

ŽELEZNIČNÝ SEMAFOR

▼ MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY 

▼ 30. ROČNÍK | FEBRUÁR 2022



Kam kráčaš?

Už dlhé mesiace si kvôli finančnej situácii túto otázku kladie veľa kolegov, a to nielen z našej organizačnej jednotky. Napriek pandemickým opatreniam a nedostatku financií môžem s hrdosťou povedať, že rok 2021 bol pre Správu majetku úspešný. A to vďaka vám, milí kolegovia, ktorí ste sa nebáli ísť za cieľmi vedenia Správy majetku. Verím, že základom bola komunikácia cieľov, dôkladné plánovanie a následne poctivá práca. Aj preto sme si nastavili 3 základné ciele.

Prvým cieľom bolo zefektívnenie aktivít v oblasti realitnej činnosti a dosiahnutie predaja aspoň na úrovni 5 mil. eur, čo by znamenalo medziročne rast o viac ako 200 %. Výsledok bol 5,4 mil. eur.

Druhý cieľ mal zlepšiť vzájomnú komunikáciu o aktuálnych problémoch a možnostiach ich riešenia. Rozvinuli sme ho do požiadaviek na investičný a prevádzkový plán a výsledkom bolo, že sa nám podarilo presadiť v rámci investičného plánu viacero nevyhnutých stavieb a tieto do konca roka aj zrealizovať. Od roku 2018 bude v roku 2022 aj prvá dodávka strojov a prístrojov pre údržbárske čaty. Poctivo sme sa pripravili na situáciu, ak v poslednom štvrtroku „prídu“ financie navyše. Vďaka včasnej príprave sme do konca roka zrealizovali nákup aktivít v rozsahu takmer 13,5 mil. eur, teda na úrovni 99 % prideleného limitu a o 2 mil. eur viac ako v roku 2020. Bohužiaľ, pri nákupe energetických médií v ročnej hodnote cca 6,5 mil. eur je to málo nielen na základnú údržbu.

Tretím cieľom bolo zvládnuť plánovanie a realizáciu dlhodobých aktivít. Tie sú orientované najmä do obnovy tepelného hospodárstva, využitia zdrojov z Plánu obnovy a odolnosti SR a využitia potenciálu komplexných pozemkových úprav na „upratovanie majetkov“ v dotknutých katastroch. V 2021 sme pripravili pre obstaranie modernizáciu takmer 80 tepelných zdrojov s dodaním energetickej služby s garanciou nákladov. Pripravili sme priority a spracovali investičné zadania pre viac ako 80 budov do obnovy. V súčasnosti vedenie rokuje o prioritách pre 35 budov na obstaranie s predpokladom investície v objeme cca 35 mil. eur.

Kam kráčame? Pri existujúcom stave finančných prostriedkov nebudeme vedieť skvalitniť správu a prevádzku budov a energetických zariadení. Služba pre cestujúcu verejnosť bude tak isto oceňovaná negatívnymi reakciami. Rast cien za energetické médiá, trendy v oblasti ekológie nás však budú tlačiť do hľadania možností obnovy energetických zariadení a budov, budovania inteligentných zariadení na „stráženie“ a riadenie spotreby médií. Za všetkým hľadaj človeka, a tu nás čaká tiež náročná práca. Tak v doplňovaní nevyhnutých profesií, ako aj v oceňovaní.

Dušan Šefčík, riaditeľ Správy majetku ŽSR

Benefit dobrovoľného samotestovania na pracovisku

V uplynulých dňoch sa opätovne stretávame s nárastom počtu pozitívnych prípadov na COVID-19 aj spomedzi zamestnancov ŽSR. Začiatkom februára sme zaznamenali celkový výpadok zamestnancov – pozitívni a v karanténe – takmer 5 %.

AUTOR: Ria Feik Achbergerová

BRATISLAVA – Výpadky pracovníkov zaznamenávame najmä tam, kde sa pracuje v kolektívoch. Napriek tomuto percentu obsluhujeme všetky dopravné body, zabezpečenie prevádzky je prispôbené tak, aby sme vedeli udržať prevádzkyschopnosť na železničnej infraštruktúre. Krízový štáb sa rozhodol pre predĺženie možnosti samotestovania zamestnancov nad rámec povinných opatrení podľa potreby a záujmu zo strany

zamestnancov. Na pracovisku sa tak stále v prípade potreby môžete samotestovať antigénovým testom.

Na poradách vedenia ŽSR bola prerokovaná aj Analýza vývoja zamestnanosti, ktorá uvádza evidenčný počet zamestnancov k 31. 12. 2021 na 13 490, čo je o 214 zamestnancov menej ako k 31. 12. 2020. Z dôvodu zrušenia školení a kurzov na získanie odbornej spôsobilosti v súvislosti s pandemickými opatreniami v mesiacoch január až apríl bol zastavený nábor na prevádzkové typové pozície. K 1. 1. 2022 bolo neobsadených 562 plánovaných miest, z čoho na 321 miest bolo rozpracované prijatie zamestnanca. Ak sa vo vašom okolí nachádzajú uchádzači o prácu pre ŽSR, budeme radi za každý kontakt na potenciálneho kolegu.



Milí kolegovia, železničari,

február bol opäť bohatý na rôzne udalosti, ktoré si môžete prečítať. Najdiskutovanejšou témou februára je určite podpísanie memoranda k Hlavnej stanici Bratislava. Viac si o tejto téme prečítate na str. 5. Od januára mali nastať novinky v oblasti stravovania. V článku, ktorý si pre vás pripravil Odbor riadenia ľudských zdrojov, vysvetľujú,

kto má nárok na príspevok vo forme hotovosti a kto nie. Aj tento rok môžete opäť využívať rekreačné poukazy, ak máte vo firme odpracované viac ako dva roky. Za akých podmienok a čo všetko je potrebné pre to spraviť, sa dozviete na strane 12. Počas tohto mesiaca sa na generálnom riaditeľstve a v jeho okolí nakrúcala aj nová vianočná komédia, ktorú si pozrieme na RTVS už v decembri tohto roka a my sme boli pri tom.

Prajem príjemné čítanie.

Lucia Lizáková
Šéfredaktorka

NA OBÁLKE Ozubnicová trať vo februári v Tatrách. **TITULNÁ SNÍMKA** Ondrej Mlynka



Minister Doležal: Potrebujeme novú generáciu železničiarov

Nových zamestnancov, najmä na západnom Slovensku, potrebujú momentálne ŽSR, ZSSK Cargo aj ZSSK. Do náborovej kampane sa zapojilo aj Ministerstvo dopravy a výstavby SR.

AUTOR: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

BRATISLAVA – Na problém s chýbajúcimi zamestnancami upozorňuje minister dopravy A. Doležal už dlhšie. Len ZSSK chýba viac ako stovka rušňovodičov. Minister aj preto podporil náborovú kampaň národného dopravcu: „Sám som sa bol pozrieť v zrenovovanom školiacom stredisku vo Vrútkach. Proces vzdelávania treba reštartovať, aby sa tento problém v budúcnosti neopakoval. Zároveň je však výzvou aj to, aby sme si rušňovodičov, ktorých si vyškolíme, udržali,“ povedal minister dopravy.

V tejto súvislosti je kľúčové, že všetky 3 železničné spoločnosti úspešne ukončili kolektívne vyjednávania so zamestnancami, ktorých výsledkom je nárast platov či rôzne benefity. Momentálne je

úlohou ŽSR, ZSSK, Carga a aj ministerstva presvedčiť ľudí, aby na železnice prišli pracovať. Ministerstvo aj preto voľné pozície a potrebu nových zamestnancov komunikuje aj cez svoje livestreamy či profily na Facebooku.

„Potrebujeme novú generáciu železničiarov vo všetkých možných profesiách. Uvedomujeme si, že je to veľmi náročná práca a urobíme všetko pre to, aby sme čo najviac zlepšili podmienky pre zamestnancov, a to nielen z hľadiska platov, ale aj infraštruktúry,“ hovorí Doležal a zároveň dodáva: „Chcel by som sa obrátiť aj na vás, ktorí už na železničiach pracujete. Ak poznáte niekoho, kto by mal záujem sa pridať k ‚modrej armáde‘, neváhajte ho osloviť.“

Hlavná stanica sa bude riešiť komplexne

MDaV SR, hlavné mesto SR Bratislava a ŽSR sa dohodli na spoločnom postupe. Budúcu podobu hlavnej vstupnej brány pre tých, ktorí do Bratislavy prichádzajú vlakom, ukáže medzinárodná urbanisticko-architektonicko-krajinárska súťaž, ktorá bude vyhlásená do konca tohto roka. Vyplýva to z Memoranda o spolupráci, ktoré podpísali minister dopravy Andrej Doležal, primátor Bratislavy Matúš Vallo a generálny riaditeľ ŽSR Miloslav Havrila.

AUTOR: MDAV, hlavné mesto, ŽSR

BRATISLAVA – Hlavná stanica predstavuje významný prestupný uzol medzi kapacitnou vlakovou dopravou, mestskou hromadnou a individuálnou dopravou. Je jednou zo vstupných brán do Bratislavy, denne ňou prejdú tisícky obyvateľov a turistov. Tvorí prvý dojem z hlavného mesta a ako dôležitý verejný priestor ovplyvňuje aj kvalitu bežného života.

Po novej autobusovej stanici je Bratislava o krok bližšie k tomu, aby mala na úrovni 21. storočia aj železničnú stanicu. Ministerstvo dopravy, ŽSR a hlavné mesto sa dohodli na spoločnom postupe. Ten počíta s dočasnými vylepšeniami aj jasnými odpoveďami od architektov.

„Štát nemal, nemá ani nebude mať peniaze na komplexnú rekonštrukciu Hlavnej stanice. Sme odsúdení na spoluprácu so súkromným investorom, ale aj hlavným mestom a so Železnicami Slovenskej republiky. Nechceme to robiť len naoko, chceme komplexnú rekonštrukciu budovy aj okolia, tak aby sme sa už ďalej za Hlavnú stanicu nemuseli hanbiť,“ uviedol minister dopravy a výstavby Andrej Doležal.

Hlavné mesto v októbri 2021 odprezentovalo MDAV SR a ŽSR základné podkladové materiály k spoločnej architektonicko-urbanisticko-krajinárskej súťaži na Hlavnú stanicu a okolie pripravené Metropolitným inštitútom Bratislavy. MIB s hlavným mestom poskytnú súčinnosť štátu a štátnym spoločnostiam, aby sa čo najrýchlejšie mohli spustiť kroky, ktoré v nasledujúcich rokoch prinesú novú podobu hlavnej vlakovkej stanice a jej okolia. Okrem predstaničného námestia ide o územie ohraničené Pražskou, Šancovou a Žabotovou ulicou. Úlohou odborníkov bude pracovať s danou zónou ako s jedným celkom a priniesť najlepšie možné riešenie nielen z hľadiska architektúry, ale aj dopravy. Architektonická súťaž bude vyhlásená do konca tohto roka.

Vyhláseniu architektonickej súťaže bude predchádzať vypracovanie urbanisticko-ekonomickej štúdie, ktorá okrem iného zanalyzuje aj možnosti financovania vrátane možnosti PPP modelu na vstup investora do projektu. Nevyhnutným podkladom bude aj dopravná štúdia, ktorá analyzuje toky cestujúcich a rôzne varianty dopravného riešenia.

„Taký významný objekt, akým je hlavná stanica aj s priľahlým okolím, si zaslúži komplexné riešenie – a to je možné realizovať jedine v spolupráci so štátom. Som preto úprimne rád, že sme s ministrom dopravy aj vedením ŽSR v tomto našli spoločnú reč a odpovede na to, ako tento priestor skultúrniť a preniesť do 21. storočia, a budeme ich hľadať cez veľkú medzinárodnú urbanisticko-architektonicko-krajinársku súťaž,“ priblížil primátor Bratislavy Matúš Vallo.



Silný vietor opäť potrápil železnice

Koncom mesiaca, konkrétne 30. januára, na Slovensko dorazil mimoriadne silný vietor. Meteorológovia vydali rôzne výstrahy pred nebezpečenstvom v rámci celého Slovenska. Živel strhával strechy, lámal stromy a čiastočne paralyzoval aj železničnú dopravu.

AUTOR: Denis Dymo, SNÍMKA: Vladimír Emrich

BRATISLAVA – Podľa Slovenského hydrometeorologického ústavu (SHMÚ) nárazy vetra v nedeľu 30. januára dosahovali 60 - 90, ojedinele až okolo 100 km/h. Najsilnejšie nárazy vetra boli na juhozápade Slovenska a pod Tatrami. Vietor dosahoval silu mohutnej víchrice až orkánu. Po celom Slovensku vznikali škody – padanie konárov a stromov, poškodenia striech a ďalších objektov. Železničná infraštruktúra sa následkom divokého počasia taktiež nevyhla a počas celého dňa boli hlásené viaceré udalosti a poruchy, z ktorých vyberáme pár príkladov.

O 4. hodine ráno bola v úseku Štrbské Pleso TEŽ – Poprad-Tatry TEŽ hlásená práca snehového pluhu – čistenie trate od snehových závejov. V úseku Sládkovičovo – Senec sa uskutočnila neplánovaná výluka 2. traťovej koľaj pre konár, ktorý spadol na trakčné vedenie. Na piecestnom zabezpečovacom zariadení v obci Hul bolo vplyvom silného vetra zlomené rahnó na stojane „B“. V úseku Gáň – Galanta boli hlásené konáre

v koľajisku. V úseku Sekule – Veľké Leváre sa uskutočnila neplánovaná výluka napätia trakčného vedenia 1. traťovej koľaje pre spadnutý strom. Prerušená doprava bola aj v úseku Kúty – Kúty št. hr., kde spadnutý strom poškodil trakčné vedenie. V úseku Kúty – Gbeľy rušňovodič osobného vlaku ohlásil spadnuté stromy. Konala sa neplánovaná výluka traťovej koľaje a trakčného vedenia od 12.20 do 15.27 hod. V úseku Topoľčany – Bošany boli nahlásené nahnuté stĺpy nadzemného vedenia do prechodného prierezu koľaje. V tomto úseku bola následne znížená rýchlosť vlakov na 30 km/h. V úseku Čachtice – Nové Mesto nad Váhom osobný vlak narazil do koruny stromu, ktorá zasahovala do prechodného prierezu koľaje. Na rušni bol mierne ohnutý pluh a poškodený lak na pravej strane v smere jazdy vlaku. Vplyvom vetra boli na viacerých miestach poškodené aj strechy budov. Napríklad z výpravnej budovy v Ilave zo strechy vplyvom vetra odletel 1 kus plechu a z výpravnej budovy v Zohore odletela časť strechy.



Tradičná fotosúťaž CER má svojich víťazov

V roku 2021 sa už deviatykrát konala súťaž Spoločenstva európskych železníc CER, ktorá nesie meno po tragicky zosnulej kolegyni Aline Bastin. CER v januári tohto roka zverejnilo dvanásť víťazných snímok, ktoré reflektujú tému „Budúcnosť je železnica: ekologickejšia, inteligentnejšia, prepojená“.

AUTOR: Denis Dymo, CER,
SNÍMKA: CER, Bálint Paha

BRUSEL – Súťaž, ktorá sa koná každý rok, sa snaží nájsť 12 najlepších obrázkov poukazujúcich na moderný, ekologický a ľudský rozmer železníc. Každý z víťazov dostane odmenu 200 eur. Súťaž je otvorená pre všetkých obyvateľov 27 členských štátov Európskej únie, Albánska, Bosny a Hercegoviny, Gruzínska, Severného Macedónska, Moldavska, Čiernej Hory, Nórska, Srbska, Švajčiarska, Turecka, Ukrajiny a Spojeného kráľovstva. Prihlásiť možno len fotografie nasnímané vo vyššie uvedených krajinách. Do tohto ročníka sa zapojilo takmer 700 snímok z 25 krajín Európy. Žiadna slovenská fotografia sa medzi 12 najlepšimi neobjavila.

Na snímke môžete vidieť jeden z 12 víťazných záberov od rušňovodiča z Budapešti Bálinta Paha. Už viac ako desať rokov fotografuje vlaky, najmä na cestách do zahraničia. Víťaznú snímku zachytil za slnečného rána neďaleko Penku v Rakúsku, keď nákladný vlak smeroval z Talianska do Nemecka.

FEBRUÁR 2022



Stanice naše každodenné

Keď cestujem vlakom, doma či v zahraničí, ako prvú si všimam práve úroveň stanice. Stanice sú výkladnými skriňami železničnej dopravy. Na prvý pohľad prezradia veľa o kvalite dopravy a množstve financií, ktoré krajina do dopravy investuje. Nie je žiadnym tajomstvom, že slovenské stanice, z ktorých mnohé svoje najlepšie roky zažili ešte v 20. storočí, si zaslúžia lepšie podmienky. Stanice sú vstupnými bránami, ktoré nás majú vítať otvoreným náručím. Napriek tomu sú často opomínané. Okrem zlepšenia ich vizuálu je prioritou aj znižovanie ich energetickej náročnosti, to sa týka aj desiatok ďalších budov v správe železníc.

Šancu na zlepšenie ponúka fond obnovy, z ktorého poputuje na železnice približne 550 miliónov eur. Tieto financie pomôžu skvalitniť žel. infraštruktúru, zabezpečia jej modernizáciu a rekonštrukciu naprieč celým územím Slovenska.

Dôležitou súčasťou fondu obnovy pre Slovensko je aj obnova verejných budov. Železnice nechcú premeškať túto príležitosť a majú pripravené projekty na obnovu viac ako 70 budov, medzi ktorými sú aj stanice. Keďže financie z fondu musíme vyčerpať za pomerne krátke obdobie, v oblasti železničnej dopravy pocítíme veľké zmeny v krátkom čase. My cestujúci, ale aj vy železničari.

Jaroslav Kmeť
Štátny tajomník MDV SR



Umelá inteligencia ako nástroj údržby

Pojem „umelá inteligencia“ asi pozná každý. Umelú inteligenciu ako takú používame mnoho rokov. Ako už z názvu vyplýva, umelá inteligencia je snaha napodobniť sofistikované využívanie vedomostí v neživých zariadeniach, v našich podmienkach najmä v počítačových systémoch.

AUTORI: Ján Rohlíček, Juraj Černoňorský, SNÍMKA: unsplash.com

BRATISLAVA – V roku 2011 sa schválením predpisu ŽSR SR11 (E) začalo so zavádzaním systému cielenej (prediktívnej) údržby do elektrotechnickej praxe. Postupom času sa nahrádzali určité činnosti celoplošne aplikovanej preventívnej údržby systémom údržby prediktívnej. Podstatou preventívnej údržby je stanoviť pravidelné cykly údržby zariadení a jej rozsahu ešte pred ich zlyhaním. Systém prediktívnej údržby však ide ďalej. Jeho snahou je predvídať možnosť zlyhania zariadenia. K tomuto prístupu sa využívajú rôzne metódy technickej diagnostiky a, samozrejme, aj skúsenosti a poznatky zamestnancov údržby. Pre činnosti plánovania prediktívnej údržby sa už v súčasnosti využívajú informačné technológie. V prostredí odvetvia EE je to Informačný

systém elektrotechniky a energetiky (IS EE). Ide o intranetovú aplikáciu na zabezpečenie správcovskej a údržbovej činnosti na zariadeniach elektrotechniky. Umožňuje komplexnú evidenciu dát v zmysle potrieb odvetvia EE pri dodržaní požiadavky minimálnej administratívnej záťaže osôb zadávajúcich dáta. Zároveň umožňuje efektívne plánovať, evidovať a vyhodnocovať plány údržby zariadení elektrotechniky v plnom rozsahu.

Budúcnosť však ukazuje, že cesta metód realizácie údržby je nikdy sa nekončiaci proces a môže pokračovať využitím nových metód a smerovaní. V prevádzke elektrotechnických zariadení sa stretávame okrem iného aj s ich poruchovosťou. Vývin poruchovosti zariadenia v istej

miere závisí od miery a kvality jeho údržby. Avšak pri niektorých typoch zariadení sa ukázalo, že je potrebné klásť dôraz aj na diagnostiku, ktorá je schopná odhaliť negatívne trendy vo vývoji jeho technického stavu. Inými slovami, je schopná včas odhaliť potrebu zásahu cielenej (prediktívnej) údržby/opravy. Neuskutočnenie včasného zásahu prediktívnej údržby má zákonitý dôsledok vo forme vzniku poruchy, prípadne aj deštrukcie zariadenia, následne ohrozenie bezpečnosti a plynulosti prevádzky železničnej infraštruktúry, samozrejme, s možnosťou vzniku škôd veľkého rozsahu.

Procesy spracovania výsledkov technickej diagnostiky a ich použitia v systéme plánovania údržby boli vo vzťahu k vybraným skupinám zariadení elektrotechniky implementované v IS EE. Boli navrhnuté činnosti údržby, ktoré za predpokladu vykonania technickej diagnostiky možno nahradiť „redukovanou údržbou“ spojenou s prediktívnou údržbou, ak sa na základe výsledku diagnostiky preukáže jej potreba. Uvedený systém bol implementovaný v systéme plánovania údržby a diagnostiky ako takej. Umožňuje značným spôsobom redukovať objemy pravidelnej preventívnej údržby vybraných skupín zariadení s podmienkou garancie udržania bezpečnej a spoľahlivej prevádzky zariadenia.

V blízkej budúcnosti sa črtajú ďalšie spôsoby využitia umelej inteligencie – na základe sledovania, podrobnej evidencie rizikových faktorov na prevádzku jednotlivých typov zariadení, ich vyhodnotenia a monitorovania vo forme identifikovaných rizík.

Pre takúto predikciu je potrebné začať s využitím pokrokových metód identifikácie rizík, ktoré nám IT systémy umelej inteligencie umožňujú. Uvedené metódy spočívajú v algoritmoch sledovania technického stavu zariadení na báze výsledkov diagnostiky a pasportných informácií v kombinácii so spracovaním informácií o výskyte porúch podobných zariadení a ich parametrov.

V informačnom systéme SAP PM dnes existuje systém evidencie všetkých hlásení o poruchách a škodách zariadení v sieti železničnej infraštruktúry. Každá udalosť tu je evidovaná so stanovenými parametrami, ktoré je možné podrobiť následným štatistikám: čas, rozsah poruchy, typ poškodeného zariadenia, príčina, iné...

Zároveň v rámci projektu 01/2019 „Zvýšenie automatizácie plánovacích procesov“ bola prijatá osobitná

úloha pre vývoj a implementáciu informačného systému tvorby „modelu líniových rizík na ŽSR“, kde v počiatočnej fáze riešenia boli zaradené aj zariadenia trakčného vedenia. V ďalších fázach vývoja sa predpokladá sledovanie rozhodujúcich komponentov zariadení elektrotechniky v plnom rozsahu.

Na základe uvedeného sa črtá v rámci projektu 01/2019 „Zvýšenie automatizácie plánovacích procesov“, ale aj v rámci nadväzného vývoja dotknutých IS veľká výzva o vzájomnej integrácii systémov sledujúcich pasportné a prevádzkové informácie (IS EE), informácie o vývine poruchovosti (dnes SAP PM) a novo vyvíjaného systému sledovania, vyhodnocovania prevádzkových rizík líniových zariadení. Cieľom je, aby mal správca online k dispozícii informácie o vyhodnotených rizikách vo forme pre priame iniciovanie a naplánovanie potrebných intervenčných zásahov údržby smerujúcich k eliminácii identifikovaných hrozieb.

V takomto pohľade dáva umelá inteligencia riešeniu prevádzkových rizík nový rozmer. V budúcnosti dokážeme vopred odhaľovať slabiny a predvídať prípadné zlyhania zariadení železničnej infraštruktúry. Umelá inteligencia bude schopná predpokladať vysokú pravdepodobnosť výskytu porúch, ako aj čas ich vzniku. Vďaka tomu bude možné efektívne a včas plánovať prediktívnu údržbu zariadení ešte pred výskytom poruchových stavov.

Niektorí európski manažéri infraštruktúry sa o využitie umelej inteligencie v rámci železničnej infraštruktúry zaujímajú už dlhodobo. Napríklad nórsky manažér infraštruktúry Bane Nor a Nórske výpočtové centrum dostali od nórskej výskumnej rady dotáciu vo výške 421 447 USD na vykonanie testu kontroly infraštruktúry s použitím umelej inteligencie.

Preto i keď sa zdá, že idea využitia umelej inteligencie je vzdialená, môže sa stať, že čoskoro bude klopať na dvere aj u nás. V konečnom dôsledku implementácia systémov umelej inteligencie podstatne zmení dnes zavedený systém údržby vybraných zariadení s dôrazom na redukciiu svojho objemu a náhradou sofistikovanými metódami identifikácie rizík založených hlavne na diagnostike a štatistickom spracovaní jej výsledkov. A čo je najdôležitejšie, môže zvýšiť dostupnosť a opakovateľnosť údajov na podporu stratégií riadenia nákladov prevádzkovateľa infraštruktúry, zároveň zlepšiť bezpečnosť, dostupnosť a spoľahlivosť železničnej infraštruktúry.

V Prievidzi sa vykoľajil vlak

Dňa 4. februára o 12.45 hod. sa na železničnom priecestí na Bojníckej ceste v Prievidzi, pri jazde z 5. staničnej koľaje smer Chrenovec, vykoľajil vlak so štyrmi nápravami na výhybke č. 23.

AUTOR: Denis Dymo

PRIEVIDZA – Nehodová udalosť sa zaobišla bez zranenia vlakového personálu a cestujúcich. Jazda vlakov na 1. staničnú koľaj bola v tom čase povolená okolo miesta nehody maximálnou rýchlosťou 5 km/h. Doprava však nebola prerušená. Udalosť spôsobila

meškanie jedného vlaku v trvaní šesť minút. V úseku Chrenovec – Prievidza bola v čase nehody zavedená náhradná autobusová doprava. Nehodová udalosť si vyžiadala nakoľajenie vlaku a prevádzka sa spustila nasledujúci deň, v sobotu ráno.

Motorové vozidlo poškodilo výstražník

DVORY NAD ŽITAVOU/NOVÉ ZÁMKY – Dňa 10. februára v úseku Dvory nad Žitavou – Nové Zámky pri cestnej dopravnej nehode motorové vozidlo poškodilo stojan výstražníka na priecestí v km 147,088. Pri jazde vlaku Nex 40736 (ČDCSK) rahno zasahovalo do priechodného prierezu 2. traťovej koľaje a vlak došlo

následne narazil. Privolaná polícia dala o 4.00 h. súhlas na odchod vlaku. Od 4.50 h. bol vydaný rozkaz na opatrnú jazdu vlakov a na priecestí sa osadila dopravná značka „IP 30a Výstražné zariadenie vypnuté“. Doprava bola prerušená na 1. traťovej koľaji v čase 2.36 – 04.24 h. a na 2. traťovej koľaji v čase 2.36 – 4.50 h.

Prolongácia preukazov v marci končí

Prolongovať železničné preukazy, tzv. režinky, môžete v ktorejkoľvek pokladnici KVC na železničnej stanici do 31. marca 2022.

AUTOR: (red)

BRATISLAVA – Ak ste držiteľom železničného preukazu a ešte ste si ho nestihli prolongovať, môžete tak urobiť do konca marca. Ceny za prolongovanie sa nezmenili. Zamestnanci ŽSR, ZSSK a Cargo a ich rodinní príslušníci zaplatia za druhú vozňovú triedu 28 eur, za prvú vozňovú triedu 42 eur. Rovnako ostáva platná novinka z minulého roka, a to, že pri prolongácii železničného preukazu potrebujete mať vytvorené zákaznícke konto (ZSSK ID).

Vďaka kontu budete môcť využívať výhody, aké majú registrovaní cestujúci

vo vlakoch ZSSK. Výhodami je napríklad 5 percentný bonus pri vklade kreditu, archív zakúpených cestovných dokladov, rýchly online nákup bez zadávania osobných údajov, pripisovanie storna poplatku (ako bonus) pri vrátení dokladu.

Ak režinku vlastní celá rodina, každý člen musí mať vytvorené vlastné zákaznícke konto ZSSK na meno držiteľa režinky. Užívatelia, ktorí už mali vytvorené konto v minulosti, si nové zakladať nemusia, ale pri prolongácii sa preukážu občianskym preukazom.

Pre tých, ktorí nevedia, ako si konto vytvoriť, stále zostáva možnosť vytvoriť si konto s pomocou osobnej pokladničky priamo v pokladnici počas prolongácie.

Všetky výhody zákazníckeho konta nájdete podrobne rozpísané na stránke zssk.sk/zssk-id/.

Efektívnejšie fungovanie aj vďaka projektovému manažmentu

Projektový manažment možno charakterizovať ako modernú a efektívnu formu riadenia projektov. Je to súhrn všeobecných spôsobilostí, odborných vedomostí a zručností, metód i nástrojov používaných jednotlivcami alebo organizáciami na riadenie projektu, programu alebo portfólia projektov. Projektovým riadením je možné doceliť účinné uskutočňovanie zmien v spoločnosti a zabezpečiť tak jej efektívnejšie fungovanie.

AUTOR: Lucia Ďubeková

BRATISLAVA – Implementácia projektového riadenia na ŽSR vznikla ako reakcia na požiadavky dynamicky sa meniaceho prostredia, ktorému sa ŽSR musia neustále prispôbovať, čo si vyžaduje realizáciu zmien, ktoré presahujú rámec líniového riadenia. Z dlhodobého hľadiska predstavuje riešenie úloh prostredníctvom projektového riadenia pre spoločnosti efektívnejšie riadenie zdrojov a času.

Odbor projektového riadenia ŽSR sa zaoberá riadením projektov na účely plnenia stanovených úloh a strategických cieľov ŽSR. V súvislosti s O 180 používame globálne známu skratku PMO, ktorá pochádza z anglického Project Management Office. PMO riadi a koordinuje vybrané procesno-organizačné, ale aj iné významné projekty.

Pripravuje tiež portfólio návrhov projektov a ponúka konzultačnú podporu pre všetky zložky ŽSR. Poslaním odboru je podpora pri implementácii konkrétnych strategických rozhodnutí a priorít generálneho riaditeľa a vedenia ŽSR.

Iniciatíva na vylepšenie a zefektívnenie činností však môže vzniknúť na každej úrovni organizačnej štruktúry ŽSR. Odbor projektového riadenia je tu aj na to, aby každý zamestnanec ŽSR mohol prísť s vlastným nápadom, ako zlepšiť a zefektívniť procesy, činnosti, s ktorými sa v práci stretáva.

Pokiaľ to umožnia protipandemické opatrenia, budeme radi, keď sa pridete s nami podeliť o vaše

postrehy, nápady, myšlienky a spolu skúsime vytvoriť vašim nápadom priestor na realizáciu. Svoje nápady môžete zasielať aj na e-mailovú adresu databazapodnetov@zsr.sk, prípadne zdieľať prostredníctvom Databázy podnetov, ktorá bola vytvorená, aby umožnila zamestnancom iniciatívne participovať na zdokonaľovaní procesov na ŽSR.

V súčasnosti má PMO rozpracovaných niekoľko projektov, o ktorých vás budeme priebežne informovať v ďalších číslach Semaforu.

Ak sa váš podnet pretaví do formy projektu, môžete sa stať členom projektového tímu a aktívne prispieť k inováciám či iným pozitívnym zmenám v našej spoločnosti. Takáto aktivita je finančne odmenená nad rámec bežného ohodnotenia. Aj keď nemáte skúsenosti s projektmi, nemusíte sa obávať.

Odbor projektového riadenia pôsobí ako manažér viacerých projektov na ŽSR a každý projekt vedie projektový manažér, ktorý riadi všetky aktivity projektu.

Projektoví manažéri O 180, ktorí aktuálne riadia projekty, sú vyškolení a certifikovaní v riadení projektov podľa medzinárodného štandardu Prince2. Súčasťou tohto prístupu je zabezpečenie riadenia projektov na profesionálnej úrovni kombinovaním dôrazu na dosahovanie výsledkov, efektívnosť a kvalitu s plnením požiadaviek.

Rekreácia s poukazom

V minulom roku, poznačenom pandemickými opatreniami, boli našťastie aj priaznivé obdobia, v ktorých bola možnosť na regeneráciu a oddych. Príspevok na rekreáciu zamestnanca upravuje Zákonník práce a príspevky na rekreačné pobyty sú dohodnuté v rámci čerpania sociálneho fondu v KZ ŽSR 2021 – 2023, kde je možné využiť na regeneráciu zariadenia ŽSR a zariadenia v správe odborových organizácií.

AUTOR: Odbor riadenia ľudských zdrojov, SNÍMKA: unsplash.com

BRATISLAVA – Pre tých, ktorí túto možnosť zatiaľ nevyužili, uvádzame, že príspevok na rekreáciu zamestnávateľ poskytuje v sume 55 % oprávnených výdavkov na rekreáciu, najviac však v sume 275 eur za kalendárny rok. Táto suma predstavuje 55 % celkových nákladov na rekreáciu zo sumy 500 eur. Poskytnutie príspevku sa posudzuje v kalendárnom roku, v ktorom sa rekreácia začala (bez ohľadu na to, kedy bolo za rekreáciu zaplatené) a nárokovateľnosť sa posudzuje k prvému dňu rekreácie. Nárok na poskytnutie príspevku majú zamestnanci, ktorí pracujú v ŽSR viac ako dva roky. Oprávnenosť výdavkov sa posudzuje na základe predložených účtovných dokladov. V prípade, že ani jeden z účtovných dokladov nie je vyúčtovací (t. j. vydaný počas alebo po rekreácii), zamestnanec doloží potvrdenie o účasti na rekreácii vydané ubytovacím zariadením. Náležitosti účtovného dokladu sú uvedené v § 10 zákona č. 431/2002 Z. z. o účtovníctve a v bode 5. Metodického pokynu GR k príspevkom na rekreáciu, kde sú uvedené požadované druhy účtovných dokladov. Účtovný doklad musí okrem náležitostí vyplývajúcich zo zákona o účtovníctve obsahovať aj náležitosti vyplývajúce z § 152a

Zákonníka práce. Dôležité je uvedenie mena zamestnanca a osôb, na ktoré si zamestnanec uplatňuje príspevok, obdobie, resp. počet dní rekreácie. V prípade, ak účtovný doklad (napr. doklad z registračnej pokladnice) neobsahuje meno zamestnanca, zamestnanec priloží k žiadosti ďalší doklad s označením zamestnanca preukazujúcim oprávnené výdavky (napr. hotelový účet, faktúru, potvrdenie vydané ubytovacím zariadením a pod.). Je potrebné upozorniť, že za oprávnené výdavky na uplatnenie príspevku nemožno považovať úhrady vykonané na základe účtovného dokladu, ktorý zamestnancovi vystavila osoba, ktorá nemá príslušné živnostenské oprávnenie. Príspevok na rekreáciu nie je možné poskytnúť v prípade, ak zamestnanec absolvuje rekondičný pobyt, pobyt v kúpeľoch, ktorý je plne hrađený zo zdravotného poistenia, ale tiež čiastočne hrađený zo zdravotného poistenia. To znamená, že zamestnanec je v uvedených prípadoch práceneschopný (prípadne čerpá na tento účel dovolenku), hradí si ubytovanie a stravu a zdravotná poisťovňa hradí procedúry. Príspevok nie je možné poskytnúť v týchto prípadoch ani pre osoby, ktoré sa zúčastnia na pobyte so zamestnancom.

ROK 2021	ČERPANIE SKUTOČNOSŤ V EUR	VÝŠKA PRÍSPEVKU V EUR	POČET ZAMESTNANCOV
Príspevok na rekreáciu zamestnanca (§ 152a ZP)	611 000,00	max. 275	3 087
Príspevok na rekreačný pobyt v SIP Strečno	5 800,00	50	116
Príspevok na rekreačný pobyt v PJ Starý Smokovec	23 515,00	35/50	488
Príspevok na rekreačný pobyt v ÚZ Šancová BA a ÚZ Bajzová KE	630	30	21
Príspevok na rekreačný pobyt - zariadenia odborov. organizácií	8 450,00	50	169
Spolu	649 395,00		3 881



Nová dohoda súvisí so stravovaním

V zmysle ustanovenia § 152 Zákonníka práce zamestnanci ŽSR majú možnosť vybrať si spôsob zabezpečenia stravovania buď elektronickou kartou Callio, alebo finančným príspevkom. Rozhodnutie zamestnanca je platné od 1. januára 2022 a zamestnanec je týmto rozhodnutím viazaný 12 mesiacov.

AUTOR: Odbor riadenia ľudských zdrojov, SNÍMKA: unsplash.com

BRATISLAVA – Zamestnancom, ktorí sa rozhodli pre finančný príspevok, boli v priebehu mesiaca január predložené dohody. Ak sa zamestnanec rozhodol pre finančný príspevok, podpisom dodatku súhlasí so zrážkou zo mzdy v prípade, ak by mu na poskytnutý finančný príspevok na stravovanie, ktorý mu bol poukázaný na bankový účet, nevznikol nárok.

Finančný príspevok nie je možné poskytnúť zamestnancom VOJ, v rámci ktorých je zabezpečené poskytovanie stravovania zamestnávateľom (pracovisko SIP Strečno a zamestnanci s pracoviskom na Klemensova 8, Bratislava).

Tento prípad môže nastať, ak sa zamestnanec rozhodne skončiť pracovný pomer v priebehu mesiaca, keď mu už bola poukázaná od zamestnávateľa suma finančného príspevku na stravovanie s nárokom na celý mesiac (2,55 eura × počet pracovných dní v kalendárnom mesiaci). Finančný príspevok je zamestnancovi pravidelne poukazovaný na účet v prvé dni príslušného mesiaca.

Podobný prípad nastane, ak zamestnanec pred skončením pracovného pomeru bol práceneschopný, čerpal dovolenku alebo mal prekážku v práci. To znamená, že neodpracoval predpokladaný počet pracovných dní, na ktorý mu bol poskytnutý finančný príspevok na začiatku mesiaca. Tento prípad môže nastať aj pri odchode na materskú dovolenku, rodičovskú dovolenku alebo do invalidného dôchodku v priebehu mesiaca, keď tiež neodpracoval počet pracovných dní, na ktorý mu bol poskytnutý finančný príspevok.

Text upravujúci zrážky zo mzdy zamestnanca na účely zabezpečenia stravovania bol uvedený v pracovnej zmluve alebo v dohode aj doteraz v súvislosti s využívaním elektronickej karty Callio. S účinnosťou od 1. januára 2022 bolo dopracované iba znenie týkajúce sa finančného príspevku na stravovanie.

Uvedená formulácia v dohode zahŕňa obidve možnosti zabezpečenia stravovania, aby zamestnávateľ pripravil jednoduchší spôsob servisu pre zamestnancov pri prípadnej zmene ich rozhodnutia. Podľa súčasne platného zákona je rozhodnutie zamestnanca o výbere formy stravovania platné vždy pre aktuálny kalendárny rok.



Vzdelávanie v ŽSR pomocou moderných technológií

V súčasnosti sa čoraz častejšie stretávame s pojmami ako flexibilné vzdelávanie, e-learning, nové formy vzdelávania, informačné a komunikačné technológie (IKT) vo vzdelávaní. Niektoré pojmy sú však stále pre mnohých nové a nie je často jasné, čo znamenajú. To môže spôsobovať nedôveru v tieto nové formy vzdelávania, resp. ich nesprávne používanie.

AUTOR: Anna Tatranská

BRATISLAVA – Vzdelávanie na ŽSR zasahuje širokú vekovú kategóriu, kde sa dospelý človek musí, bez ohľadu na vek, prispôbiť. ŽSR ÚIVP s konečnou platnosťou pripravuje kvalifikovaných zamestnancov pre všetky pracovné pozície a na druhej strane udržiava počas pracovného procesu vzdelanostnú úroveň na aktuálnej a špičkovej úrovni pre intelektuálny rozvoj zamestnancov.

Spôsoby vzdelávania, ktoré je možné v súčasnosti aplikovať vo vyučovacom procese, sú nasledujúce:

KONVENČNÉ TRADIČNÉ VYUČOVANIE

Ide o dnes bežne ponúkané formy vzdelávania, prežíva už po stáročia v rôznych formách, ktoré sú určované stupňom rozvoja spoločnosti. Jeho

kvantita je definovaná vzdelávacími štandardami a kvalita sa odvíja od odborného vzdelania. Vzdelávanie pod vedením lektora je z tohto pohľadu najrozšírenejšou formou vzdelávania. V systéme firemného vzdelávania na ŽSR je kontakt prevádzkových zamestnancov s lektorom na prezenčnom vzdelávaní mimoriadne dôležitý. Na základe opatrenia vlády SR, ÚVZ SR a krízového štábu ŽSR boli z dôvodu zabránenia šírenia COVID-19 prijaté na ŽSR opatrenia, ktoré v súčasnosti dočasne obmedzili proces prezenčného vzdelávania.

VYUČOVANIE NA DIAĽKU

Poznáme ho aj pod pojmom dištančné vzdelávanie. Je charakterizované oddelením lektora od študenta, študijného kolektívu a nahradením interpersonálneho spôsobu komunikácie.

VIRTUÁLNE VYUČOVANIE

Ide o vyučovanie tvárou v tvár na diaľku, tento model vyučovania by nebol možný bez moderných informačných komunikačných technológií. Lektori a študenti nie sú v tom istom okamihu v rovnakej

miestnosti. Lektor môže vidieť a počuť svojich študentov v triede a zároveň oni môžu vidieť a počuť seba či svojho lektora na rôznych miestach vzdialených stovky kilometrov.

E-LEARNING

Predstavuje najmodernejší spôsob výučby na akomkoľvek digitálnom zariadení. Je to implementácia informačných technológií do vývoja distribúcie a riadenia alebo výučby. Výučba môže prebiehať vo virtuálnych učebniach aj mimo nich. Používanie počítačov a internetu tvorí hlavnú súčasť e-learningu. Samoštúdium prostredníctvom e-learningu je nenáročné a poskytuje okamžitú spätnú väzbu. Je väčšinou organizované do online kurzov v závislosti od vzdelávacieho okruhu. Kurz môže obsahovať teoreticky neobmedzené množstvo dát, kontrolné otázky, testy a nakoniec aj certifikáty o úspešnom absolvovaní. ÚIVP využíva pre zamestnancov asynchrónny e-learning, ktorý umožňuje časovú a priestorovú slobodu v procese učenia, zamestnanec prispôbuje učebný proces vlastným potrebám a návykom.



Naj železničné tunely

Prešiel nimi takmer každý po svojich cestách na železnici. Sú neoddeliteľnou súčasťou železničnej infraštruktúry a majú medzi sebou aj viaceré unikáty. Hovoríme o železničných tuneloch. Spoločne nazrime do minulosti tých naj tunelov na Slovensku v našej archívnej rubrike.

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



NAJDLHŠÍ TUNEL DVOJKOĽAJNÝ – BUJANOVSKÝ

Na trati Žilina – Košice sa nachádza najdlhší dvojkolajný tunel na ŽSR. Jeho dĺžka je 3 410 metrov. Svojou dĺžkou bol najdlhším tunelom aj na tratiach bývalých ČSD. Bol vybudovaný v roku 1955 a nahradil pôvodný tunel budovaný v rámci Košicko-bohumínskej železnice z roku 1872.



NAJKRATŠÍ TUNEL – TURČEK

Na trati Zvolen – Kremnica – Diviaky leží najkratší tunel ŽSR s dĺžkou 37,10 m.

Trať v jednokoľajnom traťovom úseku Hronská Dúbrava – Kremnica – Horná Štubňa si pre množstvo zákrut vyslúžila aj názov „slovenský Semmering“ (podľa rakúskeho Semmeringu). Tunel bol postavený v roku 1872.



NAJOPUSTENEJŠÍ TUNEL – PÍLANSKÝ

Trať Zvolen – Lučenec bola uvedená do prevádzky v roku 1871 dvomi tunelmi – Pílanským a Kriváňskym. Pílanský tunel s dĺžkou 124,70 m bol postavený za pôvodnou zastávkou Píla pod Javorom. Jednokoľajná trať, ktorá prechádzala tunelom, už nestačila prevádzke, a tak projekt riešil túto časť ako dvojkolajnú trať. Vlaky jazdili spočiatku do Lučenca cez tunel a späť po druhej koľaji mimo tunela. Po vybudovaní druhej koľaje sa trať cez tunel prestala používať. Dnes vidíme tunel z roku 1871 zo zastávky Píla smutne stáť opustený a uzatvorený.

Tunely sa navrhujú a realizujú všade tam, kde je potrebné prekonať prírodné alebo umelé prekážky. Vďaka nim sa zlepšujú smerové a výškové pomery a kráčia dĺžky trás. Aj keď ide o mimoriadne technicky náročné stavby, pri ktorých sa používajú najmodernejšie dostupné technológie a vyžadujú si nemalé finančné prostriedky, tak tunely sa stavajú hlavne z dôvodu úspory prevádzkových nákladov.



NAJDLHŠÍ TUNEL JEDNOKOĽAJNÝ – ČREMOŠŇANSKÝ

Najdlhší jednokoľajný tunel na ŽSR sa nachádza na trati Zvolen – Banská Bystrica – Diviaky – Vrútky. Svojou dĺžkou 4 697,15 m sa zaradil medzi najdlhšie jednokoľajné tunely na Slovensku a svojho času bol aj najdlhším v Československu. Tunel bol pomenovaný po prezidentovi I. ČSR Dr. Eduardovi Benešovi. Za slovenského štátu ho premenovali na Tunel Andreja Hlinku, potom mu však opäť vrátili pôvodné meno Tunel Dr. E. Beneša.



NAJMALEBNEJŠÍ TUNEL – STREČŇANSKÝ

Na bývalej Košicko-bohumínskej železnici, v úseku Žilina – Košice, vlak prechádza jedným z najmalebnejších kútov Slovenska, okolo hradu Strečno, kde z mosta nad riekou Váh vchádza do Strečňanskeho tunela II. Vedľa neho je Strečňanský tunel I, ktorý je položený nižšie oproti druhému a bližšie k Váhu, ktorý ho pri zvýšení hladiny vody zatápal. Nad tunelmi je 180 metrov vysoké nadložie. V údolí Váhu nasleduje Strečňanský tunel III.



NAJVODNATEJŠÍ TUNEL – BRALSKÝ

Na trati Prievidza – Horná Štubňa sa nachádza najdlhší Bralský tunel s dĺžkou 3 011,60 m. Bol pomenovaný po prezidentovi I. ČSR T. G. Masarykovi na počesť jeho osemdesiatych narodenín. Pri jeho výstavbe sa narážalo na množstvo prameňov vody. Tlak vody niekoľkokrát poranil vrtmajstrov pri narazení na vodu. Množstvo vody, ktoré odtekalo zo stavby, predstavovalo 207 m³/min. Voda bola stiahnutá tunelovou stokou do vodojemov a zásobuje mesto Handlová. Prevádzka je pod ekologickým dohľadom.



NAJSTARŠÍ TUNEL – BRATISLAVSKÝ

Najstarší tunel na sieti Železníc Slovenskej republiky sa nachádza na trati Bratislava – Kúty a bol vybudovaný v rokoch 1844 až 1848. V čase svojej výstavby meral 703 metrov a patril medzi najdlhšie železničné tunely v Európe. Dnes už je dlhý len 592,85 m, keďže pred výstavbou druhého tunela bol v roku 1902 skrátený o 110 metrov.

Podakovanie

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

Spomíname

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

Vaše príspevky do marcovej spoločenskej rubriky môžete posielat' na adresu zsemafor@zsr.sk do 16. marca 2022.

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

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

KRÍŽOVKA

Dve susedky: – Predstav si, prvýkrát sme sa pri štedrovečernom stole stretli v párnom počte ľudí. – Ako to? Ved' ste traja. – tajnička				Pomôcky: alit, amoret, nok	ozývala sa	jednotka elektrického napätia	citoslovce pochopenias	francúzsky člen	citoslovce bedákania	Pomôcky: Oješ, Osat, rula	stredoveké strieborné platidlo	Čapkov román	2	matematika (slang.)		
				pozývala, volala							hmotnosť jednotka					
				1							druh horniny televízny pohyb nôh					
				žen.meno (24.5.) exmetro-pola Barmy						soška bôžika lásky úžitok						
				Jozef Vysočani	obmotalo	4	hlboký žen. hlas portland. slinok			rieka v Rusku jeden z rodičov					prijímaj tekutinu vojenský oddiel	
obluda					územie v Bosne a Hercegov. stlačil					365 dní nikel (zn.)						
vlastnila					výzva k zastaveniu snád', po česky				hudobná značka sediaca poloha							
symetrály				švík argón (zn.)				riečica plní tekutinou					čpavok			
luxusný parník ktorý stroskotal							neón (zn.) vypúšťacie zariadenie			japonská lovyňa perforodiek tiež						
hoci, po česky			šarha (zastar.) horda, tlupa			chyba krajan					prométium (zn.) dôvtip					
tenisový úder				dokonči rýpanie časť celku					Juraj (dom.) citoslovce smiechu							
otravný hmyz pri dobytku				bylina s veľ. listami kilometer (skr.)						minúta (skr.) knedliček, po česky						
	EČV okr. Svidník	nikto španielsky člen			muž.meno (26.5.) tu máš						pracuj s ihlou stroncium (zn.)					
3									kameň na brúsenie							
bodal					spisy, akty, po česky				jednotka chôdze							

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

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

Grafická úprava

Dávid Bozsaky - bozsaky.david@zsr.sk

Ondrej Mlynka - mlynka.ondrej@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: ZimPress, spol. s r. o., Vajnorská 135, 831 04 Bratislava



Priestory GR poslúžili na nakrúcanie

RTVS produkuje každý rok minimálne jeden nový vianočný film. Natáčanie tohtoročného je už v plnom prúde a dočkáme sa ho tradične v decembri. Tvorcovia pri natáčaní zimnej časti príbehu využili aj vnútorné a vonkajšie priestory budovy generálneho riaditeľstva ŽSR, ako aj jej exteriér a my sme boli pri tom.

AUTOR: Lucia Lizáková, SNÍMKY: Denis Dymo

BRATISLAVA – Nová vianočná komédia je pod taktovkou režiséra Martina Šulíka, ktorý má na svojom konte niekoľko domácich, ale aj zahraničných ocenení. Ako nám režisér prezradil, komédia *Kôň* je o mužovi, ktorý zistil, že má na Štedrý večer doma koňa. Hlavnú úlohu si zahrá Daniel Fischer, jeho kamaráta stvární Braňo Bystriansky a priateľku Dominika Kavaschová. Podľa slov režiséra však paradoxne nebol problém s výberom

hereckého obsadenia. Problém nastal pri výbere koňa. „Podľa scenára musí viesť niekoľko cirkusových trikov, musí byť pokojný a nesmie sa báť kamery,“ priblížil režisér. Aj hľadanie exteriérov malo niekoľko podmienok. „Hľadali sme tichú ulicu, v ktorej si ľudia vidia do okien. Na Gajovej ulici sa nám zapáčilo stromoradie aj zaujímavá budova ŽSR, ktorá pripomína atmosféru predvojnovkej Bratislavy,“ popisuje Šulík.



Hodvábna cesta za rok 2021 v číslach

Čísla o vlakovej doprave medzi Čínou a Európou zverejnila China National Railway Group a z nich vychádza, že objemy vlakovej dopravy rástli aj v náročnom roku, akým rok 2021 bol. V priebehu roka sa vlakom medzi Európou a Čínou prepravilo 1,46 milióna TEU nákladu (TEU – ekvivalent dvadsaťstopového kontajnera). Tento údaj naznačuje 29-percentný nárast v porovnaní s rokom 2020.

AUTOR: (red), ZDROJ: railfreight.com

BRATISLAVA – Zatiaľ čo objemy prepravovaného nákladu sú často vyjadrené v jednotkách TEU, počet vlakov sa často používa aj na označenie vývoja koridoru. V roku 2021 počet vlakov medzi Európou a Čínou dosiahol 15 000, čo je medziročný nárast o 22 %. Dôvod, prečo sa táto miera rastu líši od hodnoty TEU, je ten, že veľa nákladu je počas cesty naloženého vo viac ako jednom vlaku.

Meranie a porovnávanie objemov na Novej hodvábnej ceste je vždy zložitá záležitosť, v prvom rade preto, že existujú rôzne zdroje, ktoré uvádzajú rôzne údaje. Rozdiely medzi týmito číslami sú spôsobené tým, že každý má inú definíciu Novej hodvábnej cesty.

Zatiaľ čo niektorí počítajú čísla iba na hlavnej trase, iní spočítajú všetky trasy. Kým Čína je zameraná na vlaky do a z Číny, je možné posúdiť aj iné destinácie. A potom je tu otázka, čo počítame: TEU, počet vlakov, náklad v tonách, iba kontajnerový náklad a pod. Ak máme všetky čísla poruke, chceme ich porovnať, aby sme ilustrovali, čo naznačujú a chceme si byť istí, že neporovnávame dva rôzne súbory údajov. Je takmer nemožné dospieť k záveru, aký úspešný bol rok, ak vezmeme do úvahy všetky tieto čísla.

V tomto článku sme sa rozhodli prezentovať čísla čínskych úradov, pretože sú to čísla, ktoré boli zverejnené. Najprv sa pozrieme na objem nákladu meraný v TEU, pretože to poskytuje komplexnejší obraz.

Rok 2021 možno považovať za úspešný, s mierou rastu 29 %, a to napriek prebiehajúcej pandémie, napätému dodávateľskému reťazcu a značnému preťaženiu na Novej hodvábnej ceste. Ak to však porovnáme s tempom rastu v roku 2020, ktorý bol tiež rokom pandémie, výsledky sa dajú vidieť v inom svetle. V roku 2020 došlo k nárastu o 56 %, keďže v tom roku sa medzi Európou a Čínou prepravilo 1,135 milióna TEU nákladu. V roku 2019 to bolo 725 000 TEU. V roku 2019 sme zaznamenali rast o 34 %, čo nie je oveľa viac ako v roku 2021.

Záver, že rok 2020 bol mimoriadne dobrý, možno vyvodiť aj z tempa rastu počtu vlakov. Kým v roku 2021 bol zaznamenaný nárast počtu vlakov o 22 %, v roku 2020 to bolo 50 %.

ČO JE NORMÁLNE

Je ťažké vysvetliť rozdiely bez toho, aby sme sa pozreli na posledných desať rokov. V skutočnosti zdvojnásobenie

Kontajner „TEU“ majú väčšinou rozmeru: 6,1 x 2,44 x 2,59 m.

> Približný trend postupného rastu kontajnerov prepravených medzi Európou a Čínou. Údaje sú v miliónoch kontajnerov (TEU).

objemov nie je extrém. Hoci táto webová stránka vychádza z iného súboru údajov, počítajúc iba objemy na hlavnej trase cez Bielorusko, Kazachstan a Rusko, v decembri 2018 dospela k záveru, že celkový objem prepravy nákladu cez širokorozchodnú sieť Ruska, Bieloruska a Kazachstanu dosiahol za prvých jedenásť mesiacov roku 2018 objem 245-tisíc TEU. To znamená nárast o 58 % v porovnaní s podobným obdobím minulého roka, keď táto hodnota bola podľa United Transport and Logistics Company – Eurasian Rail Alliance (UTLC ERA) 155-tisíc TEU.

Tieto čísla naznačujú pokračujúci trend, keď sa objemy každý rok takmer zdvojnásobia. V roku 2015 doprava na tejto trase predstavovala 46 000 TEU, pričom v roku 2016 vzrástla na 104 500 TEU. V roku 2017 bol celkový objem 175 000 TEU. Za predpokladu, že tento trend bude pokračovať, by mali v roku 2020 objemy dosiahnuť milión TEU.

PREČO TEN NÁHLÝ POKLES?

Príčinu náhleho poklesu tempa rastu v roku 2021 možno pripísať preťaženiu. Pandémia, ako ukázal rok 2020, spočiatku železničnú nákladnú dopravu pozdĺž koridoru skôr posilnila, než aby ju narušila. Zrušenie námornej nákladnej dopravy a uzavretie hraníc v cestnej nákladnej doprave viedli k jasnému prechodu na železničnú dopravu. Pandémia mala v skutočnosti pozitívny vplyv na eurázijskú železničnú nákladnú dopravu.

Tento úspech však viedol k obmedzenej kapacite, čo spolu s dodatočnými hraničnými kontrolami na zabránenie šírenia koronavírusu viedlo v roku 2021 k preťaženiu prístavov. Na otázku, čo charakterizoval rok 2021, odpovedali účastníci európskeho samitu o Hodvábnej ceste v decembri 2021 najčastejšie slovami kapacitné preťaženie, preplnenie terminálov. Nová hodvábna cesta trpela vlastným úspechom.

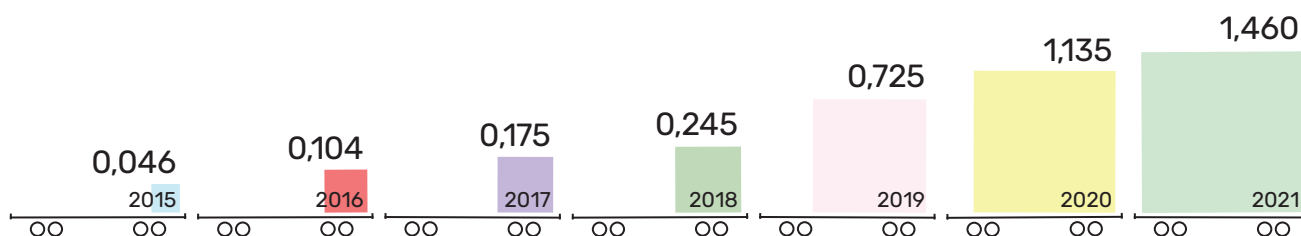
ROZŠÍRENIE KAPACITY

Našťastie existuje veľa projektov na zlepšenie situácie. China National Railway Group v tom istom roku uviedla, že schválila realizáciu projektov rozšírenia kapacity a rekonštrukcie prístavných staníc Alashankou, Khorgos, Manzhouli, Erlian a ďalších prístavných staníc. Harbin, Hohhot a Urumqi Bureau neustále napredujú v projektoch rozširovania kapacít a rekonštrukcie. V roku 2021 získali dva prístavy Khorgos a Erlian novú kapacitu, čo bude mať výrazný efekt nárastu. Očakáva sa, že prístavné stanice Alashankou a Manzhouli dokončia rozšírenie kapacity a rekonštrukciu v prvej polovici tohto roka.

NAJDOMINANTNEJŠÍ HRANIČNÝ BOD KHORGOS

Zaujímavý je aj presun objemov z jednej hraničnej brány na inú. V roku 2021 hraničný bod Khorgos získal značné objemy a stal sa pre Čínu hlavným bodom vstupu alebo výstupu. Predtým to bol hraničný priechod Alashankou. V roku 2021 bolo cez Alashankou prevádzkovaných 5 848 vlakov medzi Čínou a Európou, zatiaľ čo 6 362 vlakov medzi Čínou a Európou bolo odbavených cez hraničný priechod Khorgos.

Ďalšie dva vstupné body vo vnútornom Mongolsku sú Erenhot a Manzhouli. K 16. decembru bolo v železničnom prístave Erenhot odbavených celkovo 2 605 vlakov medzi Čínou a Európou. V Manzhouli to bolo 4 235 vlakov medzi Čínou a Európou za celý rok 2021. Zaujímavé je, že išlo najmä o dopravu smerom na Východ. Podľa čínskeho úradu bol rok 2021 prvým rokom, v ktorom počet prichádzajúcich vlakov prevýšil počet odchádzajúcich vlakov.





*Elektrozubačka Bradavica
v železničnej stanici Štrba
čaká na svojich cestujúcich.*



*Ozubnicová železnica,
kde prenos ražnej sily
zabezpečuje ozubené koleso
zaberajúce sa do ozubeného
hrebeňa v osi koľaje.*



*Nová švajčiarska
elektrozubačka v železničnej
stanici Štrbské Pleso.*