

ROČNÍK XXVI ŽELEZNIČNÝ AUGUST 2016



# SEMAFOR

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNIC SLOVENSKEJ REPUBLIKY

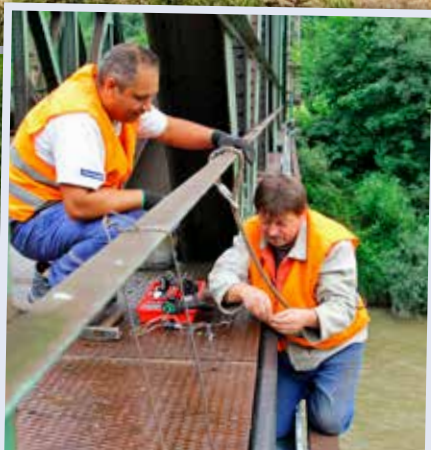


**Zaostrené  
na železničné mosty**

**Zmeny vo vedení**

**Počasié ovplyvnilo prevádzku**

Foto: Andrej ZITRICKÝ



# Polročné hospodárske výsledky aj správa o bezpečnosti potešili, nadčasová práca výrazne stúpla

Nosnými témami, ktorými sa vedenie ŽSR na svojich poradách za posledný mesiac zaoberalo, bola správa o výsledkoch hospodárenia ŽSR za prvý polrok, rozbehnuté investičné akcie a obstarávanie pre druhý polrok 2016, enormný nárast nadčasovej práce, ako aj budúcnosť terminálu v Lužiankach.

Aktuálna prevádzková situácia na základe informácie námestníka GR pre prevádzku Miroslava Kocáka priniesla mierny pokles v celkových číslach plnenia GVD. Od začiatku roku plníme absolútny grafikon na 93,66 %, podielový na 98,81 %. Situáciu na železničnej infraštruktúre stále ovplyvňuje rozsiahla výluková činnosť. V prvý augustový týždeň ŽSR realizovali 215 plánovaných výluk v celkovom trvaní 1774 hodín, čo ovplyvnilo 625 vlakov. ŽSR však zaznamenali aj 44 neplánovaných výluk, ktoré mali vplyv na 215 vlakov. Celkovo sa dopravné výkony v prijatých tržbách za použitie železničnej infraštruktúry od začiatku roka do 7. augusta

pohybujú na úrovni 100,39 %. Od začiatku roka ŽSR evidujú 27 pracovných úrazov. Riaditeľ odboru stratégie a vonkajších vzťahov informoval vedenie o začatí rokovanií s MH Invest, Strabag, s. r. o. a spoločnosťou Jaguár Land Rover ohľadom výstavby terminálu intermodálnej dopravy v Lužiankach. Ten má byť hotový v marci 2018. Riaditeľ odboru ľudských zdrojov Mário Oleš predložil komplexnú informáciu o nadčasovej práci za prvý polrok. Z tohto vyhodnotenia vyplýva značný nárast nadčasov najmä v kategórii neprítomnosti v práci a tiež v kategórii neobsadených pracovných miest (na OR Trnava chýba 80 zamestnancov). Vedenie zadalo

úlohu pre OR Trnava riešiť nárast hodín neprítomnosti v práci a zefektívniť organizáciu práce s cieľom znížiť nadčasovú prácu. Riaditeľka odboru controllingu Paulina Szentesi prezentovala podrobné dosiahnuté hospodárske výsledky za prvý polrok, ktoré vedenie ŽSR schválilo (bližšie info prinášame na strane 3). Vedenie ŽSR schválilo Správu o stave bezpečnosti železničnej dopravy, bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci a ochrany pred požiarmi. Je potešiteľné, že sa znížil počet nehôd na pricestiacich, vlastných požiarov, pracovných úrazov. Viac informácií nájdete na strane 5.

(pav)

## Noví námestníci generálneho riaditeľa



**Jana JAKABOVÁ,**  
námestníčka generálneho riaditeľa  
pre ľudské zdroje

Vyštudovala Fakultu politických vied a medzinárodných vzťahov Univerzity Mateja Bela a zároveň Právnickú fakultu Univerzity Mateja Bela v Banskej Bystrici, kde

v roku 2008 vykonaním rigorózne skúšky získala po dvoch magisterských tituloch aj titul JUDr. Vzdelanie si v roku 2013 doplnila aj ďalším štúdiom a získaným titulom na Verejnosprávnom vzdelávacom inštitúte o. p. s. v Českej republike v študijnom programe LL.M. – profesijný vzdelávací program Master of Laws. Jej pracovné skúsenosti začali v školstve. V rokoch 2001 až 2003 pôsobila ako učiteľka nemeckého jazyka a náuky o spoločnosti na Združenej škole obchodu a služieb. Neskôr pôsobila v štátnej správe v mnohých funkciách. Na Ministerstve hospodárstva SR sa prepracovala z pozície referenta referátu personalistiky a miezd, cez pozíciu vedúcej oddelenia riadenia ľudských zdrojov až na funkciu riaditeľky osobného úradu. Neskôr krátky čas pracovala na Najvyššom kontrolnom úrade SR, následne pôsobila ako vedúca odboru kontroly a osobného úradu Obvodného úradu Senec. Od roku 2009 vykonávala funkciu vedúcej osobného úradu na Regionálnom úrade verejného zdravotníctva Bratislava – hl. mesto. Neskôr bola vládou SR vymenovaná do funkcie vedúcej služobného úradu Úradu geodézie, kartografie

a katastra SR. Od roku 2013 pracovala na Ministerstve obrany SR, najskôr ako riaditeľka osobného úradu a od apríla roku 2015 ako riaditeľka Akvizíčnej agentúry MO SR. Ovláda nemecký, maďarský a anglický jazyk. Dňom 25. júla 2016 generálny riaditeľ ŽSR vymenoval Janu Jakabovú do funkcie námestníčky generálneho riaditeľa pre ľudské zdroje.



**Pavol BULLA,**  
námestník generálneho riaditeľa  
pre rozvoj a informatiku

Vyštudoval Fakultu podnikového manažmentu na Ekonomickej univerzite v Bratislave. Počas 16 rokov praxe pôsobil ako manažér v rôznych sektoroch v domácich a nadnárodných spoločnostiach. V roku 1999 začínal vo finančnictve – v spoločnosti Tatra Asset Management, neskôr sa stal riaditeľom pobočky firmy Pioneer Investments na Slovensku. Potom pracoval vo vlastnej spoločnosti ako konzultant. V roku 2010 sa stal divíznym riaditeľom vo Všeobecnej zdravotnej poisťovni. Od roku 2014 sa zároveň venuje komunálnej politike a od roku 2015 aj integrovanej doprave v Bratislave. Od 29. 7. 2016 ho generálny riaditeľ ŽSR vymenoval do funkcie námestníka pre rozvoj a informatiku. Ovláda anglický jazyk. Je ženatý a má dve deti.

### NA OBÁLKE

**Oprava poškodeného mostu TEŽ v kilometri 18,025 v blízkosti železničnej zastávky Danielov Dom.**



# Hospodárenie v prvom polroku so ziskom

ŽSR za 1. polrok 2016 vykázali zisk vo výške 11 330 tis. €, ktorý je v porovnaní s plánovaným výsledkom hospodárenia vyšší o 10 552 tis. €. Dosažený výsledok hospodárenia ovplyvnilo nižšie čerpanie nákladov oproti plánu najmä v oblasti spotrebovaných nákupov a služieb a dosiahnutie vyšších výnosov z predaja ostatných služieb – najmä z poskytnutia pozemkov ŽSR na prejazd stavebným spoločnostiam a vzdelávacích a školiacich akcií.

Výnosy dosiahli výšku 230 124 tis. €, čo predstavuje oproti plánovaným výnosom vyššie plnenie o 1 145 tis. €. Výnosy z core businessu dosiahli ŽSR vo výške 180 923 tis. €, čo je oproti plánovaným výnosom vyššie o 1 056 tis. €. Z toho výnosy z poplatku za prístup k železničnej infraštruktúre dosiahli výšku 38 718 tis. €, čo je oproti plánu vyššie o 166 tis. €. Vyššie výnosy z poplatku za prístup k železničnej infraštruktúre oproti plánu ovplyvnili nárast dopravných výkonov v hrubých tonových kilometroch (hrtkm) v ná-

kladnej doprave. V oblasti nákladnej dopravy ŽSR zaznamenali nárast výkonov o 205 mil. hrtkm, na ktorom sa podieľali menší nákladní dopravcovia. Náklady boli čerpané v objeme 218 794 tis. €, čo je v porovnaní s plánovanými nákladmi nižšie o 9 407 tis. €. Z toho osobné náklady boli vyčerpané vo výške 108 699 tis. €. V oblasti ostatných nákladov v porovnaní s plánom bolo nižšie čerpanie na nákup elektrickej energie (o 3 233 tis. € nižšie), na opravy a udržiavanie (o 2 608 tis. € nižšie), na materiáli (o 1 295 tis. € nižšie) a na ostatných

prevádzkových nákladoch (o 1 086 tis. € nižšie). Nižšie čerpanie nákladov v oblasti opráv, spotrebovaných nákupov a služieb je dočasné a v nadväznosti na prebiehajúce verejné obstarávania a práce na modernizácii infraštruktúry bude čerpanie nákladov premietnuté v druhom polroku.

V zmysle schváleného podnikateľského plánu a v súlade s platnou zmluvou o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry ŽSR plánujú za rok 2016 dosiahnuť vyrovnané hospodárenie.

(O 330 GR ŽSR)

## Personálne zmeny v Bratislave a Žiline

**Generálny riaditeľ ŽSR Tibor Šimoni uskutočnil v druhej polovici júla viacero personálnych zmien na vrcholových pozíciách Generálneho riaditeľstva ŽSR a Oblastného riaditeľstva Žilina.**

Dňa 24. júla odvolal z funkcie námestníka generálneho riaditeľa pre ľudské zdroje Jána Žačka a na druhý deň na tento post vymenoval **Janu Jakobovú**. Zmena sa udiala aj na mieste námestníka generálneho riaditeľa pre rozvoj a informatiku. Generálny riaditeľ 28. júla odvolal z tejto funkcie Igora Poláka a na uvoľnenú funkciu 29. júla vymenoval **Pavla Bullu**. **Igor Polák** bude pôsobiť ako poradca generálneho riaditeľa pre oblasť investícií. Aj na najvyššom poste Železničnej energetiky Bratislava došlo k výmene. Doterajší riaditeľ Vladimír Brezání bol 15. júla odvolaný a novým riaditeľom sa stal od 18. júla **Vladimír Palko**. Nového riaditeľa majú aj Železničné telekomunikácie. Odvolaného Petra Vavra od 19. júla na tomto poste nahradil vymenovaný **Michal Korauš**. Zmena nastala aj vo vedení Oblastného riaditeľstva Žilina. Generálny riaditeľ ŽSR 24. júla odvolal z funkcie riaditeľa Oblastného riaditeľstva Žilina Pavla Oravca. Od 25. júla pôsobí vo funkcii riaditeľa OR Žilina **Andrej Marcinko**.

## Problémy s tlačou riešili ŽT okamžite

Začiatkom augusta sa vyskytol problém s tlačiarnami, kvôli ktorému bolo potrebné vykonať výluku tlačového servera, nie však v rámci celých ŽSR. Prevažne išlo o zariadenia na GR ŽSR, problémy sa prejavili na 85 multifunkčných zariadeniach OKI, ktorých tlačové úlohy boli riadené prostredníctvom nástroja SafeQ. Ne fungovala iba tlač, funkcie scanovanie a kopírovanie k dispozícii boli. Riaditeľa Železničných telekomunikácií (ŽT) Michala Korauša sme oslovili s otázkou, ako tento problém riešili. „**Situáciu sme po nahlásení obratom riešili s dodávateľom tlačového systému, ktorý je zodpovedný za implementačné, inštalačné, konfiguračné a podporné služby. Proaktívne sme v rámci čo najskoršieho odstránenia problémov s tlačou inštalovali nový ovládač v rámci koncových staníc dotknutých používateľov. Tak sme im umožnili tlač, aj napriek zhruba 10 sekundovému oneskoreniu,**“ zhrnul a vysvetlil situáciu. Momentálne vzniknutý problém dodávateľa - výrobcu zariadení OKI a výrobcu radiaceho nástroja SafeQ - v spolupráci so ŽT analyzujú. „**Sériou testov identifikujeme pôvod problému a vo veľmi krátkej dobe bude v spolupráci s oboma výrobcami odstránený a systém tak bude opätovne plne funkčný bez akýchkoľvek časových a funkčných obmedzení,**“ dodal riaditeľ ŽT na záver.

(pop)

## Búrka „odstrihla“ káble

**V nedeľu ráno 7. augusta 2016 došlo v úseku Bratislava - Lamač – Zohor po extrémnej búrkovej činnosti k poruche napájania zabezpečovacieho zariadenia, zistené bolo poškodenie kábla na viacerých miestach.**

Príčinou poruchy bola v dôsledku dažďov pretlačená izolácia káblov vrstvami zeminy a kameňov a následne zatečenie kábla 6 kV, čo spôsobilo skrat. Zamestnanci SMSÚ EE začali okamžite na odstránení poruchy pracovať, avšak stanoviť miesto poruchy kábla v úseku približne 10 kilometrov a v tak ťažko prístupnom teréne je časovo veľmi náročné. Postupne zameriavali a vymedzovali miesta poruchy meracím vozidlom káblového vedenia. Boli zamerané a nájdené dve poruchy kábla, následne vykonané výkopové práce nad poškodením, osadila

sa spojka a zrealizovala napätová skúška. Tieto úkony boli potrebné pri realizácii každej káblovej spojky. Chybné káble sa odstránili a vykonalo sa spojkovanie po oboch koncoch.

V utorok 9. augusta na obed bola porucha v úseku Bratislava - Lamač – Devínska Nová Ves odstránená. Práce pokračovali v úseku Devínska Nová Ves – Zohor, kde vo štvrtok 11. augusta o 16.30 hod odstránili elektrikári aj poruchu 6 kV kábla. Celkovo bolo realizovaných 6 káblových spojok, pričom práce elektrikárov opakovane zne-

možňoval silný dážď. Aktuálne už vlaky, prechádzajúce daným úsekom nemeškajú kvôli osobitnému režimu, ktorý bol nariadený od nedele, 7. augusta. Plne funkčné a v prevádzke sú už aj priescestné zabezpečovacie zariadenia na štyroch železničných priescestiach v úseku Devínska Nová Ves – Zohor. Na týchto priescestiach boli osadené dočasné dopravné značky, ktoré upozorňovali, že priescestia sú vypnuté z činnosti. Vlaky prechádzali cez priescestia 10 km rýchlosťou a trúbili.

(pop)

# Poškodený most TEŽ je už v prevádzke

V piatok, 5. augusta, sa o 9 hodine a 19 minúte na trati Tatranských elektrických železníc samovoľne zosunula časť jedného z 18 mostov. Stalo sa to na moste v kilometri 18,025, kde odpadnutie betónového parapetu z ľavej strany spôsobilo zosun časti štrkového lôžka z priestoru pod podvalmi. Parapet so zábradlím, aj časť lôžka sa zosunuli do potoka. Klenba mosta, ktorý bol postavený v roku 1910 zostala nepoškodená. Doprava na trati bola okamžite zastavená a medzi zastávkami Tatranská Polianka a Vyšné Hágy začala premávať náhradná autobusová doprava.

Bezprostredne po udalosti sa na mieste zišli správcovia, mostári aj traťováci, aby situáciu zhodnotili a navrhli riešenie opravy. V popoludňajších hodinách sa pod vedením Miroslava Kocáka, námestníka generálneho riaditeľa pre prevádzku, na mieste mimoriadne dohodol postup prác, aby sa koľaj čo najskôr sprevádzkovala. „Technologický postup opravy, o ktorom sme rozhodli s kolegami z OR a MO Košice na mieste, bol v danom čase najakčnejším a najreálnejším aj vzhľadom na poškodenie trate a pomerne náročný terén,“ povedal Miroslav Kocák, námestník generálneho riaditeľa pre prevádzku. A dodal, že ŽSR nasadia všetky prostriedky a sily, aby bol most, čo najskôr v prevádzke. Už v piatkové popoludnie riaditeľ OR Košice Krzysztof Awsiukiewicz a Ján Seman, riaditeľ MO Košice zisťovali a zaistovali materiál, ľudí a všetko potrebné k oprave. Počas víkendu kompetentné zložky nezaháľali a začali s prípravami na opravu, keďže na miesto bolo treba dopraviť veľké množstvo stavebného materiálu a mostné provizórium. Pod taktovkou Andreja Zitrického, vedúceho oddelenia výroby košického MO sa riešili mostárske postupy a prednosta sekcie ŽTS Miroslav Bartko, spolu s Róbertom Novákom, vedúcim SMSÚ ŽTS TO Spišská Nová Ves koordinovali traťováčku časť oprav. Keďže padlo rozhodnutie opraviť most použitím mostného provizória zloženého z nosníkov, začalo sa s jeho okamžitým presunom z Margecian. Už v sobotu bola na mieste aj väčšina materiálu. Najprv



Poškodený most v kilometri 18,025, kde odpadnutie betónového parapetu z ľavej strany spôsobilo zosun časti štrkového lôžka z priestoru pod podvalom. Parapet so zábradlím, aj časť lôžka sa zosunuli do potoka.



Bezprostredne po udalosti sa na mieste zišli správcovia, mostári aj traťováci. V popoludňajších hodinách sa pod vedením Miroslava Kocáka, na mieste mimoriadne dohodol postup opravy.



Dobrá pripravenosť, ale aj správna koordinácia jednotlivých zložiek sú pri mimoriadnostiam veľmi podstatné.

bolo potrebné rozobrať koľaj a následne vybagrovať koľajové lôžko, aby bolo možné osadiť mostné provizórium. Za pomoci strojov Menzi Muck sa aj táto činnosť podarila v krátkom čase. Nasledovalo uloženie mostného provizória, ktoré váži 16,5 tony a následne spájanie jednotlivých nosníkov. Potom už prevzali činnosť opäť traťováci aby zriadili koľajový rošt na mostnom provizóriu. Aj napriek náročnosti prác, terénu, ale aj počasiu sa podarilo most sprevádzkovať za 7 dní, aj keď odhady boli omnoho dlhšie. Na obnove prevádzky pracovalo denne 20 až 25 železničiarov nielen v pracovnej dobe, ale aj v nadčasových hodinách a aj v nepriaznivom počasí. Vedenie ŽSR ďakuje všetkým, ktorí sa o výrazné skrátenie neplánovanej výluky a opravu mosta pričínili.

(sch), foto: Dana SCHWARTZOVÁ a Andrej ZITRICKÝ



Prvá električka prešla po moste o 7 dní po udalosti.

## Nariadenie generálneho riaditeľa

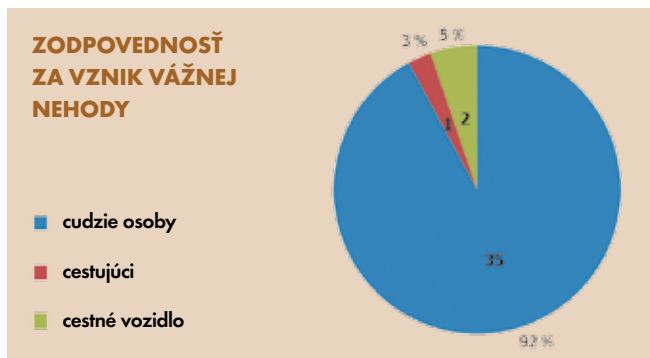
Na základe mimoriadnej udalosti, ku ktorej došlo dňa 5. augusta 2016 na trati TEŽ v km 18,025 trate Poprad – Tatry – Štrbské Pleso, v súlade s predpisom ŽSR S5 Správa železničných mostných objektov, nariadil generálny riaditeľ ŽSR riaditeľom Oblastných riaditeľstiev zabezpečiť do 15. 10. 2016 vykonanie kontrolných prehliadok mostných objektov v sieti ŽSR, na ktorých bola spodná stavba, prípadne nosná konštrukcia hodnotená stupňom 3. Cieľom je vypracovanie zoznamu mostov (hodnotených stupňom 3, ktoré môžu byť dôvodom ohrozenia bezpečnosti a plynulosti železničnej dopravy. Na základe zápisov z kontrolných prehliadok a mostných revízií správ následne O 430 GR ŽSR zabezpečí vyhodnotenie technického stavu mostných objektov stupňa 3.

# Menej požiarov, pracovných úrazov aj nehôd

V 1. polroku 2016 ŽSR zaevidovali celkovo 157 nehôd, z toho 38 vážnych, 53 menších nehôd a 66 incidentov. Zároveň sme zaznamenali 77 prevádzkových porúch. Pri týchto udalostiach vznikla celková škoda 2 279 802 €, pričom na zariadeniach ŽSR dosiahli škody výšky 45 884 €. Počty nehôd a prevádzkových porúch boli ovplyvnené aj novelizáciou predpisu ŽSR Z 17 Nehody a mimoriadne udalosti od 1. januára 2016, ktorou boli v niektorých prípadoch zmenené podmienky pre kategorizovanie udalostí, najmä pri prevádzkových poruchách.

## POČET VÁŽNYCH A MENŠÍCH NEHÔD VÝRAZNE KLESOL

V priebehu prvého polroka sme zaznamenali výrazne nižší počet vážnych nehôd ako v rovnakom sledovanom období minulého roka, a to až o 24 nehôd. Tento polrok ich bolo spolu 38 a ich následkom vznikla škoda 78 231 €, zmeškaných bolo 235 osobných a 56 nákladných vlakov. Na týchto nehodách mali najväčší podiel cudzie osoby a v porovnaní s predošlým rokom žiadnu vážnu nehodu nespôsobili zamestnanci ŽSR ani dopravcov.



Menších nehôd v sledovanom období taktiež ubudlo, celkovo ich bolo 53, teda o 6 menej ako v priebehu 1. polroka 2015. Počet incidentov sa naopak zvýšil o 2 prípady, tento polrok ich bolo celkovo 66. Následkom týchto nehôd sme zaznamenali 34 smrteľných zranení (z toho 24 samovrážd), teda o 21 prípadov menej ako v 1. polroku 2015. Naopak, počet ťažko zranených stúpol z 12 na 14 (z toho 4 pokusy o samovraždu).

## PREVÁDZKOVÝCH PORÚCH JE TAKMER O POLOVICU MENEJ

V 1. polroku 2015 sme zaznamenali 144 prevádzkových porúch, tento rok je to 77. V 51 percentách išlo o zodpovednosť dopravcov. Následkom týchto porúch vznikla škoda vo výške 134 057 €, 484 osobných a 68 nákladných vlakov bolo zmeškaných spolu o viac ako 20 000 minút.

## NEHÔD NA ŽELEZNIČNÝCH PRIECESTIACH UBÚDA

V rámci nehodovosti na železničných priecestiach sme v tomto polroku zaznamenali zlepšenie, nehôd bolo celkovo 18, čo je o 7 menej ako v predchádzajúcom porovnávanom období. Opäť sa najviac takýchto prípadov stalo na zabezpečených priecestiach. Znížil sa taktiež počet usmrtených osôb – zo 7 na 4, v dôsledku nehody zraneniam podľahli dvaja vodiči a dvaja chodci. Ťažko zranených bolo 6, čo predstavuje o 2 menej ako v uplynulom roku. Z celkového počtu došlo k ťažkému zraneniu štyroch vodičov a dvoch spolujazdcov. Škody na cestných motorových vozidlách dosiahli výšku 51 700 €, dopravcom vznikla škoda 249 217 € a pre ŽSR vznikla škoda vo výške 2 659 €.

## REGISTROVANÝCH PRACOVNÝCH ÚRAZOV JE O 5 MENEJ

Počas 1. polroka 2016 bolo oznámených 61 pracovných úrazov (PÚ), z toho 24 bolo registrovaných. Registrované úrazy sú prípady, kedy



Požiar v areáli MDC spôsobil veľké škody.

si poškodenie zdravia zamestnanca vyžiadalo lekárske ošetrenie a spôsobilo zamestnancovi viac ako trojdňovú práceneschopnosť a ich počet klesol o 5. Nezaznamenali sme ani jeden závažný PÚ.

## NAJVIAC ÚRAZOV SME ZAZNAMENALI

- v pôsobnosti OR Trnava
- v mesiaci január
- v pondelok
- medzi 9,00 hod. – 12,00 hod.
- u zamestnancov vo veku 41 - 45 rokov
- u zamestnancov zamestnaných v ŽSR viac ako 20 rokov

V 1. polroku 2016 sa zvýšil počet PÚ nových zamestnancov, pričom v skupine 0 – 3 roky trvania pracovného pomeru u ŽSR vzniklo 8 PÚ, teda 33,3 % z 24 registrovaných PÚ. Z tohto počtu 4 zamestnanci boli u nás zamestnaní menej ako 1 rok (1/2 mesiaca, 2 mesiace, 3 a 1/2 mesiaca a 4 a 1/2 mesiaca). Najčastejšie išlo o poranenia horných a dolných končatín a poranenia hlavy a chrbtice.

## NAJNIŽŠÍ POČET POŽIAROV ZA 1. POLROK OD ROKU 2012

Za obdobie 1. polroka 2016 evidujeme na železničných tratiach celkovo 66 požiarov. Konkrétne išlo o 44 vlastných požiarov ŽSR, 21 požiarov zmluvných dopravcov a 1 požiar objektu v správe ŽSR, ktorý bol v čase vzniku požiaru v prenájme. V uvedenom polroku evidujeme o 7 vlastných požiarov ŽSR menej ako v 1. polroku 2015. Celková škoda, ktorá vznikla ŽSR pri vyššie uvedených požiaroch, je 130 900 €. Ide o o najvyššiu škodu z požiarov vzniknutých v 1. polroku za uplynulých päť rokov, uchránili sa hodnoty vo výške 102 587 €. Najväčší podiel požiarov podľa druhu tvoria požiare suchých porastov v ochrannom pásme dráhy. Vznikali najmä nepovoleným vypaľovaním na pozemkoch vo vlastníctve súkromných osôb, ktoré sa preniesli na pozemky v správe ŽSR, prípadne od brzdenia nákladných vlakov. Z vlastných požiarov ŽSR bolo zaznamenaných 30 požiarov suchých porastov, 5 budov v správe ŽSR a 9 iných prípadov – napríklad požiare drevených podvalov, propagačné letáky v čakárni, kontajner, staré odpojené káble, zhnitý strom alebo podpera dreveného stĺpu. Požiar s najvyššou škodou bol 25. júna v areáli Múzejno – dokumentačného centra v Bratislave vo „Veľkej vodárni“, písali sme o ňom tiež v predošlom čísle Ž semaforu. Pravdepodobnou príčinou požiaru bolo samovznietenie vplyvom horúceho letného počasia. Objekt bol postavený v 80. rokoch 19. storočia, v roku 1990 bol vyhlásený za národnú kultúrnu pamiatku a v súčasnej dobe bol využívaný ako depozitár zbierkových predmetov múzea. Požiar začal v prístavbe veľkej vodárne, avšak vplyvom vysokých teplôt sa rozšíril aj ďalej do budovy. Pri požiari nebola poškodená infraštruktúra ŽSR. Predpokladaná výška škody je 130 000 €.

# Modernizácia Dolného Hričova si vyžiada jednokoľajnú prevádzku

Vyššie polroka pracuje Združenie TEBS na modernizácii traťového úseku od Dolného Hričova po zriaďovaciu stanicu v Žiline. Po betonáži základov a montáži trakčných podpier a brán už stavbári ukončili aj obnovu výhybiek na žilinskom zhlaví železničnej stanice v Dolnom Hričove. V jeseni ovplyvní plnenie GVD jednokoľajná prevádzka v medzistaničných úsekoch medzi ŽST Bytča, Dolným Hričovom a zriaďovacou stanicou Žilina. Koniec tohtoročných výluk je naplánovaný na 14. decembra.

V harmonograme stavebných prác bol významný dátum 22. júl. Dovtedy zhotoviteľ stavby ukončil modernizáciu výhybiek na žilinskom zhlaví a výluky sa preklapili do ďalšej etapy, ktorá bude prebiehať na párnej skupine koľají v ŽST Dolný Hričov a 2. traťovej koľaji medzi Dolným Hričovom a Bytčou. V tejto časti dochádza na približne 1,8-kilometrovom úseku k preložke trate, ktorá zasahuje už do obvodu stanice v Dolnom Hričove. Stavbári preto začnú pokladať časti staničných koľají párnej skupiny koľají a výhybiek na púchovskom zhlaví tak, aby sa napojili na novovybudovaný - preložený traťový úsek. Zároveň budú pracovať aj na opačnej strane preložky na širšej trati, v starej časti železničného telesa 2. traťovej koľaje po mieste napojenia preložky trate. Práce na tejto etape potrvajú do 13. septembra. Do tohto termínu je naplánované aj ukončenie stavby dvoch mostov, podchodu pre cestujúcich, ale aj 2. nástupišťa pri staničnej koľaji č. 4. Doterajšie výluky však mali iba minimálny vplyv



Až do 13. septembra prebieha v Dolnom Hričove modernizácia párnej skupiny staničných koľají.

železničnú prevádzku. „Od 28. februára platí 2. zmena GVD, ktorá zohľadňovala tieto výluky a tentoraz nám zmena „sadla“. Celý 1. polrok sa nám darilo plniť absolútny, aj podielový GVD, čo v predchádzajúcich rokoch nebolo možné. To ale nič nemení na fakte o zvýšenej náročnosti na všetkých dopravných zamestnancoch počas výluk,“ vysvetlila Gabriela Keltošová, prednostka sekcie RD OR Žiliny. Zdôraznila, že železničnú prevádzku a plnenie GVD viac



Obnova párnej skupiny koľají a výhybiek na bratislavskom zhlaví stanice. V tomto mieste začína preložka trate. Budované nástupište sa preto odchyľuje od pôvodnej trasy železničného telesa.



Trakčné laná montujú pracovníci EŽ Praha. Po ukončení elektrifikačných prác v ŽST Dolný Hričov zostane naďalej trakčná jednosmerná prúdová sústava 3 kV, ale trakčná zostava bude maximálne pripravená na zmenu prúdovej sústavy na striedavú trakciu 25 kV 50 Hz.



Pracovníci TSS Grade realizujú zásyp nástupišťa č. 2 pri 4. staničnej koľaji. Horná povrchová úprava nástupíšť je riešená štandardne - zámkovou dlažbou s výstražným a vodiacim pásom pre osoby so zrakovým postihnutím.

ovplyvní výluka, ktorá začne 13. septembra. Od tohto dátumu bude Združenie TEBS pracovať na 1. traťovej koľaji v úseku Bytča - Dolný Hričov - zriaďovacia stanica Žilina a nepárnej skupine staničných koľají v ŽST Dolný Hričov. Vlaková doprava v celom modernizovanom úseku bude prevádzkovaná obojsmerne - iba po 2. traťovej koľaji. Takýto stav potrvá do 14. decembra, kedy je naplánované ukončenie tohtoročných výluk. Výsledkom stavby realizovanej v rámci Operačného programu Integrovaná infraštruktúra 2014 - 2020 bude kompletne vymenený železničný zvršok a štandardne zmodernizovaná železničná stanica Dolný Hričov a zastávka Horný Hričov.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor



Montáž debnenia oporného múrika 2. nástupišťa. V stanici budú dve nástupišťa, dlhé 250 metrov, na ktorých sa budú nachádzať štyri prístrešky. Ochrana cestujúcich pred prípadným pádom pri nástupišti č. 2 je riešená osadením kovového zábradlia. Ochrana pri nástupišti č. 1 je riešená protihlukovou stenou.

# Vymenené podvaly zlepšili technický stav koľaje

V Košiciach, na nákladnej stanici, konkrétne na koľaji č. 158 bolo začiatkom augusta rušnejšie. Spôsobili to výluky, ktorú zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Margecany, pracoviska koordinátora Košice, využili na opravné práce koľaje, ktorej železničný zvršok tvaru R65 bol v zlom technickom stave.

Doslova prehnité drevené podvaly spôsobovali nevyhovujúcu držnosť upevňovadiel, čo spôsobovalo zmenu rozchodu. Takéto stavy sú nevyhovujúce a hrozí riziko nehôd. A práve preto, aby k tomu nedošlo, to traťováci výmenou podvalov za niekoľko dní zmenili. Vymenili 685 kusov drevených dožitých podvalov za betónové, pričom im výdatne pomáhal stroj Atlas. Zaisťovala sa aj požadovaná kvalita geometrickej polohy koľaje. Zároveň došlo k smerovej a výškovej úprave geometrickej polohy koľaje a úprave štrkového lôžka pomocou strojovej mechanizácie. Cieľom výluky bolo zlepšenie stavu železničnej infraštruktúry, a tým zaistenie bezpečnej dopravy, čo sa na koľaji č. 158 v Košiciach podarilo začiatkom augusta.

(sch), foto: Dana SCHWARTZOVÁ



Na koľaji č. 158 na košickej nákladnej stanici vymenili začiatkom augusta 685 drevených podvalov za betónové.



Zamestnancom SMSÚ ŽTS TO Margecany, pracoviska koordinátora Košice, výdatne pomáhal aj strojová mechanizácia.



Stroj Atlas je pri pokladaní nových, ale aj pri odstraňovaní starých podvalov neoceniteľným pomocníkom.

## Prestupová hala TEŽ sa dočkala rekonštrukcie

Modernizácia železničnej stanice Poprad – Tatry pokračuje III. etapou, ktorá začala začiatkom roka. Ide o rekonštrukciu prestupovej haly Tatranských elektrických železníc (TEŽ), ktorá bola v Poprade dlho očakávaná. Predmetnou stavbou sa sfinalizuje celý projekt modernizácie popradskej železničnej stanice, čím sa zvýši kultúra cestovania a stanica sa dostane na európsku úroveň.

III. etapa modernizácie a obnovy popradskej stanice začala odovzdaním staveniska dodávateľovi prác firme TEXO Partner, a. s. v januári. Stavbári venovali pozornosť a práce sústredili na rekonštrukciu vnútorných priestorov, ktoré nie sú prístupné verejnosti. Na jar sa už práce upriamili aj

na prestupovú halu TEŽ a v súčasnosti rozoberajú podlahy haly, respektíve podhľad nad nástupiskami. Pôjde o komplexnú rekonštrukciu haly, ktorá pozostáva z výmeny opotrebovaného opláštenia, obnovy vonkajšieho a vnútorného podhľadu, obnovy osvetlenia a podláh. Pri rekonštrukcii nástupíšť TEŽ je navrhnutá a naplánovaná obnova povrchovej vrstvy nástupišťa, očistenie a obnova strešnej krytiny, obnova náterov ocelevej konštrukcie a zvodov dažďovej vody. Pribudnú aj nové vchodové dvere a asfalt na nástupištiach. Rekonštrukcia sa dotkne aj rozvodov plynu, rekonštrukcie kotolne, pribudne nový kamerový systém, požiarne signalizácia aj rozhlas. Nové dlažby, omietky, zateplenie a fasáda sa budú realizovať postupne a ukončenie



Stavbári rozoberajú v súčasnosti podhľad nad nástupiskami. Foto: Martin ČECH



Doterajšia rekonštrukcia nemá veľký vplyv na cestujúcu verejnosť. Menšie obmedzenia sú v prestupovej hale spôsobené uzatvorením jedného z dvoch východov na nástupište TEŽ a vytvorením dočasných stien – zábran, ktoré bránia vstupu na stavenisko.



O necelý rok by mal byť takýto pohľad omnoho krajší, keďže III. etapa modernizácie popradskej stanice by mala byť ukončená a hala TEŽ zrekonštruovaná.

stavby je naplánované na september 2017. Predpokladané náklady sú 2 146 619,32 €

(sch), foto: Dana SCHWARTZOVÁ

# Silný vietor, búrky, popadané stromy aj prietrž

Príroda ukazuje svoju silu takmer v každom ročnom období. Železničiarov takmer na celom území Slovenska silný vietor, časté búrky aj popadané stromy na trati. Vtedy mimoriadne nasadenie ukázali napríklad aj trnavskí elektrikári a traťováci. Posledný júlový víkend nepriazeň počasia ukázala svoju moc na trati Jelšava - Revúca, kde boli zaplavené časti trate najmä v okolí Lubeníka. Tu svoju pripravenosť preverili traťováci z pracoviska v Plešivci. Silné búrky, sprevádzané privalovými dažďami, silným nárazovým vetrom spôsobili aj na ďalších miestach podmytie či úplné zaplavenie železničnej trate a popadané stromy na niektorých úsekoch poškodili trakčné vedenia. Celkovo ŽSR zaznamenali počas posledného júlového víkendu až 20 prípadov, kedy nepriaznivé počasie zasiahlo do plynulosti a bezpečnosti železničnej dopravy.

## ZAPLAVENÝ LUBENÍK

Pokojný, letný piatkový večer, 29. júla, narušili správy o silnej búrke v Lubeníku. O 19,30 hodine prijal službukonajúci výpravca v Plešivci telefonát, v ktorom mu oznámili, že železničná stanica Lubeník je pod vodou. A to doslova. Prietrž mračien spôsobila zaplavenie staničného priestoru, ale aj mnohé ďalšie časti trate smerom na Revúcu. Keďže osobné vlaky na tejto trati už nejazdia, vylúčilo to nákladnú dopravu.

Hasiči ihneď začali s odčerpávaním vody v budove. Počas soboty a nedele voda klesla aj v koľajisku, a tak sa od pondelka začalo s odstraňovaním následkov záplav. Zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Košice, pracovisko Plešivec, najprv odpratávali nánosy rôzneho druhu z koľajis-

V pondelok 1. augusta už voda opadla, avšak stopy v podobe poškodenej trate zostali.

ka – od konárov, fliaš, starých podvalov aj rôzne ďalšie predmety, ktoré voda priniesla z okolia.

V utorok, počas našej návštevy, bolo koľajisko už vyčistené, jednotlivé zariadenia infraštruktúry sa sušili a traťováci opra-



Železničná stanica Lubeník 29. 7. 2016 sa po 19. hodine ocitla pod vodou.



V pondelok 1. augusta už voda opadla, avšak stopy v podobe poškodenej trate zostali.



Zaplavené koľaje, priestecie, výhybky...



Mnohé úseky trate boli podmyté naskrz.





# mračien opäť ovplyvnili železničnú dopravu

vovali poškodené časti trate. Vymyté štrkové lôžko sa dopĺňalo na niekoľkých miestach. Po doštrkovaní koľaje začalo strojné podbíjanie pomocou ASP podbíjačky a úprava štrkového lôžka do profilu. „Odstránili sa taktiež spadnuté stromy po trati, upravil vyvrátený stĺp v blízkosti železničného priestestia, ktoré bolo niekoľko dní neprejazdné,“ povedal okrem iného Zdenko Klobušník, koordinátor SMSÚ ŽTS TO Košice, pracovisko

Plešivec, ktorý mal opravné práce na poškodenej trati pod palcom. Našťastie, železničné priestestie slúži iba zopár miestnym obyvateľom, ktorí boli na túto situáciu upozornení. Vo štvrtok 4. augusta bol úsek Lubeník – Revúca už prevádzkyschopný s obmedzením traťovej rýchlosti na 20 km/hod. v celom úseku.

(sch), foto: Dana SCHWARTZOVÁ a archív SMSÚ ŽTS TO



Odstraňovanie následkov po zaplavách sa v Lubeníku nezaobišlo bez strojovej mechanizácie. Sú však miesta a práce, kde je potrebná a často jediná možná manuálna práca traťovákov. Svoje o tom vedia tí plešiveckí zo začiatku augusta.



Železničné priestestie sa opravovalo v prvej fáze.

## SPADNUTÝ STROM SPÔSOBIL SKRAT AJ „NIČKOĽAJKU“

Počas posledného júlového večera vyčíňalo počasie aj v úseku ŽST Sekule – ŽST Veľké Leváre. Na 1. traťovú koľaj spadol vplyvom búrky strom a spôsobil nielen skrat v trakčnom vedení, ale zasahoval aj do priechodného prierezu 2. koľaje.

Preto sa muselo pristúpiť ku koľajovej a napätovej výluke. Počas toho, ako zamestnanci SMSÚ EE OTV Bratislava začali odstraňovať konáre a uvoľňovať trať, boli zavolaní z domácej pohotovosti traťováci z Kútov. Spoločne odstraňovali následky tejto búrky a o 21,50 hod. bola trať zjazdná a výluka ukončená.

O necelú hodinu a kúsok ďalej sa odohral podobný scenár. Opäť vplyvom silnej búrky spadol na trať strom, čím bola doprava v úseku Kúty – Sekule prerušená. Výpravcovia vylučovali podľa hlásení rušňovodičov traťové koľaje a v úseku Malacky – Kúty vznikla aj tzv. ničkoľajka, teda výluka oboch traťových koľají. Tí istí zamestnanci odstraňovali následky nepriaznivého počasia aj v tejto časti trate, väčšinou išlo o konáre na trakčnom vedení, v koľaji alebo v priechodnom priereze koľaje alebo o popadané stromy. Celú noc pracovali za mimoriadne nepriaznivých podmienok – neustáleho dažďa a vetra, ktoré im prácu neuláhčovali. Všetky výluky sa ukončili krátko pred 4. hodinou ráno. Počasie skomplikovalo v tú noc dopravu aj na úsekoch Smolenice – Dúbrava a Jablonica – Senica nad Myjavou.

(pop)



Zaplavený priepust po silnom daždi spôsobil problémy v Gašparove.

## ZAPLAVENÝ PRIEPUST V GAŠPAROVE

Daždivé počasie narobilo škody koncom júla aj v časti Brezno – Gašparovo. Po silnej búrke v km 6,127 došlo k nánosom bahna a kameňov na trať kvôli upchatému priepustu.

Banskobystrickí traťováci tam odpracovali približne 100 pracovných hodín. Priepust vyčistili a po prekopení štrkového lôžka vysypali dva vagóny štrku. Doprava na vrtochy počasia v tomto úseku našťastie nedoplatila. Celá udalosť sa odohrala krátko po polnoci a vlaky tu začínajú jazdiť o štvrté ráno. Šikovní traťováci z Banskej Bystrice do prejazdu prvého vlaku trať stihli opraviť. Prechodná traťová rýchlosť bola v km 6,000 – 6,200 a v km 4,600 – 4,700 10 km/hod a trvala jeden deň.

(ika), foto: Z. Kováčik

## Zaisťovacie značky slúžia pri rekonštrukciách trate

Nie celkom bežným dôvodom bola 1. až 12. augusta výluka na trati Stakčín – Snina. V týchto dňoch tu bola v čase od 8,00 do 12,50 hod. zriadená náhradná autobusová doprava. A tým nezvyčajným dôvodom výluky bolo zriaďovanie zaisťovacích značiek popri železničnej trati, na ktorých budú potrebné parametre o výškovej a smerovej polohe koľaje.

Zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Prešov, pracoviisko Humenné, umiestnili na tejto trati betónové stĺpiky, na ktorých budú umiestnené značky podľa technických projektov, ktoré budú slúžiť pri komplexných rekonštrukciách železničného zvršku v tomto traťovom úseku.

Traťováci tieto činnosti robili s pomocou stroja SVP 74 určenom na vrtanie dier. Strojník Ján Urban podľa presných meraní a inštrukcii navrtal 120 dier, do ktorých sa osadili betónové stĺpiky, ktoré sa, samo-



Zľava: Peter Maurer, správca ŽI, majster Miroslav Zinčák a kontrolór Dávid Suchý pri osadzovaní zaisťovacej značky pred zabetónovaním.



Koordinátor SMSÚ ŽTS TO Prešov Alexander Druga ukazuje starú zaisťovaciu značku, tie nové po ich dokončení uvidíte v nasledujúcom čísle.

zrejme, zabetónovali, aby bola zaručená stabilita.

Samotné stĺpiky ešte čaká označenie spomínaných parametrov, ktoré budú riešiť železniční geodeti potrebnými meraniami v ďalších dňoch.

(sch), foto: Dana SCHWARTZOVÁ



Vítanie, osadzovanie a betónovanie zaisťovacích značiek v úseku trate Snina – Stakčín koľaj č. 1 od km 22,300 – 27,245.



Strojník v SVP 74 Ján Urban z MDS Trebišov pri vrtaní dier a traťový robotník SMSÚ ŽTS TO Prešov Jaroslav Hoč pri meraní.

## ZSSK sa pri IC vlakoch nesprávala predátorsky

Protimonopolný úrad SR (PMÚ) zamietol obvinenia súkromného dopravcu RegioJet voči Železničnej spoločnosti Slovensko, a. s. ZSSK nezneužívala svoje postavenie na trhu a neuplatňovala predátorské ceny v rámci InterCity (IC) vlakov.

Oficiálne to potvrdil PMÚ, ktorý ukončil prešetrenie podnetu súkromného dopravcu RegioJet. PMÚ v oznámení adresovanom ZSSK skonštatoval, že nezačne voči spoločnosti ďalšie konanie. Úrad zároveň potvrdil, že ZSSK počas roka 2015 v reakciách na vstup konkurencie na trh vykonala iba malú úpravu cien a drobné marketingové akcie. Samotná existencia marketingových akcií, zavedenie „plávajúcich“ cien (viac cenových pásiem v závislosti od času nákupu v predstihu), ako aj lístkov za 9,90 € nebolo protisúťažnou

praktikou. PMÚ doslova uvádza, že z vývoja priemerných cien vyplýva, že ZSSK nereagovala svojou cenovou politikou na ceny spoločnosti RegioJet, neznižovala ceny ako odvetné opatrenie na vstup konkurenta na trh, ako to tvrdila spoločnosť RegioJet. Na základe vývoja cien cestovného v IC vlakoch ZSSK, z počtu vypravovaných IC vlakov a časov ich odchodov, ako aj z počtu prepravených osôb nevyplýva, že by ZSSK realizovala politiku cieľnú voči spoločnosti RegioJet. Po vyhodnotení rôznych parametrov úrad skonštatoval, že sa ZSSK po

vstupe súkromného dopravcu na trh skôr sťahovala z trhu, čo opätovne nenasvedčuje predátorskému správaniu na trhu. Aktivity ZSSK nevedli k negatívnemu dopadu na pozíciu spoločnosti RegioJet na trhu. ZSSK súčasne vyzvala súkromného dopravcu, aby okamžite ukončil útoky a nepravdivé obvinenia voči ZSSK, ktorými od začiatku minulého roka zásobuje mediálny a odborný trh. ZSSK prevádzkovala IC vlaky ako komerčný produkt celoročne od roku 2012, pričom ich prevádzka bola zastavená 18. januára 2016.

## Telefonáty do verejnej siete prepája moderná ústredňa

Od 1. mája 2006 poskytujú Železnice SR prostredníctvom Železničných telekomunikácií plnohodnotnú verejnú hlasovú službu po pevnej sieti na celom území Slovenska. Ako jednotný tranzitný bod pre prepojenie privátnej železničnej siete s verejnými hlasovými sieťami iných operátorov dlhé roky slúžila tranzitná ústredňa S12. Inštalovaná bola v priestoroch ŽT na Trnavskej ceste v Bratislave. Od 27. júla 2016 ju nahradila modernejšia technológia.

Vývoj a nasadzovanie nových technológií na ŽSR a v externom prostredí v uplynulom období priniesol aj moderný trend využívania jednotnej dátovej siete pre hlasové aj dátové služby. Tento trend na jednej strane a na strane druhej chýbajúca podpora a nedostatok náhradných dielov nutne viedli k výmene tranzitnej ústredne S12 za nové moderné riešenie. To spočívalo v nasadení „ústredne“ SBC (Session Border Controller), ktorá využíva komunikačný protokol SIP (Session Initiation Protocol). Uvedenou výmenou sa dosiahlo zjednodušenie topológie siete, zníženie počtu fyzických pripojení na tranzitný bod, ako aj ich konfigurácia a efektívne vy-

užívanie dátovej siete na hlasové aj dátové služby. Prvé prepojenie verejných hlasových sietí prostredníctvom novej ústredne SBC uskutočnili ŽT v roku 2013 so spoločnosťou Slovak Telekom (ST). ŽT boli vôbec prvým operátorom, ktorý sa touto technológiou so ST prepojil. Postupne nasledovali ďalšie prepojenia s inými operátormi, až nastal čas, kedy interné aj externé prostredie mohlo plnohodnotne komunikovať prostredníctvom tejto novej ústredne. Pochopiteľne, ďalšie prevádzkovanie ústredne S12 už bolo neefektívne, preto 27. júla došlo k jej vypnutiu. Pri tomto úkone sa angažoval najmä Stanislav Hasiček, vedúci skupiny HS zo sekcie



Telefónne prepojenia z privátnej železničnej siete do verejných hlasových sietí iných operátorov realizujú Železničné telekomunikácie prostredníctvom modernej ústredne SBC.

prevádzky ŽT, ktorý so svojim tímom profesionálne konfigurovali a dohľadali na chod ústredne S12, od spustenia až po jej koniec a vyradenie z prevádzky.

(ŽT)

## Opravená zastávka v Brekove

Brekov je obec na trati Michalovce – Humenné, kde denne premáva 20 osobných vlakov a železničná doprava je tu obľúbeným spôsobom dopravy. Zlý stav budovy železničnej zastávky a jej okolia sa rozhodli zástupcovia obce a Železníc SR spoločným úsilím zmeniť.



Brekov pred opravou...

Naši kolegovia z OR Košice SMSÚ ŽB Prešov majú tak vo svojom zozname ďalšiu opravenú zastávku, ktorú sa im spolu s miestnym zamestnancami obecného úradu podarilo zveľadiť. ŽSR okrem zamestnancov a odborných výkonov poskytli na túto opravu aj stavebný materiál a potrebnú mechanizáciu. Domáci pokosili, čistili omietky, vyviezli odpad a pomáhali upratovať. Opravená fasáda, zasklenie okien, nové vchodové dvere, ale aj oprava chodníkov a prístrešku prispeli k celkovému peknému vzhľadu zastávky. Opravené chodníky a upravené okolie nie-



...a po oprave

len skrášlili okolie, ale prispeli aj k zvýšeniu bezpečnosti cestujúcich. Spoločným úsilím sa tak zveľadil ďalší majetok ŽSR a vynovená zastávka Brekov už slúži v prvom rade cestujúcim z obce.

(sch), foto: Peter PLAVČAN

## Jubilantka bratislavských modelárov sa pýta na trať

Presne pred päťdesiatimi rokmi – v roku 1966, ešte pod hlavičkou Zväzarmu vznikol v Bratislave Klub železničných modelárov, ktorý výrazne ovplyvnil viaceré generácie fanúšikov modelovej železnice. Mnohí ľudia klub registrujú vďaka modrému poštovému vozňu z roku 1937, ktorí členovia klubu v roku 1989 oživilí a v jeho útrobách inštalovali modelové koľajisko v mierke TT - 1:120 s účtyhodnými rozmermi 1,2 x 10 m, znázorňujúcim v zjednodušenej forme železničnú dopravu v Bratislave pod názvom „Bratislav-

ský železničný uzol“. S pojazdným koľajiskom prebrádzali trate Slovenska a okolitých krajín. Vzhľadom na nevyhovujúci stav je historický vozeň v súčasnosti ako stacionárny exponát umiestnený v areáli na „Rendezi“, kde sa podrobuje oprave za výraznej odbornej a technickej podpory zamestnancov Múzejno-dokumentačného centra ŽSR. Členovia klubu veria, že vozeň sa už o rok, pri svojom 80-ročnom výročí, opäť predvedie širokej odbornej i laickej verejnosti v bezchybnom technickom stave a novom, pôvodnom fareb-



Historický poštový vozeň s modelovým bratislavským železničným uzlom sa v súčasnosti podrobuje náročnej oprave.

nom nátere z roku 1937. Aj preto sa obracajú na organizácie a firmy, ktoré by im s opravou pomohli a historickému vozňu opäť umožnili brázdiť strieborné stužky milovaných železníc nielen na Slovensku, ale aj v zahraničí.

(RM)

# Diagnostika mostov pod Strečnianskym hradom

Mostné objekty pod hradom Strečno sú situované na jednej z najvyťaženejších tratí ŽSR a na mieste so značným negatívnym vplyvom klimatických podmienok na ich kovovú konštrukciu. Pravidelné prehliadky a merania sa tu, rovnako ako na ďalších mostoch ŽSR, konajú za účasti niekoľkých zložiek. Rovnako to bolo počas diagnostikovania koncom mája. Rozdelenie jednotlivých úloh bolo koordinované odborom 430 GR ŽSR. Výskumný a vývojový ústav železníc (VVÚŽ) zabezpečoval výkon predmetnej diagnostiky ako I. etapu riešenia.

Naposledy zrealizovanými opravnými prácami (okrem iného aj zosilnenie mostovky), ktoré vlni vykonali košičskí mostári, sa zaistila bezpečnosť a udržanie terajších prevádzkových parametrov so zavedením max. rýchlosti 60 km/hod. A tak bolo potrebné vykonať diagnostiku, následne statický prepočet, dynamický prepočet a únavovú analýzu.

## Merania parametrov železničných mostov nad Váhom

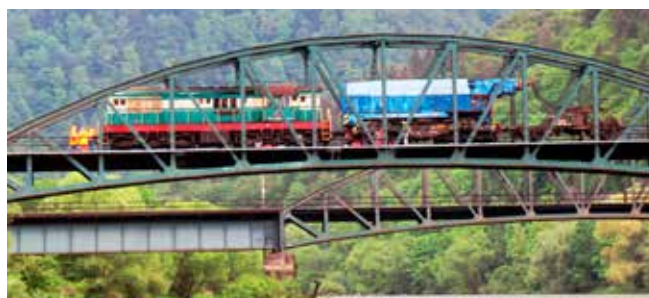
V máji 2016 boli vykonané zatažovacie skúšky dvoch trojkoľových železničných ocelových mostov, ktoré ihneď po vyústení trate z tunela premostujú rieku Váh. Zatažovacou skúškou sa preveruje statická aj dynamická spôsobilosť konštrukcie odolávať účinkom skúšobného zataženia. Skúšky sa vykonali statickým spôsobom – umiestnením zatažovacieho bremena na mostnú konštrukciu a spôsobom dynamickým – prejazdom hnacieho dráhového vozidla po mostnej konštrukcii. Pri statických zatažovacích skúškach sa sleduje pôsobenie skúšobného zataženia na mostný objekt. Merajú sa deformačné parametre (priehyb,



Milada Palkovičová a Vladimír Polakovič z VVÚŽ pri meraní teploty.

pootočenie, posun, pomerné pretvorenia) a z nich sa vyhodnocujú vnútorné sily v prierezoch meraných prvkov (osová a priečna sila, ohybový moment). **Dynamickou analýzou** sa overuje a vyhodnocuje dynamický súčiniteľ, ktorý bol definovaný a použitý v projekte mostnej konštrukcie. Ďalej sa vyhodnocujú údaje o vlastnej frekvencii nosnej konštrukcie a jej tlmení, ktoré sa použijú na kontrolu a spresnenie dynamického výpočtového modelu mostnej konštrukcie. V priebehu zatažovacích skúšok bola snímaná a zaznamenávaná teplota mostnej konštrukcie a vzduchu. Zatažovacie skúšky vykonala Katedra stavebných konštrukcií a mostov v spolupráci so Skúšobným laboratóriom Stavebnej fakulty Žilinskej univerzity v Žiline. VVÚŽ sa podieľal na predmetnej akcii výkonom organizácie a zabezpečil zatažovacie bremená

**Samotné merania nepreukázali statické a dynamické poruchy na konštrukciách mosta.**



Zaťažovacou skúškou sa preverila statická aj dynamická spôsobilosť konštrukcie mostov nad Váhom.

a HDV (koľajový žeriav EDK 750, HDV rady 770), koľajovú a napätovú výluku a sprístupnenie mostnej konštrukcie pre montáž meracích zariadení. Skúšobné laboratórium VVÚŽ vykonalo porovnávacie merania.



MVTV na jednom z mostov počas meraní.

## Výsledky meraní a prepočtov

Bezprostredným poslaním skúšky bolo overenie skutočnej tuhosti mostnej konštrukcie na základe nameraných statických a dynamických parametrov, následného odladenia výpočtového modelu nosnej konštrukcie, na ktorom sa bude realizovať samotný staticko-dynamický prepočet. Ten slúži pre vyhodnotenie zatažiteľnosti, prechodnosti, dynamických parametrov a zostatkovej životnosti všetkých prvkov nosnej konštrukcie mosta. Po vyhodnotení záverov z diagnostiky a jednotlivých prepočtov budú stanovené kritéria ďalšej prevádzky mosta. **Samotné merania nepreukázali statické a dynamické poruchy na konštrukciách mosta. Výsledky prepočtov budú odovzdané od zodpovedných riešiteľov úlohy už v blízkom čase.** Ondrej Kridla, vedúci strediska diagnostiky mostov v Prešove a autorizovaný inžinier v oblasti statiky inžinierskych a pozemných stavieb po skúsenostiach s podobnými problémami na železničných mostoch odporúča, **aby sa všetky posudzované mostné objekty overovali pod statickým a dynamickým zatažením, čím sa potvrdí správnosť výpočtového modelu a následná hodnovernosť požadovaných výsledkov samotných prepočtov.**

(sch), foto: Marián ANGUŠ

## Z HISTÓRIE MOSTOV

Pri stavbe Košicko-bohumínskej železnice bol v roku 1871 na premostení rieky Váh pri obci Strečno postavený priehradový most. Pri zdvojkolajnení traťového úseku Strečno - Vrútky v 1939 bol vedľa pôvodného mosta postavený most nový a neskôr bola vymenená aj konštrukcia pôvodného mosta. Posledná, stredná časť mosta, v kolaji č. 2 s hmotnosťou 250 t, bola zasunutá dňa 27. 11. 1940 počas otvárania druhej kolaje. Mosty boli počas 2. svetovej vojny niekoľkokrát poškodené a provizórne opravené. Na konci vojny boli mosty vrátane opôr úplne zničené ustupujúcou nemeckou armádou. V ich troskách v kolaji č. 1 zostalo rozbitých päť rušňov i s tendrami. Rekonštrukcia mostov začala v júni 1945, a to v kolaji č. 2 provizórnou opravou a už v októbri 1945 bola prevádzka na kolaji č. 2 spustená. Neskôr sa vykonala rekonštrukcia aj na kolaji č. 1. Obidva mosty boli definitívne opravené do konca roku 1946.

# Bezpečnosť pri používaní krovínorezov je prvoradá

Vyžínače (krovínorezy) sú pracovné prostriedky, ktoré uľahčili prácu pri vyžínaní porastov a používajú sa aj v priestore ŽSR. Pri práci s nimi platia zákony a predpisy, ktoré je dôležité dodržiavať najmä kvôli bezpečnosti.

V zmysle § 15 vyhlášky MDPaT SR č. 350/2010 Z. z., o stavebnom a technickom poriadku dráh, železničná stanica pozostáva z verejnej časti, ktorá slúži cestujúcim a verejnosti a z neverejnej časti, ktorá pozostáva z prevádzkových priestorov. V zmysle čl. 2 predpisu ŽSR Z 2 Bezpečnosť zamestnancov v podmienkach ŽSR je potrebné z hľadiska BOZP rozoznávať tri druhy pracovných priestorov, a to prevádzkový priestor, priestor susediaci s prevádzkovým priestorom a ostatný priestor.

Pre prácu v týchto priestoroch je potrebné na vyžínač (krovínorez) s lankom (alebo s rezným kotúčom) mať absolvovaný základný kurz na obsluhu krovínorezu. Zamestnanec po absolvovaní kurzu dostane osvedčenie odbornej spôsobilosti a doklad o absolvovaní základného kurzu v zmysle zákona NR SR č. 124/2006 Z. z. o BOZP na činnosť: obsluha krovínorezu.

Legislatívne je to podložené týmito zákonmi a predpismi:

- zákonom NR SR č. 124/2006 Z. z. o BOZP, § 7 ods. (3) a ods. (4), (poznámka – aj keď to nie je v Prílohe č. 1a k zákonu č. 124/2006 Z. z. výslovne vymenované!),
- nariadením vlády SR č. 392/2006 Z. z. o minimálnych bezpečnostných a zdravotných požiadavkách pri používaní pracovných prostriedkov, § 3 a § 8,
- vyhláškou MPSVaR SR č. 46/2010 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti na zaistenie bezpečnosti a ochrany zdravia pri lesnej práci a podrobnosti o odbornej spôsobilosti na výkon niektorých pracovných činností a na obsluhu niektorých technických zariadení, § 1 písm. n) bod 3. citujem: „technické zariadenia sú – iné lesnícke stroje a zariadenia, najmä krovínorezy, sekacie, štiepkovacie a drviace stroje na drevo, štiepkovacie stroje, ryhové zalesňovacie stroje, jamkovače, sadzače a pôdne frézy na prípravu pôdy a iné),“
- predpisom ŽSR Op 18 Kontrola vegetácie v obvode dráhy ŽSR, čl. 16 a 47 (odborne spôsobilí zamestnanci),
- návod na obsluhu a údržbu príslušných krovínorezov.

Pri práci s krovínorezom sa za ohrozený priestor považuje kruhová plocha s polomerom 15 m, ak nie je výrobcom stanovené inak. Musia sa zaistiť potrebné opatrenia k vylúčeniu prístupu a pohybu iných osôb v ohrozenom priestore. Z uvedeného vyplýva, že táto činnosť sa nesmie vykonávať pri nástupištiach a v ich blízkosti v čase príchodu alebo pobytu vlaku v stanici, alebo v menšej blízkosti ako 15 m od zaparkovaných motorových vozidiel v ochrannom pásme dráhy. Ak sa bude vykonávať pracovná činnosť s krovínorezom v prevádzkovom priestore ŽSR a vzhľadom na skutočnosť, že obsluha musí používať chrániče sluchu a nesmie byť pri práci osamelá, je potrebné zaisťovať bezpečnosť ďalším osamelým zamestnancom v zmysle predpisov.

## Otázky a odpovede k určeným technickým zariadeniam

### Otázka č. 1:

**Musí sa požiadať bezpečnostný orgán (Dopravný úrad) o schválenie spôsobilosti UTZ na prevádzku?**

*Odpoveď:*

Je to v zmysle § 16 ods. (3) zákona NR SR č. 513/2009 Z. z., citujem: „Pred uvedením určeného technického zariadenia do prevádzky musí bezpečnostný orgán alebo ním poverená právnická osoba overiť a schváliť jeho spôsobilosť.“

### Otázka č. 2:

**Je potrebné vykonať prehliadku ocelevej konštrukcie zdvíhacieho zariadenia v zmysle vyhlášky MDPaT SR č. 205/2010 Z. z.?**

*Odpoveď:*

Je to v zmysle § 13 ods. (3), (4), (5) a Prílohy č. 4 vyhlášky č. 205/2010 Z. z., citujem: „Prehliadkou ocelevej konštrukcie zdvíhacieho zariadenia sa zisťuje celkový fyzický stav konštrukcie, spojov, stykov, opotrebovania koľajníc, kotevných skrutiek, stav systému ochrany proti korózii, mimoriadne deformácie a trhliny.“

### Otázka č. 3:

**Ak bolo predložené platné osvedčenie fyzickej osoby na vykonávanie určených činností na UTZ - ZZ ev. č. 0035 - 13/D - Z, platné do 31. 12. 2018, je to postačujúce?**

*Odpoveď:*

Chýba ešte „oprávnenie“ na výkon takejto činnosti – UTZ v obvode dráh vydané bezpečnostným orgánom - Dopravným úradom, čo je v zmysle § 17 ods. (2) zákona NR SR č. 513/2009 Z. z.

### Otázka č. 4:

**Ak je udelené oprávnenie D-12/2013 na zváranie a nedeštruktívne skúšanie dráhových vozidiel, koľajníc a oceleových mostných a mostom podobných dráhových konštrukcií, či to platí aj na zdvíhacie zariadenie?**

*Odpoveď:*

Takéto oprávnenie neplatí pre zdvíhacie zariadenie. Zdvíhacie zariadenie je určené technické zariadenie a pre montáž, opravy, údržbu, rekonštrukcie, revízie, skúšky a overovanie spôsobilosti určených technických zariadení v zmysle § 17 ods. (1) písm. a) zákona NR SR č. 513/2009 Z. z., platí, že musí byť vydané Oprávnenie udelené bezpečnostným orgánom (Dopravným úradom), a to zvlášť pre písm. a), b), c), d) ods. (1) § 17 tohto zákona. Toto tvrdenie podporuje aj § 3 ods. (2) vyhlášky MDPaT SR č. 205/2010 Z. z.

**Spracoval: Dezider BOJDA**

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

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



# Menej hluku z prevádzky ŽST Bratislava východ

Témou zvýšeného hluku, ktorý sa tvorí pri prevádzke v ŽST Bratislava východ a obyvateľom v minulosti strpčoval život, sa železnice zaoberajú už niekoľko rokov. Tento rok ŽSR prijali ďalšie opatrenia, ktoré sa momentálne už zavádzajú do praxe a emitovaný hluk opäť o niečo znížili.

V minulosti bol hluk v tejto stanici vyšší, čo súviselo aj so spôsobom práce na železnici. Dnes majú ŽSR síce všetku komunikáciu potrebnú pri prevádzke zabezpečenú cez rádiové stanice, avšak do roku 1989 komunikácia fungovala na princípe rozhlasu, teda všetky potrebné informácie dostávali prevádzkoví zamestnanci prostredníctvom vonkajšieho rozhlasu. Rozdielom oproti minulosti je aj pokles prevádzky v množstve rozposúvaných vozňov v stanici. Práca na stanici prebiehala nepretržite 24 hodín, dnes je chod stanice limitovaný a práca prerušovaná, nepracuje sa v nedeľu a v pondelok v denných zmenách. Počas väčších sviatkov je dokonca prevádzka zastavená nepretržite na 48 hodín. Všetky tieto opatrenia mali po-

zitívny vplyv na zníženie hlučnosti, zároveň sa pracovalo na ďalších, ako bola napríklad výmena dvojstupňových piestových kompresorov za skrutkové. „Koncom júna sa v spolupráci s externou firmou realizujúcou komplexnú rekonštrukciu opotrebených brzd spádoviska ako novinka doplnilo zariadenie v rámci pilotného projektu, ktorý pozostáva z naniesenia špeciálnej emulzie – tzv. „suchého“ maziva na obruče brzdených kolies. Prvotné preskúšanie tohto opatrenia ukázalo uspokojivé výsledky,“ povedal Jozef Kočiš, zástupca riaditeľa odboru 460. A dodal, že „pískanie“ vozňov v trámcových brzdách, teda „rozkmitanie“ brzdeného kolesa, sa pomerne znížilo. Tento pilotný projekt bude



Na montáži zariadenia BREMEX - ANNSYS sa podieľali zamestnanci dodávateľa zariadenia ELPA Ltd. zo Slovinska v spolupráci s firmou BETAMAT a. s. Zvolen a zamestnanci ŽSR OR Trnava pracovisko SMSÚ OZT ZT Bratislava.

aj naďalej pokračovať v zmysle dohodnutého prevádzkového overovania zariadenia. V prípade úspešného overenia zariadenia počas 6 mesiacov sa bude toto mazivo nanášať na všetky kolajové brzdy spádoviska, a to ôsmimi zariadeniami v troch sledoch – 4 vrchné – 1 ks, 10 údoľné – 2 ks a 37 cieľové – 5 ks.

(pop)

# Polámané rahná závor majú na svedomí najmä neohľaduplní vodiči

Aj keď za prvý polrok tohto roka štatisticky klesla nehodovosť na železničných prieciestiach v porovnaní s minulým polrokom, niektorým vodičom stále niet pomoci. Nepochopiteľné, často až kaskadérske kúsky vodičov áut na prieciestiach majú za následok v tomto roku už 55 poškodení ramien závor a výstražníkov, ktoré sú súčasťou zabezpečovacieho zariadenia na železničných prieciestiach. V minulom roku to bolo 90 prípadov.

Ani jedna zo situácií pritom nebola z dôvodu záchranu života. Manéver prerazenia závor by bol v takom prípade pochopiteľný a akceptovateľný. Najviac hriechnikov evidujú ŽSR v Čiernom pri Čadci. V km 4,465 na priecestí s jedinečným identifikačným číslom (JIČ) SP 0107 minimálne raz v mesiaci, prevažne kamióny, buď vyrazia, alebo zlomia rahná závor. Vodič, ktorý takto nezodpovedne prejde priecestím, spôsobuje škodu nielen ŽSR, ale dopúšťa sa aj priestupku proti bezpečnosti a plynulosti v cestnej premávke. Na mieste mu môže byť uložená pokuta až do výšky 650 eur. Ani to však neodradza a nezodpovedný a hazardný prístup za sebou zanecháva aj iné ako materiálne škody. O rizikách pre-



Nezodpovední alebo nepozorní vodiči nechávajú po sebe aj takéto škody.

jazdu cez priecestie v čase zatvorených závor zrejme ani nie je potrebné písať. V prípade stretu auta s dráhovým vozidlom sú v hre životy všetkých, cestných aj železničných účastníkov. Ľudský život sa síce nedá vyčíslit žiadnou sumou, no škody, ktoré sú spôsobené na zabezpečovacích zariadeniach, takpovediac, tiež boľia, najmä železničiarov. Veď ŽSR prevádzkujú vyše 600 železničných priecestí so závorami a len v tomto roku už dali na opravy 103 889,48 €. V minulom roku boli na rovnaké účely použité finančné prostriedky



Zlomené rahná v Košľanoch nad Turcom.

vo výške až 202 642,74 €. Pre účastníkov cestnej premávky stále platí a neustále by mali na to myslieť, že pri križovaní železničnej dráhy s pozemnou komunikáciou má železnica vždy prednosť. Pred železničným priecestím je vodič povinný počínať si mimoriadne opatrne a najmä sa presvedčiť, či môže bezpečne prejsť cez železničné priecestie maximálnou povolenou rýchlosťou 30 km/hod., a to už 50 m pred priecestím. ŽSR zaznamenali za šesť mesiacov tohto roka menej nehôd na železničných prieciestiach ako za rovnaké obdobie roka minulého. Kým v roku 2015 to bolo 18 prípadov, v roku 2016 je ich o 7 menej.

(ika), foto: M. BUDÁČ, M. MADUNICKÝ, A. DANIŠEK



Priecestie v Čiernom pri Čadci. Na zábere z priemyselnej kamery vidno ako kamión vchádza na priecestie v čase, keď sa závoru spúšťajú.

# Káble na moste nad Oravou už v pevnejších chráničkách

Náročné pracovné činnosti na mostných objektoch sú zvyčajne doménou našich mostných obvodov. V druhej polovici júla sa ale na ocelovom moste ponad rieku Orava na hlavnej trati pri Kralovanoch pohybovali zamestnanci zvolenskej firmy BETAMONT, s. r. o. Vymieňali chráničku káblových vedení patriacu odvetvu OZT. Ich kaskadérské kúsky nad mútnym tokom by bezpochyby vyvolali rešpekt aj u nejedného „tvrdého“ chlapa.

Železničná prevádzka je závislá od existencie káblových vedení. V kábloch, či už metalických, alebo optických, sú vedené telefónne linky spájajúce susedné stanice, dispečerské okruhy, závislosti zabezpečovacích zariadení, ale aj diaľkové ovládania a dohľady napájacích staníc. Všetko mimoriadne dôležité linky, ktoré sa podieľajú najmä na bezpečnosti a sčasti aj plynulosti dopravy po železničných kolajach. Káble sú väčšinou uložené v zemi pozdĺž tratí, skryté pred zrakmi zlodejov a chránené pred poveternostnými vplyvmi. Terénne prekážky, najčastejšie vodné toky, prekonávajú zvyčajne v chráničkách umiestnených na mostných objektoch. Ale aj chráničky majú svoju životnosť a musia sa z času na čas vymeniť. Presne to bolo úlohou zamestnancov firmy BETAMONT, s. r. o., ktorí na moste preklenujúcom rieku Oravu vykonávali montáž ocelovej chráničky. „Káble boli pôvodne uložené v plastovej chráničke, ale dlhoročným vplyvom poveternostných podmienok už stratila svoje pevnostné vlastnosti. Musela sa zdemontovať a nahradiť pevnejšou – kovovou chráničkou,“ prezradil Stanislav Slíž, vedúci prevádzky SMSÚ OZT KT Žilina. Pred mužmi z dodávateľskej firmy stála neľahká úloha – zmontovať 120-metrovú chráničku zo štvormetrových kovových dielov z vonkaj-

šej strany mosta. Nuž, jednoducho sa to píše, ťažšie predstavuje a najhoršie realizuje. Pri pohľade na chlapi v montérkach, síce istených, ale predsa len riskantne balansujúcich nad mútnou Oravou, by „zmäkol“ ne jeden odvážlivec. Svoju prácu však odvedli dokonale – vyhli sa chybnému kroku a svoju suverenitu ukázali aj v našej prítomnosti, keď im napriek náročnej pracovnej polohe do vody nespadla ani jedna skrutka či matica. Táto akcia ale nebola ojedinelá. Firma BETAMONT, s. r. o. v obvode OR Žilina vymení alebo opraví



Mimoriadnu opatrnosť, ale aj odvahu, musel preukázať Ján Baňčanský (vpravo) pri spájaní jednotlivých kovových dielov. Asistuje mu Igor Gaňa.



Montáž káblovej chráničky si vyžadovala veľkú opatrnosť, keď že ju chlapi dodávateľa umiestňovali z vonkajšej strany železničného mosta.

káblové chráničky celkovo na 11 mostných objektoch. Najdlhšou je 220-metrová chránička na moste preklenujúcom rieku Váh

v úseku Trenčianska Teplá – Nemšová, ktorú tiež čaká kompletná výmena.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor



Vnútro kovovej chráničky vystýla gumená podložka, na ktorú sa uložili káble. Až potom ju zamestnanci Betamontu mohli uzavrieť.



Výmena chráničky sa realizovala počas štyroch denných výluk 1. traťovej kolaje medzistaničného úseku Kralovany – Lubochňa.



Foto: Dana SCHWARTZOVÁ

Dnes naša otázka znie:

## VIETE, KDE JE TO?

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

**SPRÁVNA ODPOVEĎ JÚLOVEJ FOTOHÁDANKY JE:**  
Železničné pristanište na Levočskej ulici v Prešove.

**VÍTAZOM SA STALA A VECNÚ CENU ZÍSKAVA:**  
Zuzana KUBIŠOVÁ z Bratislavy

## BLAHOŽELÁME!

## Malí zvedavci na stanici

Už takmer pravidelne chodia na exkurziu na košickú železničnú stanicu deti zo základných a materských škôl. Aj prednedať tak urobili, v sprievode svojich učiteliek, deti z Materskej školy na Humenskej ulici v Košiciach. Po stanici ich sprevádzal ten najpopulárnejší - jej prednosta. Ján Miženko malým zvedavcom trpezlivo odpovedal na otázky, a samozrejme, oboznámil ich s prácou a činnosťou železničiarov. A ako povedal: „Ktovie, koľko z týchto zvedavých detí si vyberie železničiarke povolanie?“ A my veríme, že po zaujímavej návšteve košickej stanice, kde sa všetci dozvedeli, kde si mohli chytiť výpravku či vysielaciu, na niektoré povolania z prostredia železníc aspoň nezabudnú.



(red), foto: Dana SCHWARTZOVÁ



Bedáka počerný muž vo vestibule železničnej stanice: - Okradli ma, okradli... - A čo vám ukradli? - sputuje sa okoloidúca pani. - ... tajnička.				Pomoc: em, laka, choro, kopt	oslovenie vydatej ženy	mužské meno (5.12.)	doktor (skr.)	sklenená rúrka na nasávanie tekutín	cudzopasná rastlina	bulharský národný tanec	obidva	spletaním spájaj	mužské meno ((8.3.))	hmota pod kôrou drevín	
				znepokojoval rečami											
				2											
				nobélium (zn.)			okraj úst						akže		
			tamtá			dravá ryba				zbadajú					
Jozef Vysočani	voz ťahaný záprahom	čiernomorský prístav	titán (zn.)		spievalo (bás.)					typ auta Fiat					
			1solmizačná slabika		sánky					meno speváka Mládka					
dá do ruky					riečica				Inštitút vzdelávania značka nemeckých áut			kocka, po latinska	tropická živica		
					sadza (zastar.)										
vokalizovaná predložka "od"				podnik v Trutnove					ovanul						
				prítmie					preber sa k životu						
vo, po česky			1000 kg					klesla							
			štvorček (typ.)					ampérvávit (skr.)							
1															
druh tkaniny						azyl, po srbochorvátsky					Amateur Athletic Association				



## STALO SA...

### Vynovené nástupište v Zemianskej Olči

Posledný júlový týždeň bola aj výluka v ŽST Zemianska Olča, opravovalo sa tam nástupište č. 1 a 2.

Následne práce pokračovali aj počas prvých augustových dní. Práce na nástupištiach sú už ukončené. Dôvodom týchto výlukových prác bola poškodená povrchová vrstva nástupíšť, práce realizovalo pracovisko SMSÚ ŽTS TO Nové Zámky. V blízkej budúcnosti dôjde aj k povrchovej úprave priestranstva v oblasti prístupu k nástupišťam, termín je však závislý od dodávky obalovanej drte.

### Železničné priecestie vo Vrútkach opravené

Železničiarci začali 9. augusta opravovať železničné priecestie (jedinečné identifikačné číslo SP 0555) vo Vrútkach, na ktorom sa železničná trať medzi Vrútkami a Martinom kríži s Kratinovou ulicou a cestou k areálu SIM. Výlukové práce na priecestí trvali do 12. augusta. Priecestie bolo počas opravy uzatvorené pre účastníkov cestnej dopravy.

Počas opravy došlo k rozobratiu a odstráneniu pôvodnej výdrevy vo všetkých štyroch koľajach železničného priecestia, vybratiu starých betónových základov zasahujúcich do povrchu komunikácie a odstráneniu nábehových betónových panelov pri krajných koľajach. Po rozrezaní koľajníc a zdemontovaní koľajnicových polí došlo k vyťaženiu pôvodného štrkového lôžka a zarovnaní vrstvy pod ložnou plochou podvalov. Po navození nového štrku a jeho zhutnení, položení koľajových polí a úprave smeru aj výšky koľají bola v posledný deň výluky vytvorená nová priecestná konštrukcia. Zaasfaltovali sa výplne koľají, priestory medzi koľajami aj nábehy cestnej komunikácie, aby sa zabezpečil plynulý a bezpečný prechod cez železničné priecestie. Nepretržitá úplná uzávierka priecestia pre cestnú dopravu je odchýlna od koľajovej výluky z dôvodu prípravných prác na cestnej komunikácii, realizovaných pred začatím denných výluk a potrebného technologického času na vytvrdnutie asfaltového betónu. Počas denných výluk bola vlaková doprava v oboch smeroch medzi železničnými stanicami Vrútky a Martin zabezpečovaná vždy iba po jednej traťovej koľaji.

(balky)

### Nočná výluka v Senci

Koncom júla sa v ŽST Senec na železničnom priecestí realizovala nočná výluka (v noci z 26. na 27. júla a v noci z 27. na 28. júla 2016). Zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Nové Zámky počas tejto výluky opravili poškodenú priecestnú konštrukciu priecestia. Nočné výluky boli potrebné, keďže počas dňa je priecestie veľmi frekventované.

### Opravené nástupište v železničnej stanici Veľké Leváre

V dňoch 3. - 5. augusta sa realizovala výluka v železničnej stanici (ŽST) Veľké Leváre. Počas výluky sa v uvedenom úseku vykonali práce súvisiace s úpravou hrany nástupišťa zriadeného medzi koľajou č. 1 a 3. v ŽST Veľké Leváre.

Dôvodom týchto opravných prác je nerovnosť nástupišťnej hrany. Práce vykonali zamestnanci ŽSR z vlastných zdrojov. Počas výlukovej činnosti bola zavedená znížená rýchlosť vlakov na 50 km/h. Keďže ide o dvojkolajný úsek, prevádzka bola zabezpečená po nevytlúčenej prevádzkovej koľaji.

### Cez priecestie neďaleko Plešivca hladšie

Traťováci z Jesenského opravili začiatkom augusta priecestie v km 16,913 v úseku trate Lenártovce – Plešivec. Počas prác bol vytrhnutý koľajový rošt, odkopané štrkové lôžko, nastala úprava a zhutnenie zemnej pláne, predštrkovanie koľaje a následné



Kým niektoré iné plánované výluky v obvode OR Zvolen museli byť odvolané pre nepriazeň počasia, práce na oprave priecestia v km 16,913 sa uskutočnili podľa plánu.



zhutnenie. Potom nastalo vloženie koľajového poľa, zaštrkovanie koľaje, smerová a výšková úprava koľaje a vloženie dočasnej priecestnej konštrukcie. Následne bolo vybudované nové asfaltové priecestie, ktoré zabezpečilo hladší prejazd.

(ika), foto: P. HORVÁTH

### Prechod cez priecestia v Pribeníku a Veľkom Horeši bezpečnejší

ŽSR zrealizovali v dňoch 26. až 29. júla opravy dvoch železničných priecestí neďaleko Čiernej nad Tisou. Ide o priecestie (s jedinečným identifikačným číslom JIČ SP1288) situované v km 11,278 v Pribeníku a druhé priecestie (s jedinečným identifikačným číslom JIČ SP1292) je vo Veľkom Horeši v kilometri 17,224.

Dôvodom opravných prác bol zlý technický stav železničného zvršku a priecestnej konštrukcie. Železničiarci zdemontovali starú priecestnú konštrukciu a nahradili ju novou zloženou z výdrevy a asfaltu. Nakoniec sa novým asfaltom obnovili nábehy cestnej komunikácie k priecestnej konštrukcii a zabezpečil sa tak plynulý a bezpečný prechod. V Pribeníku sa počas opravy vymenili aj chybné koľajnice a podvaly v blízkosti železničného priecestia.

# Karol ŠTARK získal ocenenie za humanitu a obetavosť

Darcov krvi nikdy nie je dosť, preto aj ŽSR organizujú niekoľkokrát ročne darovanie krvi prostredníctvom mobilnej jednotky v spolupráci s Národnou transfúznou službou, niektorí zamestnanci však chodia darovať najcennejšiu tekutinu aj vo voľnom čase. Jedným z nich je aj Karol Štark, ktorý je momentálne vo funkcii správcu železničnej infraštruktúry na úseku trate Malacky - Zohor a Zohor – Plavecký Mikuláš.

„Prvý raz som daroval krv v roku 1977 v Liberci ako vojak základnej služby. Odvtedy chodím na odbery pravidelne a v súčasnej dobe mám za sebou 102 odberov,“ hovorí K. Štark, ktorý je dokonca aj držiteľom Kňazovického medaily za 100 odberov, toto ocenenie si prevzal priamo v sídle Medzinárodného Červeného kríža v Ženeve. Karol Štark sa dokonca angažuje v Červenom kríži, za túto prácu dostal v máji Ocenenie Slovenského Červeného kríža za humanitu, obetavosť a dobrovoľnú službu I. stupňa.

(pop)



Proces darovania krvi absolvoval p. Štark už 102-krát.

# Železničiarci súťažili na horských bicykloch

V Jaklovciach pri Margecanoch sa 16. júla uskutočnili železničiarске Majstrovstvá SR v horskej cyklistike. Naši kolegovia dupli do pedálov, aby v MTB maratóne, na 30-kilometrovej trati po miestnych lúčach a svahoch súťažili o prvenstvo a titul najrýchlejšieho železničného „MTB bikera“. Na 6. ročníku podujatia s názvom „Jakľofski bicigel“, v náročnom teréne nakoniec zvíťazil Martin Plačko zo sekcie ŽTS OR Košice, druhý došiel Marek Tabačko pred tretím Slavomírom Šipošom. Víťaz a hárka ďalších železničných cyklistov výborne reprezentovali „modrú armádu“ aj na ďalšom MTB cyklistickom podujatí **Spišských 333 extreme**, na ktorom sa 22. júla zúčastnilo 136 pretekárov. Naši kolegovia boli nielen medzi súťažiacimi športovcami, ale patrili aj k orga-



Cyklistika je obľúbeným športom aj medzi železničiarimi.



Na organizovaní Spišských extreme 333 sa výrazne podieľal aj náš kolega Tomáš Malučký z SHM Košice, ktorý aj súťažil a obsadil 48. miesto.

nizátorom. Tí s podporou rezortného ministerstva pripravili pre súťažiacich 2 trasy, ktoré viedli Slovenským rajom, Slovenským Rudohorím, Levočskými vrchmi. Kratšia merala 190 km a víťaz Marek Šteško z Levíc ju zvládol za 9 hodín 23 minút. Dlhšia trasa s 333 kilometrami vyzvala skutočných cyklistických vytrvalcov, najrýchlejšie krútil pedálmi Peter Benko z Popradu za úctyhodných 15 hodín a 20 minút.

(red), foto: Marek ŠVEDA a TM

# Patrí Vám moje veľké poďakovanie

O dozorkyni výhybiek Julke Gajdošovej zo ŽST Kysak a o tom, ako sa s ňou osud kruto zahral, sme už písali. Kolegovia jej pred rokom, po úraze, ktorý ju pripútal k invalidnému vozíku aj prostredníctvom našej redakcie zorganizovali zbierku. Tá bola určená na finančne náročnú liečbu. Žiaľ, aj dnes je Julka - mama štyroch detí pripútaná k vozíku, ale na svojich kolegov a ich pomoc nemôže

zabudnúť. A tak sa rozhodla, že svoje veľké poďakovanie vyjadrí aj prostredníctvom Ž semaforu.

„Z celého srdca Vám ďakujem za nezištnú pomoc a podporu. **ĎAKUJEM** predovšetkým kolegom z kysackej stanice, ale aj ostatným, ktorí mi nielen finančne, ale akokoľvek pomohli a pomáhajú.“

Júlia Gajdošová

# Letný tábor železničných YouTuberov

Je celkom možné, že niektorí z našich kolegov si presne nevedia predstaviť, kto to YouTuber vlastne je a čo túto skupinku nadšencov charakterizuje. A už vôbec nie, čo môže mať YouTuber spoločne so železnicou... Všetky tieto aktivity u nás v ŽSR spája medzinárodná železničarska organizácia pre kreatívne využitie voľného času FISAIC v rámci sekcie FILM a VIDEO.

Konkrétne YouTuberom dnes môže byť každý, kto má záujem prezentovať svoje videonahrávky na internetovom kanáli YouTube. Pretože veľkej obľube sa táto činnosť teší aj u mladších školákov, rozhodli sme sa na odbore riadenia ľudských zdrojov GR ŽSR ponúknuť možnosť prežitia štyroch dní v priateľskej atmosfére rodičov a ich nádejných YouTuberov vo veku od 8 do 12 rokov pod lektorským vedením režiséra Ladislava Munka. Na základe veľkého záujmu zo strany zamestnancov sa prvý Letný tábor železničných YouTuberov uskutočnil na konci júla v Stredisku internátnej prípravy Strečno. V Strečne sa tak stretlo 25 dievčat a chlapcov, ktorých zaujímajú nové informačné technológie a zábava s počítačom a ktorí využívajú naplno možnosti internetu a komunikácie prostredníctvom YouTube. Našou snahou bolo pripraviť vyvážený a pritom zaujímavý program



Návšteva v železničnom múzeu vo Vrútkach bola nielen skvelým sprestrením letného tábora, ale aj možnosťou predstaviť železničné prostredie mladým ľuďom.



Filmárska téma deti zaujala...

zároveň pre všetkých členov rodiny. Jeho hlavnou súčasťou boli stretnutia YouTuberov s pánom režisérom, ktorý deti oznámil so základnými zásadami pri tvorbe filmových záberov, možnosťami ozvučenia ako aj strihovými postupmi. Deti si názorne vyskúšali prácu so svetlom aj pocity pred kamerou. Naši YouTuberi už dnes vedia, že každé, aj to najkratšie video, sa skladá z jednotlivých záberov a každý záber z jednotlivých políčok, ktoré je možné spracovať podľa vlastného zámeru. V letnom tábore sme ponúkli aj možnosti na zachytenie pekných záberov a nálad. Spoločne sme navštívili expozíciu par-



V závere tábora potešila aj filmárska klapka a medaila z rúk režiséra Ladislava Munka.

ných a motorových rušňov v ŽST Vrútky nákladná stanica, splavovali sme Váh na pltiach. Dobrodružné bolo aj hľadanie pokladu a filmársky zaujímavým bol západ slnka. U detí najviac zabodovala tak trochu adrenalínová nočná prehliadka hradu Strečno. Pri záverečnom vyhodnotení si každý z YouTuberov odniesol filmovú klapku so svojím NAJ, či už bol najzdatnejší, najskúsenejší, najvtipnejší, alebo najzvedavejší...



Možno aj z týchto mladých YouTuberov budú raz železničari.



...aj tých najmenších.

Ako organizátorov nás potešil záujem a aktívny prístup nielen detí, ale aj ich rodičov k celému programu. Pekné zážitky u všetkých umocňoval pocit, že sme spoločne vytvorili akčný, filmársky nadšený tím, ktorého cieľ – stráviť výnimočný a príjemný víkend - sa naplnil. A opäť sa nám podarilo mladej generácii aspoň trošku priblížiť železniciu.

Soňa KUBINCOVÁ, foto: Jozef DIKY