

ROČNÍK XXVII ŽELEZNIČNÝ FEBRUÁR 2019

SEMAFOR

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Kolektívna zmluva na roky 2019 a 2020

Druhy šikany na pracovisku

Výmeny izolátorov trakčného vedenia

Vykoľajený vlak v Krompachoch

Príhovor generálneho riaditeľa ŽSR

Milé kolegyně a kolegovia,

7. februára bola podpísaná Kolektívna zmluva ŽSR na roky 2019 – 2020. Oproti minulosti sme sa v rámci procesu kolektívneho vyjednávania, žiaľ, ocitli v stave, kedy jedna odborová organizácia, konkrétne OZ GINN, odmietla ňou odsúhlasené znenie kolektívnej zmluvy podpísať. Ich dôvody alebo motiváciu komentovať nebudem, ale musel som na vzniknutú situáciu reagovať, nakoľko jej rukojemníkmi ste boli všetci zamestnanci.

Podnikovú kolektívnu zmluvu som z tohto dôvodu v súlade so zákonom o kolektívnom vyjednaní podpísal iba s Odborovým združením železničiarov (OZŽ) ako najväčšou odborovou organizáciou pôsobiacou v ŽSR. Tento postup zabezpečil ako tvorbu a čerpanie sociálneho fondu, tak aj ostatné potrebné náležitosti a zároveň sme sa s OZŽ dohodli na ďalšom rokovaní o mzdovom raste pre roky 2019 - 2020. Prvýkrát sa procesu kolektívneho vyjednávania za stranu zamestnávateľa zúčastnili naši ekonómovia, čo diskusiu podstatne profesionalizovalo a dalo na viaceré návrhy už počas vyjednávania ekonomický pohľad. V kolektívnej zmluve sa vedenie ŽSR zaviazalo pripraviť do 15. marca komplexný návrh mzdového a odmeňovacieho systému, ktorý bude postavený **na troch základných princípoch**. Jasne stanovená hierarchia pracovných pozícií a kariérneho rastu zamestnancov, jednoznačne kalkulovaná tarifná i prémieová zložka mzdy pre každú pracovnú pozíciu a nárast mzdy, naviazaný na rast odbornej spôsobilosti, zodpovednosti, náročnosti pracovných úloh a výkonnosti zamestnanca. Na tomto návrhu sa už intenzívne pracuje a po jeho sfinalizovaní ho predstavíme odborom. Chcem aj týmto spôsobom vyzvať obe strany na konštruktívne rokovania, pri finálnej podobe je potrebné maximálne zohľadniť spravodlivosť, nakoľko zdrojov na krytie osobných nákladov podľa predstáv ani jednej strany nebude dostatok. Ako jeden z čiastkových výstupov zriadenej pracovnej skupiny je poznatok, že



medzi generálnym riaditeľom a funkčne najnižšie zaradeným zamestnancom je príliš veľa riadiacich úrovní, čo často spôsobuje značné skresľovanie informácií smerujúcich od generálneho riaditeľa k zamestnancom a zároveň informácie od vás sa cez vašich nadriadených ku mne nedostanú alebo sú značne upravené. Zároveň vysoký počet riadiacich úrovní vedie u niektorých kolegov na riadiacich pozíciách k tomu, že sa zbavujú zodpovednosti, neprijímajú rozhodnutia zodpovedajúce ich pracovnej pozícii a mnohí z nich sa zmenili na úradníkov, ktorí vymenili dennodenný kontakt so svojimi podriadenými alebo našimi obchodnými partnermi za emailovú komunikáciu. Túto situáciu považujem za problém a budem ju riešiť. V ŽSR v tomto období prebieha hĺbkový audit Implementačnej jednotky Úradu vlády a Útvaru hodnoty za peniaze (UHP) Ministerstva financií, ktorého výsledky budú známe koncom apríla a aj tieto budú podkladom pre zjednotenie riadiacej štruktúry ŽSR. Vedenie ŽSR si je vedomé, že v súčasnej finančnej situácii, kedy rast mzdových nákladov iba v roku 2019 presiahne hranicu 20 miliónov €, pričom z rozpočtu nám neboli pridelené žiadne dodatočné

zdroje, je potrebné realizovať program úspor. V snahe predísť špekuláciám a tzv. zaručeným informáciám chcem zdôrazniť, že pôjde o štrukturálne zmeny zamerané na zníženie počtu riadiacich a administratívnych zamestnancov. V oblasti prevádzky, ktorá je kostrou našej firmy, sú v súčasnosti realizované iba dva optimalizačné projekty. Prvý je zameraný na centralizáciu riadenia dopravných prostriedkov a druhý na tzv. ciele investície v oblasti automatizácie staničných zabezpečovacích zariadení. Pripravované štrukturálne zmeny sú nevyhnutné pre zabezpečenie finančnej stability ŽSR a konkurencieschopný rast miezd v najbližších rokoch.

Vo februári som rovnako plnil svoj sľub a cestoval po pracoviskách v regiónoch. Navštívil som Plešivec, Rimavskú Sobotu, Zvolen, zriaďovaciu stanicu Žilina – Teplička, Skalicu, Holíč a Kúty. Teším sa, že aj na týchto pracoviskách som sa stretol so zariadenými železničiarimi s otvorenou myslou, ktorí aj napriek nie práve ideálnym podmienkam na pracoviskách vykonávajú svoju prácu zodpovedne, s vysokou profesionalitou a nasadením.

Vzhľadom na nedávnu mimoriadnosť na úseku hlavnej trate Margecany – Spišské Vlachy, kedy sa v sobotu 16. februára v podvečerných hodinách vykoľajil nákladný vlak prevážajúci piesok a štrk, sa chcem osobitne poďakovať všetkým kolegom z prevádzky, ktorí pracovali na odstraňovaní následkov tejto nehody. Nakoľko ide o hlavnú trať, je potrebné následky udalosti odstrániť v čo najkratšom čase, a preto práce na mieste koordinoval osobne pán námestník pre prevádzku Igor Polák.

Za to vám všetkým patrí moje úprimné poďakovanie.

S úctou

Juraj Tkáč
generálny riaditeľ ŽSR

NA OBÁLKE

Večerný príchod zubačky, uprostred zasneženej krajiny, z Tatranskej Štrby na Štrbské Pleso zachytil náš čitateľ Jozef Poláček.



Personálne zmeny

Generálny riaditeľ Železníc Slovenskej republiky Juraj Tkáč:

- dňom 23. januára 2019 zaradil do funkcie vedúcej Oddelenia správy registratúry a archívu na Odbore krízového riadenia a ochrany GR ŽSR Michaelu KUBINOVÚ,
- dňom 5. februára 2019 vymenoval do funkcie riaditeľky Ústredného inštitútu vzdelávania a psychológie Janu ŠIMONČIKOVÚ.

Z návštev generálneho riaditeľa ŽSR Juraja Tkáča



MS v hokeji sa blížia. Aké zmeny čakajú stanice v Košiciach a v Bratislave?

83. ročník majstrovstiev sveta v ľadovom hokeji sa uskutoční na Slovensku. Fanúšikovia si tak budú môcť prísť pozrieť hokejové zápasy do Bratislavy či do Košíc. Štafetu prebrali Slováci po Dánsku a budú to v poradí už druhé majstrovstvá u nás doma. Prvé MS na Slovensku boli v roku 2011. Vo februárovom čísle Železničného Semaforu sme sa pýtali aj na to, akými úpravami prebehnú železničné stanice.

Majstrovstvá sveta v ľadovom hokeji sú už každoročne veľkou udalosťou. Od posledných majstrovstiev prešla železničná stanica Košice komplexnou rekonštrukciou. „Návštevníkom sa ponúka celé portfólio služieb v nákupných a stravovacích zariadeniach, ale aj zariadeniach pre spoločenské posedenie,“ zhrnul Marián Novák z OR Košice. Revitalizácia stanice zahŕňala nový informačný systém, ktorý poskytuje základné informácie o vlakových spojeniach. Systém je doplnený modernou rozhlasovou ústredňou so sieťou reproduktorov prijímajúcej budovy a na nástupištiach. „Pre zvýšenie bezpečnosti cestujúcich a návštevníkov, ako aj zlepšenia bezpečnosti a ochranu majetku ŽSR boli v prijímajúcej budove železničnej stanice Košice vybudované rozsiahle požiaro-technické zariadenia. Ide najmä o ústredňu elektrickej požiarnej signalizácie a ústredňu domáceho (evakuáčného) rozhlasu, ktoré sú vzájomne prepojené. Venujeme pozornosť vylepšeniu intenzity a estetickéj úrovne osvetlenia,“ špecifikoval Novák.

V rámci príprav na Majstrovstvá sveta boli prevedené menšie opravy. „Lokálne opravy fasády spočívajúce v osekani a oprave

existujúcich omietok, finálne exteriérové nátery vo farebnom odtieni prispôsobenom existujúcemu vzhľadu fasády, očistenie a náter drevených okien na 1. a 2. nadzemnom podlaží, nátery mreží, oceľových dverí a vrát, oprava vonkajšieho schodiska vedúceho do výškovej budovy, oprava vonkajšieho schodiska na 1. nástupisko, kompletne nátery oceľových prístreškov (lastovičiek) na všetkých nástupiskách,“ vymenúva Martin Pindroch, vedúci ŽSR zo Správy Majetku ŽSR Bratislava, Oblastná správa majetku Košice.

V železničnej stanici Košice je naplánovaná komplexná rekonštrukcia nástupísk 1, 2, 3, avšak z hľadiska časovej náročnosti a zvýšených nárokov pri organizovaní dopravy počas výluk kolají a samotných nástupísk v rámci jednotlivých etáp výstavby, resp. pristavovania súprav k nástupištiach, ide o rekonštrukciu, s ktorou sa ráta až po majstrovstvách sveta. „Pred majstrovstvami sveta sa plánuje zrealizovanie len nevyhnutných úprav, ako sú úprava a natretie prístreškov pri východe a vstupe na 3. nástupište, obnova stropu v podchodoch a oprava obkladov pri východoch na nástupištia, oprava dlažby na 1. a 3. nástupišti či oprava asfaltového

povrchu na 2. nástupišti,“ vymenúva Marián Novák, vedúci oddelenia pre úsek riadenia dopravy.

Inak je na tom železničná stanica Bratislava hlavná stanica. Pred blížiacimi MS sveta železnice pristúpia k čiastkovým riešeniam v menšom rozsahu, než bolo pôvodne naplánované. Už v decembri bola generálnym riaditeľom ŽSR zriadená pracovná skupina, ktorá začala pripravovať alternatívny plán čiastočného vizuálneho zatraktívnenia železničnej stanice Bratislava - hlavná stanica. Práce by mali dokončiť do konca apríla 2019. V rámci týchto úprav bude zabezpečená napr. výmena svetelného označenia stanice, výmena nefunkčných svietidiel v interiéri aj exteriéri, aplikácia novej fasádnej fólie, čistenie a náter Feal obkladov, čistenie a oprava náterov dverí, hĺbkové čistenie obkladov a dlažby, vytvorenie nového orientačného systému, navigačných línií, osadenie sadrokartónu medzi reštauráciou a čakárňou na druhom podlaží atď.

Slovensko bude tento rok žiť hokejom o niečo viac a my veríme, že aj vďaka vynoveným a upraveným priestorom našich staníc sa cestujúci budú cítiť príjemne.

(liz)

Hlavná stanica v Bratislave má nové výťahy a sprístupnený batožinový podchod

Od 24. januára 2019 je na bratislavskej hlavnej stanici spustený do prevádzky zrekonštruovaný bývalý batožinový podchod a nové samoobslužné výťahy na nástupištiach číslo 1 až 5.

ŽSR týmto krokom zabezpečili bezbariérový prístup a väčší komfort nielen imobilným cestujúcim z predstaničného priestoru priamo na jednotlivé nástupištia k vlaku bez nutnosti sprevádzania cestujúcich zamestnancami stanice cez koľajisko úrovnňovými priechodmi. Prístup k výťahom je vybavený aj vodiacimi lištami a Braillovým písmom pre nevidiacich a slabozrakých cestujúcich. Bezbariérová prístupová cesta pre zdravotne postihnutú osobu a osobu so zníženou pohyblivosťou vedie cez vstupnú halu nájazdovou rampou do vestibulu a na nástupište číslo 1. Cesta na nástupištia číslo 2, 3, 4, 5 pokračuje z nástupišťa číslo 1 sa-

Zrekonštruovaný bývalý batožinový podchod.



Samoobslužný výťah na Hlavnej stanici v Bratislave.

moobslužným výťahom do podchodu pod koľajiskom a ďalej podchodom k samoobslužným výťahom na jednotlivé nástupištia (na nástupište číslo 6 priamo z nástupišťa číslo 1). V prípade, ak by boli tieto výťahy nefunkčné, bezpečný prístup na nástupište sprevádzaním imobilného cestujúceho zabezpečia zamestnanci železničnej stanice. Pre včasný nástup imobilného cestujúceho do vlaku sa odporúča príchod na železničnú stanicu 30 minút pred odchodom vlaku.

(luk), foto: Miroslav Lisinovič

Falck Healthcare, a. s. – poznatky z prvých mesiacov spolupráce

Falck Healthcare, a. s. od októbra 2018 začal svoju činnosť v oblasti poskytovania zdravotníckych služieb v súvislosti s prácou pre zamestnancov ŽSR v regióne Bratislava v dvoch zdravotníckych zariadeniach:

- Poliklinika Falck Healthcare, Bratislava, Radlinského 27,
- Poliklinika JUH, Trenčín, Halalovka 63.

Požiadali sme spoločnosť Falck Healthcare o zhodnotenie poznatkov a skúsenosti z prvých mesiacov spolupráce. Radi sa s vami podelíme o spätnú väzbu od riaditeľky Polikliniky Falck Healthcare, Radlinského, Bratislava, Lucie Vitárius:

„Počas štyroch mesiacov sme v našich zariadeniach zrealizovali viac ako tisíc lekárske preventívnych prehliadok vo vzťahu k práci a začali sme očkovanie zamestnancov proti klieštovej encefalitíde. Vyše 400 zamestnancov absolvovalo kurzy prvej pomoci.

Každý zamestnanec má možnosť vyjadriť svoj názor s priebehom prehliadky vyplnením dotazníka spokojnosti, ktorý obdrží pri príchode na recepciách našich polikliník. Zamestnanci najviac oceňujú prostredie, v ktorom zdravotnú starostlivosť poskytujeme, prístup nášho personálu a plánovanie vyšetrení. Každý z nich pri príchode dostane itinerár, v ktorom sú uvedené časy jednotlivých vyšetrení. Nemusia tak zbytočne dlho vysedať pred každou ambulanciou, ale v prestávkach sa môžu občerstviť v automatoch, pozeráť televíziu alebo si prečítať noviny. Snažíme sa minimalizovať prestoje medzi jednotlivými vyšetreniami, pri takom veľkom množstve prehliadok však nie je možné vyhovieť všetkým“.

Pre zrýchlenie a skvalitnenie priebehu prehliadok by sme chceli všetkých zamestnancov upozorniť na dodržiavanie týchto zásad:

- dodržujte čas vyšetrenia, ktorý vám bol odovzdaný,
- ak je v rámci prehliadky naplánovaný odber krvi, na vyšetrenie prídte nalačno, pred odberom vypite cca 0,5 l čistej vody, dajte si len ľahkú večeru (nejedzte sladké a ťažké vyprázané jedlá a nepite alkohol, môže to skresliť váš výsledok), ak pravidelne užívate lieky, je potrebné ich užiť,
- ak máte periodickú preventívnu prehliadku zameranú len na prácu v noci, nemusíte prísť nalačno, prehliadka pozostáva len z EKG vyšetrenia a vyšetrenia lekárom pracovnej zdravotnej služby,
- ak sa liečite na vysoký tlak, cukrovku alebo akékoľvek iné chronické ochorenie, pre ktoré navštevujete odborného lekára, prinesť si poslednú lekársku správu so sebou (častým problémom býva nameraný vysoký tlak),
- dodržujte pokyny uvedené v "lekárskej správe", ktorú dostanete pri ukončení prehliadky od lekára pracovnej zdravotnej služby (napr. doložiť nález z odborného vyšetrenia, absolvovať vyšetrenie u obvodného lekára a doručiť záver).



Zamestnanci, ktorí pracujú na pracoviskách s rizikovými prácami pre vibrácie, absolvujú lekársku prehliadku, súčasťou ktorej je pletyzmografické vyšetrenie.

Pletyzmografia je vyšetrovacia metóda na sledovanie funkčných porúch cirkulácie malých ciev horných končatín. Vyšetrenie je nebolestivé, bez nepríjemných pocitov a je vykonávané v sede. Vyšetrovaná končatina je položená na podložke a sestra na jednotlivé prsty pripevní snímače. Vyšetrením sa sleduje miera prekrvenia končatín v pokoji a v troch časových intervaloch po ponorení do chladnej vody.

Veľký dôraz treba upriamiť na prípravu na pletyzmografické vyšetrenie:

- najmenej 2 hodiny pred vyšetrením nefajčite,
- ráno v deň vyšetrenia a pred vyšetrením nepite čiernu kávu a nápoje s obsahom kofeínu,
- v zimnom období noste rukavice a pred vyšetrením nevychádzajte von z budovy, zdržujte sa v teple,
- 12 hodín pred vyšetrením nepite alkohol.

Okrem lekárske preventívnych prehliadok realizuje spoločnosť Falck Healthcare aj kompletný dohľad nad pracovnými podmienkami, ktorý vykonávajú odborníci – verejní zdravotníci. Cieľom týchto aktivít je naďalej zabezpečovať a zlepšovať pracovné podmienky tak, aby nedochádzalo k ohrozeniu zdravia zamestnancov. V najbližšom období sa uskutočnia obhliadky na jednotlivých pracoviskách, počas ktorých budú verejní zdravotníci posudzovať zdravotné riziká. V rámci roka sú plánované aj opakované merania hluku, chemických faktorov a vibrácií na vybraných pracoviskách.

A zase ten porcelán...

V posledné januárové dni bola zima v Žilinskom kraji v plnom prúde. I napriek nepriazni počasia sú „trolejáři“ v neustálej pohotovosti. Tak tomu bolo i tieto dni. Najprv sa v predposledný januárový deň v Žiline roztrhol 40-ročný izolátor DZL a takmer paralyzoval dopravu naprieč Slovenskom. Roztrhnutím izolátora došlo k previsu trakčného vedenia, dotyku jeho častí so zemou a následnému prepáleniu trolejového drôtu a kotevného nástavca trolejového drôtu. Pri odstraňovaní poruchy bol trolejový drôt spojený trolejovou spojku a kotevný nástavec vymenený.

Nasledujúci deň z rovnakého dôvodu museli „trolejáři“ zasahovať medzi Považskou Teplou a Plevníkom. Aj tu im bol dôvod ich zásahu veľmi povedomý. Porucha izolátora opäť zasiahla do plynulosti železničnej dopravy. Namáhavú prácu však i teraz zvládli so značnou profesionalitou, aj v náročných podmienkach a už po pár hodinách bola doprava opäť obnovená.

Porúch s podobným scenárom by však bolo omnoho viac, keby sa pred viac ako desiatimi rokmi nezačala investičná akcia, ktorej výsledkom bola a je súvislá výmena izolátorov na sieti ŽSR. K tomuto rozhodnutiu prispel dlhodobý sa zhoršujúci stav v oblasti bezpečnosti prevádzky trakčného vedenia, nárast počtu porúch vedenia s mimoriadne vysokým negatívnym dopadom na plnenie grafikonu vlakovej dopravy v prvých rokoch nového milénia. S tým súviseli tradične aj vysoké náklady, spojené s odstraňovaním následkov porúch trakčného vedenia a úhrady škôd prepravcom v súvislosti s poškodením zberačov elektrických hnacích vozidiel. Narastajúci počet porúch trakčného vedenia, najmä z dôvodu poruchy keramických izolátorov vedenia, ohrozoval bezpečnosť a plynulosť železničnej prevádzky a existovala aj potenciálna hrozba úrazu, či už zamestnancov ŽSR, alebo zamestnancov dopravcov, ako aj cestujúcich.

Analýzou poruchovosti trakčného vedenia po začiatku milénia, sledovaním a vyhodnocovaním príčin poruchových stavov,



prevádzkových mimoriadností, bola zistená jednoznačná skutočnosť, ktorá poukázala, že najčastejším zdrojom poruchy trakčného vedenia je mechanické alebo elektrické poškodenie izolátorov vedenia. K obdobným záverom a porovnateľným štatistickým údajom v tej dobe dospeli aj okolité železničné spoločnosti. Medzi rozhodujúce príčiny tohto stavu patrila skutočnosť, že v rámci projektov elektrifikácie železničných tratí v období 50. až 80. rokov minulého storočia boli k dispozícii len ke-

ramické izolátory vedenia s porcelánovou glazúrou. Tento materiál je však mimoriadne citlivý najmä na mechanickú celistvosť povrchovej vrstvy telesa izolátora, zmeny klimatických teplôt, elektrické namáhanie (skrat, prepätia a podobne), ako aj vplyvy priemyselného prostredia (exhaláty). Každá porucha na trakčnom vedení a zvlášť prasknutie izolátorov spôsobuje nežiaduce ťahy, namáhania a deformácie izolátorov, ako aj súčastí zostáv vedenia a zapríčiňuje vznik mikroprasklín, ktoré sa v nasledujúcom období stávali ďalším zdrojom porúch prvkov TV.

Aj preto bolo na základe predložených analýz rozhodnuté zabezpečiť postupnú výmenu tohto poruchového elementu. Postupnou náhradou starých keramických izolátorov za nové kompozitné izolátory sa v úsekoch, ktoré boli týmto spôsobom upravené, znížila poruchovosť TV zapríčinená poruchou izolátora na nulu. Avšak, i napriek viac ako desaťročnej výmene izolátorov sa nájdu ešte miesta, kde komplexná výmena izolátorov neprebehla. Ide o tie úseky, ktoré budú predmetom modernizácie železničných koridorov, resp. o úseky, kde je potrebné dokončiť rozbehnutý proces výmeny izolátorov.

S pokračujúcou výmenou izolátorov na sieti ŽSR sa poruchy z príčiny poškodenia izolátora trakčného vedenia budú vyhýbať. Avšak, i napriek pokroku s výmenou izolá-

>>>





Poškodené trakčné vedenie, previs trakčného vedenia, prepálený trolejový drôt a kotvový nástavec.

torov je potrebné uvažovať aj nad ďalšími výmenami komponentov trakčného vedenia – výmenou dožitých prvkov trakčného vedenia, medzi ktoré patria nosné laná, trolejový drôt a pod. I tieto prvky majú výrobcom deklarovanú životnosť už desaťročia za sebou. Práce na trakčnom vedení je stále dosť, ale i napriek všetkým prekážkam „trolejáři“ v ŽSR zvládajú poruchy trakčného vedenia s profesionálnym prístupom a stále je možné prehlásiť staré známe: „trakčné vedenie jazdné bez obmedzenia“.

Ján Rohlíček, foto: OR Žilina

Neetické správanie na pracovisku je veľký problém doby. Poznáte druhy šikany?

Vždy existovala, no každý sa o nej bál hovoriť. Šikana na pracovisku dokáže človeka poriadne zničiť. Zobrať mu chuť do práce a preniesť traumy aj do domáceho prostredia. Okrem toho má výrazný vplyv na zdravie. Podľa štatistik má so šikanou na pracovisku skúsenosť až 8 % zamestnancov. Že je tento problém stále aktuálny a živý, dokazujú aj nedávno medializované informácie z Policajného zboru. Rozpoznáte šikanu? Aké druhy existujú a ako sa prejavujú?

MOBBING – keď šikajú kolegovia

Vyznačuje sa útokmi skupiny proti jednotlivcovi. Kolektív, ktorý šikana, je pritom približne v rovnakom pracovnom zaradení ako obeť. Ide o psychické prejavy násillia, dlhodobé ponižovanie či zastrašovanie. Medzi prejavy mobbingu patria verbálne útoky, psychický nátlak, pokusy o poškodenie dobrej povesti, izolovanie kolegu od celej skupiny pracovníkov, ale aj ohováranie. Forma teda môže byť rôzna, od otvorenej šikany formou ústneho vyhrážania, po prenasledovanie písomnou formou či nepríjemnými telefonátmi a e-mailami. Nechýba neoprávnená kritika pracovného a osobného života.

BOSSING – keď šikana šéf

Termín bossing používame, ak je šikajúcou osobou v nadriadenom postavení, čiže šéf. Šikananá osoba si môže toto správanie všimnúť až po čase, keď sa začnú objavovať prvé náznaky nespokojnosti, pocitu zlyhania, stresu a nechuti ísť do práce. Prejavmi bossingu môže byť bezdôvodne odlišné odmeňovanie pracovníka, zvýšené požiadavky na jeho výkon a čas strávený v práci, privlastňovanie si výsledkov práce nadriadeným či neschvalovanie dovolení.

DISKRIMINÁCIA

Z bossingu častokrát vychádza diskriminácia. Môžeme o nej hovoriť v prípade, ak šéf so šikananou osobou zaobchádza inak, než by v tej istej situácii zaobchádzal s jeho kolegom. Ďalšou formou je šéfom vydaný predpis či nariadenia, ktoré obeť znevýhodnia pred ostatnými. Ide teda o diskriminačné zaobchádzanie, ktoré podkopáva a sponchyňuje dôstojnosť človeka.

SEXUÁLNE OBŤAŽOVANIE

So sexuálnym obťažovaním na pracovisku sa podľa odborníkov stretáva každá tretia žena. Veľa z nich ho mlčky toleruje najmä z dôvodov, aby nevyzerali ako prudé citlivky, alebo aby v prípade nadriadeného neprišli o prácu. Hoci je miera tolerance u šikananých rôzna, vo všeobecnosti môžeme povedať, že obťažovanie začína pri sexuálnych vtipoch a nechcených pozvaniach na rande. Do tejto skupiny patrí aj nežiaduce flirtovanie sexuálnej povahy. Vyšším levelom sú nevhodné dotyky a sexuálne zneužitie.

STAFFING

Hovorí sa o ňom veľmi málo, no je pomerne rozšírený. Ide o stav, kedy podriadení systematicky šikajú svojich šéfov. Najčastejšie ho chcú zosadiť z vrcholovej pozície. Prejavmi staffingu sú napríklad zadržovanie informácií, otvorené osočovanie, ohováranie či neuposlušnosť príkazom.

(red)

Kolektívna zmluva ŽSR 2019 – 2020

Po náročných siedmich kolách kolektívneho vyjednávania bola 7. februára podpísaná Kolektívna zmluva ŽSR na roky 2019 a 2020. Príprava návrhu kolektívnej zmluvy a jej následné vyjednanie bolo viac, ako v predchádzajúcich obdobiach, podrobené aj diskusií na sociálnych sieťach. Je to súčasný trend, ktorý však v niektorých pohľadoch nezohľadňuje všetky súvislosti kolektívneho vyjednávania, a preto býva často ovplyvnený nedostatkom objektívnych informácií. Zmluvné strany vyvinuli maximálne úsilie na dosiahnutie ekonomicky prijateľného kompromisu pre ďalší vývoj ŽSR.

Kolektívna zmluva ŽSR priniesla dohodu v oblasti odmeňovania, v ktorej sa zamestnávateľ zaviazal vyplácať zamestnancom odmeňovaným tarifnou mzdou mesačnú prémie v sume 45 €. Táto prémie je vyplácaná s prihliadnutím na odpracované hodiny popri doterajších prémiiach a je evidovaná na osobitnom mzdovom druhu aj na výplatnej páske zamestnanca. Na základe dohody zmluvných strán bude ďalej pokračovať kolektívne vyjednanie k realizácii mzdového nárastu pre roky 2019 a 2020.

Zamestnávateľ sa zaviazal vyplatiť mimoriadnu prémie ku Dňu železničiarov a k Vianociam za podmienky, že zisk z ostatných obchodných činností bude vyšší ako plánovaný zisk, aj po vyplatení mimoriadnej prémie budú pokryté všetky ekonomicky neoprávnené náklady.

Zároveň boli zmenené podmienky pri nároku na odmenu pri odchode do starobného alebo invalidného dôchodku. Zamestnanec má nárok na odmenu 100 € za každý odpracovaný rok, ak skončí pracovný pomer dohodou do 12 mesiacov od vzniku nároku. Odpracované roky sa počítajú ku dňu nároku na dôchodok.

V oblasti stravovania sa s účinnosťou KZ ŽSR zvýšila suma hlavného jedla na 4 € zároveň so zvýšením príspev-



ku na stravovanie zo sociálneho fondu na 0,28 €. Príspevok zamestnávateľa na stravovanie je 2,20 €, čiže výsledná cena hlavného jedla hradená zamestnancom je 1,52 €.

Sociálna starostlivosť o zamestnancov bola rozšírená zaradením nových typových pozícií do nároku na poskytovanie rekondičných pobytov. Sú to typové pozície montér oceľových konštrukcií, tunelár, nádražný, dozorca dopravne na DOT, tranzitér a váhar. Títo zamestnanci majú podľa KZ a predpisu Ok 4 nárok na poskytnutie rekondičného pobytu každé štyri roky v trvaní dvoch týždňov.

Zmena sa dotýka aj poskytovania občerstvenia v prípade sťažených pracovných podmienok. Nápojové poukážky v hodnote 0,66 € budú poskytované paušálne v denných zmenách v letnom období od 1. júna do 31. augusta a vo všetkých zmenách v zimnom období od 1. decembra do 28. februára kalendárneho roka.

Prílohami kolektívnej zmluvy sú Smernica pre odmeňovanie zamestnancov ŽSR a Sociálny fond ŽSR. Podrobnejšie si nároky, práva a povinnosti zamestnávateľa, vyplývajúce z KZ ŽSR 2019 – 2020, môžete prečítať na stránkach intranetu ŽSR.

(red), foto: ŽSR



Traťová poloha vlakov – nový informačný pomocník pre výpravcov

Pre bezpečné a plynulé riadenie železničnej dopravnej prevádzky je nutné mať správne a včas poskytnuté potrebné informácie. K tejto nutnosti, ktorá je viac ako zrejماً výpravcom a dispečerskému aparátu, slúžia aj rôzne informačné systémy. V tejto súvislosti preto odbor dopravy GR ŽSR pripravuje do prevádzky novú aplikáciu Traťová poloha vlakov. Pre koho bude táto aplikácia určená a aké prinesie prevádzkové benefity, nám predstavil Peter Šulko, zástupca riaditeľa Odboru dopravy GR ŽSR.

Základným dokumentom pre riadenie vlakovej dopravy na dráhe je grafikon vlakovej dopravy. Grafikon je však dlhodobý plán, ktorý sa v prevádzke rôznymi vplyvmi mení na dennej, dokonca až hodinovej báze. Ako vieme, tých vplyvov je celé spektrum, ako napríklad samotné kalendárne obmedzenia vlakov, požiadavky dopravcov na zavedenie, odrieknutie alebo lomenie vlakových trás, technické a technologické vplyvy, ako na strane dopravcu, tak i na strane manažéra infraštruktúry, generujúce meškanie vlakov, výlukové práce na infraštruktúre, vplyvy počasia, jazdy rušiacich alebo mimoriadnych vlakov, nehody alebo iné prevádzkové mimoriadnosti. „Úlohou zamestnancov riadenia dopravy je všetky tieto plánované a neplánované vplyvy zosúladiť do správnych dopravných rozhodnutí, dôsledkom ktorých musí byť jazda vlakov bezpečná a v maximálnej miere aj plynulá. Nevyhnutnou podmienkou je preto, ako dostať, tak aj poskytnúť správne, presné a včasné potrebné informácie, čo výpravcovia alebo dispečeri sami veľmi dobre vedia,“ vysvetľuje Peter Šulko.

Doposiaľ má väčšina výpravcov v rámci riadenia dopravy priamy pohľad na železničnú prevádzku len v rozsahu vlastnej riadenej stanice či dopravne a k nej prirahých medzistaničných úsekov. Ten väčší náhľad, súčasne na niekoľko dopravní a niekoľko ich medzistaničných úsekov, majú okrem dispečerského aparátu len niektorí výpravcovia, riadiaci dopravnú prevádzku na diaľkovo-obsluhovaných tratiach. „Cieľom odboru dopravy GR ŽSR bolo teda funkcionalitu dnešného licencovaného Vlakového dispečerského systému, používaného prioritne len dispečerským aparátom, dostať do budúceho multilicenčného softvérového systému, dostupného pre všetkých zamestnancov podieľajúcich sa na riadení a zabezpečovaní dopravnej prevádzky, teda prioritne výpravcom. A tak vznikla aplikácia Traťová poloha vlakov,“ hovorí zástupca riaditeľa Peter Šulko.

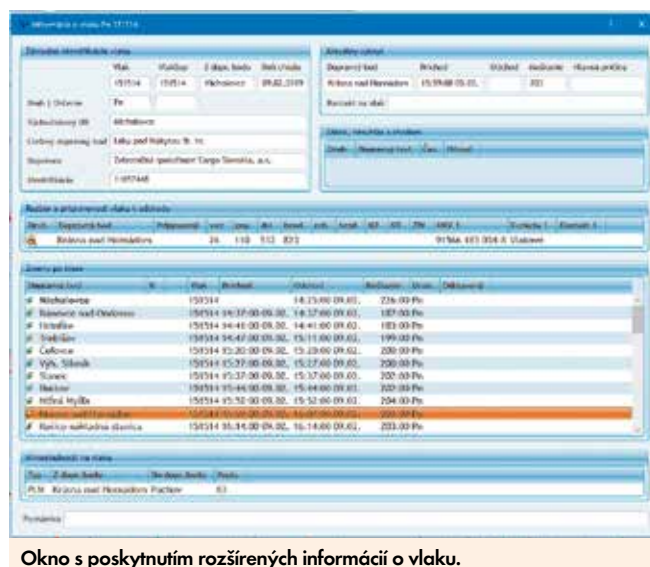


Traťová poloha vlakov (TPV) je aplikácia určená pre prevádzkovateľa dráhy ako podpora riadenia dopravného procesu. Aplikácia grafickou formou znázorňuje chod vlakov a priebeh výlukov vo vybranom traťovom úseku a dopravných bodoch. Dopravným zamestnancom v stanici poskytuje prehľad o prevádzkovej situácii na vybraných tratiach, v prípade mimoriadností a výluk umožňuje korigovať dopravné rozhodnutia.

Jednotlivé trate, resp. listy grafikonu si užívateľ vytvorí sám, a to ľubovoľne jednoduchým spôsobom. Z technických dôvodov je počet zobrazovaných dopravných bodov v liste grafikonu obmedzený na 20 a celkovo je možné mať súčasne spustené 4 listy grafikonu.



Aplikácia sa ovláda jednoduchým, intuitívnym spôsobom. Spôsob zobrazenia realizovaných ako i plánovaných vlakových trás priamo v reálnom čase je v princípe zhodný so zobrazením ako vo Vlakovom dispečerskom systéme. Polohou kurzora na dotknutej vlakovej trase sa zobrazia pre riadenie dopravy základné informácie o vlaku, vrátane kontaktu na rušňovodiča. Dvojklikom na trasu vlaku sa zobrazí okno s podrobnejšími informáciami o vlaku.



„Z tých ďalších informácií, ktoré je možné sa dozvedieť z príručky tejto aplikácie, spomeniem, že list grafikonu sa automaticky vykresľuje v aktuálnom čase, pričom je možné prehliadať dopravný vývoj 2 hodiny do minulosti a 6 hodín do budúcnosti. Aktualizácia dát o dopravnom vývoji je v užívateľsky nastaviteľnom intervale 120 – 300 sekúnd,“ hovorí Šulko. Nasadzovanie tejto aplikácie začne už v priebehu februára tohto roka, a to postupne na všetkých pracoviskách výpravcov podľa požiadaviek oblastných riaditeľstiev. Inštaláciu aplikácie na jednotlivé pracoviská budú zabezpečovať Železničné telekomunikácie, aktualizácia nových verzií bude prebiehať automaticky. Peter Šulko na záver dodáva: „Samozrejme, v prípade potreby a dobrých praktických nápadov užívateľov je možné v rámci možností aplikáciu rozvíjať. Očakávame však, že táto aplikácia už i v tomto tvare prinesie svoje využitie a pozitívny ohlas v jej praktickom využití ako informačného pomocníka pri každodennom riadení železničnej dopravnej prevádzky.“

Viete si prečítať svoju výplatnú pásku?

Zamestnávateľ je povinný zamestnancovi predložiť mesačne výplatnú pásku v papierovej podobe, pokiaľ sa so zamestnancom nedohodne na elektronickom zasielaní. Výplatná páska nesie informácie, ktoré by každý z nás mal poznať, preto sa ju naučme čítať. Uvedené informácie by vám k tomu mali pomôcť.

Pozorným čítaním výplatnej pásky môžete zistiť najmä:

- aká je suma vašej základnej mzdy, prémie, hrubej mzdy a, napokon, mzdy k výplate (čistá mzda),
- koľko dní dovolenky ste už vyčerпали a koľko vám ostáva,
- aký bol fond pracovného času za daný mesiac, koľko hodín ste odpracovali, čerpali dovolenku, koľko hodín ste čerpali na prekážky v práci,
- mzdové zvýhodnenie, vrátane počtu hodín za odpracované hodiny v sobotu, nedeľu, vo sviatok, prípadne za prácu nadčas,
- akú sumu zamestnávateľ odvádza Sociálnej poisťovni a zdravotnej poisťovni a aká je výška preddavku na daň,
- aká je výška príspevku na doplnkové dôchodkové sporenie a životné poistenie, ak ich máte.

Vysvetlivky pre každú časť výplatnej pásky si môžete prečítať pod obrázkom.

Per.oblasť: 2500 Č.p.oblasť: 12		Výp.miesto: 13		Január 2019		
Tarif.trieda: N07		Mes.základ: 850,00	Cena pr.: 1 647,95	p.ND: 38,6210		
Dovol.nár.: 35		Dovol.čerp: 0	Dovol.zost: 38	p.PPÚ: 6,8514		
KÓD - NÁZOV	HODINY	SUMA	KÓD - NÁZOV	ZL	SUMA	ZC
1000-Časová mzda mesačná	165,85	850,00	ZP (1256,83)	125,68		50,27
1010-Mzda za prácu nadčas	9,98	52,05	NP (1226,50)	17,17		17,17
4009-Prémia - KZ	165,85	45,00	SP (1226,50)	171,71		49,06
2000-Mzdové zvýh.nadčas	9,98	41,03	FZ (1226,50)	12,26		12,26
2060-Mzd.zvýh.za SO	27,00	20,25	IP (1226,50)	36,79		36,79
2064-Mzd.zvýh.za NE	27,00	40,50	ÚP (1226,50)	9,81		
2080-Mzd.zvýh.za pr.vo s	13,50	92,50	GP (1226,50)	3,06		
2125-Zaškoľovanie 25%	21,00	27,38	RF (1226,50)	58,25		
2150-Mzd.zvýhod.noc	10,83	10,51				
4000-Prémia-bežný rok		34,00				
HRUBÁ MZDA		1 213,22	2-Preddavok na daň			100,66
			CISTÁ MZDA			947,01
			9066-Stravné lístky			23,64
			9520-ŽP finančný prisp.ZC			6,64
			9320-DDS čiastkou ZC			9,96
			K V Ý P L A T E			906,77

4	5	6	7	8	9	10	11
Daň	Zdan.príj	ZP C/D	Poistné	DDP	ZC/ZL	Z.z.dan	Nez.sum
mes. 1 256,83	6,64-C	13,28-L	165,55	9,96-C	1091,28	328,11	763,17
							100,66
							44,34
							1213,22VZL

C, ZC = zamestnanec
L, ZL = zamestnávateľ
MzD = mzdový druh

FPČ = fond pracovného času
PHZ = priemerný hodinový zárobok (= p. PPÚ)
TM = tarifná mzda

1. **HRUBÁ MZDA:** je to suma vyplatenej hrubej mzdy (všetky plnenia za vykonanú prácu - základná mzda, prémie, mzdové zvýhodnenia, náhrady, odmeny), ktorá môže byť upravená o ďalšie zložky (odstupné, odchodné, príspevky zo sociálneho fondu...) (850,00 + 52,05 + 45,00 + 41,03 + 20,25 + 40,50 + 92,50 + 27,38 + 10,51 + 34,00 = 1213,22)
2. **ČISTÁ MZDA:** je to suma hrubej mzdy znížená o preddavok na daň a zákonné poistenie (do Sociálnej a Zdravotnej poisťovne), platené zamestnancom (1213,22 - 100,66 - 165,55 = 947,01)
3. **K V Ý P L A T E:** je to suma čistej mzdy upravená o vyúčtovanie náhrad cestovných výdajov a zrážky, platené zamestnancom (947,01 - 23,64 - 6,64 - 9,96 = 906,77)
4. **Zdan. príj (Zdaniteľný príjem):** je to suma hrubej mzdy a príspevku ZL na doplnkové dôchodkové sporenie a životné poistenie a vreckové pri zahraničnej služobnej ceste (1213,22 + 13,28 + 30,33 = 1256,83)
5. **ŽP (Životné poistenie):** je to suma príspevku na životné poistenie ZL a ZC (13,28; 6,64)

6. **Poistné:** je to suma príspevkov na zákonné poistenie ZC (50,27 + 17,17 + 49,06 + 12,26 + 36,79 = 165,55)
7. **DDS:** je to suma príspevku na doplnkové dôchodkové sporenie za ZL a ZC (30,33; 9,96)
8. **Č.z.daň (Čiastkový základ dane):** je to suma zdaniteľných príjmov znížená o poistné (1256,83 - 165,55 = 1091,28)
9. **Zdaň.mzda (Zdaniteľná mzda):** čiastkový základ dane, znížený o nezdaniteľnú časť základu dane (1091,28 - 328,11 = 763,17)
Nezdaniteľná časť základu dane: je suma o ktorú si ZC môže znížiť základ dane (ak má ZC u ZL podpísané daňové vyhlásenie)
10. **B (bonus):** suma daňového bonusu na nezaopatrené deti, o ktorú je znížený preddavok na daň
11. **Pred.daň (Preddavok na daň):** -19 % z tej časti základu dane, ktorá nepresiahne 176,8-násobok sumy platného životného minima vrátane ((763,17 x 19 %) - 44,34 = 100,66)
12. **Cena práce:** je to suma hrubej mzdy a zákonného poistného, ktoré platí ZL. (1213,22 + 125,68 + 17,17 + 171,71 + 12,26 + 36,79 + 9,81 + 3,06 + 58,25 = 1432,61)
13. **p.NP (priemer pre nemocenské poistenie - denný vymeriavací základ na určenie výšky nemocenskej dávky):** je podiel súčtu vymeriavacích základov, z ktorých poistenec zaplatil poistné na nemocenské poistenie v rozhodujúcom období a počtu dní rozhodujúceho obdobia. Rozhodujúcim obdobím je spravidla kalendárny rok predchádzajúci kalendárnemu roku, v ktorom vznikol dôvod na poskytnutie nemocenskej dávky.
Denná výška náhrady príjmu je v období dočasnej pracovnej neschopnosti prvých desať dní 60 % denného vymeriavacieho základu.
14. **p.PPÚ (priemer pre pracovno-právne účely):** zisťuje sa z hrubej mzdy zúčtovanej ZC na výplatu v rozhodujúcom období (kalendárny štvrtrok). Vypočíta sa ako podiel úhrnu zúčtovanej mzdy v rozhodujúcom období k počtu odpracovaných hodín v rozhodujúcom období. Používa sa pri výpočte náhrady mzdy počas prekážok v práci (napr. dovolenka, návšteva lekára a i.)

MzD 1000 Tarifná mzda

Na MzD sa eviduje tarifná mzda, ktorá zodpovedá odpracovnému času ZC v príslušnom mesiaci.

MzD 1010 Mzda za prácu nadčas

Na MzD sa eviduje mzda za prácu nadčas.

MzD 2000 Mzdové zvýhodnenie za prácu nadčas

Na MzD sa eviduje zamestnancovi mzdové zvýhodnenie vo výške 60 % jeho PHZ za hodiny práce nadčas. Ak ZC čerpal za prácu nadčas náhradné voľno, patrí mu za hodinu práce nadčas hodina náhradného voľna. V tomto prípade ZC mzdové zvýhodnenie za prácu nadčas nepatrí.

MzD 4009 Prémia - Kolektívna zmluva

Na MzD sa eviduje mesačná prémie poskytnutá ZC. Suma sa počíta automatizovane cez odpracované hodiny.
- počet: hodiny sa generujú automatizovane z EDOSu

MzD 2060 Mzdové zvýhodnenie za prácu v sobotu

Na MzD sa eviduje zamestnancovi poskytnuté mzdové zvýhodnenie za každú odpracovanú hodinu v sobotu, a to aj v prípade, ak ZC čerpal za túto prácu náhradné voľno.

>>> MzD 2064 Mzdové zvýhodnenie za prácu v nedeľu

Na MzD sa eviduje zamestnancovi poskytnuté mzdové zvýhodnenie za každú odpracovanú hodinu v nedeľu, a to aj v prípade, ak ZC čerpal za túto prácu náhradné voľno.

MzD 2080 Mzdové zvýhodnenie za prácu vo sviatok

Na MzD sa eviduje mzdové zvýhodnenie vo výške 100 % PHZ zamestnanca za každú odpracovanú hodinu vo sviatok. Ak ZC čerpal za prácu vo sviatok náhradné voľno, patrí mu za hodinu odpracovanú vo sviatok hodina náhradného voľna. V tomto prípade zamestnancovi mzdové zvýhodnenie nepatrí.

MzD 2125 Príplatok za zaškoľovanie 25 %

Na MzD sa eviduje ZC príplatok za hodiny, počas ktorých popri výkone vlastnej práce zaškoľuje zamestnanca na základe poverenia vedúcim zamestnancom. Pri zaškoľovaní 1 ZC patrí školiteľovi príplatok v sume 25 % z hodinovej tarifnej mzdy. Príplatok sa poskytuje podľa súbehu odpracovaných hodín školiteľa a zaškoľovaného. Zaškoľovanie sa uskutočňuje podľa plánu zaškoľovania a vedie sa o ňom prehľadná evidencia.

MzD 2150 Mzdové zvýhodnenie za nočnú prácu

Na MzD sa zamestnancovi evidujú hodiny práce vykonávanej v noci, za ktoré mu prináleží mzdové zvýhodnenie za nočnú prácu. Za každú hodinu nočnej práce (práca vykonávaná medzi 22:00 až 6:00 hod.) patrí ZC mzdové zvýhodnenie.

MzD 4000 Prémie - bežný rok

Na MzD sa eviduje suma prémie, poskytnutá zamestnancovi v bežnom mesiaci v zmysle prémieového poriadku. Prémie sa viažu na splnenie stanovených ukazovateľov k vopred stanovenému mesačnému obdobiu. Vypočítavajú sa ručne.

MzD 9066 Stravovacia karta

Na MzD sa eviduje suma zrážky za stravovanie, ktoré je poskytované zamestnancom prostredníctvom bonifikačnej karty v príslušnom mesiaci.

MzD 9520 ŽP finančný príspevok zamestnanca

Na MzD sa eviduje finančný príspevok ZC na investičné životné poistenie, ktoré má ZC uzatvorené s poisťovňou GENERALI. Poistenie DYNAMIK Ž je vytvorené a platné špeciálne pre zamestnancov ŽSR. Výška príspevku ZC je stanovená pevnou sumou minimálne 6,64 € mesačne.

MzD 9320 Príspevok zamestnanca na DDS STABILITA - pevná suma

Na MzD sa eviduje suma príspevku na DDS STABILITA, ktorej výšku si ZC určil v zamestnaneckej zmluve s dôchodkovou poisťovňou Stabilita. Príspevok sa zamestnancovi zrazí zo mzdy na základe dohody o vykonaní zrážky zo mzdy.

o 510 GR ŽSR

Vykoľajený vlak v Krompachoch

Železničnú dopravu na východe Slovenska ochromila nehoda v Krompachoch, kde došlo k vykoľajeniu deviatich vozňov súpravy nákladného vlaku spoločnosti Lokorail, a.s. Pri nehode sa nikto nezranil a jej príčina je predmetom vyšetrovania. Práce na trati pokračovali bez prestávky od nedele 17. februára a v utorok 19. februára Železnice Slovenskej republiky sprejzdnilu jednu z koľají. Práce prebiehali pod dohľadom námestníka generálneho riaditeľa ŽSR pre prevádzku Igora Poláka.



V sobotu 16. februára približne o 18:30 hod. došlo v Krompachoch k vykoľajeniu vozňa nákladného vlaku, následkom čoho došlo k roztrhnutiu súpravy a vykoľajeniu ďalších 8 vozňov. Železničná doprava bola preto v úseku Spišské Vlachy - Margecany zastavená. Železnice Slovenskej republiky počas nedele 17. februára vlastnými kapacitami pracovali na odstránení prepravovaného materiálu z vykoľajených vozňov. Zároveň ŽSR v súvislosti so stiahnutím vykoľajených vagonov z trate požiadali o použitie ťažkej hasičskej techniky, ktorá dorazila na miesto nehody v pondelok ráno. Počas celého pondelka 18. februára prebiehalo sťahovanie vykoľajených vagonov z trate za pomoci už spomínanej ťažkej hasičskej techniky a za pomoci techniky ŽSR. Po odstránení vykoľajených



vagonov sa začalo okamžite s prácami na oprave značne poškodených koľají. Na oprave jednej z koľají sa pracovalo počas noci z pondelka na utorok 19. februára a opravy prebiehali aj počas celého dňa, kedy sa pokračovalo v pokládke asi 90 metrov dlhého úseku. V utorok večer o 22:45 hod. potom ŽSR sprejzdnilu jednu z koľají pre dopravu.

Následne ŽSR večer a v noci z utorka na stredu 20. februára pokračovali opravou približne 300 metrov dlhého úseku na druhej poškodenej koľaji. Oprava v stredu prebiehala počas premávky na sprejzdnenej koľaji, na ktorej bola v tom čase obmedzená rýchlosť na 30 km/h. Práce na mieste vykoľajenia vlaku prebiehali pod dohľadom námestníka generálneho riaditeľa ŽSR pre prevádzku Igora Poláka.

Vlaky osobnej prepravy boli až do sprejzdnenia prvej opravenej koľaje vypravované naspäť smer Bratislava a z Margecian naspäť smer Košice. V úseku medzi Spišskými Vlachmi a Margecanmi bola doprava nahradená autobusmi. Príčiny nehody sú predmetom vyšetrovania.

(ML), foto: ŽSR

Začatie činnosti Jantárového železničného nákladného koridoru

Zverejnením ponuky trás pre medzinárodné nákladné vlaky v polovici januára 2019 dosiahol Jantárový železničný nákladný koridor začatie prevádzkovej fázy. Hlavným cieľom koridoru je uľahčiť konkurencieschopnosť cezhraničnej železničnej nákladnej dopravy medzi dôležitými priemyselnými centrami a intermodálnymi terminálmi Poľska, Slovenska, Maďarska a Slovinska, vrátane jadranského prístavu Koper a zabezpečiť účinné prepojenie na euroázijské železničné trate v Malaszewiciach na hraniciach s Bieloruskom a smerom k juhovýchodnej Európe cez Kelebiu, hraničnú stanicu do Srbska.

Jantárový železničný nákladný koridor je prvým „novým“ koridorom železničnej nákladnej dopravy, ktorý vznikol po vytvorení deviatich počítačových koridorov železničnej nákladnej dopravy, definovaných Nariadením EÚ č. 913/2010 o európskej železničnej sieti pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu. V súlade s požiadavkami nariadenia, Jantárový železničný nákladný koridor úspešne vykonal všetky potrebné kroky, ktoré bolo potrebné zrealizovať do dvoch rokov od uverejnenia vykonávacieho rozhodnutia Komisie v Úradnom vestníku Európskej únie 2. februára 2017 na základe spoločnej iniciatívy Maďarska, Poľska, Slovenska a Slovinska. Prostredníctvom nového koridoru prevzali štyri zúčastnené krajiny vedúcu úlohu pri odstraňovaní niektorých medzier, ktoré zostali v sieti koridorov železničnej nákladnej dopravy, čím sa dosiahla zvýšená flexibilita a životaschopnosť siete ako celku prostredníctvom poskytnutia viacerých možností trasovania. Štyri krajiny, päť manažérov železničnej infraštruktúry



a jeden orgán pre pridelenie kapacity koridoru sa zaviazali rozvíjať koridor nákladnej železničnej dopravy ako súčasť siete železničných nákladných koridorov v prospech dopravcov, manažérov terminá-

lov, železničných logistických spoločností a odosielateľov. Od 14. januára 2019 ponúka Jantárový železničný nákladný koridor prekonštruované trasy pre GVD 2019/2020. Žiadosti o kapacitu sa adresujú jednotnému kontaktnému miestu pre koridor (C-OSS, c-oss@rfc-amber.eu), ktoré poskytuje všetky potrebné informácie o kapacite infraštruktúry na koridore. Vďaka nedávnym investíciám do infraštruktúry, ako je napr. elektrifikácia, Jantárový železničný nákladný koridor posilňuje svoju pozíciu čoraz atraktívnejším trasovaním medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy na severojužnej osi v strednej a východnej Európe. Tento koridor prispieva k rozvoju a implementácii harmonizovaných riešení pre zabezpečenie a riadenie kapacity železničnej nákladnej dopravy a pomáha pri presune prepravy na dlhé vzdialenosti z cestnej na železničnú dopravu.

Viac informácií nájdete na webovom sídle koridoru: www.rfc-amber.eu

Amber Rail Freight Corridor

Pozvánka na medzinárodnú konferenciu

Pozývame Vás na 15. ročník Medzinárodnej konferencie železničnej oznamovacej

a zabezpečovacej techniky, ktorá sa uskutoční 1. - 3. apríla 2019 vo Vyhniach, pod

odbornou záštitou Ministerstva dopravy a výstavby SR, Železníc Slovenskej republiky a Žilinskej univerzity. Ide o úspešné medzinárodné podujatie, čím predstavuje veľký potenciál nadviazania nových užitočných kontaktov v tejto sfére. Konferencia ponúka možnosť oboznámiť sa s novinkami v oblasti železničnej oznamovacej a zabezpečovacej techniky, ale nepochybne poskytuje aj dostatočný priestor pre osobné stretnutia a odborné diskusie v úzkom kruhu. Pre viac informácií navštívte stránku www.betamont.sk/novinky2. V prípade záujmu nás, prosím, kontaktujte na e-mailovej adrese konferencia@betamont.sk.

Pozvánka
15 | **MEZINÁRODNÁ KONFERENCIA ŽELEZNIČNEJ OZNAMOVACEJ A ZABEZPEČOVACEJ TECHNIKY**
 1.-3. APRÍLA 2019, HOTEL SITNO, VYHNE

ŽSR predávajú polikliniky v Žiline a Zvolene

ŽSR vyhlásili 22. januára ponukové konania na odpredaj železničných polikliník vo Zvolene a Žiline. Pre ŽSR je to nepotrebný majetok, keďže hlavným predmetom činnosti železníc nie je zabezpečovanie zdravotnej starostlivosti.

Na základe tohto rozhodnutia zaradili železnice polikliniky medzi majetok, ktorý je určený na odpredaj. Odpredaj bude realizovaný podľa zákona č. 92/1991 Zb. o podmienkach prevodu majetku štátu na iné osoby. „Zámerom ŽSR je racionalizácia rozsahu spravovaného majetku potrebného pre prevádzku železničnej infraštruktúry a kapitalizácia ostatného majetku, ktorý s touto činnosťou nesúvisí,“ vyjadrili sa z úseku hospodárenia s majetkom Správy majetku ŽSR.



Žilinská poliklinika určená na odpredaj.



Zvolenská poliklinika určená na odpredaj.

Nájomné zmluvy, ktoré majú polikliniky so ŽSR uzatvorené, zostanú v platnosti až do prevodu vlastníctva nehnuteľností v katastri. Ide o nájmy na dobu určitú, s možnosťou ich predčasného ukončenia v prípade odpredaja.

Uzávierka ponukových konaní bude 22. marca 2019 a následne budú ponuky vyhodnotené. Proces odpredaja bude pokračovať administratívne náročným schvaľovacím postupom cez riadiace orgány ŽSR (GR a Správna rada), MDV SR a vládu SR.

(liz), foto: ŽSR


Katedra železničnej dopravy




VYPRAVÍME VÁS K ÚSPECHU







www.kzd.uniza.sk



Možnosti štúdia na Žilinskej univerzite

Študujte prevádzku a ekonomiku železničnej dopravy

Katedra železničnej dopravy ponúka:

- denné a externé bakalárske a inžinierske štúdium,
- jediný odbor železničná doprava v SR,
- viac ako 65-ročná tradícia vzdelávania v doprave a logistike,
- unikátne dopravné laboratórium,
- 100 % uplatnenie v praxi,
- moderný kampus a internáty, systém štipendií.

Termín podania prihlášok:
do konca apríla 2019

Viac informácií o štúdiu na:
<https://fpedas.uniza.sk>

Správa o stave bezpečnosti železničnej dopravy za rok 2018

Vedenie ŽSR počas druhého februárového týždňa prerokovalo a zobralo na vedomie predloženú Správu o stave bezpečnosti železničnej dopravy, bezpečnosti a ochrane zdravia pri práci, ochrany pred požiarimi a ochrany životného prostredia na sieti ŽSR za rok 2018. Údaje za sledované obdobie sú porovnávané s hodnotami z predchádzajúceho obdobia, aby bolo možné zistiť pozitívny, resp. negatívny vývoj bezpečnosti vo všetkých uvedených oblastiach.

V správe sa konštatuje, že:

- z viny ŽSR v roku 2018, oproti rovnakému obdobiu roku 2017, došlo k poklesu nehôd (vážne, menšie a incidenty) zo 143 na 138 (t. j. pokles o 3,5 %) a k nárastu prevádzkových porúch zo 78,5 na 92,3 (t. j. nárast o 17,6 %),
- v rokoch 2016, 2017 ani v roku 2018 nebol zaznamenaný žiadny závažný pracovný úraz. V roku 2018 došlo k zníženiu počtu registrovaných pracovných úrazov o 11, čo predstavuje pokles o 19,6 % oproti rovnakému obdobiu roka 2017. Vývoj pracovnej úrazovosti v roku 2018 oproti roku 2017 vidíme najobjektívnejšie na ukazovateli „Počet pracovných úrazov na 1 000 zamestnancov“. Ukazovateľ je o 0,762 nižší, čo znamená, že pracovná úrazovosť v ŽSR sa vyvíja priaznivo, medziročne sa zlepšila o 17,9 %,
- v roku 2018, v porovnaní s rokom 2017, sa zvýšil počet zamestnancov zaradených v riziku o 72, čo predstavuje zvýšenie o 4,02 %. Išlo o výkon rizikových pracovných činností s rizikovým faktorom hluk a vibrácie, hlavne v MO Košice, v malej miere aj na pracoviskách OR,
- v roku 2018 vzniklo z dôvodu prevádzkovania zariadení ŽSR 10 požiarov, čo je o 5 požiarov zariadení v prevádzke viac ako v roku 2017. Celková škoda, ktorá vznikla pri požiaroch, je 963 836 €, z čoho 750 000 € tvorí škoda pri požiari budovy na Železničnej ulici č. 1 v Košiciach. Počet vlastných požiarov sa oproti roku 2017 znížil o 6 požiarov,

➤ v roku 2018 sme v oblasti ochrany vôd zaznamenali jednu mimoriadnu udalosť, únik transformátorového oleja v množstve 70 litrov v Liptov-

skom Mikuláši. Slovenský inšpektorát životného prostredia, inšpektorát ochrany vôd kvalifikoval udalosť ako mimoriadne zhoršenie vôd.

(ML)

Pre porovnanie s minulými rokmi pripájame niekoľko tabuliek:

	Vážne nehody		Menšie nehody		incidenty	
	celkom	zavinenie ŽSR	celkom	zavinenie ŽSR	celkom	zavinenie ŽSR
rok 2018	96	-	149	25,5	143	111,5
rok 2017	99	-	133	17	155	126
rok 2016	87	-	115	17,3	140	115
rok 2015	116	-	128	20,5	131	106,5
rok 2014	122	0,5	110	15	93	73
rok 2013	111	1	124	29,4	125	90

Incident – zavinený zariadením/zamestnancom ŽSR	rok 2017	rok 2018
Lom kofajnice C1	118	105
Vybočenie kofaje a iné chyby GPK C2	5	5
Chyba návvestenia C3	2	1
Prejdenie návvesti zakazujúcej jazdu C4	1	0,5
spolu	126	111,5

Incident	rok 2017	rok 2018
Lom kofajnice C1	118	105
Vybočenie kofaje a iné chyby GPK C2	5	7
Chyba návvestenia C3	2	1
Prejdenie návvesti zakazujúcej jazdu C4	30	30
Lomy kolies a náprav C5	0	0
spolu	155	143

Prehľad požiarov podľa druhu	Počet		Škoda v €	Uchránená hodnota v €
	so škodou	bez škody		
Budovy	2	8	760 678	145
Zariadenia v prevádzke	5	1	203 033	1 000
Podvaly	1	10	125	-
Sklady	-	2	-	-
Suchý porast	-	72	-	10 413
Iné	-	10	-	-
Celkom	8	103	963 836	11 558

Ako postupujú Štandardy železničných staníc, zastávok a tratí?

Cieľom dodržiavania štandardov železničných staníc, zastávok a tratí je zvýšenie kvality správy a údržby železničnej infraštruktúry pre cestujúcich. Tieto štandardy vychádzajú z materiálov Jednotnej vízie železničného sektora v SR a Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020.

Štandardy železničných staníc, zastávok a tratí sú prílohou „Zmluvy o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry“ medzi MDV SR a ŽSR od roku 2015. Odbor železničných tratí a stavieb ich spracovával v rokoch 2015 až 2017, od minulého roku boli zaradené do kompetencií Správy majetku ŽSR.

Súčasťou udržiavania a kontroly štandardov vybraných staníc a zastávok je „Vzorový manuál udržiavania a kontroly štandardov ŽST a zastávok.“ Každé OR si spracováva a vydáva tento manuál, schvaľuje ho riaditeľ OR.

18 štandardov sa člení do 4 oblastí:

- Vybavenosť železničných staníc a zastávok 7
- Vzhľad a funkčnosť budov a zariadení 6
- Informovanosť cestujúcej verejnosti 4
- Bezpečnosť 1

Dodržiavanie štandardov železničných staníc a zastávok kontrolujú zamestnanci MDV SR. Z každej kontroly (plánovanej/neplánovanej) je spracovaný písomný dokument - protokol/záznam. Dodržiavanie štandardov vyhodnocujú štvrtročne na MDV SR za účasti zamestnancov ŽSR. Pri nedodržaní štandardov železničných staníc a zastávok je MDV SR udelená ŽSR finančná sankcia.

OR	Dopravný bod	Udelená sankcia (EUR)
OR Trnava	Nové Zámky	500
	Bratislava Petržalka	500
OR Zvolen	Žiar nad Hronom	175
OR Žilina	Trenčianska Teplá	500
	Ilava	500
	Bratislava Petržalka	5
SM ŽSR	Piešťany	55
	Prešov	45
	Nové Mesto nad Váhom	45

Udelené sankcie v roku 2018.

Rok	Počet ŽST/zastávok (dopravné body)	OR a počet sankcionovaných nedostatkov	Udelená sankcia (EUR)	
2015	57	OR TT	4	200
		OR ZA	1	48
		OR ZV	0	0
		OR KE	0	0
2016	75	OR TT	4	1065
		OR ZA	2	545
		OR ZV	3	865
		OR KE	1	150
2017	80	OR TT	3	615
		OR ZA	1	515
		OR ZV	1	110
		OR KE	0	0
2018	84	OR TT	2	1000
		OR ZA	2	1000
		OR ZV	1	175
		OR KE	0	0
		SM ŽSR	1	150

Prehľad počtu dopravných bodov zaradených do štandardov ŽST/zastávok podľa rokov, počty nedostatkov na jednotlivé oblasti a udelená sankcia.

Na internetovom portáli ŽSR je vytvorená záložka „Štandardy ŽST“, kde nájdete všetky aktuálne ŽST a zastávky zaradené do štandardov železničných staníc a zastávok, knihy dodržiavania štandardov ŽST/zastávok, výsledky z kontrol.

Na rok 2019 MDV SR navrhlo ŽSR zaradiť ďalších 100 ŽST/zastávok podľa najväčšej frekvencie cestujúcich. V súčasnosti prebiehajú o zaradení konkrétnych dopravných bodoch rokovania s MDV SR.

(luk)

15. FÓRUM KOĽAJOVEJ DOPRAVY FORUM OF RAIL TRANSPORT

19. – 20. 3. 2019

Hotel DoubleTree by Hilton, Bratislava

TÉMY KONFERENCIE:


- Stratégie, financovanie a dlhodobé ciele dopravnej politiky Slovenska, regiónu V4 a EÚ
- Rozvoj koľajovej dopravy, vers. životné prostredie, urbanizmus a demografický vývoj - aspekty ovplyvňujúce koncepciu
- Smart city a smart železničná doprava / BIM - jedinečná forma prípravy, realizácie a prevádzky dopravnej infraštruktúry

Registrovať sa môžete do 8. marca 2019.

Naozajstná rozprávková krajina

Kolegyňa Dana Držková zo SMSÚ ŽTS TO Trenčín nám poslala tieto krásne fotky. Ide o železničnú staničku Poriadie, ktorá sa nachádza na trati Nové Mesto nad Váhom – Vrbovce a 4. februára pripomínala naozajstnú rozprávkovú krajinu.



<p>Mamička odíde na služobnú cestu. Ocko ráno budí synčeka a vedie ho do škôlky. V škôlke mu vychovávateľka hovorí, že dieťa k nim nepatrí. Tak ho zavedie do druhej, tretej škôlky, ale všade je to rovnaké. Keď odchádzajú zo štvrtej škôlky, syn mu hovorí: - Ocko, ešte jedna ... tajnička.</p>				<p>Pomoc: otona, sot, Ulm, srp, Tura</p>	dráp	predstavený kláštor	kosák (zastar.)	utíchal	prvý človek	vo, po česky	American Mathematical Society		1	lehota	
				<p>zovňajšok, telesná konštrukcia</p>									štátny (skr.)		
				2									EČV okr. Košice kurčatovium (zn.)		
				upchatie				prv							
				múčka z kurkumy				ľahká naviata hornina							
Jozef Vysočani	trváca rastlina	april, po česky	roh miestnosti prasa, po česky			Optical Multiplex Section Európan			čes. spevák (Aleš) kukla, škraboška						
odboj, vzdor					masná zemina rímsky cisár		Preteky mieru (skr.) značka ústnej vody			ktorí (hovor.) zrazu, náhle					
ruská rieka				EČV okr. Nitra úder v boxe		st. typ televízorov dom.meno Adely									
obidva			selén (zn.) EČV okr. Kežmarok		Adamovské strojárne okresný výbor (skr.)						EČV okr. Levoča	Your Name			
3															
vojensky zabral územie									koniec modlitby						

Profesionálny vodič spôsobil ďalšiu nehodu

V pondelok 4. februára, krátko po deviatej hodine ráno, sa na zabezpečenom železničnom priecestí, ktoré sa nachádza v úseku Lehnice – Kvetoslavov, stala ďalšia nehoda. Počas jazdy nákladného vlaku došlo na tomto priecestí k zrážke s kamiónom, vlak narazil do jeho návesu. Vodič kamióna



bol ľahko zranený a zrážka si vyžiadala prerušenie dopravy na viac ako dve hodiny. Zmeškaných bolo 5 vlakov celkovo 186 minút a odrieknuté boli 4 osobné vlaky.

Príčiny nehody sa vyšetrujú, priecestné zabezpečovacie zariadenie bolo v čase nehody plne funkčné.

(pop)

Vandal vyčíňal v Liptovskom Mikuláši



6. februára v noci o tretej hodine nadržanom sa vestibulom železničnej stanice v Liptovskom Mikuláši ozval tresk a rinčanie skla. Spôsobil ho cestujúci, ktorý zo zatiaľ nezistených príčin rozbil viacero sklenených výplní, vchodové dvere do zákaznickeho centra spoločnosti ZSSK, jedno okno, ale napríklad aj tlačiareň na ceny či reklamný stojan. Vandal bol zadržaný políciou a keďže kvôli svojmu vyčíňaniu nezostal bez zranení, musel byť odvezený do nemocnice. Zo železničiarov nebol našťastie nikto zranený, avšak škody pre ŽSR a ZSSK sa odhadujú približne na 20 100 €.

(pop), foto: ŽSR



Železnice majú nový hlas

Hlásenia „vlak je radený...“, „Rýchlik R17612 Šarišan, pravidelný príchod 18 hodín 11 minút príde na koľaj 4“, môžete na vybraných stanicách počuť s novým hlasom. Staršie nahrávky nahrála pani, ktorá žije v Českej republike, a keďže ženský hlas má sklon meniť sa, tentokrát padol výber na mužského hlásateľa.

K zmene hlasu prispieva aj vek, na základe ktorého sa hlas po čase skresľuje. „Keď sa za sebou pustia dve nahrávky, pričom jedna je zo súčasnosti a druhá má 20 rokov, môžu byť rozdielne v intonácii, výške hlasu, rýchlosti, nálade či farbe hlasu a pre poslucháča to vyznie, akoby dané dve nahrávky nahráli dve rozdielne osoby,“ vysvetlil Marián Roman z Odboru oznamovacej a zabezpečovacej techniky a elektrotechniky.

Hlavnou myšlienkou bolo zjednotenie zvukových nahrávok a vytvorenie kompletnej zvukovej banky s novým hlásateľom. „V priebehu prvej polovice roku 2017 prebiehalo výberové konanie s viacerými hlásateľmi, z ktorých bol vybraný jeden,“ opisuje Marián Roman. Následne sa dohadovali podmienky nahrávania, autorské práva a podpisovanie zmluvy, ktorú



zabezpečovala firma INPROP. „Po zvážení všetkých relevantných faktorov bol za nového hlásateľa železničných staníc a zastávok pre Slovensko vybraný Jan Homolka, člen bábkového divadla v Žiline,“ odkrýva identitu nového hlásateľa Roman. Celkové nahrávanie v nahrávacom štúdiu v Brne, strihanie, digitálne upra-

vovanie nahrávok, opravy a ladenie trvali skoro rok. Prvá nahrávka bola spustená 5. septembra 2018 v stanici Žilina. Po testovaní bola, na prelome januára a februára 2019, spustená nová zvuková banka na úseku Trenčianske Bohuslavice – Púchov. V priebehu prvej polovice roku 2019 by mali všetky stanice, ktoré disponujú informačným systémom INISS, prejsť na nový mužský hlas. Zmena bude adaptovaná postupne najskôr v OR Žilina, potom OR Trnava, OR Zvolen a nakoniec v OR Košice. Systém INISS je audiovizuálny systém pre informovanie cestujúcej verejnosti o osobnej vlakovej doprave. Prvé nasadenie systému INISS na Slovensku bolo uvedené do prevádzky pred 22 rokmi. Vizualnú stránku zabezpečujú informačné tabule a monitory, ktoré zobrazujú príchody a odchody vlakov. Zvuková časť hlási príchody a odchody vlakov, prestupy, výluky, odklony, prípoje a radenie vlakov a každoročne sa zvuková banka rozširuje o nové hlásenia (názvy vlakov, nové destinácie...).

(liz), foto: ŽST Žilina



Stalo sa...

... začiatkom mesiaca, 7. a 8. februára, realizovali ŽSR výlukové práce v úseku Radvaň nad Laborcom a Koškovce. išlo o odstraňovanie krovia a náletových drevín, vyvetvenie stromov a doťahovanie upevňovadiel.

... 9. a 10. februára sa v medzistaničnom úseku Dunajská Streda – Orechová Potôň realizoval strojný výrub porastu zasahujúceho do prechodového priezru. Keďže išlo o jednokoľajnú trať, cestujúci boli prepravovaní náhradnou autobusovou dopravou, ktorú zabezpečoval dopravca RegioJet.

... odstraňovanie porastu drevín realizovali ŽSR v období 18. až 22. februára aj na úseku Podbrezová – Dubová. Počas výluky bolo vypnuté prístupné zabezpečovacie zariadenie v kilometri 53,021 (JIC SP1176) s miestnym názvom Lopej spod Belehradu a v kilometri 53,062 (JIC SP1177) s miestnym názvom Lopej.

... 19. februára realizovali ŽSR výlukové práce v ŽST Koniarovce, kde vykonali prepnutie kontrolných a ovládacích prvkov jestvujúcich svetelných prístupných zabezpečovacích zariadení na prístupných v km 53,060 a v km 54,060. Počas tejto doby až do vykonania funkčných skúšok boli prístupné zabezpečovacie zariadenia vypnuté z činnosti.

(red)

Spojenie Bratislavy a Viedne elektrickou železnicou oslávilo 105 rokov

1. februára 2019 to bolo presne 105 rokov, kedy sa slávnostne začala prevádzka na spojení Viedne a Bratislavy elektrickou železnicou, tzv. Viedenská električka. Miestna elektrická železnica Bratislava – krajinská hranica, ktorá tvorila slovenský úsek tohto spojenia, bola na dlhú dobu poslednou železnicou, ktorá doplnila bratislavský železničný uzol. Jej základom bol návrh inžiniera Josefa Taubnera predložený v roku 1898.

Návrh predpokladal spojenie električkových tratí Viedne a Bratislavy samostatnou železnicou, ktorá ale na rozdiel od parostrojnej železnice, sprevádzkovanej v roku 1848, viedla po opačnom brehu Dunaja. Od prvých plánov po realizáciu prešiel návrh dlhú trnistú cestu. Nové spojenie oboch miest sa nepozdávalo viacerým spoločnostiam, mnohí uhorskí odporcovia železnice ju dokonca označili za škodlivú a nebezpečnú. Vydanie súhlasu na stavbu a prevádzkovanie trate elektrickej železnice bolo po mnohých obštrukciách udelené 7. mája 1909, keď rakúsky cisár a uhorský kráľ František Jozef I. podpísal zákonný článok 1909:XXIX o povolení výstavby miestnej elektrickej železnice Prešporok – krajinská hranica. Koncesiu na výstavbu trate na uhorskom území vydalo Uhorské kráľovské ministerstvo obchodu 5. júna 1909 nariadením č. 45947/909.VI.5, koncesionárom bolo slobodné kráľovské mesto Prešporok. Samotná výstavba slovenského (vtedy uhorského) úseku začala až v novembri 1912. Prvé skúšobné jazdy na dokončenej trati prebehli v decembri 1913, ale úspešná skúšobná jazda celého uhorského úseku sa uskutočnila až 8. ja-

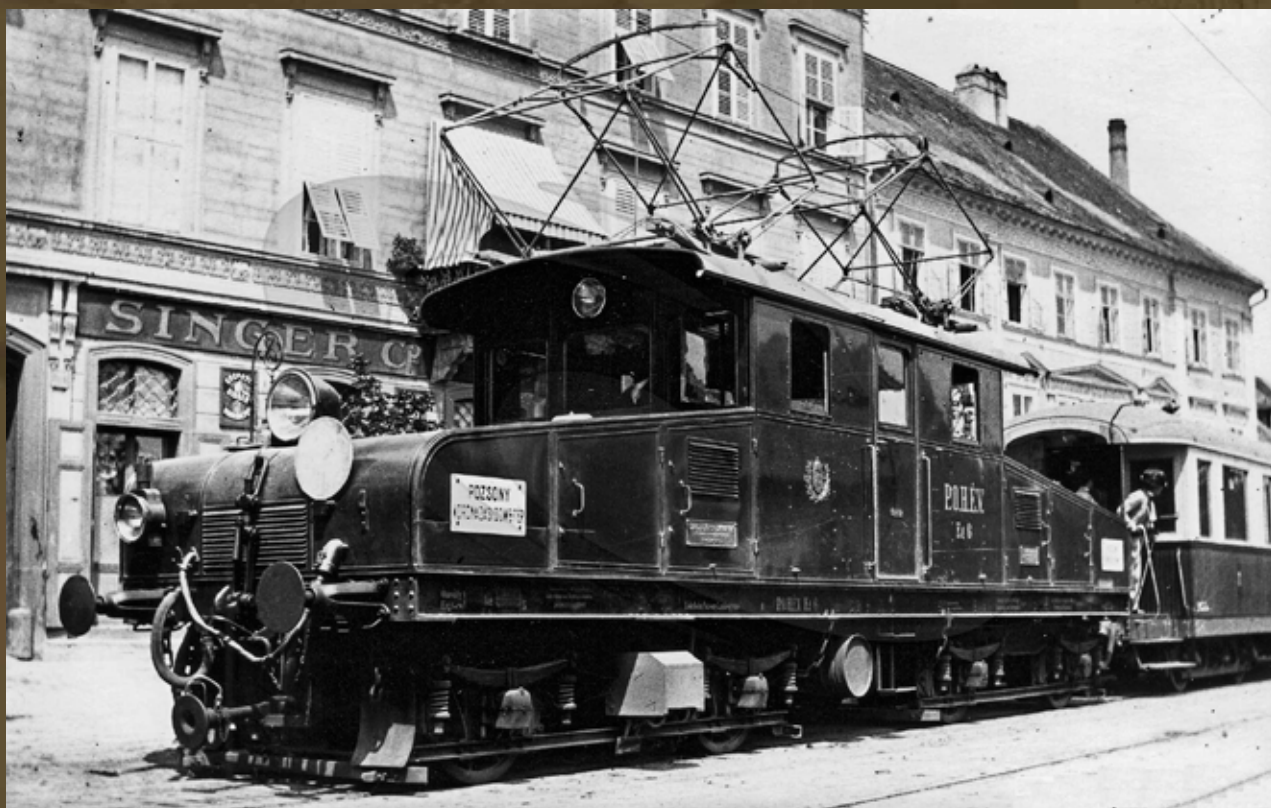
nuára 1914. 22. januára toho istého roku prebehla aj technicko-policijná pochôdzka. Na základe jej pozitívnych výsledkov sa uskutočnilo v úvode spomínané slávnostné začatie prevádzky a prevádzka tzv. „dial'kových vlakov“ pre verejnosť začala 5. februára 1914.

Trať z Viedne po Bratislavu bola rozdelená na tri úseky s rozchodom 1435 mm, ale rozličným technickým riešením. Prvý úsek začínal vo Viedni v hlavovej stanici Veľká tržnica a bol napájaný jednosmerným systémom s napätím 600 V. Končil vo výmennej stanici Groß Schwechat, ktorá bola ale elektrifikovaná už striedavým systémom 15 kV 16 2/3 Hz. Druhý úsek pokračoval z Groß Schwechatu a končil až na uhorskom území vo výmennej stanici Kopčany. Tam začínal tretí úsek smerujúci cez dunajský most do Bratislavy. Elektrifikovaný bol jednosmerným systémom bratislavských električiek s napätím 550 V. Tretí úsek sa skladal z dvoch častí. Prvá časť viedla zo stanice Kopčany po petržalskú stranu mosta cez Dunaj, kde sa koľaj rozdeľovala výhybkou na dve. Druhá časť pokračovala cez most na terajšie Námestie Ľ. Štúra, kde bola konečná stanica. Z nej

pokračovala slučka, ktorá sa pri divadle napojila na trať mestskej električky na Jesenského ulici, doplnenej tretou koľajnicou pre rozchod 1435 mm. Z Jesenského ulice pokračovala po Štefánikovej ulici na Šafárikovo námestie a ďalej späť na most. Tri rôzne napájacie systémy boli zvolené z dôvodu existencie pôvodných systémov vo Viedni a Bratislave, ale aj pre požiadavku armády, ktorá trvala na prevádzke nákladných vlakov, pre ktoré by však nízke napätie oboch električkových systémov nestačilo.

Trať sa počas prevádzky stretávala s viacerými problémami, napriek tomu s obmedzeniami fungovala aj počas 1. svetovej vojny. Avšak, po skončení vojny, najmä v súvislosti so vznikom nových štátov, začal postupný zánik elektrickej železnice. Po postupných obmedzeniach prevádzky prišiel rok 1935, kedy boli naposledy vypravené priame vozne na cestu medzi Bratislavou a Viedňou a zároveň bola trať prestavaná na rozchod 1000 mm, pre potreby bratislavskej električkovej dopravy. To možno považovať za zánik Miestnej elektrickej železnice.

Michal Tunega



Rušeň Eg 6 Miestnej elektrickej železnice Bratislava – krajinská hranica v miestach dnešného Námestia Ľ. Štúra v Bratislave.