

ROČNÍK XXVI ŽELEZNIČNÝ JÚN 2016



SEMAFOR

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNIC SLOVENSKEJ REPUBLIKY



Opravy tratí pokračují
Zmeny vo vedení
Blesk 2016

Foto: Ivana KAPRÁLKOVÁ



Príhovor generálneho riaditeľa ŽSR

Vážené kolegyně a kolegovia,

na post generálneho riaditeľa ŽSR som nastúpil z manažérskeho prostredia. Svoje doterajšie skúsenosti v oblasti efektívneho manažmentu chcem ponúknuť v prospech spoločnosti, aby sme nadviazali na všetko dobré, čo bolo v minulosti vykonané a zároveň identifikovali možnosti pre zlepšenia a ďalší rozvoj ŽSR.

Ako jednu zo zásadných oblastí v našej spoločnosti vnímam ďalšiu koncepciu rozvoja ľudských zdrojov. Vzhľadom na vekovú štruktúru našich zamestnancov, ako aj potenciálny nedostatok niektorých vybraných pracovných pozícií, bude nevyhnutné prijať zásadné opatrenia v tejto oblasti. Železnica je špecifická svojimi povolaniami, tým, že ňou žijú celé generácie rodín. Naši zamestnanci sú ochotní pracovať v ťažkých podmienkach a neraz pre železnicu aj veľa obetovať. Bohužiaľ, niekdajšia vážnosť a postavenie železničiara sa v súčasnej dobe vytráca. Potrebujeme prijať opatrenia, aby aj mladí ľudia v blízkej budúcnosti chceli byť železničarmi, aby železnica poskytovala pre našich súčasných, ako aj nových pracovníkov perspektívnu istotu. Zároveň potrebujeme realizovať motivačné mechanizmy, aby naši dlhoroční pracovníci mali záujem ďalej profesionálne rásť.

Ďalšou kľúčovou témou je oblasť financovania. Reálne potreby investícií do modernizácie železničnej infraštruktúry dlhodobo prevyšujú každoročné finančné možnosti ŽSR. Popri financovaní kľúčových projektov hlavných dopravných koridorov z EU fondov, zdrojoch zo štátneho rozpočtu a poplatkoch od nákladných

a osobných dopravcov potrebujeme identifikovať ďalšie možnosti výnosnosti v rámci vnútorného potenciálu ŽSR. V tejto súvislosti sa javia veľké možnosti, napríklad v železničnej energetike, keďže ŽSR disponujú vlastnou distribučnou sústavou. Vzhľadom na vyššie uvedené je potrebné zanalyzovať aj celkovú nákladovú stránku ŽSR prostredníctvom efektívnej optimalizácie nákladov a vnútropodnikových procesov.

Medzi moje priority v blízkej budúcnosti patrí okrem iného:

- pokračovanie v modernizácii hlavných dopravných koridorov s cieľom v roku 2020 dosiahnuť ucelený modernizovaný úsek Bratislava – Žilina;
- vytvoriť podmienky a zdroje na obnovu a rekonštrukciu regionálnych tratí;
- rekonštrukcia a revitalizácia železničných staníc prostredníctvom kombinácie vlastných zdrojov u menších staníc a formou verejno-súkromného partnerstva u veľkých staníc v hlavných dopravných uzloch;
- zvyšovanie bezpečnosti železničných priecestí zásadným spôsobom prostredníctvom využitia zdrojov z Operačného programu integrovaná infraštruktúra;
- projekt Filiálka Bratislava – dosiahnuť zásadný posun v oblasti projektovej dokumentácie a celkovej prípravy projektu novej bratislavskej stanice;
- úzka spolupráca so samosprávami už vo fáze prípravy štúdií realizovateľnosti a následne v celom procese prípravy investičných akcií formou expertných skupín.

Mojou snahou bude udržať kvalitných ľudí na železnici a zlepšiť pracovné podmienky našich zamestnancov, predovšetkým na regionálnej úrovni. Rovnako dôležitá je pre mňa jasná a zrozumiteľná komunikácia, tak v internom prostredí, medzi kolegami, ako aj externe, vo vzťahu s médiami a ostatnými partnermi.

Verím, že naša spoločná každodenná precízna práca, efektívna spolupráca na všetkých úrovniach, vzájomný rešpekt, slušnosť a rozhodnosť v zásadných témach týkajúcich sa budúcnosti ŽSR prinesú pozitívne výsledky, ktoré budú zároveň prínosom nielen pre spoločnosť ako celok, ale aj pre každého nášho zamestnanca.



Teším sa na spoluprácu.

Tibor Šimoni
generálny riaditeľ ŽSR

O finančnom pláne, prevádzke aj projektoch



Vedenie ŽSR v priebehu posledných štyroch riadnych a jedného mimoriadneho zasadnutia v máji a júni prerokovalo finančný plán, projekt hodnotenia efektívnosti verejných výdavkov, aktuálne investičné projekty a ich finančné krytie. Významnou je zmena v organizačnom poriadku ŽSR a rokovania boli venované aj podrobnému rozboru celkovej hospodárskej situácii ŽSR a jej perspektíve na druhý polrok 2016.

Za prvých päť mesiacov roku 2016 ŽSR plnia grafikon verejnej dopravy na 98,91 %. Výkony vo VLKM boli v porovnaní s plánom splnené na 102,17 % a mierny nárast sme zaznamenali aj v porovnaní týchto výkonov s rokom 2015. Prevádzku ŽSR značne ovplyvňuje výluková činnosť, v 22. týždni ŽSR realizovali 221 plánovaných výluk. Negatívny dopad na grafikon majú predovšetkým neplánované výluky, ktorých bolo len za 22. týždeň tohto roku až 35 a ovplyvnili jazdu 131 vlakov.

Zmeny v organizačnom poriadku

Tri zásadné zmeny do organizačného poriadku ŽSR začali platiť od 1. júna 2016.

Na základe rozhodnutia Správnej rady ŽSR,

železničná energetika od tohto dátumu prešla z úseku námestníka generálneho riaditeľa pre prevádzku na úsek námestníka pre rozvoj a informatiku, Centrum logistiky a obstarávania patrí pod úsek generálneho riaditeľa a novinkou je vytvorenie odboru projektového riadenia v priamej riadiacej pôsobnosti generálneho riaditeľa. Konkrétne zmeny v organizačnej štruktúre a na jednotlivých pozíciách prinášame na strane 3.

Aktualizácia investičného plánu

Nie je žiadnou novinkou, že alfou a omegou činnosti ŽSR okrem každodennej bežnej prevádzky sú financie. Ich potrebou, výrazne prevyšujúcou limity dané objemom schváleného plánu sa zaoberalo nové vedenie ŽSR na každom zo svojich rokovaní. Generálny riaditeľ ŽSR požiadal o vypracovanie 1. aktualizácie investičného plánu na rok 2016 s prehľadom aktuálnych realizovaných investičných akcií a ich finančného krytia, ako aj dopadov na verejnú obstarávanie. Ministerstvo financií SR v rámci nového projektu hodnotenia efektívnosti verejných výdavkov uskutoční revíziu výdavkov, zameraných aj na dopravu. ŽSR v tomto projekte poskytnú súčinnosť.

Stavby a projekty

V súvislosti s modernizáciou železničnej trate Zlatovce – Trenčianska Teplá, generálny riaditeľ Tibor Šimoni nariadil uskutočniť kontrolný deň v Trenčíne a následne spoločné rokovanie zástupcov ŽSR a zhotoviteľa stavby TSS Grade v súvislosti s riešením časového harmonogramu realizovaných stavieb a ostatných otvorených problémov.

Vedenie ŽSR tiež schválilo komplexný materiál – Železničné napojenie priemyselného parku Nitra – Sever a TIP Lužianky. Materiál obsahuje prehľad aktivít, ktoré ŽSR v tejto súvislosti vykonali:

- demontáž časti železničnej trate Lužianky - Zlaté Moravce v km 30,3 - 31,959,
- vybudovanie terminálu intermodálnej prepravy Lužianky a jeho zapojenia do existujúcej siete v žst. Lužianky (bližšie info o ukončenej verejnej súťaži si môžete prečítať na str. 6)
- úpravu dopravných koľají a zabezpečovacieho zariadenia v staniách a medzistaničných úsekoch medzi žst. Lužianky a žst. Leopoldov
- vybudovanie vojenskej rampy v žst. Dražovce.



NA OBÁLKE

Ivan Strunga,
výpravca
zo železničnej stanice
Banská Bystrica.

>>> Cieľový GVD 2020/2021

Na základe konceptu cieľového GVD spracovaného MDVRR SR bol za ŽSR spracovaný materiál obsahujúci návrh investičných akcií, ktoré by mali riešiť požiadavky cieľového grafikonu 2020/21. Pre vybrané investičné akcie je spracovaný harmonogram procesu verejného obstarávania a procesu prípravy až do fázy zahájenia realizácie. Generálny riaditeľ schválil alternatívu č. 1 a č. 4, ktorá zohľadňuje štandardné postupy procesu prípravy v súlade s dohodnutými postupmi

medzi ŽSR a MDVRR SR. Začiatok realizácie sa predpokladá koncom roku 2021. Druhou z akceptovaných alternatív - č. 4 a vychádza z podstaty, že ide o investičné akcie na existujúcej trati, ktoré majú charakter komplexnej rekonštrukcie, a tie sú v súlade s územnými plánmi obcí. V tejto alternatíve v súlade s touto stratégiou ŽSR zabezpečujú prípravu investičných akcií z vlastných zdrojov. V takomto modeli je možné začať realizáciu už koncom roku 2018. Uvedené alternatívy budú prerokované s MDVRR SR.

Absolventský program ŽSR

V rámci absolventského programu ŽSR na rok 2016 uvažujú s prijatím 100 absolventov, pričom prioritou bude prijímať absolventov vybraných škôl s technickým zameraním, predovšetkým do nedostatkových profesií. V ohodnotení zamestnancov na GR a účelových strediskách bola po dohode so zástupcami príslušných odborových organizácií schválená úprava prémieových poriadkov pre zamestnancov GR a účelových stredísk na základe zmeny ukazovateľov OHZ.

(pav)

Nový námestník generálneho riaditeľa

Miroslav KOCÁK, námestník generálneho riaditeľa pre prevádzku

Vyštudoval strojnícku fakultu na košickej Vysoké škole technickej. Ako mladý inžinier pracoval v sektore energetiky v Elektrárnach Vojany. Od roku 1980, odkedy nastúpil na železniciu – vtedajšie ČSD, jej ostal verný. Vykonával rôzne funkcie. Takmer 13 rokov pracoval ako projektant, vedúci projekcie a vedúci technického úseku v organizačnej jednotke Drahstav. Po ročnom pôsobení vo funkcii vedúceho oddelenia hospodárenia s majetkom sa v roku 1993 stal prednostom technickej sekcie. Od roku 1997 pôsobil do roku 2003 ako technický námestník prednostu Správy železničných tratí a stavieb na Divízii dopravnej cesty. V roku 2003 bol jedným z členov tímu, ktorý riešil zmenu organizačnej štruktúry ŽSR a bol povereným riaditeľom košického oblastného riaditeľstva. Od roku 2004 pôsobil na OR Košice ako prednosta sekcie železničných tratí a stavieb a prednosta sekcie železničných budov. Dňa 6. júna ho generálny riaditeľ ŽSR vymenoval do funkcie námestníka generálneho riaditeľa pre prevádzku. Je ženatý a má dvoch synov.



Generálny riaditeľ ŽSR Tibor Šimoni uskutočnil viacero personálnych zmien vo vedení Generálneho riaditeľstva ŽSR a Oblastného riaditeľstva Košice.

Od 19. mája je vo funkcii riaditeľa Kancelárie generálneho riaditeľa ŽSR Zsolt VARGA, ktorý na tomto poste vystriedal Antona KUKUČKU. Zmena nastala aj vo funkcii námestníka generálneho riaditeľa pre prevádzku, pretože generálny riaditeľ 5. júna odvolal Milana KUBIČKA a 6. júna vymenoval do tejto funkcie Miroslava KOCÁKA. Výmena prebehla aj vo vedení odboru krízového riadenia a ochrany GR ŽSR. Doterajší riaditeľ Miroslav LITVÁNYI bol 1. júna odvolaný a na druhý deň bol do tejto pozície vymenovaný Ferdinand TURINIČ. Novú riaditeľku má aj odbor hospodárenia s majetkom GR ŽSR. Odvolanú Danielu GRANČÁKOVÚ od 17. mája

vystriedala Katarína TKÁČIKOVÁ. Generálny riaditeľ 2. júna odvolal riaditeľku Centra logistiky a obstarávania Bratislava Reginu VÍTEKOVÚ a od 3. júna vymenoval do tejto funkcie Branislava VAVRINČÍKA. Zmeny nastali aj vo vedení Oblastného riaditeľstva Košice. Generálny riaditeľ 16. mája odvolal z funkcie riaditeľa Oblastného riaditeľstva Košice Jána NASTIŠINA. Od 17. mája je do tejto funkcie vymenovaný Krzysztof AWSIUKIEWICZ. Od 1. júna je námestníkom riaditeľa OR Košice pre železničnú infraštruktúru Jozef PIKOR. Nového vedúceho má aj Účelové stredisko ŽSR – Stredisko prípravy a realizácie Košice. Od 17. mája je ním Ľudovít PELEGRIN.



Prezident republiky v Čiernej nad Tisou

Prezident SR Andrej Kiska počas pracovného výjazdu na Zemplíne navštívil prekladisko v Čiernej nad Tisou. V sprievode železničiarov a zástupcov mesta si 9. júna prezrel železničnú stanicu a priestor prekladkovej stanice. Zaujímalo sa o prácu železničiarov aj ich podmienky. Miroslav Hopta, riaditeľ prevádzky v ZSSK CARGO a podpredseda predstavenstva v krátkej prezentácii informoval prezidenta republiky o činnosti a výkonnosti železničiarov na ukrajinskej hranici.

Druhá zmena cestovného poriadku

V nedeľu 12. júna vstúpila do platnosti druhá zmena grafikonu vlakov doprav. Nejde o veľké zmeny, ale potrebné pre zohľadňovanie rozsiahlej plánovanej výlukovej činnosti. Pribudli aj nové páry vlakov počas letných prázdnin.

Od 12. júna si RegioJet objednal denné vedenie 3 párov vlakov RJ 400/401, 404/405 a 408/409 v polohách, ktoré rešpektujú novú výlukovú činnosť na úseku Výhybňa Nivy – Zlatovce a Bytča – Dolný Hričov. Aby mohli vlaky RJ prechádzať cez vylúčené úseky a vykrižovať s dvojvázkom vlakov Košice – Bratislava a Žilina – Praha, bolo potrebné ich zrýchlenie na úseku trate Bratislava – Dolný Hričov. Z Bratislavy odchádzajú o 2 minúty skôr. RegioJet tiež požiadal, aby všetky tri páry vlakov nezastavovali kvôli urýchleniu jazdy v ŽST Považská Bystrica. Pretože súprava vlaku 401 sa po príchode

z Bratislavy do Košíc vracia z Košíc do Bratislavy ako vlak 404, požiadala spoločnosť RegioJet o prechodenie vlakov 401 a 404 v ŽST Štrba, to znamená, že v ŽST Štrba tieto vlaky nestoja. Vlak RegioJet 1021 je na úseku trate Žilina – Košice vedený v skoršej polohe o 30 minút. Na trati Bratislava Hl. st. – Komárno je po výstavbe novej zastávky Vrakuňa pripravené zastavovanie všetkých vlakov osobnej dopravy odo dňa vyhlásenia. Od nedele sa u vlakov osobnej dopravy ZSSK zväčša realizujú niekoľkokomínútové posuny ich polôh, zmeny obmedzení, úpravy zastavenia, zmeny v radení a komerčných kategórií

vlakov a zavedenie nových vlakov. Významnejšie zmeny sa týkajú nielen prázdninových vlakov, ale aj zrušenia zastavenia vlaku REX 851 Palárik v Palárikove a doplnenie zastavenia vlaku R 871 Sládkovič. Pod Tatrami na trase Štrba – Štrbské Pleso sú doplnené 4 páry vlakov počas letných prázdnin. Dva páry navyiac budú jazdiť medzi Popradom a Štrbským Plesom. Z Trenčianskej Teplej do Trenčianskych Teplíc bude súkromný dopravca Trenčianska električka železnica prevádzkovať počas letných prázdnin štyri električky.

(red)

Generálny riaditeľ riešil budúcnosť hlavnej stanice

Prvou pracovnou cestou generálneho riaditeľa ŽSR Tibora Šimoniho po jeho nástupe do funkcie bola návšteva železničnej stanice. Vybral si tú najdiskutovanejšiu, najfrekventovanejšiu, aj jednu z najviac kritizovaných – bratislavskú hlavnú stanicu. V závere mája sa tu v sprievode vtedajšieho námestníka GR pre prevádzku Milana Kubička a námestníka GR pre rozvoj a informatiku Igora Poláka uskutočnil kontrolný deň. S prednostom stanice Pavlom Országhom riešili neuralgické body stanice a jej okolia. Cieľom bolo zistiť aktuálny stav a posúdiť chystané zmeny na stanici, ktoré by o niekoľko mesiacov mali pocítiť najmä cestujúci.



V závere mája sa Tibor Šimoni (druhý zľava), generálny riaditeľ ŽSR v sprievode vtedajšieho prevádzkového námestníka Milana Kubička (vľavo) a námestníka pre rozvoj a informatiku Igora Poláka (vpravo) stretli na bratislavskej hlavnej stanici s prednostom stanice Pavlom Országhom (v strede) a riešili neuralgické body stanice a jej okolia.

„Vedenie ŽSR sa plánuje zásadným spôsobom venovať budúcnosti a rozvoju, tak bratislavskej hlavnej stanice, ako aj rozvoju celého uzla Bratislava,“ uviedol generálny riaditeľ ŽSR Tibor Šimoni. Zaujímal sa tiež o pracovné podmienky zamestnancov ŽSR, ktorí na hlavnej stanici pracujú. Dlhodobým problémom stanice sú neprispôsobiví občania a bezdomovci, takže námestník generálneho riaditeľa pre prevádzku bude opätovne rokovať s políciou o zintenzívnení hliadkovej činnosti na hlavnej stanici a pomoci pri vykázaní bezdomovcov z čakárne. Opatrenia súvisia aj s blížiacim sa predsedníctvom Slovenska EÚ. Zvýši sa tiež frekvencia čistenia hlavnej stanice. „Sťažnosti verejnosti sa týkajú hlavne presunu na nástupištia, kde chýbajú výťahy pre matky s kočíkmi, cestujúcich s batožinou, ale aj pre imobilných a te-

lesne postihnutých,“ vysvetlil prednosta stanice Pavol Országh najväčší problém. Vedenie dalo zelenú prebudovaniu bývalých služobných priestorov na podchod a výťahy na nástupištia pre verejnosť. Odhad doby realizácie od podpisu zmluvy je pol roka. Ďalší veľký problém bratislavskej hlavnej stanice - vyťaženosť vstupnej haly stanice, ktorá je od štvrtka do nedele prepĺnená, by mala výrazne pomôcť zlepšiť rekonštrukcia bývalej reštaurácie ako ďalšej časti vestibulu pre cestujúcich. Táto stavba by mala začať ešte v tomto roku. Drobné úpravy stanice sa už zrealizovali, boli odstránené staré reklamné pútače, osadili sa stojiská pre bicykle, kvetinová výzdoba. Novú dlažbu dostane priestor pred vládny salónikom, pribudnú aj orientačné a informačné tabule a nové lavičky v predstaničnom priestore.

Text a foto: pav



Prednosta stanice objasnil generálnemu riaditeľovi aj najväčší problém cestujúcich, ktorý sa týka presunu na nástupištia, kde chýbajú výťahy pre matky s kočíkmi, cestujúcich s batožinou, ale aj pre imobilných či telesne postihnutých.

Na širokom rozco

V minulom čísle sme písali o 50-ročnej jubilejke, a to o širokorozchodnej trati Maťovce – Haniska pri Košiciach. Táto jedinečná 88-kilometrová trať je jednou z najvyťaženejších tratí na Slovensku, po ktorej jazdia ťažké - niekoľkotonové vlaky, ktoré každoročne prevezú milióny ton dodávok určených do hutníckej firmy v Haniske pri Košiciach. Trať, o ktorej sa hovorí, že znáša pre železnice „zlaté vajcia“ si aj preto zaslúži veľkú pozornosť.

Pred niekoľkými týždňami sa pozornosť sústredila na úsek Maťovce – Vojany. Od mája sa tu vykonáva komplexná rekonštrukcia železničného zvršku so sanáciou časti trate v km 6,123 – 9,342. Súčasťou výluky je aj rekonštrukcia železničného priestecia v km 7,175, ktoré sa komplexne opravilo začiatkom júna. Na vylúčenom úseku sa obnovuje aj hydroizolácia na troch mostoch medzi železničnou stanicou Maťovce a vylučňou Vojany.



Počas takmer trojmesačnej rekonštrukcie naplánované práce vykonáva firma Železničné Stavby, a. s. Košice a na hydroizolácii mostov sa podieľajú zamestnanci MO Košice. Rozsiahla rekonštrukcia si vyžaduje súčinnosť všetkých zainteresovaných zložiek a, samozrejme, výluky. Práce sú rozdelené do niekoľkých etáp a podľa plánu sa obnovuje po 100 metroch trate denne. Strojové vytrhanie koľajových polí, znesenie starého koľajového lôžka, odtáženie železničného spodku a spätné zriadenie sanačnej vrstvy z geomreže a geotextílie, to všetko

hode sa opravuje trať, tri mosty aj priecestie



Počas výluky na ŠRT v úseku Maťovce – Vojany sme koncom mája zaslíhli aj Krzysztofa Awsukiewiczza (druhý vpravo), riaditeľa OR Košice, spolu s Jozefom Horváthom, námestníkom pre riadenie dopravy (vľavo), ktorým o priebehu výluky podával informácie stavbyvedúci dodávateľa prác. Druhý zľava Ladislav El'ko, vedúci prevádzky SMSÚ ŽTS TO Trebišov.



Trebišovskí traťováci využívajú výluku ŠRT aj na ďalšie opravy a údržbu. Začiatkom júna opravili trať v blízkosti výhybne Hriňište.

je stručné vymenovanie postupov prác pred zriadením nového koľajového lôžka. Rekonštrukcia železničného priecestia si vyžiadala bagrovanie, hutnenie a zriadenie novej podkladovej vrstvy pod priecestím, aby sa mohol položiť nový koľajový rošt a zriadiť nová priecestná konštrukcia STRAIL. Dnes je už nové priecestie aj s vyasfaltovaným plynulým nábehom v prevádzke. Ďalšou etapou rekonštrukcie sú opravy mostov v tomto úseku. Ide predovšetkým o obnovu hydroizolácie, ktorá si vyžaduje tiež náročné postupy s vytrhaním koľajového poľa a ďalšími potrebnými postupmi. Tu je dôležitá spolupráca košických mostárov s dodávateľom prác.

„Začiatkom júna sme vykonali hydroizoláciu na moste v km 7,577. Most sme očistili od zvršku, odstránili zvetralý betón. Namontovali sme ukončovacie lišty, uložili geotextílie a hydroizolačnú fóliu. Osadili sa odvodňovacie žľaby a drenáže a následne sa na mostný objekt nasypal štrk. Po jeho zhutnení sa mohla opäť na most položiť koľaj,“ vysvetlil postup prác Viliam Kubica, vedúci SMÚ MO Prešov, ktorá hydroizoláciu mosta vykonávalo. Ďalší most s podobnými postupmi obnovovali košickí mostári v km 8,309 a tretí ich ešte len čaká. Výluku na ŠRT využili trebišovskí traťováci aj na ďalšie opravy. Začiatkom júna opravili trať v blízkosti výhybne Hriňište a do ukončenia tejto rozsiahlej rekonštrukcie širokorozchodnej trate majú naplánované ešte ďalšiu údržbu a opravy.

Dana SCHWARTZOVÁ, foto: autorka



Poteši zrušená trať Devínske Jazero – Stupava cyklistov?

ŽSR spravujú niekoľko tratí, ktoré už roky nie sú využívané a aktívne hľadajú možnosti, ako tieto trate a ich bezprostredné okolie využiť. Aktuálnou témou je prebudovanie trate Devínske Jazero – Stupava na cyklotrasu.

O možnostiach takéhoto využitia rokoval generálny riaditeľ ŽSR Tibor Šimoni s predsedom Bratislavského samosprávneho kraja (BSK) Pavlom Frešom. „Zo zoznamu zrušených tratí sme ako pilotný projekt v okolí hlavného mesta vybrali odbočku Devínske Jazero – Stupava a oslovili sme vedenie samosprávy ohľadom jej ďalšieho využitia v podobe cyklotrasy. BSK na túto ponuku zareagoval pozitívne, dohodli sme sa na vytvorení expertnej skupiny, ktorá v krátkom čase posúdi legislatívne, technické a realizačné možnosti tohto zámeru,“ uviedol generálny riaditeľ ŽSR. Železnice sú správcom majetku pod bývalou železničnou traťou a aby proces bol úspešne dotiahnutý, je potrebné ešte vyriešiť viaceré otázky. (pop)



Z HISTÓRIE TRATE

- >> Trať Devínske Jazero – Stupava bola posledným veľkým projektom Rakúskej spoločnosti štátnych železníc na území Slovenska a v minulosti bola nazývaná Stupava – Mást.
- >> Bola projektovaná ako odbočka hlavnej trate z Devínskej Novej Vsi do Kútov a následne do Skalice. Koncesiu dostala ministerstvom nariadením v roku 1890. Stavba bola dokončená v expresnom termíne a prevádzka sa otvorila už 27. 10. 1891.
- >> Jazdili tu osobné aj nákladné vlaky až do konca sedemdesiatych rokov 20. storočia, kedy bola osobná doprava zastavená a 6,5-kilometrová trať zmizla z cestovných poriadkov. Po úplnom zastavení dopravy na tomto úseku bola táto trať administratívne zrušená v roku 2008.

O krok bližšie k TIP Lužianky, tender je vyhodnotený

Verejná súťaž na výstavbu terminálu intermodálnej prepravy (TIP) v Lužiankach a železničného napojenia priemyselného parku pri Nitre bola vyhlásená v decembri 2015 a súťažné podklady si vyzdvihlo 42 subjektov, nakoniec sa prihlásilo 7 z nich. Železnice SR tento tender vyhodnotili 30. mája.

Najnižšiu cenu (51 809 419,00 € bez DPH) ponúkla a zároveň splnila všetky podmienky firma STRABAG, s. r. o., Bratislava, ktorá sa stala víťazom tejto nadlimitnej zákazky. Samotný terminál si vyžiada náklady 23,6 milióna €, zvyšných 28,2 milióna € bude investovaných do železničnej infraštruktúry vrátane napojenia TIP Lužianky do železničnej stanice Lužianky. Predpokladá sa, že prevádzka termi-

nálu začne už v priebehu roka 2018. Terminál bude mať dve koľaje v časti kontajnerového prekladiska a skladových priestorov, štyri expedičné koľaje s rampami pre nakládku produkcie priemyselného parku a skladovacie plochy s rozlohou 74 000 m² pre skladovanie produkcie priemyselného parku.

(pop)

Vo Vysokých Tatrách sa plánujú rekonštrukcie

Nielen obyvatelia, ale aj návštevníci Tatier a turisti sa obávali, že prídu o historickú budovu železničnej stanice v Tatranskej Lomnici. Generálny riaditeľ ŽSR Tibor Šimoni však všetkých ubezpečil, že sa táto stanica, ktorá bola vybudovaná už v roku 1895 a v správe ŽSR je od roku 1910, sa predávať určite nebude. Naopak, v budúcnosti ju čaká rekonštrukcia, pričom dôležitosť tohto kroku zdôraznil aj generálny riaditeľ ŽSR: „Železničnú stanicu v Tatranskej Lomnici považujeme za integrálnu súčasť tatranského koloritu z hľadiska jej architektúry, historickej hodnoty, cestovného ruchu a tiež dôležitej dopravnej funkcie, ktorú plní voči verejnosti,“ uviedol. Prvá fáza rekonštrukcie sa bude týkať technicky nevyhovujúceho prechodu cez koľajisko, ktorý predstavuje pre cestujúcich momentálne problém. Samotná budova stanice sa plánuje revitalizovať. Generálny riaditeľ ŽSR na spoločnom stretnutí s primátorom Vysokých Tatier Jánom Mokošom prebrali aj problemati-



ku malých staníc, plánujú aj spoločné výjazdové rokovanie priamo vo Vysokých Tatrách. Okrem ŽST Tatranská Lomnica pripravujú železnice aj rekonštrukciu troch zastávok Tatranskej elektrickej železnice – zastávky Nový Smokovec, Dolný Smokovec a Popradské Pleso. Vypracovaná je projektová dokumentácia, v súčasnosti projektant zabezpečuje inžiniersku činnosť a po jej ukončení sa vyberie zhotoviteľ. Zastávky TEŽ čaká rekonštrukcia nástupísk, prístupových chodníkov, nové osvetlenie aj prístrešky pre cestujúcich.

(pop)

Mechanické ramená vo Veľkom Horeši nahradili svetlá

Aj keď súčasnej dobe kralujú sofistikované moderné technológie, v sieti ŽSR stále narátame 39 železničných staníc, v ktorých akoby zastal čas. Doby dávno minulé v nich evokujú najmä funkčné mechanické návěstidlá. Na našich tratiach je ich celkovo 132 a túto štatistiku ešte donedávna dopĺňalo aj 6 mechanických návěstidiel vo Veľkom Horeši. Ich stav bol natoľko kritický, že jedno z nich muselo byť vyviazané lanami. Písali sme o nich v auguste 2014 a takáto situácia trvala až doteraz, keď ich nahradili svetelné návěstidlá.



Najnáročnejšia časť – zmena mechanickej logiky stavadlových prístrojov na elektrické výstupy pre svetelné návěstidlá sa udiala na stavadlách.



Michal Ihnát ukazuje na neplatné vchodové mechanické návěstidlo. Počas výluky bola aktivovaná jedine svetelná privolávacía návěšť, aby signalista nemusel zakaždým chodiť k blížiacemu sa vlaku s ručnou privolávacou návěšťou. Po ukončení výluky už fungovali všetky svetelné návěšti.

Mechanické návěstidlá vo Veľkom Horeši už boli dávno za zenitom svojej životnosti. Na ich nelichotivom stave sa podpísali najmä časy, keď k nám z bývalého Sovietskeho zväzu prúdilo obrovské množstvo tovaru. Permanentne boli v činnosti, ramená sa neustále pohybovali hore a dole, takže mechanické prvky už boli výrazne opotrebované. Negatívnu úlohu zohral aj vietor, ktorý sa neustále preháňa rovinami Východoslovenskej nížiny. Na mechanické časti a drôtozvedy v lete privieval piesok z okolitých pólí, v zime sťažoval ich funkčnosť naviatymi snehovými závejmi. „Počas zimnej kalamity v rokoch 2011 a 2012 sa popri trati vytvorili také snehové záveje, že predzvešť bola vypnutá až do apríla, pretože až dovtedy boli drôtozvedy znehynbené pod ľadovým pancierom,“ spomína Michal Ihnát, vedúci prevádzky SMSÚ OZT ZT Čierna nad Tisou. Dodáva, že vo Veľkom Horeši sa menia 2 mechanické predzvesti, 2 vchodové a 2 skupinové odchodové mechanické návěstidlá za svetelné. Zlikvidujú sa aj drôtozvedy, ktoré by iba komplikovali kosenie trávy popri trati. Zostanú však stavadlové prístroje elektromechanického zabezpečovacieho zariadenia na stavadlách. Na ich výrobných štítkoch je vyrazený rok

1948. To je veľmi presvedčivý dôkaz, odkedy je toto zariadenie v prevádzke. „Najproblematickejšia je zmena mechanickej logiky v stavadlovom prístroji na elektrický výstup pre svetelné návěstidlá. Úprava si vyžaduje jemné nastavenie závislostí v mechanicnom registri stavadlového prístroja. Signalisti už nebudú obsluhovať návěstidlá stavadlovými pákami, ale pomocou návěstných kľučiek,“ vysvetlil Michal Ihnát. V procese riadenia železničnej prevádzky sa teda nič nezmení, len svetelné návěstidlá prevezmú štafetu po svojich mechanických predchodcoch. Tie však neskončia v šrote, ale svoje miesto nájdu v Prešove alebo na Košickej historickej železnici. „Viacere budú ako funkčné exponáty zabudované priamo na našej úzkorozchodnej trati, niektoré sa stanú súčasťou pripravovanej open air múzejnej expozície, pravdepodobne v stanici Alpinka,“ prezradil ďalší osud návěstidiel Ľubomír Lehotský, riaditeľ KDHŽ. Uvedomuje si však, že okrem osadenia návěstidiel bude náročným zháňaním fachmanov, ktorí by jemnú mechaniku dokázali správne nastaviť a sprevádzkovať. Tých je totiž dnes ako šafranu.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor



Výmenu návěstidiel a úpravu stavadlových prístrojov vo Veľkom Horeši realizovala firma AŽD, a. s., Bratislava.



S Michalom Ihnátom sme sa pristavili aj pri oslabenej päte stožiaru mechanického návěstidla. Takto rozrušený betónový základ odolával otrasom, ktoré sa diali pri každom prestavení mechanického návěstidla.

BLESK 2016

Súčasnosť a budúcnosť odvetvia elektrotechniky a energetiky ŽSR

Priestor na odbornú diskusiu, výmenu poznatkov aj na ďalšie smerovanie v oblasti odvetvia elektrotechniky a energetiky na železnici, vytvorili organizátori konferencie počas troch májových dní v SIP Strečno. Odbor oznamovacej a zabezpečovacej techniky a elektrotechniky (O 460) GR ŽSR zorganizoval III. ročník konferencie Blesk 2016.

Odvetvie elektrotechniky a energetiky tvorí neoddeliteľnú a veľmi významnú súčasť infraštruktúry ŽSR. „História odvetvia sa začala písať ešte v prvých rokoch 20. storočia, jeho dynamický rozvoj sa rozbehol až elektrifikáciou železničných tratí na území bývalého Československa v 50. a 60. rokoch,“ odznelo v úvodnom príhovore. Daniel Balucha, riaditeľ O 460 GR ŽSR venoval pozornosť súčasnosti odvetvia, vymenoval najväčšie akcie a predstavil nové trendy a plány. Konferencie sa zúčastnili okrem slovenských železničiarov aj kolegovia z Česka, hostia z rezortného ministerstva a Dráhového úradu ako aj odborníci a manažéri z firiem, ktoré podnikajú v elektrotechnike a energetike. Zaujímavé prednášky odzneli v piatich blokoch. V prvom bloku o prevádzke a diagnostike zariadení sa prítomní z prezentácie Dušana Michalka z OR Žilina dozvedeli o systéme sledovania miest s návěstidlami pre elektrickú prevádzku. Sledovanie si vyžiadala slabá disciplína v rešpektovaní návesti č. 140 – Stiahnite zberač. Dušan Michalka hovoril o systéme zariadenia bezdrôtového mini alarmu, ktorého senzory reagujú na zopnutie kontaktu, sú jednoducho fixované na trolejovom drôte a upozorňujú na nerešpektovanie návesti pre obsluhu zberačov. „Zaujímavé je nielen využitie údajov o bleskoch v energetike a doprave, ale aj opačne – využitie údajov prevádzkovateľov infraštruktúry vo výskume o detekcii a lokalizácii atmosférických výbojov. Presne reportované udalosti zásahu bleskom môžu výrazne pomôcť pri vyhodnotení presnosti a spoľahlivosti detekčnej siete,“ tieto informácie odzneli v prednáške kolektívu zo Slovenského hydrometeorologického ústavu. Gabriela Kotúčková z Reming Consulting vysvetlila jednotlivé fázy a postupy výstavby TNS Žilina. Mechanizácii a legislatíve v odvetví sa venovali prednášajúci v ďalšom bloku. V piatich témach štvrtého bloku bol priestor venovaný modernizácii. Pavol Keczer a Ján Sedláček z OR Košice odprezentovali komplexnú rekonštrukciu trakčných meniarňí v Borši a Ruskove. Vladimír Oravec z O 460 sa venoval téme rekonštrukcie TV na trati Lúky pod Makytou – Púchov. O Púchove a nedávnej zmene trakčnej prúdovej sústavy zaujímavo rozprávali František Lalík z OR Žilina a Miloš Kaňuch z EŽ Praha.



Zamestnanci odboru a sekcie elektrotechniky a energetiky na OR-kach spolu so zástupcami firiem mali v Strečne priestor na odborné diskusie aj výmenu skúseností.



Ocenenie Zaslúžilý zamestnanec odvetvia elektrotechniky a energetiky sa udeľuje zamestnancovi ŽSR za dlhoročné vynikajúce pracovné výsledky. Na konferencii si ho prevzali zľava: Jaroslav Očvár, Peter Garaj, Vladimír Berčák a Pavol Žigo. Osobnosťami odvetvia elektrotechniky a energetiky sa stali (sprava) Ladislav Cengel a Vladimír Kováč, ktorí ocenenie získali za celoživotné dielo v odvetví a za výnimočný podiel a prínos na jeho rozvoji.





Medzinárodnú konferenciu Blesk 2016 organizačne pripravili zamestnanci odboru 460 GR ŽSR v čele s riaditeľom Danielom Baluchom (v strede) spolu so Zväzom slovenských vedecko-technických spoločností. V závere sa poďakovali aj sponzorom, ktorých príspevky spolu s profesionálnym prístupom zamestnancov SIP Strečno dodali konferencii punc kvality.

Nové trendy a technológie EE

bol názov piateho bloku. Ján Rohlíček odprezentoval tému o súvislej výmene komponentov EE. „**Podnetom pre začiatok výmen komponentov TV bol dlhodobo sa zhoršujúci stav v oblasti bezpečnosti prevádzky trakčného vedenia (TV), nárast počtu porúch TV s mimoriadne vysokým negatívnym dopadom na plnenie grafikonu, vysoké náklady spojené s odstraňovaním následkov porúch TV a úhrady škôd prepravcom v súvislosti s poškodením zberačov elektrických hnacích vozidiel,**“ hovoril Ján Rohlíček z O 460. Vymenoval najviac opotrebované komponenty, medzi ktoré patria izolátory, laná, drôty, trakčné podpery. Vedeli ste, že v sieti ŽSR je v súčasnej dobe elektrifikova-

ných spolu 1587,425 km železničných tratí? Aj toto a ešte oveľa viac odznelo v prednáške J. Rohlíčka. Miloš Šefčík z O 460 GR ŽSR a Peter Dittrich z VVÚŽ v ďalšej prezentácii vysvetlil rekuperáciu. Pod rekuperáciu elektrickej energie v podmienkach železníc rozumieme návrat elektrickej energie späť do napájacej sústavy pri procese premeny časti kinetickej energie železničného dopravného prostriedku naspäť na využiteľnú elektrickú energiu. Tento proces sa deje napríklad pri brzdení. Ešte mnoho ďalších informácií nielen na túto tému odznelo v Strečne počas konferencie Blesk 2016.

Najlepších elektrikárov aj ocenili

„**Za posledných 15 rokov zaznamenávame výrazný nedostatok mladých**

odborníkov. Je pokles dopytu o prácu v prevádzkových profesiách aj v súvislosti s veľkými investičnými projektmi. Technické univerzity, odborné školstvo na všetkých úrovniach vo väčšine študijných odborov, rezort železničnej dopravy nevynímajúc, prestalo byť pre mladých ľudí atraktívne. Dôsledkom týchto faktorov je skutočnosť, že ŽSR zápasia s nedostatkom mladých kvalifikovaných odborníkov, každoročne sa zvyšuje priemerný vek najmä prevádzkových zamestnancov ŽSR, pričom odvetvie EE nie je výnimkou,“ uviedol Daniel Balucha v príhovore. Spoločenská prestíž práce na železniach dlhodobo klesá. V snahe pokúsiť sa zmeniť tieto skutočnosti, získavať pre prácu v odvetví nových zamestnancov, motivovať všetkých zamestnancov k výborným výsledkom, viesť ich k vyššej zodpovednosti, ale aj morálne ich oceniť sa rozhodli organizátori odbornej konferencie udeliť ocenenia Osobnosť odvetvia elektrotechniky a energetiky a Zaslúžilý zamestnanec odvetvia elektrotechniky a energetiky. Titul Zaslúžilý zamestnanec odvetvia EE získali: Jaroslav Očvár (OR Košice), Pavol Žigo (OR Zvolen), Vladimír Berčák (OR Žilina) a Peter Garaj (OR Trnava). Osobnosťami odvetvia EE sa stali Ladislav Cengel a Vladimír Kováč. „**Verím a dúfam, že aj takéto ocenenia sú inšpiráciou pre nás všetkých pokračovať v práci s ešte vyšším úsilím,**“ povedal Daniel Balucha počas spoločenského večera. Oceneným srdečne gratulujeme.

Dana SCHWARTZOVÁ,
foto: autorka a Jozef DIKY



A rozoberali sa aj články v našom časopise, keďže odvetvie EE je pravidelným prispievateľom.



Karol Greman z Phoenix Contact pri prezentácii.



DEVÍNSKA NOVÁ VES

Stanica v Devínskej Novej Vsi patriaca pod OR Trnava je tiež jednou z vybraných staníc, na ktorých boli zavedené štandardy.

O tom, že v tomto prípade neboli potrebné veľké rekonštrukčné zmeny alebo zásahy, nám porozprával prednosta stanice Ladislav Rigáň. „Pri zaradení do tohto zoznamu mala naša stanica výhodu, že prešla kompletnou rekonštrukciou budovy a okolia stanice, takže sme sa do štandardov dostali relatívne v dobrej kondícii. Snažíme sa pekný vzhľad udržiavať a rozvíjať,“ hovorí prednosta. Novinkou pre cestujúcich je 20 nových cyklostojanov. Vandalizmus a grafity sú problémy, ktorým sa nevyhne takmer žiadna stanica, inak to nie je ani



Nové cyklostojany už slúžia cestujúcim.



v Devínskej Novej Vsi. „Okrem vandalov sa hlavne v zimnom období a počas roka v suchravých dňoch potýkame s výskytom bezdomovcov a následnými sťažnosťami cestujúcich. Spravili sme všemožné opatrenia, vrátane pravidelnej kontroly priestoru výpravcom, ktorý tieto osoby vyzve, aby priestor opustili, až po privolanie polície,“ vysvetľuje prednosta stanice. Zároveň však dodáva, že všetky pokusy sú márne a bezdomovci sa po odchode polície vrátia. Toto považuje za dôležitý faktor, ktorý v Devínskej Novej Vsi ovplyvňuje náročné dodržiavanie štandardov a kultúru cestovania. V tejto stanici dokonca museli zaviesť aj malý vratný poplatok za požičanie kľúčov na toaletu. Slová prednostu tieto problémy potvrdzujú: „Niektorí cestujúci sa sice sťažujú, ale na druhej strane pokus nechať tieto WC stabilne otvorené nám priniesol len pografitované priestory, rozbité vybavenie či rozhádzané handry.“ Na záver dodáva, že sa dodržiavanie štandardov v stanici darí udržiavať aj vďaka pomoci kolegov z traťového obvodu.

(pop)

ŽARNOVICA

Železničná stanica Žarnovica je stanicou nesamostatnou, pridelenou k železničnej stanici Hronská Dúbrava. Leží v km 38,955 v úseku železničnej trate Zvolen – Nové Zámky.

Staničná budova tejto železničnej stanice je navlas podobná svojej susede, teda tej, ktorá stojí v Novej Bani. V rámci štandardov dostala budova celkom iný výraz po výmene okien a dverí za plastové. Nový a svieži vzhľad jej nepochybne dodala aj oprava fasády s novým náterom. Rovnako, ako v iných stanicach, aj v tejto sú staré, drevené lavičky už minulosťou. Vnútorne aj vonkajšie sedenie pre čakajúcich cestujúcich nahradili modernejšie lavičky. Exteriérové aj interiérové koše na odpadky sú tiež nové. Vnútorne priestory boli vymalované a o čistotu a poriadok sa okrem dozorca výhybiek stará aj robotník v doprave. V ďalšom pláne je odstránenie vlhkosti, s ktorou budova stále zápasi.

(ika), foto: autorka





ŽST Slovenské Nové Mesto leží na trati Košice – Čierna nad Tisou a susedí s maďarským Sátoraljaujhely.

„Zamestnanci, ale aj cestujúci vnímajú uplatňovanie štandardov veľmi pozitívne. Železničná stanica sa totiž pomaly zmenila zo „škaredého kačiatka“ na príjemnú a upravenú stanicu, ktorá dostala nové ošatenie v podobe opravenej fasády, vymenených okien, dverí. Celkovému dobrému vzhľadu prispeli aj nové nátery,“ zhodnotil Gabriel Fedor, prednosta stanice. Zamestnanci SMSÚ ŽB Čierna nad



SLOVENSKÉ NOVÉ MESTO

Slovenské Nové Mesto je pohraničná železničná stanica na hranici s Maďarskom, ktorá je jednou z ďalších v obvode OR Košice, zaradených do projektu štandardov.

Tisou v Slovenskom Novom Meste odstránili drobné a nepotrebné stavby, ktoré kazili vzhľad okolia stanice. „Doplnili a vymenili sme betónové kanalizačné a vodovodné poklapy. Napojili dažďový zvod do kanalizácie, opravili chodníky a schody, osadili betónové obrubníky,“ vymenoval niekoľko potrebných oprav Csaba Širokman, vedúci SMSÚ ŽB Čierna nad Tisou. V rámci štandardov sa tu zrenovalo a doplnilo aj chýbajúce osvetlenie, pribudli nové sektorové lavičky. Stojany na bicykle iste potešia cyklistov a všetkých cestujúcich vynovené hygienické zariadenia. Aj nové smetné koše v značnej miere prispeli k väčšej čistote stanice. V Slovenskom Novom Meste čakajú na opravu prístupovej cesty ako aj opravu nástupištia, ktoré je momentálne v nevyhovujúcom stave. „Teší ma, že v pomerne krátkom čase sa toho urobilo dosť veľa. Čo ma však mrzí je, že sa do projektu nedostala aj stanica Pribeník, ktorá by si zaslúžila viac pozornosti. Veľmi negatívne vníma chátrajúcu a dosť frekventovanú pribenícku stanicu cestujúca verejnosť,“ dodal prednosta stanice. V Slovenskom Novom Meste by uvítali aj viac okrasných drevín a kvetov, ktoré by prispeli k skrášleniu prostredia pre cestujúcich počas čakania na vlakové spoje.

(sch), foto: Csaba ŠIROKMAN



KYSUCKÉ NOVÉ MESTO

Štandardy neobišli ani hlavnú železničnú tepnu na Kysuciach. Na zmodernizovanej časti trate Žilina - Čadca sa nachádza aj železničná stanica Kysucké Nové Mesto, v ktorej je od 1. januára tohto roku sledovaná kvalita infraštruktúry pre cestujúcu verejnosť.

Železničná stanica v Kysuckom Novom Meste patrí do skupiny staníc, ktoré v nedávnej minulosti prešli rozsiahlou modernizáciou, takže uplatňovanie štandardov by v nej malo byť jednoduchšie. Panelové nástupištia v rokoch 2010 a 2011 nahradili moderné kryté peróny s podchodmi, pribudli aj výťahy pre cestujúcu verejnosť. Zastrešil sa aj priestor medzi staničnou budovou a koľajiskom pre komfortnejší prístup cestujúcich z vestibulu na nástupište či do podchodu. Údržbu týchto zariadení zabezpečujú pravidelne ich správcovia. „Najviac opravných prác treba vykonať na budovách. Na výpravnej budove je to oprava náteru hliníkového lamelového obkladu fasády, podhládov na prestrešených prístupových plochách a ostatných kovových prvkov a súčastí budovy. Na ostatných budovách v obvode stanice musíme odstrániť grafity novým náterom fasády. Opravu si vyžaduje aj prístupová komunikácia. Vzhľadom na veľký rozsah potrebných prác zabezpečujeme ich realizáciu z externého

prostredia,“ uviedol Jozef Krajčovič zo sekcie ŽB OR Žilina. Taktiež ho trápí, že veľké presklené časti vestibulu si mnohí mýlia s reklamnými plochami. Napriek upozorneniu o zákaze lepenia plagátov ich oblepujú plagátmi, pozvánkami, firemnými ponukami a pod. Niektoré polepené sklá, ktoré sa nedali vyčistiť, vymenili zamestnanci SMSÚ ŽB Žilina za nové. Následné opakované čistenie sklenených plôch si vyžaduje zvýšené úsilie zamestnancov stanice, ktorí sa podieľajú kontrolou a udržiavaním priestoru na dodržiavaní štandardov v stanici.

(balky)



Stanica prešla rozsiahlou modernizáciou, čo uľahčilo implementáciu štandardov.

Tri vykoľajenia ovplyvnili prevádzku vlakov

Vykoľajený služobný vlak ŽSR zastavil v tretí júnový deň železničnú prevádzku medzi Hronským Beňadikom a Novou Baňou. Bol to už tretí prípad za ostatný mesiac, keď sa železničné vozidlo ocitlo mimo koľají a skomplikovalo dopravu na našich tratiach.

K poškodeniu železničnej trate v dĺžke približne 300 metrov došlo 3. júna o 10.25 h. pri vykoľajení služobného vlaku ŽSR na hlavnom železničnom ramene Bratislava – Zvolen, medzi železničnými stanicami Hronský Beňadik a Nová Baňa. Po vykoľajení jednej osi na jednom vozni sa vlaková doprava medzi oboma stanicami zastavila a cestujúcich prevádzala náhradná autobusová doprava. Na výmenu poškodených podvalov a koľajníc ŽSR nasadili všetky dostupné pracovné sily aj prostriedky, čo výrazne urýchlilo opätovné sprevádzkovanie trate. Už na druhý deň po 17. hodine dotknutým úsekom opäť jazdili vlaky. Náhradnú autobusovú dopravu si vyžiadalo aj vykoľajenie osobného vlaku v Zlatovciach pri Trenčíne, ktoré sa udialo 14. mája o 10.32 h. Pri vchádzaní Os 3313 štátneho dopravcu do železničnej stanice zo smeru od Trenčianskych Bohuslavíc došlo pri jeho prechode cez výhybku č. 116 k vykoľajeniu posledných dvoch vagónov v súprave. Následkom nehody došlo k značnému poškodeniu železničnej infraštruktúry a železničných koľajových vozidiel. Na odstraňovaní následkov vykoľajenia sa



Na odstavnom koľajisku bratislavskej hlavnej stanice sa pri posune do seba zapreli osobné vozne a elektrický rušeň.



Pri vykoľajení osobného vlaku v Zlatovciach vznikli vysoké materiálne škody na zmodernizovanom železničnom zvršku.

pracovalo aj počas noci, pretože bolo potrebné vymeniť celý železničný zvršok na približne 80 metroch, polámané koľaje aj upevňovadlá na výhybke. Vplyvom nehody došlo k zmeškaniu 33 osobných vlakov dopravcu ZSSK a šiestich vlakov dopravcu RJSK. Po štyroch dňoch intenzívnych opráv, od 18. mája popoludní bola už trať plne prevádzkovaná. Vozne štátneho osobného dopravcu utrpeli škodu aj 26. mája na bratislavskej hlavnej stanici. Na odstavnom koľajisku sa pri vykonávaní posunu o 8.45 h. zrazili dva posunujúce diely – súprava dvoch správkových vozňov, ktoré boli tlačené a elektrický rušeň prevej staničnej zálohy. V čase odstraňovania následkov vykoľajenia boli vlakové súpravy pristavované rušňami nezávislej trakcie. Počas týchto prác došlo na jednej zo súprav k poruche brzdy, následkom čoho vlaky z bratislavskej hlavnej stanice meškali približne 30 minút. Vo všetkých troch prípadoch síce vznikli materiálne škody, našťastie k zraneniu osôb nedošlo. Príčiny nehôd sú stále predmetom vyšetrovania.

(balky)

Vymenili koľajnice a opravili priecestie

Zvolenský traťováci mali v máji plné ruky práce. V úseku Žarnovica – Nová Baňa opravovali koľajové lôžko, vymieňali koľajnice a obnovou prešlo aj priecestie, ktoré bolo kedysi vybudované pre obchádzku pri výstavbe diaľnice R1.

Práce sa realizovali v niekoľkých etapách a počas nich bola pre cestujúcich zabezpečená náhradná autobusová doprava. V medzistaničnom úseku ŽST Nová Baňa a ŽST



Práce na plánovanej výluke išli zvolenským traťovákam od ruky až do chvíle, kým sa nepokazil jeden zo strojov SČ 600.

Žarnovica bolo potrebné opraviť koľajové lôžko v úseku dlhom dokopy 5 kilometrov. Taktiež bola nutná súvislá výmena koľajníc v dĺžke spolu 533 metrov, hoci práce v naplánovanej výluke zastavil pokazený stroj a už prichádzajúce vyššie teploty. Priecestie, ktoré sa nachádza približne 200 metrov od stanice Nová Baňa, bližšie k Zvolenu a bolo kedysi vybudované pre obchádzkovú trasu pri výstavbe diaľnice R1, prešlo tiež kompletnou rekonštrukciou. Tá trvala dva dni a počas nich zvolenský traťováci vytrhli koľajové pole priecestia, vybagrovali staré štrkové lôžko, zriadila sa nová podkladová vrstva. Potom sa dalo nové koľajové pole priecestia, doštrkovala sa koľaj, zrealizovala sa smerová a výšková úprava koľaje. Ďalší deň, po konsolidácii štrkového lôžka nastala smerová a výšková úprava koľaje a asfaltovanie priecestia. „Asfalt bol najvhodnejšou a najlacnejšou alternatívou, ako nahradiť starú gumokovovú konštrukciu,“ dodal Daniel Andráš, vedúci SMSÚ ŽTS TO Zvolen. Priecestie s jedinečným identifikačným číslom (JIČ) SP 0779 je zabezpečené svetelnou signalizáciou.



V mieste priecestia sa muselo koľajové lôžko prečistiť s následnou úpravou geometrickej polohy koľaje.

cestie s jedinečným identifikačným číslom (JIČ) SP 0779 je zabezpečené svetelnou signalizáciou.

(ika), foto: autorka

Bezpečne pri posune cestným vozidlom a nakládke a vykládke tovaru do železničných vozidiel

Na tejto strane dostane dnešným dňom priestor opäť odborná téma. O bezpečnom posune cestným vozidlom v priestore železníc pripravil materiál Dezider Bojda z odboru bezpečnosti a inšpekcie (O 440 GR ŽSR).

V priestore ŽSR (v zmysle predpisu ŽSR Z 2 Bezpečnosť zamestnancov v podmienkach Železníc SR) a v obvode dráhy v miestach, ktoré sú prístupné verejnosti (v zmysle § 4 zákona NR SR č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov) je vykonávaná nakládka a vykládka železničných vozidiel a veľakrát je vykonávaný posun koľajových vozidiel s cestným vozidlom. Zamestnanci železničných podnikov a prepravcovia, ktorí vykonávajú posun s cestným vozidlom často nepoznajú platnú legislatívu pre túto oblasť. Dopravní zamestnanci ŽSR v obsadených ŽST, ale aj ich kontrolné orgány sú nevšímaví a až benevolentní k tejto činnosti. Stáva sa, že na manipulačných koľajach pri nakládke alebo vykládke dlhých predmetov žeriavom predmety zasahujú až do priechodného prierezu susednej prevádzkovej koľaje. Prepravcovia si pri takejto činnosti musia zaistiť nielen bezpečnosť a ochranu zdravia pri práci, ale aj bezpečnosť vlakovej dopravy.

Pre dosiahnutie požadovaného zaistenia BOZP pre posun s cestným vozidlom je potrebné vychádzať z nasledovnej legislatívy:

- Zákona NR SR č. 124/2006 Z. z. o bezpečnosti a ochrane zdravia pri práci a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov § 6 ods. (4) (ŽSR to má transformované v Zmluve o prístupe k ŽI s každým železničným podnikom a to v Prílohe č. 4),
- Zákona NR SR č. 513/2009 Z. z. § 4 ods. (5) je len na vstup k nakladacím rampám; (nie na výkon pracovnej činnosti!),
- Zmluvy o prístupe k ŽI, Príloha č. 4, I písm. b) bod 3 – 5 = spôsobilosť v rozsahu „BPO“ školí ÚIVP v zmysle vyhlášky č. 245/2010 Z. z. o odbornej spôsobilosti, zdravotnej spôsobilosti a psychickej spôsobilosti osôb pri prevádzkovaní dráhy a dopravy na dráhe v znení neskorších predpisov,
- Predpisu ŽSR Z 1 Pravidlá železničnej prevádzky, kde musia byť dodržané ustanovenia čl. 536 – 538,
- Predpisu ŽSR Z 2, kde pre takúto činnosť musí byť spôsobilosť z BOZP v rozsahu „BPO“ a naplnené ustanovenia čl. 399 až 401,
- Predpisu ŽSR Z 3 Odborná spôsobilosť na ŽSR, kde v prílohy č. 4 je predpísaná skúška spôsobilosti pre činnosť „Zamestnanec oprávnený vykonávať ručný posun, posun cestným vozidlom a posun mechanizačným zariadením“ označenie „Skúška spôsobilosti – 17/2“, v rozsahu 5 + 2 h.
- Prepravného poriadku ZSSK CARGO ŽPP/N čl. 9.1, kde je uvedený citujem: „Prepravca (resp. jeho splnomocnenec) pred svojím prvým vstupom do priestoru ŽSR z dôvodu nakládky alebo vykládky vozňových zásielok je povinný ohlásiť sa u prednostu príslušnej stanice ŽSR. Oprávnený zamestnanec ŽSR prepravcovi poskytne všetky informácie ohľadom zachovania bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci súvisiacej s nakládkou a vykládkou vozňových zásielok s dôrazom na dodržiavanie základných zásad pri práci na elektrifikovaných koľajach a v ich blízkosti.“

Okrem dodržiavania uvedeného textu by mal železničný podnik zabezpečiť preukázateľné vyznenie svojich prepravcov, nakoľko je s nimi v zmluvnom vzťahu, pri potvrdení objednávky prepravy alebo najneskôr pri uzatvorení prepravnej zmluvy v zmysle čl. 16 ŽPP/N o týchto zásadách:

- nakládku alebo vykládku povoliť len zo strany VNVK alebo nakladacej rampy,



- bez spôsobilosti z BOZP a Skúšky spôsobilosti - 17/2 z predpisu ŽSR Z 3 sa nesmie s koľajovým vozidlom svojvoľne pohybovať (ani posúvať!), nesmie sa vykonávať nakládka a vykládka tovaru dlhých predmetov vyžadujúcich žeriav alebo upínacie zariadenie na zdvíhanie, kde je riziko vzdialenia sa mimo priechodný prierez koľaje VNVK (mimo obrys koľajového vozidla) a kde je predpoklad, že dlhé predmety počas manipulácie mohli by zasahovať aj do priechodného prierezu susedných koľají,
- na elektrifikovaných tratiach (ŽST) okrem podmienok v predchádzajúcom odseku musí každý zamestnanec, ktorý vykonáva pracovnú činnosť v prevádzkovom priestore, v ktorom sú elektrifikované koľaje (elektrifikovaná trať, koľajisko železničnej stanice, ako aj každej inej dopravne), ako aj každý zamestnanec, ktorý pri výkone pracovnej činnosti prichádza do prevádzkového priestoru, v ktorom sú elektrifikované koľaje (elektrifikovaná koľaj), musí mať platnú odbornú spôsobilosť minimálne poučenej osoby. Tento zamestnanec sa nesmie priblížiť (telom alebo predmetom) k častiam trakčného vedenia pod napätím na vzdialenosť kratšiu ako 1,5 m
- pred vykonávaním nakladacej alebo vykladacej manipulácie sa musí vykonať kontrola zaistenia železničného vozidla proti nežiaducemu pohybu,
- k otváraní časti dopravného prostriedku (napr. bočnice a čelnice nákladného automobilu) sa postaviť z dosahu možného ohrozenia,
- dvere najmä naložených dopravných prostriedkov otvárať so zvýšenou opatrnosťou, s očakávaním ich náhodného vymrštenia sa,
- otvorené dvere dopravného prostriedku zabezpečiť proti samovoľnému uzavretiu na tento účel zhotovenými podperami.

Otázka: Čo ak si železničný podnik túto povinnosť neplní alebo v neobsadených ŽST sa prepravcovia (resp. jeho splnomocnenec, subdodávateľia) vzdialenému dopravnému zamestnancovi vôbec neohlásia?

Odpoveď: Je potrebné vychádzať z § 108 ods. (1) Priestupky zákona NR SR č. 513/2009 Z. z. a čl. 168 predpisu ŽSR Z 2. Ak sa nedosiahne náprava, výpravca (dispečer) zastaví pohyb všetkých vozidiel smerom k predmetnému miestu a prípad oznámi na najbližšie operačné oddelenie, pracovisko PZ SR a požiada o dosiahnutie bezpečného stavu.

Spracoval: Dezider BOJDA

Autor je inžinierom a autorizovaným bezpečnostným technikom, garantom predpisu ŽSR Z 2, HI BOZP.

Na dopĺňajúce otázky k téme rád odpovie na bojda.dezider@zsr.sk

Optimalizácia autodopravy a koľajovej mechanizácie

Cestné motorové vozidlá, koľajové mechanizmy a mechanizačné zariadenia sú neodmysliteľnou súčasťou ŽSR. Denne sa využívajú pri správe a údržbe železničnej infraštruktúry, jej stavieb, objektov a zariadení pre zabezpečenie bezpečnosti dráhy a dopravy na dráhe. Taktiež je dôležité a potrebné zabezpečiť ich obsluhu, servis a údržbu. Všetky tieto oblasti riešil projekt s názvom Optimalizácia autodopravy a koľajovej mechanizácie ŽSR. Tento projekt, ktorý sa začal už v roku 2009 a ukončený bol prednedávnom, je veľmi rozsiahly, preto vám prinášame aspoň základné informácie.

AKÉ BOLI CIELE PROJEKTU?

Cieľom projektu bolo v internom prostredí železníc zmapovať a racionálne optimalizovať stav a potrebu dopravných prostriedkov (cestné motorové vozidlá a koľajové mechanizmy) a mechanizačných zariadení, zefektívniť ich využívanie, ale napríklad aj zvýšiť efektívnosť účtovania pohonných látok. „Cieľov optimalizácie autodopravy bolo naozaj veľa, okrem už spomenutých možno naši zamestnanci zaregistrovali zmenu v objednávaní výkonov dopravných prostriedkov v internom prostredí. Ďalším cieľom bolo zvýšiť stupeň využiteľnosti cestných vozidiel, a to prostredníctvom GPS,“ hovorí vedúci oddelenia dopravných prostriedkov a mechanizácie a zároveň manažér projektu Ladislav Matejov.

PROJEKT PRINIESOL MNOŽSTVO POZITÍVNYCH ZMIEN

Počas realizácie projektu sa v oblasti autodopravy aj mechanizačných zariadení uskutočnilo niekoľko významných zmien. Vybrané dopravné prostriedky sa sústredili pod SMSÚ ŽTS MDS, ktoré pre ostatné organizačné jednotky zabezpečujú diagnostiku, servis, údržbu a opravy, ale aj poskytovanie dopravných prostriedkov a mechanizácie podľa potreby. Novinkou je tiež centrálna databáza dopravných prostriedkov a mechanizácie. Zaujímalo nás aj to, či je projekt už úplne ukončený, alebo sa ešte na niektorých cieľoch pracuje. „Áno, v súčasnosti sa niektoré ciele ešte realizujú mimo projektu. Momentálne ide o zabezpečenie satelitným prevádzkovým systémom pre zabezpečenie online prenosu dát do informačného systému SAP ECC. Ide o systém GPS pre cestné vozidlá a systém SDV pre koľajovú mechanizáciu. Tiež

sa vypracováva nový modul SAP ECC pre ich evidenciu,“ hovorí L. Matejov. Následne dodáva, že sa zabezpečuje tiež nákup nových dopravných prostriedkov dvojcestného typu pre výkon diagnostiky a údržby železničnej infraštruktúry, ktoré budú mať vymeniteľné nadstavby a tým sa dosiahne univerzálnosť použitia. Úseky ŽTS, OZT, EE sa určite potešia informácii, že sa zabezpečuje aj nákup koľajových mechanizmov typu MV, ktoré im poslúžia na diagnostiku. „Počas realizácie a hodnotenia sme aj s projektovým tímom dospeli k tomu, že boli eliminované náklady na prevádzku a údržbu týchto dopravných prostriedkov a mechanizácie a znížila sa poruchovosť,“ odpovedal manažér projektu na otázku, aký prínos a pozitíva zaznamenal. Sprehľadnilo sa využívanie a identifikácia dopravných prostriedkov aj mechanizácie a veľkým prínosom je to, že sa znížili časy odstraňovania porúch, teda aj negatívnych vplyvov na GVD. V roku 2015 sa prvýkrát zabezpečovali opravárenské výkony internými kapacitami. Z uvedenej tabuľky je zrejmé, že práve to zabezpečilo pokles nákladov pri opravách koľajových mechanizmov o 20 % a pri opravách cestných vozidiel o 16 %.

(pop)

Náklady na opravu koľajových mechanizmov v €

| 2014 | 2015 | Zmena -/+ | Zmena v % |
|--------------|--------------|-------------|-----------|
| 4 431 326,19 | 3 507 301,30 | -924 024,89 | -20,85 |

Náklady na opravu cestných vozidiel v €

| 2014 | 2015 | Zmena -/+ | Zmena v % |
|--------------|--------------|-------------|-----------|
| 3 231 278,21 | 2 702 888,23 | -528 389,98 | -16,35 |

Kúpeľný dom či železničná stanica?

Len málokterá železničná stanica sa môže pyšiť tým, že v jej priestoroch vyvierajú dva minerálne pramene. Zvolenská železničná stanica má jeden, dobre známy, hneď vedľa stanice. Druhý, verejnosti neprístupný, vyviera v suteréne pod staničnou budovou.

Budova železničnej stanice Zvolen bola daná do užívania 28. augusta 1959. Prameň sa tam nachádza pravdepodobne od jej začiatku a je nutné ho neustále odčerpávať. Ak by sa tak nestalo, hrozilo by zaplavenie suterénu, čo

by stanici privedilo nemalé problémy. Práve preto na odčerpávanie slúžia dve kalové čerpadlá. Jedno záložné, pre prípad nefunkčnosti prvého. O údržbu prameňa sa starajú zamestnanci SMSÚ ŽB Zvolen, pod ktorých správa budovy patrí. Kolegovia z SMSÚ EE SZ Zvolen zas pravidelne vykonávajú kontrolu a údržbu elektrických častí čerpadiel. Obidva medokýše sú momentálne odvádzané do verejnej kanalizácie, ale tento spôsob nespĺňa limitné hodnoty pre vypúšťanie. Pri plánovanej rekonštrukcii stanice, sa preto uvažuje o vybudovaní vsakovacích modulov na zelenej ploche medzi vestibulom a zvolenskou Poštou 2. Kým medokýš v suteréne je len starostou ŽSR navyše, o údržbu vonkajšieho prameňa sa dlho viedli rozhovory. „Po nekonečných rokovaniach medzi ŽSR a mestom Zvolen o to, kto je zodpovedný za údržbu sprístupneného prameňa vedľa stanice, konečne došlo k záveru, že prameň bude patriť pod správu mesta Zvolen v zmysle platnej legislatívy,“ povedal Oto Getler, prednosta ŽST Zvolen. Mesto dá medokýš zrekonštruovať a bude zabezpečovať aj jeho údržbu. V rámci rekonštrukčných prác

sa má vypracovať aj projekt na prekrytie tohto priestoru.

(ika), foto: autorka



Jeden z prameňov vyviera v suteréne pod stanicou. Vodu je potrebné neustále odčerpávať, inak hrozí zaplavenie.



ŽST Zvolen má vo svojich útrobách minerálny prameň, ktorý vyviera pred budovou. Žiadna železničná stanica v obvode OR Zvolen nemá takýto unikát.

Ž semafor CUP 2016

Napínavé zápasy zvädzali železničiarci 3. júna na 9. ročníku tradičného volejbalového turnaja Ž semafor CUP. O prestížny putočný pohár bojovalo v Mestskej športovej hale v Humennom päť zmiešaných družstiev. Na palubovku sa proti sebe postavili zástupcovia ZSSK CARGO, ŽSR - ŽST Humenné, ako aj kolegovia zo SŽDC a PKP. Nechýbalo ani družstvo našej redakcie. Pod vysokou sieťou tak zneli emotívne pokriky v slovenčine, češtine aj poľštine. Kvalitné tímy a medzinárodné obsadenie potvrdili vysokú úroveň turnaja, ktorý si za roky existencie a nadšenia organizátorov vybudoval peknú prestíž.

Z volejbalového turnaja, ktorý pred deviatimi rokmi prvýkrát pripravili naši kolegovia z humenskej železničnej stanice a nad ktorým naša redakcia prevzala záštitu, rokmi vznikla skvelá športová tradícia s medzinárodnou účasťou. Úroveň turnaja každým rokom rastie, čo dokázali aj tohtoročné vyrovnané zápasy. Podmienkou však bolo, že družstvá museli mať počas celého zápasu v zostave minimálne jednu ženu. Pod vysokou sieťou sa urputne bojovalo o každú loptu, kvalitné výmeny stupňovali emócie a napätie z hry. Nechýbali presné podania, tvrdé smeče aj účinné bloky. Tímy boli nesmierne vyrovnané, o čom svedčili tesné výsledky. V systéme zápasov každý s každým, hranom podľa upravených pravidiel na 2 sety, si vopred nik nebol istý víťazstvom. Až posledný zápas rozlúštil výsledné poradie tímov. Minuloročné prvenstvo obhájili domáci hráči, ktorí ako jediní neokúsili chuť prehry. Vyhrali aj nad českými kolegami zo SŽDC, ktorí skončili druhí. Nás teší, že bronzovú priečku obhájilo družstvo našej redakcie, ktoré porazilo



Pod vysokou sieťou sa urputne bojovalo o každú loptu.



Na tohtoročnom turnaji sa zišli kvalitné a vyrovnané tímy. Dokazovali to aj tesné výsledky.

a o jednu priečku preskočilo húževnatých poľských kolegov z PKP. Čierny Peter v podobe posledného miesta ostal v rukách hráčom ZSSK CARGO. Organizátori ocenili najlepších hráčov a hráčky turnaja a prvým trom tímom okrem pamätných pohárov prvýkrát v histórii turnaja odovzdali aj medaily. Poďakovanie patrí všetkým hráčom za zápasy v duchu fair play, hostom, celému organizačnému tímu z humenskej železničnej stanice na čele s prednostom Dušanom Chudinom a sponzorom za podporu.

(balky)

170. výročie konskej železnice

Slovenská vedecko-technická spoločnosť dopravy SVTS, Klub priateľov železníc Trnavy a okolia v spolupráci so železničnými spoločnosťami a mestom Trnava pripravili konferenciu k 170. výročiu príchodu prvého vlaku z Bratislavy do Trnavy, ktorý bol kedysi ťahaný koňmi. Konferencia sa konala 9. júna v zasadačke Mestského úradu v Trnave. Okrem historikov na konferencii vystúpili aj manažéri s aktuálnymi problémami železníc. Vyjadrovali sa k tvorbe cieľového grafikonu vlakovej dopravy, verejnej osobnej doprave v čase bezplatnej železničnej prepravy, výstavbe a obnove železničných tratí a staníc.

Z HISTÓRIE

Stanica, z ktorej vychádzali vlaky sa nachádzala v Bratislave v blízkosti dnešného hotela Carlton, cestovné lístky sa spočiatku predávali v neďalekom hostinci U slnka. Ďalšia stanica bola v priestoroch historickej budovy na rohu Krížnej a Karadžičovej ulice a odtiaľ pokračovala smerom do Rače, Pezinka a Trnavy. Osobné vlaky mali spravidla dva vozne a nákladné šesť vagonov. Možné zataženie jedného osobného vozňa bolo 18 a nákladného vagona 60 metrických centov. Na osobnú dopravu sa používali rýchlobežné kone odchované na trávnatých stepiach v Uhorsku, na nákladnú dopravu kone štajerského plemena. V staniách na trase chovali spolu okolo päťdesiat koní. Kone zaradovali do turnusov tak, že dva dni jazdili a jeden deň mali voľný. Prevádzka konskej železnice na trase Bratislava – Trnava sa začala 1. júna 1846 a na predĺženej trase do Sereď - 1. novembra toho istého roku. Vtedy už premávali parné vlaky z Pešti do Vacova a pred dokončením bola trať Pešť – Nové Zámky – Bratislava – Strasshof. Navyše z rakúskeho Marcheggu sa po novopostavenej trati do Bratislavy chystal príchod prvého parného vlaku. Po revolúcii 1848 - 1949 sa objavili úvahy o prestavbe konskej železnice Bratislava – Trnava - Sereď na parnú trakciu. Vtedajšie noviny priniesli informáciu, že na konskej železnici sa uvažuje o výmene koní za parné lokomotívy.



Táto prevratná informácia sa však do reality preniesla až o dve desaťročia neskôr. Zásadný prelom v doprave nastal v priebehu 19. storočia. Parníky a železnice desaťnásobne zvýšili rýchlosť a vzrástol aj objem prepraveného tovaru. Už začiatkom 20. storočia jazdili rýchliky až stokilometrovou rýchlosťou. Napríklad v roku 1913 210-kilometrovú vzdialenosť z Bratislavy do Budapešti prekonal rýchlik za 2 hodiny a 57 minút. V súčasnosti má medzinárodný rýchlik na tej istej trase jazdný čas kratší len o 12 minút.

Katarína MARTINKOVIČOVÁ



Foto: Štefan PALKO

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.

Napíšte 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. Napíšte 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 JE TO?**

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

SPRÁVNA ODPOVEĎ MÁJOVEJ FOTOHÁDANKY JE:

Pohľad na ŽST Sečovce

VÍTAZOM SA STAL A VECNÚ CENU ZÍSKAVA:

Marián HATALA z Trebišova

BLAHOŽELÁME!

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|----------|-----------------------------------------|----------------------------------|----------|--------------------------|-------------------|-------------------|-----------------------------------|------------------|------------------------|-----------------------------|---------------------------|-------------------|--|
| Syn počúva v rádiu koncert metalovej skupiny a hovorí otcovi: - Apo, už ste počuli niečo také? - Počul, synak... Raz keď sa zrazili dva nákladné vlaky. V jednom boli prázdne kanvy... tajnička. | | | | Pomoc: Atair, durman, lkar, kmeť | 3 | domáce meno ldy | domáce meno Eriky | jedovatá rastlina | Ministerstvo hospodárstva (skr.) | Aón, po česky | múdry stavec (kníž.) | Pomoc: kuli, remake, Tarnat | 1 | namáhavá cesta | |
| | | | | žiač siedmej triedy | | | | | | | | | obchodná tlač | | |
| | | | | 2 | V | | | | | | | | | Demokratická únia | |
| | | | Slov.knižné vydavateľ. | | | | | slovesný zápor | | | majstrovstvá republiky | | | | |
| | | | čistiaci prostriedok | | | | | biblický vrch | | | typ rus. lietadiel | | | | |
| Jozef Vysočani | kridlo budovy | bystrina | staročeské zámeno hviezda v súhř.v.Orol | | | EČV okr. Malacky | | | | rúbala | | | | | |
| | | | | | | vrhol | | | | žen.meno (27.3.) | | | | | |
| dráhy s kofajnicami pre kofajové vozidlá | | | | | | prikrývka na kone (hov.) | | | | | nikel (zn.) | | | | |
| | | | | | | ážijský nosič | | | | | druh Fatimy | | zvyšok, zostatok (hovor.) | | |
| meno speváčky Pavone | | | | | | čínlo, robilo | | | | | | erbium (zn.) | | | |
| | | | | | | cestovný preukaz | | | | | | Artificial Neural Networks | | | |
| Amateur Athletic Assotiation | | | | | | inštinkt | | | nové vydanie, spracovanie (film.) | | | | | | |
| | | | | | | Červená armáda | | | | | | | | | |
| 4 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | ananás, po česky | | | | | | |
| hatil, zahrádzal | | | | | | | | | bývalý futbalista Bayernu Mníchov | | | | | | |

79 bývalých prednostov staníc sa stretlo v Bratislave

Začiatkom júna sa už 12. raz stretli bývalí prednostovia staníc, ktorí pôsobili v OR Trnava a OR Žilina. Toto stretnutie zorganizoval výbor Stavovského združenia prednostov železničných staníc v úzkej spolupráci s riaditeľmi oblastných riaditeľstiev Jánom Uhnovým a Pavlom Oravcom. Počas stretnutia si účastníci pripomenuli významné životné jubileá bývalých prednostov a zaspomínali aj na tých, ktorí sa už stretnutia nemôžu zúčastniť, taktiež sa porozprávali o svojich skúsenostiach a práci na železnici v minulosti.

(pop)



Zhodené kvetináče mali za následok 45-minútové meškание vlaku.

Betónové kvetináče v koľajisku

Len nedávno sme vás v našom mesačníku informovali o vandaloch, ktorí na koľajnici kladú všakovaké predmety, a opäť sa našiel niekto podobný. Tentokrát zastavil výtržník vlak krátko po pol noci 17. mája priamo na zastávke Zvolen mesto. Vlak Sv

7391 skončil svoju jazdu po tom, čo vrazil do ťažkých betónových kvetináčov, ktoré predtým stáli v priestoroch zastávky. Jeden vlak pre pomätenú chvíľku neznámej osoby meškal 45 minút. Prípado je v rukách polície.

(ika), foto: Daniel Andráš

Mini výstava na stanici



Uniforma prednostu a zarážka, ktorá sa kedysi používala na zastavenie ujednených vozidiel.

Čakanie na vlak je vo filakovskej železničnej stanici o niečo príjemnejšie. V zasadačke staničnej budovy sa totiž nachádza menšia ale zaujímavá výstava, venovaná histórii filakovskej trate. Medzi zaujímavými, už historickými predmetmi, nechýba uniforma prednostu z minulosti či celokovová verzia seemanovej zarážky, ktorá sa používala na sklonovo náročných tratiach na zastavenie ujednených vozidiel. „Na naše počudovanie, prichádzajú každý deň skupinky ľudí, ktorí si výstavku chcú prezrieť. Chceli by sme ju zachovať aspoň mesiac. Potom budeme musieť niektoré exponáty vrátiť zberateľom, hlavne z Maďarska, ktorí nám ich pri tejto príležitosti zapožičali,“ povedal Lubomír Jancík, prednosta stanice ŽST Filakovo. Pri príležitosti 145. výročia trate Filakovo - Somoskőújfal v stanici odhalili aj symbolickú pamätnú tabuľu.

(ika), foto: L. Jancík



Menšia výstava sa nachádza v zasadačke ŽST Filakovo a teší sa záujmu navštevnikov.

Koleník nosičom

Herec Ján Koleník prevzal na seba úlohu nosiča batožín na bratislavskej hlavnej stanici. Počas svojej šichty pomohol tridsiatim cestujúcim s ich kuframi či bicyklami. Rolu nosiča si skúsil vďaka stávke s rádiom Express.

Zdroj foto: expres.sk



BEZPEČNE

na železničných priecestiach



V Európe sa nachádza približne 113 000 železničných priecestí, ŽSR spravujú celkovo 2109 z nich. Ich počet sa neustále znižuje a zabezpečenie formou svetelnej signalizácie alebo závor sa zvyšuje, avšak ani to nebráni vodičom, cyklistom či chodcom, aby zbytočne riskovali svoje životy. Počas prvých 5 mesiacov tohto roka evidujeme až 16 nehôd, pri ktorých prišlo o život 5 ľudí. Keďže jednu z priorít ŽSR zostáva aj naďalej bezpečnosť, už ôsmykrát sme sa stali súčasťou Medzinárodného dňa bezpečnosti na železničných priecestiach - ILCAD.

Železničné priecestie v bratislavskej mestskej časti Rača bolo v utorok 14. júna centrom diania ILCAD-u, tlačového brífingu sa zúčastnilo nielen množstvo novinárov, ale aj zástupcovia Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, ŽSR a polície. „**Ministerstvo dopravy dlhodobo vníma problematiku železničných priecestí, z toho dôvodu sa táto téma dostala až do programového vyhlásenia vlády. Následne bolo vypracované uznesenie vlády, ktoré stanovilo dlhodobý program zvyšovania zabezpečenia priecestí. Ďalším bodom je aj znižovanie počtu priecestí, na čom v spolupráci s Dráhovým úradom už pracujeme,**“ povedal v úvode brífingu Jiří Kubáček, generálny riaditeľ sekcie železničnej dopravy a dráh MDVRR SR. Súčasťou akcie boli aj policajné kontroly správneho prechádzania cez priecestie.

V apríli a v máji sme počas monitorovania piatich priecestí v 4 mestách zachytili množstvo prípadov nebezpečného a život ohrožujúceho správania sa na železničných priecestiach a vedomé nerešpektovanie zvukových a svetelných výstrah. Takéto prípady potvrdzujú aj štatistiky za uplynulý rok, ktoré hovoria o alarmujúcom čísle – až 69 % všetkých nehôd sa stalo na zabezpečených železničných priecestiach.

Ivana POPLUHÁROVÁ, foto: autorka



Na otázky novinárov odpovedal aj riaditeľ odboru bezpečnosti a inšpekcie Marian Bošňák.



Množstvo otázok mali médiá aj na Jiřího Kubáčka (v strede), ktorý prezentoval novinky z ministerstva dopravy týkajúce sa železničných priecestí.



Na železničnom priecestí, kde sa brífing odohrával, prejde denne viac ako 100 vlakov, avšak aj napriek tomu sa tu za posledných 10 rokov nestala žiadna nehoda.



Čo je Medzinárodný deň bezpečnosti na železničných priecestiach - ILCAD?

ILCAD (International Level Crossing Day) je celosvetová kampaň propagujúca bezpečnosť na železničných priecestiach, ktorá sa uskutočnila tento rok už ôsmykrát. Organizuje ju celosvetové združenie železníc UIC a zapojilo sa do nej až 40 krajín. Každý rok si partneri ILCAD-u pre svoju kampaň vyberú inú cieľovú skupinu verejnosti. V niektorých krajinách sa zaznamenal zvýšený počet nehôd na priecestiach s účasťou seniorov, tento rok je kampaň zameraná práve na nich a na ľudí so zmyslovými a pohybovými obmedzeniami.