

ROČNÍK XXVI

ŽELEZNIČNÝ

MAREC 2016

SEMAFOR

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY



**S koľajnicami pracujú aj dámy
v montérkach**

Zdroje využité na 100 percent

**Jozef Veselka osobnosťou
železničnej a koľajovej dopravy**

Foto: Martin Balkovský



Vedenie ŽSR v Púchove a Vrútkach



O stave bezpečnosti železničnej dopravy, ochrany zdravia pri práci a o požiarovosti v roku 2015, investičnej výstavbe, ale aj o reklamáciách rokovali členovia vedenia ŽSR na februárových a prvej marcovej porade. Na výjazdovom zasadnutí sa stretli v regióne žilinského oblastného riaditeľstva, kde okrem obhliadky stanice navštívili pracovisko CRD Púchov a vo Vrútkach navštívili Zvarovacie a regeneračné stredisko.

BEZPEČNOSŤ ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY, STAV BOZP A OCHRANY PRED POŽIARMI NA ŽSR

Vedenie ŽSR prerokovalo a vzalo na vedomie správu o stave bezpečnosti železničnej dopravy, bezpečnosti ochrany zdravia pri práci a ochrany pred požiarom v sieti ŽSR za rok 2015. Vzhľadom na minuloročný vývoj v tejto oblasti bolo stanovené, aby vedúci zamestnanci dotknutých VOJ ŽSR oboznámili zainteresovaných zamestnancov s predloženou správou, so závermi z vyšetrovaní nehodových udalostí a pracovných úrazov. Na základe toho vnútorné organizačné jednotky ŽSR navrhnu opatrenia pre elimináciu (prevenciu) rizík ovplyvňujúcich bezpečnosť železničnej dopravy, ochrany zdravia pri práci a ochrany pred požiarom v rámci svojich úsekov. Plnenie prijatých opatrení bude následne hodnotené v rámci polročných správ o stave bezpečnosti na ŽSR. Viac sa dočítate na strane 5.

INVESTIČNÁ VÝSTAVBA V SIETI ŽSR

Vo vedení ŽSR boli prerokované správy o čerpaní investícií v roku 2015. Zhodnotilo sa čerpanie investícií financovaných z verejných zdrojov (kapitálové transfery zo štátneho rozpočtu a fondy EÚ, vrátane spolufinancovania zo ŠR) a z vlastných zdrojov ŽSR. V roku 2015 bolo na investície čerpaných celkom 407,4 mil. €, z toho z verejných zdrojov sa čerpalo celkom 282,9 mil. € (v tom projekty EÚ spolu 167,2 mil. €) a z vlastných zdrojov 124,5 mil. €. Plnenie rozpočtových limitov na investície bolo pozitívne. Celkový limit zdrojov na investície bol naplnený na 98,66 %, z toho limit verejných zdrojov bol čerpaný na 100 % a limit vlastných zdrojov ŽSR na 95,76 %. Pozitívne je tiež vecné plnenie realizácie projektov EÚ, kde v rámci „starého“ Operačného plánu doprava končiaco k 31. 12. 2015 boli všetky stavby a projekty vecne a finančne ukončené v zmysle príslušných plánov. Bližšie informácie o investíciách v roku 2015 sú uvedené na strane 4.



Na foto zľava: Rastislav Glasa, ekonomický námestník, Dušan Šeřík, generálny riaditeľ ŽSR, dosluhujúci prednosta Púchova Miloslav Samko, nový prednosta Pavel Liščák, Pavol Oravec, riaditeľ OR Žilina, Peter Blaho, námestník riaditeľa OR pre RD a Ivan Ďurkovič, námestník pre železničnú informatiku.

Rozhodnutím GR č. 14/2016 bol schválený menovitý rozpis investičného plánu z vlastných zdrojov zabezpečovaného aktiváciou na rok 2016. Ide o realizáciu investícií hospodárskym spôsobom – vlastnými kapacitami ŽSR. Rozpis akcií bol spracovaný na základe požiadaviek odborných útvarov GR ŽSR a VOJ. Na tento spôsob investovania v roku 2016 bol vyčlenený objem 15 mil. €.

ZHODNOTENIE REKLAMÁCIÍ

Jedným z bodov rokovani boli aj reklamácie. Vedenie ŽSR vzalo na vedomie informáciu o prehľade zaevidovaných reklamácií voči externým dodávateľom ŽSR.

K 31. 12. 2015 bolo v centrálnej evidencii reklamácií zaevidovaných 547 prípadov reklamačných konaní voči externým dodávateľom a uznaných bolo celkom 422 reklamácií. Z toho na dodaný materiál bolo zaevidovaných 457 prípadov (361 uznaných), na služby 36 zaevidovaných prípadov (32 uznaných) a na investície sa zaevidovalo 54 prípadov (29 uznaných). Zo zhodnotenia vyplýva, že zavedenie nového reklamačného systému malo pozitívny vplyv na evidenciu reklamácií, najmä na zvýšenie účinnosti reklamačných konaní a v konečnom dôsledku na zvyšovanie kvality dodávaných tovarov a služieb, ako aj hodnotenia ratingu dodávateľov.



Vo Vrútkach navštívili členovia vedenia za sprievodu domácich manažérov Zvarovacie a regeneračné stredisko.

NA OBÁLKE

Zľava Marta Hadačová, Alena Sajdákova, Božena Chládeková a Elena Bezdedová, štyri dámy zo Zvarovacieho a regeneračného strediska vo Vrútkach.





Vedúci SMSÚ ZRS Vrútky Dušan Grandtner (vľavo) objaňuje generálnemu riaditeľovi ŽSR technologické postupy práce regenerácie koľajníc priamo v hale.

PROJEKTOVÉ RIADENIE

Rozhodnutiami GR č. 15/2016 a 16/2016 boli schválené správy z analýzy súčasného stavu a návrhu budúceho stavu projektov č. 02/2016 a č. 03/2016 - Rozvoj funkcionality aplikačného programového vybavenia informačného systému infraštruktúry - pasportov v segmente OZT a EE a pasportov v segmente ŽTS. Rozhodnutím GR č. 17/2016 sa schválila hodnotiacia správa pro-

jektu č. 02/2015 - Inventarizácia majetku na ŽSR pomocou čiarových kódov - rozšírenie na vybrané VOJ ŽSR. Počas roka 2015 bola implementovaná táto forma inventarizácie v OR Trnava, OR Žilina, VVÚŽ Žilina, ZSŽ Bratislava, ŽE Bratislava, CLaO Bratislava a SŽG Bratislava. V roku 2016 bude projekt pokračovať v implementácii na všetky ostatné VOJ.

VÝJAZDOVÉ ROKOVANIE VEDENIA ŽSR

Dňa 18. februára 2016 sa konalo výjazdové rokovanie vedenia ŽSR v regióne OR Žilina. Za účasti riaditeľa OR Pavla Oravca a námestníkov riaditeľa Petra Blaha a Ivana Ďurkoviča boli prerokované a konzultované námety na riešenie potrieb prevádzky, najmä otázky nedostatkových profesií vo vybraných zložkách OR Žilina. Hovorilo sa o potrebe ďalšieho vybavenia pracovísk potrebným rozsahom cestných motorových vozidiel, koľajovej mechanizácie, drobnej mechanizácie (vrátane SZNR) a špecifických problémov prípravy a realizácie obstarávania strategického materiálu a iné. V rámci tohto výjazdového rokovania vedenia ŽSR bola vykonaná obhliadka a prediskutované riešenia aktuálnych okruhov problémov v ŽST Púchov a v Centre pre riadenie dopravy za účasti a sprievodu prednostu ŽST Miloslava Samka, ktorého od 1. marca vystriedal vo funkcii nový prednosta ŽST Pavel Liščák. Vo Vrútkach, v SMSÚ Zvarovacom a regeneračnom stredisku členov vedenia sprevádzal vedúci Dušan Grandtner a Jozef Blahovec, prednosta SŽTS OR Žilina.

Anton KUKUČKA, foto: autor

Od prvej zmeny cestovného poriadku jazdí nový osobný dopravca

Od 28. februára 2016 vstúpila do platnosti prvá zmena cestovného poriadku 2015/2016. V osobnej doprave došlo k novinke, ktorou je štvrtý osobný dopravca na tratiach ŽSR. Od 5. marca 2016 zabezpečuje osobnú dopravu spoločnosť Arriva Slovensko, a. s.

ZSSK naďalej neprevádzkuje IC vlaky, ktoré boli odriekané od 18. januára 2016 a od tohto dátumu premáva päť rýchlikov, zavedených ako nové (ide o vlaky 1602, 1603, 1604, 1605, 1609). Z dôvodu výluky v úseku Dolný Hričov - Žilina zriaďovacia stanica sú od 2. marca upravované jazdy vlakov a niektoré sú nahradené aj autobusmi. Zmeny potrvávajú do 19. júna 2016. Rýchlik 603 Čingov jazdí od 18. januára s menom RWE. RegioJet zrušil tri páry vlakov, ktoré boli odriekané od 17. decembra 2015 (402,

403, 406, 407, 410, 411). Novinkou je, že vlak 4306 zastavuje na zastávke Rovinka - na znamenie. LEO Expres predĺžil vlak 1367 zo Spišskej Novej Vsi do Prešova a zároveň pridal nový vlak 1369 na trati Prešov - Košice. Spoločnosť zrušila vlak 1356 Spišská Nová Ves - Praha, tento však je nahradený novým párom vlakov 1354 Košice - Prešov a 1358 Prešov - Praha. Arriva prevádzkuje od 5. marca 2016 jeden pár vlakov týždenne. Je to expres jazdiaci na trase Praha - Vlársky průmysk - Trenčín.

(red)

Pozvánka na medzinárodnú konferenciu OZT

Dovoľujeme si Vás pozvať na 12. ročník Medzinárodnej konferencie železničnej oznamovacej a zabezpečovacej techniky, ktorú organizuje spoločnosť BETAMONT, s. r. o. pod záštitou Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja, Železníc SR a Žilinskej univerzity. Konferencia sa bude konať v dňoch 18. - 20. apríla 2016 vo Vyhniach (hotel Sitno).



Počas jedenástich ročníkov konferencií sa nám podarilo vytvoriť úspešné medzinárodné podujatie. Tento rok sa formuje jeden z najsilnejších ročníkov zameraný na inovatívne technológie a aj očakávaná prevádzkovateľa z hľadiska ich posudzovania a nasadzovania. Konferencia ponúkne možnosť oboznámiť sa s novinkami v oblasti železničnej oznamovacej a zabezpečovacej techniky, ale nepochybne poskytuje aj dostatočný priestor pre osobné stretnutia a odborné diskusie v úzkom kruhu.

Zdroje zo štátneho rozpočtu sme využili na 100 percent

Správna rada ŽSR dňa 27. novembra 2014 schválila podnikateľský a investičný plán na roky 2015 - 2017. Investičný plán na rok 2015 predstavoval investičné akcie z vlastných zdrojov v objeme 130 miliónov €. Zo štátneho rozpočtu mali ŽSR k dispozícii 115,6 miliónov € a účelom ich použitia bolo financovanie 23 stavieb. Rok 2015 bol vo využití oboch zdrojov pre ŽSR mimoriadne úspešný. Kde a aké stavby sa konkrétne riešili, v akom objeme a s akým výsledkom, nám priblížil námestník generálneho riaditeľa ŽSR pre rozvoj a informatiku Jozef Veselka.



Venujme sa najprv investíciám z vlastných zdrojov. Zmysluplne rozdeliť a aj reálne využiť 130 miliónov € zrejme nebolo ľahké z pohľadu výberu aj samotnej realizácie?

Z uvedeného limitu bolo pre dodávateľský spôsob alokovaných 115 miliónov € a hospodárskym spôsobom 15 miliónov €. V tomto období boli realizované práce na jednotlivých akciách z vlastných zdrojov najmä na stavbách: ŽST Trebišov – výhybňa Hriníšte, komplexná rekonštrukcia koľaje č. 1 a sanácia železničného spodku, cieľové investície technologických inovácií pre úsporu obsluhujúcich zamestnancov, rekonštrukcia nástupišťa č. 1 a 2 v Nových Zámkoch, ocelový most v úseku Devínska Nová Ves – Kúty. Ďalej rekonštrukcia železničnej stanice v Starej Turej, dokončenie pevnej jazdnej dráhy v Bratislavskom tuneli, modernizácia MVTV, zrušenie priecestia hradlo Dolina – posledný bod kríženia na trati Bratislava – Trnava, obnova výhybiek v ŽST Nižná Myšľa a Rimavská Seč, ale aj komplexná rekonštrukcia koľaje č. 1 trate Jablonica – Hlboké alebo aj elektroinštalačné práce pri výmene izolátorov a podobne.

Z investícií hospodárskym spôsobom sme najviac realizovali komplexné rekonštrukcie, ktoré významne zdvihnú úroveň našich železničných zariadení a technológií. Ktoré boli podľa vás najdôležitejšie a aké je celkové percento čerpania vlastných zdrojov za rok 2015?

Investície realizované hospodárskym spôsobom sú zamerané hlavne na zabezpečenie prevádzkyschopnosti železničnej dopravy, ktoré sa realizujú výkonmi vlastných kapacít ŽSR, teda správčovskými zložkami. Tieto investície sú zamerané na všetky oblasti zabezpečenia prevádzky ŽSR, tak pre odvetvie traťového hospodárstva, oznamovacej a zabezpečovacej techniky, elektrotechniky a energetiky, ako aj výkony zložiek ŽSR, ako podpora pri výlukách externých zhotoviteľov.

Z takýchto investícií spomeniem obnovu výhybiek v ŽST Nižná Myšľa, rekonštrukcie a revízie dopravných prostriedkov ŽTS OR Košice, Trnava a Žilina, ale aj komplexnú rekonštrukciu diaľkového riadenia a technológie trakčnej meniarne v Čelovciach, komplexnú rekonštrukciu mosta Kralovany – Trstená, náhradu koľajových obvodov za počítače osí v úseku trate Chynorany – Rybany – Bánovce nad Bebravou aj výmenu vedenia za nové zemné vedenie v úseku Žilina – Rajec. Taktiež vo všetkých štyroch oblastných riaditeľstvách boli v rámci komplexnej rekonštrukcie svetidiel verejného osvetlenia nahradené doterajšie svetidlá úspornými LED svetidlami. Percentuálny podiel čerpania vlastných zdrojov dodávateľským spôsobom za rok 2015 bol 97,72 % a hospodárskym spôsobom 80,73 %.

Pre ŽSR boli vlani alokované aj verejné zdroje zo štátneho rozpočtu a Operačného programu Doprava. Ako sa podarilo využiť tieto?

Pridelené limity záväzných ukazovateľov štátneho rozpočtu pre rok 2015 vo výške

85 miliónov € boli v priebehu roka navýšené na 115,6 miliónov €. Účelom použitia prostriedkov štátneho rozpočtu bolo financovanie 23 stavieb. V posledných rokoch sa prostriedky zo štátneho rozpočtu – kapitálový transfer, účelovo viažu k investičným projektom, ktoré sú financované z prostriedkov EÚ. Financujú sa z nich tzv. neoprávnené náklady súvisiace so zabezpečením modernizácie železničnej infraštruktúry, ako projektová dokumentácia, majetkovoprávne vysporiadanie stavieb a podobne.

Pre názornosť aj tu vymenujme aspoň tie najdôležitejšie a tiež vieme povedať, na koľko percent sme využili tieto zdroje?

Medzi najvýznamnejšie stavby a projekty, ktoré boli financované zo štátneho rozpočtu v roku 2015, patrí Nové Mesto nad Váhom – Púchov, modernizácia trate na rýchlость 160 km/h, 3. etapa Zlatovce – Trenčianska Teplá, Liptovský Mikuláš – Poprad, projektová dokumentácia na modernizáciu trate, projektová dokumentácia na modernizáciu úseku Púchov – Považská Teplá, modernizácia trate v úseku Považská Teplá – Dolný Hričov, modernizácia trate Nové Mesto nad Váhom – Púchov, na rýchlость 160 km/hod., a to 1., 2., 4., 5., a 6. etapa.

Môžeme sa pochváliť, že z hľadiska percent bol podiel čerpania štátneho rozpočtu pre rok 2015 využitý z pohľadu ŽSR na 100 %.

Jednou z priorit ŽSR je už niekoľko rokov aj čerpanie z prostriedkov spolufinancovania Európskou úniou. Aké boli tento rok pridelené limity EÚ a štátneho rozpočtu a kam smerovali?

Pridelené limity EÚ a štátneho rozpočtu za účelom spolufinancovania Operačného programu Doprava pre rok 2015 vo výške 150,3 milióna € boli v priebehu roka navýšené na 167,2 miliónov € a zo strany ŽSR opäť prestavané na 100 %. Najväčšie investície OPD smerovali do hlavného železničného koridoru Bratislava – Žilina, ktorý je, okrem dvoch úsekov, už zmodernizovaný na traťovú rýchlость až do 160 km/h. Okrem spomínanej modernizácie sme dali do prevádzky aj prvý terminál integrovanej osobnej prepravy v Moldave ako súčasť integrovanej dopravy v Košickom samosprávnom kraji.

V modernizácii železničnej infraštruktúry sa bude pokračovať aj v novom Operačnom programe integrovaná infraštruktúra (OP II) dokončením úsekov v koridore Bratislava – Žilina: Púchov – Žilina, 2. etapa (Dolný Hričov – Žilina), Púchov – Žilina, 1. etapa (Púchov – Považská Teplá) a modernizácia PPS Čierna nad Tisou, infraštruktúra a prekladiská – koľaje a rampy, 2. etapa.

Tieto 3 investičné projekty sú už prakticky v realizácii ako prvé projekty konečného prijímateľa ŽSR v OP II. V budúcnosti sa plánuje postupná realizácia jednotlivých úsekov na trati Žilina – Košice podľa schválenej štúdie realizovateľnosti. Taktiež sa naďalej bude rozvíjať integrovaná doprava, a to budovaním ďalších terminálov integrovanej osobnej prepravy na území mesta Bratislava a Trebišov, ako aj budovaním parkovísk pri železničných staniách a zastávkach.

Ďakujem za rozhovor: **Martina Pavlíková**

VÝSLEDKY UKONČENÉHO OPERAČNÉHO PROGRAMU DOPRAVA 2007 - 2015:

Celková dĺžka zmodernizovaného úseku: 88,444 km
 Nové železničné mosty: 22
 Nové cestné mosty: 26
 Podchody pre cestujúcich: 26
 Rekonštrukcia existujúcich železničných mostov: 42
 Počet zrušených priecestí: 37

NAJVÝZNAMNEJŠIE UKONČENÉ VEĽKÉ PROJEKTY OPD 2007 - 2015

- ŽSR, Modernizácia železničnej trate Žilina - Krásno nad Kysucou
- ŽSR, Modernizácia železničnej trate Nové mesto nad Váhom - Púchov pre traťovú rýchlость do 160 km/hod. - I. a II. etapa (úsek Nové Mesto nad Váhom - Zlatovce)
- ŽSR, Žilina Teplička zriaďovacia stanica, 2. stavba, 2. etapa
- ŽSR, Modernizácia železničnej trate Nové mesto nad Váhom - Púchov pre traťovú rýchlость do 160 km/hod. - IV. a V. etapa (úsek Trenčianska Teplá - Ilava - Beluša)
- ŽSR, Modernizácia železničnej trate Nové mesto nad Váhom - Púchov pre traťovú rýchlость do 160 km/hod. - VI. etapa (úsek Beluša - Púchov)
- ŽSR, Modernizácia trate Púchov - Žilina, pre rýchlость do 160 km/hod., II. etapa - (úsek Považská Teplá /mimo/ - Žilina /mimo/), časť Považská Teplá /mimo/ - Dolný Hričov /mimo/
- Terminál intermodálnej prepravy Žilina

Vážnych nehôd bolo menej, samovraždy pribudli

V roku 2015 bolo spolu zaevidovaných 375 nehôd (116 vážnych nehôd, 128 menších nehôd a 131 incidentov) a 270 prevádzkových porúch. Celková vzniknutá škoda pri týchto udalostiach predstavuje čiastku 5 205 339 €, z toho škoda na zariadeniach ŽSR dosiahla výšku 584 538 €.

POČET VÁŽNYCH NEHÔD KLESOL

V uplynulom roku bolo na tratiach ŽSR evidovaných až 244 vážnych a menších nehôd, čo znamená nárast o 12 prípadov oproti roku 2014. Vážnych nehôd sme zaznamenali 116, čo predstavuje pokles o 6, avšak menších nehôd bolo až 128, teda o 18 viac ako rok predtým. Následkom týchto nehôd bolo usmrtených 116 osôb. Toto celkové číslo predstavuje pokles o 4 prípady, avšak počet samovražd stúpol až o 22 prípadov. Ťažko zranených bolo 39 osôb, teda o 14 menej ako v roku 2014.

| POČET USMRTENÝCH OSÔB | |
|-----------------------------------|-----------------------------------|
| Rok 2014 | Rok 2015 |
| 120/z toho 42 prípadov samovraždy | 116/z toho 64 prípadov samovraždy |

Následkom týchto nehôd došlo aj k vykoľajeniu 18 hnacích železničných vozidiel a 30 železničných vozňov. Taktiež sme zaznamenali poškodenie 71 hnacích železničných vozidiel a 38 železničných vozňov. Na zariadení ŽSR vznikla škoda vo výške 350 432 €. 1 593 vlakov osobnej dopravy meškalo v dôsledku vážnych či menších nehôd celkovo 48 848 minút a zmeškaných vlakov nákladnej dopravy bolo 235 o 17 904 minút. Prerušená doprava na tratiach ŽSR bola počas roka 2015 na dobu 336 hodín a došlo aj k čiastočnému prerušeniu dopravy na dobu 474 hodín.

NEHÔD NA ŽELEZNIČNÝCH PRIECESTIACH PRIBUDLO

Vážnych a menších nehôd kategórie A3, B3, teda zrážka železničného vozidla s užívateľmi priecestí, bolo v minulom roku zaevidovaných 55. To predstavuje nárast celkového počtu o 6 nehôd oproti roku 2014. Pri nehodách na priecestiach utrpelo 14 osôb smrteľné zranenie, tento počet stúpol o 3 prípady. Smrteľné zranenia utrpeli 4 vodiči cestných vozidiel, 2 spolujazdci, 7 chodci a rušňovodič ZSSK. Ťažké zranenie utrpelo 12 osôb, z toho 6 vodiči cestných vozidiel, 4 spolujazdci a 2 chodci, a to predstavuje pokles o 8 prípadov.

NEHODOVOSŤ SO ZODPOVEDNOSŤOU ŽSR A DOPRAVCOV

Z viny zamestnancov alebo zariadenia ŽSR bolo v roku 2015 zaznamenaných celkovo 127 nehôd a incidentov, čo predstavuje oproti roku 2014 nárast o 38,5 prípadov. Najväčší nárast o 32 prípadov sme zaznamenali u incidentov kategórie C1 – lom koľajnice, ktorých bolo celkovo 98. Zároveň však treba poznamenať, že medzi nehody z viny ŽSR sú evidovateľné aj udalosti, ktoré vznikli konaním nezistenej osoby alebo organizácie, na ktoré nie je možné udalosť uzatvoriť (za rok 2015 ide o 4 nehody kategórie B1). Táto evidencia vychádza z ustanovení zákona o dráhach. V praxi ide napríklad o nárazy železničných vozidiel do predmetov prinesených do koľajiska nezistenou osobou alebo o nárazy do stromov spadnutých do priechodného prierezu koľaje z pozemkov neznámych majiteľov. Táto evidencia platí aj pre poruchy zariadení infraštruktúry v správe ŽSR evidované ako prevádzkové poruchy, ktoré vznikli napríklad výpadkom napájania z verejnej siete. Z viny zamestnancov alebo zariadenia dopravcov bolo zaznamenaných v roku 2015 celkom 62 nehôd a incidentov, tento počet taktiež oproti roku 2014 vzrástol. Pri jednej nehode so zodpovednosťou dopravcu ZSSK CARGO došlo, žiaľ, k smrteľnému zraneniu zamestnanca vo funkcii vlakvedúci nákladnej dopravy.

PRACOVNÝCH ÚRAZOV BOLO VIAC

V roku 2015 bolo prostredníctvom dispečerského aparátu oznámených 124 pracovných úrazov (PÚ) zamestnancov ŽSR. Z toho 55 bolo registrovaných, to znamená, že poškodenie zdravia zamestnanca si vyžiadalo lekárske ošetrenie a spôsobilo zamestnancovi PN viac ako tri dni. Počet týchto registrovaných PÚ stúpol o 21 oproti roku 2014. Dôvodom stúpajúceho počtu môže byť niekoľko. Za zvýšeným počtom stáli aj objektívne faktory, ako bol zvýšený počet pracovných výlukových dní, väčšie obstaranie materiálu potrebného na údržbu tratí, zvýšený počet odpracovaných hodín v riziku a v neposlednom rade aj v súvislosti s výstavbou koridoru a rekonštrukciami tratí za plnej prevádzky vlakov dopravu. V mnohých prípadoch ale došlo k pracovným úrazom z dôvodu zníženej pozornosti zamestnancov za nepriaznivých poveternostných podmienok v zimnom období, nedodržania bezpečných pracovných postupov, nepoužívania osobných ochranných pracovných prostriedkov, neznalosti ustanovení predpisov, urýchľovania pracovných postupov, zjednodušovania prác,



použitia zaužívaných nevhodných pracovných návykov, nevybavením zamestnancov potrebnou technikou a nástrojmi pri výkone opravárenskej činnosti a veľa iných. Najviac PÚ počas roka 2015 sa stalo zamestnancom OR Žilina a OR Zvolen – po 14 PÚ, zamestnanci OR Trnava utrpeli 12 PÚ a OR Košice 9 PÚ.



„NAJ“ Z EVIDENCIE PRACOVNÝCH ÚRAZOV

Za najhorší mesiac, čo sa týka úrazovosti na ŽSR, môžeme považovať január, počas tohto mesiaca sa stalo 9 PÚ. Najhorším dňom bol štvrtok (14 PÚ), najhorší čas bol vyhodnotený medzi 9 a 12 hodinou (26 PÚ) a vek 56 až 62 rokov (15 PÚ). Profesie, pri výkone ktorých sa v uplynulom roku najčastejšie vyskytol PÚ, sú traťový robotník, majster ŽTS (17 PÚ), posunovač a vedúci posunu (5 PÚ) a dozorca výhybiek, elektromontér, návestný majster, zámočník koľajových konštrukcií (po 3 PÚ). Najčastejšie sa vyskytujúcimi pracovnými úrazmi boli poranenia dolných končatín (podvrtnutie kolien, členkov, zlomeniny členkov, udretia, rezné rany, pricviknutie nôh, natiahnutie lýtkových svalov), poranenia horných končatín (zlomeniny, poranenie, pricviknutie prstov na ruke, vyklbenie ramien, pomliaždenie lakťa), poranenia rebier, chrbtice, hlavy, tvárových častí a oka. Medzi najhoršie pracovné úrazy zamestnancov v roku 2015 sa radia zlomeniny rebier, prepichnuté pľúca, zakrvácanie brušnej dutiny, zlomený driekový stavec K1, pomliaždenie mozgu, tváre a hrudníka.

103 VLASTNÝCH POŽIAROV V ROKU 2015

Spolu 142 požiarov na železničných dráhach, v objektoch a priestoroch prevádzkovaných ŽSR sme zaznamenali v roku 2015. Z tohto počtu bolo 103 vlastných požiarov ŽSR, 37 požiarov zmluvných dopravcov, 1 požiar objektu v správe ŽSR, ktorý bol v čase vzniku požiaru v ekonomickom prenájme a 1 požiar v priestoroch ŽSR vznikol pri zváraní vykonávanom zmluvným subjektom. V porovnaní s rokom 2014 počet vlastných požiarov je o 37 vyšší, oproti roku 2013 však došlo k poklesu o 20 požiarov. Škody vznikli v 12 prípadoch a predstavujú čiastku 47 797 €, uchránili sa hodnoty vo výške 55 452 €. Požiarovosť je ovplyvňovaná najmä počasím. V roku 2015 bolo jarné i letné obdobie mimoriadne suché a teplé, v dôsledku čoho v obvode dráhy vznikali požiare suchých porastov najmä brzdných vlakov, ale aj nedovoleným a úmyselným vypalovaním neznámymi osobami. V roku 2015 išlo o 73 požiarov suchých porastov, nachádzajúcich sa popri železničnej dopravnej ceste, čo je 71 % zo všetkých požiarov.

Osobnosťou železničnej a mestskej koľajovej dopravy pre rok 2016 sa stal Jozef VESELKA

Železničná doprava je neodmysliteľnou súčasťou dopravnej stratégie EÚ, ale i stratégie udržateľnosti životného prostredia. Zohráva dôležitú úlohu pri riešení otázky narastajúceho dopytu po bezpečnej, rýchlej, vysokokapacitnej, efektívnej a ekologickej doprave. Ambíciou železničnej dopravy je disponovať modernou a konkurencieschopnou infraštruktúrou, podporovať progres v jej inovácii, vrátane železničných dopravných prostriedkov osobnej a nákladnej dopravy. To sú atribúty, ktoré sú najčastejšie skloňované aj na medzinárodnej konferencii Fórum koľajovej dopravy. V dňoch 15. a 16. marca v bratislavskom hoteli DoubleTree by Hilton to bol už jej 12. ročník.

Cieľom tejto odbornej konferencie je už tradične ponúknuť priestor pre nové informácie, diskusiu a výmenu názorov a skúseností z oblasti železničnej a mestskej koľajovej dopravy.

Denisa Žiláková, generálna riaditeľka sekcie riadenia projektov z ministerstva dopravy, odprezentovala operačné programy v doprave. „**Využívanie finančných prostriedkov EÚ na modernizáciu železničnej infraštruktúry je v súčasnosti pre Slovensko kľúčový zdroj jej financovania,**“ povedala Denisa Žiláková. V prezentácii zhodnotila výrazné pokroky v rozvoji železničnej infraštruktúry na Slovensku, vybudovanej za spoluúčasti Operačného programu Doprava pre roky 2007 – 2013. Ten sa nám ako jedným z mála v rámci EÚ podarilo vyčerpať na 100 %. V príspevku zároveň predstavila pokračovanie modernizácie železníc a verejnej osobnej dopravy v súvislosti s aktuálnym Operačným programom Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020, ktorý prevzal štafetu po veľkom úspechu OPD.

Počas dvoch dní sa nielen prezentovalo a diskutovalo, ale hľadali sa aj riešenia vo vzťahu na potreby obcí, miest, krajov a regiónov pri integrácii a cezhraničnej koordinácii dopravy. Najdôležitejšie otázky týkajúce sa stavu a stratégie železničnej dopravy na Slovensku a v EÚ, Biela kniha EK, najzávažnejšie prekážky v procese prípravy



Druhý deň konferencie patril predovšetkým panelovej diskusii. Na otázky z pléna odpovedali kompetentní zástupcovia štátnej správy a verejnej samosprávy.

Jozef Veselka

ukončil vysokoškolské štúdium v roku 1986 na Stavebnej fakulte Slovenskej vysokej školy technickej v Bratislave.

V tom istom roku nastúpil k vtedajšej ČSD – Správe východnej dráhy, kde začína ako asistent na odbore investorskom, na investorskom úseku Nové Zámky.

V rámci kariérneho postupu prešiel rôznymi funkciami. V rokoch 1988 – 1992 bol zaradený vo funkcii samostatný odborný technický pracovník, neskôr ako vedúci odborný technický pracovník. V roku 1993 po organizačných zmenách v ŽSR pracoval ako technický pracovník Riaditeľstva ŽSR a od roku 1996 ako systémový špecialista na odbore investorskom GR ŽSR.

Od 1. 12. 1999 do 30. 11. 2006 zastával funkciu vedúci Strediska prípravy a realizácie Bratislava. Dňom 1. 12. 2006 bol Jozef Veselka menovaný do funkcie riaditeľa odboru investorského GR ŽSR. Medzi rokmi 2009 - 2010 sa stal zástupcom riaditeľa odboru investorského GR ŽSR a na krátky čas bol aj poverený funkciou námestníka pre rozvoj a informatiku GR ŽSR.

Dňom 27. 4. 2012 bol vymenovaný do funkcie námestníka GR ŽSR pre rozvoj a informatiku a v tejto pozícii pôsobí doteraz.



Na foto zľava: Slavomír Podmanický, Denisa Žiláková, Ondrej Podolec (nominant), Jozef Veselka – čerstvý držiteľ titulu Osobnosť železničnej koľajovej dopravy, Emil Rusko (nominant) a Štefan Hlinka.

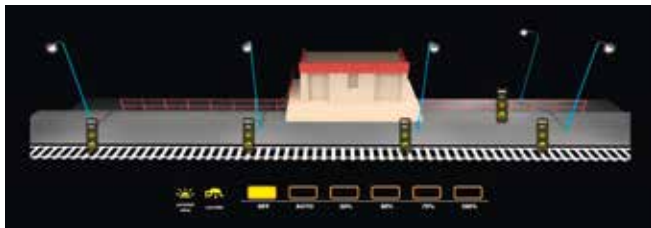
a realizácie stavieb dopravnej infraštruktúry boli témami diskusného fóra, ktoré sa uskutočnilo v rámci druhého dňa konferencie, kde na otázky odpovedali kompetentní zástupcovia štátnej správy a verejnej samosprávy. Spoločenský večer prvého dňa vyvrcholil tradičným vyhlásením prestížneho ocenenia „Osobnosť železničnej a mestskej koľajovej dopravy na Slovensku pre rok 2016“. Novinkou 12. ročníka bolo udelenie ocenenia v súťaži o najlepšie študentské práce. „**Spoločnosť PSKD sa snaží aj týmito akciami prinavrátiť tejto profesii stratenú pozíciu, dostať ju do popredia a vyzdvihnúť výnimočných ľudí, ktorí svojou činnosťou výrazne podporili koľajovú dopravu na Slovensku,**“ povedal Slavomír Podmanický, hlavný organizátor, predseda predstavenstva a generálny riaditeľ PSKD a Reming, a. s.

(sch)

Osvetlenie v Krivej ovládané cez internet

Železničná zastávka Krivá na oravskej trati síce na prvý pohľad vyzerá tuctovo, má však unikátne vonkajšie osvetlenie. Po rekonštrukcii svietidiel je nový systém riadenia osvetlenia ovládaný astronomickými hodinami aj pohybovými senzormi. Výnimočnosť systému ale tkvie v monitorovaní stavu a ovládaní svietidiel na diaľku pomocou počítača, tabletu alebo mobilného telefónu prostredníctvom internetovej siete.

Počas rekonštrukcie vonkajšieho osvetlenia v roku 2014 dostala zastávka Krivá 5 nových sklopných osvetľovacích stožiarov výšky 12 metrov a taktiež došlo k výmene starých výbojkových svietidiel za moderné LED svietidlá. Klasické ovládanie osvetlenia pomocou spínacích hodín nahradil nový systém riadenia osvetlenia. Závislý je od činnosti astronomických hodín, čo znamená, že osvetlenie sa zapína v čase západu a vypína v čase východu slnka. Na rohoch budovy zastávky sú nainštalované aj dva senzory pohybu, ktoré skenujú nástupište a koľaj pred budovou. „Ak v príslušnom priestore detekujú pohyb osôb alebo vlaku, svietidlá sa rozsvietia na maximum. Ak už senzory nezaregistrujú žiaden pohyb a uplynie čas oneskorenia, svietidlá sa stlmia na 20-percentnú, bezpečnostnú úroveň osvetlenia. Pri opätovnom detekovaní pohybu sa svietidlá znovu rozsvietia na 100 % a celý cyklus sa opakuje,“ opísal Ján Rohlíček, vedúci oddelenia elektrotechniky O460 GR ŽSR. Od konca roku 2015 je osvetlenie zastávky Krivá nastavené podľa osvetľovacieho kalendára, ale aj podľa jásd vlakov osobnej dopravy. Osvetlenie sa aktivuje na maximálnu úroveň 30 minút pred príchodom vlaku a v takom stave vydrží ešte 15 minút po odchode vlaku. Počas vlakových prestávok osvetlenie dosahuje bezpečnostnú úroveň 20 %. Riadiaca jednotka systému dokáže tiež selektívne ovládať svietidlá pomocou rádiový frekvenčnej komunikácie, nie je teda fyzicky prepojená káblami s jednotlivými osvetľovacími stožiarimi. A pomyselnú čerešničku na torte tohto unikátneho systému predstavuje ovládanie osvetlenia prostredníctvom internetovej siete, cez vytvorenú web aplikáciu pre riadenie a monitorovanie konkrétnych svietidiel. Riadiacu jednotku tak možno ovládať aj na diaľku - z počítača, tabletu alebo mobilného telefónu. Pri takejto konfigurácii majú zamestnanci údržby okamžitú informáciu o stave a prípadnej poruche osvetlenia. Filozofiou navrhnutého riadenia je vytvorenie automatickej prevádzky osvetlenia pri dosiahnutí čo najvyšších úspor elektrickej energie v zmysle, že sa svietia len tam a vtedy, keď to je naozaj potrebné.



Zobrazenie ovládania na PC



Vonkajšie osvetlenie na zastávke Krivá je v sieti ŽSR jedinečné.



Nalavo Ladislav Kubinec, vedúci SMSÚ EE SZ Vrútky a Ján Rohlíček, vedúci oddelenia elektrotechniky O460 GR ŽSR, testujú prostredníctvom mobilných telefónov ovládanie osvetlenia cez web aplikáciu.

Martin BALKOVSKÝ,
foto: autor

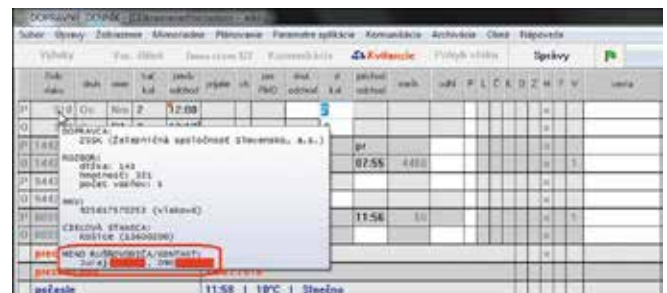
PIS - informácie na jednom mieste

Od marca sa výpravcovia a dispečeri vlakov dopravce ovela jednoduchšie dostanú k telefónnym číslam a menám rušňovodičov železničných dopravcov. Umožnilo to nasadenie nových funkcionalít zobrazovania kontaktov na vlak v prevádzkovom informačnom systéme (PIS), čo výrazne zlepšilo adresnosť, rýchlosť a dostupnosť týchto informácií na jednom mieste.

Aj v minulosti boli telefónne kontakty na rušňovodičov uvádzané vo viacerých aplikáciách PIS, ale ich vyhľadávanie v zostavách bolo pre výpravcov zložitá. Vďaka úprave a pridaní položky „Rušňovodič, kontakt“ v PIS (APL VDS verzia 3.2.3, APL EDD verzia 5.80 a APL GTN verzia 4.9.2) je meno rušňovodiča a kontakt na vlak zobrazované už priamo v riadiacich aplikáciách PIS. Najskôr však musí dopravca do systému zadať údaje o mene rušňovodiča a telefónny kontakt. V prípadoch, ak rušňovodič vlaku osobnej dopravy nemá pridelený služobný mobilný telefón, v PIS-e je kontakt na člena vlakového čaty. Až po tomto prvotnom kroku zo strany dopravcov sa údaje objavia v elektronických dopravných denníkoch, graficko-technologických nadstavbách elektronických stavadiel a vlakových dispečerských systémoch, kde si ich výpravcovia a dispečeri zobrazia, či už podržaním kurzora na číslu vlaku, alebo rozkliknutím pomocného okna priamo na trase vlaku panelu splneného GVD. Systém relevantne upravuje kontakty aj pri výmene rušňovodičov či vlakového čaty na trase vlaku. „V prípade, ak dopravca zašle zmenu kontaktu pred príchodom vlaku do nácestného dopravného bodu, táto zmena sa v riadiacich aplikáciách PIS zobrazí až po zadaní príchodu vlaku do dopravného bodu zmeny zloženia vlaku, čo je zvyčajne stanica alebo výhybňa. To znamená, že v príchodovom riadku vlaku uvedenom v elektronickom dopravnom denníku vidí výpravca kontakt pred výmenou rušňovodiča. Nový kontakt na rušňovodiča, ktorý v danom dopravnom bode vystrieda pôvodného rušňovodiča, výpravca vidí pri podržaní kurzora na

odchodovom riadku, ale až po zadaní príchodu vlaku. Je to z dôvodu, aby sa kontakt, poslaný dopravcom dopredu, zobrazoval relevantne k personálnym zmenám obsadenia personálu na vlaku k miestu, kde nastali a nedošlo k prípadnému mylnému volaniu vlakového personálu výpravcom,“ vysvetľuje Jozef Dudák, zástupca riaditeľa odboru dopravy GR ŽSR, ktorý je kľúčovým užívateľom informačných systémov PIS. Zavedená zmena naplní filozofiu užívateľského komfortu zobrazovania informácií v aplikáciách IS PIS, kde je dostupnosť dôležitých informácií pre zamestnancov ŽSR na jednom mieste bez toho, aby ich užívateľ hľadal cez niekoľko krokov, prípadne exportov alebo tlačových zostáv.

(balky)



Zobrazenie informácií o vlaku, vrátane kontaktov v elektronickom dopravnom denníku.

„Naše“ výnimočné žienky

O ženách v dejinách, o tých, o ktorých sme sa učili na hodinách dejepisu, sa už popísalo neúrekom. Zdanlivo obyčajným ženám súčasnosti však niekedy venujeme pozornosť len úlomkom. Medzinárodný deň žien, 8. marec, nám ale pripomína, že ženy vedia byť rovnocennými partnerkami mužom. Dokážu s nimi pracovať, šéfovať im a vykonávať aj rovnakú prácu ako oni. A pritom, stále sú to tie nežné, krásne a jemné bytosti. Takéto výnimočné a pritom celkom obyčajné žienky máme aj my v ŽSR.

Dokopy ich pracuje v ŽSR 3317, z toho v prevádzke je 1458 žien. V štyroch oblastných riaditeľstvách vykonávajú rôzne práce a neboja sa ani takých pozícií, ktoré sú zväčša obsadzované mužmi. Nájdete medzi nimi zámočníčky koľajových konštrukcií, signalistky, návestné majsterky. Aj keď na ústupe, no stále evidovaná je pozícia vodičky pracovného stroja v obvode OR Žilina, vo Vrútkach. Absolútne prvenstvo však patrí Márii Janegovej z obvodu OR Trnava. Je jediná žena v ŽSR, ktorá pracuje ako elektromontérka pevných trakčných a silnoprúdových zariadení v napájacej stanici v Novom Meste nad Váhom. Pani Mária pracuje na tejto pozícii dva roky a kolektív, v ktorom je okrem nej ešte osem mužov, si nevie vynachváliť. „**Ja sa tu cítim veľmi dobre a môžem úprimne povedať, že nič negatívne na nich nemôžem povedať,**“ s milým úsmevom na perách potvrdzuje svoje rozprávanie Mária Janegová. O tom, že je nielen jediná žena, ale vôbec historicky prvá zástupkyňa nežného pohlavia v tejto pozícii, potvrdzuje aj jej kolega, Július Václav: „**V tejto napájacej stanici pracujem 30 rokov a nikdy predtým tu nepracovala žiadna žena.**“ A pritom, práca to vôbec nie je jednoduchá, dôraz sa dáva hlavne na bezpečnosť. Ved' v tejto napájacej stanici sa transformuje napätie 20 110 kV na 25 kV a napája sa ním trakčné vedenie v úseku od spínacej stanice Dráhovce po Trenčiansku Teplú. Pani Janegovú však na túto prácu predurčovalo už elektrotechnické vzdelanie, ktoré si už len doplnila v ŽSR a práca, hoci náročná, sa stala jej zamest-



Mária Janegová. Naša jediná žena v pozícii elektromontérky pevných trakčných a silnoprúdových zariadení.

naním, do ktorého chodí denne s radosťou. A čo hovorí na mužsko – ženské pozície psychológ? „**Presadiť sa žene v typicky mužskom prostredí znamená vynaložiť väčšiu námahu a odvahu dokázať, že na to mám, že sa mužom vyrovnám, preferovať racionálny prístup v riešení problémov, mať vyššiu odolnosť a toleranciu voči sociálnemu tlaku a voči zaužívanej verejnej mienke. Ak chce naplniť svoje, takpovediac netradičné ambície, musí počítať aj s nepochopením, zvládať nekomfortné pracovné situácie a prostredie, ktoré sa neviaže**

k ženskému, jemnejšiemu prostrediu a vzťahom. Výber takejto práce je vždy otázkou motivácie,“ povedala Agnesa Číková, hlavná psychologička z Ústredného inštitútu vzdelávania a psychológie ŽSR. Podľa rozprávania našej jedinej elektromontérky pevných trakčných a silnoprúdových zariadení však môžeme smelo povedať, že nielen ona, ale aj celý kolektív v Novom Meste nad Váhom sú ukázkovým príkladom toho, ako vie žena perfektne zvládať mužskú prácu a čisto chlapecká partia prijať ženu - kolegyňu.

Ivana KAPRÁLIKOVÁ, foto: autorka



Mária Janegová s kolegom Júliusom Václavom, ktorý v rozhovore džentlmeny dodal: „**Dúfam, že aj jej sa dobre pracuje s nami.**“

S koľajnicami pracujú aj dámy v montérkach

V dnešnej dobe sa síce často hovorí o zrovnoprávnení mužov a žien, ale robotnícke profesie odvetvia železničných tratí a stavieb asi nie sú tie pravé miesta, kde by mala vládnuť emancipácia. Ved' je takmer nepredstaviteľné, aby sa ženy zaháňali krompáčom na trati či uťahovali vrtule v podvaloch. Avšak, vo Zvarovacom a regeneračnom stredisku vo Vrútkach pracuje päťica žien, ktoré dennodenne manipulujú s ťažkými koľajnicovými pásmi.



Alena Sajdáková a Elena Bezdedová si na prácu vo zvarovni zvykli.

So ženami vo zvarovni sa počítalo už počas výstavby strediska. Vybudovali sa oddelené šatne aj toalety. Dámske šatne sú síce menšie, ale „nežnejšia menšina“ to za diskrimináciu nepovažuje. Ved' je ich len päť a priestoru majú dostatok. Všetky sú zámočníčky koľajových konštrukcií a majú potrebné skúšky, oprávnenia aj certifikáty na obsluhu takmer všetkých strojov na spracovateľských linkách. Počas regenerácie alebo zvarovania koľajnic ovládajú pľly, brúsky, čistiacu stanicu alebo valčekové dráhy. Jedine defektoskopia a zvarovací stroj je doménou mužov. Takmer všetky sú aj žeriavničky, keďže žeriavy sa na stredisku používajú pri manipulácii s koľajnicovými pásmi. Po rekonštrukcii sa už ovládajú na diaľku, zospodu, takže už nie je dôvod štverať sa do kabíny tak, ako kedysi. „V 15-metrovej výške človek nesmel trpieť klaustrofóbiou ani závratmi. Podmienky v kabinke boli náročné, v zime sme sedeli v chlade a v lete zasa ako v skleníku. Keď nebola práca, sledovali sme okolie alebo sa zahĺbili do vlastných myšlienok. Kabínu sme si samé upratovali, dokonca vyvesili aj záclonky,“ hovorí Alena Sajdáková. „Ak nie sme pri žeriave, robíme iné činnosti, napríklad brúsime pľly. Ale brúsenie koľajnic mužom nezavidím, sú to veľmi nepríjemné vibrácie na ruky,“ prezradí Božena Chládeková. Ženská prítomnosť sa pozitívne podpisuje

aj na kultúre na pracovisku. „Muži nevelmi dbajú na čistotu, takže upratovanie haly, dennej miestnosti, ale aj šatní je na nás. Stále sa nájde nejaký papierik alebo ohorok z cigarety. Po upozornení si to zvyčajne aj uvedomia,“ veselým hlasom povie Marta Hadačová. Všetky sa však unisono zhodnú, že majú príjemných kolegov. Niekedy sa aj ako chlapi cítia, najmä keď sú oblečené v montérkach. Darmo ich pravidelne perú, ihneď sú špinavé. Stačí sa párkrát obtrieť o koľajnice, alebo sa suchnúť o niečo v hale, do ktorej prievane pravidelne navieva prach z okolitých polí. Samozrejme, že pri prevahe mužov sa museli popasovať aj s ich špecifickým slovníkom. Predsa len je trochu drsnejší ako ženský prejav. „Na železnici som začínala ako čistička výhybiek a často som sa pohybovala medzi posunovačmi. Ich vyjadrovanie ma ohúrilo, na čosi také som neboli zvyknutá. Dlhšie to trvalo, kým som sa chlapeckým manierom prispôsobila a dnes ich slovník považujem za normálny. Ale stále mám tendenciu ich prevychovávať,“ so smiechom počuť Eleny Bezdedovou. Ako však dodáva, len čo opustia brány strediska, zmenia sa na krásne dámy, ktoré by ste v civilnom oblečení len veľmi ťažko spoznali. Svoje slová na záver podporí aj jednou dávnou príhodou s bezdomovcom. „Zastavil ma cestou z práce a pýtal si peniaze na lístok na vlak, na cestu domov. Pri odpovedi, že je miestny a klame, ostal prekvapený. Bol presvedčený, že ma nikdy nevidel a neveril, že ho z videnia poznám.“ Vídavali sa pritom pravidelne. On sedával na lavičke v parčíku pri koľajisku, ona čistila výhybky. Lenže ako dáma zamaskovaná v montérkach.

Martin BALKOVSKÝ

Marta Hadačová žeriavom na diaľkové ovládanie presúva koľajnicové pásky do výrobného procesu.



Gabriela Keltošová je priekopníčkou v odvetví dopravy

Mužská dominancia je aj na vedúcich postoch odvetvia riadenia dopravy. Pravdepodobne pramení z histórie, keď do skupiny ľudí požívajúcich na verejnosti úctu, patrili okrem kňazov či učiteľov aj prednostovia staníc. Časom sa pozícia žien v spoločnosti zlepšila, ale prednostiek staníc je v ŽSR stále málo - iba sedem. Vedenie OR Žilina ale pripravilo „revolúciu“. Nedbalo na predsudky, a tak sa na začiatku tohto roka stala prednostkou sekcie riadenia dopravy Gabriela Keltošová, ktorá je prvou ženou v ŽSR na takomto poste.

Gabriela Keltošová prišla na post prednostky s bohatými skúsenosťami z dopravy. „Po vyštudovaní odboru železničná doprava na VŠDS v Žiline som začínala ako výpravkyňa. Neskôr som prešla na pracovisko s dispečermi, kde som pracovala ako analyzátorka GVD. Dlhé roky som robila výlukárku a bola som aj pri zavádzaní nových informačných systémov a technológií. Zastupovala som aj vedúceho oddelenia riadenia v jeho neprítomnosti,“ vysvetlila pani Gabriela. Vie, aké obmedzenia v doprave prináša modernizácia koridoru, pretože má o nich dostatočný prehľad z výlukových štábov. A samozrejme na nezaplatenie sú aj získané konexie. Toto všetko boli významné faktory, s ktorými uspela vo výbere

vedenia OR Žilina. Pomaly tiež preniká aj do ekonomickej stránky sekcie, ktorú doteraz registrovala len okrajovo. Taktiež musí spolupracovať aj s personálnym oddelením, keďže spolu s Petrom Blahom, námestníkom riaditeľa OR pre riadenie dopravy, „veľ“ vyše tisícke zamestnancov a desiatim prednostom staníc. „Na stanicích nám ubúdajú ľudia, ale v súvislosti s plnením štandardov pribudli navyše ďalšie povinnosti. Robotníci v doprave nie sú turnusoví zamestnanci, a tak na štandardy dozerajú aj signalisti zo stavadiel alebo výpravcovia,“ postážuje si prednostka. Sekciu zdedila vo funkčnom stave, no rada by zlepšila



Gabriela Keltošová v neformálnom rozhovore s novými prednostami staníc, ktorí sú na svojich pozíciách, takisto ako ona, od začiatku tohto roka. Naľavo sedí Milan Sobek, prednosta ŽST Žilina, vpravo je Richard Horál, prednosta ŽST Kralupy.

pracovné prostredia a niekedy aj naštrbené medzilidské vzťahy na stanicach. „Ak ľudia prestanú komunikovať, ak si prestanú odovzdávať pozitívne aj negatívne myšlienky, tak vznikajú problémy. Ako žena očakávam, že sa zmení spôsob komunikácie a bude kultivovanejší a citlivejší. Niekedy stačí ľudí len povzbudiť a začnú sa usmievať,“ konštatuje pani Gabriela a zároveň si uvedomuje, že práca s ľuďmi je beh na dlhú trať. Takejto výzvy sa ale nebojí. Je presvedčená, že keď doma dokáže „zmanažovať“ celú rodinu, tak prečo by nedokázala riadiť sekciu z pozície prednostky.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor

Elektrina jej učarovala na celý život

Ako mladé dievča chcela študovať ekonomiku, ale emigrácia jedného člena rodiny jej zhatila plány. Chtiac-nechtiac začala objavovať taje elektriny a elektrických zariadení, ktoré jej nakoniec určili aj životnú cestu. Dnes je z Jany Novákovej skúsená odborníčka, ktorá sa ako vedúca technického oddelenia sekcie EE OR Košice nestratí v širokom zábere a rôznorodých zariadeniach elektrotechnickej oblasti.

Ako mladá žiačka určite túžila po inom zamestnaní, lenže o jej osude rozhodli iní. „Nezobrali ma na ekonomickú školu, lebo sme mali v rodine emigranta. Šla som, kde bolo voľné miesto, na elektrotechnickú priemyslovku v Košiciach. Dievčatá

nemali o ňu záujem, preto ich prijímali neobmedzene,“ hovorí Jana Nováková. Mala šťastie na kolektív aj triedneho učiteľa, ktorý im na odborných predmetoch prebudil a rozvíjal vzťah k elektrine. Svoje znalosti zveľaďovala ďalej aj na Vysokej škole dopravy v Žiline a po doštudovaní odboru Elektrická trakcia a energetika v doprave nastúpila ku košickému Elektroúseku. Ihneď zistila, že vedomosti zo školy sú úplne odlišné od reality. Prax získavala väčšinou na technickom úseku, šťastie mala aj na korektných kolegov, ktorí ju mnohému priučili. „Elektrotechnika a energetika na železnici má veľmi rozsiahly záber. Od silnoprúdových zariadení, ako sú elektroinštalácie, prípojky, osvetlenia, transformátory stanice, trakčné vedenia, napájacie vedenia 6 kV,

vysokonapäťové linky 22 kV a 110 kV až po trakčné meniarne. Sú tu aj sofistikované zariadenia ako riadiace systémy pre diaľkové ovládanie elektrozariadení. Musíme mať technické znalosti, aby sme vedeli posúdiť správnosť projektov, ktoré k nám vo veľkom množstve prichádzajú na oddelenie, napriek tomu sa nik neodváža povedať, že všetko dokonale ovláda,“ prezrádza Jana Nováková, ktorá sa ani teraz, na vedúcej pozícii, nehanbí priznať, že neovláda všetko stopercentne. Nikdy však nemala pocit, žeby ju častokrát ako jedinú zástupkyňu nežnejšieho pohlavia na pracovných poradách chcel nejaký muž oklamať, alebo sa nebudaj nad ňou vedomostne vyvyšovať. „Ako žena som to mala náročné, aby som si vybudovala vzťah k tomuto odboru. Robím však túto prácu rada, pretože ma zaujíma. Viete, človek musí chodiť do práce s pocitom, že sa tam dobre cíti, lebo ak nie, tak stagnuje alebo musí zmeniť povolanie,“ zamyslela sa na záver Jana Nováková a vie aj prečo to spomenula. Medzi kolegami – elektrikármi pôsobí už obdivuhodných 33 rokov.

Martin BALKOVSKÝ



Jane Novákovej, ako vedúcej technického oddelenia sekcie EE OR Košice, prejde rukami množstvo projektovej dokumentácie. Problém jej nerobí ani „čítanie“ technických výkresov so zložitými elektrickými schémami.

LADCE

Do pilotného projektu zavedenia štandardov vo vybraných železničných staniách bolo z obvodu OR Žilina zaradených 10 staníc. Druhá fáza projektu navýšila tento počet o ďalších 5 nesamostatných staníc. Jednou z nich je aj doprava diaľkovo ovládanej trate v Ladcoch, v ktorej sú jednotlivé kvalitatívne štandardy uplatňované a kontrované od prvého dňa tohto roku.

Keďže železničná stanica Ladce sa nachádza na koridorovej trati poniže Púchova, ani ona neunikla modernizačnej činnosti, ktorá sa výrazne podpísala pod jej súčasný vzhľad. Rozsiahle úpravy, uskutočnené v rokoch 2011 a 2012, zmenili výpravnú budovu a taktiež usporiadanie koľajiska s tak trochu netradičným usporiadaním nástupíšť, čím sa priestor pre sledovanie štandardov dostal „natiahol“. Cestujúca verejnosť má k dispozícii útulnú čakáreň vo



Docielenie štandardov v Ladcoch sfažuje vysoká prašnosť, ktorú produkuje najmä miestna cementáreň.

výpravnej budove, nové prístrešky na 2. nástupišti a podchod s výtahom. Skrátka, všetko je vynovené, čo môže zvädzať k domnienke, že sledovanie štandardov v tejto stanici je iba formálna záležitosť. Žiaľ, nie je tomu tak, pretože aj tu sa už objavili „tiežcestujúci“, ktorí primitívnym a vandalským spôsobom prejavili svoj postoj k novým prístreškom. „V uplynulom období sme ich už niekoľkokrát opravovali. Šlo najmä o vytrhané lavičky, poškodené svietidlá, stropné kazety alebo smetné koše. V súčasnosti zabezpečujeme opravu verejných WC a dokončenie terénnych úprav tak, aby celkový dojem z priestorov stanice bol ešte lepší,“ povedal Jozef Krajčovič, prednosta sekcie ŽB OR Žilina. Spomenul ešte jedného veľkého „nepriateľa“, ktorý však na rozdiel od občasných výpadov vandalov neustále atakuje stanicu v Ladcoch. Je ním vysoká prašnosť. Z jednej strany stanice sa na nej podieľa cesta s veľkou premávkou nákladných vozidiel premávajúcich na blízku skládku dreva, no a na druhej strane, v bezprostrednej blízkosti stanice, stojí cementáreň. Najmä jej vplyv je na zariadeniach železničnej infraštruktúry viditeľný a spôsobuje veľké problémy s udržiavaním ich čistoty.



Vzájomne posunuté nástupištia v Ladcoch predlžujú priestor sledovania štandardov. Vandalov priťahujú najmä prístrešky na 2. nástupišti.

(balky), foto: Jozef KRAJČOVIČ

TOPOĽČANY

Nová výpravná budova v ŽST Topoľčany slúži už od roku 1995 a dĺžka prevádzkovania budovy zanechala stopy na jej vzhľade, ako aj technickom stave. Zavedenie štandardov v tejto ŽST si vyžadovalo opravu omietok, náterov fasády výpravnej budovy a výmeny dažďových žlabov, ktoré sa podarilo zrealizovať v priebehu minulého roka.

Začiatkom roka 2015 prebehla aj oprava WC pre cestujúcu verejnosť vo výpravnej budove, pri ktorej sa vymenili dvere na toaletách, sanitárna keramika, vodovodné batérie a oprava kanalizácie. V minulom roku bola taktiež vykonaná výmena vykurovacích telies vo vestibule výpravnej budovy a nové označenie názvu stanice s logom ŽSR zo strany od prístupovej komunikácie. Keďže ani okolie železničnej stanice nevyhovovalo stanoveným štandardom, v uplynulom roku sa začalo aj s asanáciou zdevastovaných a pre zabezpečovanie prevádzky nepotrebných budov v okolí výpravnej budovy. Železničnú stanicu Topoľčany čakajú v najbližšom období ďalšie výrazné zmeny, preto sme sa prednostu stanice Františka



Vlani sa v topoľčianskej stanici vymenili aj vykurovacie telesá vo vestibule.



Mičiaka opýtali, aké to budú. „V najbližšom období bude v našej stanici realizované osadenie cyklostojanov, ktoré zabezpečuje MO Bratislava a doposiaľ pre potreby cestujúcich chýbali. V priebehu roka dôjde tiež k zmene dislokácie pracoviska SMSÚ OZT ZT Leopoldov v ŽST Topoľčany, toto pracovisko bude presunuté do priestorov bývalého batožinového tranzita vo výpravnej budove. Tým bude umožnené zrealizovať zámer asanácie budovy ATÚ, ktorá sa týmto stane nepotrebnou,“ hovorí prednosta stanice. V súvislosti s už zrealizovanou a plánovanou asanáciou budov je zámer úpravy výšky nástupištia pri koľaji č. 3 v mieste asanovanej starej staničnej budovy, zariadenia oddeľovacieho trávnatého pásu medzi nástupišťom pri koľaji č. 3 a voľným priestranstvom, ktoré vzniklo asanáciou budov. Tak ako každý rok, aj teraz bude s príchodom jari obnovená kvetinová výzdoba v okolí výpravnej budovy. Ako vo väčšine železničných staníc, aj v ŽST Topoľčany je najväčším problémom vandalizmus, predovšetkým grafity, ktorých odstraňovanie je veľmi náročné. Ďalším problémom sú bezdomovci, ktorí využívajú priestory určené pre cestujúcu verejnosť a tým znižujú kultúru cestovania z pohľadu verejnosti.

(pop), foto: František MIČIAK

Povrchnosť v príprave vlakových ciest sa nevypláca

Pri zisťovaní príčin vzniku nehôd a prevádzkových porúch, rovnako ako aj pri kontrolnej činnosti kontrolných zamestnancov jednotlivých oblastných riaditeľstiev, sa okrem pozornosti a svedomitosti väčšiny zamestnancov sporadicky zistí aj laxný prístup dopravných zamestnancov k plneniu svojich pracovných povinností. Konkrétne ide o činnosti spojené s prípravou vlakovkej cesty a následne so sledovaním jazdy vlaku, kde sa nedbanlivosť určite nevypláca. U zamestnanca to môže viesť až k odobratiu osvedčenia o odbornej spôsobilosti, ale pre železničnú prevádzku to znamená ohrozenie bezpečnosti a plynulosti s rizikom vážneho poškodenia železničnej infraštruktúry, koľajových vozidiel alebo vzniku vážnych úrazov.

VOĽNOSŤ VLAKOVEJ CESTY JE DÔLEŽITÁ

Príprava vlakovkej cesty je v zmysle článku 872 predpisu ŽSR Z 1 Pravidlá železničnej prevádzky súhrn predpísaných dopravných úkonov a pracovných postupov, ktoré musia byť v stanici vykonané pred postavením vlakovkej cesty a následnou jazdou vlaku. Z pohľadu bezpečnosti železničnej dopravy je za jeden z najdôležitejších úkonov považovaná kontrola voľnosti vlakovkej cesty. Samotný pojem „voľná vlaková cesta“ je definovaný ako stav, kedy táto cesta nie je obsadená dráhovými vozidlami. Spôsob zisťovania voľnosti vlakovkej cesty určuje prevádzkový poriadok pre každú dopravňu, spravidla sa však zisťuje pohľadom do koľajiska alebo pochôdzkou v koľajisku. V staniciach so zabezpečovacím zariadením, ktoré pri riadnej činnosti samočinne znemožňuje postaviť hlavné návěstidlo na návěst' dovoľujúcu jazdu, ak je vlaková cesta obsadená, voľnosť vlakovkej cesty sa zisťuje pohľadom na indikačnú dosku alebo monitor. Pri riadnej činnosti zabezpečovacieho zariadenia to majú najjednoduchšie tí dopravní zamestnanci, ktorí slúžia v dopravniciach so zabezpečovacím zariadením tretej, teda najvyššej kategórie, kde je voľnosť zisťovaná koľajovými obvodmi alebo počítačmi osí. Žiadne technické prostriedky však nenahradia pozorného zamestnanca. Ako dosvedčujú nasledujúce prípady z prevádzky, voľnosť vlakovkej cesty môžu narušiť aj iné okolnosti z vonkajšieho prostredia, nielen koľajové vozidlá.

10. január 2011

Dozorca výhybiel na St. I v ŽST Zbehy nahlásil, že nemá voľnú koľaj pre odchádzajúci osobný vlak smer ŽST Lužianky, nakoľko sa v priestrodnom priestere nachádzalo cestné motorové vozidlo, ktorého vodič nevládol pravotočivú zákrutu a vyletel z cestnej komunikácie do koľajiska.

27. apríl 2015

Vonkajší výpravca ŽST Žilina zbadal v koľajisku požiar. Horel podval, ktorý bol čiastočne uhasený hasiacim prístrojom a následne pohotovosťou SMSÚ ŽTS TO Žilina.

9. september 2015

Osobná pokladnička na zastávke Lysá pod Makytou nahlásila voľne sa pohybujúceho koňa v koľajisku.

14. január 2016

Osobná pokladnička na zastávke Banská Bystrica mesto nahlásila spadnutú skalu na traťovú koľaj Banská Bystrica – Radvaň.



Voľnosť vlakovkej cesty môžu narušiť nielen koľajové vozidlá, ale aj iné okolnosti z vonkajšieho prostredia. Výpravca ŽST Čremošné 13. februára 2016 spozoroval spadnutý strom krížom cez hlavnú koľaj od ŽST Harmanec jaskyňa, za úrovňou vchodového návěstidla. Rušňovodič vlaku dopravcu RegioJet bol dispečerom včas vyznamenaný o prekážke na trati a bezpečne zastavil pred ňou.

SLEDOVANIE JÁZD VLAKOV JE POVINNOSŤ

V článku 862 predpisu Z 1 je uvedené, že výpravca alebo zamestnanec určený prevádzkovým poriadkom sleduje vlak počas vchodu, odchodu a prechodu. Okrem výpravcu sledujú vlak všetci zamestnanci zúčastnení na zabezpečení jazdy vlaku (výhybkár, závorár a pod.). Títo zamestnanci sú povinní sledovať jazdu vlaku až kým celý prejde okolo nich alebo zastaví, a to z miesta stanoveného prevádzkovým poriadkom. V prevádzke sa nachádzajú aj technické prostriedky, ktoré dokážu počas jazdy vlaku vyhodnotiť horú-cobežnosť ložísk, ploché kolesá, horúce obruče alebo iné chyby na pojazde koľajových vozidiel. Vo fáze projektovej prípravy sú aj tzv. Check Pointy, ktoré budú kontrolovať aj napr. obrys vozidiel, preťaženie vozňov a iné parametre, ktoré by mohli vplývať na bezpečnosť dopravy. Dovtedy, a vzhľadom na možnú chybovosť takejto kontroly asi aj nastalo, však zostane táto povinnosť aj na samotných zamestnancoch. Článok 863 predpisu Z 1 stanovuje následne postup pri zistení akéhokoľvek nedostatku: „**Ak zamestnanci, sledujúci jazdu vlaku (PMD) alebo technické zariadenie na sledovanie dráhových vozidiel, zistia poruchu ohrozujúcu bezpečnosť prevádzkovania dráhy alebo dopravy na dráhe, musia bez omeškania vykonať opatrenie na odvrátenie tohto nebezpečenstva a vyzrozumieť rušňovodiča vlaku o zistení alebo indikovanej poruche a jej mieste vo vlaku.**“ V praxi to vyzerá asi takto:

6. december 2014

Počas jazdy nákladného vlaku cez ŽST Vrútky nákladná stanica spozoroval výpravca zadymenie nečinného hnacieho vozidla radeného vo vlaku. Vlak bol zastavený v ŽST Vrútky, vzniknutý požiar bol hasený svojpomocne rušňovodičom a následne privolaným hasičským zborom.

29. august 2014

Pri prechode nákladného vlaku cez ŽST Krásno nad Kysucou spozoroval výpravca zabrzdený vozeň v strede vlaku. Na zastavenie vlaku bolo vypnuté napájanie trakčného vedenia nad 1. traťovou koľajou.

5. máj 2015

Počas prechodu nákladného vlaku cez ŽST Liptovský Mikuláš si signalista všimol, že zo siedmeho vozňa za hnacím vozidlom sa sype substrát. Po kontrole vozmajstrom bol vozeň z vlaku vyradený kvôli poškodenej podlahe.

15. júl 2015

Počas prechodu nákladného vlaku cez ŽST Kysucké Nové Mesto bola zistená poškodená plachta na loženom vozni. Po prehliadke vlaku vozmajstrom bol vozeň z vlaku vyradený.

Uvedené príklady prezentovali nedostatky na koľajových vozidlách, zistené dopravnými zamestnancami, ktoré mohli pri nesledovaní jazdy vlaku a neprijatí predpísaných opatrení skončiť napríklad vykoľajením, lomom koľajnice alebo poškodením trakčného vedenia. Ešte nebezpečnejšie bývajú prípady, kedy do odchádzajúceho vlaku osobnej dopravy naskakujú cestujúci, ktorí sa po zablokovaní dverí nemôžu dostať dovnútra, a preto sa vezú na schodíkoch alebo na nárazníkoch, prípadne sa vezú na nákladných vozňoch. Takéto nezodpovedné správanie eviduje odbor bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR pomerne často a v mnohých prípadoch neskončí tragicky len vďaka pozornému výkonu služby zamestnancov, sledujúcich jazdu vlaku, ktorí zabezpečia jeho okamžité zastavenie.

Reklamovať sa oplatí!

Železničari, zasielajte svoje podnety zodpovedným!

Predstavte si situáciu, že ste si domov kúpili tovar. Za tovar ste riadne a včas zaplatili, ten je však úplne alebo čiastočne nepoužiteľný. Stáva sa, že používaním zistíte jeho nekvalitu. Alebo ste si dali vymaľovať byt a na odvedenej práci vidíte, že nie je kvalitne vykonaná. **TAK TO SA STÁVA AJ NA ŽELEZNICI. ČO TERAZ? Riešením je reklamácia!**

Neváhajte a upozornite svojho nadriadeného! Ani doma by ste to nenechali len tak.

Reklamácia je odpoveď na nekvalitu a treba ju uplatniť bez zbytočného odkladu – hneď, ako ju zistíte.

EVIDUJEME UŽ PRVÉ ÚSPECHY Z PRAXE

Že sa naozaj oplatí ozvať a upozorniť na to, že dodávateľ nedodal tovar tak, ako bolo požadované, ukázali reklamácie OOPP (obuv a plášte), prístrojov mobilnej komunikácie, mazív alebo nábytku (stoličiek a kresiel), ktoré za rok 2015 predstavovali najväčšiu skupinu reklamovaných tovarov. Opisovanie dôvodov nekvality by bolo rozsiahle, čo je však podstatné, že v roku 2015 sme ušetrili nemalé náklady na ich opravu. Len v rámci vyššie spomenutej skupiny reklamovaných tovarov ich obstarávacía hodnota predstavovala sumu 70 830,90 € a dodávateľia vykonali opravy na vlastné náklady, dodali nové kusy alebo poskytli finančnú kompenzáciu formou dobropisu. Takže to naozaj stálo za trochu námahy. Jednotlivo sa môže zdať váš problém s nekvalitným dodaním práce, služby, tovaru nepodstatný, avšak taký istý problém môžu

mať aj na iných pracoviskách ŽSR, preto je dôležité využiť svoje právo na reklamáciu vždy. V roku 2015 naši dodávateľia uznali až 422 reklamačných podaní za OPRÁVNENÉ (viac ako tri štvrtiny zo všetkých podaných) a svoju chybu napravili opravou na vlastné náklady alebo novým dodaním. Tieto reklamácie sa týkali tovaru, služieb, ale aj investícií. Boli aj také, ktoré dodávateľia neakceptovali, avšak aj keď reklamácia nedopadne v náš prospech, táto skúsenosť môže v budúcnosti prispieť k zvýšeniu kvality dodávateľských vzťahov alebo nám pomôže pri ďalších nákupoch. „Keď sa nedáme, dodávateľia veľmi rýchlo zistia, že na železnici sa neoplatí dodávať tovar s chybami alebo poskytovať nekvalitne odvedenú prácu,“ hovorí Jana Krupcová, riaditeľka finančného odboru GR ŽSR. Uplatnenie

reklamácií voči externým dodávateľom sa riadi smernicou k postupu uplatňovania práva na reklamáciu voči externým dodávateľom ŽSR pod číslom: 10491/2015/0310-6. Obsahuje všetky formuláre, ktoré stačí vyplniť a poslať v elektronickej podobe na e-mailovú adresu: reklamacie@zsr.sk. Centrálna evidencia reklamácií (skr. CER) je umiestnená na portáli ŽSR. Údaje z CER sa dajú využiť pri ratingu externých dodávateľov ŽSR. Nekvalitných dodávateľov je možné následne zaradiť na tzv. „čiernu listinu“, čím sa vylúčia zo zoznamu našich dodávateľov. Správca CER a hlavný manažér pre reklamácie sú pripravení pomôcť pri zabezpečení evidencie, vyplnení formulárov alebo poskytovaní informácií v tejto oblasti. Neváhajte v prípade potreby kontaktovať správcu CER: Petra Benčíka (bencik.peter@zsr.sk, 920/5003).



Kniha je záhradou, ktorú si môžeme nosiť so sebou

Podmienky pre naplnenie obsahu tohto arabského príslovia sa pokúsili vytvoriť aj v železničnej stanici vo Vranove nad Topľou.



lou. Po niekoľkých, už fungujúcich knižniciach po staniciach aj tu vznikla staničná knižnica na návrh riaditeľky Hornozemplínskej knižnice vo Vranove nad Topľou Emílie Antolíčkovej. Otvorili ju v tretí marcový deň v rámci podujatia Týždeň slovenských knižníc. Slávnostného otvorenia sa zúčastnil aj primátor mesta Vranov nad Topľou Ján Ragan a súbor vranovského súboru Cífroško, ktorý svojim vystúpením zaujal aj cestujúcich. „Požičiavanie bude prebiehať tak, že ak si cestujúci vyberie niektorú knihu a začíta sa do nej, tak si ju môže zobrať so sebou do vlaku. Na ceste späť môže knihu vrátiť, alebo ju nechať v inej železničnej stanici, kde je podobná knižnica. Je to naozaj na dobrovoľnej báze. Nikto nebude nútený vrátiť knihu pod hrozbou nejakej upomienky. Chceme týmto u ľudí budovať úctu ku knihám, aby k nim mali bližší vzťah,“ podotkla riaditeľka Emília Antolíčková. „Našou povinnosťou je vytvárať podmienky, aby sa cestujúci v priestoroch železničnej stanice cítili príjemne. Mys-



lím si a verím, že zriadenie novej knižnice k tomu prispeje,“ dodal Ján Dargaj, prednosta ŽST Vranov nad Topľou.

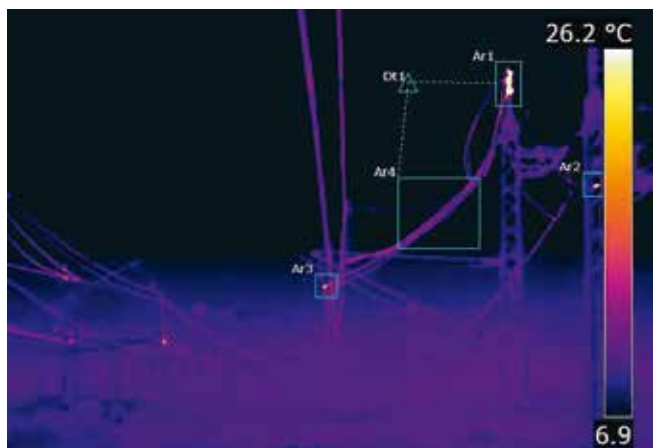
Termografické kamery odhalia trolejárom neviditeľné poruchy

O elektrickom prúde sa vo všeobecnosti tvrdí, že je neviditeľný zabijak. V mnohých prípadoch sú voľným okom neviditeľné aj poruchy elektrických vedení, cez ktoré elektrický prúd preteká. Uvedomujú si to aj zamestnanci údržby trakčných vedení, ktorí si na pomoc požívajú kolegov s termografickými kamerami zo sekcie EE Výskumného a vývojového ústavu železníc. Termografické merania zobrazia povrchové teploty komponentov trakčnej zostavy a lokalizujú horúce miesta ako možné zdroje poruchy.

Okrem okolitých parametrov, akými sú teplota a vlhkosť vzduchu a sila vetra je pre termografické meranie najdôležitejšie zaťaženie trakčného vedenia vysokým, až 2000 ampérovým prúdom. Takúto záťaž môže vytvoriť ťažký nákladný vlak, ale účinnejší je spôsob, aký sa používa pri elektrickom ohreve trakčného vedenia na odstránenie námrazy, keďže v tomto prípade je prúd tečúci trakčným vedením relatívne stabilný. Všetky vodiče – trolejový drôt, nosné lano, zosilňovacie laná ale aj prúdové prepojenia i samotné úsekové odpájače sa tokom prúdu zohrejú. Niektoré miesta, najmä svorky a lisované spoje, predstavujú pre pretekajúci prúd väčší odpor a ohrejú sa na oveľa vyššiu teplotu. A práve takéto miesta odhaľujú termografické merania. „Termokamera zobrazuje intenzitu infračerveného žiarenia, ktoré vyžaruje každý reálny objekt. Namerané hodnoty vyhodnocujeme ako tepelný rozdiel oproti štandardnej povrchovej teplote trolejového drôtu, vzniknutej pri rozmrazovaní. Rekordná nameraná povrchová teplota bola vyše 450 °C. Kamery snímajú trakčné vedenie z prehladkovej veže montážneho voza, ktorý sa pohybuje rýchlosťou približne 50 km/h medzi dvoma napájacími stanicami. V roku 2008 sme realizovali leteckú termografiu, kedy sme z vrtuľníka leteli za ťažkým nákladným vlakom. Z výšky sme zmerali aj spätnú trakčnú prúdovú cestu - teda prepoje na koľajniciach a vykonali aj vizuálnu kontrolu trakčných a napájacích vedení, čo



Miestami tepelných porúch sú najčastejšie skrútkové svorky a lisované spoje vedení. V Stred nad Bodrogom vykazoval vysokú teplotu úsekový odpájač, preto ho zamestnanci SMSÚ EE TV Trebišov vymenili.



Termografická kamera odhaľuje neviditeľné poruchy na trakčnom vedení ako miesta s vysokou teplotou.



Štefan Kaško a Norbert Pribék, elektromontéri zo SMSÚ EE TV Trebišov, na vrchole stožiaru trakčného vedenia montujú nový úsekový odpájač. Služi na spínanie elektrických úsekov trolejového vedenia, v tomto prípade ŽST a širšej trate.

pri meraniach z montážnych vozov nie je možné. Nevýhodou leteckého merania je, že nie stále dosiahneme optimálne prúdové zaťaženie, ktoré sa mení jazdou vlaku,“ uviedol Slavomír Seman, vedúci oddelenia diagnostiky trakčných vedení sekcie EE VVÚŽ. Údaje z termografickej kamery sú analyzované a výsledky spracované do protokolu, z ktorého správcovia trakčných vedení ihneď lokalizujú poruchové miesta. Len medzi trakčnou meniarňou Borša a Čiernou nad Tisou bolo odhalených 63 takýchto „rizikových“ miest. Väčšinou to boli tepelné poruchy na skrútkových svorkách a lisovaných spojoch, ale napríklad v Stred nad Bodrogom bolo potrebné vymeniť celý úsekový odpájač. „Poruchy sú podľa dosiahnutého teplotného rozdielu rozdelené do štyroch kategórií. Keďže každý spoj má určitý prechodový odpor, pár stupňov navyše ešte nič neznamená, ale desiatky stupňov už signalizujú nevyhnutnosť údržbárskeho zásahu. Niekedy stačí spoj len rozobrať a prečistiť, inokedy je potrebné vymeniť celé súčasti trakčného vedenia,“ povedal Ján Tichý, vedúci SMSÚ EE TV Trebišov. Periodicita termografických meraní nie je presne stanovená. Sekcia EE VVÚŽ ich vykonáva na základe požiadaviek správcov, pričom im tiež odporúča, aby boli súčasťou zimných opatrení, kedy je vhodné komplexne overiť celý systém rozmrazovania trakčného vedenia.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor

Slavomír Seman z VVÚŽ sleduje trakčnú zostavu termografickou kamerou z prehladkovej veže montážneho voza.



ŽSR hľadali nových zamestnancov na Profesia Days

Ako sme už v minulom roku v Ž semafore informovali, ŽSR sa aktívne zúčastňujú na veľtrhoch práce. K minuloročnému veľtrhu Práca a kariéra v Trnave sa tento rok pridala aj účasť na medzinárodnom veľtrhu pracovných príležitostí s názvom Profesia Days, ktorý sa uskutočnil na výstavisku Incheba v Bratislave. Zamestnanci odboru ľudských zdrojov a OR Trnava tam v dňoch 17. a 18. februára získavali záujemcov o prácu v našej firme.

Cieľ účasti na Profesia Days bol jasný - prezentovať našu firmu ako jedného z najväčších zamestnávateľov na Slovensku. ŽSR tu mali prenájaté dva prezentačné stánky. Menší bol umiestnený v zóne venovanej absolventom a zamestnanci OR Trnava sa venovali s ponukou voľných pracovných

pozícií čerstvým absolventom stredných a vysokých škôl. Väčší stánok bol umiestnený na veľmi výhodnom mieste - hneď pri vstupe vo všeobecnej zóne. „Tu sme sa zamerali na prezentáciu informácií o možnostiach duálneho vzdelávania v ŽSR, voľných pracovných pozícií a zároveň sme v ňom predstavovali našu firmu ako celok,“ zhrnula Katarína Tóthová, vedúca oddelenia personálneho riadenia a vzdelávania. Počas týchto dvoch dní sme zaujali aj propagačným videom, ktoré cyklicky prebiehalo na veľkej obrazovke. Opýkali sme sa aj na to, či účasť ŽSR bola na veľtrhu úspešná. „Áno, sme veľmi radi, že sme zaznamenali spätnú väzbu záujmu o ŽSR v podobe vyzbieraných životopisov. Môžeme teda kon-



Záujemcom o prácu poskytoval informácie aj Mário Oleš, riaditeľ odboru ľudských zdrojov.



Takto vyzeral náš väčší stánok, okolo ktorého denne prešlo množstvo ľudí a železnice si tým získali záujemcov o zamestnanie. Na foto sú zľava Alexandra Mikušová a Jana Hodrušská z O 510 GR ŽSR.

štatovať, že akcia Profesia Days splnila naše očakávania a veríme, že z účasti na tomto podujatí sa stane tradícia, v ktorej budeme pokračovať aj v nasledujúcich rokoch,“ povedala K. Tóthová.

(pop)



ŽILINSKÁ UNIVERZITA V ŽILINE
Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov
Katedra železničnej dopravy



KATEDRA ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY

Fakulta prevádzky a ekonomiky
dopravy a spojov
Žilinská univerzita v Žiline
Univerzitná 1, 010 26 Žilina
Tel. 041/513 3401
kzd@fpedas.uniza.sk
www.kzd.uniza.sk



Katedra železničnej dopravy,
Žilinská univerzita — oficiálna stránka

Termín podania prihlášky: 30.4.2016

Prijímacie konanie

Všetky potrebné informácie na:

www.fpedas.uniza.sk



Príďte k nám študovať
študijný program

ŽELEZNIČNÁ DOPRAVA

a uplatníte sa
v odbore!

kzd.uniza.sk



VZDELANIE

V rámci študijného programu sa absolventi pripravujú pre potreby prevádzkovateľov a používateľov železničnej, integrovanej, intermodálnej i podnikovej dopravy, ktorí sú schopní na základných a stredných stupňoch riadenia manažovať dopravné a prepravné technologické procesy, ako aj podnikové a ekonomické činnosti. V nadväzujúcom akreditovanom inžinierskom štúdiu po zvýšení kvalifikácie sú absolventi pripravení zastávať najvyššie manažérske funkcie v odvetví železničnej dopravy.

Profesijné zameranie absolventa sa opiera o komplexné znalosti technológie dopravných a prepravných procesov odboru železničnej dopravy, základné znalosti ostatných odborov dopravy, ako aj o potrebné podnikateľské zručnosti zahŕňajúce tvorbu podnikovej stratégie, aplikovaný marketing, operačný a finančný manažment a controlling. Štúdium je tak zamerané na komplexné poznanie nielen dopravných a prepravných procesov, ale aj na ekonomickú stránku týchto činností, čo vytvára podmienky pre výchovu špecializovaných absolventov zdatných i v oblasti ekonomických procesov, marketingu a manažmentu.

Katedra železničnej dopravy disponuje dopravným laboratóriom pre praktickú výučbu dopravnej prevádzky a počítačovými učebňami so špecializovaným softvérom.

Študenti majú možnosť stáží v železničných podnikoch, s ktorými má katedra nadviazanú úzku spoluprácu. Súčasťou študijného plánu sú odborná prax i odborné exkurzie, ktoré dopĺňajú teoretické vedomosti a profilujú absolventa i po praktickej stránke.



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?

Aj tento rok sa budeme venovať témam, na ktoré nás upozorníte, alebo pošlete tipy.

Napište nám na adresu redakcie:
Ž semafor, Štefánikova 60, Košice
prípadne na e-mail: zsemafor@zsr.sk
alebo zavolajte na tel.: 910 - 3203.

Kontakty na jednotlivých redaktorov nájdete v tiráži.

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

TEŠÍME SA NA VAŠE NÁMETY, TIPY, ČI FOTOGRAFIE.



Foto: Dana SCHWARTZOVÁ

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 FEBRUÁROVEJ FOTOHÁDANKY JE:

Nezбудská Lúčka - Strečno

VÍŤAZKOU SA STALA A VECNÚ CENU ZÍSKAVA:

Alena JANÍKOVÁ zo Žiliny.

BLAHOŽELÁME!

| Inštruktor autoškoly hovorí mladej vodičke: - Slečna, mali by ste sa častejšie dívať do zrkadla. - Ja viem, ale mám ho ... tajnička. | | | | Pomoc: Asa, TASS, asaul, Eneas | úboč | čin | EČV okr. Malacky | prejav nadšenia |  | zariadenie na vlečenie | "X" (foneticky) | vo, po čeky | ženské meno (26.7.) | bývalá sovietska tlačová agentúra |
|--|-------------------|-------------------|---|--|-------------------------------------|-----|---------------------------------|---|--|---|--------------------|----------------|---------------------------|--|
| | | | | franský kupec, zjednotiteľ Slovanov | | | | | | volanie na slávu trójsky hrdina | | | | |
| 1 | | | | | | | | | | | | | | |
| astát (zn.) | | | | dnešný deň | | | | | | | Najvyšší súd | | | |
| Univerzita Komenského | | | | ligot | | | | | | | má zasadnutie | | | |
| Jozef Vysočani | listnatý strom | rádiolo- kátor | slovenská rieka v poriadku (z anglič.) | | medika- ment vážna udalosť | | | | | opät. zasa zaznamená- val pismom | | | | |
| malý projektil | | | | dievča (kniž.) semeno | | | | | zn. pascalu tým smerom | | | uctievanie | kocka, po latinsky | |
| riečny kôrovec | | | | prsník (kniž.) vie, ovláda | | | stláča judejský kráľ | | | | | | | |
| anglické mužské meno | | | zvábi Domov mládeže | | | | | kozácky stotník Európsky parlament | | | | | | |
| 2 | | | | | | | 3 | | | | | | | |
| vojsko | | | | | | | apelácia (právn. zastar.) | | | | | | | |

Príjemné veľkonočné sviatky želáme všetkým železničiarom!



A nielen my z redakcie, ale aj naši šikovní kolegovia zo železničnej stanice Švedlár, ktorí priestory železničnej stanice krásne vyzdobili.

Drevené zajace, veľkonočný strom, veniec, ale aj vláčik vyrobil Gejza Vrábel'. Dozorca výhybiek s citom pre estetiku a vzťahom k drevu a jeho spracovaniu, vyrába rôzne drevené ozdoby, z ktorých časť krášli aj švedlársku staničku.

Už takmer 5 rokov (odvtedy sú všetci traja vo Švedlári) mu svorne pomáhajú, alebo dalo by sa povedať, že aj konkurujú výpravkyňa Beáta Bencková a Ľudmila Hladtová, dozorkyňa výhybiek.

Ženy ku krásnym dreveným ozdôbkam doštrikujú, doháčujú alebo došijú zajačikov, kuriatka, sliepočky či farebné kvietky. Aj v krásnom drevenom veľkonočnom vláčiku je na mieste rušňovodiča štrikovaný zajačik.

Naši kolegovia sa vzorne starajú nielen o interiér, ale aj o okolie stanice. Pred stanicou vysadili pred zopár dňami nové stromčeky. Vyhrabané listie, pripravené kvetináče a záhony už čakajú na teplejšie počasie, aby mohli zasadiť prvé jarné kvietky. Vďaka trojici šikovných zamestnancov vo Švedlári, patrí stanička určite medzi najkrajšie, aj napriek tomu, že zub času sa už do budovy a zariadenia riadne zahryzol. A nie je to len výzdobou, ale aj udržiavaním poriadku a tým, že ľudia si tu svoju prácu vážia. A keďže v nej aj kvôli zlej dochádzke trávia veľa času, pracovné prostredie si skrášľujú aj výzdobou.

(sch)



Beátka Bencková, Gejza Vrábel' a Ľudmila Hladtová sú dlhoročnými železničiarimi, ktorí prešli viacerými funkciami. Vo Švedlári sa spolu stretli pred takmer piatimi rokmi a odvtedy šikovná trojica kolegov skrášľuje stanicu a jej okolie.



Kvetináče a záhradka sú pripravené. Čaká sa na teplejšie počasie a zamestnanci stanice nasadia kvety.



Gejza Vrábel' tento vláčik vyrobil pred Vianocami. Ľudka a Beátka vymenili náklad darčiekov za veľkonočné vajčička, zajačov a bahniatka a opäť je peknou ozdobou okná na dopravnej kancelárii.

