

ŽELEZNIČNÝ semafor

ŽSR

MESAČNÍK ZAMES

LEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY

XV

FEBRUÁR 2015

**Modernizácia koridoru
pokračuje**

**Počasié komplikovalo
železničnú dopravu**

Dve percentá pre Solidaritu



Patrí vám naše podakovanie a úcta

Vyjadrujem úprimné podakovanie všetkým železničiarom, ktorí svojou prácou a prístupom prispeli a pomáhali pri odstraňovaní následkov pri kalamičných poveternostných podmienkach s obmedzeniami na železničnú dopravu. V mene svojom a celého vedenia ŽSR ďakujeme zamestnancom v prevádzke, traťovákovi, elektrikárovi, zabezpečovákovi, mostárom, staničným robotníkom, ale aj ďalším železničiarom, ktorí nemalou mierou prispeli v uplynulých dňoch pri riešení ťažkých a často i nebezpečných situáciách, ktoré na našich tratiach spôsobila snehová kalamita, silný vietor aj mráz.

Podakovanie patrí aj ľuďom v doprave, výpravcom, výhybkárom, dispečerom, ktorí aj napriek poruchám, zastavenej doprave či zníženým rýchlostiam museli riešiť komplikované situácie pri organizovaní železničnej dopravy.

Dušan Šefčík

generálny riaditeľ ŽSR

Bielo aj na železnici

Tohtoročná zima je naozaj ako sa patrí. Sneženie si užili nielen v Tatrách, na Orave či Kysuciach, ako to už niekoľko rokov býva zvykom, ale okrem horských oblastí si snehové nádielky a následne aj kalamitu „užili“ aj vo veľkých mestách. Perinbaba nebola milosrdná ani k železničným tratiam. Husté sneženie, mráz a vietor spôsobovali problémy nielen kvôli zašľahaným výhybkám, tratiam, ale šarapatu narobili aj popadané stromy a následne poškodené trolejové vedenie. Krátke spravodajstvo s fotografiami prinášame na strane 20.

Takmer na celom Slovensku mali železničari plné ruky práce s odstraňovaním následkov poveternostných vplyvov na dopravu a prelom januára a februára zamestnal nielen službukonajúcich, ale aj tých v pohotovostiach. O odpratávaní snehu z perónov by svoje vedeli povedať aj naše tváre z obálky, zľava Lukáš KORBEL a Jaroslav VRANÍK z SMSÚ ŽTS TO Trenčín z pracoviska Púchov, ktorých sme zastihli v plnom nasadení začiatkom februára. A ako sme spomenuli, lopaty a metly sú ich hlavným pracovným náradím posledných dní. Pokračujeme s modernizáciou koridoru, aj keď vzhľadom k počasiu, v pomalšom tempe. Na koniec zimy čakajú aj mnohé plánované aktivity na staniach v rámci projektu štandardizácie a plánovaných rekonštrukcie tratí. Aj o tom sa dočítate vo februárovom čísle.

Prijemné čítanie aj lyžovačku ☺

Dana Schwartzová

Plán verejného obstarávania je schválený



Na januárovej a februárových poradách vedenia sa schvaľovali potrebné plány a dokumenty. Hodnotil sa rok 2014 z pohľadu bezpečnosti, ale aj auditorov. Hovorilo sa o poistení majetku, prerokoval sa dopravný model Slovenska a členovia vedenia schválili návrh rozpočtu pre spolufinancovanie Európskeho koridoru nákladnej dopravy číslo 5.

Plán verejného obstarávania

Rozhodnutím GR č. 02/2015 bol schválený plán verejného obstarávania na rok 2015. Následne v januári tento plán kladne prerokovala aj Správna rada ŽSR. Plán VO je spracovaný s výhľadom na roky 2016 a 2017 a tvorí ďalší základný dokument pre podporu plnenia podnikateľského plánu. Zároveň boli vyšpecifikované zákazky s maximálnou prioritou ich obstarania v 1. štvrtroku 2015 a za účelom spresnenia postupu posudzovania požiadaviek k začatiu procesov verejného obstarávania bolo vydané nariadenie GR č. 1/2015. Vo vedení ŽSR bol prerokovaný ročný plán činnosti odboru interného auditu pre rok 2015, ktorý bol schválený rozhodnutím GR č. 03/2015. V roku 2015 je plánované na ŽSR vykonať celkom 14 auditorských a kontrolných akcií.

Poistenie majetku

Vedenie ŽSR prerokovalo a vzalo na vedomie informáciu o poistení majetku ŽSR. Firma má poistený dlhodobý majetok a zodpovednosť za škodu od 1. 5. 2008. Predmetom poistenia je nehnuteľný majetok, budovy, haly, stavby, súbor hnutelného majetku (vrátane zásob, odpratávacích, demolačných a remontážnych nákladov). Za obdobie od 1. 5. 2008 do 31. 12. 2014 bol zaznamenaných 2 347 poistných udalostí a uzatvorených poistných udalostí je 2 342. Výška škody za všetky poistné udalosti z poistnej zmluvy k 31. 12. 2014 dosiahla objem 16,2 mil. € a poistné plnenie z uzatvorených poistných udalostí dosiahlo výšku 9,9 mil. €. V riešení je t. č. evidovaných 358 poistných udalostí. Všetky vozidlá ŽSR sú povinne zmluvne poistené za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla, vybrané motorové vozidlá a vozidlá v leasingu sú aj havarijne poistené. V roku 2014 boli zaznamenané 3 poistné udalosti v rámci havarijného poistenia a 22 poistných udalostí v rámci povinného zmluvného poistenia.

Správa o stave bezpečnosti v roku 2014

Vo vedení ŽSR bola prerokovaná Správa o stave bezpečnosti železničnej dopravy, BOZP a ochrany pred požiarom na ŽSR za rok 2014. V minulom roku bolo zaevidovaných celkom 232 nehôd (čo je v porovnaní s rokom 2013 o 3 prípady menej), 207 prevádzkových porúch (čo je menej o 62 prípadov), 34 pracovných úrazov (oproti r. 2013 je pokles o 10 prípadov), 66 vlastných požiarov ŽSR (pokles o 57 požiarov). Bližšie informácie o správe sú na strane 3.

Rozhodnutím GR č. 08/2015 bola schválená Metodika prehodnotenia zabezpečovania hlavnej činnosti (Core business) v zmysle zákonných ustanovení, vr. následného prehodnotenia podporných procesov ŽSR. Predložený návrh bol spracovaný v súlade s úlohou č. 37 „Rámcového návrhu postupov a scenárov ďalšieho zefektívňovania organizácie a riadenia s výhľadom do roku 2020“, ktorý bol schválený rozhodnutím GR č. 62/2013. Podľa návrhu harmonogramu práce budú organizované tak, aby návrh budúceho stavu bol spracovaný do konca roka 2016. Následne implementácia návrhu prehodnotenia hlavnej činnosti sa predpokladá do konca roka 2017 a implementácia metodiky pre podporné procesy postupne v rokoch 2016 - 2020.

Vedenie ŽSR prerokovalo a odsúhlasilo postup ŽSR pri spracovávaní Dopravného modelu SR, ktorý má byť v súlade s plánom hlavných úloh MDVRR SR spracovaný v r. 2015. Výstupy a výsledné údaje dopravného modelu budú základom pre definovanie potrieb rozvoja dopravnej infraštruktúry, vrátane realizácie nového Operačného programu Integrovaná infraštruktúra na roky 2014 - 2020. Do procesu prípravy tohto materiálu budú aktívne zapojené aj ŽSR na základe dohody o spolupráci s MDVRR SR.

Koridory nákladnej dopravy

Rozhodnutím GR č. 09/2015 bol schválený návrh rozpočtu pre spolufinancovanie európskeho koridoru nákladnej dopravy číslo 5. Na základe nariadenia EÚ č. 913/2010 z 22. septembra 2010 o európskej železničnej sieti pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu sa ŽSR začlenili do troch z deviatich koridorov nákladnej dopravy, a to do koridorov číslo 5, 7 a 9. Koridor číslo 5 (Gdyňa - Varšava - Ostrava - Žilina - Bratislava/Viedeň - Klagenfurt - Udine - Benátky/Terst/Ravenna, vrátane trasy Graz - Maribor - Koper/Terst) prechádza 6-timi krajinami a tvoria ho zástupcovia manažérov infraštruktúry z týchto krajín. Podľa citovaného nariadenia EÚ je potrebné tento koridor zriadiť do 10. novembra 2015. Navrhovaný rozpočet sa skladá z interných a externých nákladov, rozdelených medzi každú členskú krajinu koridoru. V období rokov 2016 - 2020 sa predpokladajú celkové náklady pre ŽSR vo výške 485-tis. €, pričom 50 % by malo byť prefinancovaných z programu CEF (EÚ).

Anton KUKUČKA

Vlani bolo menej nehôd, úrazov aj požiarov, viac kolízií na priecestiach

V roku 2014 bolo zaevidovaných celkom 232 nehôd (122 vážnych, 110 menších). Z tohto počtu je 49 vážnych a menších nehôd kategórie A3, B3 - zrážka železničného vozidla s užívateľmi priecestí, čo predstavuje nárast o 3 nehody v porovnaní s rokom 2013. Menej bolo pracovných úrazov. Najhorším mesiacom úrazovosti bol november, najhorší deň - piatok, čas - okolo poľudnia a vek nad 56 rokov.

Z viny ŽSR v roku 2014 oproti roku 2013 došlo k poklesu počtu nehôd (vážne, menšie a incidenty) - štatisticky zo 120,4 na 88,5 (pokles o 26,5 %). Menej bolo aj prevádzkových porúch, klesli zo 129,6 na 119,3 (pokles o 7,95 %). „Zaregistrovali sme o 10 pracovných úrazov menej ako v roku 2013, čím došlo v sledovanom období k výraznému zlepšeniu vývoja pracovnej úrazovosti,“ povedal Marian Bošňák, riaditeľ odboru bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR. Tento stav je vidieť na najobjektívnejšom ukazovateli počtu pracovných úrazov na 1000 zamestnancov. Za dvanásť vlaňajších mesiacov pripadá na 1000 zamestnancov 2,410 pracovných úrazov (PÚ), kým v roku 2013 to bolo 3,066 PÚ. Rozdiel predstavuje zníženie pracovnej úrazovosti o 21,4 %; V roku 2014 horelo 66-krát, čo predstavuje pokles o 57 požiarov oproti počtu požiarov vzniknutých v roku 2013. Aj škody sú nižšie o 241 672 €. „Napriek celkovému poklesu počtu nehôd a pracovných úrazov chceme pripomenúť všetkým zamestnancom v prevádzke, aby neustále venovali náležitú pozornosť práci, ktorú vykonávajú, dodržiavali ustanovenia predpisov, nakoľko v prevádzke stačí okamih, ktorý môže skomplikovať a úplne zmeniť život človeka,“ povedal riaditeľ O 440.

Celkovo bolo menej nehôd, ale viac vážnych

Celkovo bolo v roku 2014 zaevidovaných 325 nehôd (122 vážnych nehôd, 110 menších nehôd, 93 incidentov) a 207 prevádzkových porúch. Z celkovej vzniknutej škody 1 842 905 € pri týchto udalostiach, škoda na zariadeniach ŽSR dosiahla výšku 221 562 €. Z pohľadu dosiahnutých výsledkov vo vývoji nehodovosti na ŽSR možno konštatovať, že bolo zaznamenaných 122 vážnych nehôd (kategória A), čo predstavuje nárast o 11 prípadov. Tento nárast bol zaznamenaný pri vážnych nehodách kategórie A5 o 9 prípadov a kategórie A3 o 2 prípady, teda pri nehodách, ktorých príčiny vzniku sú ovplyvnené vonkajšími vplyvmi.

Neoprávnený pohyb osôb na železnici si vyžiadal 109 obetí

Z viny zamestnancov alebo zariadenia ŽSR bolo v roku 2014 zaznamenaných celkom 88,5 nehôd a incidentov. Pri nehode so zodpovednosťou ŽSR došlo k jednému ťažkému zraneniu, v minulom roku boli zaznamenané dva takéto prípady a jeden prípad so smrteľnými následkami. Z viny zamestnancov alebo zariadenia dopravcov bolo zaznamenaných v roku 2014 celkom 44,5 nehôd a incidentov, čo v predstavuje pokles o 23,1 prípadu. V roku 2014 bolo zaznamenaných celkom 141 nehôd s poškodením zdravia osôb, spôsobených pohybom železničného vozidla, čo predstavuje nárast o 14 nehôd oproti roku 2013. V kategórii vážne nehody bolo evidovaných 109 nehôd (všetky kategórie A5), nárast o 9 nehôd. V kategórii menšie nehody bolo evidovaných 32 nehôd (všetky kategórie B5), nárast o 5 nehôd. Pri pohybe železničných vozidiel utrpelo 109 osôb smrteľné zranenie (všetko osoby neoprávnene sa pohybujúce v priechodnom priereze), nárast o 9 prípadov. Ťažké zranenie utrpelo 33 osôb (26 osôb neoprávnene sa pohybujúcich v priechodnom priereze, 1 zamestnanec, 5 cestujúcich, 1 ostatná osoba), čo predstavuje nárast o 5 prípadov oproti roku 2013. Z viny zamestnancov ŽSR a dopravcov bolo štatisticky evidovaných spolu 37,5 takýchto udalostí, čo je pokles o 22,5 prípadov. Ako vyplýva zo štatistik, najčastejšie sa na ich zavinení podieľajú rušňovodiči, signalisti, vedúci posunu, vlakvedúci.

Nehodovosť na železničných priecestiach

V roku 2014 vzniklo 49 vážnych a menších nehôd kategórie A3, B3 - zrážka železničného vozidla s užívateľmi priecestí, čo predstavuje nárast o 3 nehody v porovnaní s rokom 2013. V kategórii A3 bolo zaevidovaných 12 nehôd (v roku 2013 bolo 10 nehôd) a pri kategórii B3 bolo zaznamenaných 37 nehôd (v roku 2013 bolo 36 nehôd). „Pri nehodách na priecestiach utrpelo 11 osôb smrteľné zranenie, čo predstavuje nárast o 1 prípad a 20 osôb utrpelo ťažké zranenie, čo je viac o 8 prípadov,“



vycíslil smutné fakty riaditeľ O 440. Z celkového počtu 11 smrteľne zranených osôb bolo 7 chodcov, 1 cyklista a 3 vodiči cestných vozidiel. V dvoch prípadoch išlo o samovražedné konanie. Z celkového počtu 20 ťažko zranených osôb bolo zaznamenané ťažké zranenie 7 cestujúcich, 10 vodičov a 2 spolujazdcov v autách a rušňovodiča ZSSK. Na majetku ŽSR vznikla škoda vo výške 28 682 €. Dopravcom vznikla škoda vo výške 409 553 €. Škody na cestných vozidlách dosiahli výšku 196 850 €.

Najviac úrazov bolo v novembri, piatky dopoludnia u zamestnancov nad 56 rokov

V roku 2014 sme zaregistrovali 34 PÚ, čo je o 10 menej ako v roku 2013, z toho bol jeden závažný - ťažká ujma na zdraví. Z dôvodu pracovnej neschopnosti spôsobenej pracovnými úrazmi bolo v roku 2014 vymeškaných až 2 585 kalendárnych dní. Z toho pri 34 pracovných úrazoch, ktoré sa stali v roku 2014 bolo vymeškaných 1 505 kalendárnych dní, zvyšných 1 080 vymeškaných kalendárnych dní je z pokračujúcej pracovnej neschopnosti 13 PÚ z roku 2013. Celkový počet vymeškaných kalendárnych dní sa v sledovanom období oproti roku 2013 znížil o 1 630. Oproti päťročnému priemeru počtu vymeškaných kalendárnych dní je v roku 2014 pokles o 18,34 %. Z pohľadu výskytu najväčšieho počtu PÚ v roku 2014 je najhorší mesiac november, najhoršie dni boli piatky dopoludnia a vek zamestnancov, u ktorých bolo vlani najviac úrazov bol medzi 56 až 62 rokov (32,4 %). Najčastejší výskyt PÚ sme zaznamenali v profesiách traťových robotníkov, majster železničnej infraštruktúry, posunovač a vedúci posunu, výpravca, signalista a elektromontéri. Najčastejšie sa vyskytujúcimi pracovnými úrazmi boli poranenia dolných končatín ako udretia, podvrtnutia kolien, členkov, zlomeniny členkov, poranenia prstov na ruke - pricviknutie, porezanie, zlomeniny, poranenia hlavy, tvárových častí. Najhorším pracovným úrazom zamestnanca v roku 2014 bola ťažká ujma na zdraví. Išlo o zlomeninu panvy a krížovej kosti a zlomeninu zápästia ľavej ruky.

Menej horelo, najviac suché porasty

V roku 2014 sme zaznamenali na železničných dráhach 103 požiarov. Z tohto počtu bolo 66 vlastných požiarov ŽSR a 37 požiarov zmluvných dopravcov. V roku 2014 vznikol aj 1 požiar objektu v správe ŽSR, ktorý bol v čase vzniku požiaru v prenájme súkromnej fyzickej osoby a zaznamenali sme aj usmrtenú civilnú osobu následkom upálenia sa. V porovnaní s rokom 2013 je počet vlastných požiarov ŽSR o 57 nižší a oproti roku 2012 došlo k poklesu až o 218 požiarov. Zo 66 vlastných požiarov vznikla škoda u 12 z nich. Škody predstavujú čiastku 245 827 € a uchránili sa hodnoty vo výške 3 801 597 €. Najväčší podiel požiarov podľa druhu, tvoria požiare suchých porastov a burín v ochrannom pásme dráh. Najvyššiu škodu podľa druhu požiarov dosiahla skupina elektrických zariadení v prevádzke, ktorej výška predstavuje 231 826 €, čo tvorí až 94 % z celkovej výšky škody vzniknutej pri požiaroch.

Spoločné hľadanie riešenia problémov bolo

Neformálne rokovania, stretnutia plné otázok a odpovedí alebo zaoštréné na východ... Aj tak by sa dali stručne definovať výjazdové zasadnutia námestníkov generálneho riaditeľa ŽSR na východe Slovenska. Milan Kubiček, prevádzkový námestník GR a Jozef Veselka, námestník GR pre rozvoj a informatiku sa koncom januára stretli nielen s vedením OR Košice, ale aj ostatnými riadiacimi zamestnancami v Čiernej nad Tisou a Košiciach, aby sa priamo v regiónoch informovali o aktuálnej situácii, odpovedali na otázky a spoločne hľadali riešenia problémov v prevádzke. Prechodné obmedzenia traťovej rýchlosti (POTR), havarijné stavy, ale aj množstvo ďalších problémov tak nabrali smer riešiteľnosti.

Nielen námestníci generálneho riaditeľa, ale aj riaditelia odborov z úseku prevádzky a riaditeľ investorského odboru odpovedali na veľké množstvo otázok železničiarov v spomínaných mestách. Vedúci stredísk miestnych správ a údržby, ale aj prednostovia sekcií a staníc využili prítomnosť členov

vedenia a pýtali sa na množstvo vecí, ktoré im nie sú jasné, alebo ich riešenie „niekde“ viazne. Naopak, aj riadiaci zamestnanci v Košiciach a Čiernej nad Tisou odpovedali na otázky najmä prevádzkového námestníka Milana Kubička, ktorého zaujímali predovšetkým návrhy možných spôsobov

riešenia POTR, ale aj neriešených prevádzkových porúch, resp. havarijných stavov na infraštruktúre. Množstvo problémov sa týka priamo tratí, ale aj ďalších zariadení a budov. Pozornosť sa venovala aj investíciám, ktoré sú naplánované na tento rok.

ČIERNA NAD TISOU

Jozef Veselka, námestník generálneho riaditeľa ŽSR pre rozvoj a informatiku hovoril o projektoch, ktoré sa budú v blízkej budúcnosti realizovať a mnohé konkrétne prípady týkajúce sa regiónu podrobne vysvetlil. Hovoril aj o tzv. špecifickom stave, kedy máme schválený investičný plán, žiaľ nemáme partnerov a zhotoviteľov na jednotlivé investičné počiny. „V prvom rade sa budú riešiť v tomto roku priority stavby s dôrazom na bezpečnosť,“ povedal J. Veselka. Spolu s riaditeľom O 220 Štefanom Sedláčkom oboznámili kolegov v Čiernej nad Tisou so schválenými investíciami, plánmi, procesmi projek-



Peter Majer, prednosta ŽST Čierna nad Tisou vo svojej kancelárii privítal členov vedenia ŽSR a kolegov. Prejavil spokojnosť nad záujmom nadriadených venovať pozornosť najväčšiemu suchozemskému prístavu na Slovensku, kde sa aj dnes môžu pochváliť vysokými výkonmi.



Prednosta sekcie elektrotechniky a energetiky OR Košice Jozef Píkor (na foto dole vľavo) vysvetľuje opodstatnenie a dôležitosť projektu novej trakčnej meniarne v Borši, ako aj funkčnosť a úlohu dočasnej kontaktovej meniarne.



tovej dokumentácie, ale aj o pripravovaných projektoch v regióne. Podrobnosti doplnil aj Igor Polák, košický šéf investorského strediska. Investície v Čiernej nad Tisou sa budú týkať napríklad aj riešenia problémov so spodnými vodami a studňami v obvode železničnej stanice, ale aj riešenia imobility v rámci projektov OPD. Diskutovalo sa aj o štandardoch a prednosta stanice Peter Majer okrem iného vyjadril potrebu komplexnej rekonštrukcie staničnej budovy. Miestni traťováci, ozeľáci, ale aj elektrikári a budovári predniesli svoje problémy spojené s vnútorným obvodom, so starým potrubím, kanalizáciou, s rozvodmi pitnej vody, ale aj problémy so zastaraným vozovým parkom. Z niekoľkohodinového neformálneho stretnutia vyplynuli aj konštruktívne návrhy na riešenie mnohých problémov, ako aj konkrétne úlohy. Najväčším problémom pri opravách železničných tratí je nedostatok podvalov, mostníc, koľajníc, ale aj obnova výhybiiek. Situáciu komplikuje aj nedostatok funkčných áut, potrebných predovšetkým pri údržbe. Milan Kubiček v závere rokovania v Čiernej nad Tisou apeloval na efektívne využívanie financií, zdôraznil potrebu presného opisu požiadaviek pre transparentné obstarávanie, pretože takéto kroky urýchlia odstraňovanie jednotlivých porúch.

KOŠICE

Nedostatok podvalov a obnovy výhybiiek rezonoval aj počas stretnutia v Košiciach. V priestoroch železničnej stanice, kde už štvrtý rok prebieha rozsiahla rekonštrukcia staničnej budovy, v rámci projektu revitalizácie, sa stretol námestník Milan Kubiček a riaditelia odborov s vedením košického OR a železničnej stanice vo vnovenej zasadačke. Aj tá bola súčasťou revitalizačného projektu.

Štefan Sedláček okrem iného informoval domácich železničiarov, že počas revitalizácie postupne vznikali aj ďalšie potreby investícií do stanice, bez ktorých by projekt nebol kompletný. V Košiciach sa

cieľom výjazdu námestníkov na východe



Milan Kubiček (tretí zľava) si spolu s Jánom Nastišinom, riaditeľom košického OR (vpravo), Miloslavom Havřílom (vľavo), riaditeľom O430 a Jozefom Kočišom (druhý zľava), zástupcom riaditeľa O 460 prezreli priestory revitalizovanej staničnej budovy. Nové sú aj informačné LED tabule.

v blízkej dobe bude realizovať projekt rekonštrukcie nástupíšť, riešiť sa bude imobilita, ale aj kompletne osvetlenie nákladnej stanice. Tento rok sa začne aj s rekonštrukciou strechy reštaurácie a obnovou prejdú výhybky. Oprava čaká aj na budovu komerčného obvodu na Palackého ulici. Jozef Kavulič, vedúci SMSÚ ŽTS TO Margecany zdôraznil potrebu rekonštrukcie koľají a tunela na trati Košice – Kostolány nad Hornádom. Poukázal aj na akútnosť problému a havarijného stavu výhybiek na Stavadle 6, ale aj na mnohých ďalších úsekoch. Ján Miženko, košický prednosta stanice: „Vzhľadom na zvýšený počet dopravných, teda aj vlakov, máme nedostatok odstavných koľají ako aj predkurovacích stojanov.“ Spomenul aj známy problém so zastaraným zabezpečovacím zariadením. Prednosta sekcie OZT OR Košice

Igor Ilavský zaostril pri tejto téme na navrhované opatrenia, kde nastáva problém s nedostatočnou kabeľizáciou na nové zabezpečovacie zariadenie. „Z dvoch strán máme v Košiciach najmodernejší obojsmerný autoblok, ktorý však nevieme využiť, keďže v stanici je staré zariadenie,“ spomenul nemilú skutočnosť prednosta OZT. Jozef Kočiš, zástupca riaditeľa O 460 informoval o doteraz odstránených starých mechanických návěstidlách. „50 a 60 ročné zariadenia OZT sú naozaj staré a je potrebné ich vymeniť,“ povedal J. Kočiš a zároveň informoval, že doteraz sa v košickom obvode vymenilo 6 starých zabezpečovacích zariadení priecestí a v krátkom období sa vymení ďalších osem. „Priecestiam sa venuje naozaj dosť pozornosti, navyšil sa aj objem prostriedkov na zvýšenie bezpečnosti železničnej dopravy na železničných priecestiach,“ dodal Milan Kubiček, námestník generálneho riaditeľa pre prevádzku. V Košiciach sa venovali aj budovám a Miroslav Kocák, prednosta sekcie ŽB upriamil pozornosť vedenia nielen na zlý stav výškovej budovy ŽST Košice, ktorú už v krátkom čase čaká ďalšie odborné posúdenie statika, ale aj na historickú budovu na Železničnej ulici. Rovnako upozornil aj na potrebu rekonštrukcie súčasného sídla OR na Kasárenskom námestí a Štefánikovej ulici. Milan Kubiček spolu s riaditeľmi odborov GR ŽSR počas svojich návštev na ukrajinskej hranici a v metropole východného Slovenska, nielen načúvali domácim železničiarom, ale zároveň aj informovali o mnohých nových veciach, projektoch. A to bol aj cieľ tohto výjazdu členov vedenia – oboznámiť sa o problémoch priamo na mieste a dospieť ku konštruktívnym záverom. Správnou komunikáciou a spoločným hľadaním možností riešenia sa mnohé problémy stanú minulosťou.

Dana SCHWARTZOVÁ, foto: autorka



Neformálne stretnutie prevádzkového námestníka a riaditeľov odborov GR ŽSR s domácimi železničiarimi na košickej stanici malo nielen informatívny charakter, ale našli sa aj riešenia niektorých problémov.



Jozef Kavulič, vedúci SMSÚ ŽTS TO Margecany (vľavo) ukázal prevádzkovému námestníkovi aj na fotografiách, v akom zlom stave sú podvaly na niektorých miestach v košickom obvode.



Zadanie na rekonštrukciu nástupíšť 1, 2, 3 je potrebné ešte doplniť a dopracovať. Investície pôjdu na košickú stanicu nielen kvôli odstráneniu havarijných stavov, ale aj do nových výhybiek, traťostanice, osvetlenia, ako aj do úprav priestoru vonkajšieho výpravcu.



Modernizácia koridoru pokračuje

Modernizácia železničného koridoru od Nového Mesta nad Váhom až po Žilinu bude aj v tomto roku pokračovať na viacerých úsekoch. Už od januára prebiehajú práce v Bytči na novom nadjazde. Hneď, ako to klimatické podmienky umožnia, začne sa s preložkou 1600-metrového úseku trate medzi Bytčou a Dolným Hričovom. Začiatkom marca začnú nepretržité výluky v ŽST Bytča. Dlhodobé výluky budú naďalej komplikovať dopravu aj pri Trenčíne a Púchove. Po mesiacoch stavebných prác už vidno po zhotoviteľoch pekné výsledky. Pozrite sa ako napreduje modernizácia v Trenčíne a Púchove.

Martin BALKOVSKÝ



Po zbúraní starej budovy RZZ v Púchove začína výstavba B časti výpravnej budovy. Dokončíť by sa mala v jeseni. Od 25. marca začne 77-dňová nepretržitá výluka, počas ktorej bude zmodernizovaná párna skupina koľají. Zbúra sa zvyšok starého podchodu, opraví nástupištne hrany a vymení sa aj trakčné vedenie. Termín ukončenia prác je stanovený na 9. jún.



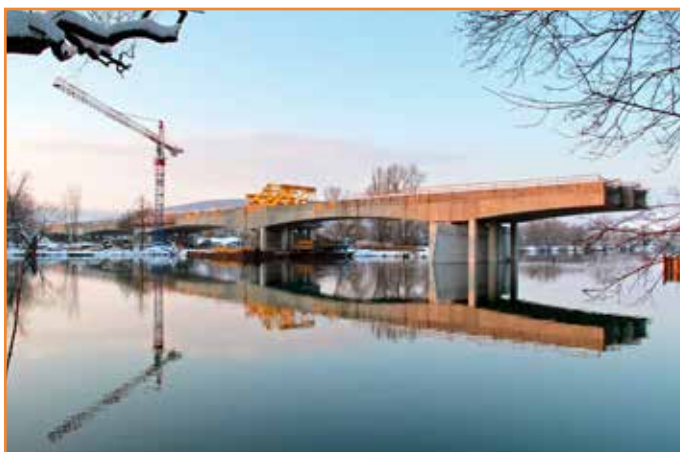
Pôvodný cestný nadjazd nad žilinským zhlavím sa musel zbúrať, aby nebránil zmene konfigurácie a rozšíreniu koľajiska. Nahradí ho dlhší so stredovým pilierom, pod ktorým okrem koľají povedie aj miestna komunikácia. Dočasná lávka pre chodcov bude odstránená po dokončení mosta. Stavebné práce sú plánované do jesene.



Celá stavba modernizácie železničnej trate Trenčín - Zlatovce má vyše 570 prevádzkových súborov a stavebných objektov. V ŽST Trenčín už boli vybudované nástupištia, v celom rozsahu bol sprístupnený podchod, ale zatiaľ bez výťahov. V tomto roku sa budú dokončovať rozpracované úseky mostov a podjazdov, pokračuje sa vo výstavbe a napojení miestnych komunikácií a preložkách inžinierskych sietí.



Aj keď celý zmodernizovaný úsek od Nového Mesta nad Váhom po Zlatovce bol 28. mája 2013 odovzdaný do užívania, samotnú stanicu v Zlatovciach ešte len čakajú rozsiahle stavebné úpravy. V priebehu roka bude viacero nepretržitých výluk potrebných na rekonštrukciu koľajiska, vybudujú sa nástupištia aj podchod pre cestujúcich. Nová prístavba staničnej budovy bude slúžiť pre umiestnenie technologického zariadenia, ktorým bude ovládané zabezpečovacie zariadenie Simis W. Ukončenie prác je naplánované do konca 1. polroku 2015.



Na moste cez rieku Váh pokračujú práce podľa harmonogramu, zo siedmich pilierov je vybudovaných 6 a pokračuje betonáž oboch mostných konštrukcií. Most je predpätý železobetónový budovaný letnou betonážou s pevnou jazdnou dráhou, ktorá sa na moste použije na Slovensku prvýkrát. Jeho súčasťou bude aj chodník, ale slúžiť bude len zamestnancom Železníc za účelom vykonania údržby a technických prehliadok. Predpokladá sa, že most bude dokončený vo februári 2016.



Modernizácia v Púchove zmení aj napätie v troleji

Modernizácia železničnej stanice v Púchove sa nesústreďuje iba na výstavbu novej staničnej budovy a radikálnu obnovu koľajiska s nástupišťami. V ústraní, vedľa miestneho gumárenského podniku vyrastá aj budúca trakčná napájacia stanica, pretože súčasťou prestavby je aj zmena trakčnej napájacej sústavy. Namiesto jednosmerného 3 kV napätia už bude trakčné vedenie napájané striedavým 25 kV napätím.

Železničnú trať medzi Bratislavou a Žilinou napájajú dve trakčné napäťové sústavy. Od hlavného mesta je v trakčnom vedení striedavé 25 kV napätie, od Žiliny sa zasa šíri jednosmerné 3 kV napätie. Deliacia hranica sa nachádzala za bratislavským zhlavím púchovskej stanice, presnejšie pri zastávke Dolné Kočkovce. V praxi to znamenalo, že kým na spomínanej trati ťahali vlakové súpravy elektrické rušne, prispôbené obom trakciám, na ramene Žilina – Púchov – Lúky pod Makytou a český Horní Lideč postačili aj hnacie vozidlá jednosmernej trakcie. Lenže s rekonštrukciou trakčného vedenia zároveň dôjde v celej železničnej stanici Púchov aj k prechodu z jednosmernej trakčnej sústavy na striedavú, ktorú bude napájať novobudovaná trakčná napájacia stanica. „V súčasnej dobe sa montuje technológia tak, aby sme ju po 1. júli dokázali pripojiť k novej 110 kV rozvodni. Aj tú však musíme ešte napojiť na verejnú rozvodnú sieť. Napájacia stanica by mohla byť spustená do prevádzky v septembri, až po vykonaní všetkých funkčných skúšok. Bude napájať úsek od púchovskej stanice po Nové Mesto nad Váhom,“ povedal Ondrej Paluch, zástupca zhotoviteľa stavby. Prechod medzi striedavou a jednosmernou trakciou, oddelený neutrálnym polom,



Nová 110 kV rozvodňa nie je ešte pripojená k verejnej energetickej sieti. Po oživení nahradí doterajšiu 110 kV prípojku z rozvodne Matoru, od ktorej bola závislá existujúca trakčná meniareň.



Okrem novej rozvodne 110 kV napätia a budovy s technológiou sú pod snehom aj stanovišťa pre prvky kompenzačného zariadenia. Spustenie napájacej stanice do prevádzky je plánované na september.



Technológia napájacej stanice sa postupne dováža a zapája. Ondrej Paluch ukazuje v technologickej miestnosti na časť rozvádzačov a vypínačov, ktoré sú už zmontované na mieste.



Za žilinským zhlavím ŽST Púchov bude prechod medzi striedavou a jednosmernou trakciou. Pripravená je tu aj prevozná trakčná meniareň, ktorá bude napájať jednosmerným napätím úsek smerom k Považskej Bystrici.

sa teda presunie o kúsok severnejšie, za žilinské zhlavie ŽST Púchov. V tomto mieste je už umiestnená prevozná trakčná meniareň, ktorá bude dodávať jednosmerné napätie do traťového úseku smerom k Považskej Bystrici. Jej napájanie zabezpečí 22 kV privodný kábel, zavesený na trakčných podperách, ktorý povedie 1,9 kilometra, cez celú púchovskú stanicu až do 22 kV rozvodne existujúcej trakčnej meniarne. Aj ona ostane ešte v prevádzke, pretože naďalej bude napájať jednosmernú trakciu na trati od Púchova k štátnej hranici s ČR. Jej rozhranie so striedavou trakciou je na lidečskom zhlaví púchovskej stanice. Pôjde o dočasný stav, pretože vo finálnej verzii už bude aj tento úsek pod striedavým napätím, s realizovaným neutrálnym polom a prechodom zo striedavej na jednosmernú trakciu priamo na štátnej hranici s ČR. Pokračovaním modernizácie koridorovej trate od Púchova smerom k Žiline bude aj na tomto úseku postupne vykonávaná zmena jednosmernej trakčnej sústavy za striedavú a až po prepnutí celého úseku dôjde k ukončeniu prevádzky prevozných trakčných meniarne.

Výhybni Tekovská Breznica zazvonil umieračik

Z našej železničnej mapy sa koncom januára vytratila ďalšia doprava. Výhybňa Tekovská Breznica napomáhala k zvyšovaniu priepustnosti južného ťahu, pretože približne 11-kilometrovú jednokoľajnú trať medzi železničnými stanicami v Novej Bani a Hronskom Beňadiku rozdeľovala na 2 kratšie úseky. Aktiváciou nového zabezpečovacieho zariadenia síce došlo k zníženiu stavu dopravných zamestnancov v OR Zvolen, zároveň ale došlo k zániku výhybne.

Južný železničný ťah medzi Bratislavou a Košicami je špecifický tím, že sa tu dvojkolajné úseky striedajú s jednokoľajkami. Inak tomu nie je ani medzi Zvolenom a Kozárovcami, kde ešte donedávna okrem železničných staníc existovali v jednokoľajných úsekoch aj výhybne - dopravne s dvoma koľajami. Slúžili na predbiehanie, ale najmä na križovanie protismerných vlakov, a tým zvyšovali priepustnosť trate. Medzi Hronskou Dúbravou a Žiarom nad Hronom sa nachádzala výhybňa Suť, medzi Žarnovicou a Novou Baňou bola výhybňa Voznica a úsek medzi Novou Baňou a Hronským Beňadikom rozdeľovala Tekovská Breznica. Kým prvé dve zanikli už skôr, poslednej menovanej zazvonil umieračik koncom januára. „Časom už stratili na význame, pretože vlaky sa v nich už prakticky nekrižovali. Druhú koľaj ešte využívali elektrikári alebo traťováci na odstavovanie svojich vozidiel počas údržby železničnej infraštruktúry. Dopravných zamestnancov pravidelne navštevovala aj lesná zver, ktorej bolo niekedy viac ako samotných cestujúcich,“ prezradila výpravkyňa Ludmila Ondrejková, ktorá 17 rokov slúžila v Tekovskej Breznici. V pamäti sa jej vybavila aj zrážka vlaku s pekárskym autom na



Výpravkyňa Ludmila Ondrejková (naľavo), ktorá 17 rokov slúžila v Tekovskej Breznici, tentoraz v pozícii závorárky stráži miestne priecestie, pretože zabezpečovacie zariadenie je vypnuté. V pozadí zamestnanci zhotoviteľa osadzujú nový výstražník.

miestnom priecestí. Šokovaný vodič vtedy po okolí zbieral rozhádzané bochníky chleba, aby nezmokli. A práve spomínané priecestie po začatí výluky, vypnutí traťového zabezpečovacieho zariadenia a odovzdaní riadenia dopravy susednej stanici stráži už len ako závorárka. Svoje účinkovanie vo výhybni skončí až aktiváciou nového zabezpečovacieho zariadenia, potom sa s kolegami rozdelia do okolitých staníc. „Doterajší reléový poloautoblok, ktorý si vyžadoval súčinnosť dopravnej obsluhy, nahradilo automatické hradlo typu AH-88A, plne závislé od jazdy vlakov. Voľnosť traťových oddielov v celom medzistaničnom úseku medzi Novou Baňou a Hronským Beňadikom vyhodnocujú počítače osí so snímačmi kolies, rozmiestnené na trati. Tie budú ovládať aj zabezpečovacie zariadenie priecestia v Tekovskej Breznici. Niekdajšie odchodové návěstidlá boli zdemontované a vchodové návěstidlá a predzvesti výhybne sa stali oddielovými návěstidlami a predzvestami automatického hradla. Upraviť sa museli aj závislosti staničných zabezpečovacích zariadení v Novej Bani a Hronskom Beňadiku,“ vysvetľuje Emil Forgáč, vedúci technického oddelenia sekcie OZT OR Zvolen. Zdôraznil, že aktivácia nového traťového zabezpečovacieho zariadenia je z balíka cielených investícií v obvode OR Zvolen, ktorých prioritou je zníženie počtu dopravných zamestnancov. Medzi tieto ak-



Výhybňa Tekovská Breznica s dvoma koľajami slúžila väčšinou na odstavovanie vozidiel počas údržby železničnej infraštruktúry.

cie bolo zaradené aj zrušenie výhybne Voznica, v Lovinobani sa zasa stala prebytočnou obsluha závorárskeho stanovišťa po výmene mechanických závor za plnoautomatické. A stav priecestia, donedávna kontrolovaného z dopravnej kancelárie v Tesárskych Mlyňanoch, po novom zobrazujú rušňovodičom priecestníky, umiestnené vedľa trate.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor



Aj umiestnenie priecestného výstražníka v 2. dopravnej koľaji naznačuje koniec výhybne. Koľaj, výhybky a trolej budú časom zdemontované.



Naľavo Emil Forgáč zo sekcie OZT OR Zvolen a elektromechanik Stanislav Hodina z AZD Bratislava kontrolujú v reléovom domčeku v Tekovskej Breznici výstroj novovybudovaného automatického hradla a zabezpečovacieho zariadenia miestneho priecestia.

Nové datacentrá zvýšia dostupnosť, stabilitu aj bezpečnosť služieb ŽT

V sídle Železničných telekomunikácií sa 20. januára za účasti vedenia ŽSR oslavovalo. Dôvodom bolo ukončenie stavby s názvom „Rekonštrukcia elektrického napájania, stavebné úpravy, vybudovanie nepretržitého napájania dátových centier a stavebných činností s tým súvisiacich“. Išlo o investičnú akciu, na ktorej sa podieľali vo veľkej miere aj zamestnanci odboru telekomunikácií, informatiky a informačnej bezpečnosti a zamestnanci ŽT Bratislava. A dôkazom, že bolo naozaj čo osláviť a zúčastneným predstaviť, sú nové dátové centrá v Bratislave, v sídle ŽT na Kováčskej 3 a na pracovisku ŽT na Trnavskej ceste 25.

Práce na tejto stavbe sa začali koncom októbra 2013, takmer okamžite po podpise zmluvy so zhotoviteľom diela spoločnosťou EMM, spol. s r. o. a po vybavení potrebných administratívnych náležitostí. „Začalo sa na Trnavskej ceste 25 a v decembri 2013 sa do „kola“ pripojila aj Kováčska 3, teda práce prebiehali súčasne v oboch lokalitách,“ objasnila začiatok prác Zuzana Masaryková z oddelenia telekomunikácií. Výstavba dátových centier v porovnaní s bežnou výstavbou predstavovala vysokú koncentráciu profesií v relatívne malom priestore, a preto vzájomná koordinácia činností a projektový manažment zohrávali významnú úlohu pre dosiahnutie požadovanej kvality a pre dodržanie termínu realizácie. „Termíny realizá-



Slávnostného otvorenia sa zúčastnili všetci, ktorí sa na stavbe podieľali.

cie jednotlivých etáp boli úzko sledované, pretože na výstavbu datacentier priamo nadväzoval projekt Migrácia informačných systémov ŽSR, ktorý je projektom odboru telekomunikácií, informatiky a informačnej bezpečnosti,“ povedala Z. Masaryková. Následne sa do zrekonštruovaných častí dátových centier postupne presúvala infraštruktúra ŽSR, ZSSK CCARGO a ZSSK. Termíny presunov organizovala sekcia zákazníkov ŽT Bratislava.



Aj takto vyzerá časť datacentra na Kováčskej.



Generálny riaditeľ Dušan Šefčík slávnostne prestrihol pásku a následne bolo datacentrum predstavené zúčastneným.

Presuny boli dlhodobo naplánované a realizovali ich zamestnanci sekcie prevádzky ŽT Bratislava v piatich etapách. Rozsah činností rekonštrukcie datacentier je široký, patria sem stavebné činnosti, elektročinnosti, chladenie, protipožiarna ochrana, bezpečnosť, IKT datacentier a monitoring technológií. V súčasnosti sú v oboch datacentrách prevádzkované aplikácie ŽSR, ZSSK CARGO, ZSSK a nového zákazníka MDVRR. Nové „železničné“ dátové centrá majú množstvo výhod. „Vybudovaním dvoch plnohodnotných štandardizovaných datacentier sme získali priestor pre prevádzkovanie informačno-komunikačných služieb so spoľahlivým zaistením prevádzkových podmienok a vysokou mierou bezpečnosti voči interným aj externým rizikám. Získali sme priestor, ktorý umožňuje dosiahnutie vysokej dostupnosti a stability služieb, je flexibilný, škálovateľný, má možnosti na kapacitný rast bez prerušenia prevádzky a má zabezpečený centralizovaný manažment,“ vysvetľuje prínos tejto novinky

Jiří Ballarin, riaditeľ odboru telekomunikácií, informatiky a informačnej bezpečnosti. Dátové centrum Kováčska 3 spĺňa dokonca podmienky štandardu TIER III, medzinárodne uznávanej certifikačnej organizácie Uptime Institute.

(pop), foto: autorka a Z. MASARYKOVÁ

ZAÚJÍMAVOSTI:

- práce trvali od úvodného stretnutia až do konca 429 dní, posledným dňom bol 23. december 2014,
- konalo sa 52 kontrolných dní, a to každý týždeň okrem sviatkov,
- na Kováčskej ulici bola urobená stavebná aj technologická rekonštrukcia existujúceho datacentra, na Trnavskej ceste bolo kompletne vybudované nové datacentrum,
- na Trnavskej ceste bolo demontovaných 120 metrov vzduchotechnických potrubí,
- odvezené boli tony vybúrananej sutiny a demontovaného materiálu,
- na streche budovy na Kováčskej bola postavená protihluková zábrana, v ktorej sú umiestnené vonkajšie vzduchotechnické jednotky



Začiatok výstavby kompletne nového datacentra na Trnavskej ulici.



Čo práve robí?

Sme sa začiatkom februára spýtali Petra Šišoláka, riaditeľa odboru stratégie a vonkajších vzťahov GR ŽSR.



Odbor stratégie a vonkajších vzťahov GR ŽSR (O 150) patrí medzi odbory so širokým rozsahom svojej odbornej špecializácie, nakoľko zabezpečuje tvorbu prierezových produktov z oblasti strategického riadenia, vzťahov so štátom (Zmluva o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry), realizujú implementáciu technických

smerníc a nariadení EÚ do interného prostredia ŽSR, zabezpečujú oblasť medzinárodných vzťahov ŽSR a tiež vykonávajú úlohy, ktorých výstupy sú zasielané ministerstvu dopravy, dopravnému úradu a európskym orgánom a medzinárodným organizáciám. V súčasnosti v oblasti strategického riadenia pripravujeme vyhodnotenie plnenia Stratégie ŽSR, na základe analýz sa spracovávajú východiská pre aktualizáciu stratégie a na základe požiadavky MDVRR SR spolupracujeme pri tvorbe dopravného modelu SR. Taktiež sa spolupodieľame na tvorbe stratégie Závodu služieb železníc. V oblasti vzťahov so štátom sa venujeme vyhodnoteniu Zmluvy o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry za rok 2014. Na oddelení implementácie dopravnej legislatívy EÚ pripravujeme implementáciu nových technických špecifikácií interoperability do príslušných interných predpisov, spolupracujeme na tvorbe produktov koordinačnej pracovnej skupiny železničných koridorov nákladnej dopravy č. 5 a č. 9 a pracujeme na katalogizácii starého knižničného fondu Technickej knižnice GR ŽSR. Čo sa týka medzinárodných vzťahov, O 150 pripravuje bilaterálne rokovania s maďarskými a ukrajinskými železnicami, stretnutie generálnych riaditeľov ŽSR a SŽDC a spracúva podklady pre prípravu rokovania v CER v Bruseli.

(pop)

Aj druhá pevná jazdná dráha v tuneli drží prvenstvo

V našej železničnej sieti evidujeme 76 tunelov, ale len v dvoch sa namiesto klasického štrkového lôžka nachádza pevná jazdná dráha. Pozostáva z betónovej dosky, na ktorej sú uchytené koľajnice. Tento typ železničného zvršku bol prvýkrát použitý v najmladšom a najmodernejšom tuneli pod Tureckým vrchom pri Novom Meste nad Váhom a druhý nájdeme, paradoxne, v našom najstaršom tuneli. Napriek tomu, že nekonvenčná konštrukcia z betónu v Bratislavskom rovnom tuneli je v prevádzke iba od decembra 2014, takisto získala status prvenstva.

Bratislavské tunely sú železničnou „bránou“ medzi Podunajskou nížinou a Záhorím. Boli vyrazené v masive Malých Karpát v dĺžke približne 600 metrov. Bratislavský tunel č. 1, tzv. rovný je najstarším tunelom na Slovensku. Vyrazený bol v rokoch 1844 – 1848 počas výstavby železničnej trate z Viedne do Bratislavy. Bratislavský tunel č. 2 – tzv. krivý, pribudol v období 1899 - 1902 počas zdvojkolajnenia trate. „Počas dlhoročnej rekonštrukcie v rokoch 1985 až 2006 bolo celé ostenie rovného tunela nahradené ocelovými prvkami Tubosider. Presakujúcu vodu za ostentím odvedty zachytávajú zvislé zvodnice, ktoré ale dočasne ústili k päte klenby,“ ozrejmil Marek Fačkovec z technického oddelenia sekcie ŽTS OR Trnava. Vo veľmi zlom stave bol aj železničný zvršok, ale jeho oprava dostala zelenú až v roku 2014. Rozhodnutie padlo na nekonvenčné riešenie, ktoré je ale odlišné od technológie použitej v tuneli pod Tureckým vrchom. „V Bratislavskom rovnom tuneli bola prvýkrát v ŽSR použitá pevná jazdná dráha typu ÖBB - PORR. Tvorená je prefabrikovanými železobetónovými doskami o dĺžke 4670 mm. Pôvodne malo byť položených 124 takýchto dosiek, ale dodatočne sa na strane lamačského portálu pridali ďalšie 3 dosky. Pokladali sa žeriavom na betónový podklad. Po uložení do naprojektovanej geometrickej polohy koľaje boli prefabrikované dosky podlia-

te betónovou zmesou. Obetónovaná bola aj nová stredová odvodňovacia stoka, do ktorej ústia zvislé zvodnice spoza ostentia,“ vysvetľuje Marek Fačkovec. Bezstyková koľaj v tuneli bola zriadená z koľajnic so zvýšenou odolnosťou voči korózii. Súčasťou rekonštrukcie bolo aj vyhotovenie nových chráničiek pre káblové trasy po oboch stranách koľaje a inštalácia nového núdzového osvetlenia. Stavebné práce trvali od augusta do decembra 2014, ale aj po ich skončení ostala v tuneli maximálna rýchlosť 30 km/h, keďže v tomto obvode stanice panujú stiesnené pomery a celé zhlavie je riešené krátkymi výhybkami.

Martin BALKOVSKÝ, foto: Marek FAČKOVEC



Pohľad do rovného tunela s pevnou jazdnou dráhou typu ÖBB - PORR.



Na rozdiel od tunela pod Tureckým vrchom, kde je pevná jazdná dráha z liateho betónu, boli v Bratislavskom tuneli použité prefabrikované dosky.



Podklad pre pevnú jazdnú dráhu bol vyhotovený z prostého betónu, ktorým bola obetónovaná aj nová stredová odvodňovacia stoka.

Koľajnicami spevnili banskobystrickí tunelári svah nad traťou

Naši zamestnanci opäť dokázali, že sa neboja akejkoľvek výzvy a pustia sa aj do robôt, ktoré pre ŽSR často robia dodávateľské firmy. A čuduj sa svete, vôbec za nimi nezaostávajú. Naopak. Za menej peňazí urobili poriadny kus dobrej a kvalitnej roboty. Veď výsledok – stometrový úsek spevneného svahu nad traťou na banskobystrickom vrchu Urpín je toho dôkazom.

Spevňovanie svahu bolo nutné predovšetkým pre skalné bralo nad traťou, z ktorého sa uvoľňovali skaly a v minulosti aj spadli na trať a obmedzili vlakovú prevádzku. Z tohto dôvodu bola v tomto úseku roky prechodná traťová rýchlosť 50 km/h. Banskobystrickí tunelári sa do strmého svahu, ktorý sa nachádza medzi železničnými stanicami Banská Bystrica a Radvaň „zahryzli“ začiatkom septembra a prvý týždeň potrebovali len nočné výluky na navozenie materiálu a prípravu staveniska. Ostatné dni prác až do skončenia prebiehali za plynulej dopravnej prevádzky. „Starosti nám robilo daždivé počasie a teda aj blato, na ktorom sa v kopci šmýkalo,“ povedal vedúci banskobystric-

kých tunelárov Miroslav Bosík. Chlapi robili v kopci približne 38 metrov nad koľajou a aj materiál, vyzískané koľajnice z Pohronskej Polhory, museli do tejto výšky dostať pomocou stavebného vrátka, teda akéhosi výťahu. A práve koľajnice, ktoré slúžia ako dopravná cesta pre vlaky, našli svoje využitie aj v kopci, ako stavebné piliere. Spolu 164 kusov koľajnic, každá v dĺžke 2,5 metra a s váhou 122 kil. Inak, ako rozumné a ekonomické, sa tomu ani nedá povedať. Veď základný stavebný materiál aj pracovná sila sú vlastné. Na stometrovom úseku, ktorý bolo potrebné spevniť chlapi z banskobystrického tunelového obvodu z SMSÚ museli spraviť 40 jám hlbokých 1 meter s rozmermi 60 x 60 cm, aby do nich vyzískané koľajnice zabetónovali ako piliere. Práce ukončili koncom minulého roka, a tak sa odvtedy po spomínanom traťovom úseku opäť jazdí pôvodnou traťovou rýchlosťou 80 km/h.

Ivana KAPRÁLIKOVÁ, foto: M. BOSÍK



Stavebný vrátok. Ten poslužil ako výťah na nanosenie materiálu do kopca.



Koľajnice poslužili ako piliere. Spolu až 164 kusov ich bolo použitých v 100 metrovom úseku pre spevnenie svahu.



Osadené a zabetónované koľajnice v páse, ktorý sa tiahol pozdĺž kopca, aby po dokončení zabránil padaniu skál.



Banskobystrickí tunelári robili vysoko v kopci.

Dve percentá zo zaplatenej dane darované SOLIDARITE pomôžu kolegom v núdzi

V roku 2014 fond SOLIDARITA poskytol pomoc 35 železničiarom a ich rodinám v celkovej sume 22 150 €. Aby sme boli konkrétnejší, 1 podporu dostali pozostalí po zamestnancovi, ktorý utrpel závažný pracovný smrteľný úraz, odsúhlasené boli 3 podpory zamestnancom, ktorí utrpeli závažný pracovný úraz s ťažkou ujmom na zdraví, 4 podpory zamestnancom pri živelní pohrome a 27 podpôr pri ťažkej životnej situácii, z toho 1 podpora k Vianociam 2014 pre obojstranne nezaopatrenú sirotu po zamestnancovi ŽSR. Týmto ľuďom mohol fond pomôcť jedine vďaka darcom, ktorí finančne prispeli hodinovou mzdou, alebo aj poukázaním 2 % zo svojej zaplatenej dane. A takáto možnosť existuje aj teraz. Tlačivo „POTVRDENIE o zaplatení dane...“ spoločne s vyplneným tlačivom „VYHLÁSENIE o poukázaní sumy do výšky 2 % (3 %)“... musia byť do 30. apríla 2015 doručené miestne príslušnému daňovému úradu podľa trvalého bydliska zamestnanca. VYHLÁSENIE je zverejnené aj na internetovom portáli ŽSR, alebo si ho môžete vyžiadať aj na e-mailovej adrese

Opäť je tu obdobie, kedy slobodne rozhodujeme o tom, komu poskytneme 2 % (prípadne 3 %) zo svojej zaplatenej dane. O túto formu finančnej podpory sa uchádza aj fond SOLIDARITA, ktorý pomáha od roku 1996 železničiarom a ich rodinám. Vyplnené tlačivá môžete zaslať aj služobnou poštou na adresu fondu, ktorý ich doručí na daňové úrady.

solidarita@zsr.sk, prípadne telefonicky na čísle **920 - 2490**. Vyplnené tlačivá môžete do 25. apríla zaslať aj služobnou poštou na adresu fondu: **SOLIDARITA zamestnancov ŽSR, Klemensova 8, Bratislava**. Fond už za vás doručí tlačivá na príslušný daňový úrad. Túto možnosť v minulom roku využilo 602 ľudí. Nezabudnite ale, že suma nesmie byť nižšia ako 3 € a môže byť poukázaná len v prospech jedného prijímateľa. V prípade poukážania 3 % zo zaplatenej dane je povinnou prílohou k obojm tlačivám aj potvrdenie o odpracovaní minimálne 40 hodín dobrovoľníckej činnosti. Neinvestičný fond SOLIDARITA od svojho založenia presvedča svojimi činmi. Pozitívnych príkladov pomoci našim kolegom v núdzi je už niekoľko stoviek. Vedenie fondu už vopred ďakuje všetkým, ktorí SOLIDARITE poukážu podiel zo zaplatenej dane a takýmto spôsobom podporia dobrú vec.

(KB)



ŽILINA

Železničná stanica Žilina je jednou z desiatich staníc v obvode OR Žilina, v ktorej sú sledované stanovené štandardy staníc. V minulom roku sa pozornosť sústredila najmä na tie body, ktoré platia od 1. januára 2015. Týkalo sa to rozmiestnenia dostatočného počtu lavičiek, zlepšenia stavu verejného WC, teploty vykurovaných priestorov, doplnenia vývesných informačných tabúľ pre cestujúcu verejnosť, ako aj udržiavania vonkajších a vnútorných priestorov stanice. Najproblémovjšie je zabezpečenie čistoty a poriadku. Napriek dohodnutému harmonogramu upratovania s dodávateľskou firmou stav čistoty najviac závisí od cestujúcej verejnosti. Zaujímavosťou tiež je, že spomedzi všetkých staníc zahrnutých do štandardov má v súčasnosti Žilina najväčší počet stojísk na bicykle – až 43. Po doplnení o ďalších 7 kusov ich bude rovných 50. Väčším problémom, najmä z hľadiska financovania, je zavedenie štandardov platných od 1. januára 2016, resp. 31. decembra 2016. Nástupištia a podchod svojimi technickými parametrami a možnosťami pohybu imobilných cestujúcich nevyhovujú súčasným požiadavkám. Tieto nedostatky budú riešené v rámci modernizácie uzla Žilina s predpokladaným ukončením v roku 2020. Rekonštrukciu si pýta aj výpravná budova, administratívna budova, predstaničné priestory a oplotenie stanice. Pri riešení týchto štandardov sa počíta s prostriedkami z OPII. Vedenie OR Žilina postupne zabezpečuje napĺňanie ďalších štandardov vlastnými kapacitami. Zdemontované sú už výhybky 103, 109 a, b, 114, umiestnené v kolajach č. 13, 15, 17. V rámci rekonštrukcie zimných rozvodov vody bolo renovované piate nástupište. Zároveň boli odstránené nadbytočné káble z budov a prístreškov, ne-



Stanica v Žiline čaká na rekonštrukciu. Dovtedy sa urobia aspoň drobné opravy fasády a úpravy plôch.



Takto vyzeralo piate nástupište pred opravou...



...a takýto má vzhľad po oprave a demontáži výhybiek.

používané ochranné kryty zo stien. Stanicu neobídu ani drobné opravy fasády, úpravy trávnatých a spevnených plôch, nátery zariadení a drobnej architektúry. Ich realizácia

je však závislá od finančných a vlastných kapacitných možností a podmienená aj poveternostnými podmienkami.

ŽST ZVOLEN

V železničnej stanici Zvolen už boli odstránené výtlky a nerovnosti na nástupištiach 2, 3 a 4. Taktiež na nástupišti č. 2 v podchode bola opravená odutá dlažba. V podchode na nástupišti č. 3 je spadnutá omietka zo stropu, ale jej oprava je podmienená lepším počasím. Dodávateľsky bude na nástupišti č. 1 čoskoro odstránený zlámaný travertínový obklad fasády a na nástupišti č. 4 budú taktiež dodávateľsky odstránené grafity z nosnej konštrukcie zastrešenia nástupiš-



Aj v staničnej zvolenskej stanici sa v rámci projektu štandardizácie mnohé zmení.



Nevyužívané stánky vo vestibule by mali byť už čoskoro minulosťou.

ta a taktiež z fasády budovy. „V roku 2018 budú vybudované stojiská pre bicykle, v budúcnosti nastane aj rekonštrukcia nástupíšť a prístreškov, výmena okenných tabúľ vo vestibule. Plánuje sa výmena vchodových dverí do staničnej budovy, odstránené budú nevyužívané stánky vo vestibule a vytvorí sa pasáž pre cestujúcu verejnosť," informoval nás Lubomír Baniari, dozorca prevádzky zo ŽST Zvolen. Samozrejmosťou by mal byť bezbariérový prístup cestujúcich do veľkého a malého vestibulu ŽST Zvolen. Rekonštrukciu výťahov s obsluhou cestujúceho by sa docielil takisto bezbariérový prístup cestujúcej verejnosti priamo k vlakom.

MODERNÁ TRNAVA

Železničná stanica Trnava patrí medzi stanice, v ktorých je dodržiavanie štandardov takmer ukážkové. Dopomohla tomu aj jej rekonštrukcia, ktorá sa začala 8. novembra 2011 prestavbou výpravnej budovy. Rekonštrukciu prešla aj staničná budova, a to výrazne napomohlo zvýšiť kvalitu a kultúru cestovania. Noviniek v železničnej stanici Trnava je mnoho. V hale sa vybudovali nové priestory pre predaj cestovných lístkov, čakáreň pre cestujúcich s deťmi, eskalátor aj výťah. ZSSK si tu otvorila aj nové zákaznicke centrum. V súlade so štandardmi, platnými od 1. januára 2015, umiestnili sa na rekonštruované nástupištia č. 1, 3 a 4, do vestibulu a do čakárne nové lavičky so sektorovým sedením. V rámci vybavenosti železničných sta-



níc sú samozrejmosťou aj splachovacie toalety. Taktiež bol otvorený podchod pre imobilných cestujúcich s výťahmi na nástupištia č. 1 a 2. V minulom roku prebehla aj komplexná rekonštrukcia nástupíšť č. 1, 3 a 4, nástupištia sú zastrešené, vybavené novým mobiliárom, informačným systémom i kamerovým systémom. Veľkým kladom pre cestujúcich v stanici Trnava sú komunikačné cesty výrazne prispôbené pohybu imobilných občanov a občanov so zrakovým postihnutím, napríklad aj osadením vodiacich líšt a rádiomajákov. Zo zavedených štandardov ocenia cestujúci aj to, že vývesné cestovné poriadky alebo tabule príchodov a odchodov sa doplnili o nové informácie, a to o kontakt na dopravcu v slovenskom aj anglickom jazyku. Problematické nielen v tejto stanici je udržanie exteriéru budov bez akýchkoľvek zásahov vandalov. Už začiatkom januára boli na výpravnej budove v Trnave nahlásené menšie graffiti, ktoré boli v rámci dodržiavania štandardov odstránené.

(pop)

MNÍŠEK NAD HNILCOM

V obvode OR Košice majú zoznam 19 vybraných železničných staníc s plnením štandardov. Medzi tie, kde je zmenu už „očividne“ vidno, patrí ŽST Mníšek nad Hnilcom na trati Margecany – Červená Skala v okrese Gelnica. V rámci štandardov tu boli vybudované nové sociálno-hygienické zariadenia pre cestujúcu verejnosť so samostatným vchodom. Rekonštrukciu prešla aj elektroinštalácia a domáci sa iste potešili novému elektrickému vykurovaniu konvektormi. Keďže úpravy si vyžiadali novú projektovú dokumentáciu, v rámci nej boli zrekonštruované aj sociálne priestory pre zamestnancov stanice. V týchto dňoch sa na stanici maľuje. Nový náter si žiadala čakáreň, denná miestnosť aj dopravná kancelária. Keďže splachovacie toalety sa stavali nanovo, tie pôvodné suché boli zlikvidované. Minulosťou je aj sklad tovaru na rampe. Práce boli vykonané hospodárskym spôsobom zamestnancami SMSÚ ŽB Poprad (búracie práce, vodoinštalčné s montážou zariadenia, maliarske a natieračské práce) a SMSÚ EE SZ Košice (celková realizácia elektroinštalčných prác aj s elektrickým kúrením). Niektoré stavebné úpravy, na ktoré nemáme odborníkov vo vlastných radoch, vykonala dodávateľským spôsobom firma Tibor GURTNER z Vravnova nad Topľou. Išlo predovšetkým o vymurovanie priechok, zhotovenie omietky, obkladov a pokládku dlažby. Veríme, že tento pekný vzhľad a dobrý stav stanice bude slúžiť cestujúcim čo najdlhšie.

(sch), foto: Bohuslav VEREŠČÁK



Mníšek nad Hnilcom je pomerne frekventovanou stanicou na trati Margecany – Červená Skala v krásnom prostredí. Aj preto je v zozname vybraných staníc s uplatňovaním štandardov.



Nové sociálno-hygienické priestory so splachovacími wc pre cestujúcich a zamestnancov stanice nahradili nevyhovujúce suché toalety.



V týchto dňoch sa vo výpravnej budove maľuje. Nový náter dostane čakáreň, dopravná kancelária aj sociálne priestory.



Autom po koľajniciach už aj z Humenného do Prahy

O autorampe v Bratislave a Humennom sme písali v minulom čísle. Pôvodné jednopodlažné rampy vystriedali v decembri dvojpodlažné, aby bolo možné naplniť celý autovozeň. Z Košíc a Popradu ste sa autovlakom mohli dostať do Prahy už niekoľko rokov, z Humenného do Bratislavy a späť funguje služba vyše roka, ale novinkou je Humenné – Praha. Aj preto sa koncom januára stretli zástupcovia zainteresovaných firiem priamo na železničnej stanici v Humennom, kde nakladajú autá na vlaky už nielen do Bratislavy, ale raz v týždni aj na smer Praha.

Jozef Schmidt, riaditeľ úseku obchodu ZSSK, verí, že aj keď sa služba rozbieha pomaly, bude využívaná oveľa viac. Spolu s kolegami z ČD Michalom Štěpánom a Alešom Kučerom sa dohodli na spolupráci a propagácii tejto služby. Pomoc prisľúbilo aj mesto Humenné, ktoré tento produkt vrelo privítalo a pomáha aj s úpravou priestranstva pred rampou a udržiavaním poriadku. Nočný autovozeň, ktorý odvezie nielen vás, ale aj vaše auto, je radený vo vlaku R 442 Bohemia na trati (Humenné) - Košice - Praha hl. n. s odchodom z Humenného o 19.46 h, z Košíc o 22.14 h a príchodom do Prahy hl. n. o 7.47 h. Vo vlaku R 443 Bohemia na trati Praha hl. n. – Košice – (Humenné) odchádza autovozeň z Prahy hl. n. o 23.08 h a do Košíc prichádza o 8.11 h a do Humenného o 10.33 h. Záujem o autovlaky stúpa, cestujúci preferujú najmä nočné spoje. Vlni ZSSK v spolupráci s Českými dráhami na trasách do Prahy ako aj na vnútroštátnej autovlakovej linke Bratislava – Humenné previezla takmer 13-tisíc automobilov. Záujem o autovlaky je stále väčší. „Cestujúci nastúpi večer do vlaku, chvíľu môže pracovať a následne sa vyspi. V celi cesty ráno vystúpi oddýchnutý a má k dispozícii svoje auto,“ zdôraznil výhodu autovlaku Jozef Schmidt, ktorý sa na stretnutí v Humennom poďakoval všetkým, ktorí sa podieľali, aby táto služba fungovala v poriadku aj v Humennom. Zamestnancom ŽSR a vedeniu sa poďakoval za profesionálny prístup pri realizácii tohto produktu a stavbe dvojpodlažnej rampy, tiež mestu za spoluprácu pri udržiavaní poriadku a čistoty v okolí rampy, ako aj za propagáciu tejto služby svojim občanom.

(sch), foto: Dana SCHWARTZOVÁ



Z Humenného sa autom po koľajniciach dostanete už druhý mesiac až do Prahy. Jozef Schmidt (vľavo) verí, že o autovlaky z Humenného bude veľký záujem.



Aj napriek nepriaznivému počasiu sa na rampe stretli zástupcovia ZSSK, ŽSR, WGS, ČD a mesta Humenné. Pozvanie prijal aj Jiří Kubáček, generálny riaditeľ sekcie železničnej dopravy a dráh z ministerstva dopravy.

Trenčianska električka bude jazdiť častejšie



Pravidelná doprava vyše storočnej trenčianskej električky bola pred tromi rokmi zrušená ako nerentabilná a stratová. Vozidiel sa ujala skupina ľudí, ktorí vytvorili neziskovú organizáciu TREŽ – Trenčianska električká železnica. Tá sa snažila, aby električkový vlak zostal funkčný a aspoň raz za mesiac absolvoval trasu medzi Trenčianskou Teplou a Trenčianskymi Teplícami.

Tento rok jej svitá na lepšie časy, pretože bude jazdiť častejšie. Prevádzku na tejto trati zafinancuje trenčiansky samosprávny kraj sumou 25-tisíc €, pomôže aj mesto Trenčianske Teplice a obec Trenčianska Teplá. Električka ale nebude jazdiť každý deň tak, ako kedysi. Premávať bude najmä v lete, počas prázdnin a hlavnej kúpelnej sezóny. Jazdiť bude v piatok a cez víkend - trikrát za deň. Počas zvyšných mesiacov sa na trať dostane iba pri rôznych príležitostiach či na sviatky. Cestujúci sa s ňou mohli zviezť už na Troch kráľov alebo za vysvedčenie, pripravená je aj jazda ku Dňu detí či na Mikuláša.

(red), foto: Balky

Vo Zvolene sa stretli bývalí elektrikári

Stretnutia s dôchodcami „elektrikárskeho cechu“ vo Zvolene sa už stávajú tradíciou. Na vlaňajšie koncoročné stretnutie prišlo 26 dôchodcov. Niektorí sa už nevideli dlhé roky a niektorí ako keby ani nezostarli. V tvári každého ale čas už zanechal brázdou prežitých rokov, väčšinu späťých zo železnicou. Prítomným sa prihovril prednosta SEE OR Zvolen Ján Ďuriš a pripomenul nielen históriu, ale hovoril aj o súčasnosti a smerovaní odvetvia do budúcnosti. Najstarším z prítomných bol pán Meliška, ktorý už nemá ďaleko do deväťdesiatky a najmladší pán Renčo a pán Slámka, tí odišli do dôchodku



len v roku 2014. Súčasní zamestnanci si vďaka starším bývalým kolegom, veď od nich sa,

ako sami povedali, učili, ako „plávať“ v pracovnom kolektíve.

SEE OR Zvolen

Stretnutie služby 12 SVD

Ste prekvapení o akom stretnutí vás idem informovať? Tým skôr narodeným je to jasné, ale pre mladších kolegov vysvetlíme, že ide o stretnutie bývalých zamestnancov Služby rušňového hospodárstva – služby 12 Správy východnej dráhy.

„Rušňári“, ako sa im familiárne hovorilo sa stretli koncom roku a zaspomínali si na svoj aktívny život v jedálni ZSŽ v Bratislave, kde všetkých privítal bývalý technický námestník náčelníka služby Dušan Bosiok. S radosťou privítal nielen bývalého náčelníka Milana



Prítomným sa prihovril bývalý náčelník služby 12 Milan Doubek (v strede). Vľavo Dušan Bosiok, vpravo Ján Žačka.



Dojímavé stretnutie železničiarov po rokoch bolo plné spomienok, ale aj úsmevov...

Doubeka, ale aj súčasného námestníka GR ŽSR pre ľudské zdroje Jána Žačka. Spomínali na svoje železničiarске roky, čo všetko a ako v prevádzke riešili a pri téme o súčasnosti si iba povzdychli, že také „smutné štreky“, keď iba sem-tam prejde nákladný vlak, neradi vidia. Po slávnostnom obede nastala erupcia spomienok a osobné zvítanie kolegov, ktorí sa nevideli aj niekoľko desaťročí. Výstava fotografií z ich aktívnej činnosti oživila spomienky na časy minulé a dojímavé stretnutie kolegov a kamarátov umocňovali sľuby, že sa budú stretávať častejšie, lebo čas letí...

Josef LEHOČKÝ, foto: autor

Mostári na ľade

Na začiatku roka sa mostári z Košíc stretli v Gelnici na 2. ročníku hokejového turnaja

„O mostársku hokejku“. Túto akciu zorganizovalo SMÚ Margecany a zúčastnili sa jej



aj kolegovia zo stredísk SMÚ Prešov a SMÚ Košice. Na ľade sa stretlo 19 hráčov, ktorí boli rozdelení do 2 mužstiev a podporoval ich početný fanklub fanúšikov. V prestávkach bola súťaž pre mužov v zručnosti strelení puku do brány a na presnosť. Víťazmi sa stali p. Hleba, p. Forgáč z SMÚ Margecany. Výsledok turnaja nebol dôležitý, ale atmosféra, prístup a ohľaduplnosť hráčov boli na vysokej športovej úrovni. Záver turnaja vyhodnotil Jozef Leško, vedúci SMÚ Margecany. Spokojnosť s akciou sa prejavila dvojnásobnou účasťou oproti minulému roku. Tešíme sa už na 3. ročník.

(MO KE, SMÚ Margecany)



FOTOHÁDANKA



Foto: Dušan LUKÁŠ

Dnes naša otázka znie: **Viete, kde je to?**

Ak poznáte správnu odpoveď na dnešnú fotohádanku, napíšte nám ju a zaradíme vás do žrebovania.

Víťaza odmeníme, preto nezabudnite v odpovedi uviesť svoje meno a adresu pracoviska.

Správna odpoveď januárovej fotohádanky je:

ŽST Vyšné Hágy.

Víťazkou sa stala a vecnú cenu získava:

Anna JABLONOVSKÁ zo Starého Smokovca.

BLAHOŽELÁME!

VY SA PÝTATE,
MY ODPOVEDÁME

**DEJE SA NA VAŠOM PRACOVISKU
ALEBO V OKOLÍ NIEČO,
NA ČO BY BOLO DOBRÉ
UPOZORNIŤ ALEBO POUKÁZAŤ
AJ PROSTREDNÍCTVOM
ČASOPISU Ž SEMAFOR?**

Napište nám na adresu redakcie:

Ž semafor

Štefánikova 60, Košice

alebo zavolajte

tel.: **910 - 3203**


e-mail: **zsemafor@zsr.sk**

**Kontakty na jednotlivých redaktorov
nájdete v tiráži.**

Na vaše otázky budeme odpovedať prostredníctvom časopisu po získaní všetkých potrebných vyjadrení v niektorom z nasledujúcich čísel. Napíšte nám prosím aj o tom, čo sa vám v predchádzajúcich číslach páčilo najviac a čo najmenej.

**Na anonymné otázky a neležezničné témy
nebudeme reagovať.**

Ďakujeme za pochopenie a tešíme sa na vaše námety, tipy či fotografie.

Sedí Fero po prepíteji výplate v krčme a medituje: - Ak sa vrátim domov dnes, žena ma zbije. ... (tajnička).				Pomoc: Arazi, irek, tartan	skupenstvo vody	akým spôsobom	štátny podnik (skr.)	biblický vrch		prvý človek	pera (bás.)	americium (zn.)	2	obec pri Komárne		
				turecký hodnostár (hist.)					marocký tenista							
				1											A	
				MPZ Rumunská podmienk. spojka			mongolský pastier								moja osoba	
Jozef Vysočani	vymlátané obilie	udrel nohou	ad acta symetrála		okrem (hovor.) zvýšok po ohni					EČV okr. Trnava praobyvateľ N.Zélandu			severo- západ (skr.)			
výkon skokana				nápor					susedná planéta							
				násilné odvlečenie					zverina							
severské zvíra				únik popolčeka				ihneď								
				staročes. zámeno				meno Adely								
a podobne (skr.)			tropický plod				st. značka žiletiek						1.solmiz. slabika	starorím. peniaz		
			prebývajú				druh žiarenia									
3						4										
inými slovami					vyhynutý kočovník					orgán čuchu						

Cestujte so Závodom služieb železníc

Závod služieb železníc pripravuje aj v tomto roku sériu poznávacích zájazdov. Podrobnosti budú čoskoro zverejnené na intranete i internete ([www.zsr.sk/O nás/Organizačné útvary/ZSŽ/Katalóg zájazdov ZSŽ](http://www.zsr.sk/O_nas/Organizačne_útvary/ZSŽ/Katalóg_zájazdov_ZSŽ)). Nateraz aspoň heslovite spomenieme destinácie a plánované termíny:

15. – 27. máj	Metropoly Európy rýchlovlakmi (Porto – Lisabon – Madrid – Barcelona – Paríž – Londýn – Edinburg)
13. – 14. jún	Medvedia tiesňava a Graz
17. – 22. jún	Pozoruhodnosti severného Poľska (Elblagský kanál – hrad Malbork – Gdaňsk – Sopoty)
16. – 21. júl	Slovinsko – zelený klenot Balkánu
06. – 12. august	Švajčiarsko – alpská rozprávka
19. august – 08. september	Transsibírska magistrála
11. – 21. september	Andalúzia s pobytom na Costa del Sol
23. – 29. september	Medžugorie
15. – 19. október	Taliansko – čarovné Toskánsko (Siena – San Gimignano – Florencia – Lucca – Pisa)
22. – 25. október	Čabiansky klobásový festival



Veríme, že sme pošteklili vaše cestovateľské bunky a aj vy ste zatúžili okúsiť dialky. Viac priamo u tvorcu ponuky a sprievodcu všetkých zájazdov: Durcak.Peter@zsr.sk, tel. 910/2336, 2333, 2337 (055 229/ 2336, 2333, 2337), ďalší kontakt a prihlášky aj na Gadusova.Maria@zsr.sk.

Závod služieb železníc

0 najkrajšiu pamätnú knihu na ŽSR

Dobre písaná pamätná kniha, ktorá dokumentuje železničnú stanicu alebo aj jej pričlenené stanice, je výborným zdrojom poznania podmienok v určitej dobe a v určitej lokalite. Archív ŽSR v spolupráci s odborom komunikácie vyhlásil koncom minulého roka súťaž o najkrajšiu pamätnú knihu, hodnotiť sa budú zápisy za rok 2014. Knihy treba zaslať do 15. marca 2015 a súťaž bude vyhodnotená v májovom čísle Ž semaforu. **Tešíme sa vaše zápisky!**

POZÝVAME VÁS na

11

FÓRUM KOĽAJOVEJ DOPRAVY
FORUM OF RAIL TRANSPORT

17. – 18. 3. 2015

Hotel DoubleTree
by Hilton, Bratislava

www.fkd.sk

Usporiadatelia



PSKD

Prevádzka a stavby koľajovej dopravy

REMIING
CONSULT A.S.

ÚSSD

Ústredný ústav štátnej železničnej dopravy



ŽELEZNÁ SPOLOČNOSŤ
SLOVENSKO



PRAHA



Stříbrní partneři

AUSTRO
Bauwirtschaftsbetriebe, a.s.



Bronzoví partneři



ŽELEZNICE STAVEBNÍCTVO BRATISLAVA, A.S.



Basler & Hofmann

Hlavní mediální partneři



INŽENYRSKÉ STAVBY
INŽENYRSKÉ STAVBY



ASB
Stavebníctvo
Bratislava

Mediální partneři



ŽELEZNÝ
semafor



SILNICE
ŽELEZNICE

Bobor stavia hrádze aj blízko trate

Len málokto by čakal, že železničnú prevádzku môže ohrozovať aj bobor. Presnejšie, bobor vodný. Náš najväčší európsky hlodavec a zákonom chránený živočích si totiž vybral za svoj domov Jarabinský potok v Starej Lubovni, na ktorom si stavia hrádzu. Tá je však blízko železničného mosta a upchatím potoka hrozí vyliatie vody na trať. Úsek, v ktorom sa rozhodla samička bobra vodného postaviť svoj domov je na trati Orlov – Podolíneec. ŽSR už v tejto veci komunikovali aj s Obvodným úradom v Starej Lubovni s odborom starostlivosti o životné prostredie a aj Ministerstvom životného prostredia SR. Keďže však ide o zákonom chráneného živočicha, je potrebná výnimka na odstránenie hrádze a prípadné premiestnenie bobra na iné miesto. Kým železničiarom robia bobry starosti, zoológovia sa tešia. Po neuveriteľných sto rokoch sa bobry znova objavili aj v Západných Tatrách na Liptove, ktoré tu vyhubili koncom 19. storočia. Nové lokality zaznamenali aj pred dvomi rokmi v oblasti Lopusnej doliny, vo Velickej či v Bielovodskej doline. No a kým sa zoológovia budú tešiť, s trochou vtipu by si železničiarom mohli povedať, že samičku by od stavania mohol odhovoriť jej partner, ktorý sa na stavbe hrádze nepodieľa. Bobry sú známe tým, že stavbu má na starosti samička a samec len zháňa materiál na nový dom.

(ika), foto: A.Gribová

Všimli sme si

Automatické hlásenie pri všetkých vlakoch, ktoré majú meškanie, už nebude obsahovať slovné spojenie „Zmeškaný rýchlik príde...“, pretože toto spojenie bolo nesprávne. Išlo o pozostatok ešte z obdobia spoločných československých železníc. Od 1. marca 2015, teda od 1. zmeny GVD 2014/2015, nastanú v automatickom a aj tzv. živom hlásení zmeny. Prednostovia železničných staníc vypracujú vzory hlásení už v správnom tvare bez slova zmeškaný, prípadne sa bude používať štylisticky a aj logicky vyhovujúce slovné spojenie meškajúci rýchlik.

(pop)

Pochvala pre upratovačky železničnej stanice v Trnave

Do redakcie sme dostali milú pochvalu od pani Kataríny, ktorá dennodenne cestuje z Trnavy. Napísala nám o starších paniach, ktoré sa starajú v stanici o čistotu a poriadok. „Vlakom cestujem denno-denne, preto som sa s ich prácou stretla veľmi často. K cestujúcim sú veľmi milé, dokonca, keď im zavazujeme a „motáme“ sa im pod nohy s kuframi, sú veľmi ľudské a vždy nás pekne poprosia, či nás môžu nachvíľku vyrušiť, aby poupratovali,“ napísala Katarína. Ich prístup ju už niekoľkokrát pozitívne prekvapil, vzhľadom na to, že väčšinou sa pri takýchto zamestnancoch stretáva iba s nevrlosťou. Preto by sme chceli aj my poďakovať milým zamestnankyniam firmy Meton, ktoré sú usilovné a svoju prácu si robia s úsmevom na tvári, a tým spríjemňujú pobyt okoloidúcim cestujúcim v trnavskej stanici.

(red)



Dielo bobra vodného. Stav trate je pravidelne kontrolovaný a zatiaľ nie je ohrozená bezpečnosť železničnej prevádzky.

FOTO MESIACA



Aj keď husté sneženie zvyčajne narobí železničiarom starosti, tomuto pohľadu na železničnú trať v Telgárte a na železničnú stanicu Dobšinská Ladová Jaskyňa, snehová prikrývka navodila titul rozprávkovej, zimnej krajiny.

Foto: Miloš SCHOLTZ

Husté sneženie a popadané stromy komplikovali železničnú dopravu

Husté sneženie a popadané stromy komplikovali železničnú dopravu koncom januára a začiatkom februára. Posledný januárový víkend bolo na mnohých miestach poškodené trakčné vedenie. Na hlavnom ťahu Košice – Bratislava, konkrétne na úseku Východná – Kráľova Lehota, meškali vlaky mnoho minút. Ďalšími úsekmi, kde počasie komplikovalo dopravu, boli Jelšovce – Koniarovce, kde vplyvom silného vetra spadol telefónny stĺp na koľaj, meškali tu 4 vlaky dokopy 133 minút. Výrazné meškania vlakov na trati Bratislava Lamač – Devínska Nová Ves spôsobili opreté konáre zasahujúce do trakčného vedenia. Medzi Kokavou nad Rimavicou a Utekáčom spadol na trať strom. Na odstránenie popadaných stromov a obnovu dopravy boli plne nasadení zamestnanci ŽSR, avšak počasie bolo neúprosné a komplikovalo celú situáciu. ŽSR preto vyzývali cestujúcu verejnosť k ohľaduplnosti a cestovaniu iba v neodkladných prípadoch. Počasie ohrozovalo dopravu aj na železničných priecestiach. Mnohé automobily sa vplyvom šmykajúcej vozovky nechtiac ocitli na priecestiach, po tom čo sa dostali do šmyku. Napríklad na trati medzi Štrbou a Svitom sa automobil dostal do šmyku a na priecestí sa prevrátil. Našťastie sa prichádzajúcemu osobnému vlaku podala včas informácia o nehode a rušňovodič vlak včas zabrzdil. Ďalšia cestná dopravná nehoda sa stala na trati Rajec – Lietavská Lúčka, kedy kamión vplyvom nepriaznivého počasia zapadol do koľajiska, v tomto prípade sa nikto nezranil, avšak na danom úseku musela byť prerušená doprava, až do odstránenia následkov. Aj na trati Nitra – Dolné Krškany zapadol kamión na priecestí, dôsledkom čoho meškali 2 vlaky dokopy 37 minút.



Nádherne zasneženú, priam rozprávkovú krajinu nafotil Daniel Behro, správca ŽI SMSÚ ŽT TO Trnava na trati Nové Mesto nad Váhom – Vrbovce na ceste vozíkom k spadnutému stromu na trati.



Stromy nevydržali nápor ťažkého snehu a prerušili dopravu na trati Lamač – Devínska Nová Ves. Odstraňovanie následkov kalamity zvečnili Róbert Jančár zo sekcie SŽTS OR Trnava a Peter Švrček, vedúci SMSÚ ŽTS TO Bratislava.

