

ROČNÍK XXVI

ŽELEZNIČNÝ

APRÍL 2016

SEMAFOR

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY



Roman BRECELY
nový minister dopravy

Opravy železničných tratí pribúdajú

Aj bicykle majú na staniciach svoje miesta



Strategické ciele plníme

Okrem prerokovaných výsledkov hospodárenia a účtovnej závierky za rok 2015 sa na posledných rokovaní vedenia ŽSR schvaľovalo, hodnotilo a riešilo množstvo úloh z prevádzky, auditu aj z prebiehajúcich projektov.

VYHODNOTENIE HOSPODÁRENIA A ÚČTOVNÁ ZÁVIERKA ZA ROK 2015

Vedenie ŽSR prerokovalo a vzalo na vedomie Rozbor hospodárenia ŽSR za rok 2015. Rozhodnutím GR č. 18/2016 bol schválený návrh na zúčtovanie výsledku hospodárenia ŽSR za rok 2015 a návrh Výročnej správy ŽSR a Individuálnej účtovnej závierky ŽSR za rok 2015. Uvedené materiály boli následne prerokované aj v Správnej rade ŽSR. Bližšie informácie o výsledkoch hospodárenia ŽSR za rok 2015 sú uvedené na strane 3.

PLNENIE STRATÉGIE ŽSR A VÝSLEDKY AUDITOV A KONTROL

V rámci hodnotenia roka 2015 boli vo vedení ŽSR prerokované materiály:

• Správa o plnení stratégie ŽSR za rok 2015.

Súčasnou platnou Stratégiou ŽSR sú stanovené ciele, vrátane vrcholových ukazovateľov pre priebežné sledovanie jej plnenia, a to výsledok hospodárenia za ŽSR, výsledok hospodárenia zo zmluvy o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry uzatváraanej medzi ŽSR a štátom, plnenie GVD, celkový počet zamestnancov a výnosy na jedného zamestnanca. Zároveň sú definované vykonávacie strategické ciele (SC) a ku každému z nich sú stanovené ukazovatele výkonnosti (KPI) s parametrami ich plnenia. Vrcholové ukazovatele boli v ŽSR vlni splnené. Za rok 2015 bolo celkovo bolo zhodnotených 137 vykonávacích SC a 208 KPI. Z vyhodnotenia vyplýva, že plnenie cieľov Stratégie počas roka 2015 a v najbližšom období nie je zásadným spôsobom ohrozené.

• Hodnotenie ročného plánu odboru interného auditu GR ŽSR za rok 2015.

V hodnotenom období bolo zrealizovaných celkom 14 plánovaných auditov a kontrol. Na základe zistených skutočností prijali kontrolné skupiny 26 opatrení a 54 odporúčaní. Súčasne z podnetu vedenia ŽSR bol vykonaný 1 mimoriadny audit oprávnenosti fakturácie výkonov súvisiacich s vybranými projektmi zaradenými do Operačného programu doprava na VOJ ŽSR, na základe ktorého boli prijaté 4 opatrenia. V roku 2015 boli na ŽSR ukončené 2 vládne audity, ktoré vykonali Správy finančnej kontroly Zvolen a Bratislava. V sledovanom období bolo v centrálnej evidencii ŽSR evidovaných celkom 522 sťažností a 18 podaní v zmysle zákona 307/2014 Z. z. Vedenie ŽSR vzalo na vedomie predložený materiál a zároveň poukázalo na potrebu v ďalšom

období venovať zvýšenú pozornosť vnútornej kontrolnej činnosti (okrem akcií odboru interného auditu GR ŽSR) aj zo strany ostatných odborných útvarov GR ŽSR.

PROJEKTOVÉ RIADENIE

Rozhodnutím GR č. 19/2016 bol schválený zámer a následne rozhodnutím GR č. 22/2016 bol schválený **plán projektu č. 04/2016 - Dopravné prostriedky a mechanizácia v systéme SAP**. Cieľom projektu je najmä redizajn súčasného programu Autodoprava a koľajové mechanizmy (KM), zmena architektúry aplikácie a rozšírenie funkcionality v zmysle operatívnych požiadaviek používateľov. Tie vyplývajú zo zmien v interných predpisoch ŽSR a legislatívy SR a doprogramovanie požiadaviek na rozšírenie funkcionality, dopracovanie výstupov a reportingov o prevádzkovaní dopravných prostriedkov a mechanizácie, aby bolo možné efektívnejšie sledovať a vyhodnocovať vynaložené náklady na ich prevádzku. Návrh budúceho stavu má byť spracovaný v júli.

Rozhodnutím GR č. 24/2016 bola schválená správa z analýzy súčasného stavu a **návrhu budúceho stavu projektu č. 05/2015 - Interaktívna miestnosť „Staň sa železničiarom“**. Interaktívne miestnosti (IM) na železničných staniaciach budú slúžiť ako priestor pre cestujúce osoby s malými deťmi a mládež s využitím aj prípravy systému duálneho vzdelávania pre všetky vekové kategórie detí. Bolo navrhnuté, aby sa v roku 2016 v prvej etape zrealizovali IM v ŽST Trnava a ŽST Žilina. Vyhodnotenie sa vykoná po 6 mesiacoch ich prevádzky, na základe čoho budú posúdené možnosti ďalšieho rozvoja IM v ostatných vybraných staniaciach.

Rozhodnutím GR č. 20/2016 bol schválený zámer a následne rozhodnutím GR č. 25/2016 bol schválený plán projektu č. 05/2016 – **Redizajn webstránok ŽSR**. Cieľom projektu je najmä vytvoriť takú štruktúru, ktorá bude jednoducho a účelne smerovať návštevníka stránky k aktuálnym informáciám o produktoch, o podmienkach ich dostupnosti s dopadom vytvárania aj podmienok pre zvyšovanie (udržanie) externých služieb. V rámci projektu sa predpokladá zrealizovať okrem samotnej grafickej zmeny súčasného vzhľadu a štruktúry webu aj vytvorenie komplexného a prehľadného redakčného systému. Potrebnejšie pre správu webovej stránky, systému zabezpečenia trvalého aktívneho spravovania, prispievania, jednoznačného gestorstva a zodpovednosti za aktuálne informácie v jednotlivých častiach stránky. Návrh budúceho stavu má byť spracovaný v júli.

Rozhodnutiami GR č. 21/2016 a 23/2016 boli schválené **hodnotiace správy projektu č. 01/2014 - Migrácia informačných systémov ŽSR a projektu č. 03/2009 - Optimalizácia autodopravy a koľajovej mechanizácie v ŽSR**.

Rozhodnutím GR č. 26/2016 bol schválený **plán projektu č. 02/2015 – Inventarizácia majetku na ŽSR pomocou čiarových kódov – rozšírenie na vybrané VOJ ŽSR**. Ide o ďalšiu etapu zavedenia tohto systému inventarizácie na ďalších VOJ, a to: **OR Košice, Zvolen, MO Bratislava, Košice, ÚIVP Bratislava a SHM Bratislava**. Realizovaním tejto etapy bude inventarizácia pomocou čiarových kódov zavedená v celej firme. Návrh budúceho stavu by mal byť spracovaný v júli a jeho implementácia sa predpokladá do konca tohto roku.

Anton KUKUČKA



Smutná správa z CER

Počas marcových teroristických útokov v Bruseli tragicky zahynula zamestnankyňa CER Aline Bastin.

Aline Bastin (29) pochádzala z belgického Liège a v CER pracovala od roku 2012. Na Univerzite v Bruseli vyštudovala marketing a firemnú komunikáciu so špecializáciou na komunikáciu a európske záležitosti. V spoločenstve CER pracovala v oblasti komunikácie a mala na starosti najmä podujatia a aktivity organizované CER, ako aj externú komunikáciu a webdizajn. Stála aj za vianočnou súťažou pre mladých kreslíčov, do ktorej sa zapájajú aj deti našich zamestnancov. CER a celá železničná rodina stratili oddanú kolegyniu a priateľku, jej večný optimizmus a úsmev bude žiť naďalej.



CER - zoskupuje 79 železničných spoločností a manažerov infraštruktúry z Európskej únie, prístupníckej krajiny (Chorvátsko, Macedónsko a Turecko), ako aj krajiny zo západného Balkánu, Nórska a Švajčiarska. Toto medzinárodné spoločenstvo predstavuje v Bruseli hlavný riadiaci orgán železničných operátorov a železničnej infraštruktúry európskych krajín. Rokuje predovšetkým v politických oblastiach vzťahujúcich sa na železničnú dopravu a poskytuje rady a odporúčania politickým činiteľom v rámci európskych inštitúcií. Popri problémoch týkajúcich sa dopravy sa zaujíma o celkové spektrum európskej politiky, koncentrujú sa na politiku voči životnému prostrediu, regionálnemu rozvoju, sociálnej kohézii a výskumu a vývoju.



NA OBÁLKE

Zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Liptovský Mikuláš na trati medzi Kráľovou Lehotou a Liptovským Hrádkom menili koľajnice.

Hospodárenie ŽSR za rok 2015

Hodnotiť výkonnosť podniku za rok 2015 nemožno len cez výsledok hospodárenia, ale aj cez stav peňažných prostriedkov na našich účtoch.

VÝSLEDOK HOSPODÁRENIA A STAV HOTOVOSTNÝCH PROSTRIEDKOV

ŽSR dosiahli kladný výsledok hospodárenia vo výške 17,189 mil. €. Na jednej strane sa pod dobré hospodárenie podpísali vyššie dopravné výkony o 1,85 % vo vlkm. a 7,99 % v hrtkm. voči plánu a z toho plynúce tržby od dopravcov z úhrad za prístup k železničnej infraštruktúre a za spotrebovanú trakčnú elektrickú energiu. Na druhej strane, hospodársky výsledok v roku 2015 ovplyvnili neprevádzkové jednorazové vplyvy. Išlo o účtovné operácie, ktoré nemajú pravidelne sa opakujúci charakter a zároveň ich zaúčtovanie nemá vplyv na peňažné prostriedky ŽSR. Lepšie výsledky nám umožnili zvýšiť nákladové limity pre našu hlavnú činnosť na oblastných riaditeľstvách a mostných obvodoch. V porovnaní s plánom sme v prevádzke efektívne spotrebovali o 15,2 mil. € viacej na materiálové zabezpečenie a externé poddodávky. Nielen hospodársky výsledok, ale aj zostatok hotovostných prostriedkov na našich účtoch je dôležitým ekonomickým ukazovateľom, podľa ktorého je hodnotená naša výkonnosť. Rok 2015 bol výnimočne náročným z tohto pohľadu, ale kvalitným riadením našich príjmov a výdavkov sme k 31. 12. 2015 vykázali zostatok finančných prostriedkov vo výške takmer 35 mil. €.

„Počas celého roka sme hradili všetky naše záväzky z vlastných zdrojov včas. Ani jedna výplata nemeškala a odvedli sme všetky povinné zákonné odvody v riadnej výške a včas,“ povedal Rastislav Glasa, ekonomický námestník GR ŽSR. V priebehu novembra 2015 sme zaplatili poslednú splátku podľa dohodnutého kalendára vyplývajúceho z Dohody o ukončení Zmluvy o poskytnutí nenávratných finančných prostriedkov za projekt: Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom – Púchov - III. etapa (úsek Zlatovce – Trenčianska Teplá).

TRŽBY Z PREDAJA SLUŽIEB

V roku 2015 dosiahli tržby z predaja služieb objem 167 827 tis. €, čo je viac oproti plánu 14 922 tis. €. Hlavným faktorom bol rast dopravných výkonov, čo sa prejavilo vo zvýšených tržbách z úhrad za prístup k ŽI o 5 065 tis. €. Zároveň vyššie dopravné výkony pod elektrickou trakciou generovali vyššie tržby za predaj trakčnej elektriny o 7 086 tis. € voči plánu. Vyššie tržby boli zaznamenané

aj v nasledujúcich oblastiach - vzdelávanie, technické služby, používanie vlečiek, ubytovanie a stravovanie v objektoch SIP z dôvodu nárastu vzdelávacích internátnych kurzov pre dopravcov, nakoľajovanie kolajových vozidiel, vytyčovanie inžinierskych sietí, technický dohľad, jednorazové využívanie pozemkov ŽSR na prejazd vozidiel a predaj cestovných lístkov.

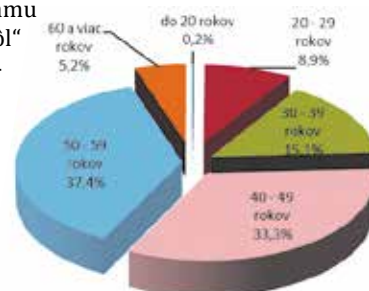
Vyššie výnosy znamenali aj rast na strane nákladov a zároveň vznikla možnosť udeliť mimoriadnu prémie vo výške 100 € pre všetkých zamestnancov v evidenčnom stave v rámci výplaty za mesiac november.

DOPRAVNÉ VÝKONY

Rast výkonov v osobnej doprave odráža zvýšenie objednávky štátu (MDVRR SR) na výkony vo verejnom záujme – zavedenie bezplatnej prepravy žiakov, študentov a dôchodcov od 17. 11. 2014. Na náraste dopravných výkonov sa v značnej miere podieľajú aj ostatní dopravcovia ako RegioJet, Leo Expres. Na náraste dopravných výkonov v nákladnej doprave sa zhruba v rovnakej miere podieľali ZSSK CARGO a ostatní súkromní dopravcovia. Dopravné výkony v hrtkm boli v porovnaní s plánom vyššie o 7,99 % a medziročný nárast výkonov bol vyšší o 7,12 %.

ZAMESTNANOSŤ

Vývoj zamestnanosti v roku 2015 bol stabilizovaný. Zamestnanci končili pracovný pomer prevažne dohodou, resp. vznikom nároku na starobný dôchodok. ŽSR v roku 2015 pokračovali v realizácii „Adaptačného programu absolventov vybraných škôl“ a v rámci neho ponúkli zamestnanie 80 absolventom škôl. Prijímanie absolventov škôl a najmä ich stabilizácia u ŽSR má vplyv na zlepšovanie vekovej a vzdelanostnej štruktúry zamestnancov ŽSR.



Veková štruktúra zamestnancov ŽSR k 31. 12. 2015. Priemerný vek zamestnancov ŽSR bol 46,44 rokov.

	Skutočnosť 2015	Podnikateľský plán 2015	Rozdiel	Skutočnosť 2014	Rozdiel
ÚDAJE O VÝSLEDKU HOSPODÁRENIA (v tis. €)					
Výnosy celkom	472 499	454 949	17 550 ↑ 3,86%	459 245	13 254 ↑ 2,89%
Náklady celkom	455 310	454 949	361 ↓ 0,08%	454 413	897 ↓ 0,20%
Výsledok hospodárenia za obdobie po zdanení	17 189	0	17 189 ↑ -	4 832	12 357 ↑ 255,73%
DOPRAVNÉ VÝKONY					
Dopravné výkony OD v tisícoch vlkm	34 590	34 605	(15) ↓ (0,04%)	32 075	2 515 ↑ 7,84%
Dopravné výkony ND v tisícoch vlkm	14 673	13 762	911 ↑ 6,62%	14 219	454 ↑ 3,19%
Spolu dopravné výkony (OD+ND) v tisícoch vlkm	49 263	48 367	896 ↑ 1,85%	46 294	2 969 ↑ 6,41%
Dopravné výkony OD v miliónoch hrtkm	10 176	8 955	1 221 ↑ 13,63%	8 746	1 430 ↑ 16,35%
Dopravné výkony ND v miliónoch hrtkm	18 453	17 557	896 ↑ 5,10%	17 981	472 ↑ 2,62%
Spolu dopravné výkony (OD+ND) v miliónoch hrtkm	28 629	26 512	2 117 ↑ 7,99%	26 727	1 902 ↑ 7,12%
OSOBNÉ NÁKLADY A ZAMESTNANOSŤ					
Priemerný prepočítaný stav zamestnancov	14 018	14 300	(282) ↑ (1,97%)	14 109	(91) ↑ (0,64%)
Evidenčný počet zamestnancov k 31.12.	14 066	14 300	(234) ↑ (1,64%)	14 110	(44) ↑ (0,31%)

Nový minister dopravy

Dňa 22. marca vymenoval prezident SR Andrej Kiska ministrov novej vlády. Premiér Robert Fico 29. marca oficiálne uviedol do úradu ministra dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Romana Brecelyho. Nový minister sa chce na začiatku svojho pôsobenia vo funkcii najprv oboznámiť so samotným rezortom, jeho fungovaním a všetkými procesmi. „Teraz si musíme vyhrnúť rukávy a pustiť sa do práce,“ povedal minister.



Roman BRECELY
 minister dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja

Roman Brecely sa narodil 26. júla 1966 v Zálesí. Vyštudoval fakultu technológie na bratislavskej Slovenskej technickej univerzite v Trnave a skončil City University, Seattle, Washington v USA, v špecializácii marketing a ekonomika. Počas rokov 1991 - 1993 pôsobil ako manažér nákupu, neskôr manažér marketingu v Slovnafte, medzi rokmi 1994 a 1996 bol zamestnaný v reklamnej agentúre DORLAND/B.M.A. Funkciu riaditeľa marketingu a konateľa spoločnosti Hilti zastával v rokoch 1996 až 1998. V rokoch 1998 až 2008 bol riaditeľom a podpredsedom predstavenstva spoločnosti Smurfit Kappa Obaly Štúrovo. Vo funkcii generálneho riaditeľa a predsedu predstavenstva spoločnosti Grotto, a. s. bol v roku 2009. Roky zastával posty na významných manažérskych pozíciách nadnárodných spoločností v priemysle a energetike na Slovensku a v Českej republike. V rokoch 2009 až 2014 bol v spoločnosti ČEZ, a. s. zodpovedný za riadenie investičných procesov a vecné riadenie dcérskych spoločností vrátane ČEZ Bohunice, Jadrová energetická spoločnosť Slovensko (JESS) a iné. V súčasnosti je vedúcim stálej pracovnej skupiny pre energetiku za stranu #Siet' a do NR SR kandidoval za túto stranu. Ovláda anglický jazyk.

Štátni tajomníci MDVRR SR



Ārpád ĘRSEK
 štátny tajomník ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja

sa narodil 22. júna 1958 v Bratislave. Po absolvovaní gymnázia v Šamoríne študoval na Fakulte telesnej výchovy a športu Univerzity Komenského v Bratislave. Je konateľom firiem EMM Properties, EMM Invest a Alfa Sport. Od roku 2010 je poslancom NR SR za stranu Most - Híd a členom Výboru NR SR pre vzdelávanie, vedu, mládež a šport. Od roku 2014 je členom predsedníctva Most - Híd. Od roku 2016 je naďalej poslancom NR SR za stranu Most - Híd a bol zvolený za štátneho tajomníka ministerstva dopravy. Je ženatý, má dve deti.

Viktor STROMĀEK

štátny tajomník ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja

Rodák z Bratislavy sa narodil 14. novembra 1975. V roku 2000 ukončil štúdium na Národohospodárskej fakulte (špecializácia peňažníctvo) Ekonomickej univerzity v Bratislave. V rokoch 2001 - 2002 bol asistentom poslancu NR SR Petra Weissu. Od roku 2003 zastával funkciu výkonného riaditeľa v Liečebnom ústave v Čilistove do roku 2006, kedy sa stal vedúcim kancelárie NR SR. V tejto funkcii bol do roku 2010. V rokoch 2010 - 2012 bol riaditeľom magistrátu hlavného mesta SR Bratislavy. Poslancom NR bol v rokoch 2010 - 2012. Od roku 2012 bol vedúcim kancelárie NR SR, vzdal sa mandátu poslancu. Od apríla 2013 sa stal štátnym tajomníkom ministerstva dopravy. Ovláda nemecký a anglický jazyk. Je ženatý a má dve deti.



Pozitívne výsledky kontroly na odbore obchodu

Počas uplynulého mesiaca bola na odbore obchodu GR ŽSR vykonaná kontrola Dopravného úradu. Predmetom štátneho odborného dozoru bola kontrola obsahu ustanovení podmienok používania železničnej siete v časti spoplatnenie železničnej infraštruktúry.

Zamestnanci Dopravného úradu sa zamerali na dodržiavanie transparentných a nediskriminačných podmienok pre žiadateľov a na kontrolu dodržiavania úhrad za prístup k železničnej infraštruktúre za obdobie od septembra do decembra 2015. Taktiež sa zaoberali kontrolou spoplatnenia vybraných vlakov a dopravcov, pričom išlo o preverenie dodržiavania úhrad v členení na osobnú a nákladnú dopravu, na jednotlivé vlaky, u ktorých sú jednotlivé

úhrady upravené aj určitým koeficientom. Spomedzi všetkých dopravcov, ktorí majú uzatvorenú so ŽSR zmluvu, boli skontrolované vlaky ZSSK CARGO, Metrans (Danubia), ZSSK a RegioJet. Jednotlivé vlaky boli vybrané z hľadiska rozdielnej štruktúry úhrad v súvislosti s hmotnosťou, prejednou vzdialenosťou, spôsobom objednania a podobne. V oboch uvedených oblastiach kontroly neboli stanovené žiadne nápravné opatrenia.

(pop)



STALO SA...

Vo Vydrníku opravujú koľaj a nástupištia

Dňa 5. 4. 2016 sa začalo s opravami nástupíšť a komplexnou rekonštrukciou koľaje č. 1 a 2 v obvode železničnej stanice Vydrník. Ide o investičnú akciu, ktorú realizuje ŽSR dodávateľským spôsobom. Dodávateľom prác je firma KDS, s. r. o. Rekonštrukčné práce realizuje dodávateľ podľa plánovaného harmonogramu, ktorý pozostáva z niekoľkých etáp. Rekonštrukcia je plánovaná do 11. 5. 2016. Akcia prebieha z dôvodu zhoršujúceho sa technického stavu železničného zvršku koľaje č. 1 a 2. V rámci stavby sa bude realizovať oprava koľajového lôžka koľaje č. 1 a 2 v dĺžke 843 m, demontáž nástupíštia medzi koľajami 1 - 2, 2 - 4 a 1 - 5, približne v dĺžke 250 metrov. Zriadia sa zároveň nové nástupíštia, uprava sa výhybky. Predpokladané náklady sú vyčíslené na 685 300 €. Počas rekonštrukčných prác budú cestujúci o jednotlivých obmedzeniach informovaní priebežne podľa aktuálnej situácie. Pri oprave nástupíšť budú zriadené prechodné nástupíštia.

Počas výluky vyrúbali takmer sto stromov



Košickí mostári mali pod palcom práce na moste.

Počas trojdňovej výluky v úseku železničnej trate Radvaň – Banská Bystrica stihli začiatkom apríla mostári z Košíc spolu s banskobystrickými traťovákmi urobiť kus roboty. Externá firma sa zas postarala o výrub stromov v kritickom úseku trate.

Práce na moste boli spojené s výmenou mostníc, opravou mostovky a ložísk na moste. Výrub približne osemdesiatich stromov vykonávala na základe kontraktu externá firma. Ostatné práce realizovali banskobystrickí traťováci. Asi dvadsať stromov vyrúbala aj Správa povodia horného Hrona. Odstránenie stromov bolo nutné pre možné riziko ich padania. Minulý rok v auguste v tomto úseku spadol strom na trať priamo pred očami cestujúcich stojacich na nástupíšti. Len rýchla reakcia výpravcu a zamestnankyne ZSSK zvrá-



Časť stromov vyrúbala aj Správa povodia horného Hrona. Pozornosť pútal najmä stroj, ktorým výrub vykonávali.

tila nešťastie a prichádzajúci vlak stihol včas zastaviť. Pre cestujúcich bola počas výluky zabezpečená náhradná autobusová doprava.

(ika), foto: autorka, Z. KOVÁČIK

Vykoľajenie pracovného stroja v Margecanoch zablokovalo železničnú dopravu

Pracovný stroj sa vykoľajil na košickom zhlaví v utorok 29. marca 2016 o 9.20 hod. Z uvedeného dôvodu nemohli vlaky premávať do, ani zo stanice v Margecanoch, čím bola znemožnená železničná doprava aj na hlavnej trati Bratislava – Košice. Na odstránenie následkov vykoľajenia bol privolaný špeciálny žerjav, ktorému sa podarilo vykoľajený traťový stroj nakoľajit' a 1. traťová koľaj bola sprevádzkovaná 12.15 hod. Okolo miesta nehody vlaky jazdili zníženou rýchlosťou, kým sa koľaj opravila. Príčiny vykoľajenia sú predmetom vyšetrovania.

Výmena podvalov na trati Strážske - Michalovce

Zamestnanci OR Košice vymenili začiatkom apríla podvaly a upevňovadlá na trati Strážske - Michalovce. V traťovom úseku Strážske - Petrovce nad Laborcom menili poškodené betónové podvaly, preto v dňoch od 4. 4. do 7. 4. 2016 v čase od 10.30 h do 15.30 h bola z dôvodu výlukových prác vylúčená osobná železničná doprava medzi železničnými stanicami Strážske - Michalovce. Zamestnanci ŽSR vo vlastnej réžii a s použitím vlastnej mechanizácie vymenia poškodené betónové podvaly a upevňovadlá a zruší sa tým prechodné obmedzenie traťovej rýchlosti 30 km/hod. Traťová rýchlosť sa zvýši na 100 km/hod. Upraví sa zároveň aj smerová a výšková geometrická poloha koľaje.

Zrekonštruované výhybky v ŽST Bratislava - Lamač

Železnice SR zrealizovali v dňoch 15. - 17. 4. 2016 výluky v úseku ŽST Bratislava - Lamač - Bratislava hlavná stanica.

V rámci týchto výluk sa v danom úseku zrealizuje komplexná rekonštrukcia výhybiek č. 2, 3 a 4 a prípojných polí v ŽST Bratislava - Lamač. Počas výlukových prác sa budú na každej výhybke a prípojnom poli realizovať tieto činnosti: vytrhnutie výhybky a prípojných polí po častiach, vybagrovanie jestvujúceho štrkového lôžka, výmena podvalov, výmena výhybkových súčastí, výmena koľajníc, zriadenie nového štrkového lôžka, pokládka výhybiek a prípojných polí, zaspokojovanie, doštrkovanie, smerová a výšková úprava a na záver zvrávanie.

Podporte kolegov v núdzi - 2 % zo zaplatenej dane pre SOLIDARITU

Správna rada fondu SOLIDARITA zamestnancov ŽSR na svojom marcovom zasadnutí prerokovala výročnú správu o činnosti fondu a zhodnotila aj finančné hospodárenie za rok 2015. Celkové príjmy v roku 2015 dosiahli sumu 33 478,68 €, z ktorej bolo vyplatených 35 finančných podpôr. Fondu môže finančne prispieť každý, či už svojou hodinovou mzdou, alebo 2 % zo zaplatenej dane z príjmu fyzických a právnických osôb.

Vďaka zamestnancom ŽSR, ZSSK CARGO a ZSSK, ktorí sa zapojili do vianočných akcií v rokoch 2014 a 2015 „Podporme hodinovou mzdou SOLIDARITU!“, pribudla na účte fondu suma 13 792,93 €. O čiastku 19 190,93 € sa pričínili fyzické a právnické osoby, ktoré fondu poukázali 2 % zo svojej zaplatenej dane z príjmu. A nakoniec sumu 494,82 € predstavovali príjmy z úrokov na účte a termínovanom vklade. V roku 2015 fond z týchto získaných finančných prostriedkov vyplatil 35 podpôr v celkovej výške 26 750 €. Prerokovaných a schválených bolo aj 9 tohtoročných žiadostí o podporu v sume 7 650 €. V akcii „Podporme hodinovou mzdou SOLIDARITU!“ vyhlásenou k Vianociam 2015, zamestnanci ŽSR doteraz prispeli čiastkou 8 215,08 € a celkový výnos do februára 2016 predstavuje sumu 13 021,23 €. Akcia však trvá až do konca októbra, takže stále je tu možnosť darovať hodinovú mzdu na účet fondu. Fondu sa dá prispieť aj 2 % zo zaplatenej dane z príjmu za rok 2015. Tlačivá je potrebné doručiť **do 30. apríla 2016** daňovému úradu, alebo zaslať **najneskôr do 25. apríla 2016** služobnou poštou na adresu fondu: **SOLIDARITA zamestnancov ŽSR, Klemensova 8, Bratislava**. Podrobnejšie informácie získate aj na mailovej adrese **solidarita@zsr.sk**. Šlachetným železničiarom vyslovuje vedenie fondu úprimné poďakovanie.

(KB)

II. ODDIEL - ÚDAJE O PRÍJIMATEĽOVI

IČO.SID	Právna forma
15 3 1 7 4 9 4 4 5	16 neinvestičný fond
Obchodné meno (názov)	
17 SOLIDARITA zamestnancov Železníc Slovenskej republiky „n.f.“	
Sídlo - Ulica	Súpisné /orientačné číslo
18 Klemensova	19 2 5 2 6 / 8
PSC	Obec
20 8 1 3 6 1	21 Bratislava

Tehly, nákupný košík, ale aj chladnička na koľajniciach

Českí kriminalisti chytili v polovici marca 14-ročného chlapca, ktorý opakovane kladol predmety do koľajiska. Žiaľ, aj na slovenských tratiach evidujeme podobné prípady. Iba v prvom štvrtroku to bola celá tridsiatka situácií, keď sa na koľaji nachádzali cudzie predmety, ktoré tam nemali čo robiť. Ľudia, ktorí ich tam z nudy, zlomyseľnosti alebo zo zvedavosti položili sa pritom dopúšťali skutku, ktorý by mohol byť klasifikovaný aj ako trestný čin všeobecného ohrozenia a ohodnotený vysokým trestom. Prekážka na trati totiž vážne ohrozuje bezpečnosť a plynulosť železničnej dopravy.

Iba 14-ročný školák opakovane ukladal nebezpečné predmety na trať medzi Teplicami a Proboštovom na severozápade Čiech. Najskôr položil na trať 50-kilogramový kus betónu, druhýkrát umiestnil na koľaje ťažký balvan, do ktorého narazil osobný vlak s 50 cestujúcimi. V oboch prípadoch došlo k poškodeniu rušňa. Policajti lokalitu preventívne sledovali a mladého páchatela prichytili, ako položil na koľaj hrubý konár, ktorý vzápätí prešiel vlak. Priznal sa, že chcel vidieť, ako sa vykoľají vlak. Podobný „pokušiteľ“ pravdepodobne operoval aj u nás na úseku Kremnica – Kremnické Bane, kde sme v marci zaznamenali až 6 prípadov cudzích predmetov v koľaji. Väčšinou to boli vytrhnuté kilometrovníky, ale vlakom zatarasili cestu aj naukladané kamene, spilený strom položený krížom cez koľajnicové pásy alebo železná zábrana. A 21. marca osobný vlak v ŽST Kremnica narazil do lopaty vo výhybke č. 11 a výhybkového návěstidla v koľaji. V trojmesačnej štatistike prevládajú naukladané kamene alebo dreva v koľajisku, no zaevidovaných bolo aj viacero absurdných prípadov, kedy sa na koľajach ocitli predmety, nad ktorými normálne zmyšľajúci jedinec len nechápavo krúti hlavou:

Dňa 16. januára o 18.33 h vlak Ex 142 pri odchode zo ŽST Kysucké Nové Mesto narazil na odchodovom zhlaví do chladničky položenej v koľaji.

25. januára o 18.36 h vlak Os 3327 ZSSK počas jazdy medzi Žilinou a Žilinou - Tepličkou narazil do snehuliaka postaveného v 1. traťovej koľaji, na priecestí v km 334,856.

27. januára o 01.07 h vlak EX (EN) 442 ZSSK počas jazdy v úseku Vrútky - Varín narazil do neidentifikovaného predmetu, pričom po prehliadke hnacieho vozidla rušňovodičom vo Varíne bolo zistené jeho poškodenie. Rušňovodič vlaku Rv 55115 PSŽ následne našiel v koľaji keramickú nádobu s bielou hmotou, pravdepodobne toaletu.

25. marca o 23.35 h počas odstraňovania poruchy TZZ medzi Moldavou nad Bodvou a výhybnou Drienovec bolo v koľajisku zistené uloženie dvoch kovových nákupných vozíkov a jednej vytrhutej cestnej dopravnéj značky STOP.

Najnebezpečnejší prípad tohto roku sme však zaznamenali 3. apríla o 22.25 h v úseku Lubochňa – Ružomberok, kde vlak Os 3439 ZSSK narazil do tehál naukladaných do výšky cca 1 metra v priechodnom priereze 1. traťovej koľaje v km 288,400. Pri zrážke došlo k poškodeniu hnacieho vozidla, úplnému zastaveniu dopravy po oboch traťových koľajach na 15 minút.



Páchatelia najčastejšie kladú na koľaje kamene a drevo, sporadicky sa na našich tratiach ocitnú aj rôzne elektrospotrebiče.

ZA POLOŽENIE CUDZIEHO PREDMETU NA KOĽAJNICE HROZIA VYSOKÉ TRESTY

Pri každom strete s cudzím predmetom v koľajisku takmer vždy dochádza k zmeškaniu vlakov a niekedy až k prerušeniu železničnej prevádzky. „Nárazom sa zvyčajne poškodí pluh hnacieho koľajového vozidla, navyše, môže dôjsť k rozveseniu alebo poškodeniu brzdových hadíc. Veľmi často dochádza aj k poškodeniu odkrytých častí mazania okolesníkov, prípadne snímačov vlakového zabezpečovača,“ informovala Jana Morháčová, hovorkyňa ZSSK. Podľa jej slov po takomto incidente vlaková súprava vždy zastaví, rušňovodič prehliadne rušeň a zhodnotí rozsah poškodenia a možnosti ďalšej jazdy. Ak poškodenie nie je vážnejšie, môže súprava pokračovať v ďalšej jazde. Ak je poškodenie vážnejšie, napr. ak je poškodený vzduchom alebo sú odlomené kohúty – odkalovače, musí sa rušeň vymeniť za náhradné HKV. Motorové vozne sú často po poškodení olejového, palivového prípadne chladiaceho potrubia neschopné ďalšej jazdy.

Všetky prípady, samozrejme, vyšetruje aj polícia. „Právna kvalifikácia skutku, pri ktorom trestne zodpovedný páchatel úmyselne kladie do koľajiska predmety, je závislá od množstva faktorov, akými sú napríklad druh prekážky, jej veľkosť, spôsob jej uloženia v koľajisku, druh a rýchlosť prichádzajúceho vlaku, miestne pomery na trati a viditeľnosť prekážky – či je umiestnená na rovnom úseku, prípadne za oblúkom. Vo všeobecnosti nie je možné jednoznačne skonštatovať, či ide o priestupok, alebo trestný čin a aký,“ uviedol Martin Wäldl z oddelenia komunikácie a prevencie Prezídia Policajného zboru. Za priestupok podľa § 108 ods. 1 písm. a) zákona o dráhach hrozí trestne zodpovednému páchatelovi pokuta v blokovom konaní vo výške od 15 do 100,- €, v správnom konaní môže byť takýto skutok ohodnotený pokutou od 100 do 1000,- €. Za trestný čin všeobecného ohrozenia podľa § 284 (alebo § 286) Trestného zákona hrozí trest odňatia slobody v rozmedzí od 1 do 25 rokov, prípadne až doživotie. Vypátranie páchatelov a objasnenie týchto prípadov je pre policajtov veľmi zložitou úlohou. Aj preto O440 GR ŽSR apeluje na všetkých železničiarov a zároveň vyzýva aj verejnosť, aby boli všímvaví k diani na železnici a pri zistení podozrivého konania a pohybu cudzích osôb na železnici či v blízkosti majetku ŽSR kontaktovali políciu a tak pomohli eliminovať túto mimoriadne nebezpečnú trestnú činnosť.

Martin BALKOVSKÝ, foto: Tomáš CHOVANEC

Nehrajte sa na kaskadérov!

Naskočiť už do rozbehnutého vlaku, či z neho dokonca vyskočiť, dokážu len vytrénovaní kaskadéri v podmienkach, ktoré sú na to určené, alebo len filmoví majstri so špeciálnymi efektmi. V realite by sa o niečo takéto nemal pokúšať nikto! Je však zarážajúce, že dospelí cestujúci veria tomu, že z pohybujúceho sa vlaku sa dokážu dostať prinajmenšom bez následkov.

Rovnako ako cestujúci, ktorý začiatkom februára vyskočil z odchádzajúceho vlaku zo zastávky v Nemeckej. Pravdepodobne z nepozornosti, no s dokázaným alkoholom v krvi nezaregistroval svoj cieľ cesty a vystupovať sa rozhodol už keď vlak opúšťal zastávku. Skok z idúceho vlaku mal však za následok udretie hlavy a bezvedomie. Veľavravné reči o tom, že sa muž mohol radšej odviezť do ďalšej zastávky a počkať na spätočný spoj, sú zrejme zbytočné. Každému je jasné, že čas, ktorý chcel ušetriť, samozrejme, neušetril, rovnako ako svoje zdravie. A to je priveľký hazard. Nehodami, ktoré súvisia s pohybom koľajového vozidla sa pravidelne zaoberajú aj naši kolegovia z odboru bezpečnosti a inšpekcie. Ide o nehody kategórie A5 a B5, do ktorých spadajú aj nehody cestujúcich, ktorí sa snažia naskočiť alebo vyskočiť z idúceho vlaku. „Nehodami s poškodením osôb, ktoré sú spôsobené pohybom koľajového vozidla, sa rozumejú nehody, ktorých účastníkom je jedna alebo viaceré osoby, do ktorých buď narazilo koľajové vozidlo, alebo k nemu pripevnený objekt alebo objekt, ktorý sa od neho oddelil. Patria sem aj osoby, ktoré spadli z koľajových vozidiel, osoby, na ktoré spadli alebo ich zasiahli uvoľnené predmety počas prepravy na takomto vozidle, ako aj osoby, ktoré boli koľajovým vozidlom zranené na priecestí, na ktoré vstúpili s úmyslom spáchať samovraždu,“ hovorí predpis ŽSR Z 17 Nehody a mimoriadne udalosti. Našťastie, nehôd kategórie A5 a B5 s účasťou cestujúcich nie je v našich štatistikách zaznamenaných veľa. Od začiatku tohto roka došlo v súvislosti s naskakovaním alebo vyskakovaním osôb z vlaku v priestore určenom pre výstup a nástup cestujúcich k jednej nehode kategórie B5, v roku 2015 došlo ku 4 nehodám kategórie B5 a v roku 2014 sa udiali 3 nehody rovnakej kategórie. Vo všetkých prípadoch išlo o cestujúcich a pri všetkých objasnených nehodách išlo o vinu samotného poškodeného. Iné úrazy cestujúcich, ktoré ale nesúvisia s pohybujúcim sa koľajovým vozidlom rieši aj právny odbor GR ŽSR. „Jeden z úrazov, ktorým sme sa zaoberali, sa týkal cestujúcej, ktorá sa na nástupišti potkla, spadla a zranila sa. Zamestnanci ŽSR ako aj dopravca jej pomohli a privolali lekára. Po ošetrení sa pani rozhodla do miesta svojho bydliska docestovať taxíkom, za ktorý zaplatila, vzhľadom na niekoľkostokilometrovú vzdialenosť, nemalé peniaze. Neskôr sa pani obrátila na odborníka z televíznej relácie, ktorý radil divákovi, ako postupovať pri uplatňovaní svojich práv. Poradil jej, aby si náklady na taxík uplatňovala od ŽSR, keďže sa potkla na nástupišti. Šetrením však bolo preukázané, že dôvodom pádu nebol zlý stav dlažby, ale zdravotný stav cestujúcej, ktorej prišlo nevoľno z dôvodu choroby, cukrovky, ktorou trpela. Nárok sme jej, žiaľ, uznať nemohli,“ povedala Magdaléna Rebrová z Odboru právnych vzťahov ŽSR. Úrazy vo vlakoch, ktoré nevznikli



Cestujúci nastupujúci v ŽST Turčianske Teplice.

ako následok nehody patria do kompetencie dopravcov. Ale aj úrazy, ktoré súvisia napríklad s pošmyknutím sa na schodíkoch pri nastupovaní do vlaku alebo opačne. Taký prípad sa udial koncom januára tohto roka na hlavnej stanici v Bratislave. Nevidiacemu cestujúcemu sa dostala noha medzi vozeň a hranu nástupištia. Následkom bola nepríjemná zlomenina kolena. Prekvapujúce je pritom to, že pán mal so sebou sprevádzajúcu osobu.

(ika), foto: autorka



V ŽST Banská Bystrica sme odfotili cestujúcu, ktorá si krátila cestu k vlaku zakázaným prechodom. Podchod, ktorý je určený pre bezpečný presun na nástupištia absolútne ignorovala.

Súčasná a budúca odvetvia elektrotechniky a energetiky
BLESK 2016

3. ročník medzinárodnej konferencie

Strečno

25. - 27.05.2016

BLESK 2016 sa blíži

V dňoch 25. – 27. mája sa uskutoční v Stredisku internátnej prípravy Strečno tretí ročník medzinárodnej odbornej konferencie „Súčasná a budúca odvetvia elektrotechniky a energetiky – Blesk 2016“

Podujatie organizačne pripravujú zamestnanci O 460 GR ŽSR v spolupráci so Slovenskou vedecko – technickou spoločnosťou dopravy. Zámerom konferencie je poskytnúť priestor na stretnutie, diskusiu a vzájomnú výmenu poznatkov a skúseností odborníkov – riadiacich a výkonných zamestnancov železníc, pracovníkov rezortného výskumu, domácich i zahraničných obchodných partnerov z projektových, výrobných, montážnych a dodávateľských organizácií, ako aj zástupcov akademickej obce, o aktuálnom stave a ďalšom smerovaní odvetvia. Program konferencie je tematicky smerovaný do niekoľkých oblastí. Pripravené sú prednášky k problematike prevádzkovania a diagnostiky pevných elektrických trakčných a silnoprúdových zariadení, mechanizačných prostriedkov v odvetví, modernizácie koridorov a zariadení železničnej infraštruktúry, nových technológií a trendoch v prevádzke, údržbe a opravách elektrotechnických zariadení na železniaciach. Súčasťou konferencie budú aj prezentácie výrobného programu a služieb viacerých slovenských i zahraničných firiem. Organizátori konferencie srdečne pozývajú všetkých záujemcov.

Daniel Balucha, riaditeľ O 460 GR ŽSR

Aj bicykle majú na železničných staniciach svoje parkovacie miesta

Pred železničnými stanicami alebo v ich tesnej blízkosti pribúdajú stojany na bicykle. Montujú ich zamestnanci SMSÚ ŽTS TO spolu s mostármi. A práve mostné obvody ich aj vyrobili. Táto činnosť je v rámci zavádzania štandardov po staniciach. K 1. 6. 2016 bude v 42 železničných staniciach vybudovaných 427 cyklostojanov, čím vznikne 854 nových parkovacích miest pre bicykle. Celkové náklady na výrobu a inštaláciu stojanov budú kompletne vyčíslené až po ich definitívnom odovzdaní.

Výrobu cyklostojanov pre vybrané železničné stanice v rámci svojej pôsobnosti realizovali mostné obvody v Bratislave a Košiciach. Osadenie cyklostojanov pre vybrané železničné stanice v súčasnosti zabezpečujú mostári spolu s traťovákmi z jednotlivých oblastných riaditeľstiev. Splnením daného štandardu vznikne pri staniciach 854 nových parkovacích miest pre bicykle. Bratislavskí mostári vyrobili 224

cyklostojanov prevažne pre OR Trnava a väčšina z nich sú už namontované, časť putovala pre žilinské a zvolenské OR-ká, ktoré si rozdelili s kolegami z Košíc. Aj košickí mostári majú výsledky svojej práce už v prevažnej miere na mieste. Z 211 vyrobených cyklostojanov chýba ich namontovanie už iba v Košiciach a Kysaku, čo sa zmení už v najbližších dňoch.



Vlani zvíťazili v súťaži Do práce na bicykli železničari z GR ŽSR.

BICYKEL DO VLAKU

Cyklistika je na Slovensku veľmi obľúbeným športom, avšak nie vždy chcete s bicyklom aj cestovať, napríklad vlakom. A práve vtedy si ho môžete zaparkovať na stanici, na mieste na to určenom. Ak sa rozhodnete s bicyklom nastúpiť do vlaku, túto možnosť ponúka ZSSK vo všetkých vlakoch vnútroštátnej dopravy. Stačí zaplatiť cestovné. Ide o nosný spôsob prepravy bicyklov na kratšie vzdialenosti a využíva sa najmä vo vlakoch kategórie Osobný vlak a Regionálny expres (REX). V diaľkovej doprave (vlakoch kategórie rýchlik, EC, Expres) ide o doplnkovú možnosť. Bicykel sa prepravuje v špeciálnom priestore s vešiakmi vo vozni označenom piktogramom. Rovnako ide o prepravu bicykla na predstávku v prvom vozni (prvé dvere) alebo poslednom vozni (posledné dvere). Cestujúci dohliada na bicykel sám. Na jednu osobu je možné prepraviť najviac tri bicykle. Preprava pri medzinárodnej diaľkovej doprave je možná len vo vozňoch s osobitným priestorom (nie na predstávkach). Pri vybraných vlakoch je povinná rezervácia (osobitne spoplatnená).



Cyklistika je na Slovensku veľmi obľúbená. Cestujúcich s bicyklami pribúda aj na železni.

DO PRÁCE NA BICYKLI

Ministerstvo dopravy v rámci tohtoročnej kampane Do práce na bicykli spustilo začiatkom apríla prihlasovanie tímov. Súťažiť môžu dvoj- až štvorčlenné tímy zamestnancov firiem, inštitúcií či organizácií v tých mestách, ktoré sa do súťaže už zaregistrovali. K dnešnému dňu je to celkom 44 slovenských miest. Ďalšie tak môžu urobiť do 15. apríla na stránke www.dopracenabicykli.eu.

Vlani vyhrali túto súťaž v Bratislave štyria naši kolegovia z GR ŽSR. Prvenstvo získali za vyše tisíc kilometrov a za 129 jász do práce.

(sch), foto: archív



Oravský Podzámok.



Do konca mája bude po slovenských železničných staniciach 854 parkovacích miest pre bicykle.



Cyklostojany osadzujú mostári spoločne s traťovákmi.

Trakčnej meniarni v Čelovciach veľí nový riadiaci systém

O strategickom význame širokorozchodnej trate z Maťoviec do Hanisky pri Košiciach niet pochyb. Lenže ťažké nákladné vlaky smerujúce so surovinami do železiarni spotrebujú aj množstvo elektrickej energie, ktorú trati dodáva 5 napájacích staníc. Jednou z nich je aj trakčná meniareň v Čelovciach. Jej zastaraná technológia sa už musela podrobiť rekonštrukcii, ktorá má ale odlišný priebeh ako obnovy iných trakčných meniarň v obvode sekcie EE OR Košice.



Zamestnanci SMSÚ EE NaSpS Košice demontujú manipulačný rozvádzač pôvodného riadiaceho systému MRSY 1.

Rekonštrukcie napájacích staníc štandardne začínajú obnovou výkonnej časti s vypínačmi a odpojovačmi, postupujú cez ovládacie prvky s usmerňovačmi, napájacími a ochranou, až nakoniec príde rad na riadiaci systém. V prípade trakčnej meniarne v Čelovciach ale odborníci z odvetvia elektrotechniky a energetiky zvolili opačný postup. „Stav riadiaceho systému už bol kritický, náhradné diely sa nevyrábajú, preto sme používali už len výzisky zo systémov zdemontovaných z iných meniarň,“ skonštatoval Pavol Keczer, vedúci oddelenia prevádzky sekcie EE OR Košice. Vysvetlil, že v trakčných meniarňach sa už nenachádza miestna obsluha, ale vďaka riadiacemu systému sú diaľkovo ovládané elektrodispečerom z košického strediska. „Dosluhujúci riadiaci systém 1. generácie MRSY 1, posledný v obvode OR Košice, bol nahradený systémom 3. generácie RSS 3. Táto technológia, adekvátna súčasnej dobe, umožňuje mnohé programové funkcie. Jednou z podstatných je elektrický ohrev trakčného vedenia, ovládaný priamo elektrodispečerom, čo v zimnom období veľmi zrýchli a zjednoduší celý proces odstraňovania ľadovky z troleja. Moderný systém sleduje aj štvrt' hodinové



Peter Ignác počas demontáže pôvodného rozvádzača odpája nepotrebné vodiče káblov.

maximum výkonu. Prekročenie hraničnej hodnoty, za ktorú sú obrovské sankcie, môže spôsobiť napríklad súčasný rozbeh viacerých vlakov pri spustení železničnej prevádzky po nehode,“ povedal Pavol Keczer. Náročnosť rekonštrukcie znásoboval aj fakt, že trakčná meniareň sa nemohla vypnúť, ale musela byť neustále v prevádzke. Technici preto premýšľali nad postupom rekonštrukčných prác, hľadali alternatívy, ako pospájať trakčné vedenie, ako prepojiť napájače, aby meniareň bola v činnosti a čo najmenej obmedzovala dopravu. Najmä pri veľkých záťažach na



Elektromontéri Jozef Petro a Marian Beňo upravujú elektrické obvody rýchlo vypínača, aby meniareň ostala v prevádzke aj počas rekonštrukcie.



Elektromontéri SMSÚ EE TV Trebišov, zľava Marcel Bedri a Michal Janič montujú nový návěstný znak.

širokorozchodnej trate by totiž citeľne chýbala a ťažké nákladné vlaky by sa len veľmi pomaly štvrali hore kopcom k Ruskovu. Rekonštrukcia trakčnej meniarne však bola nevyhnutná a okrem modernej technológie bola prospešná aj pre samotných elektrikárov z SMSÚ EE NaSpS Košice. Osobne sa podieľali na výmene zariadení, zapájali káble, vykonali mnoho odborných úkonov a vodivých prepojení, takže s novou technológiou sa detailne oboznámili už počas prác. Vďaka nadobudnutým znalostiam získali lepší prehľad v novej technike, ktorú uplatnia pri údržbe alebo odstraňovaní poruchy.

SLANEC

V rámci zavádzania štandardov a pridelených financií sa jednotlivé správcové zložky snažili urobiť čo najviac aj v ďalšej stanici v obvode OR Košice – v Slanci. A čiastočne to vyšlo. Už minulý rok urobili poriadny kus práce a skultúrili tak prostredie v železničnej stanici a jej okolí.

„Všetky zainteresované zložky sa snažili, aby sa urobilo čo najviac,“ zhodnotil Marián Žižkovič, prednosta stanice Slanec. Zamestnanci SMSÚ ŽB Čierna nad Tisou opravili vnútorné omietky stien v čakárni a sociálnych zariadeniach. Nové nátery získali aj rozvody kúrenia, radiátory, vonkajšie dvere a okná v čakárni. Budovári natreli aj drevené obklady a rímsy okolo celej budovy. Novotou sa pýši strecha a čiastočne sú vymenené aj okná a dvere. Opravou prešlo aj oplotenie. Elektrikári vymenili a doplnili svietidlá, čím sa vylepšilo osvetlenie. Zamestnanci z SMSÚ OZT ZT Košice odstránili nepotrebné konzoly z budovy stanice a obnovili náter rozhlasových stožiarov, vymenili reproduktory. V čakárni je nový rozhlas. Všetky opravné práce a terénne úpravy prispeli k skultúreniu slaneckej stanice. „Z toho, čo všetko sa urobilo je vidno, že „ak sa chce“ a nehládajú sa iba výhovorky, tak sa dá urobiť veľa aj za málo peňazí a vzhľad stanice podstatne zlepšiť,“ skonštatoval Marián Žižkovič. Ako prednostu ho teší, že sa veľa urobilo, rovnako ho však mrzí, že podobné úpravy by sa zišlo urobiť aj v ďalších staniaciach, ktoré pod Slanec patria, žiaľ, nevie kedy, keďže nie sú zaradené do projektu štandardov. Nielen prednosta, ale, v prvom rade cestujúci, by uvítali podobné úpravy v Ruskove. A práve tu je frekvencia cestujúcich ešte vyššia ako v Slanci. Aj v ďalších staniaciach patriacich pod Slanec by bolo čo opravovať. V slaneckej stanici budú úpravy pokračovať aj v tomto roku. „V tomto a budúcom roku je v pláne aj oprava fasády, pokračovanie výmeny okien a oprava alebo sanácia budovy skladu v blízkosti stanice,“ prezradil vedúci SMSÚ ŽB Čierna nad Tisou Csaba Širokman. Veríme, že rad príde aj na prístupovú cestu a nástupištia. Prístupová cesta je totiž príčinou toho, že v dobrom počasí sa nosí do čakárne prach a v zlom zase blato, keďže nie je asfaltovaná.



Opravené omietky, nové maľby a nátery prispeli k skultúreniu priestoru čakárne.



Slanec leží na trati Košice – Čierna nad Tisou. Na fotografii je pôvodný stav, so starou strechou...



...a po výmene strechy a s novým názvom a logom.

A aj keď sa o poriadok vzorne stará zamestnankyňa stanice v 8-hodinovej zmene, po jej odchode je všetko inak. A ráno začína s upratovaním opäť. Jednostranné sypané nástupištia tiež volajú po úprave, najmä kvôli bezpečnosti cestujúcich. Veríme, že nielen v Slanci, ale aj v ostatných staničkách sa bude opravovať podľa potreby aj naďalej.

(sch), Foto: Marián ŽIŽKOVIČ a Csaba ŠIROKMAN



Prístupová cesta volá po asfalte, aby sa prach a blato nenosili do čakárne.

PODHÁJSKA

V nesamostatnej železničnej stanici Podhájska, patriacej pod ŽST Úľany nad Žitavou, bola posledná rekonštrukcia v roku 2002. Počas nej boli vymenené okná, urobila sa fasáda, zrekonštruovala kotoľňa a kúrenie.



Nové lavičky vo vestibule stanice.

V rámci štandardov, ktoré sa tu začali uplatňovať, boli v tomto roku dodané nové exteriérové lavičky, interiérové smetné koše a nové posypové nádoby. Pribudnú aj vonkajšie smetné koše a nové tabule pre informovanie cestujúcich. „Ďalej bola vyčistená rampa



O staničný park sa starajú domáci železničari.



Staničná budova ŽST Podhájska.

vedľa stanice, orezali sa okrasné kríky v staničnom parku. V blízkych dňoch sa budú vykonávať ešte menšie opravy a ná-

tery, keď to počasie dovlí,“ povedal Roman Majling, dopravný námestník ŽST Úľany nad Žitavou. Najväčším problémom staničnej budovy je jej podmáčanie. Vlhkosť stien spôsobuje opadávanie omietok. Aj tento problém by sa mal v rámci štandardov vyriešiť prostredníctvom dodávateľskej firmy.

(ika), foto: ŽB OR Zvolen

ILAVA

Štandardy sa od začiatku tohto roka uplatňujú aj v Ilave. Tak ako iné stanice, resp. dopravne DOT na koridorovej trati, aj táto železničná stanica podľahla v nedávnej minulosti rozsiahlej modernizácii. Prišli nové zariadenia železničnej infraštruktúry, veľké úpravy zmenili koľajisko aj nástupištia. Bokom ostala len výpravná budova, a tak ju správca musel prispôbiť modernému okoliu.

Správca – OR Žilina musel vyvinúť nemalé úsilie, aby výpravnú budovu skrášil a aspoň čiastočne ju priblížil k modernému vzhľadu nástupíšť. „Zabezpečili sme vymalovanie vestibulu pre cestujúcich, kolegovia z SMSÚ ŽB Trenčín vymenili vo vestibule starý a poškodený obklad sokla za nový. V rámci našich možností sme aspoň takto vylepšili prostredie pre cestujúcich, čakajúcich na vlak,“ uviedol Jozef Krajčovič, prednosta sekcie ŽB OR Žilina. Nezabudlo sa ani na exteriér budov. V pláne je výmena okien a dverí na výpravnej budove aj na objekte verejných



V Ilave sa štandardy začali uplatňovať až s nástupom tohto roka. Pri pohľade na staničnú budovu je zrejmé, že správcu čaká ešte veľa náročnej práce.



Pôvodné lavičky v presklených prístreškoch, inštalované počas modernizácie stanice, dlho na svojom mieste nepobudli. Vandali ich vytrhali rad radom, preto ich správca nahradil dreveným variantom.

WC. Pripravuje sa oprava a náter fasád všetkých budov v stanici. Zámerom je aj oprava verejných WC, ktorá by sa mohla zrealizovať ešte v 1. polroku. Bohužiaľ, ani v tejto stanici neušli pozornosti niektorých jednotlivcov nové zastrešenia podchodu a hlavne nové prístrešky na nástupištiach a ich vybavenie. „V uplynulom období sme aj v tejto stanici opravovali vytrhané lavičky, poškodené svietidlá a smetné koše. Problémom je aj udržiavanie čistoty v podchodoch a na ich zastrešeniach, pretože čisté a svetlé steny podchodu a schodísk ihneď lákajú pseudoumelcov k výtvarným prejavom,“ spomenul Jozef Krajčovič nekonečný boj so sprejermi, ktorých priťahujú veľké plochy presklenia aj stien nielen v Ilave, ale aj v iných železničných staniciach na Slovensku.

(balky), foto: Jozef KRAJČOVIČ



Stanica v Komárne čaká na výmenu okien.

K ďalšiemu zvýšeniu frekvencie cestujúcich prišlo v novembri 2014, kedy sa zaviedlo bezplatné cestovanie pre žiakov, študentov a dôchodcov. To si vyžiadalo osadenie nových cyklostojanov na peróne pre 30 bicyklov, dokúpili sa tiež nové lavičky na perón, ktoré boli osadené v septembri 2015 spolu s novými kameninovými košmi na smeti. Do pôvodných nádob, ktoré už nevyhovovali štandardom, bola vysadená zeleň. V decembri 2015 sa obnovovali nátery stropu perónu a zábradlia. Ku komfortu cestujúcej verejnosti prispelo aj otvorenie bufetu, ktorý predtým na stanici chýbal. „Zavedenie štandardov nespôsobil v stanici Komárno väčšie ťažkosti a ich udržiavanie sa snažíme so zamestnancami zachovávať na primeranej úrovni,“ hovorí prednosta stanice Milan Bilický. Podľa jeho slov, k dodržiavaniu štandardov výrazne dopomáha aj dobrá spolupráca s jednotlivými zložkami SMSÚ ŽB a SMSÚ ŽTS TO Nové Zámky. Opýtali sme sa aj na to, čo

KOMÁRNO

Železničná stanica Komárno leží v km 6,609 jednokoľajnej elektrifikovanej trate Komárom (HU) – Komárno – Nové Zámky, v km 0,000 jednokoľajnej trate Komárno – Bratislava Nové Mesto. V tejto železničnej stanici sa veľká zmena udiala príchodom nového súkromného dopravcu RegioJet, ktorý začal svoju činnosť dňa 1. 3. 2012 prevádzkovaním osobnej dopravy na trati Komárno – Dunajská Streda – Bratislava Nové Mesto.

stanicu v blízkej budúcnosti ešte len čaká. „Naplánovaná je výmena starých okien za plastové v celej staničnej budove, to výraznou mierou ovplyvní celkový vzhľad stanice. Do konca roka 2016 by malo prísť aj k asanácii nadbytočných stavieb v okolí výpravnej budovy a na týchto uvoľnených miestach sa plánuje vybudovať záchytné parkovisko, čím by sa vyriešila otázka parkovania pre cestujúcich,“ vysvetlil prednosta stanice. Ako takmer na každej stanici, aj v Komárne ich trápi prítomnosť neprispôsobivých osôb, ktoré znečisťujú vnútorné priestory stanice najmä v zimnom období. Naopak, v čase teplého počasia sa zdržiavajú pred stanicou a znepríjemňujú svojim negatívnym zjavom a správaním okolie. Stanica sa čoskoro zapojí aj do akcie s názvom „Staničná knižnica“. Vďaka tomu si cestujúci, ale aj zamestnanci budú môcť požičať knižky vo vytvorenom čitateľskom kútiku vo vestibule stanice alebo si ich vziať so sebou do vlaku, pri spiatočnej ceste vrátiť alebo odovzdať v inej podobnej staničnej knižnici. Veríme, že túto snahu ocení aj cestujúca verejnosť.

(pop), FOTO: Miroslav CINGEL



Zamestnanci stanice ju udržiavajú čistú, k príjemnému prostrediu prispelo aj sektorové sedenie.

Stodvadsaťročná jubilatka s najväčšou zastávkou

Trat' Veľké Bielice - Prievidza

V apríli si pripomíname neuveriteľných 120 rokov od príchodu prvého parného vlaku do Prievidze. Vtedajší rozvoj, rovnako ako aj v súčasnosti, nebol možný bez dopravného spojenia. To železničné, z Veľkých Bielic do Prievidze, bolo uvedené do prevádzky 18. apríla 1896.

Z HISTÓRIE TRATE...

Proces, ktorý predchádzal stavbe železnice do Prievidze, bol náročný a zdĺhavý. Iniciatívu na predĺženie trate do Prievidze vyvinuli najmä bratia Thonetovci, ktorí vlastnili továreň na výrobu ohýbaného nábytku vo Veľkých Uherciach a Hospodársky spolok pre údolie rieky Nitry. Výstavba železnice sa prerokovávala na rôznych úrovniach. V roku 1895 získala koncesiu na výstavbu a prevádzku trate z Veľkých Bielic do Prievidze Uhorská stavebná spoločnosť (Magyar Építő Részvénytársulat), ktorej zadala výstavbu trate na tento účel zriadená Veľkobieliccko - Prievidzská železničná spoločnosť. Samotná realizácia výstavby železnice z Veľkých



ŽST Prievidza po roku 1913.

vých priecestí, z ktorých boli iba tri kryté závorami. Výstavba stála 2 296 000 korún. Trat' začínala v stanici Veľké Bielice, končiace kilometrovanie trate zo Slovenského Medera bolo súčasne nultým kilometrom pre trat' do Prievidze.



Staničná budova Veľké Bielice okolo roku 1930.

Bielic do Prievidze nebola z hľadiska terénu veľmi náročná. Medzi najväčšie prekážky patrili vodné toky, ponad ktoré bolo potrebné postaviť železné mosty, najmä ponad riečku Nitricu, rieky Nitru a Handlovku. Na 28,4-kilometrovom úseku z Veľkých Bielic do Prievidze bolo pri výstavbe vybudovaných 76 mostov a priepustov, pričom najdlhšími boli ocelové mosty cez rieku Nitru s dĺžkou 65 metrov a cez rieku Handlovka s dĺžkou 40 metrov. Na trati boli vybudované 3 stanice, 3 zastávky s nákladiskom a 1 zástavka. Bolo postavených 7 výpravných budov, 5 skladov a 1 výhrevňa. Postavilo sa tu 12 strážnych stanovišť a križovalo ju 52 úrovňo-

BAŤOVANY - PARTIZÁNSKE

Zastávka Partizánske, vtedajšie Baťovany, bola daná do prevádzky až 20. mája 1940 a jej zriadenie súviselo s výstavbou obuvníckych závodov firmy Baťa. Táto zastávka slúžila až do roku 1962, kedy bola asi o 300 metrov bližšie k Veľkým Bieliacim postavená súčasná budova, ktorá mala slúžiť ako staničná budova pre plánovanú novú železničnú stanicu.

K vybudovaniu tejto stanice však nikdy nedošlo, takže budova zastávky v Partizánskom je jednou z najväčších budov na zastávkach na Slovensku. Okrem zmeny interiéru slúži prakticky v nezmenenej podobe dodnes. Stanica Prievidza bola postavená v km 28,300 – 28,800 a bola konečnou stanicou trate Veľké Bielice - Prievidza. Akými rušňami sa začala prevádzka na trati Veľké Bielice - Prievidza sa nepodarilo zistiť. Podľa zachovaných dobových fotografií boli v prevádzke rušne radu XII MÁV, neskorší rad 377 MÁV a rad 310.4 ČSD.



Výhybkár na St. I. Veľké Bielice a rušeň 434.1

SÚČASNOSŤ

V súčasnosti, na základe Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 je v Stratégii ŽSR 2016 – 2020 stavba „Elektrifikácia a optimalizácia trate Zbehy/Lužianky – Prievidza“ zaradená medzi projekty s nižšou prioritou. Predpokladaná výška investícií je 15 mil. €. Do roku 2020 sa predpokladá so spracovaním štúdie realizovateľnosti. V období od júna do decembra 2016 trat' Veľké Bielice - Prievidza by mala byť využívaná pre odklonené nákladné vlaky z dôvodu modernizácie koridorovej trate Bratislava – Žilina.

(ika, Peter BORIS), foto: zbierka Peter BORIS



Osobný vlak smerujúci zo ŽST Veľké Bielice do stanice Topoľčany.

Chrbticou železničnej dopravy a pevninou, ktorá chráni hranice železnice...



Geodeti z Košíc Renáta Gazdíková a Maroš Bajus pri meracích prácach na východe Slovenska.

...aj takto by sa dala definovať činnosť železničných geodetov. Nepatria medzi pracoviská, o ktorých sa veľa hovorí, píše, ktorých je všade vidno. Práve naopak, v tichosti a bez veľkých rečí vykonávajú rozsiahle odborné činnosti, bez ktorých by sa železnica pri rýchlom technickom rozvoji nezaobišla. Už 64 rokov sa na železnici píše éra geodetov. Vývoj neoslabil význam a potrebu kvalitných podkladov a dokladov poskytovaných odborníkmi v oblasti geodézie, zmenili sa akurát postupy ich získavania. Geodetické, kartografické a projektové práce, tvorba digitálnych máp, vytyčovanie hraníc pozemkov, vedenie železničného katastra nehnuteľností a vykonávanie správy železničnej knihy je hlavným poslaním železničných geodetov, ktorí tvoria vnútornú organizačnú jednotku - Stredisko železničnej geodézie. Ďalšou dôležitou funkciou strediska je hlavný geodet ŽSR a funkcia autorizovaného geodeta a kartografa investora. Všetky činnosti sa vykonávajú v rámci celého Slovenska.



Eliška Rapavá, riaditeľka SŽG, zodpovedne riadi 70-členný kolektív geodetov.

SŽG má štyri pracoviská. V Bratislave, kde je aj sídlo vedenia SŽG, vo Vrútkach, Zvolene a Košiciach pracuje spolu 70 ľudí. Existencia SŽG vychádza z nutnosti výkonu špecializovaných prác v odbore geodézie a kartografie. Stredisko ŽG má 5 oddelení, a to: prevádzkovo-ekonomické, technickej dokumentácie, nehnuteľností, investícií a železničnej knihy, mapovania a piate oddelenie je projektovanie a inžinierska geodézia.

:: ODDelenie TECHNICEJ DOKUMENTÁCIE

Udržiava a dopĺňa archivované výsledky geodetických prác všetkých činností SŽG. Poskytuje geodetické podklady pre všetky zložky ŽSR. Vykonáva skenovanie a vektorizáciu analógových máp a podkladov, kreslenie na veľkoformátovom ploti.

:: ODDelenie NEHNUTEĽNOSTÍ, INVESTÍCIÍ A ŽELEZNIČNEJ KNIHY

Na tomto oddelení vykonávajú správu železničnej knihy a vydávajú výpisy z nej. Tu riešia aj majetkovoprávne usporiadania nehnuteľností pri investičnej výstavbe ŽSR a spracovávajú a udržiavajú kataster železnič-

ných nehnuteľností. Zároveň tu vyhotovujú geometrické plány a listy vlastníctva pre realizáciu prevodu správy majetku štátu. Dôležitou činnosťou tohto oddelenia je vytyčovanie a označovanie hraníc pozemkov ŽSR.

:: MAPOVANIE

Buduje základné bodové pole a podrobné bodové pole pri modernizácii koridorov, pri rekonštrukcii železničného zvršku. Na tomto oddelení tvoria, aktualizujú a vydávajú štátne mapové dielo s tematickým obsahom železničnej dopravy – jednotnú železničnú mapu. Jednotná železničná mapa slúži ako podklad pri tvorbe technických projektov pre rekonštrukciu železničného zvršku, pre určenie ochranného pásma dráhy, pre informačný systém infraštruktúry. Pracovný tím na tomto oddelení vykonáva zameranie priestorovej priechodnosti železničnej infraštruktúry systémom GRP 5000 s následným spracovaním a vyhodnotením meraní.

:: PROJEKTOVANIE A INŽINIERSKA GEODÉZIA

Na pripravovaných a realizovaných stavbách a rekonštrukciách železničných objektov vy-

konáva oddelenie funkciu „Autorizovaného geodeta a kartografa investora“. Vyhotovuje technické projekty pre obnovu železničného zvršku podľa potrieb a zadaní odborov GR a oblastných riaditeľstiev. Vypracováva štúdie pre zvyšovanie rýchlostí na tratiach ŽSR. Vykonáva špeciálne geodetické a projektové práce, ako sú kontrolné merania žeriavových dráh, koľajových váh, mostných objektov a iných umelých stavieb. Meranie, sledovanie a vyhodnocovanie havarijných stavov, zosuvov a pretvorení objektov ŽSR.

„Zamestnanci SŽG vykonávajú množstvo práce v koľajisku za plnej prevádzky. Na mostoch, v tuneloch a iných rizikových miestach. Som rada, že nás obchádzajú úrazy, k čomu iste najviac prospieva pripravenosť, pravidelné školenia BOZP a trvalá prevencia v tejto oblasti,“ povedala na záver Eliška Rapavá, riaditeľka SŽG a dodala, že aj napriek zmenám v personálnej obsadenosti a finančných prostriedkoch plnia všetky úlohy železničnej geodézie a kartografie kvalitne a pružne.

(sch), foto: balky



Zamestnanci vrútockého pracoviska SŽG, zľava Janka Blahušiaková, Peter Chabreček a Ľubomír Urbaník pripravujú na meranie vozík so skenerom v Ťahanovskom tuneli.



Na správne parametre jazdnej dráhy Handlovského viaduktu dozerali (zľava) Michal Hojčka, Roman Hazucha a Tomáš Murín, geodeti zo SŽG Bratislava.

Migrácia informačných systémov ŽSR

Pre skvalitnenie a zefektívnenie poskytovania služieb prevádzky a podpory informačných systémov a technológií pristúpili ŽSR k zásadnému, technicky náročnému kroku, a to k modernizácii celého technického a technologického IT prostredia dátových centier. Technológie a informačné systémy boli prevádzkované na rôznych, často nehomogénnych technológiách, operačných systémoch a databázových prostrediach. Hardvérové technológie boli značne zastarané, po dobe svojej morálnej a technologickej životnosti. Riešenie vtedajšieho stavu bolo možné realizovať jedine obnovou starých technológií a následnou konsolidáciou IT systémov a technológií. Tento zásah si ale vyžadoval nemalé investície do stavebných úprav existujúcich dátových centier, do nákupu nových technológií a samotnej konsolidácie celého IT prostredia. Po rozhodnutí vedenia ŽSR boli spustené dva projekty. Prvý bol zameraný na investičné činnosti – stavebné práce, nákup technológií a hardvéru a súbežný projekt zameraný na konsolidáciu informačných systémov, databáz, operačných systémov a migráciu informačných systémov do konsolidovaného prostredia.

AKÉ SÚ CIELE PROJEKTU?

Rozhodnutím generálneho riaditeľa ŽSR bol v marci 2014 spustený projekt s názvom Migrácia informačných systémov ŽSR. Hlavnými cieľmi projektu bola samotná migrácia informačných systémov ŽSR zo zastaraných serverov a dátových úložísk na nové servery a dátové úložiská v novobudovaných dátových centrách, migrácia IS SAP, implementácia modulu SAP PO (Process Orchestration), čo je modul zabezpečujúci integráciu a komunikáciu medzi jednotlivými modulmi SAP. Medzi ďalšie ciele boli zaradené prechod v IS SAP na UNICODE – to znamená podporu európskych znakových fontov v moduloch SAP ECC, vytvorenie predpokladov pre prevádzku systémov ŽSR v dvoch dátových centrách, veľmi dôležitou víziou projektu bolo aj zvýšenie bezpečnosti zálohovania dôležitých dát a predídenie ich nenávratnej straty. Zároveň sa projekt zameriaval aj na zníženie poruchovosti počas prevádzky informačných systémov ŽSR a skrátenie doby odstraňovania porúch a incidentov počas prevádzky informačných systémov ŽSR. Či sa ciele naplnili, sme sa opýtali toho najpopulárnejšieho – manažéra projektu. „V rámci projektu boli zrealizované a dosiahnuté všetky ciele, ktoré boli definované na začiatku projektu. Projekt bol koordinovaný s prebiehajúcim investorským projektom zameraným na stavebné úpravy datacentier ŽSR a následnú dodávku nových výkonných hardvérových komponentov a technológií,“ hovorí Ján Dékány, manažér projektu.



Časť nového datacentra na Kovačskej ulici v Bratislave.

NÁROČNÝ PRIEBEH PROJEKTU

V úvode projektu bol kladený vysoký dôraz na vykonanie podrobnej analýzy vtedajšieho stavu IT prostredia, pričom bolo potrebné detailne zmapovať všetky prevádzkované servery na celých železničiach. Následne boli fyzické servery zvirtualizované a vytvorili sa migračné skupiny aj s detailným harmonogramom výkonu samotnej migrácie serverov do dátového centra. Počas projektu bolo zmigrovaných vyše 220 aplikačných a databázových serverov. Po fyzickej migrácii serverov a databáz bola vykonaná migrácia informačného systému SAP na novú technologickú platformu, boli optimalizované nové počty virtuálnych serverov a taktiež boli optimalizované databázové licencie Oracle a používateľské licencie SAP. Vo finálnej fáze boli implementované nástroje na monitoring a optimalizáciu prevádzky IT prostredia a nástroje na zabezpečovanie zálohovania pre prípady výpadkov IT systémov a prostredia. „Pozitívom počas priebehu týchto zmien bolo, že všetky plánované a definované práce sa nám podarili bez nutnosti veľkých odstávok. Dosiahli sme to tak, že pred jednotlivými migračnými krokmi bolo potrebné zabezpečiť koordináciu termínov a časov migrácie s jednotlivými garantmi informačných systémov,“ vysvetľuje Dékány. Garanti schválili navrhnuté časy a zároveň informovali svojich používateľov o časoch odstávky a vydali potrebné metodické usmernenia pre spracovateľov. Migrácia samotných virtuálnych serverov prebiehala počas živej prevádzky. Výkonovo náročnejšie alebo kritické servery informačných systémov boli migrované v nočných alebo víkendových hodinách. Počas celého procesu migrácie neboli zo strany garantov zaznamenané žiadne problémy, ktoré by narušili ich pracovné procesy.

PROJEKT V SÚČASNOSTI

Momentálne sú na ŽSR prevádzkované dve modernizované navzájom prepojené dátové centrá v Bratislave. Ak by nastal výpadok, pravidelným a funkčným zálohovaním a následným obnovením dát je zabezpečené rýchle obnovenie systémov do stavu pred výpadkom. Modernizácia dátových centier bola zabezpečená dostupnosť dátových centier na viac ako 99,7 %, ktorá je dosiahnutá redundantnou distribúciou napájacích a chladiacich zariadení, ako aj redundanciou všetkých komponentov s dostatočnou výkonovou rezervou. V rámci bezpečnosti boli implementované aj ostatné bezpečnostné systémy a riešenia, ktoré sa podieľajú na vysokej dostupnosti služieb dátového centra.

Virtualizáciou fyzických serverov sa zjednodušil dohľad a správa nad prevádzkou dátových centier. V prípade poruchy hardvéru nie sú potrebné dlhé časy na spravidkované záložného alebo nového hardvéru. „Virtuálny server sa jednoducho presunie na iný hardvér s dostatočným výkonom, na jednom hardvéri je prevádzkovaných viac serverov súbežne,“ hovorí manažér projektu. Samostatnú časť projektu tvorila migrácia informačného systému SAP na novú technologickú a virtualizačnú platformu. Toto riešenie prinieslo výrazne ľahšiu údržbu, prevádzku a hlavne zrýchlenie odozvy systému potvrdené samotnými používateľmi SAP. Napríklad spracovanie Ročného hlásenia dane sa skrátilo z pôvodných 12 hodín na 4 hodiny. „Najväčším prínosom projektu je aj to, že zabezpečil bezpečnejšiu a spoľahlivejšiu prevádzku informačných systémov na ŽSR. Prevádzkovateľ IT, teda Železničné telekomunikácie získali komplexné nástroje na dohľad a prevádzku IT,“ dodáva na záver Ján Dékány. (pop)

„Kozy“ pomáhajú pri výmene koľajnicových pásov

Koľajnice sú bezpochyby najzaťaženejším a najnamáhavejším konštrukčným prvkom na železnici. Lenže dlhoročným vplyvom železničnej prevádzky dochádza k ich opotrebeniu, časom sa v nich môžu objaviť aj materiálové chyby, ktoré môžu vyústiť až do lomu koľajnice ohrozujúcim bezpečnosť vlakovej dopravy. Aby ŽSR predišli takému riziku, tak pravidelne vykonávajú prehliadky a merania koľajnic. Ak už nevyhovujú predpísaným hodnotám, zamestnancom traťového odvetvia neostáva nič iné, len ich výmena. V 1. štvrtroku zamestnanci oblastných riaditeľstiev vymenili 2007 metrov koľajnic a 6185 metrov koľajnicových pásov.

S nástupom jarných dní a nárastom teplôt traťové obvody zintenzívnili výmeny chybných koľajnic. Nelenili ani zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Liptovský Mikuláš, ktorí v približne kilometrovom úseku medzi Kráľovou Lehotou a Liptovským Hrádkom potrebovali vymeniť oba koľajnicové pásy. Po uvoľnení upevňovadiel umiestnili v koľaji kozy a... Nie, žiadne štvornohé tvory nepobehovali po trati. „Kozami“ traťováci slangovo nazývajú prekládkové žeriavy, vďaka ktorým mohli v koľaji manipulovať so 125-metrov dlhými koľajnicovými pásmi. „Dôvodom výmeny starých koľajnicových pásov za regenerované bolo výrazné ojazdenie vonkajších pásov a zvalcovanie vnútorných pásov v oblúku, ako aj vlnkovitosť koľajnic a zistené defektoskopické chyby. Vymieňali sme aj úložné gumené podložky, ktoré bránia pozdĺžnemu posunu koľajnicových pásov,“ povedal Jaroslav Šebest, koordinátor SMSÚ ŽTS TO Liptovský Mikuláš. Stav a funkčnosť koľajnic sa teda odvíja od účinkov rôznych síl, ktoré vznikajú pôsobením pohybujúcich sa koľajových vozidiel. Nezanedbateľné sú aj ďalšie podružné namáhania, napríklad nesúmernosti v opracovaní a osadení dvojkolí na vozidlách alebo rozdielna dráha dvojkolia vplyvom kuželovitého tvaru okolku. To všetko sa podpisuje pod degradáciu materiálu koľajnice, čo sa prejavuje zvýšeným ojazdením hlavy koľajnice, alebo poruchami materiálovej štruktúry koľajnice, ktoré môžu viesť až k lomu koľajnice. Aby nedošlo k ohrozeniu cestujúcich, alebo poškodeniu prepravovaného tovaru, ŽSR pravidelne vykonávajú prehliadky a merania koľajnic. „Kontrola koľajnic sa vykonáva pravidelnými pochôdzkami trate zamestnancami SMSÚ ŽTS TO, a to v rôznych funkciách od kontrolóra až po vedúceho



Jaroslav Šebest, koordinátor SMSÚ ŽTS TO Liptovský Mikuláš, meria teplotu koľajnice. Bezstyková koľaj sa môže zriaďovať iba pri dovolených upínacích teplotách koľajnic od 17 do 25 °C.



Kozy sú prepravované na špeciálnych, tzv. Mamatejových podvozkoch, čo sú zariadenia na prepravu koľajnic.



„Kozy“, ako traťováci slangovo nazývajú prekládkové žeriavy, sú určené na manipuláciu s dlhými koľajnicovými pásmi.

SMSÚ. Pri týchto peších kontrolách vizuálne zisťujú chyby koľajnic. Sledujú, či nie je koľajnica viditeľne poškodená, prípadne prasknutá, alebo či nedošlo k lomu koľajnice. Ďalej kontrolujú koľajnicové zvary a styky a raz ročne merajú opotrebovanie koľajnic. Taktiež sa vykonáva aj nedeštruktívna kontrola koľajnic zameraná na materiálové chyby koľajnic. Realizuje sa ručnými defektoskopickými prístrojmi alebo

defektoskopickým meracím vozom. Ten meria aj vlnkovitosť a opotrebenie koľajnic,“ uviedol Martin Križan z O430 GR ŽSR. Podľa vyhodnotenia zistených chýb správca daného úseku rozhodne, akým spôsobom bude chyba odstránená. Najzávažnejšie chyby, ako sú praskliny či lomy, sa odstraňujú okamžite, a to výmenou koľajnice. Ostatné chyby, ktoré bezprostredne neohrozujú bezpečnosť železničnej prevádzky sa odstraňujú v plánovanej údržbe, a to výmenou jednotlivých koľajnic alebo súvislou výmenou koľajnicových pásov. Presne tak, ako to medzi Kráľovou Lehotou a Liptovským Hrádkom zrealizovali aj traťováci z SMSÚ ŽTS TO Liptovský Mikuláš.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor



Vlnkovitosť zaznamenaná na ľavom koľajnicovom páse, ten napravo má už vplyvom pôsobenia síl od koľajových vozidiel ojazdenú hlavu.



Foto: Štefan HRADSKÝ

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.

Dnes naša otázka znie: **VIETE, KDE A ČO JE TO?**

Ak poznáte správnu odpoveď na dnešnú fotohádanku, napíšte nám ju a zaradíme vás do žrebovania. Víťaza odmeníme, preto nezapodme v odpovedi uviesť svoje meno a adresu pracoviska.

SPRÁVNA ODPOVEĎ MARCOVEJ FOTOHÁDANKY JE: HELCMANOVCE.

VÍŤAZKOU SA STALA A VECNÚ CENU ZÍSKAVA:
Marta VAŠČÁKOVÁ z Prakoviec.

BLAHOŽELÁME!

Šéf vyčíta zamestnancovi: - Človeče, vy pomaly robíte, pomaly chodíte, pomaly myslíte. Je vôbec niečo čo vám ide rýchlo? - Áno ... tajnička.				Pomoc: Aida, af, ala, bon, bonus	zhotovil šitím	decht (hovor.)	abfarad (zn.)	staroveké Grécko	Pomoc: Helada, lieň, pant	vesmír	pozostatok stromu	včelí príbytok, včelín	git	Verdiho opera	
				federálny štát USA					ovládne, skrotí						
				1					2						
				irídium (zn.)			kaprovitá ryba		druhá				anglické muž.meno		
striebro (zn.)			súvislé rastlinstvo						predloha						
Jozef Vysočani	dusno, horúco	motýľ, po česky	arabský člen primát			tráva ostrica				dom.meno Olympie					
						lesný listnatý strom				predložka (nad)					
dymová clona, exhalát					dopraví, pridá					dodatok v liste		vampír	bez pomoci iných, samotná		
					terénne preteky					býv. tuzex. poukážka					
pravoslávny kňaz				sliepka					osobitná odmena						
				kridlo (odb.)					časť celku						
astát (zn.)			ázijský vozík				pradenina								
			citoslovce smiechu				a iné (skr.)								
3															
inými slovami						ihličnatý strom				domáce meno Dariny					

ZOO sa nakrúcalo aj na železnici

Prostredie železnice a železničných staníc je medzi filmovými a televíznymi štábmi stále obľúbené. Uplynulý mesiac sa v ŽST Bratislava Nové Mesto nakrúcal dokonca aj mnohým známym seriálom s názvom ZOO. Zamestnanci stanice aj ďalších pracovísk ŽSR boli nakrúcaniu veľmi nápomocní a ako to pri filmovaní takéhoto seriálu vyzerá, si môžete pozrieť na týchto exkluzívnych fotografiách.

(pop)



Nakrúcania sa zúčastnili aj slávni herci Ján Koleník a Juraj Hrčka, ktorí stvárňujú hlavné postavy v seriáli ZOO.



Televízny štáb nakrúcal vo vstupnej hale, v podchode k nástupišťam aj na 3. nástupišti.



Železniční archivári na medzinárodnom seminári v Prahe

Český národný archív, pri príležitosti sprístupnenia pamätných kníh na internete, zorganizoval seminár Železničné kroniky – významný historický prameň prístupný na internete. Seminára sa zúčastnili aj zástupcovia ŽSR. V rámci medzinárodného podujatia vystúpila s príspevkom aj Daša Krčová, archivárka ŽSR s témou Pamätné knihy železničných staníc na Slovensku. V rámci prednášky prítomných previedla históriu písania pamätných kníh na Slovensku a súčasným stavom ich písania. Zaujímavosťou je, že aj keď v minulosti boli Československé štátne dráhy jednou organizáciou, písanie pamätných kníh bolo v rámci jednotlivých dráh na rozdielnej úrovni. Kým v priebehu času písanie pamätných kníh v Čechách postupne zaniklo, na Slovensku sa pamätným knihám venovalo viac pozornosti, či už na Správe Východnej dráhy, alebo aj v jednotlivých staniach. Teší nás, že táto tradícia zostáva stále živou. Pamätná kniha má svoje poslanie a chceme sa aj touto cestou poďakovať všetkým spracovateľom.

(pop)



Archivárka Daša Krčová v rámci prednášky previedla prítomných históriou písania pamätných kníh na Slovensku a súčasným stavom ich písania.

Žiadosti o informácie pribúdajú

Odbor komunikácie GR ŽSR zosummarizoval prvý kvartál tohto roku. V priebehu mesiacov január, február a marec 2016 sme zaznamenali až 469 žiadostí o informáciu. Z tohto počtu to bolo 250 otázok novinárov celoplošných či regionálnych médií, 204 otázok a podnetov fyzických osôb a 15 žiadostí o poskytnutie informácie v zmysle zákona č. 211/2000 Z. z. o slobodnom prístupe k informáciám a o zmene a doplnení niektorých zákonov v platnom znení. Odbor komunikácie uverejnil v 1. kvartáli 2016 spolu 67 tlačových správ, čo je o 32 viac vydaných správ ako v 1. kvartáli 2015. Naďalej boli vydávané tlačové správy o začiatkoch procesov obstarávania v týždenných súhrnoch, tiež aj správy o nehodových a mimoriadnych udalostiach na tratiach ŽSR. Pokračovalo sa aj vo vydávaní tlačových správ o plánovaných rekonštrukciách a opravách, ktorých bolo vzhľadom na zimné mesiace samozrejme menej.

(pop)

Miestenka na volanie

Chcete si zabezpečiť miesto na sedenie vo vlaku jednoducho z práce alebo z domova? Stačí zatelefonovať na číslo nonstop dostupného Kontaktného centra 18 188, na ktorom si vyberiete vlak a miestenku vám pošlú vo forme SMS do mobilného telefónu.

Miestenku si takto môžete zaobstarať aj na železničný preukaz. Stačí, keď si ho pripravíte predtým ako zavoláte, aby ste ho mali naporúdzi v prípade otázok.

Výhody: miestenka z pohodlia vášho domova, nákup bez pripojenia na internet a zamestnanci kontaktného centra poradia s výberom miesta. **Cena miestenky 1€.**

Do ktorých vlakov si môžete zabezpečiť miestenku do mobilu na zavolanie?

Do všetkých vnútroštátnych vlakov v 1. a 2. vozňovej triede, v ktorých je možné rezervovať miestenku, okrem vlakov SuperCity a EuroCity. Miestenku si môžete zabezpečiť najskôr 60 dní pred odchodom vlaku a najneskôr pred odchodom vlaku. Službu je možné využiť v sieťach Orange, Slovak Telekom a O2 Slovakia, nie u zahraničných operátorov.

Zašlite nám do redakcie vlastné zaujímavé fotografie a môžete sa stať autormi obálky!

Dnes sú nimi tí, ktorí svojím fotoobjektívom zachytili chladné oceľové pásy koľajníc. Tie sú spojené nielen s ľuďmi – železničiarimi, ktorí sa o nich starajú ako na fotografii Stará Voda, kde autorka v diaľke zachytila dozorkyňu výhybiek, ale aj s prírodou, s ktorou často vytvárajú prekrásnu scenériu. Tak ako na fotografii v Ivanke pri Nitre alebo v Dlhom nad Cirochou.



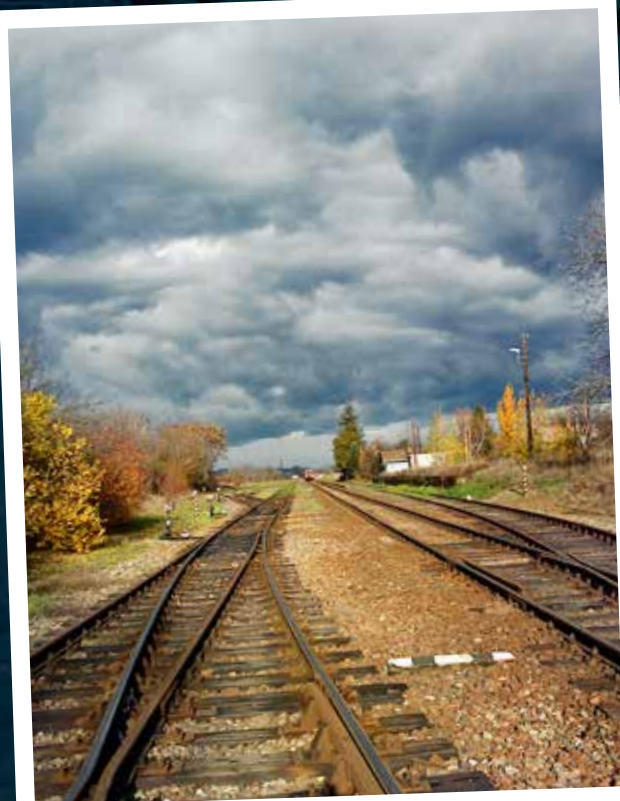
Stará Voda Foto: Dana SCHWARTZOVÁ



Úľany nad Žitavou Foto: Jaroslav KMEŤO



Dlhé nad Cirochou Foto: Andrea RAČKOVÁ



Ivanka pri Nitre Foto: Marek ČERNÁK