

ROČNÍK XXVI

ŽELEZNIČNÝ

OKTÓBER 2016

# SEMAFOR

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY



**Strategické ciele  
plníme**

**Správna rada ŽSR  
má nových členov**

**o opravách tratí, mostov, priescestí**

Foto: Martin Balkovský





# Strategické ciele plníme

Z PORÁD VEDENIA  
ŽSR

Splnené strategické ciele, nové žiadosti o spolufinancovanie z fondu CEF či vrcholiaca výluková činnosť patrili k hlavným bodom rokovania vedenia ŽSR v októbri.

Prevádzka železničnej infraštruktúry je stále ovplyvnená rozsiahlou výlukovou činnosťou, na plynulosť železničnej dopravy výrazne vplýva vandalizmus a zaznamenali sme už aj prvé nádielky snehu. V 40. týždni ŽSR realizovali 228 plánovaných výluk, ktoré ovplyvnili 1250 vlakov. V 43 prípadoch prevádzku 95 vlakov ovplyvnili neplánované. Evidencia úrazov vykazuje za desať mesiacov 37 prípadov registrovaných pracovných úrazov.

Od začiatku roku 2016 ŽSR dosiahli plnenie grafikonu v absolútnom čísle 93,27 %, v relatívnom plnení na úrovni 98,70 %.

Plán tržieb za použitie železničnej infraštruktúry sa pohybuje na úrovni 100,47 %, pričom v nákladnej doprave o 1,78 % ŽSR prekračujú stanovený plán.

Námestník generálneho riaditeľa pre rozvoj a informatiku informoval o žiadosti na zabezpečenie projektov, spolufinancovaných z programu CEF, ktorá bola zaslaná na MDVRR. ŽSR sa v III. výzve CEF budú uchádzať o spolufinancovanie ďalších projektov v celkovej hodnote 215 775 626,59 €.

Námestníčka GR pre ľudské zdroje zdô-

raznila urýchlenú potrebu vyhlásenia verejného obstarávania na nákup rovnošiat, ochranných pomôcok (prilby, rukavice, zlaňovacia technika), pitnej vody. Výberové konanie na dodanie pracovnej a bezpečnostnej obuvi a ochranných odevov sa už realizuje.

Generálny riaditeľ vzal na vedomie správu o plnení stratégie ŽSR za prvý polrok. Celkovo bolo platných 137 strategických cieľov zameraných na zvýšenie efektivity. Väčšina z nich bolo splnených.

(pav)

## Správna rada ŽSR má nových členov

Minister dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Ārpád Ęrsek vymenoval k 30. septembru 2016 troch nových členov Správnej rady ŽSR.

Predsedom najvyššieho orgānu ŽSR sa stal **Marek Balko**, členmi sŭ **Peter Strýček** a **Róbert Szűcs**. Štvrtým, staronovým členom správnej rady je od júla vymenovaný **Radovan Majerský**. Piatou členkou zostáva **Darina Fabulová**, zvolená zástupkyňa zamestnancov ŽSR. Správna rada v novom zložení začala svoju činnosť prvým zasadnutím 20. októbra 2016.

## Personálne zmeny

Generálny riaditeľ Železníc Slovenskej republiky Miroslav Kocák zaradil 1. októbra do funkcie zástupcu riaditeľa odboru projektového riadenia GR ŽSR **Martina VOJTAŠOVIČA**. Od prvého októbrového dňa je vo funkcii námestníka riaditeľa Železničných telekomunikácií Bratislava zaradený **Peter ŠTEFEK**. Do funkcie riaditeľa Železničnej energetiky vymenoval 15. októbra **Borisa BÓNU** a v ten istý deň zaradil do funkcie zástupkyne riaditeľky odboru komunikácie **Ivanu POPLUHÁROVÚ**.

## ŠTUDUJ DOPRAVU

### ŽSR sa zúčastnili víkendového kariérneho poradenstva

Podujatie s názvom „Študuj dopravu“ sa uskutočnilo v prvý októbrový víkend v priestoroch dopravného múzea v Bratislave. Toto víkendové kariérne poradenstvo sa konalo pod záštitou MDVRR SR a organizačne sa na ňom spolupodieľali aj ŽSR v spolupráci so strednými odbornými školami z bratislavského, trenčianskeho a žilinského kraja, ktoré sŭ prioritne zamerané na dopravu vo svojich študijných a učebných odboroch. Návštevníci si mohli vyskúšať rôzne atrakcie sprievodného programu ako napríklad simulátor prevrátenia alebo „opilecké“ okuliare. ŽSR mali na tomto podujatí svoj stánok zameraný na možnosť štúdia v systéme duálneho vzdelávania na zmluvných školách v spo-

mínovaných krajoch. V stánku sa záujemcovia mohli dozvedieť nielen o možnostiach štúdia

po skončení základnej školy, ale aj o voľných pracovných prevádzkových pozíciách.

Ivan BEDNÁR, O 510 GR ŽSR



V stánku ŽSR poskytovali informácie zamestnanci O 510 GR ŽSR Ivan Bednár a Alexandra Mikušová.

## NA OBÁLKE

Martin Dutko a Patrik Rybár z SMSŮ OZT SO Spišská Nová Ves montujú výstražník v Ťahanovciach.



# IC vlaky sa od decembra vrátia na trate ŽSR

Je to definitívne, vlaky IC sa vrátia späť na trate ŽSR. Štvrtého októbra dôležitú zmenu oznámil minister dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Árpád Érsek.

„Pokúsime sa dostať IC vlaky naspäť do prevádzky a do obľuby občanov, ktorí tieto vlaky budú využívať,“ uviedol minister dopravy na tlačovej besede vo vlaku na bratislavskej hlavnej stanici. Vlakové súpravy budú premávať štyrikrát denne, dva z Bratislavy do Košíc a z Košíc do Bratislavy. Minister potvrdil, že ide o politické aj ekonomické rozhodnutie, kde najdôležitejším argumentom bolo, že ľudia majú o IC vlaky záujem.



Ministra dopravy Árpáda Érseka privítal na pôde bratislavskej hlavnej stanice jej prednosta Pavol Országh.



Minister 4. októbra novinárom oznámil, že IC vlaky sa vracajú na slovenské železničné trate.

Ambíciou je, aby boli IC vlaky najrýchlejším spojením medzi Bratislavou a Košicami. A po nábehovom období prvých rokov by mali byť ziskové. „Úlohou, ktorú o mňa manažéri ZSSK dostali, je jednoznačne dostať v dohľadnom horizonte tento produkt do zisku,“ vyhlásil Á. Érsek. Odbor obchodu GR ŽSR od oficiálnej žiadosti zo strany ZSSK, ktorá bola podaná 3. októbra, intenzívne pracuje na zapracovaní IC vlakov do nového grafikonu verejnej dopravy. Ten začne platiť 11. decembra 2016. „Aktuálne preverujeme, či sú navrhované trasy a časy reálne a ktoré vlaky na týchto trasách prídu do konfliktov. Následne preveríme technológiu a po zadaní konfliktov ZSSK požiadajú o úpravy trás vo verejnom záujme. Do konca októbra by sme mali mať definitívne nové trasy IC stanovené a budú zapracované do nového GVD,“ uviedol riaditeľ odboru obchodu Miroslav Matúšek.

(pav), foto: autorka

## Zaostrené na železničné priescestia

Nehodovosť na železničných priescestiach, ich hlavné príčiny, možnosti manažéra infraštruktúry na ich elimináciu, ale aj stavebno-technické riešenia železničných priescestí boli témami rokovania expertov krajín V4 v oblasti železničných priescestí.

Stretnutie expertov krajín V4 v oblasti železničných priescestí sa uskutočnilo v SIP Strečno koncom septembra. Rokovania nadväzovali na predchádzajúce stretnutie v Poľsku. Na pôde ŽSR sa stretli delegácie českých, maďarských, poľských a slovenských manažérov železničnej infraštruktúry. Porovnávanie nehodovosti v jednotlivých krajinách vzhľadom na rôznorodosť technického vybavenia a riešenia priescestí, ale aj vzhľadom na rôznu rozlohu dopravnej cesty nie je reálne zrovnateľné. Čo je však dôležité, aby sa v každej krajine urobilo pre bezpečnosť čo najviac. „ŽSR ako jedinú z krajín V4 sa môžu pochváliť tým, že pri modernizácii tratí presadili zrušenie priescestí a ich nahradenie mimoúrovňovým križovaním. To znamená, že na tratiach stavaných na 160 km rýchlosť nemáme železničné priescestia,“ skonštatoval Ján Uhnávy, riaditeľ odboru železničných tratí a stavieb GR ŽSR. V Strečne odzneli aj prednášky o priescestných zabezpečovacích zariadeniach, o nových technologických trendoch pre zvýšenie prevádzkovej spoľahlivosti PZZ. Informácia o národných legislatívnych a predpisových rámcach pri zriaďovaní nových železničných priescestí, pri zmene spôsobu ich zabezpečenia a prevádzkovania, bola tiež jednou z tém, o ktorej sa diskutovalo. „Takéto stretnutia sú naozaj dôležité a, veríme, že prispievajú aj k tomu, aby sa zjednotil systém označovania priescestí (ondrejský kríž), ktorý je doteraz v každej z krajín V4 rozdielny. Rozhodujúcou je aj koordinácia postupov pri stavebných úpravách priescestí zo strany správcu pozemnej komunikácie a správcu priescestnej vozovky na dosiahnutie normou stanovených parametrov,



Záverečné foto delegácie českých, maďarských, poľských a slovenských železničných manažérov.

ako sú napríklad nevyhovujúce sklony pozemnej komunikácie pred a za priescestím alebo blízkosť cestnej križovatky,“ povedal Miloslav Havrila, zástupca riaditeľa O 430. Spoločné rokovania prinášajú možnosť výmeny skúseností a riešenie problematických bodov železničnej infraštruktúry. Zástupcovia ŽSR vypracujú súhrnnú správu o prerokovanej problematike v oblasti železničných priescestí, ktorú odprezentujú na stretnutí vedúcich zamestnancov a odborníkov železničnej infraštruktúry krajín V4 v dňoch 24. - 26. októbra 2016 v Plzni.

(red)



# Čo práve robí ?

Dnes sme sa opýtali Krzysztofa Awsiukiewicza, riaditeľa OR Košice a Andreja Marcinka, riaditeľa OR Žilina



Krzysztof Awsiukiewicz, riaditeľ OR Košice

Železnica funguje v nepretržitom režime a mnohé riešené úlohy a problémy sa pravidelne opakujú a súvisia aj s ročným obdobím. Prioritnou úlohou v súčasnom období je príprava na prácu v zimných podmienkach, s ktorou súvisí množstvo detailných úloh majúcich za cieľ spoľahlivé fungovanie železničnej infraštruktúry a operatívne riešenie mimoriadnosti v doprave.

V plnom prúde je realizovaná výluková činnosť, ktorej hlavným cieľom je odstránenie obmedzení v železničnej prevádzke a zlepšenie technického stavu železničnej infraštruktúry. V súčasnosti prebieha náročná výluka v úseku Košice – Kostolány nad Hornádom, v rámci ktorej sú realizované rozsiahle opravné práce v oblasti priecestí v km 100,073 a km 102,738, realizované v rámci komplexnej rekonštrukcii hospodárskym spôsobom.

Bližšie sa do konca plánovacieho obdobia, prebiehajú činnosti súvisiace s realizá-

ciou akcii naplánovaných v rámci hlavnej činnosti a KR HS. Naším hlavným cieľom v tejto oblasti je efektívne využitie všetkých pridelených finančných prostriedkov.

Veľa pracovného času venujem aj riešeniu požiadaviek a podnetov zamestnancov, smerujúcich k zlepšeniu sociálnych podmienok a pracovných vzťahov na pracoviskách OR Košice. Problémy z tejto oblasti bývajú občas zložité a hľadanie správnych riešení je časovo náročné. Takže aj tieto úlohy ma zamestnávajú v týchto dňoch. A na záver spomeniem aj príjemnejšiu udalosť, ktorá nás čaká, a tou je slávnostné spoločenské posedenie v rámci osláv Dňa železničiarov, ktoré sa bude konať 28. októbra.

Spomenuté aktivity sú malou časťou každodenných problémov, ktoré prináša „živá“ prevádzka a nikto by ich sám nezvládol. Mám šťastie, že OR Košice tvoria ľudia, ktorí vedia splniť aj tie najťažšie úlohy. (sch)

Na železnici síce platia jednotné pravidlá, ale každé územie má svoje špecifiká, ktoré človek musí dokonale spoznať, ak chce danú oblasť s prehľadom riadiť. Obvod OR Žilina je v mnohom špecifický a jedinečný. Pri jeho spoznávaní som zvolil cestu priameho kontaktu.

OR Žilina má 20 technických výkonných pracovísk železničnej infraštruktúry a 10 pracovísk odvetvia dopravy. Jednou z mojich priorít bolo oboznámenie sa so stavom týchto pracovísk. Veľa času som trávil v teréne, priamo na pracoviskách, oboznamoval som sa s technickým stavom železničnej infraštruktúry a systémom riadenia dopravy. Hlavnými témami diskusií boli stav železničnej infraštruktúry, systém riadenia dopravy, sociálne podmienky zamestnancov, personálne problémy a stanovenie úloh na najbližšie obdobie. Dominantným špecifikom OR Žilina je prebiehajúca modernizácia piateho železničného koridoru. K dvom veľkým líniovým stavbám Zlatovce – Trenčín – Trenčianska Teplá, Bytča – Dolný Hričov – Žilina nám pribudla tretia od Púchova po Považskú Teplú. V súčasnosti je kladená veľká záťaž

na správcov železničnej infraštruktúry, ktorí sa zúčastňujú postupného preberania zariadení do prevádzky. Naši dopravní zamestnanci taktiež majú čo robiť, aby zvládli riadenie vlakov dopravou bez výrazných meškaní. V opačnom prípade sa to odzrkadlí nielen na vnútroštátnych vlakoch, ale aj medzinárodných rýchlikoch, smerujúcich do Českej republiky. Keďže OR Žilinu a českú stranu spájajú 3 pohraničné železničné priechody, pravidelne spolu komunikujeme. Len nedávno som sa vrátil z takejto pohraničnej konferencie zo Žďáru nad Sázavou, kde sme preberali problematiku dopravných činností a koordináciu pri zmenách infraštruktúry. S prednosťami prierezových sekcií riešime výlukové činnosti, zásadné prevádzkové a ekonomické záležitosti aj personálnu oblasť. Zvýšený odchod zamestnancov z oblasti dopravy do predčasného dôchodku nám naznačuje problémy, ktoré budeme musieť riešiť pri nahradzovaní dopravných zamestnancov v nepretržitej prevádzke. V ostatných rokoch zaznamenávame aj znížený záujem o niektoré pracovné technické pozície. Tento problém riešime s príslušnými od-



Andrej Marcinko, riaditeľ OR Žilina

bormi GR ŽSR. Keďže v obvode OR Žilina prevažujú hornaté oblasti, v ktorých ťažko odhadnúť vyčíňanie počasia, už teraz sme materiálne aj personálne pripravení, aby sme zvládli vrtochy nadchádzajúcej zimy.

## Opýtali sme sa za vás: **Navrhuje zamestnávateľ zrušenie odmeny za odpracované roky pri odchode do dôchodku?**

V poslednej dobe sa medzi kolegami dosť polemizuje o tom, že zamestnávateľ plánuje zmeniť alebo dokonca zrušiť odmenu podľa bodu 50.b KZ ŽSR v sume 90 € za každý odpracovaný rok pre zamestnancov, ktorí odchádzajú do dôchodku. Zaujímalo by nás, či je to naozaj tak?

**O odpoveď sme požiadali riaditeľa odboru riadenia ľudských zdrojov GR ŽSR Máriu Oleša:**

V tomto štvrtroku nás čaká zložitý proces kolektívneho vyjednávania, na ktorý sa, samozrejme, pripravujeme z pohľadu nových návrhov do Kolektívnej zmluvy ŽSR. K poskytovaniu uvedenej

odmeny môžem konštatovať, že všetky tieto fámy sú nepravdivé a zamestnávateľ neuvažuje o žiadnej zmene.

(pop)

# Komplexná oprava košického železničného priestestia

**Konečne! Iste si povedali nielen vodiči, ale aj železničari pri pohľade na železničné priestestie pri stavadle 6 na Rampovej ulici v Košiciach, kde je už od začiatku mesiaca veľký stavebný ruch. Komplexná rekonštrukcia tu potrvá do konca mesiaca. Jej cieľom je odstránenie zlého technického stavu na tomto frekventovanom železničnom priestestí v meste.**

Priestestie s jedinečným identifikačným číslom JIČ SP0122 je situované v km 100,073 na hlavnom ťahu Košice – Bratislava a pracuje sa tu počas plnej prevádzky. Komplexnú rekonštrukciu vykonávajú zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Margecany. Počas prvých výlukových dní zrealizovali odstránenie starej konštrukcie priestestia a koľajového pola až po pláň koľajového spodku. Zároveň sa v tomto úseku vykonáva strojné prečistenie koľajového lôžka od železničného priestestia až po železničný most v smere Kostolány nad Hornádom. Pred zriadením nového podložia sa vykopalí ryhy pre osadenie trativodov, osadili sa trativodné šachty a chráničky. Následne sa sypali sanačné vrstvy a pokladali cestné panely. Ďalším postupom je zaštrkovanie výkopu a zhutnenie vibračným valcom, kým sa budú pokladať koľajové polia a nové koľajnice.

Náročné postupy si vyžiadali rozdelenie výluky do niekoľkých etáp. Na konci všetkých prác sa pristúpi k montáži novej celo-



Komplexná rekonštrukcia frekventovaného košického priestestia si vyžiadala úplne odstavenie prejazdu.

pryžovej priestestnej konštrukcie STRAIL. Výluka sa vykonáva počas plnej prevádzky, sú teda aj dopady na železničnú dopravu

a do konca mesiaca sa musí rátať aj s meškami vlakov. Železničné priestestie je pre prejazd cestných vozidiel úplne uzavreté. O tom, ako bude frekventovaný prejazd vyzerat' po dokončení opráv, budeme informovať po ukončení výluky v nasledujúcom čísle.

(sch), foto: autorka, (balky)



Októbrová výluka v Košiciach prebieha za plnej prevádzky. Aj preto prechádzajúce vlaky trúbia na Rampovej viac ako zvyčajne.



Odstraňovanie starého štrkového lôžka bagrovaním a jeho vývoz na skládku sa robí počas prvých dní výluky presne podľa plánu aj napriek nepriazni počasia.



Viliam Mižišin (na foto vpravo), vedúci prevádzky SMSÚ ŽTS TO Margecany zameriava nivelitu novej koľaje. Na druhej strane Július Diheneščík, koordinátor SMSÚ ŽTS TO Margecany.





# Pred stanicou v Banskej Bystrici nezaparkujete

Modernizácie, opravy a rekonštrukcie ovplyvňujú železniciu aj vtedy, keď sa jej priamo netýkajú. Rovnako ako predstaničný priestor pred železničnou stanicou v Banskej Bystrici. Pre novovznikajúcu autobusovú stanicu, ktorá je v tesnej blízkosti pozemkov ŽSR, bude plocha pred železničnou stanicou, na ktorej vodiči zvykli parkovať, až do budúceho roka uzavretá.

Priestor, ktorý bol za posledné mesiace viac a viac prehustený zaparkovanými autami, definitívne uzavrela októbrová výluka medzi Zvolenom a Banskou Bystricou. „**Pozemok vedúci k železničnej stanici Banská Bystrica bolo potrebné uzatvoriť pre individuálnu osobnú dopravu hneď z niekoľkých dôvodov. Predovšetkým bolo nutné riešiť náhradnú autobusovú dopravu v rámci výlukových prác s dôrazom na bezpečnosť cestujúcich a z ďalšieho dôvodu bolo potrebné riešiť bezpečnosť dopravy na pozemku v spojení s vjazdom ťažkých mechanizmov na stavbu,**“ povedala na margo celej situácie prednostka ŽST Banská Bystrica, Jarmila Kornietová. Nie všetci vodiči osobných áut však prijali opatrenia pozitívne a s patričným rešpektom. Do priestorov stanice sa snažia s autami všemožne dostať aj napriek uzávere. Pre parkovanie služobných vozidiel ŽSR, zamestnancov stanice Banská Bystrica, polície a vozidiel taxislužby slúži pozemok pred stanicou od hlavného vchodu po opačnú stranu v smere na Brezno až po roh budovy. Tento priestor je však často preplnený práve nedisciplinovanými vodičmi. Súčasťou výluky medzi Zvolenom a Banskou Bystricou bolo viacero prác. Tie zahŕňali okrem opravy koľajového lôžka v spomínanom úseku aj opravu troch priecostí a výrub stromov. „**Môžeme konštatovať, že prijatím týchto opatrení prebehla náhradná preprava cestujúcich autobusmi bez problémov a mimoriadností,**“ dokončila prednostka Kornietová. Uzávera predstaničného priestoru však výlukou neskončila. Priestor



Na parkovisko pred ŽST Banská Bystrica je zákaz vjazdu.

bude uzavretý až do skončenia výstavby autobusovej stanice, teda minimálne do marca budúceho roka.

(ika), foto: autorka, Z. KOVÁČIK



V októbri boli na železničnej trati medzi Banskou Bystricou a Zvolenom realizované viaceré opravy.



Súčasnou prácou bola aj oprava troch priecostí.

## Na zimu sme pripravení

Rýchla zmena počasia ovplyvnila začiatkom októbra na niekoľkých miestach aj železničnú prevádzku. Operatívne a dobre zorganizované riešenie problémov však zainteresované zložky zvládli na jednotku, takže môžeme skonštatovať, že na zimu sme na železnici pripravení. Vo Vysokých Tatrách husto snežilo, preto bol v obvode OR Košice na trati Tatranských elektrických železníc (TEŽ) vyhlásený už aj I. stupeň zimných opatrení.

Z dôvodu silného sneženia bol na TEŽ-ke 5. októbra o 19,50 hod. vyhlásený I. stupeň zimných opatrení (ZO). Všetky zložky situáciu operatívne riešili a ako povedal riaditeľ OR Košice, aj ju dobre zvládli. Vrtochy októbrového počasia tak preverili pripravenosť na zimu u našich tatranských kolegov. Traťováci a elektrikári priamo v teréne odhŕňali v prvom rade sneh z výhybiiek a odstraňovali stromy, resp. ich konáre, ktoré pod tiažou snehu zasahovali do priečného priezvu. Problém mali aj v obvode zvolenského OR-ka. Dňa 6. októbra na harmaneckej aj kremnickej trati popadali pod ťarchou snehu stromy a došlo k prerušeniu dopravy. Stupne ZO kontrolný dispečer však nevyhlasoval, zamestnanci práve nastupovali do dennej zmeny a hneď sa venovali sprejazdneniu trate. Úsek Uľanka – Harmanec Jaskyňa bol neprejazdný od 5.30 - 7.50, Kremnica – Kremnické Bane 5.35 - 6.56 hod. Kremnické Bane – Horná Štubňa 6.10 - 9.04 hod. Naklonené stromy boli zistené aj v iných úsekoch, napr. Dolná Štubňa - Čremošné. Podľa riaditeľa OR Zvolen vyhlásenie stupňa zimných opatrení nič nerieši, je potrebné zabezpečiť najmä potrebný počet

zamestnancov a techniky. V obvode OR ŽA neboli doteraz vyhlásené stupne ZO. Počas dvoch dní 5. a 6. októbra v noci aj ráno snežilo v úseku Štrba – Liptovský Mikuláš. Tam boli previsnuté stromy nad TV, ktoré v neplánovaných výlukách elektrikári orezávali. Štyri hodiny bola prerušená doprava na trati Oravský Podzámok – Dlhá nad Oravou pre spadnutý strom. Momentálne je železničná prevádzka vzhľadom na počasie bez obmedzení.

(red)





# Priecestie v Ťahanovciach s LED výstražníkmi mení zvukovú výstrahu

Pohyb motorizovaných Košičanov po meste v októbri sťažovala súčasná uzávera dvoch železničných priecestí. Kým frekventované priecestie na Rampovej ulici v obvode košickej železničnej stanice celý mesiac rekonštruujú traťováci, priecestie v miestnej časti Ťahanovce na 5 dní „obsadili“ zamestnanci OZT. Od 10. októbra vymieňali dôležité prvky priecestného zabezpečovacieho zariadenia.



Na výmene vonkajších prvkov zabezpečovacieho zariadenia na priecestí v Ťahanovciach sa podieľali najmä zamestnanci SMSÚ OZT SO Spišská Nová Ves. Pôvodné stojany so závorami nahradili repasovanými a vybavili ich LED výstražníkmi.

Výmenu prvkov mohli zamestnanci sekcie OZT OR Košice vykonávať iba pri vypnutí zabezpečovacom zariadení, čo však rapídne znižovalo bezpečnosť prechodu cez koľaje, preto bola nevyhnutná uzávera priecestia. Prejazd cez frekventovanú trať totiž využívajú nielen vodiči áut a cyklisti, ale aj mnoho chodcov, pretože v blízkosti sa nachádza železničná zastávka a obľúbená vychádzková lokalita. „Kompletnou

výmenou reléového stojana v reléovom domčeku sa zvýši najmä spoľahlivosť zabezpečovacieho zariadenia. Skončili aj staré stojany so závorami, ktoré sme nahradili repasovanými. Čo je ale najpodstatnejšia a pre verejnosť najviditeľnejšia pozitívna zmena, k doterajším dvom výstražníkom so svetelnou výstrahou pribudol tretí, nasmerovaný do oddychovej lokality. Všetky výstražníky



Po osadení stojana bolo nevyhnutné jeho oživenie. Naľavo zabezpečovacia a oznamovací elektromechanik Rudolf Roth a prevádzkový zámočník Miroslav Melega montujú vodič ukoľajnenia, zabezpečovací a oznamovací elektromechanik Ján Uhrin zapája kábel do svorkovnice.



Množstvo práce sa odvieďlo v reléovom domčeku, v ktorom zamestnanci odvetvia OZT zapájali nový reléový stojan, určený na ovládanie priecestia.

sú už namiesto žiaroviek vybavené vysokosvietivými LED diódami,“ informoval Miroslav Krattinger, vedúci oddelenia sekcie OZT. Nové vonkajšie prvky zabezpečovacieho zariadenia určite potešia aj rezidentov bývajúcich v blízkosti priecestia, pretože intenzita zvukovej výstrahy už nie je konštantná ako kedysi, ale závisí od aktuálnej hodiny. V noci teda znie tichšie ako cez deň. Zamestnanci SMSÚ OZT SO Spišská Nová Ves, SMSÚ OZT ZT Košice, ktorí sa podieľali na úprave, nič nenechali na náhodu. Až po oživení, premeraní a nastavení parametrov a preskúšaní jednotlivých obvodov zabezpečovacieho zariadenia bolo priecestie opätovne sprevádzkované pre účastníkov cestnej premávky.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor



Zľava Martin Duško, Miroslav Melega a Patrik Rybár umiestňujú na stojan nový skriňku výstražníka s LED svetlami.



# Budúcnosť mosta v Bratislave ukáže jeho diagnostika

ŽSR, VVÚŽ a Diagnostické stredisko mostov Bratislava v spolupráci so skúšobným laboratóriom vykonali diagnostiku cestného mosta v Bratislave na Tupého ulici, ktorý je priamou prístupovou komunikáciou k rušňovému depu. Správcom tohto mostného objektu je OR Trnava. Diagnostike predchádzala pravidelná revízia, ktorá preukázala niektoré nedostatky.

Na základe výsledkov vizuálnej prehliadky mosta a vzhľadom na absenciu projektovej realizačnej dokumentácie sa rozhodlo, že je potrebné vykonať podrobný stavebno-technický prieskum nosných konštrukcií, aby sa zistili materiálové charakteristiky - pevnosť betónu či typ výstuže, spôsob vystuženia a súčasná úroveň degradácie betónu. Zároveň sa skúmala aj hĺbka korózie výstuže nosnej konštrukcie. „Výsledky

diagnostiky budú podkladom pre statický a dynamický prepočet mosta, na základe ktorého sa rozhodne o spôsobe ďalšieho prevádzkovania, respektíve jeho opravy alebo dokonca o zrušení mosta,“ vysvetľuje vedúci týchto prác Ondrej Kridla z VVÚŽ, ktorý ako autorizovaný inžinier statiky stavieb je zodpovedný aj za vyhodnotenie samotných meraní. Ďalej dodáva, že už v priebehu prác sa zistilo, že



Práce na meracom vozni trakčného vedenia vykonával aj Marián Anguš zo skúšobného laboratória VVÚŽ.



Z mosta na Tupého ulici opadáva betónová krycia vrstva výstuže priamo na prevádzkovanú trať. Bolo potrebné vykonať diagnostiku, ktorej výsledky ukážu, aká budúcnosť most čaka – opraví sa alebo úplne zruší?

betónová krycia vrstva je vplyvom korozívnych spodín výstuže miestami odtlačená od podkladu a pri poklepe revíznym kladivkom opadáva, čím ohrozuje bezpečnosť prevádzky železničnej dopravy pod mostom. Po tomto zistení reagovali prítomní okamžite - účinne sa znížila rýchlosť vlakov na koľajach pod mostom a obmedzila cestná doprava na moste, ktorá by otrasmami spôsobila ďalšie padanie poškodených častí betónu na trať. „Tieto opatrenia sú len dočasné, budú zrušené hneď potom, keď sa mechanicky odstránia všetky uvoľnené a poškodené časti betónu na pohľadových plochách mosta,“ hovorí za celý realizačný tím vedúci prác. Výsledky diagnostiky mosta sa v čase uzávierky spracovávali, venovať sa im budeme v nasledujúcich číslach Ž Semaforu.

(pop)

## Železničný most v Starej Vode opravený

Mostári obnovili hydroizoláciu na jednokoľajnom klenbovom moste v kilometri 34,414 na trati Margecany – Červená Skala, v úseku trate Švedlár – Nálepko, neďaleko zastávky Stará Voda. Železničný most premostuje cestu a potok. Výluka začala 20. septembra 2016 a hotovo zahlásili košickí mostári 3. októbra 2016.



Zamestnanci SMÚ MO Margecany vo vlastnej réžii z dôvodu zlého technického stavu hydroizolácie obnovili ochranu vrchnej betónovej časti mostnej konštrukcie. Táto činnosť si vyžiadala odstránenie starého koľajového lôžka na moste a očistenie mostovky. Zriadila sa nová hydroizolácia s odvodnením a následne koľajové lôžko s koľajovými poľami. Podbíjaním sa upravila smerová a výšková geometrická poloha koľaje. Takto stručne by sa dali zdefinovať činnosti, ktoré sa robili koncom septembra

Mostný objekt má štyri betónové klenbové otvory, spojené kamenným murivom. Na klenbách bola poškodená hydroizolácia, čo sa prejavilo na nevábivom vzhľade mosta.



# Aj železničný most v Komárne pod drobnohľadom

Takmer celý október opravujú bratislavskí mostári spolu s kolegami traťovákmi z Nových Zámok železničný most v Komárne. Most, postavený v roku 1910 a preklenujúci rieku Váh, opravujú do 23. októbra 2016.



Jozef Urban z MO Bratislava SMÚ Zvolen frézuje na úložnej ploche mostnice zápusťné otvory na hlavy nitov.

V rámci prác bol na začiatku výluky realizovaný vývoz nových mostníc, počas prvého týždňa bola železničná doprava iba mierne obmedzená. Následne zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Nové Zámky realizovali demontáž koľajového zvršku, aby MO Bratislava mohol vykonať výmenu 350 kusov mostníc a dvoch kusov pomúrnic.

Počas toho, ako boli mostnice demontované, opravili skorodované časti ocelevej konštrukcie mosta. Súčasťou prác sú aj nitovacie práce na ocelevej konštrukcii, vyvarenie prasklín a preplatovanie na ocelových prvkoch, čistenie a náter pozdĺžnikov, rozdelenie a montáž nových mostníc. V závere výluky zrealizujú pracovníci SMSÚ ŽTS TO Nové Zámky montáž železničného zvršku a dilatačných zariadení na nových mostniciach, smerovú a výškovú úpravu a zriadenie bezstykovej koľaje. Tieto práce si vyžadovali výluku trakčného vedenia a koľajovú výluku, z toho dôvodu bola od 10. októbra pre cestujúcich zabezpečená v tomto úseku náhradná autobusová doprava.



Železničný most v Komárne spája brehy Váhu.

(pop)



Košičkí mostári z margecianskeho pracoviska obnovili hydroizoláciu na jednokoľajnom klenbovom moste neďaleko zastávky Stará Voda.



a počas prvých troch októbrových dní na spomínanom mostnom objekte. Samotná činnosť však ani zďaleka nie je taká jednoduchá a mostári z Margecian by o tom vedeli rozprávať. „**Mostný objekt má štyri betónové klenbové otvory, ktoré sú spojené kamenným murivom. Na klenbách bola poškodená hydroizolácia a tvorili sa 20 centimetrové „krapníky“.** Podhľadové plochy mali priečne trhliny s vyluhovaním cementového kameňa. Rozrušený betón na klenbách aj na parapetoch bolo potrebné

**opraviť,**“ opísal v krátkosti stav mosta Miroslav Bardovič, vedúci prevádzky SMÚ MO v Margecanoch. Zatopenie s výluhom cementu pôsobili na kamennom murive klenieb a pilierov naozaj zle. Tento stav je už minulosťou. K odstráneniu chýb a bezpečnostným opatreniam pribudol aj nový náter zábradlia. K dobrému vzhľadu prispelo aj kosenie a odstránenie rozbujnenej vegetácie v okolí svahového kužela, ako aj v samotnom štrkovom lôžku.

(sch), foto: autorka a M. BARDOVIČ



# Na presun vojenskej techniky poslúžila železnica

V septembri a októbri prechádzalo územím Slovenska väčšie množstvo bojovej techniky. Presúvali sa z končiaceho vojenského cvičenia Tobruq Legacy 2016 zameraného na protivzdušnú ochranu, po ktorom nasledovalo cvičenie Slovak Shield 2016. Obe mali medzinárodný charakter za účasti vojsk NATO a Európskej únie, preto presuny smerovali najmä z hraničných priechodov do Centra výcviku Lešť. Zahraničné vojská sa premiestňovali po cestách aj železnici. Tieto vojenské prepravy na sieti ŽSR zabezpečuje oddelenie špeciálnych dopravy na odbore dopravy GR.

Samozrejme, že každý vojenský transport na železnici sa musí detailne vopred naplánovať a pripraviť. Ako prvé je potrebné vedieť, či je vojenská preprava vnútroštátna, alebo medzinárodná. „Vnútroštátnu prepravu vojenských transportov uskutočňujeme na základe žiadosti Ozbrojených síl SR. Pravidelne sa realizujú jarno-letné a jesenné vojenské transporty na cvičenia vo výcvikovom priestore v Lešti. V roku 2016 sa zatiaľ uskutočnilo 12 takýchto transportov. Prepravy sa uskutočňujú zo železničných staníc Nitra, Michalovce, Martin, Trebišov, Rožňava do cieľovej stanice Sása - Pliešovce a späť. Dopravcom je výlučne ZSSK Cargo,“ uviedol Martin Dorov, vedúci oddelenia špeciálnych dopravy na odbore dopravy GR. Pri medzinárodných vojenských transportoch je Slovensko väčšinou len tranzitnou krajinou na zahraničné cvičenia. Pri vybavovaní takýchto preprav zamestnanci oddelenia špeciálnych dopravy O410 GR ŽSR úzko komunikujú nielen s Ozbrojenými silami SR, Ministerstvom obrany SR, ale aj so zahraničným partnerom – manažérom infraštruktúry. „V roku 2016 zatiaľ prešlo cez naše územie 17 transportov. Realizovali sme prepravy na medzinárodné cvičenie Anakonda 2016, ktoré sa konalo v Poľsku. Išlo o presun vojenských transportov z Rumunska cez Slovensko do Poľska a späť. Prevažne to bola vojenská technika US Army. Pri väčšine preprav je dopravcom na našej sieti ZSSK Cargo, nie je však vylúčený aj iný dopravca,“ prezradil Martin Dorov. Lenže ešte skôr, ako dôjde k preprave vojenských transportov po železničnej trati, tak tomu predchádza spracovanie nevyhnutnej písomnej agendy. Okrem faktu, že vojenská technika je z bezpečnostných dôvodov

strážaná Vojenskou políciou, tak je navyše kategorizovaná aj ako mimoriadna zásielka z dôvodu prekročenej nakladacej miery. „Pri takejto zahraničnej zásielke najskôr spracujeme žiadosť o súhlas k preprave, ktorú rozposiela príslušný manažér východiskovej železničnej infraštruktúry - napr. MÁV alebo DB Netz AG. Žiadosť adresuje všetkým správcom železničnej infraštruktúry, ktorých sa tranzitná doprava týka. Dokument obsahuje konkrét-

ne parametre zásielky, ako typ a počet vojenskej techniky, jej kritické body, vzne, na ktorých je daná vojenská technika naložená a predpokladaný termín prepravy. Zároveň nám prichádza požiadavka o zabezpečenie dopravy z Ozbrojených síl SR a Ministerstva obrany SR, ktoré pridelujú medzinárodné čísla vojenských transportov a diplomatických povolení. A v neposlednom rade komunikujeme aj so samotným dopravcom,“ vysvetlil Martin



Transport vojenskej techniky účastníkov cvičenia Tobruq Legacy 2016 po jeho skončení. Na cvičení sa podieľalo 7 zahraničných vojsk, ktorých technika sa presúvala po železnici.



Nakladanie vojenského transportu v ŽST Sása – Pliešovce, ktorý smeroval do maďarského Györu.

Dorov. Po spracovaní všetkých požiadaviek zamestnanci oddelenia špeciálnych dopravy distribuujú zahraničným partnerom telegram v nemeckom jazyku. Naši zamestnanci, ktorí sa podieľajú na riadení dopravy, dostanú Inštradačný telegram pre vojenskú prepravu na sieť ŽSR. Obsahuje všetky podmienky, ktoré musia byť splnené pri uvedenej doprave, ako aj predpokladané jazdy vlaku s bojovou technikou. Nad samotnou realizáciou vojenskej prepravy už potom drží „ochrannú ruku“ dispečerský aparát GR ŽSR, vojsko a Policajný zbor SR.

Martin BALKOVSKÝ, foto: Martina MIKOVÁ



# Železničné telekomunikácie prichádzajú s novinkami

Železničné telekomunikácie (ŽT) už od roku 2002 poskytujú služby z oblasti informatiky a telekomunikácií, aktuálne však prechádzajú zmenami v oblasti organizácie a budovania modernejšieho imidžu značky, ktorého základ bude tvoriť nové logo, vychádzajúce zo súčasných trendov v grafickom dizajne.

Súčasnou novinkou na ŽT sú aj strategické opatrenia, pričom prvé sa zrealizovalo k 1. októbru. Išlo o zmenu organizačnej štruktúry, ktorá spočívala v logickom preusporiadaní skupín, oddelení a sekcií tak, aby dokázali efektívnejšie reagovať na nové požiadavky ich kľúčových

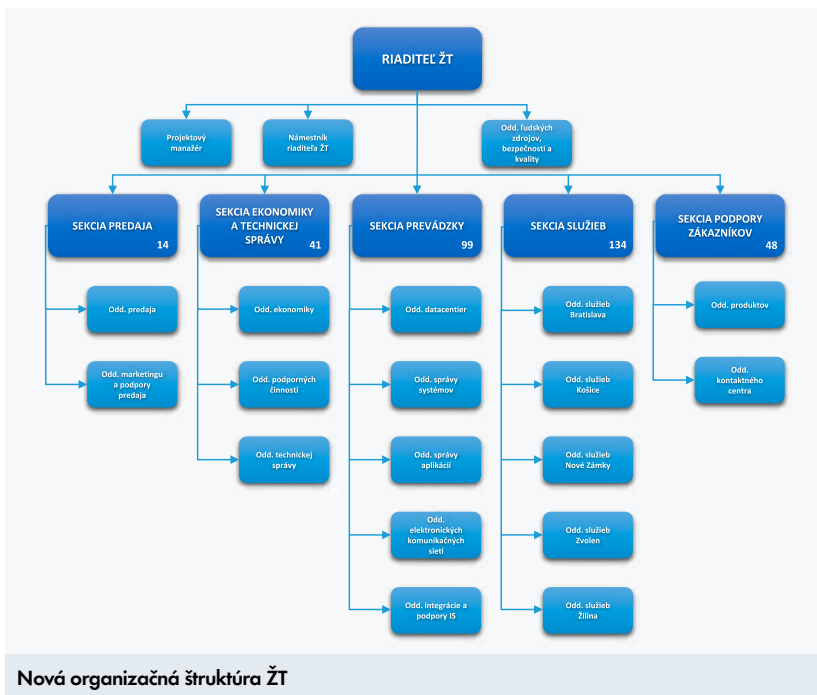
zákazníkov. „**Pri tvorbe organizačnej štruktúry sme vychádzali aj z potreby flexibilne reagovať na aktuálne požiadavky externého trhu, a to najmä v prípade obchodných aktivít,**“ hovorí riaditeľ ŽT Michal Korauš. V súvislosti



Železničné telekomunikácie  
powered by ZSR

s tým, že nároky na zvyšovanie externých služieb na ŽSR vzrástli, pocítili v ŽT aj potrebu zmeny loga a grafického manuálu, a to z jednoduchého dôvodu – potreby dostať logo a celkový vizuál značky na úroveň vysokokonkurenčného trhu, na ktorom ŽT pôsobia. „**Som presvedčený, že nové logo predstavuje líniu, ktorá má symbolizovať aj budúce fungovanie ŽT. Základom tejto myšlienky je jednotná, kontinuálna a prehľadná ponuka služieb určených nielen pre súčasných, ale aj potenciálnych zákazníkov,**“ vysvetľuje Korauš. Návrh nového loga je vo veľkej miere výsledkom kreativity zamestnanca oddelenia marketingu ŽT Ondreja Mlynku, ktorého sme sa opýtali, ako tvorba nového loga prebiehala. „**Mal som pocit, že náš aktuálny vizuál je zastaraný a na pohľad neatraktívny. Veľmi oceňujem, že pri tvorbe návrhov som dostal voľnú ruku a bolo potrebné dodržať iba niektoré základné interné náležitosti. Keďže dodávame zákazníkom širokú ponuku služieb, nie je potrebné ľuďom vnucovať už na prvý pohľad kolajnice alebo káble ako symbol telefónu,**“ hovorí hlavný spoluautor nového loga. Ďalej vysvetľuje, že sa opieral o jednoduchosť a čistotu minimalizmu a svojim návrhom sa chcel moderným spôsobom priblížiť aj k histórii ŽT. Riaditeľ ŽT nešetrí chválou. „**Som veľmi rád, že v rámci ŽT disponujeme veľmi kvalitným ľudským potenciálom, a to nielen v oblasti informatiky a telekomunikácií,**“ hovorí. O ďalších novinkách, ktoré ŽT pripravujú, vás budeme informovať v nasledujúcich číslach Ž Semaforu.

(pop)



## Bojnické priecestie v Prievidzi už nie je postrachom vodičov

Na „bojnické“ priecestie v Prievidzi v ostatnom čase pribúdali sťažnosti od obyvateľov mesta. A oprávnené. Verejnosť upozorňovala na rozbitý prejazd cez koľaje. Frekventované priecestie však už bolo dlhšiu dobu pod drobnohľadom sekcie ŽST OR Trnava, ktorá ho koncom septembra komplexne zrekonštruovala.

Príčinou zhoršujúceho sa stavu priecestia na Bojníckej ceste bola trvalá deformácia priecestnej konštrukcie STRAIL, ako aj nerovný asfaltový povrch. Svoj podiel pridal aj dožívajúci železničný zvršok. „**Naposledy sa uvedené priecestie rekonštruovalo v roku 2002. Vzhľadom na enormnú frekvenciu cestných vozidiel sa priecestná konštrukcia prvýkrát v obvode OR Trnava zhotovila z komponentov STRAIL, čo v tom období výrazne ovplyvnilo ďalší vývoj vo výmene gumokovových konštrukcií na ďalších priecestiach,**“ uviedol Róbert Jančár, odvetvový správca zo sekcie ŽTS OR Trnava, ktorý opísal aj pracovnú činnosť na dvojkoľajnom priecestí so šírkou 16,80 metrov. „**Rekonštrukcia začala 23. septembra odstránením asfaltu a dožitej priecestnej konštrukcie. Pokračovala výmenou štrkového lôžka, koľajového roštu, koľajníc a vyvrcholila montážou zosilnenej konštrukcie typu STRAIL a zriadením nového asfaltového povrchu. Zo strany mesta sme boli časovo aj termínovo dosť obmedzení, takže uvedené činnosti si vyžadovali po organizačnej stránke perfektnú koordináciu všetkých zainteresovaných zložiek OR Trnava a dodávateľa, ktorým bola firma Dopravné a inžinierske stavby, a. s.**“ Napriek náročnej rekonštrukcii uzávierka priecestia skončila s jednodňovým predstihom 29. septembra, čo malo kladnú odozvu zo strany širokej verejnosti prievidzského regiónu. Za precízne odvedenú prácu patrí poďakovanie zamestnancom pracoviska SMSÚ ŽTS TO Topoľčany, MDS Nové Zámky a dodávateľovi.

(balky), foto: Róbert JANČÁR





## Ilavská stanica ožila farbami

Železničiarri v Ilave spoločne s obyvateľmi tohto mesta sa už viac nemusia hanbiť za svoju domácu železničnú stanicu. Vyzerala totiž ako z dvoch rozdielnych svetov, keďže v ostrom kontraste zmodernizovaného koľajiska sa ešte výraznejšie prejavoval ošumelý vzhľad staničnej budovy. Po zavedení kvalitatívnych štandardov od začiatku tohto roka môžeme hovoriť o malom zázraku. Stanica opeknela a žiari pestrými farbami.

Správca – OR Žilina čakala neľahká úloha, aby oživil krásu staničnej budovy a ostatných stavieb a ich vzhľad aspoň čiastočne „zladil“ s moderným koľajiskom a nástupišťami. „Dodávateľským spôsobom boli vykonané opravy vonkajších fasád aj vnútorných omietok na budovách v obvode stanice. Okrem výpravnej budovy to bol aj objekt verejných toaliet, ale tiež útulok, garáž a zámočnícka dielňa traťového okrsku. Všetky budovy sú vymalované a farebne zjednotené,“ uviedol Igor Tavalí, vedúci SMSÚ ŽB Trenčín. Dodávateľská firma neobišla ani čakáreň pre cestujúcich. Aj v nej opravila omietky a dopriala jej novú maľbu. „Naši zamestnanci natreli odkladacie pulty na batožinu a zárubne dverí. Pôvodný poškodený emailový sokel nahradili dreveným obkladom, čo výrazne zlepšilo estetický vzhľad čakárne,“ pochválil prácu svojich kolegov Igor Tavalí. Priebežne naprávajú aj škody po vandalochoch. V minulosti už opravovali vytrhané lavičky v moderných



Budovy traťového okrsku, verejných toaliet aj staničnej budovy ladia v jednotnom farebnom šate.

prístreškoch, poškodené smetné koše a svietidlá a často odstraňujú aj výtvory sprejerov.

(balky), foto: autor, Igor TAVALI



Po oprave fasády a vymalovaní ožila stanica pestrými farbami.



Útulka a čisto vyzerá čakáreň pre cestujúcich. Dostala nový náter, drevený obklad aj sektorové lavičky.

## Rekonštrukcia v Jablonici je v prospech cestujúcich

Letné mesiace v železničnej stanici Jablonica boli poriadne rušné. Všetdný ruch železničnej prevádzky zanikal v hluku stavebných strojov, ktoré sa podieľali na rekonštrukcii koľajiska aj priestranstiev v obvode stanice. Výsledkom prác stavbárov je podstatné zlepšenie stavu staničných koľají, nástupíšť, prístupových ciest a spevnených plôch určených pre cestujúcu verejnosť.

Stavba síce bola rozpracovaná už 10 rokov, ale až v tohtoročnom júli nabrala intenzívne finálne tempo k výslednému stavu. V nepretržitých výlukách sa OR Trnava a zhotoviteľ stavby SKANSKA SK a. s. podieľali na obnove koľají č. 2, 4 a 4a, taktiež vybudovali aj 3 nástupišť. „Pri rekonštrukcii koľají boli použité zregenerované použité koľajové polia na betónových podvaloch SB6. Na nástupišť sa použili vyzískané nástupištné tvárnice TISCHER a pochôdznu plochu tvorí zámková dlažba. Drevené priechody medzi koľajami nahradili priechodové konštrukcie STRAIL,“ uviedol Róbert Jančár zo sekcie ŽTS OR Trnava. Stavbári použili zámkovú dlažbu aj pri obnove prístupových plôch v okolí staničnej budovy. V priestore bývalého skladu, ktorý bol zbúraný, zároveň vybudovali stojisko pre bicyk-

Obnovené nástupišť a priechody zlepšili prístup cestujúcich k vlakom.



V letných mesiacoch sa koľajisko ŽST Jablonica zmenilo na veľké stavenisko.

le. Z dôvodu posunu osových vzdialeností rekonštruovaných koľají došlo k obnove nakladacej rampy pri koľaji č.4. Stavba zastrešovala aj čiastočnú obnovu zariadení sekcií EE a OZT OR Trnava. Počas pracovných etáp sa v stanici vyskytli viaceré obmedzenia. „Dlhšiu dobu bola pre nástup a výstup cestujúcich k dispozícii len dopravná koľaj č. 5 so sypaným perónom. Prístupové cesty na nástupišť boli provizórne a viedli po stavenisku podľa požiadaviek stavby. Na prístupové cesty a na samotnú rekonštrukciu boli cestujúci upozorňovaní výveskami a zamestnancami stanice. V niektorých dňoch boli pri napätovej výluke vlaky vytláčané zo stanice rušňami nezávislej trakcie alebo ich v úseku Smolenice – Senica nahrádzali autobusy, čím dochádzalo k značnému zmeškaniu vlakov,“ informoval Pavol Feranec, prednosta ŽST Jablonica. Výsledok stavby je vďaka zvýšeniu plynulosti a bezpečnosti železničnej prevádzky a celkového štandardu ŽST Jablonica pozitívne vnímaný železničiarimi aj cestujúcou verejnosťou.

(balky), foto: Pavol FERANEC, Róbert JANČÁR



# O zápisoch po kontrole výhybiiek

Do redakcie často dostávame otázky od prevádzkových zamestnancov, v ktorých nás žiadajú o spoluprácu a pomoc pri odpovediach a riešení rôznych prevádzkových situácií. Samozrejme, venujeme sa všetkým vašim podnetom (okrem anonymných), avšak mnohé nie je možné zverejniť, najmä z priestorových dôvodov. Vtedy zasielame odpovede iba čitateľovi, ktorého sa daná problematika týka.

## Dnes odpovedáme na otázku signalistov:

„Chceli by sme vás poprosiť o vysvetlenie, o akú činnosť ide pri prehliadke výhybiiek signalistom a aký je potrebný zápis do prevádzkového zápisníka po jej vykonaní.“

## Odpoveď:

Táto problematika bola riešená O 440 GR ŽSR, a to „Odpovede - metodické usmernenie na otázky k článkom predpisu ŽSR Z 2 a súvisiacej legislatívy v oblasti BOZP“ zo dňa 14. 4. 2014. Odpovede – metodické usmernenie sú umiestnené na intranetovom portáli ŽSR – Dokumenty/Ostatné dokumenty/Bezpečnosť a inšpekcia/ BOZP/ Dokumenty BOZP ŽSR.

V uvedenom dokumente je odpoveď na otázku signalistov riešená v tretej otázke k čl. 159 c) predpisu ŽSR Z 2.

Citujeme:

„Ak zamestnanec bude vykonávať len prehliadku výhybiiek pohľadom (vizuálne), je to kontrolná činnosť v zmysle čl. 159 ods. c) predpisu ŽSR Z 2 a vtedy pre neho neplatí čl. 179. Je potrebné vziať do úvahy, že čl. 179 predpisu ŽSR Z 2 platí len pre prevádzkovú činnosť, navyše sa tento čl. 179 nachádza v časti „B. ZAISTENIE BEZPEČNOSTI OSAMELÉHO ZAMESTNANCA“ a táto časť rieši problematiku prevádzkovej činnosti v zmysle čl. 159 ods. a). Toto tvrdenie, ale aj fakt potvrdzuje, že pri kontrolnej činnosti zamestnanec nie je osamelým zamestnancom v zmysle čl. 163 ods. a). Nie je možné z predpisu vybrať len časť vety napr. „prehliadky výhybiiek...“ a podľa tohto tvrdiť alebo dávať príkazy pre zamestnancov, ktoré sú v rozpore s ostatnými čl. predpisu. V zmysle predpisu ŽSR Z 2 sa pri kontrolnej činnosti nevykonáva žiadna písomná dokumentácia.“

Pre upresnenie ešte dopĺňujeme

### 1. Ak sa zápis týka zaistenia bezpečnosti, tak signalista je povinný:

A) Ak zamestnanec s odbornou skúškou (OS) č. 15, ktorý nie je zúčastnený na príprave vlakovej cesty, alebo vykonáva túto činnosť počas vlakovej dopravy, resp. posunu a bude vykonávať prevádzkovú činnosť (čistiť, mazať alebo zametať výhybky), tak postupuje v zmysle čl. 179 ods. a) predpisu ŽSR Z 2 takto:

Keď s dopravným zamestnancom dohodne čas, v ktorom zamýšľa prácu vykonať, musí dopravnému zamestnancovi odovzdať svoj bezpečnostný štítok (okrem prípadu podľa čl.: 183) a o predmetnej dohode urobí dopravný zamestnanec do svojho Telefónneho zápisníka (Prevádzkového zápisníka) zápis s udaním vymedzeného času, miesta a druhu práce, odovzdania bezpečnostného štítka a dohodnutého spôsobu vyrozumienia z dôvodu zaistenia bezpečnosti dotyčného osamelého zamestnanca napríklad takto: „V čase od 10:00 hod. do 12:00 hod. bude osamelým zamestnancom vykonávané čistenie a mazanie výhybiiek č. 14 - 20. Bezpečnostný štítok odovzdaný. Dorozumenie potrebné na zaistenie BOZP bude vykonané rádiostanicou.“

Keď je zápis spísaný, vlastnoručne ho podpíšu obaja zamestnanci.



Ak osamelý zamestnanec ukončí prácu (či už v dohodnutom čase, alebo skôr), musí dohodnutým spôsobom toto ukončenie oznámiť dopravnému zamestnancovi a čo najskôr sa musí k nemu dostaviť (pokial' sa nenachádza na vzdialenom pracovisku). Dopravný zamestnanec ukončenie práce osamelého zamestnanca zapíše do Telefónneho zápisníka (Prevádzkového zápisníka) s udaním času a zápis obidvaja zamestnanci podpíšu (osamelý zamestnanec hneď ako sa k dopravnému zamestnancovi dostaví). Zápis bude napr. takýto:

„Práca osamelého zamestnanca na výhybkách č. 14 - 20 ukončená o 12:00 hod. Bezpečnostný štítok vrátený.“

Po podpísaní takéhoto zápisu obidvomi zamestnancami vráti dopravný zamestnanec osamelému zamestnancovi bezpečnostný štítok.

B) Ak zamestnanec s OS č. 15, ktorý je zúčastnený na príprave vlakovej cesty a bude vykonávať prevádzkovú činnosť (čistiť, mazať alebo zametať výhybky) vo vlakovej prestávke, tak postupuje v zmysle čl. 179 ods. b) predpisu ŽSR Z 2 takto:

Pred vykonaním samotnej prehliadky výhybiiek (čistenia, prípadne mazania výhybiiek) výhybkár (signalista) telefonicky informuje výpravcu, ktorý ho oboznámi s dopravnou situáciou i dĺžkou vlakovej prestávky. Následne výhybkár (signalista) ohlásí výpravcovi a do svojich telefónnych zápisníkov (prevádzkových zápisníkov) vykonajú obidvaja zápis tohto znenia:

„V čase od ..... do ..... bude(m) vykonávať prehliadku (čistenie, mazanie) výhybiiek č. .... /priezvisko výhybkára (výpravcu)“

Po návrate výhybkára (signalistu) na stanovište (stavadlo) ten oznámi túto skutočnosť výpravcovi a obidvaja vykonajú o tom zápis do svojich telefónnych zápisníkov tohto znenia:

„O ..... h prehliadka (čistenie, mazanie) výhybiiek č..... ukončená (é), výhybky sú v poriadku (prípadne zistené poruchy) /priezvisko výhybkára (výpravcu)“

### 2. Ak sa zápis týka zdokumentovania výsledku prehliadky

Zápis zodpovedajúci výsledku prehliadky sa vykoná, ak je definovaný v zmysle pokynov Prílohy č. 29 Prevádzkového poriadku danej ŽST.

Odpovede spracoval: **Dezider BOJDA**  
Autor je inžinierom, autorizovaným bezpečnostným technikom, HI BOZP  
a garantom predpisu ŽSR Z 2 (O 440 GR ŽSR)

# Historickým mašinkám vdychuje život

Bývalé železničné depo v Topolčanoch skrýva množstvo tajomstiev. Kopu železa a ešte väčší kus histórie. Aby však bola odkrytá v plnej kráse, potrebuje niekoho, kto jej vdýchne život. Reštaurátor koľajových vozidiel Jozef Majtáš to dokáže. Práca na najmenšom a zároveň najzaujímavejšom kúsku ho však ešte len čaká.

„To je ľudovo nazývaný – krásavec,“ hovorí mi pán Majtáš, keď lapám po dychu a div sa už neškriabem do krásneho, vynoveného vozňa z roku 1911. Nádherný skvost, dvojnáprahový rýchlikový vozeň 3. triedy s presným označením CE 463 je celý odedý do drahého teakového dreva z Barmy. Teda takého dreva, z ktorého sa kedysi vyrábali lode a je neuveriteľne odolné voči poveternostným vplyvom. O životnosti ani nie je treba hovoriť. „Trochu sme mali problém s mosadznými okienkami na vetranie,“ dopĺňa rozprávanie muž, ktorý za 15 rokov vdýchol život približne aj rovnakému počtu starých mašín. Na najstaršom vozni, aký sa do topolčianskeho depa dostal, ešte pracuje. Je z roku 1892 a len málokto by uveril, že sa do svojej pôvodnej podoby, teda salónneho vozňa, dostane zo záhradnej chatky. Na takýto účel totiž vozeň slúžil niekde pri Košiciach. Jozef Majtáš vynovil vozne aj pre Múzejo – dokumentačné centrum ŽSR v Bratislave, ale niektoré zá-



Krásavec v plnej kráse. Vozeň z roku 1911.

gličanka, no rodáčka z Prahy, Lady Milena Grenfell-Baines, ktorú v jej deviatich rokoch zachránil Nicholas Winton. Známy tým, že vlakovými transportmi posielal židovské deti do rodín v Anglicku, aby ich zachránil pred koncentračnými tábormi. Pamätník bude mať podobu dverí z vozňa z toho obdobia a v sklenej časti dverí budú odtlačky rúk, ako symbol lúčenia sa detí s rodičmi. „Najskôr mal byť pamätník z bronzu, ale keďže je veľmi drahý, zvolili sme dubové drevo, ktoré je taktiež veľmi kvalitné a pod strechou bude jeho životnosť najmenej sto rokov,“ dokončil rozprávanie pán Majtáš, ktorý za tie roky na takejto práci ešte nerobil. Na diele pracuje spolu s kolegami z Anglicka, ktorí vytvoria sklenenú časť pamätníka. V závere budeme pri tom a na reportáž o unikátnom pamätníku, ktorý vytvára Slovák sa už teraz môžete tešiť.

(ika), foto: autorka



Pamätník pre pražské nádražie bude mať približne rovnakú podobu ako dvere z vozňa na fotografii. Symbolizovať bude neľahké lúčenie židovských detí s rodičmi.



Pán Majtáš v dielni, kde vznikajú aj najmenšie časti, ktoré sú potrebné pri renovácii vozňov.

kazky putovali aj do súkromných zbierok. „Nápomocné sú nám dobové fotografie. Väčšina práce je tvorivá, každý kúsok vzniká akoby nanovo,“ dodáva reštaurátor. Celkom iná a veľkostí najmenšia práca ho čaká už onedlho. Do pražského hlavného nádražia vytvorí pamätník venovaný židovským deťom a ich rodičom, ktorí sa za dramatických okolností museli spolu rozlúčiť v čase 2. svetovej vojny. Za všetkým stojí An-



Vášňou pána Majtáša sú staré koľajové vozidlá.



## České Vnorovy dejiskom série vykoľajení

Obrovská smola prenasledovala českých železničiarov v sérii nepríjemných udalostí pri obci Vnorovy na Hodonínsku, iba niekoľko kilometrov od slovenskej Skalice.

Všetko začala tragická mimoriadnosť, keď sa 13. septembra na priecestí so svetelnou a zvukovou signalizáciou zrazil traktor s osobným vlakom. Vodič traktora nehodou neprežil. Vlaková súprava, tvorená trojvozovou jednotkou a motorovým vozňom sa ocitla mimo kolaje a kabínu rušňovodiča pohltili plamene. Už na druhý deň železničiarov začali s odstraňovaním následkov nehody, prácu im ale výrazne skomplikovalo vykoľajenie nehodového koľajového žeriavu. Pri ceste pre potrebné náradie sa 120-tonový kolos zosunul z trate a skončil naklonený vedľa mosta nad miestnou cestou. Nepomohol mu ani vyprošťovací tank, nakolajil ho až špeciálny cestný



žeriav o nosnosti 700 ton, čo si ale vyžiadalo zmenu koľajiska na provizórnu komunikáciu. Správa železničnej dopravní cesty odstránila približne 100-metrový železničný zvršok od vykoľajeného žeriavu k prvému priecestiu, naviezla a uvalovala štrkové podložie v šírke asi 4 metre. Železničiarov na ďalších 60 metroch koľajiska naviezli štrk a položili panely, pripravili aj 4 oporné body pre cestný žeriav, ktorý svojho železničného „kolegu“ dostal na kolaje 23. septembra. Nepríjemnostiam ale stále nebol koniec! Po odstránení provizórnej cesty a odbagrovaní 400 ton štrku došlo 26. septembra v rámci úpravy trate k čiastočnému vykoľajeniu rušňa pracovného vlaku, ktorý navážal štrk. Prevádzka na trati bola obnovená 28. septembra o 18. hodine.

(balky), foto: internet, SŽDC

## Chorvátske priecestie v Martine znova aktívne

Priecestie v Martine pri stavadle 2 po čase opäť chránia duplicitné závory. Okrem mechanických rahien obsluhovaných miestne - dopravným zamestnancom, bolo v období od 17. do 20. októbra na danom mieste znova aktivované aj elektronické priecestné zabezpečovacie zariadenie (PZZ) chorvátskej produkcie.

Uvedené elektronické PZZ vyrobila chorvátska firma ALTPRO, pričom je vybavené závorami aj výstražníkmi so svetelnou a zvukovou signalizáciou. Činnosť tohto PZZ 3. kategórie je automatická v závislosti od stavu staničného zabezpečovacieho zariadenia a ovládacích koľajových úsekov. Doteraz nebol tento typ v sieti ŽSR nikde použitý, preto sa v júni 2014 začala jeho overovacia prevádzka. V septembri 2015 ale musela byť prerušená, lebo chorvátsky dodávateľ zariadenia sa rozhodol vymeniť výstražníky so svetelnou a zvukovou signalizáciou a závory, nakoľko mal problémy s technickou dokumentáciou a doložením všetkých potrebných dokladov k schváleniu priecestného zabezpečovacieho zariadenia s pôvodne použitými vonkajšími prvkami. Jeho opätovnou aktiváciou, od 20. októbra, pokračuje overovacia prevádzka, ktorá potrvá 7 mesiacov. Až po jej úspešnom ukončení a vyhodnotení budú pôvodné, mechanické závory v Martine odstránené. Uvedené priecestie bolo vybraté zámerné, pretože spĺňa podmienky overovania. Nové PZZ môže byť v činnosti iba počas paralelnej prevádzky doteraz používaných mechanických závor a je pod dohľadom miestnej obsluhy.

(balky)







# Osemdesiatročná jubilantka Trať Margecany – Červená Skala

Železničná trať Červená Skala – Margecany je jednokoľajná neelektrifikovaná železničná trať na Slovensku, ktorá spája Červenú Skalu a Margecany. Je súčasťou prepojenia Zvolen – Banská Bystrica – Margecany – Košice a má dĺžku 92,578 km. Patrí medzi najkrajšie trate na Slovensku a tento rok oslavuje svoje osemdesiatiny. Láka najmä svojou rozmanitosťou a technickou náročnosťou.

Jej výstavbou sa prepojila Košicko-bohumínska železnica s dôležitým dopravným uzlom Zvolen - údolie Hnilca. K budovaniu sa pristúpilo v medzivojnovom období, kedy existujúca Košicko-bohumínska železnica už kapacitne nepostačovala.

## Z výstavby trate

Výber trasy a rozhodnutie o budovaní spojenia prebehli v rokoch 1919 a 1920, avšak prepojenie Červenej Skaly a Margecian sa začalo budovať až 31. mája 1931. Práce boli poznačené svetovou hospodárskou krízou, čo predlžovalo čas výstavby. Technika aj robotníci sa sem presťahovali z Handlovej. Pôvodne úzkorozchodný úsek Gelnica – Mníšek nad Hnilcom bol prestavaný a zvyšná časť po Červenú Skalu sa budovala úplne. Výstavba trate v úzkom údolí bola veľmi náročná a vyžiadala si vybudovanie množstva zárezov, násypov i 6 mostov s rozpätím viac ako 10 m. Práve na neexistujúcom úseku v okolí Telgártu bolo nutné vybudovať najnáročnejšie stavby, vrátane 281 mostných objektov (najväčším je viadukt pri Telgárte s hlavným oblúkom s rozpätím 32 m) a 9 tunelov s celkovou dĺžkou 3 800 m. Technicky zaujímavá je tzv. Telgártska slučka – špirálový tunel o polomere 400 m s dĺžkou 1 239 m, ktorý rieši nárast výšky o 31 m v stúpaní do sedla Besník.



Okrem historického vláčika s prezývkou Hurvínek si na železničnej stanici Margecany mali cestujúci možnosť obzrieť aj drezinu, o ktorú sa vzorne starajú v MDS Spišská Nová Ves.

## Pri stavbe tunela narazili na jaskyňu

Pri stavbe objavili aj menšiu jaskyňu, ktorú vyplnili kamením. Tunelári museli bojovať nielen so značnými tlakmi hory, ale aj s tečúcimi pieskami na dĺžke 60 m a mohutnými prúdmi podzemnej vody. Silné pramene vody boli čiastočne zachytené a použité pre vodovod strážneho domčeka pri tuneli. Jednotlivé úseky železnice boli do prevádzky odovzdávané v nasledovných termínoch:

- Červená Skala – Telgárt 1. október 1933
- Telgárt – Dobšinská Ladová Jaskyňa 28. september 1934

Celá trať bola slávnostným spôsobom uvedená do prevádzky dňa 26. júla 1936. Celkové náklady na výstavbu železnice dosiahli 256 mil. Kč.



Počas jazdy historickým vláčikom si bývalí železničari, ktorí sa o dopravu a infraštruktúru na trati starali, na všeličo pospomínali. No a tí súčasní im na oplátku hovorili o aktuálnom stave.



Najzaujímavejšou mostnou stavbou tohto úseku je Telgártsky viadukt v stavebnom km 9,442. Je 86,2 m dlhý, 22 m vysoký a leží v priamej trati so sklonom 17 ‰.

Foto: Katarína MARTINKOVIČOVÁ

Z tejto čiastky približne 139 mil. Kč tvorili mzdy. Mzdy boli dôvodom aj množstva štrajkov, pri potláčaní jedného bol zastrelený 26-ročný robotník Ján Chlapovič. K ďalším štrajkom došlo aj napriek tomu v máji a auguste 1934 a v máji a júni 1935. Štrajkami si robotníci vybojovali vyššie mzdy. Počas výstavby železnice sa prihodilo 6 smrteľných úrazov (1 udusenie v Telgártskom tuneli, 2 úrazy v kameňolomoch, 2 v Gelnickom tuneli, 1 pri doprave materiálu stavebnou drážkou).

Na železnici sa až do dnešných čias zachovali temer všetky pozemné stavby a aj trať samotná je prevádzkovaná takmer v pôvodnej línii, s výnimkou menších preložiek, vyvolaných neskoršou výstavbou vodných diel Palcmanská Maša a Ružín.

(sch)



Dychová hudba Železničiar zo Spišskej Novej Vsi a jej rezke tóny navodili v Margecanych slávnostnú atmosféru.

Foto: Ondrej KRAJNÁK



V Margecanych bolo počas osláv 80. výročia trate, v nedeľu 16. októbra aj na železničnej stanici rušnejšie ako zvyčajne. Bolo to jazdou historického vláčiku, ale aj drezinou, ktorú si hostia mohli obzrieť priamo na koľajniciach.



## Folklórny súbor Marína má 50 rokov

Železničiar sky folklórny súbor Marína oslávil v ostatných dňoch 50 rokov. Marína je zložená najmä zo študentov zo Zvolena a okolitých obcí. Za polstoročie sa v nej vystriedalo množstvo hudobníkov a tanečníkov, ktorí na roky prežité v súbore s láskou spomínajú.

Marína počas svojej päťdesiatročnej činnosti získala mnoho odborných ocenení v celoslovenských súťažiach v oblasti choreografie či v rámci súťaží hudobného folklóru. Úspešne reprezentuje naše folklórne tradície aj na medzinárodných folklórnych festivaloch. Jej programy vzhľadli diváci takmer vo všetkých štátoch Európy, ale i vo vzdialenej Brazílii, Mexiku a Japonsku. Tvorbu Maríny charakterizuje dlhoročný špecifický rukopis umeleckého vedúceho a choreografa súboru Jána Jamrišku. Smutné je, že výročia sa nedožila známa folkloristka, pedagogička a spoluzakladateľka súboru, Mária Mázorová, ktorá zomrela vo februári tohto roka.

(ika), foto: archív A. SÝKORA



Folklórny súbor nás úspešne reprezentoval aj v zahraničí.



Folklórny súbor Marína v plnej kráske.

## Fond SOLIDARITA podporuje železničiarov už 20 rokov

**Tretiemu tohtoročnému zasadnutiu Správnej rady fondu SOLIDARITA zamestnancov Železníc Slovenskej republiky dominovala správa o doterajšom finančnom hospodárení fondu. Vďaka dvom percentám zo zaplatenej dane pribudlo na účet fondu vyše 15 tisíc eur.**

Správna rada fondu SOLIDARITA na treťom zasadnutí prerokovala a schválila 6 žiadostí o podporu v celkovej sume 4 350 €. Finančná čiastka vo výške 3 600 € bola prerozdelená medzi štyroch zamestnancov ŽSR a ich rodinných príslušníkov, ktorých zastihla ťaživá životná situácia. Neradostný osud v rodinách dvoch zamestnancov ZSSK Cargo zmierni finančná podpora v celkovej sume 750 €. Od začiatku roka 2016 bolo z fondu vyplatených 25 finančných podpôr v celkovej sume 20 400 €. Správna rada sa zaoberala prípravou vianočnej akcie pod názvom „Podporíme hodinovou mzdou SOLIDARITU!“, ktorá bude vyhlásená prostredníctvom e-mailovej pošty a podnikových

a odborárskych novín v novembri 2016. Taktiež zhodnotila aj výsledok minuloročnej vianočnej akcie, ktorá prebieha až do októbra. Výnos z tejto akcie od jej spustenia až do septembra 2016 predstavuje čiastku 14 988,58 €. Zamestnanci ŽSR doteraz prispeli sumou 9 484,40 €, zo ZSSK CARGO prišlo 2 689,11 € a zamestnanci ZSSK darovali 2 815,07 €. V porovnaní s predošlou akciou Vianoce 2014 pribudlo teraz na účet fondu za to isté obdobie o 1 376,32 € viac. Železničiar i pozitívne reagovali aj na výzvu fondu zo začiatku tohto roka, keď na adresu fondu zaslali 555 tlačív o poukázaní dvojpercentného podielu z dane, ktoré predstavovali sumu 11 474,81 €. Celkový výnos z tejto

akcie predstavuje sumu 15 182,19 €, z toho fyzické osoby prispeli sumou 15 086,19 € a právnické osoby sumou 96 €.

Fond SOLIDARITA slávi v tomto roku 20. výročie svojej existencie. Za toto obdobie pomohol stovkám železničiarom a ich rodinným príslušníkom, ktorí sa nepriazňou osudu ocitli v ťaživých životných chvíľach. Vedenie fondu preto ďakuje všetkým ľuďom, ktorí finančne podporili fond, čím prejavili pocit spolupatričnosti a ľudskú súdržnosť so svojimi kolegami, ktorí finančnú pomoc z fondu skutočne potrebujú. Poďakovanie patrí aj mzdovým účtovníčkam, ktoré sa ochotne podieľajú na realizácii akcií.

(KB)



GALÉRIA NA PERÓNE

# Železnice vo fotografiách Ivana Hutláka

Že železnice majú svoje čaro, to je na prvý pohľad jasné aj z fotografií výpravcu Ivana Hutláka. Ivan vypravuje vlaky už vyše dvadsať rokov a len o čosi kratšie je to vo Veľkom Slavkove. Zároveň je amatérskym fotografom s mnohými úspechmi vo viacerých fotografických súťažiach. Vďaka jeho záľube zachytávať okolitý svet fotoobjektívom sme už niekoľkokrát mali možnosť zverejniť skvelé zábery aj v našom časopise. Nezabudnuteľnou je fotografia, na ktorej zvečnil medveďa na peróne v Starom Smokovci, ale aj zábery z tatranskej Kométy či mnohé ďalšie pohľady a nielen na železniciu. Tie železničné, je ich 44, dostali priestor v Galérii na peróne v Múzeu dopravy. Vernisáž výstavy bola 1. októbra a mala veľký úspech. My želáme výstave aj ďalšie úspešné dni, až do jej ukončenia 31. decembra 2016. Dovtedy budú fotografie železnice okom Ivana Hutláka v bratislavskom múzeu dopravy vystavené.

(sch), Foto: archív I. HUTLÁKA



V sobotu 1. októbra sa v Múzeu dopravy na Šancovej ulici 1 v Bratislave konala vernisáž výstavy Ivana Hutláka (vľavo), ktorý vo svojich fotografiách zachytáva čaro železníc. Na vernisáži nechýbal ani riaditeľ múzea Ernest Huska (vpravo).



Ivan s Katarínou Leškovou, výpravkyňou ŽST Štrbské Pleso, ktorá je aj na fotografii vzadu na stene. „Katka mi viackrát pózovala pri fotení železnice, za čo jej ďakujem. A fotografia za nami bola na obálke Ž semaforu,“ povedal autor výstavy.

