŽSR za podporu pri rozvoji ÚIVP. V závere vyslovil pranie, aby ÚIVP aj naďalej fungoval ako úspešná a moderná organizácia prispievajúca k bezpečnej prevádzke na tratiach ŽSR, a toto želanie podporil aj námestník generálneho riaditeľa pre ľudské zdroje Pavol Hudák. Krásne slnečné počasie, dobrá nálada a u mnohých tiež nostalgické spomienky na začiatky firmy vytvorili nezabudnuteľnú atmosféru a naštartovali ďalšiu, veríme, že rovnako úspešnú etapu fungovania ÚIVP.

Zuzana Žitňanová, foto: Jozef Diky

## Zimné opatrenia v ŽSR

Mrazy, poľadovica, husté sneženie či záveje, to všetko je súčasťou zimného obdobia, s ktorým sa musia železničiar každoročne popasovať. Podmienky a spôsob zabezpečenia úloh a činností, aby na železničiach fungovalo všetko ako má aj v zimnom období, upravuje predpis ŽSR OP 17 „Železničná prevádzka v zimných podmienkach“.

Zimné obdobie je na účely predpisu OP 17 súvislé obdobie od 1. novembra do 30. apríla dvoch po sebe nasledujúcich kalendárnych rokov v rámci priebehu jednej a tej istej zimnej sezóny. Zimné obdobie bolo stanovené na základe sledovaní vývoja poveternostnej situácie za posledné roky, avšak, nie je možné reálne určiť jeho presné ohraničenie. **Na riadenie prác spojených s preventívnou ochranou a odstraňovaním prekážok a porúch v železničnej prevádzke sa na každom organizačnom stupni zriadi Štáby zimnej ochrany (ŠZO), ktoré prijímajú potrebné opatrenia a zaisťujú v úzkej spolupráci všetkých organizačných zložiek čo najúčinnnejšie opatrenia na odstraňovanie prekážok v železničnej prevádzke počas zhoršeného počasia.** Vedúcim ŠZO na GR ŽSR je námestník generálneho riaditeľa ŽSR pre prevádzku. Členmi sú riaditelia určených odborov GR ŽSR a vedúci oddelenia operatívneho riadenia dopravy a výluk na Odbore dopravy GR ŽSR. Vedúcim ŠZO pre obvod OR je riaditeľ OR. Členmi sú námestníci riaditeľa OR, prednostovia sekcií, vedúci oddelenia riadenia dopravy ÚRD a vedúci prevádzkového oddelenia SŽTS a zástupca SM. Riaditeľ príslušného OR po vzájomnej dohode menuje do ŠZO OR aj zástupcov železničných podnikov. Vedúcim ŠZO pre obvod ŽST je prednosta ŽST a členmi sú vedúci VP v obvode ŽST. Výkonným orgánom ŠZO na jednotlivých organizačných stupňoch je ústredný dispečer ŽSR, kontrolný dispečer OR, elektrodispečer, prípadne výpravca. Príkazy výkonným orgánom ŠZO môže dávať iba vedúci ŠZO. Stupne ohrozenia železničnej prevádzky sú rozdelené nasledovne:

### 1. STUPEŇ - ZHORŠENIE POVETERNOSTNÝCH PODMIENOK

Ak je podľa správ hlasnej služby očakávané zhoršenie poveternostných podmienok a vývoj počasia predpokladá vytváranie prekážok v železničnej prevádzke, kontrolný dispečer príslušného OR vyhlási 1. stupeň ohrozenia.

### 2. STUPEŇ - NEBEZPEČIE OHROZENIA PREVÁDZKY

Pri ďalej sa zhoršujúcich poveternostných podmienkach, kedy hrozí prerušenie dopravy, kontrolný dispečer OR po dohode s vedúcim ŠZO príslušného OR, vyhlási 2. stupeň ohrozenia železničnej prevádzky.



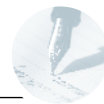
### 3. STUPEŇ - PREKÁŽKY V PREVÁDZKE

Ak sa poveternostné podmienky naďalej progresívne zhoršujú a nastanú prekážky v železničnej prevádzke, vyhlási kontrolný dispečer OR na príkaz vedúceho ŠZO príslušného OR 3. stupeň. Všetci členovia ŠZO nastupujú na pracovisko a aktivujú sa opatrenia pre tento stupeň. Na odstránenie vzniknutých prekážok sa nasadzujú všetky dostupné a pripravené prostriedky a sily z prostredia železnice, ako aj z externého prostredia. Všetky práce na odstraňovaní vzniknutých prekážok riadi ŠZO na príslušnom organizačnom stupni. O vyhlásení tohto stupňa upovedomí kontrolný dispečer príslušného OR príslušné VOJ ŽSR v ohrozenej oblasti a železničné podniky.

O vyhlásení tohto stupňa upovedomí kontrolný dispečer príslušného OR ústredného dispečera ŽSR, ktorý cestou riaditeľa Odboru dopravy GR ŽSR o vzniknutej situácii informuje námestníka generálneho riaditeľa ŽSR pre prevádzku.

Ak sa rozšíria nepriaznivé poveternostné podmienky predstavujúce ohrozenia prevádzky 2. a 3. stupňa ohrozenia v dvoch či viacerých obvodoch príslušného OR, alebo vzniknutú situáciu nie je možné zvládnuť nasadením síl a prostriedkov príslušného OR, požiada vedúci príslušného ŠZO o aktivovanie ŠZO na GR ŽSR.

Dňom 15. októbra 2018 v zmysle predpisu OP 17 všetky OR vyhlasujú, že sú pripravené na prácu v zimných podmienkach.



# Káble spájajú nielen zariadenia, ale aj ľudí

„Kabelári“ na košickom OR zabezpečujú prevádzku káblových obvodov. Pod ich kompetencie spadá 1 190 km diaľkových metalických káblov, 360 km diaľkových optických káblov, 56 km metalických káblov uložených na päte koľajnice, 165 km nadzemných vedení a stoviek km miestnych metalických káblov.


Ich údržbou sa odstraňujú poruchy a zabezpečuje sa spoľahlivá činnosť oznamovacích a zabezpečovacích zariadení, ktoré sú nevyhnutné pre riadenie železničnej dopravy. Stretnutie pracovníkov káblových obvodov sa uskutočnilo koncom októbra

v Margecanoch. Cieľom bolo vytvoriť priestor na diskusiu a vzájomnú výmenu informácií z odvetvia OZT káblvej techniky. Stretnutie podporil aj prednosta Sekcie OZ Košice Igor Ilavský, ktorý poukázal nielen na dôležitosť a význam tejto techniky,

ale venoval sa aj aktuálnej téme „Správa káblových vedení na ŽSR“. Zúčastnil sa aj Róbert Madarász (MEGGER Slovakia), zástupca spoločnosti, ktorá je väčšinovým dodávateľom meracej techniky.

(liz), foto: SMSÚ KT Košice, František Geleta



<p>Až vianočné zvony zazvonia, ihličie Vám doma zavonia, zahodte všetky trápenia a starosti, užite ...</p> <p><b>tajnička.</b></p>				<b>Pomoc:</b> anis, lola, kont'a, oberst	somár	Slovenská informačná služba (skr.)	Locus Sigilli (skr.)	vie, má vedomosť		vlastnilo	čistiaci prostriedok	Lekárska komora (skr.)	papuľa zvierat	ľahký nákladný automobil		
				nórska metropola					juhoamer. opica dcéra kráľa Euryta							
				<b>1</b>												
				symetrála Hospodárska zmluva (skr.)			dom. meno Karolíny samec morky								kremík (zn.) plukovník (zastar.)	
<b>Jozef Vysočani</b>	vysoko- horský hľadavec	druh účesu (nár.)	hektoliter (skr.) radón (zn.)		neveľa hlasuje					prítok Volgy divoko						
cez, naskrz					prírodná kvapalina pláta				Deutsche Bahn (skr.) slovná pomoc			domáce meno Kataríny	epocha triasu (geol.)			
smerom z vnútra					kartová hra strážne zvieratá				vodný tok zhášaj, uhášaj							
indium (zn.)			spaľuje keď					vták čiernej farby rádium (zn.)								
<b>2</b>																
dolujú, dobyvajú						pokladnica				vyťahuj meč						

## Vianočná atmosféra našich staníc

S prichádzajúcimi sviatkami je aj posledné číslo nášho časopisu trochu viac vianočné. Rozhodli sme sa ukázať, ako sa na prichádzajúce sviatky na jednotlivých staniciach pripravujete. Aj prostredníctvom fotografií, ktoré zachytávajú predvianočné obdobie, vám prajeme pokojné prežitie pracovných služieb.

Fotky živých vianočných stromčekov nám poslal Cyprián Rychnavský, prednosta ŽST Margecany.

Tohtoročný stromček nechýba ani v ŽST Vranov nad Topľou. Fotky nám poslal prednosta stanice Ján Dargaj.



V ŽST Margecany ne-smie chýbať ani živý vianočný stromček vo vnútri stanice.



Vianočný stromček, ktorý zdobí železničnú stanicu v Margecanych.



Vianočný stromček pred ŽST Vranov nad Topľou.



Fotky vianočnej výzdoby sme dostali aj zo ŽST Stará Turá, poslal nám ich prednosta ŽST Nové Mesto nad Váhom Roman Paška. O čistotu stanice sa tam stará Mária Božoňová, ktorá miluje kvety. Keďže v zime kvety nerastú, svoju záľubu nahrádza zdobením

vonkajších priestorov. Vianočnú atmosféru do vestibulu stanice výchla zase osobná pokladnička ZSSK Viera Pašková. Tieto dámy sú ukážkou peknej spolupráce, aj napriek tomu, že každá z nich pracuje v inej železničnej firme.



Vonkajšia výzdoba ŽST Stará Turá...



...a nechýba ani ozdobený vianočný stromček.

Večernú vianočnú atmosféru nám priblížil fotografiami zo ŽST Nová Baňa výpravca Vladimír Brieška.

Vysvietená „vianočná“ stanica v Novej Bani.



Adventný veniec v ŽST Nová Baňa.





**Do redakcie nám, okrem fotografií, prišiel aj vianočný vinš od výpravkyne ŽST Úľany nad Žitavou.**

### Vianoce v Úľanoch nad Žitavou

*Bežne, ako každým rokom,  
blížime sa k Vianociam krokom.  
Nový železničný rok grafikomom,  
potom Vianoce s kalendárom.  
Na koho padne čierny Peter,  
denná, nočná, Štedrý večer.  
Keď je tá „smola“,  
aspoň výzdoba to trochu zdoľá.  
Na stromčeku drevená mašinka,  
veď sme nejaká železničná rodinka.  
Ani gombík ŽSR nezostane bokom,  
je z neho mašlička s logom.  
Zvončeky zvonía, sviečky svietia,  
všetko sa ligoce.  
Prajeme Vám krásne,  
pracovné a požehnané Vianoce.*

(luk)



Vianočný stromček ŽST Úľany nad Žitavou.



Stromček im zdobí drevená mašinka.



Ani exteriér stanice nezostal bez výzdoby.

## Mikulášska jazda električkou prilákala viac ako tisíc účastníkov

**Osvetlená vianočná električka, horiace koľaje či malý ohňostroj. Aj taký bol program 4. ročníka Vianočnej električky ku sviatku sv. Mikuláša, ktorý čakal deti v Trenčianskych Tepliaciach.**

Organizátori si pre deti pripravili aj zaujímavú zápletku so šiestimi čertami, ktorá mala navodiť predvianočnú atmosféru. „Tento rok bola zápletku, ako pracovníci TREŽ pochytili čertov a zatvorili ich do klieťky, aby nemohli sv. Mikulášovi ukradnúť balíčky pre deti. Čerti

sa z klieťky dostali a Mikuláš ich musel zahnať do klieťky, aby nestrášili deti. Všetko dobre dopadlo a deti dostali vyťažnené balíčky,“ opisuje atmosféru prvého decembra Dušan Nosál, riaditeľ Trenčianskej elektrickej železnice, n. o. V balíčku si deti našli perník v tvare električky, sladké



Čerti, ktorí strašili deti.



cukríky, oriešky a pamätnú magnetku. Vianočná električka premávala trikrát a posledná jazda bola o 17:00 hod. Počas celého dňa prepravila až 1 647 osôb a okrem električky bola zabezpečená aj autobusová doprava. Pred odchodom električky sa deti mohli ešte odfoťiť s Mikulášom, anjelikom a tí odvážnejší aj s čertom. Jazda električky trvala 20 minút a sprevádzali ju aj ohňové či dymové efekty, na ktoré dohliadal dobrovoľný zbor hasičov z Trenčianskej Teplej s maximálnou opatrnosťou.

(liz), foto: Impulz.press

Dátum	Trat'	Výročie
15. 1.	Palárikovo – Šurany	145
30. 1.	Bratislava Rača – Bratislava - Vajnory	145
5. 2.	Bratislava – Berg štátna hranica	105
7. 4.	Šahy – Krupina	120
1. 5.	Rožňava – Bánréve MÁV	145
31. 5.	Palota – Lupkóv PKP (bez tunela)	145
1. 6.	Plaveč – otvorenie prevádzky novej stanice	50
18. 6.	Oravský Podzámok – Tvrdošín	120
30. 6.	Lupkóvsky tunel	145
1. 7.	Moldava nad Bodvou – Medzev	125
1. 7.	Počkaj – Baňa Lucia	125
9. 7.	Čadca – Makov	105
20. 7.	Rožňava – Dobšiná	145
26. 7.	Banská Bystrica – Podbrezová	135
27. 7.	Trenčianska Teplá – Trenčianske Teplice	110
19. 8.	Topoľčany – Veľké Bielice	135
1. 9.	Myjava – Nové Mesto nad Váhom	90
5. 9.	Jesenské – Tisovec	145
6. 9.	Jablonica – Brezová pod Bradlom	120
7. 9.	Šurany – Zlaté Moravce	125
26. 9.	Levice – Úľany nad Žitavou	105
28. 9.	Telgárt – Dobšinská ľadová Jaskyňa	85
10. 10.	Žilina – Rajec	120
15. 10.	Spišské Vlachy – Spišské Podhradie	125
17. 10.	Šaľa – Neded	110
30. 10.	Hronská Dúbrava – Banská Štiavnica (normálny rozchod)	70
31. 10.	Prievidza – Nitrianske Pravno	110
1. 11.	Bratislava hlavná stanica – Bratislava východ	125
2. 11.	Komárno - most cez Dunaj	110
3. 11.	Čadca – Zwardoň PKP	135
8. 11.	Komárno – Kolárovo	105
12. 11.	Plešivec – Slavošovce	125
26. 11.	Zbehy – Radošina	110
30. 11.	Humenné – Stakčín	110
18. 12.	Poprad – Kežmarok	130
21. 12.	Tvrdošín – Suchá Hora	120
27. 12.	Margecany – Smolník (úzky rozchod)	135

# KALENDÁR VÝROČÍ TRATÍ ŽSR V ROKU 2019

Polovica storočia uplynula od otvorenia prevádzky v rekonštruovanej pohraničnej prechodovej stanici do Poľska v Plavči. Väčšina uvedených tratí dosiahne v roku 2019 už vyše sto rokov prevádzky, dokonca sa niektoré výročia blížia k poldruhu storočia. Obdobie posledných 25 rokov 19. storočia bolo obdobím, kedy sa budovali stovky kilometrov miestnych tratí.

Pavol DERAJ

