

ŽELEZNIČNÝ

Semafor

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNIČ SLOVENSKEJ REPUBLIKY

11/2020



MANAŽÉR
ŽELEZNIČNEJ
INFRAŠTRUKTÚRY

Jaroslav Kmeť
***Do železničnej dopravy
pôjdu významné investície***

NAPRIEK NÁRASTU POZITÍVNYCH PRÍPADOV SÚ ŽELEZNICE V PLNEJ PREVÁDZKE

Krízový štáb ŽSR slúži na prijatie opatrení k čo najefektívnejšiemu spomaľovaniu a eliminácii šírenia ochorenia COVID-19.

AUTOR: Ria Feik Achbergerová

BRATISLAVA – Vzhľadom na celoplošné testovanie obyvateľstva sme aj v ŽSR zaznamenali zvýšený výskyt pozitívne testovaných zamestnancov a prípadov karantény z rôznych dôvodov. Chceme sa poďakovať všetkým zamestnancom ŽSR, že sa aj napriek nárastu prípadov podarilo udržať plnú prevádzkyschopnosť infraštruktúry. Situáciu priebežne monitoruje Krízový štáb spolu s riaditeľmi VOJ a OR a dvakrát denne prostredníctvom online nástrojov zisťuje stav pozitívnych a karanténnych prípadov na zabezpečenie prevádzky. Rovnako prebiehajú podľa harmonogramu aj práce na modernizačných projektoch ŽSR a zatiaľ nie sú kvôli pandémie ohrozené termíny realizačných prác. ŽSR priebežne zabezpečujú ochranné pomôcky a dezinfekčné prostriedky pre zamestnancov, ktorých

povaha práce si vyžaduje prítomnosť na pracovisku, v záujme zachovania prevádzkyschopnosti železničnej infraštruktúry. Krízový štáb prostredníctvom verejného obstarávania zabezpečil opätovný nákup pomôcok na ochranu zamestnancov, ako sú napríklad rukavice, rúška na opakované použitie či dezinfekčné prostriedky pre zamestnancov ŽSR. Krízový štáb zároveň rozhodol, že v prípade potreby dezinfekcie pracovísk a majetku v správe ŽSR môžu riadiaci pracovníci zabezpečiť dezinfekciu bezodkladne a nie až po rozhodnutí oblastného hygienika. Hlavná hygienička ministerstva dopravy po konzultáciách so zástupcami železníc povolila v nevyhnutných prípadoch školenie maximálne 6 zamestnancov pri dodržaní všetkých opatrení. Krízový štáb ŽSR vyzýva všetkých zamestnancov, aby situáciu súvisiacu s ochorením COVID-19 neľahčovali a nosením ochranných rúšok, dezinfekciou rúk a priestorov staníc, ale aj svojich pracovísk, predchádzali šíreniu tohto nebezpečného ochorenia. Ešte raz ďakujeme všetkým zamestnancom za príkladné dodržiavanie opatrení.



Milí kolegovia, železničiar,

v rukách držíte aktuálne novembrové číslo a veľmi rada by som vám ho predstavila. Pripravili sme pre vás nielen prehľad noviniek z diania na železničnej infraštruktúre, ale do tohto čísla sa nám podarilo vyspovedať aj štátneho tajomníka ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky Jaroslava Kmeťa. Porozprávali sme sa na tému financií, nevyužívaných tratí a cyklotrás, ale aj

o tom, čo trápi občanov v samosprávach. Viac nájdete vo vnútri tohto čísla na strane č. 4 a 5. V tomto čísle nájdete aj článok o uzatvorení zmluvy na uzol Žilina, v aktualitách sa dozviete aké práce sa podarilo urobiť na úseku trate medzi železničnými stanicami Komárno a Chotín po vykoľajení nákladného vlaku v septembri. Do redakcie sme tento mesiac dostali aj veľmi milý e-mail od nášho bývalého kolegu Mariána Kavuliča, ktorý so svojím vnúčikom praktizuje terapiu železnicou. O ich zážitkoch si môžete prečítať na zadných stranách tohto čísla. Prajeme vám príjemné čítanie.

Lucia Lizáková
Šéfredaktorka

PERSONÁLNE ZMENY

Generálny riaditeľ ŽSR Miloslav Havrila:

31. 10. odvolal z funkcie riaditeľa Odboru komunikácie a marketingu GR ŽSR Michala Lukáča,

1. 11. poveril výkonom funkcie riaditeľky Odboru komunikácie a marketingu GR ŽSR Riu Feik Achbergerovú.

NA OBÁLKE Štátny tajomník ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky v priestoroch Železničného múzea. **TITULNÁ SNÍMKA** Viktor Cicko.

TRAŤ V ÚSEKU KOMÁRNO – CHOTÍN JE OPĀŤ V PREVÁDZKE

V nedeľu 27. septembra 2020 o 13.45 hod. došlo pri prechode vlaku NEX 47904 po 1. staničnej koľaji v ŽST Komárno zriaďovacia stanica k vykoľajeniu posledného vozňa vlaku v km 10,761 medzi ŽST Komárno a ŽST Chotín. Následkom nehodovej udalosti prišlo k úplnému poškodeniu približne 3 km železničného zvršku v celom úseku trate Komárno zriaďovacia stanica – Chotín, časti koľaje č. 1 v ŽST Chotín, výhybky č. 18 v ŽST Komárno zriaďovacia stanica a výhybiek č. 1, 2, 3 v ŽST Chotín. Poškodené boli aj priecestné konštrukcie dvoch železničných priecestí.

AUTOR: (red) SNÍMKY: Dušan Kováč

KOMÁRNO/CHOTÍN – Železnice Slovenskej republiky (ŽSR) vlastnými prostriedkami a kapacitami zrealizovali opravu výhybky č. 18 v ŽST Komárno zriaďovacia stanica a zabezpečili opravu značne poškodenej trate a výhybiek v ŽST Chotín prostredníctvom dodávateľskej spoločnosti TSS Grade na základe Zmluvy o dielo. Dodávateľská spoločnosť TSS Grade vykonala celkovú demontáž poškodeného železničného zvršku koľaje a výhybiek, odvoz a skládokovanie poškodených betónových a drevených podvalov, drobného koľajiva, úpravu pláne

pre pokládku koľajových polí a výhybiek, pokládku regenerovaných koľajových polí a nových výhybiek č. 1 a 2 a výmenovej časti výhybky č. 3, úpravu štrkového lôžka, úpravu geometrickej polohy koľaje a výhybiek, zvaracie práce pri zriadení bezstykovej koľaje, asfaltovanie priecestia v km 11,999 a rôzne ďalšie dokončovacie práce. Zamestnanci ŽSR, odborných zložiek EE a OZT vykonali premeranie, úpravy a sprevádzkovanie svojich zariadení pred spustením železničnej prevádzky. Prevádzku na tejto trati sa podarilo obnoviť 11. novembra o 16.00 hod.



MOST NA TUPÉHO ULICI V BRATISLAVE JE OPĀŤ PREJAZDNÝ

Most je pre verejnosť otvorený od 30. októbra 2020 od 10.00 hod. Umožnený je jednosmerný prejazd vozidiel do 3,5 tony s obmedzenou rýchlosťou 30 km/h (predtým 10 km/h). Oprava mosta prebiehala od 21. septembra 2020.

AUTOR: (red) SNÍMKA: Ondrej Mlynka

BRATISLAVA – Vďaka novej výstavbe a zvýšenej frekvencii pohybu vozidiel stavby a motorových vozidiel bola cesta v nevyhovujúcom stave. ŽSR počas opravy vykonali demontáž starej a montáž novej protidotykovej zábrany na moste tak, aby bola dodržaná dostatočná vzdušná vzdialenosť na zabránenie dotyku živých častí systému vrchného trolejového vedenia, odstránenie starého povrchu, zhotovenie vyrovnávacej betónovej vrstvy, izolácie na moste a podkladnej vrstvy z asfaltového betónu,

ako aj obojstrannú opravu parapety mosta a očistenie a náter oceľového zábradlia.

Obyvatelia mestskej časti Bratislava – Nové Mesto túto komunikáciu, ktorá roky slúžila iba ako prístup do rušňového depa, využívajú na prejazd do bytových domov. Železnice Slovenskej republiky (ŽSR) tiež dlhodobo vedú rokovania s mestskou časťou Bratislava – Nové Mesto o prevzatí komunikácie pod správu mestskej časti.

DO ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY

PÔJDU VÝZNAMNÉ INVESTÍCIE

Jaroslav Kmeť je vo funkcii štátneho tajomníka Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky od apríla 2020. V rámci svojej práce sa drží hesla „Nie od zeleného stola“, a preto je často v teréne. Zaujímalo nás, aké problémy trápia občanov a samosprávy, porozprávali sme sa o téme cyklotrás na nevyužívaných tratiach či o dokumente Moderné Slovensko.

AUTOR: Lucia Lizáková SNÍMKY: Viktor Cicko

Pán štátny tajomník, v službe občanom ste už viac ako pol roka. Čo vy osobne považujete za tých 6 mesiacov za váš míľník?

Každý manažér, ktorý príde na novú pozíciu sa musí dostať do problematiky. Pod moju agendu na ministerstve dopravy a výstavby spadá železničná a cestná doprava, letectvo i telekomunikácie, kde patria aj poštové služby. Snažil som sa preto čo najviac naučiť, a to sa naučíte v teréne od ľudí. Čo sa týka železníc, tak to boli napríklad časté porady s vedením ŽSR, ZSSK, ale aj Cargom. Najdôležitejšie bolo zdefinovanie konkrétnych problémov a ich prioritizácia. Zároveň výzva pomôcť prežiť železniciam ťažké obdobie, ktoré súvisí s pandemiou koronavírusu. Riešili sme praktické veci tak, aby sme umožnili chod a fungovanie železníc, a potom aj kompenzáciu finančných strát, ktoré vyplývajú z obmedzení, ktoré prišli s koronavírusom. Začali sme spoločne spolupracovať na zaujímavých projektoch. Vláda v septembri schválila prioritizáciu cestných stavieb a pripravujeme tiež prioritizáciu železničných stavieb, chceme aj v tejto oblasti urobiť poriadok a nechceme stavať podľa emócií a podľa toho, kde bývame, ale chceme sa rozhodovať na základe dát.

Podľa čoho sa teda chcete rozhodovať?

Tak, aby sa železničné stavby, ktoré sú najdôležitejšie a najpotrebnejšie, stavali či rekonštruovali čo najskôr a tie, ktoré môžu počkať, budeme financovať v ďalšom období zo zdrojov z Európskej komisie alebo zo štátneho rozpočtu. Železničná doprava bude v budúcnosti prioritnou kľúčovou dopravou, pretože spĺňa všetky atribúty Európskej únie a Európskej komisie v oblasti zelenej ekonomiky.

V rámci železničnej dopravy je priorít veľa. V minulom čísle Železničného Semaforu niektoré z nich načrtnol aj minister Andrej Doležal. Podľa akého vzorca sa budete riadiť a vyberať, čo má prednosť a je prioritou?

Budeme musieť zdefinovať kritériá, na základe ktorých zoradíme projekty a stavby. Niektoré z tratí sú súčasťou medzinárodných koridorov a z toho Slovensku vyplývajú záväzky. Do úvahy treba, samozrejme, brať aj infraštruktúru pre rozvoj regiónu. Či pre prínos investorov,

mobilitu pracovnej sily, alebo rozvoj cestovného ruchu. Toto sú niektoré z kritérií, pomocou ktorých sa budeme pozerieť na projekty. Musím povedať, že tým, že Európska komisia definuje zelenú dopravu a v nej železničnú dopravu ako prioritu, zdrojov bude dosť a nebudeme sa prioritne zameriavať len na dokončenie severného koridoru, ale zameriame sa aj na južný koridor.

Tu však stojíme na pomedzí, či investovať do infraštruktúry, alebo do kvality cestovania.

Ak chceme, aby občania nechávali autá doma a viac využívali železničnú dopravu, musia ísť tieto dve veci paralelne. Budeme investovať do projektov, ktoré zlepšia infraštruktúru, aby sme odstránili prechodné obmedzenia na trati a vlaky nemuseli jazdiť zníženou rýchlosťou, ale budeme investovať aj do obnovy vozového parku.

V rámci svojho pracovného programu sa zúčastňujete rôznych výjazdov, stretnutí, chodíte do samospráv, stretávate sa s primátormi a občanmi. Čo z vášho pohľadu vidia občania ako najväčší problém v rámci železnice vo svojich obciach?

Problémom nie sú pre ľudí vlaky, ani meškajúce vlaky alebo kultúra cestovania, lebo vidia, že sa to postupne mení aj na regionálnych tratiach. Aj na východe v Medzilaborciach už jazdí moderná súprava. Najväčší problém je pre nich vstupná brána, čiže stanica. Ďalším problémom sú plochy parkovísk pred budovami staníc. Ak príde občan autom a chce sa ďalej presúvať vlakom, nemá kde auto nechať. To sú časté otázky, ktoré otvárame so samosprávou a hľadáme najvhodnejší spôsob spolupráce medzi samosprávami a železnicami tak, aby sme vyšli občanom v ústrety.

Dočítala som sa, že ste veľký nadšenec cyklo dopravy a cykloturistiky. ŽSR disponujú aj traťami, ktoré sú nevyužívané. Združenie Zelená cesta si jednu takúto nevyužívanú trať od ŽSR prenajala a urobí z nej cyklotrasu. Boli by ste za to, aby sa napríklad možno aj takýmto spôsobom obnovovali nevyužívané trate?

Podporujem rozvoj cyklo dopravy a udržateľnej mobility na Slovensku, aj vzhľadom na čoraz upchatejšie mestá automobilmi a životné prostredie. Som športovec,



behám a rád by som videl čo najviac cyklociest a cyklotrás na Slovensku. Osobne však nie som veľký zástanca využívania / nevyžívania tratí na cyklotrasy, a keď tak, len za určitých podmienok a v niektorých situáciách. Ak budeme v budúcnosti viac investovať do železničnej dopravy, myslím si, že niektoré nevyžívané trate obnovíme. Ak chceme, aby zelená (železničná) doprava bola kostrou pre prepravu Slovenska a aby slúžila regiónom, tak ak raz vytrháme koľajnice, už ich ťažko dáme späť. Na druhej strane, ak vieme, že už trať nikdy neobnovíme a je v dezolátnom stave, tak som za takúto výmenu, pretože prinesie využitie železničnej trate, ktorá bola v minulosti a je ideálna na výstavbu takýchto chodníkov pre cyklistickú dopravu.

Minulý mesiac bol zverejnený dokument Moderné a úspešné Slovensko, kde bolo na dopravnú infraštruktúru všeobecne vyčlenených 9 miliárd eur. Podľa plánu by sa do roku 2023 mali začať realizovať aj jednotlivé modernizácie. Vidíte to reálne v rámci železničných projektov?

Vidím, lebo v modernizácii sa pokračuje. Nedávno sme s pánom ministrom Andrejom Doležalom položili základný kameň trate Poprad – Lučivná a bude sa pokračovať v jej modernizácii ďalej. Dokument Moderné Slovensko tvorí zoznam reforiem, ktoré musíme zrealizovať, aby sme v roku 2030 žili v modernej a prosperujúcej krajine. Niektoré z týchto reforiem zrealizujeme z Fondu obnovy – Európska komisia nám poskytne čiastku približne 6 miliárd a tieto projekty musia byť zkontrahované do roku 2023. Fond obnovy nám ponúka jedinečnú príležitosť pomôcť Slovensku na niekoľko rokov. Hlavné ciele, ktoré sme si pre financovanie z tohto fondu na ministerstve stanovili, je skvalitnenie každodenného života občanov a významné zníženie environmentálnej záťaže. Pripravujeme elektrifikáciu dôležitej železničnej trate Bánovce nad Ondavou – Humenné za 119 miliónov eur, ktorá významne skráti čas cestovania. Do rekonštrukcie ďalších kritických tratí, mostov či staníc sme pripravení investovať 700 miliónov eur. Napríklad aj na úseky ako Levice – Hronský Beňadik či Leopoldov – Nitra – Šurany.



AKO POKRAČUJÚ PRÁCE NA OZUBNICI ŠTRBA – ŠTRBSKÉ PLESO

Železnice Slovenskej republiky sú už za polovicou rekonštrukčných prác na ozubnicovej trati v úseku medzi Štrbou a Štrbským Plesom. Práce začali 6. júla 2020 a ukončenie sa predpokladá do 6. februára 2021. Čo sa už stihlo zrekonštruovať, v akej fáze je rekonštrukcia aktuálne a čo sa ešte chystá, vám predstavíme v tomto článku.

AUTOR: Denis Dymo, SNÍMKY: Peter Novák

ŠTRBA/ŠTRBSKÉ PLESO – Riaditeľ Odboru investorského (O220) Štefan Sedláček informoval, že napriek súčasnej situácii s COVID-19, stavebné práce pokračujú v súlade s harmonogramom. „Na stavbe sa dodnes zdemontoval železničný zvršok, koľaj s ozubnicovou tyčou a odťažilo sa štrkové lôžko až na pláň železničného spodku. Odstránilo sa celé trakčné vedenie so základmi, zabezpečovacie a oznamovacie zariadenie. V súčasnosti sa odstraňuje podlaha a spodok v hale v železničnej stanici Štrba. Vykonáva sa osadenie kotiev pre železničný zvršok, realizujú sa priekopy, montujú sa nové trakčné stožiare a brány a preložky káblových vedení,“ hovorí Sedláček.

Ani rekonštrukcia ozubnice sa nezaobišla bez menších či väčších komplikácií. Riaditeľ O220 priblížil, že na troch mostných konštrukciách v trase ozubnice pracovníci Mostného obvodu zistili, že izolácie mostov sú čiastočne poškodené z pravidelnej údržby pri podbíjaní koľaje a opotrebované poveternostnými vplyvmi. Z toho dôvodu je potrebné zabezpečiť na uvedených mostoch polozenie novej izolácie pri dodržaní normových stavov na mostoch a v súčasnosti sa v spolupráci s projektantom riešia návrhy odstránenia tohto nevyhovujúceho stavu. Termín ukončenia týchto prác závisí od prác požadovaných ZSSK, ako aj od dodávok zvrškového materiálu zo Švajčiarska.



BEZ BARIÉRY
národná platforma proti bariéram

SK44 1111 0000 0014 3254 1008

**ODSTRÁŇME ZO
SLOVENSKA BARIÉRY**

#zsrpodporuje



*Demontáž nástupištia
Tatranský Lieskovec.*



*Likvidácia zvrškového
materiálu.*



*Kontrola výšky pláne
železničného spodku.*



Realizácia priekop.



NA ODBORNÚ TÉMU

NOVÉ OPLÁŠTENIE EPZ

Elektrikári SEE OR Košice už pár rokov zápasili s nevyhovujúcim stavom opláštenia elektrických predkurovacích zariadení (EPZ) v železničných staniách Košice a Humenné. Stavebné objekty pôvodných EPZ boli vyrobené ako typový objekt s rozmermi 6 x 3 m a výšky 3 m. Dodané boli ako zmontované celky vo výrobnom závode, uložené a ukotvené na betónový základ. Pozostávali z ocelevej konštrukcie, plast-betónových panelov a boli pokryté sklolaminátovou strechou.

AUTOR & SNÍMKA: Rastislav Tomáško, (red)

KOŠICE/HUMENNÉ – Staré plast-betónové panely, oplechované dvere a sklolaminátová strecha boli značne poškodené vplyvom poveternostných podmienok. Vnikanie vlhkosti cez praskliny v opláštení a na strechách ohrozovalo bezpečnosť zamestnancov a spoľahlivú prevádzku technologických zariadení. Aj napriek tomu, že snahy o opravu opláštenia boli v minulosti už niekoľkokrát, naďalej vznikali nové praskliny až do takého rozsahu, že ďalšie opravy už neboli možné a boli by neefektívne. V niektorých prípadoch hrozili odstávky EPZ z prevádzky, čím by nebolo možné zabezpečiť predkurovanie a klimatizovanie vlakových súprav, a tým by sa výrazne znížil komfort ponúkaných služieb cestujúcej verejnosti.

Z tohto dôvodu SEE OR Košice – SMSÚ EE NaSpS Košice (ako správca daného zariadenia) začalo podnikať kroky k obstaraniu a následne k výmene celého pôvodného opláštenia za nové. Počas roka 2019 sa podarilo zrealizovať výmenu opláštenia objektov EPZ Košice 1 a EPZ Humenné. V roku 2020 sú naplánované výluky pre výmenu EPZ Košice 2.

Nové opláštenia sú konštrukčne veľmi podobné pôvodným. Ide o objekt kontajnerového typu, ktorý pozostáva z nosného oceleového rámu, kde sú steny tvorené zo sendvičových panelov s oceleovým opláštením. Aj v tomto prípade išlo o celok, ktorý bol skonštruovaný u dodávateľa s rovnakými parametrami, aby bolo možné jeho osadenie na pôvodný betónový základ.

Samotný proces výmeny opláštenia bol závislý od vhodného počasia. Výmena bola možná len za priaznivého počasia (bez akýchkoľvek zrážok), aby nedošlo k znehodnoteniu odkrytej technologickej časti. Vzhľadom na potrebu zdvíhacej techniky, boli tieto práce zabezpečené z externého prostredia. Profesionálna hrdosť zamestnancov SMSÚ EE NaSpS Košice im nedovolila len nečinne sa prizerať, ba, naopak, po výmene opláštenia sa s veľkým nasadením pustili do výmeny technologických častí. Ich úsilím bola zrealizovaná výmena rýchlovyvíjajúceho v poli prívodu, vnútorného kúrenia a ukoľajnenia ovládacích, signalizačných a meracích obvodov rozvádzača 3 kV, rozvádzača vlastnej spotreby vrátane elektroinštalácie a doplnenie digitálnych ochrán typu FPDC1.





ŽSR PODPÍSAJI ZMLUVU NA UZOL ŽILINA

Železnice Slovenskej republiky podpísali 12. novembra zmluvu o dielo na projekt ŽSR, Dostavba zriaďovacej stanice Žilina-Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina, pracovne nazývaného uzol Žilina. Modernizáciu zabezpečí Združenie Pod Dubňom na čele so spoločnosťou Strabag, Bratislava.

AUTOR: Ria Feik Achbergerová, SNÍMKY: Mesto Žilina

ŽILINA – Modernizácia pozostáva z prestavby existujúcej železničnej dopravnej cesty, zvýšenia stupňa technickej vybavenosti, zabudovania moderných a progresívnejších prvkov, čím dôjde ku skvalitneniu a zlepšeniu jej technických parametrov, bezpečnosti a ukazovateľov ako celku. Stavba má dĺžku zhruba 14 kilometrov v smere východ – západ a 2,3 kilometra v smere sever – juh. Financovanie projektu bude z dvoch eurofondových zdrojov (Operačný program Integrovaná infraštruktúra (OPII) a Nástroja CEF (Nástroj na prepájanie Európy)).

Časť stavby v úseku Žilina (mimo) – Varín (tzv. Sekcia 1) bude financovaná prostredníctvom Nástroja CEF a štátneho rozpočtu. Žiadosť o financovanie z CEF bola schválená a v októbri 2017 podpísali ŽSR zmluvu o grante s Európskou komisiou. Zvyšná časť stavby (tzv. Sekcia 2, zo stavebného hľadiska ide priamo o železničnú stanicu Žilina a infraštruktúru v smere na sever a západ od tejto stanice) bude v prvej fáze financovaná z OPII. V druhej fáze sa Železnice Slovenskej republiky budú uchádzať o peniaze z Operačného programu Slovensko v rámci programového obdobia 2021 – 2027.

„Naším územím prechádzajú tri koridory základnej transeurópskej siete, pričom v regióne Žilinského kraja sa nachádzajú dva koridory základnej siete, a to Balt – Jadran a Rýn – Dunaj, so spoločným úsekom Púchov – Žilina, vytvárajúce v meste Žilina koridorovú križovatku. Preto je mimoriadne dôležité, že začneme s komplexnou rekonštrukciou tohto významného uzla, ktorým sa aj završia práce na zrýchľovaní tratí v koridore od Bratislavy do Žiliny,“ uviedol generálny riaditeľ ŽSR Miloslav Havrila.

Hodnota zákazky uzol Žilina je 323,37 milióna eur v zmysle zmluvy. Zo sumy predpokladanej hodnoty zákazky pripadá na sekciu č. 1 suma 68 864 444,75 eura z nástroja CEF a na sekciu č. 2 časť sumy vo výške 254 508 557,71 eura z Operačného programu Integrovaná infraštruktúra a Operačného programu Slovensko. Cieľom modernizácie železničného uzla Žilina je rekonštrukcia železničnej infraštruktúry, modernizácia prinesie aj zlepšenie dopravnej situácie v celom území. Projekt stavby predpokladá realizáciu viacerých nových prvkov cestnej infraštruktúry, ktoré budú mať pozitívny vplyv na dopravnú situáciu v meste Žilina.



ŽSR NAĎALEJ POSKYTUJÚ PRÍSPEVOK NA UBYTOVANIE

Poskytovanie príspevku na ubytovanie pokračuje aj v druhom polroku 2020. V súlade s Metodickým pokynom generálneho riaditeľa platí, že povinnosťou zamestnanca je dokladovať spôsob a cenu ubytovania Zmluvou o nájme v súlade s Občianskym zákonníkom alebo zákonom č. 98/2014 Z. z. o krátkodobom nájme, prípadne zmluvou o ubytovaní, a to pri každej zmene v Zmluve, bez vyzvania zamestnávateľom.

AUTOR: Odbor riadenia ľudských zdrojov, (red), **SNÍMKA:** unsplash.com

BRATISLAVA – Schvaľovanie žiadostí o príspevok pre novoprijatých prevádzkových zamestnancov do Oblastného riaditeľstva Trnava a pre prevádzkových zamestnancov, ktorí premigrujú z iného OR prípadne inej VOJ do OR Trnava, je realizované na úrovni príslušného vedúceho RP LZ. V prípade, že o príspevok žiada zamestnanec (bez špecifikácie typovej pozície) prijatý na plánované miesto, ktoré nebolo obsadené minimálne 6 mesiacov, schvaľovanie žiadosti sa realizuje na úrovni NGR pre LZ prostredníctvom Odboru riadenia ľudských zdrojov. Rovnaký proces schvaľovania prebieha aj pri zamestnancoch, ktorí žiadajú o výnimku z MP GR.

V zozname nedostatkových prevádzkových typových pozícií s nárokom na príspevok na ubytovanie sa už nenachádza

typová pozícia vedúci posunu, naopak, pribudla typová pozícia signalista. Poskytovanie príspevku ostáva zachované aj pre zamestnancov v typovej pozícii vedúci posunu, ktorým nárok vznikol pred Zmenou č. 3 MP GR v zozname prevádzkových typových pozícií dňa 18. júna 2020, po dobu maximálne 36 mesiacov.

Medziročne narástol celkový počet príspevkov na 43 príspevkov (z toho 39 príspevkov bolo vyplatených zamestnancom Oblastného riaditeľstva Trnava), vyplatených bolo o 4 900 eur viac ako pred rokom.

Ďalšie poskytovanie tohto príspevku bude závisieť od vývoja na trhu práce, ako aj od vývoja v oblasti osobných nákladov.

DOVOLENKA A JEJ ČERPANIE. AKO ĎALEJ?

Zamestnávateľom sa od 4. apríla 2020 skrátila lehota na určovanie čerpania dovolenky v čase mimoriadnej situácie, núdzového stavu alebo výnimočného stavu, ale aj počas dvoch mesiacov po ich odvolaní zo 14 dní na 7 dní vopred. Táto sedemdnňová lehota sa môže skratiť len na základe dohody medzi zamestnancom a zamestnávateľom.

AUTOR: Odbor riadenia ľudských zdrojov, (red)

BRATISLAVA – Čerpanie dovolenky je na základe plánu dovoleniek, ktorý bol Regionálnymi pracoviskami ľudských zdrojov dohodnutý so zástupcami zamestnancov. Tento plán sa považuje za orientačný. Pri určovaní čerpania dovolenky v žiadostiach o dovolenku sa z neho vychádza, ale zároveň sa v súlade s § 111 ods. 1 Zákonníka práce prihliada na plnenie úloh na pracovisku a záujmy zamestnanca. Tento režim je v súčasnosti výrazne ovplyvnený neprítomnosťami v práci, ale aj klasickou či pandemickou práceneschopnosťou zamestnancov. Za obdobie od marca do konca októbra bola neprítomnosť zamestnancov z dôvodu pandemickej PN v celkovom objeme 43 150 hodín, z toho 22 000 hodín je len za mesiac október. Štandardná práceneschopnosť, vrátane dlhodobých PN, bola od začiatku roka do konca októbra v objeme 962 000 hodín.

Uvedené údaje výrazne ovplyvňujú na pracovisku schvaľovanie a nariaďovanie čerpania dovolenky. Dovolenka nemôže byť čerpaná len na základe požiadavky alebo oznámenia zamestnanca. Čerpanie dovolenky je možné len na základe dohody s nadriadeným zamestnancom, aj keď dovolenka bola uvedená v pláne dovoleniek.

Dlhoročným nemenným ustanovením v Zákonníku práce je ustanovenie vyplývajúce z § 111 ods. 1 ZP, na základe ktorého je zamestnávateľ povinný určiť zamestnancovi čerpanie aspoň štyroch týždňov dovolenky v kalendárnom roku, ak má na ne zamestnanec nárok a ak čerpaniu dovolenky nebránia prekážky v práci na strane zamestnanca.

Aj napriek tomu, že väčšina zamestnancov skrátene lehoty zo 14 dní na 7 dní pri nariaďovaní dovolenky, ako aj povinnosť zamestnávateľa nariaďiť zamestnancovi čerpanie 4 týždňov dovolenky, považuje za nevýhodu, nie je to tak. Cieľom skrátenia tejto lehoty bolo zmiernenie negatívneho vplyvu preventívnych a karanténnych opatrení prijatých v súvislosti s COVID-19. Obdobne má svoj význam

povinnosť stanoviť čerpanie štyroch týždňov dovolenky. Ide o oddych zamestnanca, jeho relax alebo zotavenie sa a načerpanie síl, či už v kruhu najbližších, alebo pri aktivitách, ktoré ho naplňujú.

Predpokladáme, že ojedinele môže nastať situácia, že práve z dôvodu zvýšenej neprítomnosti zamestnancov na pracovisku môže dôjsť pri prevádzkových zamestnancoch k nesplneniu povinnosti stanovenej § 111 Zákonníka práce z dôvodu, že zamestnanec si ju pre prekážky v práci nemôže vyčerpať alebo z dôvodu, že zamestnancovi nemôže byť poskytnutá z dôvodu prekážok iných zamestnancov a nevyhnutnosti zabezpečiť prevádzku. Pevne veríme, že pôjde o ojedinelé prípady.

V prípade, že by takáto situácia nastala, zamestnancovi sa nemôže nevyčerpaná časť dovolenky v príslušnom kalendárnom roku preplatiť, ale môže ju čerpať ešte celý nasledujúci kalendárny rok. Za nevyčerpanú časť dovolenky prináleží zamestnancovi náhrada len v prípade, že si ju nemohol vyčerpať z dôvodu skončenia pracovného pomeru. V zmysle článku 21 bod 6 Pracovného poriadku ŽSR je bezprostredne nadriadený zamestnanec povinný určiť zamestnancovi čerpanie dovolenky pred skončením pracovného pomeru tak, aby bola vyčerpaná ešte pred jeho skončením.

Pevne veríme, že každý z nás si v súčasnosti uvedomuje zložitnosť situácie, ako aj význam zdravia. Preto je našim želaním urobiť spoločne všetko pre zachovanie priaznivého zdravotného stavu všetkých našich zamestnancov.

SERVICE DESK

DÔLEŽITÁ SÚČASŤ PODPORY

Pre Železničné telekomunikácie (ŽT), ako poskytovateľa komplexných info-komunikačných služieb, je, okrem neustáleho inovovania a skvalitňovania služieb pre svojich zákazníkov, dôležitá aj podpora aktuálne poskytovaných služieb.

AUTOR: Lucia Ďubeková, (red), **SNÍMKA:** unsplash.com

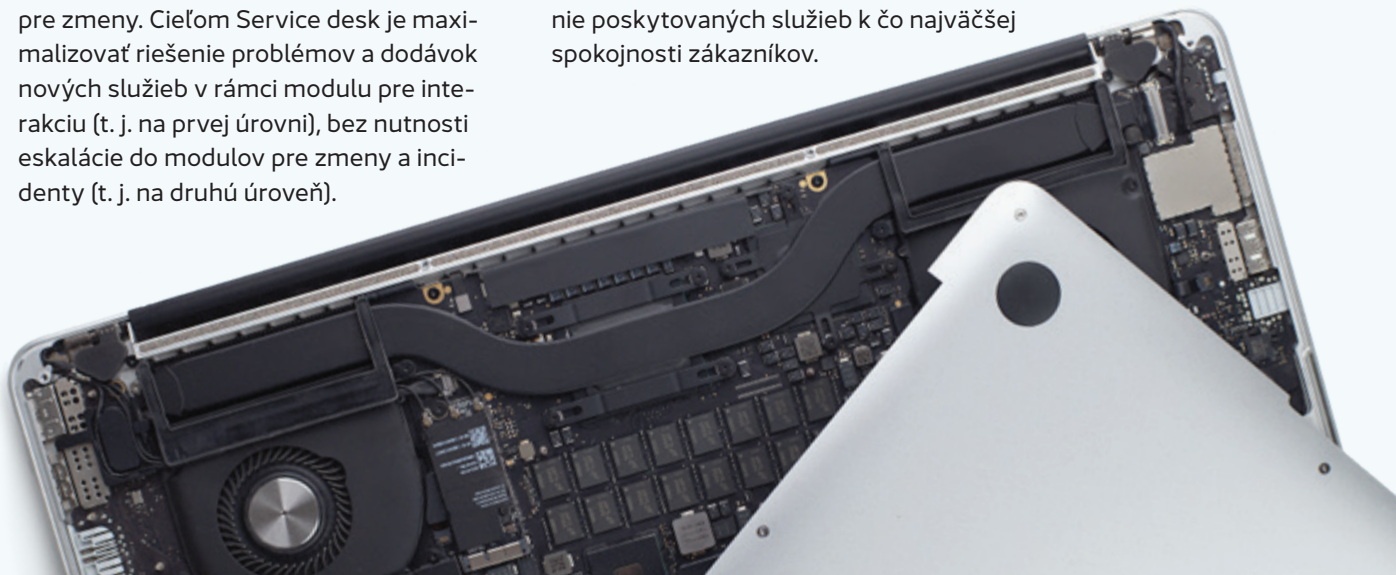
BRATISLAVA – Podporu poskytovaných služieb riešia ŽT prostredníctvom svojho špecializovaného pracoviska Service desk. Tu sa môžu zákazníci obrátiť pri poruche akejkoľvek info-komunikačnej služby poskytovanej od ŽT. Tím špecialistov je zákazníkom k dispozícii nepretržite 24 hodín denne a prijímajú hlásenia o používateľských požiadavkách, potrebách alebo problémoch. Hlásenia je možné podať telefonicky, e-mailom alebo prihlásením sa do systému HP Service Manager cez IP, kde je možné rovno zadať požiadavku. Pri využití poslednej možnosti si zákazník môže sledovať stav požiadavky priamo v systéme.

Prijímanie hlásení od zákazníkov je potrebné zaznamenať, spracovať a, v neposlednom rade, aj vyriešiť. K tomuto slúžia na danom pracovisku tieto nástroje: procesné riadenie (resp. definované procesy a procedúry) v zmysle ISO, akceptovanie metodiky ITIL, evidenčný systém HP Service Manager.

Pre príjem, evidenciu, riešenie a eskaláciu hlásení využíva ŽT aplikáciu HP Service Manager s jej tromi modulmi. Modul pre interakcie, modul pre incidenty a modul pre zmeny. Cieľom Service desk je maximalizovať riešenie problémov a dodávok nových služieb v rámci modulu pre interakciu (t. j. na prvej úrovni), bez nutnosti eskalácie do modulov pre zmeny a incidenty (t. j. na druhú úroveň).

Všetci autorizovaní nahlasovatelia, odberatelia a iné zainteresované strany, sú zaevidovaní v databáze CMDB HP Service Manager. Štatistiky, ktoré sú získavané z jednotlivých modulov, zahrňujú počty evidovaných hlásení či kategorizáciu hlásení podľa druhu požiadavky. V prvom polroku 2020, v mesiacoch apríl a máj, eviduje Service desk menej hlásení v porovnaní s inými mesiacmi. COVID-19 však nepovažujeme za jedinú príčinu nižších počtov hlásení. Porovnaním s číslami z predchádzajúcich rokov zistíme, že takéto výkyvy v číslach sú bežné a vyskytli sa aj v minulosti. Čo má vplyv na tieto číselné výkyvy? Je to napríklad nasadzovanie nového systému Windows či rôznorodé upgrady aplikácií.

Service desk, ako súhrn funkcionalít a nástrojov, je dôležitým komunikačným nástrojom aj s externými zákazníkmi. Zabezpečuje životný cyklus požiadaviek a incidentov, podporu procesov pre info-komunikačné služby, centralizované informácie pre včasnú identifikáciu a elimináciu výpadkov infraštruktúry a zvýšenie dostupnosti kritických podnikových služieb. Cieľom ŽT je neustále zlepšovanie poskytovaných služieb k čo najväčšej spokojnosti zákazníkov.



INTERNET

POMOCNÍK I NEPRIATEĽ

V súčasnosti je internet zahltený množstvom vírusov či odkazov na podvodné stránky so spomom, ktoré majú za úlohu zhromaždiť všetky citlivé informácie z počítača obeť a následne ho poškodiť. Najčastejšie hrozby, ktoré nás dennodenne ohrozujú v prostredí internetu sú vírusy. Železničné telekomunikácie Bratislava (ŽT) poskytujú aj službu Internet a jeho ochrana.

AUTOR: Lucia Ďubeková, (red)

BRATISLAVA – Vírusy majú poväčšine deštruktívne účinky, ich účelom je zničiť, zneškodniť alebo kompromitovať citlivé dáta používateľa. Moderné vírusy sa stávajú čoraz sofistikovanejšími a oveľa zložitejšími. Medzi často vyskytujúce sa druhy vírusov patria Trójsky kôň, Spyware, Adware, Červy a obmedzujúci ransomware.

Pre neustále zvyšovanie bezpečnosti našich internetových služieb musia ŽT úzko spolupracovať s organizáciami zaisťujúcimi informačnú a kybernetickú bezpečnosť na úrovni Slovenskej republiky (NBÚ, SK-CERT, NASES, RÚ SR, CSIRT). Vzhľadom k tomu, že sieť ŽSR je uzlom siete GOVNET (nadrezortná informačná sieť), zasiela NASES (Národná agentúra pre sieťové a elektronické služby) ŽSR ako svojmu partnerovi prostredníctvom svojho dohľadového centra rôzne bezpečnostné upozornenia. Následne sa prostredníctvom nastaveného procesu informácia dostane špecializovaným expertom, ktorí zabezpečia podľa typu ohrozenia jeho elimináciu v sieti ŽSR. Súčasťou týchto informácií sú aj odporúčania, ktoré je potrebné urobiť pre odstránenie šírenia konkrétnych hrozieb, napr. upozornenie na možné šírenie malware Emonet, ktorý môže poškodiť našu sieť. V tomto prípade experti zo ŽT manuálne zablokovali IP adresy, z ktorých sa hrozba môže šíriť a v prípade, že by sa hrozba v našej sieti vyskytla, ŽT by bezodkladne informovali dohľadové centrum NASES.

Ďalším príkladom je upozornenie na podvodné telefonáty, kde sa podvodník predstavuje ako zástupca renomovanej spoločnosti, napr. Microsoft a jeho cieľom je získať prihlasovacie údaje do počítača pomocou zaslanej aplikácie, ktorá umožní získať kontrolu nad počítačom kontaktovanej osoby. Podvodník sa takýmto spôsobom snaží získať osobné údaje a finančné informácie obeť. Pri tomto type upozornenia zabezpečujú ŽT varovanie všetkých zamestnancov ŽSR a svojich zákazníkov spolu s ďalšími odporúčaniami ako sa chrániť.

V tomto konkrétnom prípade sme zaznamenali pozitívnu odozvu, že vďaka včasnému upozorneniu hromadným e-mailom zo ŽT konali zamestnanci ŽSR

rozvážne, podozrivý hovor ukončili a nahlásili uvedený problém na Service desk ŽT. Hlásenia tohto typu ŽT bezodkladne posúvajú parterom z NBÚ a NASES, ktorí zbierajú takéto podvodné tel. čísla a oznamujú ich orgánom činným v trestnom konaní. Z tohto dôvodu neodporúčajú ŽT dvíhať podozrivé telefónne čísla, predovšetkým zo zahraničnou predvoľbou (napr. 0040, 0031, atď.). Dvihnutím takéhoto hovoru hrozí neoprávnené účtovanie rôznych poplatkov alebo to, že sa stanete obeťou sociálneho inžinierstva.

Základom úspechu podvodného sociálneho inžinierstva je dôvera. Útočník sa snaží o jej vytvorenie, aby obeť konala v jeho prospech. Zistí si potrebné informácie o obeť, alebo o organizácii prostredníctvom verejne dostupných zdrojov (profil na Facebook-u, médiá, webové komunity, sociálne siete, blogy, a. i.). V prípade, ak sa vás snaží kontaktovať podvodník s cieľom získať osobné údaje, finančné alebo iné citlivé informácie, odporúčame bezodkladne kontaktovať Service desk ŽT, ktorý zabezpečí eskalovanie udalosti na príslušné odborné útvary. ŽT následne zabezpečia informovanie ostatných zamestnancov a informáciu posunú svojim partnerom v oblasti informačnej a kybernetickej bezpečnosti a kľúčovým zákazníkom.

Hrozieb, ktoré číhajú na internete je omnoho viac. Našťastie na všetky existujú nástroje, riešenia a obrana. V rámci ŽSR sú to ŽT, ktoré sú ako správca všetkých koncových zariadení v ŽSR zodpovedné za ich správne aplikovanie, napríklad v podobe zabezpečenia špičkového antivírusového SW Kaspersky Endpoint Security for Windows alebo ďalších HW a SW bezpečnostných zariadení nainštalovaných v infraštruktúre ŽT, ktoré udržujú bezpečnosť siete, ako aj používaných koncových zariadení na vysokej úrovni.

Avšak, každý bezpečnostný prvok, ktorý je nasadený, môže fungovať dokonale len za predpokladu, že sa budú koncoví používatelia správať zodpovedne a dodržiavať pravidlá, ktoré sú popísané v smernici Bezpečnostná politika KIS, ktorú bližšie rozoberieme v ďalších číslach časopisu Železničný Semafor.

HISTÓRIA TRATE

VESELÍ NAD MORAVOU – MYJAVA – NOVÉ MESTO NAD VÁHOM II.

V októbrovom čísle Železničného Semaforu sme vám priniesli prvú časť zo série o výstavbe trate Veselí nad Moravou – Myjava – Nové Mesto nad Váhom. V tomto čísle sa pozrieme na ďalšie zaujímavé historické fotografie, zaspomíname si na otvorenie druhej časti trate a priblížime si aj ľudí a podmienky, za ktorých pracovali na výstavbe trate.

AUTORI: Denis Dymo, Daša Krčová, SNÍMKY: Archív ŽSR

BRATISLAVA – Prevádzka na ďalšom úseku Lipov – Myjava sa začala Výnosom ministerstva železníc č. j. 53159 dňa 2. decembra 1927. V stavbe trate sa ďalej pokračovalo na slovenskej strane. Hneď za myjavskou stanicou sa nachádza železobetónový Myjavský viadukt, ktorý v km 32,3/6 leží v oblúku s polomerom 400 m, v stúpaní 11,4 ‰. Stavebné náklady na výstavbu viaduktu boli 4 mil. Kč. Za viaduktom sa nachádza stanica Poriadie.

Za stanicou Poriadie sa nachádza Poriadsky tunel. S razením tunela sa začalo 17. júla 1926. Použila sa tu rakúska metóda. Hneď od začiatku sa používali tzv. Flottmanove kladivá, ktoré boli schopné preraziť za 24 hodín od 2,5 m až po 4 m tunela. Tieto kladivá sa používali na novomestskej strane, z ktorej bolo prerazených 383 m. Zvyšok, 103 m, bol prerazený z myjavskej strany, kde sarazilo ručne. Tu sa začalo 27. septembra 1926. Za 24 hodín sa posunuli o 2 m. Z obidvoch strán sa robilo v 8-hodinových zmenách. S výlomom sa začalo 26. novembra 1926, štôľňa sa prerazila 16. septembra 1927 a vymurovanie aj so spodnými klenbami bolo ukončené 26. februára 1928.

Poriadsky tunel je jednokoľajný, 486 m dlhý tunel. Z novomestskej strany sa v pohorí nachádzali vodonosné pieskovce, cez ktoré vnikala spodná voda. Voda vyvíjala tlak na drevené klenby a presakovala, preto bolo potrebné zabrániť vylúhovaniu cementu a čerstvej malty. To sa zaistilo prekrytím klenby vlnitým plechom. Za tunelom ďalej nasleduje Lipovecký viadukt, ktorý leží

v km 40,9 – 41,0, v oblúku s polomerom 450 m a so spádom 11,4 ‰. Stavebné náklady na vybudovanie Lipoveckého viaduktu sa vyšplhali na 2,7 mil. Kč.

Ďalšou stavbou na tomto úseku je Papradský viadukt, ktorý sa nachádza v km 42,5/9, leží v priamke a spád má 13,4 ‰. Stavebné náklady na jeho výstavbu boli 5 mil. Kč. Viadukt o výške 7 m a dĺžke až 253,9 m je na tejto trati najdlhší. Za zastávkou Višňové sa nachádza Čachtický tunel, ktorý je dlhý 249 m. Aj tu sa počas výstavby tunela použila rakúska metóda a Flottmanove kladivá. Robotníkov počas výstavby trápil výlomový prach, keďže tunel sarazil cez veľmi suchú horninu. Na stavbe tunela bolo zamestnaných 253 robotníkov, z toho 94 minérov a 20 murárov.

Trať bola daná do prevádzky Výnosom ministerstva železníc z 30. augusta 1929 č. j. 37465. Pri technicko-policiajnej skúške bola stanovená rýchlosť na novej trati na 60 km za hod. Keďže stanice nie sú zabezpečené vjazdovými návěstidlami, táto rýchlosť bola znížená na 40 km za hod. Na novej trati bolo zavedených 10 pravidelných vlakov, z toho 8 osobných a 2 nákladné.

Žiadne dielo by sa však nepodarilo bez ľudí. Na stavbe trate boli zamestnaní robotníci rôznych profesií, napr. kopáči, kamenári či minéri. Pri kvalifikovanejších prácach boli zamestnaní aj cudzinci, napríklad minéri z Juhoslávie a Talianska. Vzhľadom na to, že mnohí prišli na stavbu pracovať z ďaleka, bolo ich potrebné niekde ubytovať. Popri trati boli



#1



#3

#1 Prehliadka stavby Papradského viaduktu.

#2 Pohľad z tunelu smerom k Šlahorovým.

#3 Robotníci na stavbe čakajú na svoju výplatu.

#4 Zatažkávací skúška na Lipoveckom viadukte.

#5 Novomestský portál Čachtického tunela.

#6 Montáž Myjavského viaduktu.

UKRYTÉ V ARCHÍVE ŽSR

vybudované baraky, kde robotníci platili za ubytovanie max. 1 Kč za deň a mohli tu bývať aj so svojimi rodinami. Celodenná strava bola zabezpečená za 6 Kč na deň. Nekvalifikovaní robotníci mali mzdu podľa výkonnosti 18 – 24 Kč, minéri 6 Kč na hodinu. Bohužiaľ, ani tejto stavbe sa nevyhli pracovné úrazy. Počas stavby trate sa celkovo evidovalo 473 úrazov, z toho 21 smrteľných. Najbližšia nemocnica bola až v 59 km vzdalenej Trnave. Rozpočet na celú stavbu dráhy bol 250 mil. Kč a náklady na 1 km dráhy v priemere, vrátane tunelov, sa vyšplhali na 3,8 mil. Kč.

Na záver by sme vás chceli pozvať na prednášku, kde sa dozviete ešte viac zaujímavostí o tejto trati. Prednáška by sa mala konať v budove GR ŽSR. Pre aktuálnu pandemickú situáciu už raz bola zrušená a náhradný termín ešte nebol určený. Keď bude termín známy, budeme vás informovať a veľmi radi vás tam uvidíme.



KRÍŽOVKA A SUDOKU

<p>Slečna si kupuje lístok do spacieho vozňa. S obavami sa pýta pokladníka:</p> <p>– Neviete, či bude v mojom kupé aj nejaký chlap?</p> <p>– Nie, ...</p> <p style="text-align: right;">– tajnička</p>				Pomôcky: acht, Aza, Ariel, Ter, ocelot	domáce meno Anny	výbušnina, nálož	staroarménske mesto	Nukleová kyselina (skr.)	tu, na tomto mieste		americká mačkovitá šelma	domáce meno Desany	áno, po česky	koval	
				milenec (zastar.)						chorvátsky hudobný skladateľ (Krstó)					
				2						3	Rebellion Against Humanity				
				Dietlova Tv postava				buchol, treskol							
				plavidlo				vyhŕňal							
Jozef Vydroš	zoskocenie	6	Phillipine News Agency čln na Rýne			austrálsky medveďík ponad						1	lekár liečiaci alopatcky		
pozývala						tu máš zaklonenie		Ján, po čes.(dom.) ázijský sokolík							
poskytni ošatenie						zase, opäť nedostatok jedla			vyrábala tkaním chorobná zúrivosť						
seknutie						riešila hádanku Vojenská polícia(skr.)				značka pier tropický plod					
kilotona (skr.)			psovitá šelma ocigáni, podvedie			bezhrbá ťava vyzvedači					a podobne (skr.) udrú (zastar.)				
očistila kopytami od buriny								ponúknuť mesiac Urána							
guľovitá baktéria, kokus						plemeno psa kuchynský nábytok			samec sliepky Vysoké napätie(skr.)						
	Slovenské národné povstanie (skr.)	skr. miesta pečiatky rieka v Šapnielsku				nitkovitý útvar tela jeden z Vikolínskych				nobélium (zn.) osem, po nemecky		dedina (poet.)	domáce meno Anastázie		
články, odseky						žen.meno (12.7.) čtvorček (typ.)					dve chróm (zn.)				
4									5						
zlomil									vytýčený smer						

POZOR, SÚŤAŽ! Pošlite nám (sutaz@zsr.sk) **adresu a správnu odpoveď** krížovky a trom vyžrebovaným pošleme darček.

9								6
6		4	2		9	7		8
	7	3				1	4	
		6				9		
	9	5		7		8	2	
3				4				7
			1		2			
4			7		8			1

		7	1	5	2	4		
			3	6	4			
	7		8		9		6	
4		2				9		8
	8		7		6		1	
2								7
	9	5	4		7	8	2	
7								3

BLAHOŽELÁME

[Redacted text]

[Redacted text]

[Redacted text]

[Redacted text]

[Redacted text]

[Redacted text]

[Redacted text]

[Redacted text]

[Redacted text]

[Redacted text]

[Redacted text]

POĎAKOVANIE

[Redacted text]

[Redacted text]

[Redacted text]

[Redacted text]

[Redacted text]

[Redacted text]

[Redacted text]

[Redacted text]

[Redacted text]

DUŠIČKOVÝ VÍKEND V ZNAMENÍ DOBROVOĽNÍCTVA

V novembri sa väčšina z nás zúčastnila celoplošného testovania. Niektorí sa prišli otestovať, iní prišli testovať či vypisovať certifikáty. V jednom z dobrovoľníckych tímov pomáhal 31. októbra a 1. novembra aj náš kolega z Odboru komunikácie a marketingu Denis Dymo.

AUTOR: Lucia Lizáková, SNÍMKA: Denis Dymo

BRATISLAVA – Pre dobrovoľníctvo sa rozhodol rýchlo. „Mal som chuť a odhodlanie pomôcť ku splneniu spoločného cieľa. Mal som voľný víkend a využil som ho efektívne,“ hovorí. Počas dušičkového víkendu vypomáhal na odbernom mieste v bratislavskom Ružinove. Podľa jeho slov bola z celého víkendu najnáročnejšia sobota. Naopak, nedeľa prebiehala pokojnejšie. Napriek tomu, že to bol pre neho ťažký víkend, svoje rozhodnutie by nemenil. „Bola to náročná a vyčerpávajúca práca, ale neľutujem rozhodnutie pripojiť sa k dobrovoľníkom a išiel by som znova,“ uzavrel Dymo.

**Šéfredaktorka**

Lucia Lizáková
T: 920/7801,
E: lizakova.lucia@zsr.sk

Redakcia

Denis Dymo - dymo.denis@zsr.sk
Ria Feik Achbergerová - feikachbergerova.ria@zsr.sk

Layout & grafická úprava

Ondrej Mlynka - mlynka.ondrej@zsr.sk
Dávid Bozsaky - bozsaky.david@zsr.sk
Alexander Turanský - turansky.alexander@zsr.sk

Interný časopis Železničný Semafor

Vydáva GR ŽSR, Odbor komunikácie a marketingu, riaditeľ: Ria Feik Achbergerová
Adresa redakcie: Bratislava, 813 61, Klemensova 8, e-mail: zsemafor@zsr.sk, www.zsr.sk

Tlač a distribúcia: ZOOM Creative, s. r. o. Medená 10, BB

HUSTOPEČE – ŠAKVICE**PREVÁDZKA OD POLOVICE
DECEMBRA OBNOVENÁ**

Modernizácia tratí medzi Hustopečami pri Brne a Šakvicami ide do finále. Projekt zahŕňa rekonštrukciu obidvoch staníc, elektrizácie tratí medzi nimi, inštaláciu nového označovacieho a zabezpečovacieho zariadenia a zvýšenie zabezpečenia prejazdov. Projekt Správy železníc stavebne dokončia budúci rok v januári. S plným obnovením prevádzky sa počíta už od nového cestovného poriadku, od polovice decembra. Predpokladané celkové investičné náklady stavby dosahujú 1,6 miliardy korún.

AUTOR: Správa železníc

HUSTOPEČE/ŠAKVICE – V uplynulých mesiacoch sa stavebné práce presunuli z Hustopečí do Šakvíc, kde, okrem iného, vzniká aj nový podchod, ktorý zaistí bezbariérový prístup na všetky nástupištia. Zároveň vytvorí kratšiu a bezpečnejšiu cestu pre verejnosť smerom od autobusového terminálu. Ďalej sa pracuje na nástupištiach, zabezpečovacích zariadeniach a železničných zvrškoch.

V stanici Hustopeče pri Brne vznikli dve bezbariérovo prístupné nástupištia a prístrešky pre cestujúcich. Na prianie mesta je dominantnou farbou stanice oranžová, ktorá odkazuje na mestskú vlajku. Stanici pribudne ešte nový informačný a orientačný systém.

Cieľom stavby je zaistiť kvalitnejšiu a rýchlejšiu dopravu až do centra moravskej metropoly. Očakáva sa skrátenie jazdnej doby z Hustopečí do Brna na 35 minút. Juhomoravský kraj počíta s nasadením moderných výkonných vozových jednotiek najneskôr v roku 2023/2024. Zároveň plánuje koncepciu dopravy na tomto úseku, kde bude upresňovať obsluhu jednotlivých zastávok konkrétnymi spojmi. Tieto dve opatrenia budú vo výsledku určovať skrátenie dojazdových časov až na plánovanú polhodinu. Realizácia stavby je spolufinancovaná fondom EÚ v rámci Operačného programu Doprava (OPD). Národné financovanie zaisťuje Štátny fond dopravnej infraštruktúry.

**HISTORICKÚ VÝPRAVNÚ BUDOVU NA PLZENSKEJ
HLAVNEJ STANICI ČAKÁ REKONŠTRUKCIA**

Správa železníc vyhlásila výberové konanie na zhotoviteľa rekonštrukcie pamiatkovo chránenej výpravnej budovy v plzenskej hlavnej stanici. Začiatok prác je naplánovaný na marec budúceho roka a trvať by mali dva a pol roka. Stavba nadväzuje na modernizáciu nástupíšť a ďalších častí stanice, ktoré prebehli v minulých rokoch. Predpokladané celkové investičné náklady akcie sú 721 miliónov korún.

AUTOR: Správa železníc

PLZEŇ – Predmetom stavby je celková rekonštrukcia pamiatkovo chráneného objektu stanice z roku 1908. Prestavia sa horná hala, ktorá bude slúžiť ako otvorený čakárenský priestor s obchodnou pasážou s komerčnými jednotkami. Pre jednoduchšie prekonanie výškového rozdielu medzi hlavnou a hornou halou budú slúžiť eskalátory a výťahy.

Samozrejmosťou bude prestavba verejných toaliet a bezbariérový prístup na ne. V hlavnej hale bude

nové komplexné osvetlenie a kamery s priamym dohľadom. Súčasťou orientačného a informačného systému budú hlasové majáky pre nevidiacich a indukčné slučky pre sluchovo postihnutých.

Celý objekt dostane novú strechu a fasádu s dôrazom na pamiatkovú podstatu. Dôležitou súčasťou rekonštrukcie bude výmena všetkých vnútorných rozvodov a tiež okien a dverí, čo zaistí nižšiu energetickú náročnosť budovy.



TERAPIA ŽELEZNICOU

Deti od malička potrebujú vzory. Najčastejšie sú nimi rodičia či starí rodičia. Jedným z takýchto vzorov je pre svojho vnuka aj bývalý železničiar Marián Kavulič. Do redakcie nám napísal e-mail, v ktorom opisuje, akou radosťou sú pre jeho vnúčka vlaky. Spoločné chvíle strávené na železnici si tak užívajú obaja.

AUTOR: Lucia Lizáková, **SNÍMKY:** archív Marián Kavulič

KEŽMAROK – „Spočiatku som chcel, ako každý dedo, svojho vnuka zaujať, aby mal spomienky na celý život,“ začína rozprávanie Marián Kavulič.



Ako sám hovorí, vymyslel preto terapiu železnicou. Malého „železničiara“ Števkina železnica motivovala natoľko, že mu veľakrát neprekážalo ani vstávanie o šiestej hodine ráno. S dedom si zvykli nacvičovať výjazd na trať. Spoločne so Števkom navštevovali aj bývalých kolegov jeho deda, ktorí mu vždy ochotne venovali pozornosť a zodpovedali všetky zvedavé otázky. Dedo na svojom vnukovi videl, že výlety na železnicu mu prospievajú. Števkina začal dokonca v kolektíve železničiarov aj s chuťou desiatovať. Počas spoločných „výjazdov na železnicu“ musel malý „železničiar“ z perónu zakývať každému vlaku, ktorý prechádzal stanicou. „To bolo radosť, keď ho na oplátku rušňovodič pozdravil trúbením. Števkina poznal presné prejazdy, časové intervaly prejazdu vlakov a pri každom musel kývať,“ spomína dedo. Keďže železnica Števkina baví, dostal od svojho dedka k narodeninám originálny železničiarsky darček. Dedko mu zmontoval kus koľajnice a nainštaloval ju na záhradke, aby mohol malý „železničiar“ robiť údržbu. Príbeh vnuka Marián Kavuliča hovorí o detských snoch, ich vzoroch a obetavosti dedka k svojmu vnukovi. A železniciam možno už dnes rastie nová pracovná posila.

IMPRESIA NA TUREJ

Tak znel názov výstavy železničiara Dušana Procházku v priestoroch Domu kultúry Javorina v Starej Turej, kde vystavoval 25 svojich autorských obrazov. Maľovaniu sa venuje od základnej školy, ale obrazom, ktoré si mohli pozrieť obyvatelia Starej Turej od 28. septembra do 30. októbra 2020, sa venuje od svojej 30-ky.

Vystaviť obrazy sa Dušan Procházka rozhodol veľmi spontánne. „Povedal som si, že je škoda, aby ležali doma len tak bez úžitku a niekto si pri nich touto formou aspoň spestril popoludnie,“ opisuje vznik svojho nápadu. Obrazy, ktoré na výstave prevládali, boli inšpirované zakladateľom impresionizmu Claudom Monetom.

„Mnohí jeho diela nikdy neuvidia, a tak som ich využil ako predlohu a namaľoval ich olejom na plátno v menšom formáte než originál,“ priblížil. Maliara fascinuje na obrazoch to, že impresionista neuzatvorí obraz. „Veľa umelcov pred ním tvorilo úžasné obrazy plné detailov. Mne je v dnešnej dobe digitálnych fotografií bližší impresionistický obraz než fotka,“ dopĺňa.

Pred tromi rokmi u neho nastala zmena a rozhodol sa maľovať intenzívnejšie. „Pri maľovaní takýchto námetov sa človek aspoň na chvíľu preniesie do obdobia, kedy vznikali. Určite bolo to obdobie menej stresujúce, než akým je dnešná doba,“ zakončil rozprávanie Procházka.

