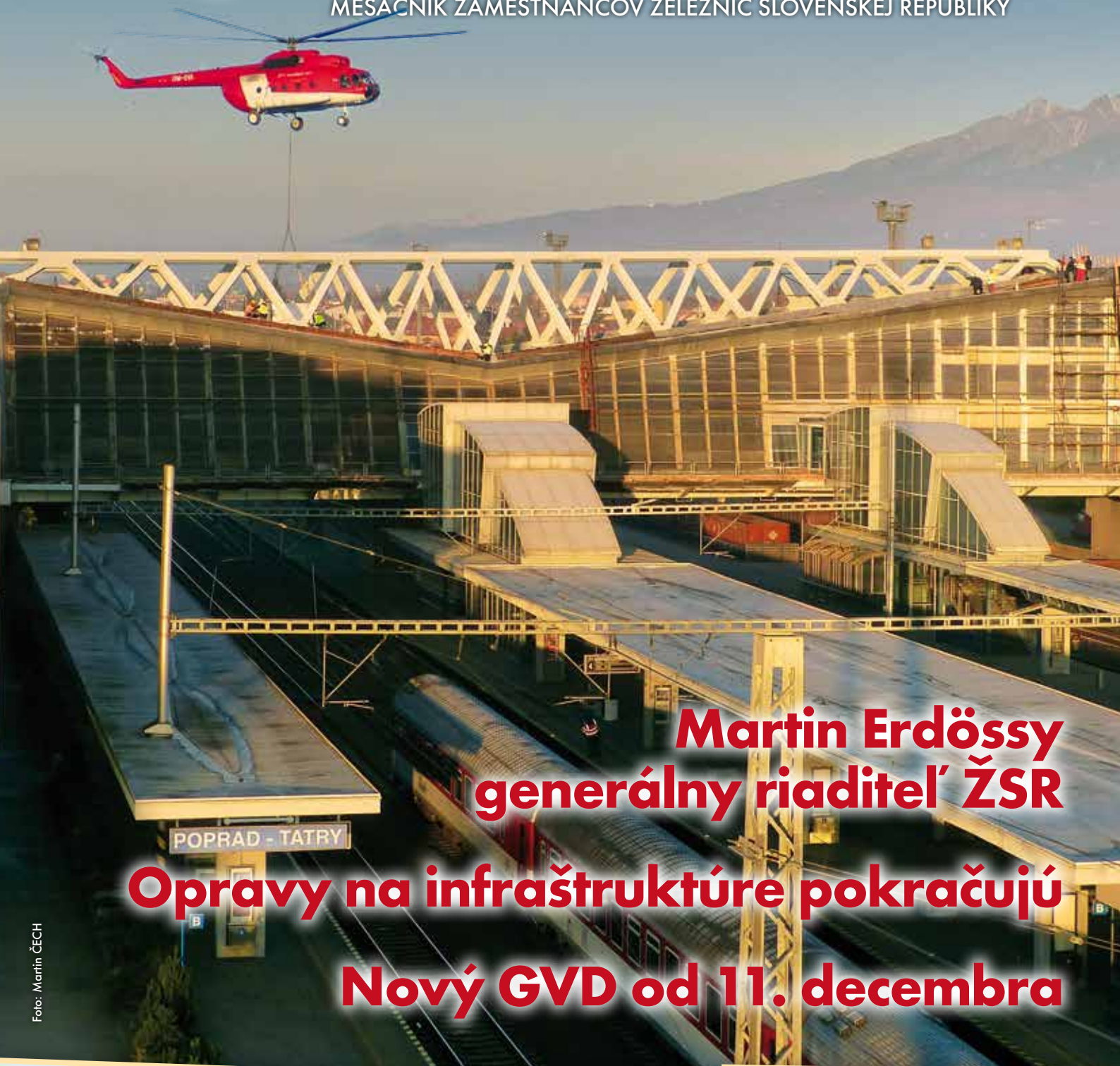


ROČNÍK XXVI ŽELEZNIČNÝ NOVEMBER 2016

SEMAFOR

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNIC SLOVENSKEJ REPUBLIKY



Martin Erdössy
generálny riaditeľ ŽSR

Opravy na infraštruktúre pokračujú
Nový GVD od 11. decembra

Foto: Martin ČECH



Novým generálnym riaditeľom je Martin Erdössy



Novým generálnym riaditeľom Železníc SR sa stal Martin Erdössy. Ide o profesionálneho manažéra, ktorého 3. novembra na návrh Správnej rady Železníc SR do funkcie vymenoval minister dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Ārpád Ārsek. Do funkcie ho uviedol Tibor Šimoni (vpravo), vedúci služobného úradu Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR.



Martin Erdössy

Narodil sa 13. mája 1971, študoval na Filozofickej fakulte Univerzity Konštantína Filozofa v Nitre. Pôsobil v súkromnej sfére na riadiacich pozíciách. Bol členom Predstavstva Dopravného podniku Bratislava, a. s. a zároveň riaditeľom úseku dopravnej infraštruktúry a elektrických dráh. Aktívne ovláda nemecký, ruský a anglický jazyk. Je ženatý a má dve deti.

Z porad vedenia ŽSR

Až štyri desiatky registrovaných úrazov od začiatku roka, plán tržieb zatiaľ splnený na vyše 100 %, zmluva s Tory Consulting podpísaná. To sú podstatné body zo štyroch porad vedenia ŽSR, ktoré sa uskutočnili od polovice októbra do polovice novembra.

Za desať mesiacov roku 2016 ŽSR plnia grafikon verejnej dopravy na 98,60 % v relatívnom plnení. Potešujúce je číslo 100,49 % v plnení plánu tržieb za použitie železničnej infraštruktúry, pričom v porovnaní s rokom 2015 majú výkony stúpajúcu tendenciu. Prevádzka železničnej infraštruktúry je aj naďalej ovplyvnená rozsiahlou výlukovou činnosťou, vandalizmom a vstupom cudzích osôb v zakázaných priestoroch. V 44. týždni ŽSR realizovali 140 plánovaných výluk, čo malo za následok meškanie 996 vlakov.

Kvôli 16 neplánovaným výlukám meškalo 31 vlakov. V celkovej evidencii figuruje od začiatku roka až 40 pracovných úrazov. Námetník generálneho riaditeľa pre ekonomiku Dušan Šefčík informoval o rokovaní so Železničnou spoločnosťou Cargo Slovakia, a. s. o úprave dohody o vysporiadaní pohľadávky. V súvislosti s výsledkami dohody bolo možné dať všetkým oblastným riaditeľstvám pripočítateľnú položku na vyššie čerpanie nákladov v roku 2016. Vedenie bolo tiež informované o podpise zmluvy na SAP so spoločnosťou Tory

Consulting. V súvislosti s týmto aktom je potrebné zabezpečiť koordináciu a začlenie zamestnancov na vstup do systému SAP podľa jednotlivých nastavení.

Riaditeľ kancelárie GR ŽSR Zsolt Varga informoval o rokovaní pracovnej skupiny na MDVRR ohľadom prevádzky Terminálu intermodálnej prepravy Žilina. Podľa právnych analýz majú ŽSR uskutočniť výber a spustiť proces verejného obstarávania na základe koncesnej zmluvy.

(pav)

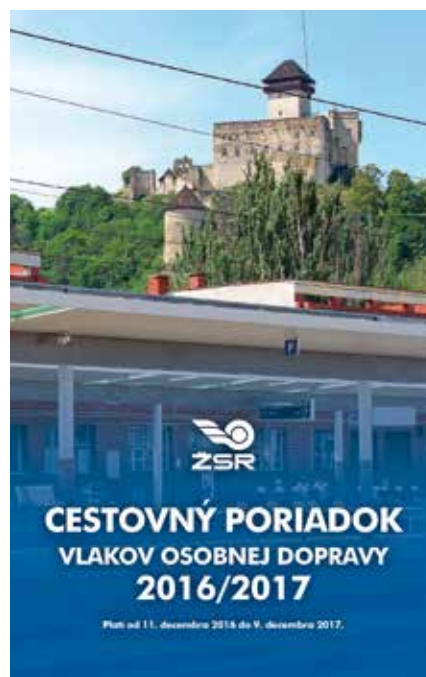
S novým grafikonom pribudnú aj novinky v osobnej doprave

Nástupom nového grafikonu vlakovkej dopravy, platným od 11. decembra 2016, sa na naše trate po necelom roku vrátia aj IC vlaky štátneho dopravcu ZSSK. Medzi Bratislavou a Košicami začnú denne jazdiť dva páry týchto komerčných expresov, pričom trasu zvládnu za štyri hodiny a 42 minút.

Pôjde o najrýchlejšie železničné spojenie západu a východu krajiny. IC vlaky budú odchádzať z Bratislavy o 9.47 hod. a 15.47 hod., z Košíc pôjdu v pondelok až sobotu o 7.31 hod. a 15.31 hod., v nedeľu o 9.31 hod. a 15.31 hod. Povinne miestenkové päťvozňové súpravy budú okrem Bratislavy a Košíc zastavovať aj v Trnave, Žili-

ne, Poprade a Kysaku. Cestovné v týchto nedotovaných vlakoch bude závisieť od konkrétneho dňa a spoja, pričom bude rovnaké v pokladniciach i v internetovej predaji. ZSSK od nového GVD predĺžila aj večerné spojenie rýchlikom R 613 Marlenka z Bratislavy. Vlak odchádzajúci z hlavného mesta o 17.55 hod. do Popradu bude každý deň okrem soboty končiť v Košiciach. V nedeľu dôjde k predĺženiu večerného regionálneho rýchlika Cassovia z Košíc až do Bratislavy. Cestujúci z okolia Banskej Bystrice a Zvolena budú mať možnosť využiť nové priame denné vlaky do Ostravy. V medzištátnej doprave začnú jazdiť priame vozne z východného Slovenska do Viedne, Brna a Chebu.

(red)



NA OBÁLKE

S absolútnou presnosťou sa vrtuľníkom podarilo za 20 minút zložiť ťažké a nadrozmerne zariadenia cez strechu haly TEŽ na popradskej stanici.

Aby železnica bola prvou voľbou pri výbere dopravy

Vážené kolegyně, vážení kolegovia,

na úvod by som rád poďakoval za dôveru, ktorá mi bola prejavovaná. Pozíciu generálneho riaditeľa vnímam ako veľkú profesionálnu výzvu. Na Železnice Slovenskej republiky prichádzam z Dopravného podniku mesta Bratislava, takže agenda dopravy mi nie je neznáma.

Ako som už deklaroval v deň svojho nástupu, moja predstava o dobrom fungovaní ŽSR je založená na tom, že sa železnica stane pre ľudí prvou voľbou pri rozhodovaní, aký druh verejnej dopravy si zvolíť. Aby pri pomyselnom strete cesty a železnice mala cesta vlakom pri rozhodovaní v rodinách prednosť. Kľúčom k dosiahnutiu tohto náročného cieľa je efektivita, kvalitné služby, výborné ľudské zdroje a atraktivita železnice. To predpokladá pohodlné cestovanie po kvalitných a rýchlych tratiach, cenovú dostupnosť, spoľahlivosť a bezpečnosť a profesionalitu zamestnancov. A to nielen v osobnej, ale aj v nákladnej doprave. Slovensko leží na strategickom mieste medzi východom a západom, je len na nás, ako tento potenciál dokážeme využiť. Kvalitná infraštruktúra, rýchlosť, ekologickosť, rozvoj a stabilizácia nových parametrov našich tratí je cesta, ktorá železnicu môže favorizovať pred autami najmä pri preprave strategických komodít.

Viem, že ŽSR sú hlavne o veľkom zázemí a sile ľudí, ktorí svoj život spojili s modrou armádou. Budem sa snažiť využiť vaše skúsenosti a poznatky, rád sa budem vami inšpirovať. Mojim cieľom je osobne navštíviť jednotlivé regióny a pracoviská, aby som sa detailne oboznámil s vašou každodennou prácou v nepretržitej a náročnej prevádzke, s cieľom pozrieť sa na vaše pracovné podmienky a možnosti ich skutočne reálneho zlepšenia.

Mojou prioritou bude maximálne využívať naše zdroje, a to nielen finančné, ale aj ľudské a aj tých, ktorí zodpovedajú za efektívne riadenie.

Rád by som vytvoril tím ľudí, ktorý bude ťahať za jeden koniec povrazu, aby sme dosiahli naše ciele. Viem, že ste tento rok zažili mnoho zmien vo vedení, mnoho slov a sľubov. Budem sa snažiť vás presvedčiť činmi a správnymi a hlavne zodpovednými rozhodnutiami.

ŽSR má svoju históriu, charakterom, legislatívou ohromné špecifiká, ktoré nás na jednej strane favorizujú, na druhej nám v mnohom stavajú ťažké prekážky. Veľmi dôležitá pre akékoľvek zásadné rozhodnutia je podpora rezortného ministerstva. Je to moja úloha, vybojovať pre ŽSR čo sa týka financií, projektov, modernizácie, pokiaľ možno tie najlepšie podmienky a rozhodnutia, vrátane rozhodnutí o rozvoji ľudských zdrojov, prostredia a vybavenia, v ktorých väčšina z vás pracuje. Aby sme nemali dlhodobé problémy v prevádzke, ako a kde zohnať kvalifikovaných ľudí, ktorí dohliadajú na trate a zabezpečujú bezpečnú a plynulú dopravu. Železnica je dnes skôr o staršej generácii, aby však mala svoju budúcnosť, musíme priťahovať aj mladých.

Teším sa na spoluprácu.



Martin ERDÖSSY
generálny riaditeľ ŽSR

Hodinovou mzdou podporme kolegov v núdzi

Ľudské osudy sú nevyspytateľné a nie každý má šťastie prežiť pokojné Vianoce. Nehoda, úraz alebo nešťastie v rodine dokážu vniesť smútok aj do obdobia najkrajších sviatkov v roku. Vedenie fondu SOLIDARITA ale teší, že existuje už veľa životných príbehov, v ktorých mohli podať pomocnú ruku vďaka finančným darcom z radov železničiarov. Človek v ťažkej životnej situácii vždy ľahšie všetko znáša, ak cíti, že na svoje trápenie nie je celkom sám.

Neziskový fond SOLIDARITA zamestnancov Železníc Slovenskej republiky sa v tomto predvianočnom období s dôverou obracia na kolegov železničiarov a dáva možnosť prispieť svojou hodinovou mzdou na pomoc tým, ktorých osudy sú komplikované chorobou alebo stratou blízkeho človeka a ktorých Vianoce budú o čosi smutnejšie. Akciu „Hodinová mzda pre SOLIDARITU“ fond organizuje už od roku 2000 a vždy sa stretáva s pochopením zo strany železničiarov, keď svojimi príspevkami dokazujú, že ich osud kolegov nenecháva ľahostajnými. Príkladom je aj posledná akcia Vianoce 2015, ktorej výnos vďaka železničiarom predstavuje sumu 14 988,58 €.

Fond SOLIDARITA si pripomína v tomto roku 20. výročie svojej existencie. Za toto obdobie pomohol stovkám železničiarom

a ich rodinám formou finančnej podpory pri riešení problémov, vzniknutých predovšetkým v súvislosti s výkonom povolania na železnici. Len v tomto roku SOLIDARITA vďaka peňažným darom poskytla pomoc 25 železničiarom a ich rodinám v celkovej sume 20 400 €. Vedenie fondu vopred ďakuje všetkým zamestnancom železničných podnikov ŽSR, ZSSK a ZSSK Cargo, ktorí aj v jubilejnom roku nezostanú k vianočnej výzve ľahostajní a rozhodnú sa prejavíť spolupatričnosť práve poukázaním svojej hodinovej mzdy na účet fondu. V dnešnej dobe, v ktorej technické riešenia veľakrát nahrádzujú ľudský cit, je to možnosť dokázať, že stále, i napriek životným skúškam, vyhráva dobré ľudské srdce a ochota pomôcť našim kolegom, ktorí to práve potrebujú.

Čo práve robí? Marián Izakovič, riaditeľ OR Zvolen

V tomto období vrcholí sezóna opravných prác na železničnej infraštruktúre a veľkú pozornosť venujeme sledovaniu plnenia plánu nákladov tak, aby sme čo najefektívnejšie využili všetky pridelené finančné prostriedky. Využívame pretrvávajúce vhodné počasie, ktoré umožňuje pokračovať v stavebných prácach. Riešili sme aktuálnu situáciu ohľadom obmedzení traťovej rýchlosti, kde s potešením môžeme konštatovať, že sa podarilo dokončiť práce na rozpracovaných úsekoch Hronský Beňadik - Nová Baňa - Žarnovica a Vlkanová - Radvaň, kde obmedzenia traťovej rýchlosti narúšali plynulosť GVD.

Venujeme sa aj personálnym záležitostiam, ukončeniam pracovného pomeru a riešeniu ďalšieho personálneho obsadenia pracovníkov. V priebehu mesiaca november nám skončí pracovný pomer vedúci oddelenia controllingu, ktorého nebude ľahké nahradiť, nakoľko ide o uznávaného odborníka. Bol by som rád, keby bolo toto miesto



Marián Izakovič

obsadené zamestnancom z vlastných radov, pretože to považujem za určitý druh ocenenia doterajšej práce a aj motivácie. Riešili sme aj preloženie zamestnancov na ich vlastnú žiadosť a z rodinných dôvodov medzi viacerými OR-kami.

Už dlhšie máme problém s obsadením niektorých profesií. Sú to pozície návratný majster, traťový strojník, výpravca, elektromontér. Treba však povedať, že sa tejto oblasti systematicky venujeme a v poslednom období sa nám celkom darilo získať vhodných zamestnancov aj do týchto nedostatkových profesií. Viacerí sú však ešte v kurzoch a zatiaľ nespĺňajú potrebné predpoklady pre samostatný výkon práce. Aktuálne sme riešili aj spôsob prípravy a zasielania požiadaviek na obstaranie na ClaO, keďže došlo k vydaniu novej SR 1011 a ďalších interných riadiacich aktov, týkajúcich sa obstarávania.

(ika), foto: autorka

Zvoľte si svojho zástupcu do Správnej rady ŽSR

Začiatkom budúceho mesiaca, v dňoch 5. až 8. decembra 2016, sa uskutočnia voľby do Správnej rady ŽSR.

Podľa § 5 Zákona o ŽSR č. 258/1993 Zb., v znení neskorších predpisov, jedného člena Správnej rady ŽSR vymenúva a odvoláva minister dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR na základe návrhu, vychádzajúceho z volieb, vykonaných kolektívom zamestnancov.

Spôsob a podmienky voľby tohto člena určuje volebný poriadok. Voľby sa uskutočňujú z dôvodu ukončenia funkčného obdobia členky Správnej rady ŽSR Dariny Fabulovej. Voľby voleného zástupcu zamestnancov železníc do SR bude metodicky usmerňovať a vrcholovo organizačne zabezpečovať od-

bor riadenia ľudských zdrojov GR ŽSR. Bližšie podrobnosti k vzniku volebných komisií ako aj k samotnému priebehu volieb bude obsahovať metodický pokyn námestníčky generálneho riaditeľa pre ľudské zdroje Jany Jakabovej, vydaný v najbližších dňoch.

Lístky do zahraničia si vybavte v novembri

Výdajňa FIP ruší stránkové hodiny v decembri a nebude prijímať ani žiadosti o voľné cestovné lístky do zahraničia.

O vydanie voľného cestovného lístka do zahraničia požiadajte tak, aby vaša žiadosť bola do výdajne FIP doručená najneskôr do 30. novembra. Žiadanky doručené po tomto termíne nebudú akceptované.

Vzhľadom na stále opakujúci sa stav vydaných neprecestovaných voľných cestovných lístkov FIP žiadame zamestnancov, aby uvážene pristupovali k požiadavkám o ich vydanie.

Medzinárodné preukazy v roku 2017

V roku 2017 sa bude prológacia medzinárodných preukazov na zľavu cestovného pre zamestnancov železníc pre oprávnených držiteľov vykonávať na dva roky, t. j. 2017 a 2018, okrem detí vo veku 18 - 25 rokov. Poplatky budú nasledovné:

- prológacia na 2 roky 0,66 €
- prológacia na 1 rok - deti vo veku 18 - 25 rokov 0,33 €

- vydanie nového preukazu na dva roky 0,99 €
 - vydanie nového preukazu pre deti vo veku 18 - 25 rokov 0,66 €
- Medzinárodné preukazy na zľavu cestovného pre zamestnancov železníc Výdajňa FIP

nevydáva na osobný odber. Zároveň upozorňujeme, že cestovné doklady na osobný odber počas stránkových hodín vo Výdajni FIP môže vyzdvihnúť len žiadateľ, rodinným príslušníkom sa nevydávajú.

Odbor riadenia ľudských zdrojov GR ŽSR

Kontrolnummer		Kontrolní číslo	Numéro de contrôle	Dienstvermerke	
Control number		Control number	Indicazioni di servizio	Služobné záznamy	
49006430				Official use	
Meno		Príezvisko		Imprimatur	
Vorname-Prénom-Name-First name		Name-Nom-Cognome-Name		Ausgabestelle - Bureau d'émission - Ufficio d'emissione - Issuing office - Vydáň	
01		XXX		07 / 1	
GR Bratislava				ZELEZNICE SLOVENSKEJ REPUBLIKY	
Unterschrift-Signature-Firma-Podpis				Výdajňa FIP Bratislava	

Oprava výhybky v žilinskom lieviku

Vydržali by ste tri dni uprostred frekventovanej diaľnice? Takýto pocit zažívali žilinskí traťováci pri oprave križovatkovej výhybky na žilinskej stanici. Túto činnosť už robili nespočetnekrát, čo sa prirodzene prejavilo aj na súhre udržiavajúcich zamestnancov. Napriek rutine chlapcov v montérkach sa o náročnosť trojdňovej výluky postaralo exponované pracovné miesto v koľajisku.

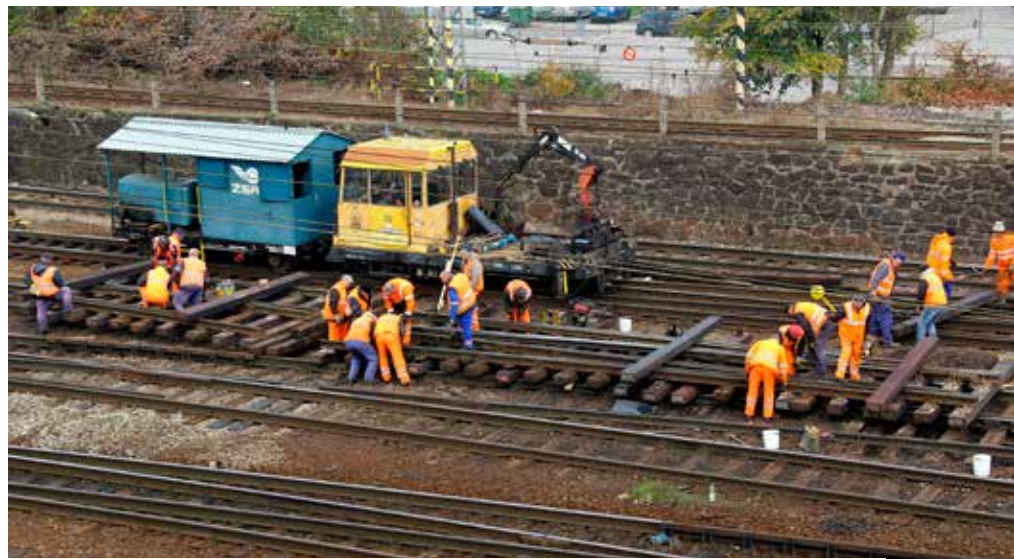
Železničnú dopravu v žilinskom uzle od 8. novembra obmedzovali zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Žilina. V priebehu troch dní opravovali križovatkovú výhybku na bratislavskom zhlaví stanice. Ich úlohou bola výmena 31 dožitých drevených podvalov a zároveň aj odstránenie poškodených súčastí výhybky. Pracovné miesto sa však nachádzalo na najexponovanejšom mieste koľajiska, pre miestnych známe aj ako „lievik“. Oprávnené! „Pozostáva z piatich koľají, do ktorých sa zbieha päť traťových koľají – dvojkolajky z Čadce, Púchova a regionálna trať z Rajca. Druhá strana sa rozvetvuje do staničných koľají. Priepustnosť a vyťaženosť tohto úseku najvýstižnejšie dokumentujú počty vlakov. Podľa aktuálneho GVD v priebehu jedného pracovného dňa prejde týmto úsekom 175 osobných a 98 nákladných vlakov. Všetko sú to pravidelné vlaky, ale realita je iná. Najmä v nákladnej doprave treba počítať aj s vlakmi vedenými podľa potreby, prípadne odrátať odrieknuté vlaky,“ upresňuje Milan Sobek, prednosta ŽST Žilina. K týmto ohurujúcim číslam musíme pripočítať aj plánovaných 71 hnacích koľajových vozidiel, ktoré sa presúvajú medzi stanicou a rušňovým depom, ako aj 31 osobných súprav čistých v stabilnom umývači. To všetko jazdí pracovný deň v „lieviku“! Na odľahčenie záťaže počas výluky bola pre rajeckú trať odrieknutá vlakotvorba nákladnej dopravy a osobné vlaky pre tento smer nahradili autobusy. Taktiež boli odrieknuté technologické činnosti s osobnými súpravami na stabilnom umývači. Nič to ale nemenilo

na fakte, že okolo pracovného miesta po koľajach každú chvíľu niečo prešlo. Traťováci preto museli sledovať nielen samotnú opravu výhybky, ale oči mali doslova aj na chrbtoch, aby dbali na svoju bezpečnosť. V okolítom ruchu železničnej prevádzky vytrhli výhybku a v troch častiach ju presunuli o niekoľko metrov ďalej, aby na nej vymenili dožité podvaly. Ešte v ten istý deň bola výhybka späť na svojom mieste, kde čakala na dosypanie štrku, úpravu geometrickej polohy a zapojenie prestavníkov do elektrických obvodov zabezpečovacieho zariadenia. Napriek vysokej frekvencii vlakov výluka skončila načas a bez komplikácií.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor



Jednotlivé diely výhybky spájali zámočníci koľajových konštrukcií SMSÚ ŽTS TO Žilina.



Traťováci vylúčili tri z piatich koľají v „lieviku“. V prevádzke zostali len dve, ktoré spájali žilinskú stanicu s depom, umývačkou, ale najmä s traťovými smermi na Púchov, Čadcu a Rajec.



Výluka bola vyhradená na výmenu 31 kusov dosluhujúcich podvalov a opravu poškodených súčastí križovatkovej výhybky.



Križovatková výhybka pozostávala z troch častí, ktoré sa po oprave postupne ukladali na pôvodné miesto. Práce sa diali za plnej prevádzky na susedných koľajach.

Stavebný ruch na popradskej

Piatkové ráno bolo 28. októbra na popradskej stanici aj napriek chladnému počasiu krásne – slnečné. Po daždivých a hmlistých dňoch to bol skvelý pohľad aj na tatranské končiare, ktoré sa v slnečnom svite pyšne vynímali nad koľajiskom. Pekné počasie uvítali Popradčania, ale mimoriadne sa mu potešili stavbári, posádka vrtuľníka aj železničiar. Tí mali totiž ráno o 7.30 hod. naplánovanú dôležitú úlohu. Tou bolo dostať cez strechu prístupovej haly TEŽ ťažké a nadrozmerné zariadenie vzduchotechniky.

Išlo o dva veľké kusy vyše jednotonových zariadení, ktoré iným spôsobom nebolo možné dostať do útrobu prestupovej haly Tatranských elektrických železníc (TEŽ). Nepriazeň počasia nežičila tejto akcii a nedovolila vrtuľníku vzlietnuť v prvý plánovaný deň, avšak posledný októbrový piatok to už vyšlo. „Vyšlo to presne podľa plánov a s absolútnou presnosťou sa podarilo zložiť obidve zariadenia v hale TEŽ na určené miesto. Celá akcia trvala 20 minút presne podľa plánov,“ stručne zhodnotil náročnú akciu Milan Hanečák z firmy TEXO PARTNER a. s., ktorý je ako stavbyvedúci v Poprade už od začiatku roka, kedy začala rekonštrukcia s presným názvom Poprad – Tatry, prestupová hala, III. etapa. Spokojní boli aj domáci železničiar, keďže na takúto akciu bolo potrebné množstvo doprav-



Vyšlo to presne podľa plánov a s absolútnou presnosťou sa podarilo zložiť ťažké klimatizačné zariadenia v hale TEŽ na určené miesto. Celá akcia trvala 20 minút, presne podľa plánov sa to stihlo vo vlakovej prestávke.



ných úkonov. Všetko sa podarilo zrealizovať vo vlakovej prestávke. V prvých mesiacoch stavbári venovali pozornosť stavebným úpravám reštauračných a administratívnych priestorov. V novembri sa tu podarilo dokončiť podlahy aj rozvody ústredného kúrenia, betonáž poterov. Pribudli už aj keramické obklady a dlažby, ako aj štukové omietky stien aj ich maľby. Nosnými objektami stavby sú však stavebné úpravy prestupovej haly a nástupíšť TEŽ. Náročnosť prác a stavebného priestoru sú zjavné na prvý pohľad. Samotná rekonštrukcia prestupovej haly si vyžiadala demontáž pôvodných vrstiev strechy od dilatácie a následné zhotovenie novej strechy vrátane tepelnej izolácie. Demontovali sa žalúzie a celé sklenené opláštenie haly. Náročnou činnosťou, ktorú už majú stavbári za sebou, bolo otryskávanie ocelevej konštrukcie haly. Nasledoval náter nosnej konštrukcie a montáž ocelevej konštrukcie pod klimatizačné jednotky. Tie sa nachádzajú nad strechou a budú slúžiť pre celú prestupovú halu. Po ich nainštalovaní, a teda po osadení klimatizačných jednotiek na streche haly, sa dokončievajú aj niektoré nátery a zateplenie západnej strany. „Naši pracovníci dokončili aj rozvod plynu na streche haly a zateplenie štítovej haly,“ povedal Milan Hanečák. Na nástupišti TEŽ sa doteraz urobilo otryskávanie ocelevej konštrukcie pod koľajami a nástupišťom a hotové sú až aj jej nátery. Veľké množstvo stavebných úprav, opráv a úkonov, ktoré sa urobili a je ešte potrebné urobiť, ani nie je možné vymenovať, avšak všetci sa v Poprade tešia na výsledok. Zateplenie a fasáda sa budú realizovať



Posledný októbrový piatok spôsobil na popradskej železničnej stanici rozruch vrtuľník, ktorý bol nápomocný stavbárom.

stanici neutícha



Zrekonštruovaná oceľová konštrukcia na prestupovej hale má už dnes svoje nové nátery.



Tento pohľad na prestupovu halu bude už čoskoro minulosťou. Nové preklenie a nátery konštrukcie budú pôsobiť oveľa estetickjšie.

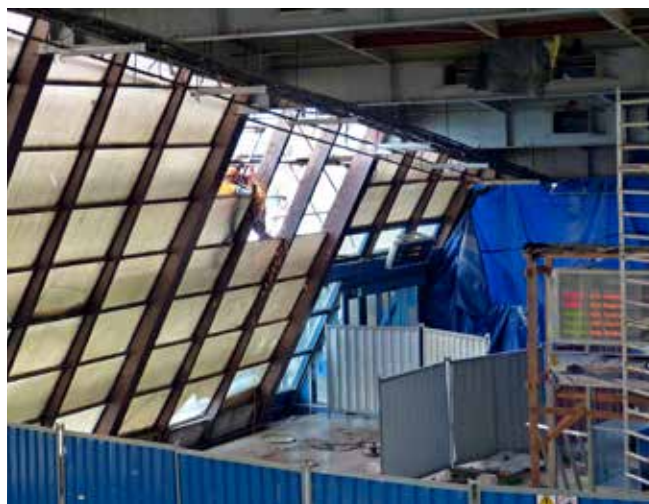


Celá rekonštrukcia na popradskej stanici sa realizuje za plnej prevádzky. Oznamy, vývesky a hlásenia upozorňujú cestujúcich na obmedzenia a zvýšenú pozornosť.

postupne podľa počasia a ukončenie stavby je naplánované na september 2017. Dodávateľ je spokojný s priebehom prác, ktoré napredujú podľa plánu a vedenie stanice je zase spokojné s tým, ako sa doteraz darí sklbiť prevádzku s rekonštrukciou. „Celá stavba je náročná, keďže sa to robí za plnej prevádzky a našou povinnosťou je v prvom rade dohliadať na bezpečnosť. Zatiaľ sa nám to darí aj vďaka cestujúcim, ktorí sú disciplinovaní a rešpektujú obmedzenia. Prijemne nás prekvapuje, že cestujúca verejnosť to berie naozaj pozitívne a sú tolerantní, o čom

svedčí aj to, že nemáme žiadne sťažnosti,“ skonštatoval Martin Čech, dopravný námestník ŽST Poprad – Tatry. Pre dopravákov je počas sťažených podmienok dôležitá dobrá spolupráca nielen so stavbármi, ale aj s dopravcami. A tú si v Poprade pochvaľujú. „Sme radi, že nám počas náročných dlhotrvajúcich výluk vyšli kolegovia zo ZSSK v ústrety a umožnili nám obraty niektorých východziech a končiacich súprav osobných vlakov vo Svite, čo nám zjednodušilo riadenie dopravy,“ pochválil dobrú spoluprácu dopravný námestník.

Dana SCHWARTZOVÁ, foto: autorka a Martin ČECH



Samotná rekonštrukcia prestupovej hale si vyžiadala demontáž pôvodných vrstiev strechy od dilatácie a následné zhotovenie novej strechy, vrátane tepelnej izolácie. Demontovali sa staré žalúzie a zasklenia.



Obnovené hydroizolácie mostov pri Púchove

Na jeseň bolo v traťovom úseku medzi železničnými stanicami Púchov a Lúky pod Makytou rušnejšie než zvyčajne. Zvýšený pracovný ruch spôsobili bratislavskí mostári, ktorí v danom úseku opravovali viacero mostných objektov.

Bratislavskí mostári sa najskôr zamerali na niekoľko mostov v 1. traťovej koľaji. Od 13. septembra až do začiatku októbra súčasne vykonali opravu hydroizolácie na troch betónových mostoch. Najnáročnejšia činnosť ich však čakala v hlavnej časti výluky. Na železničnom moste pri Púchove, preklenujúcom rieku Váh, zrealizovali výmenu uvoľnených nitov, opravu poškodených častí ocelevej konštrukcie mostného objektu a vymenili približne 460 kusov drevených mostníc. Po ukončení prác sa mostári presunuli na druhú traťovú koľaj, kde takisto opravovali poškodené hydroizolácie troch mostných objektov. V spolupráci s traťovákmi museli najskôr zdemontovať koľaje a odstrániť štrkové lôžko, aby obnažili betónové časti mostnej konštrukcie. Až potom mohli klásť geotextíliu aj izolačnú fóliu. Samozrejme, že pred ukončením výluk bolo potrebné opätovne vytvoriť koľajový zvršok a vykonať geometrickú úpravu polohy koľaje. Mostári zároveň opravovali aj zábradlia a ukotvenia kamenných blokov parapiet mostov. V priebehu dvoch mesiacov bratislavskí mostári zrealizovali šesť opráv hydroizolácií na troch mostných objektoch v troch rôznych



Súčasťou prác bola aj oprava poškodených betónových častí mostných objektov.

kilometrických polohách dvojkolajnej trate. Počas nepretržitých výluk bola železničná doprava prevádzkovaná obojsmerne, iba po jednej traťovej koľaji.

(balky), foto: Ján SLÁDEK



V priebehu dvoch mesiacov mostári na trati Púchov – Lúky pod Makytou šesťkrát pokladali izolačné fólie.



Po ukončení opravy hydroizolácie mostného objektu bolo potrebné uviesť železničný zvršok do pôvodného stavu.

Ďalšia nehoda vlaku s kamiónom na Žitnom ostrove

Na vlaky osobného dopravníka RegioJet sa v ostatnom období lepí smola. Ešte stále v myšliach ľudí rezonujú spomienky na strašnú nehodu, ktorá sa udiala 16. septembra vo Veľkom Mederi. Na železničnom priecestí došlo k zrážke osobného vlaku s kamiónom, žiaľ s tragickým koncom. Rušňovodič o niekoľko týždňov podľahol následkom ťažkých zranení. Nepříjemné „dėja vu“ nastalo 8. novembra na železničnom priecestí v Zemianskej Olči. Nákladné vozidlo opäť skrížilo cestu vlaku osobného dopravníka, premávajúceho na trati medzi Bratislavou a Komárnom.

V Zemianskej Olči v komárňanskom okrese sa 8. novembra pár minút po 8. hodine zrazil osobný vlak spoločnosti RegioJet s maďarským nákladným autom prevážajúcim pšenicu. Nehoda sa stala na nezabezpečenom železničnom priecestí s dobrými rozhľadovými pomermi, označenom výstražnými krížmi a dopravnou značkou STOP. Z 20 cestujúcich sa 11 ľudí zranilo ľahko. Rušňovodič vlaku vyviazol zo zrážky bez vážnych zranení, tie však utrpel šofér kamiónu. Pri nehode došlo k vykoľajeniu vlakovej súpravy dvomi podvozkami. Po zadokumentovaní nehody zo strany vyšetrovateľov polície, ŽSR a dopravcu bolo najskôr odstránené nákladné vozidlo. Následne sa podarilo zozbierať a odviezť väčšinu z prevážanej pšenice. Do neskorých večerných hodín zamestnanci ŽSR v spolupráci so spoločnosťou RegioJet pracovali na odstránení poškodenej vlakovej súpravy. Jej nakoľajenie zvládol špeciálny



nehodový koľajový žeriav za pomoci vyprostovacieho cestného žeriava. Počas noci ŽSR zabezpečili mechanizáciu a náhradné komponenty, potrebné na odstránenie poškodenej časti infraštruktúry. Musela sa rozobrať konštrukcia priecestia a vymeniť časť koľajnice, na ktorej bol zistený 1,5-metrový výlom. Po úprave zdeformovanej geometrickej polohy koľaje bolo možné obnoviť jazdu vlakov v úseku Zemianska Olča – Zlatná na Ostrove. Trať bola sprevádzkovaná už na druhý deň, 30 hodín po nehode. Vedenie ŽSR ďakuje svojim zamestnancom a partnerským firmám, ktorí vynaložili nemalé úsilie pri odstraňovaní následkov nehody a podieľali sa na oprave trate. V tomto roku to už bola 34. nehoda na železničnom priecestí a zároveň tretia na tejto trati, pri ktorej sa vlak súkromného dopravcu zrazil s kamiónom.

(balky)

Mostné provizórium zvýšilo bezpečnosť

Košickí mostári počas druhého novembrového týždňa zvýšili bezpečnosť prejazdu vlakov po dočasnom moste - v kilometri 63,124 medzi železničnými stanicami Mlynky – Dobšinská Ladová Jaskyňa na trati Margecany – Červená Skala. Pôvodný jednokoľajný betónový, doskový most je už minulosťou a nahradilo ho mostné provizórium. To bude na tomto mieste slúžiť, kým sa nevykoná komplexná prestavba mosta.

Jednokoľajný betónový most bol postavený ešte v roku 1935 a jeho dĺžka bola 13,4 m. Prestavba je už naplánovaná, dovtedy však bude na prejazd vlakov ponad lesný potok slúžiť mostné provizórium. Zamestnanci Mostného obvodu Košice z košického a margecianskeho strediska miestnej údržby MO v týždni od 7. do 11. novembra pracovali na príprave a zhotovení dočasného mosta vložением mostného provizória počas nepretržitej výluky. Najprv bolo potrebné rozobrať koľaj a následne odstrániť koľajové lôžko, aby bolo možné uskutočniť práce spojené so zhotovením dočasného mosta. Za pomoci „kráčajúcich“ zemných strojov Menzi Muck bol znesený pôvodný nevyhovujúci betónový most vrátane opôr, až po úroveň základov a odstránená



Najprv bolo potrebné rozobrať koľaj a vybagrovat koľajové lôžko, aby bolo možné osadiť mostné provizórium.



Provizórium už premoštuje brehy lesného potoka v Mlynkoch.

časť zemného telesa pre vytvorenie úložných blokov z drevenej rovnaniny. Potom nasledovalo uloženie mostného provizória a následne jeho smerové a výškové doladovanie. V ďalšom kroku už mostárov vystriedali traťováci z SMSÚ ŽTS TO Margecany a namontovali koľaje. Pôvodný betónový most vykazoval znaky obmedzujúce prevádzkovú spôsobilosť, mal trhliny s výluhom cementového kameňa. Po poslednej revíznej kontrole bol most vzhľadom na rozsiahlu degradáciu betónov spodnej stavby odporúčaný na prestavbu, ktorú správca naplánoval na budúci rok. Tá sa bude realizovať počas železničnej prevádzky pod ochranou mostného provizória.

(sch), foto: Martin BALKOVSKÝ a Andrej ZITRICKÝ



Mostári svoju činnosť pomaly končia. Nastúpia pripravení traťováci na zriadenie koľajového lôžka a uloženie koľajnic.



Košickí mostári v plnom pracovnom nasadení.

Rekonštrukcia priecestia v Spišskej Novej Vsi

Koncom októbra zrekonštruovali zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Spišská Nová Ves frekventované železničné priecestie na Markušovskej ceste v Spišskej Novej Vsi. Bezpečný a hladší prechod cestných vozidiel už zabezpečuje nová priecestná konštrukcia STRAIL.

Na oboch traťových koľajach železničného priecestia došlo k odstráneniu starej priecestnej konštrukcie z asfaltu a koľajového poľa s drevenými podvalmi až po pláň železničného spodku. Spišskonovoveskí traťováci zhutnili podložie a zriadili štrkové koľajové lôžko s novým koľajovým polom. Staré drevené podvaly nahradili nové – betónové. Vykonal sa strojné prečistenie štrkového koľajového lôžka v dĺžke 300 m v mieste priecestia na koľaji číslo 1. Obe traťové koľaje sa výškovo upravili do jednej úrovne, aby bol prechod cestných motorových vozidiel cez priecestie plynulý a bezpečný. V ďalšej fáze rekonštrukcie sa vykonala montáž novej celopryžovej priecestnej konštrukcie typu STRAIL. Na záver sa zrealizovalo aj asfaltovanie cestných nábehov pred a za priecestím na ploche približne 150 m² pre bezpečný prechod cestných vozidiel cez priecestie. Rekonštrukčné práce sa realizovali postupne vždy len v jednej – vylúčenej traťovej koľaji. Po druhej – nevylúčenej koľaji bola vlaková doprava obojsmerne prevádzkovaná. Počas výluk došlo len k minimálnym meškaniam vlakov osobnej dopravy.

(sch)



Rekonštrukčné práce na železničnom priecestí v Spišskej Novej Vsi na Markušovskej ceste sa realizovali postupne, vždy len na jednej koľaji, aby bol dopad na železničnú dopravu čo najmenší. Foto: Štefan MORE

Návestidlá v Kysuckom Novom Meste sa zmenili na terče

V polovici októbra, v priebehu piatich dní, došlo na železničnej stanici v Kysuckom Novom Meste k viacerým prípadom rozbitia skiel na návestidlách. Vandali sa zamerali iba na trpasličie zriaďovacie návestidlá. Po treťom poškodení už bolo zrejmé, že nepôjde iba o jednorazovú „zábavku“ a páchatelov bude treba vystríchnuť. Pri štvrtom pokuse už udržiavajúci zamestnanci SMSÚ OZT ZT Žilina výtržníkov prichytili na mieste činu a odovzdali ich polícii.

Návestidlá sú mimoriadne dôležitá súčasť železničnej prevádzky. Rušňovodičom zobrazujú návsti davané dopravnými zamestnancami. Prehliadnutie alebo zámena poškodenej návsti, obzvlášť tej zakazujúcej, môže viesť k nehode s tragickými následkami. Preto je mimoriadne dôležité, aby návestidlá fungovali v bezchybnom stave a ich poruchy odstraňovali návestní



Pri poškodení návestidla takmer vždy dôjde k rozbitiu priehľadného skla, tzv. Fresnelovej šošovky a farebného filtra.

napríklad modré svetlo na zriaďovacom návestidle, je väčšinou indikované kontrolnými žiarovkami na ovládacom pulte zabezpečovacieho zariadenia. Ak je svetlo neaktívne v základnej polohe, jeho nefunkčnosť sa zistí až pri jeho použití alebo počas periodickej údržby vykonanej návestným majstrom,“ ozrejmil Ivan Vodila. Rozbitie farebného filtra a krycieho priehľadného skla v tvare tzv. Fresnelovej šošovky bez poškodenia žiarovky však dopravní zamestnanci nevedia zistiť, preto im takéto prípady zvyčajne hlásia rušňovodiči. Zo svojej pozície na trati hneď zaregistrujú úbytok svetelnosti a zmenu farby návsti. „Rozbitie návestidla zakaždým ovplyvní chod stanice a prácu dopravných zamestnancov, pretože technické zariadenie pre dávanie návsti na jazdu železničného koľajového vozidla musí nahradiť ľudský činiteľ. V prípade dlhodobého vypnutia návestidla je nevyhnutné zaviesť dopravné opatrenia, teda pri vypnutí zriaďovacom návestidle je možné vykonávať posun len na koľajach bez zriaďovacích návestidiel,“ vysvetlil Ivan Vodila. Nad takýmto závažným dôsledkom svojho ľahkovážneho konania určite neuvažovali mladiství výtržníci v Kysuckom Novom Meste, ktorí nakoniec skončili na polícii. Nebezpečnou „zábavkou“ si len krátili cestu zo školy. Nebyť rýchlej reakcie

majstri čo najskôr. „Odstránenie poškodenia zabezpečovacieho zariadenia sa realizuje ihneď po príchode na poruchu. Pre udržiavajúceho zamestnanca platí tzv. reakčný čas, ktorý určuje, dokedy musí prísť na miesto poruchy. Tento čas závisí od kategórie trate a pohybuje sa v rozmedzí 60 až 180 minút. Na trati Žilina – Čadca, na ktorej sa nachádza aj Kysucké Nové Mesto, je reakčný čas stanovený na 120 minút,“ uviedol Ivan Vodila, vedúci oddelenia sekcie OZT OR Žilina. Štatistiky prezrádzajú, že k poškodzovaniu návestidiel dochádza našťastie len ojedinele. Vo väčšine prípadov si výtržníci robia z návestidiel terče a hádzajú do nich kamene pozbierané zo štrkového lôžka. Ak sa trafia s dostatočnou silou, následkom je rozbitá sklenená optika. Ostane už len na náhode, či žiarovka prežije takýto útok bez poškodenia, alebo návestidlo „zhasne“. „Poškodenie žiarovky najskôr zistí dopravný zamestnanec. Aktívne svetlo,



Výtržníci si z návestidiel v Kysuckom Novom Meste spravili terče.



Aj keď sa tvrdí, že črepy prinášajú šťastie, takto rozbité sklá na zriaďovacích návestidlách určite nepotešili dopravných zamestnancov ani návestných majstrov.

a zásahu našich zamestnancov z SMSÚ OZT ZT Žilina, vyčíňanie výtržníkov by zrejme pokračovalo naďalej.

Martin BALKOVSKÝ, foto: sekcia OZT OR Žilina

STALO SA...

Dokončili opravu mosta v Komárne

Železnice SR dňoch 7. - 10. novembra realizovali výlukové práce v medzistaničnom úseku Komárno – Komárno zriaďovacia stanica – Chotín a v železničnej stanici Komárno zriaďovacia stanica, za účelom opravy a údržby železničného mosta v železničnom kilometri 7,814 nad riekou Váh. V rámci výlukových prác sa realizovali dokončovacie práce, ktoré zahŕňali zvoz starých mostníc a koľajníc, montáž ocelových podláh a poistných uholníkov na uvedenom moste. Tiež sa zrealizoval strojný výrub porastu v celom úseku, oprava geometrickej polohy koľaj a výhybiek v ŽST Komárno zriaďovacia stanica.

Medzi Pršou a Holišou opravili železničné priecestie

Začiatkom novembra sa traťovák z Jesenského podarilo opraviť priecestie v úseku železničnej trate Výhybňa Prša a Výhybňa Holiša. Pre cestujúcich vlakmi bola počas prác zabezpečená náhradná autobusová doprava a vodiči áut obchádzali priecestie s jedinečným identifikačným číslom (JIČ) SP 0557 po vyznačených trasách. Večne nespokojní však nemali čas frflať, práce trvali celkove tri dni.

Dôvodom opráv železničného priecestia, ktoré križuje štátnu cestu III/5713, bol jeho nevyhovujúci technický stav. Rekonštrukčné práce boli realizované v dvoch etapách. V prvej sa obnovil železničný zvršok v oblasti železničného priecestia v celkovej dĺžke 35,128 m. Obnova zvršku spočívala vo vytrhnutí pôvodného koľajového roštu, odbagrovania koľajového lôžka, predštrkovania koľaje, pokládke nového koľajového roštu na inventárnych, zjednodušené povedané - dočasných koľajniciach. Nasledovalo

zaštrkovanie a strojná smerová a výšková úprava koľaje. Po konsolidácii podvalového podložja bola realizovaná druhá etapa prác, v ktorej sa vymenili inventárne koľajnice za dlhé koľajnicové pásy v dĺžke 37,58 m. Ďalším krokom bolo zriadenie bezstykovej koľaje a konečná smerová a výšková úprava koľaje. Záver druhej etapy rekonštrukcie priecestia patril montáži priecestnej konštrukcie z celogumových panelov STRAIL a asfaltovaniu nábehov, čo bolo zabezpečené z externého prostredia.

(ika), foto: J. ZMITKO



Prácam prišlo aj počasie, za relatívne dobrých podmienok mohli naši ľudia zrealizovať plánované opravy.



Opravy na priecestí trvali spolu tri dni, takže vodiči áut, ktorí ho museli obchádzať, dlho nehromžili.



Hotové priecestie z celogumových panelov STRAIL. V popredí Vladimír Čeman, koordinátor SMSÚ ŽTS TO Jesenské.

Na trati Bratislava hl. stanica – Vinohrady vymenili koľajnice

Výluka sa realizovala v priebehu týždňa od 8. – 11. novembra. V týchto dňoch sa vykonala súvislá výmena koľajnic v celkovej dĺžke 2400 m.

Po výmene koľajnicových pásov sa následne zriadila bezstyková koľaj technológiou termického zvárania. Dôvodom tejto výmeny bolo zvýšené opotrebenie koľajnic a zistené defektoskopické chyby. Počas výlukových prác bola v uvedenom úseku zavedená znížená rýchlosť na 50 km/h.

Vzhľadom na to, že ide o dvojkolajný úsek Bratislava hl. st. – odb. Vinohrady s pokračovaním do železničnej stanice Bratislava Rača, nebola potrebná na prepravu cestujúcej verejnosti náhradná autobusová doprava.

Nové podvaly na trati Veľký Horeš – Pribeník

Zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Čierna nad Tisou v dňoch od 2. novembra realizovali výmenu podvalov neďaleko Čiernej nad Tisou, v traťovom úseku Pribeník – Veľký Horeš. Plánovaná výluka sa týkala druhej traťovej koľaje, kde traťováci vymenili 300 ks podvalov v čase od 7.00 hod. do 13.30 hod. Práce trvali do 4. novembra. Dôvodom opráv bolo celkové opotrebenie podvalov. Počas výluk zamestnanci ŽSR vymenili staré drevené podvaly za betónové, s použitím stroja Atlas, ktorý bol zabezpečený dodávateľsky. Následne sa uskutočnila smerová a výšková úprava geometrickej polohy koľaje, aby bol zabezpečený normovaný stav. Keďže ide o dvojkolajnú trať, železničná doprava bola počas prác odklonená po prvej koľaji bez obmedzení v osobnej vlakovkej doprave.

Tibor Segeč, Majster SMSÚ ŽTS TO Jesenské, označuje koľajnicu na výmenu.



Odbor projektového riadenia O 180 GR ŽSR

Odbor projektového riadenia (O 180 GR ŽSR) je v prostredí ŽSR novinkou a s jeho riaditeľom Mariánom Líškayom sme sa v krátkosti porozprávali nielen o cieľoch odboru, ale aj o projektoch, ktoré už začali realizovať.

O 180 GR ŽSR začal svoju činnosť v júli tohto roku a v súčasnosti ho tvorí päť zamestnancov. ŽSR sa tým pridali k iným veľkým spoločnostiam, kde existuje útvar, ktorý sa zaoberá otázkami riadenia projektov v rámci organizácie. V súvislosti s týmto odborom sa už zaužívala skratka PMO, ktorá pochádza z anglického Project Management Office. Riaditeľa sme sa spýtali, čím sa tento odbor bude zaoberať. „Vytvorením odboru by sa mala zvýšiť pravdepodobnosť úspechu riešení konkrétnych strategických rozhodnutí a priorit generálneho riaditeľa a vedenia ŽSR. Z uvedeného

dôvodu spadá PMO priamo pod generálneho riaditeľa. Činnosť PMO sa bude teda riadiť predovšetkým aktuálnymi potrebami a požiadavkami našej spoločnosti,“ hovorí Líškay. Od vzniku odboru projektového riadenia sa venovali konkrétnym projektom, najmä programu zvyšovania energetickej efektívnosti. Potrebu takéhoto projektu odôvodňuje riaditeľ takto: „Zákon o energetickej efektívnosti ukladá povinnosť veľkým podnikom, kam patrí nepochybne aj ŽSR, správať sa z energetickeho hľadiska efektívne. Sme spoločnosť, ktorá z hľadiska energie

spotrebované v nich. Každá ušetrená jednotka energie má priamy súvis s nákladmi ŽSR, čo je v dnešnej dobe jeden z kľúčových ukazovateľov našej ekonomickej výkonnosti. Každá moderná spoločnosť sa musí správať aj ekologicky, v neposlednom rade má teda ušetrená energia priamy súvis a dopad na životné prostredie. Preto má veľký význam venovať sa zvyšovaniu energetickej efektívnosti ŽSR,“ vysvetľuje Marián Líškay.

Začiatkom októbra schválilo vedenie ŽSR rozpracovanie koncepcie zvyšovania energetickej efektívnosti do programu, ktorý vytvára rámec pre konkrétne projekty. Novinkou v tomto prípade je, že v rámci tohto schváleného programu vznikol zásobník úloh, ktorého podstata je v tom, že do tohto zásobníka majú možnosť priebežne posielat' svoje návrhy všetky VOJ a ostatné útvary. „V praxi to znamená, že na každej úrovni môže vzniknúť nejaká iniciatíva na vylepšenie pomerov spotreby energií, ktorá sa môže premeniť na konkrétny projekt. Som rád, že už dnes nám prichádzajú zaujímavé podnety,“ dodáva na záver riaditeľ odboru projektového riadenia. O tomto projekte vás budeme informovať v ďalších číslach Ž semaforu.

(pop)



Marián Líškay, riaditeľ nového odboru projektového riadenia.

tickéj náročnosti patrí do vyššej kategórie, pretože, laicky povedané, nielen dodávame elektrickú energiu vlakom a spravujeme rozsiahlu infraštruktúru, ale vzhľadom na vysoký počet budov v majetku ŽSR musíme myslieť aj na energetickú hospodárnosť budov a na energie

Aj v Červenci priložili ruku k dielu spoločne

Železnice a obec Červenica sa spoločnými silami podieľali na oprave železničnej zastávky. Všetko sa dá, len treba chcieť – tak tento leitmotív sprevádza všetky naše články o spolupráci železnice s obcami, mestami. A dnes máme ďalší spoločný počin a opäť z dielne Prešovčanov. Na konte dobrej roboty si pred zopár dňami pripísali prešovskí budovári Červenicu.

Železničná zastávka Červenica leží na trati Prešov – Lipany, neďaleko Sabinova. Budova zastávky bola v úbohom stave, a tak sa naši kolegovia z SMSÚ ŽB Prešov spolu s vedením obce dohodli, že tento stav zmenia a staničku opraví. V októbri opravili naši budovári vnútorné a vonkajšie omietky, natreli fasádu, okná aj parapety. Vchodové dvere vymenili aj so zárubňou. Nový náter dostala aj strecha a ďalšie klampiarske prvky. Aj interiér zastávky - čakáreň aj pokladňa voňajú novou maľbou. K dobrému vzhľadu prispeli aj nové označenia na budove a na peróne, ako aj oprava zábradlia.

Ruku k dielu priložili aj obecní zamestnanci, ktorí vyčistili priestor v okolí budovy, pokosili celé priestranstvo okolo staničky, rozmiestnili odpadkové koše a natreli zábradlia. Elektrikári vyčistili svietidlá a vonkajšie osvetlenie a obnovili nátery stĺpov vonkajšieho a perónového osvetlenia.

Nám ostáva veriť, že Červenica nie je poslednou opravenou a vynovenou staničkou. V prípade prešovských budovárov nepochybujeme, ale radi privítame podobné príspevky aj z ostatných pracovísk železničných budov.

(sch), foto: Peter PLAVČAN





POZOR! Pracujem v kolaji!

Bezpečnostný štítok a jeho používanie

Aby nedochádzalo k nesprávnemu používaniu bezpečnostného štítka u dopravných zamestnancov, vysvetlíme si jeho správne používanie. Bezpečnostný štítok svojím vzhľadom upozorňuje dopravného zamestnanca na jeho povinnosť zaisťovať bezpečnosť jeho držiteľovi. Bezpečnosť sa zaisťuje len pre hlásenia o pohybe koľajových vozidiel a dovoľenie pohybu k pracovnému miestu cez prevádzkový priestor pri výkone prevádzkovej činnosti.

Prevádzková činnosť je pracovná činnosť (napr. stavebné, údržbárske, opravárenské, rekonštrukčné, modernizačné, meračské a i. práce, ktoré je z dôvodu zabezpečenia chodu prevádzky potrebné vykonať) vykonávaná na železničnom zvršku, spodku a na ostatných železničných stavbách a zariadeniach v prevádzkovom priestore (napr. aj výmena podvalu, výkop jamy pre osadenie pätky stožiara, ale aj čistenie a mazanie výhybky a i.), alebo by sa pracovnou činnosťou priblížilo, resp. by zasahovalo do voľného schodného a manipulačného priestoru (priestoru možného ohrozenia).

Prevádzkový priestor je priestor, kde sa nachádza jedna koľaj alebo viac koľají, po ktorých je vykonávaný pohyb koľajových vozidiel (v čase pohybu koľajového vozidla je to zároveň priestor možného ohrozenia) a závisí od rozchodu koľaje a rýchlosti koľajových vozidiel (napr. pri normálnom rozchode a rýchlosti 50 km/h je to vzdialenosť 2,50 m od osi koľaje).

Poznáme bezpečnostný štítok s nápisom: **POZOR! PRACUJEME V KOLAJI!** pre jedného zamestnanca, alebo v množnom čísle - **PRACUJEME V KOLAJI!** a slúži pre zabezpečujúceho zamestnanca a pre vedúceho pracovnej skupiny.

Ak nie je technicky možná vzájomná komunikácia medzi dopravným zamestnancom a zamestnancom vykonávajúcim prevádzkovú činnosť, nesmie požadovať zamestnanec vykonávajúci prevádzkovú činnosť prevzatie bezpečnostného štítka dopravným zamestnancom, ale musí si svoju bezpečnosť, bezpečnosť zabezpečovaného zamestnanca alebo vedúceho pracovnej skupiny zabezpečiť predpísaným spôsobom.

Po prevzatí bezpečnostného štítka od osamelého zamestnanca, zabezpečujúceho zamestnanca alebo vedúceho pracovnej skupiny je dopravný zamestnanec povinný dohodnutým spôsobom a včas vyrozumieť osamelého zamestnanca, zabezpečujúceho zamestnanca alebo vedúceho pracovnej skupiny o pohybe každého koľajového vozidla k jeho pracovnému miestu a cez jeho pracovné miesto, ako aj do jeho bezprostrednej blízkosti a o každej mimoriadnosti, ktorá má a môže mať vplyv na jeho bezpečnosť.

Na infraštruktúre ŽSR je veľa pracovných činností, ktoré si okrem bezpečnostného štítka vyžadujú ešte aj iné zaistenie bezpečnosti, či už vo vzťahu prác vo výškach a nad voľnou hĺbkou, k vlakovej doprave, zabezpečovaciemu zariadeniu, pevných trakčných zariadení, pri práci na elektrickej inštalácii, alebo v jej blízkosti a pod, napr.:

- zavedením plánovanej výluky koľaje (pozri predpis ŽSR Z 1 a SR 1004 (D)),
- zavedením napätovej výluky trakčného vedenia (pozri predpis ŽSR Z 1 a SR 1004 (D)),
- neplánovanou výlukou koľají, zabezpečovacieho zariadenia a pevných elektrických trakčných zariadení (pozri predpis ŽSR Z 1 najmä čl. 1164),
- prechodným obmedzením tratovej rýchlosti (pozri predpis ŽSR Z 1),
- zabezpečením pracoviska výstražnými terčmi (pozri predpis ŽSR Z 2),
- stanovením bezpečnostnej hliadky, predsunutej bezpečnostnej hliadky (pozri predpis ŽSR Z 2),
- strážnikom trate z dočasne zriadeného stanovišťa (pozri predpis ŽSR Z 2),
- uplatnením zníženia rýchlosti vedúcim prác u dopravného zamestnanca pre koľajové vozidlá po susednej koľaji vedľa pracovného miesta (najmä vzhľadom na odstupové vzdialenosti),

- pre skrátenie minimálnej vzdialenosti začiatku stráženého úseku od pracovného miesta môže sa prechodne znížiť rýchlosť (zaistením prechodne obmedzenej tratovej rýchlosti),
- pri práci vo výške a nad voľnou hĺbkou (zabezpečenie proti pádu, a to kolektívnym zabezpečením alebo osobným ochranným pracovným prostriedkom) v zmysle Prílohy č. 6 k vyhláske č. 147/2013 Z. z., ako aj predpisu ŽSR Ok 6,
- pri práci v blízkosti trakčného vedenia (zóny priblíženia) pod napätím, príkazom B o nariadených technických a organizačných opatreniach slúžiacich na zaistenie bezpečnosti pracujúcich pri práci na elektrickej inštalácii alebo v jej blízkosti, v zmysle STN 34 3100 a STN 34 3109.

Je potrebné si uvedomiť, že všetky tu vymenované činnosti, ak sa vykonávajú v prevádzkovom priestore, musia byť zamestnanci zaistení nielen voči vyrozumieniu o pohybe koľajového vozidla (bezpečnostným štítkom), ale musia sa chrániť aj pri prácach vo výške alebo nad voľnou hĺbkou (použitím predpísaných osobných ochranných pracovných pomôcok). A ak sa práce vykonávajú v blízkosti trakčného vedenia, tak aj príkazom B (prípadne zavedením napätovej výluky trakčného vedenia).

Veľakrát sa stáva, že zamestnanci SMSÚ TO (traťováci) rozoberú časť koľaje alebo výhybky a na takúto činnosť si zaistia bezpečnosť len bezpečnostným štítkom, čo je neprípustné. Musí sa zabezpečiť aj bezpečnosť vlakovej dopravy (musí sa uplatniť čl. 1164 predpisu ŽSR Z 1!).

Obdobná situácia nastáva pri oprave alebo údržbe zabezpečovacieho zariadenia na priesectí, kde zamestnanci SMSÚ OZT nepoužívajú (neuplatňujú) bezpečnostný štítok podľa predpisu ŽSR Z 2 (čím porušujú tento predpis a ich bezpečnosť v prevádzkovom priestore je ohrozená!), ale postupujú len v zmysle predpisu ŽSR Z 1, Z 12 a ZS 1.

Nesprávne používanie bezpečnostného štítka je príčinou úrazov

Zo zisťovania príčin pracovných úrazov je možné konštatovať, že sa nepochopil význam a použitie bezpečnostného štítka z pohľadu dopravného zamestnanca, ako aj vedúceho pracovnej skupiny.

Lebo, ak sa napríklad:

- vykonávali práce autožeriavom z pozemnej miestnej komunikácie s priblížením sa pod trolejové vedenie (obchádzacie lano) v ŽST Vlkanová, tak namiesto zavedenia napätovej výluky a príkazu B sa pracovisko zaistilo zle, a to bezpečnostným štítkom, čo bolo neúčinné, nedostatočné a zapríčinilo to dva závažné pracovné úrazy,
- zaviedlo len prechodné obmedzenie tratovej rýchlosti od určitej km polohy smerom od ŽST Hajnačka, nežiadal sa súhlas o nasadenie ľahkého koľajového prostriedku od dopravného zamestnanca a neodovzdal sa ani bezpečnostný štítok, čo zapríčinilo smrť zamestnanca a závažný pracovný úraz.

Sú aj prípady, že napr. v ŽST Príbovec odovzdal vozňový zámočník výpravcovi výstražný štítok - NEPOHYBOVAŤ na odstavené vozidlá bez hnacieho koľajového vozidla (čo nie je v súlade s čl. 426 predpisu ŽSR Z 2) a výpravca postupoval ako pri odovzdaní bezpečnostného štítka (čo je opäť nesprávny postup!). Keďže činnosť vozňového zámočníka je obslužná činnosť, na ktorú sa neodovzdáva bezpečnostný štítok, tak sa malo postupovať v zmysle čl. 424 predpisu ŽSR Z 2 a čl. 149 predpisu ŽSR Z 1.

Spracoval: Dezider Bojda

Autor je inžinierom, autorizovaným bezpečnostným technikom, HI BOZP a garantom predpisu ŽSR Z 2 (O 440 GR ŽSR)

ČIERNA NAD TISOU

Čierna nad Tisou je jednou zo železničných staníc v obvode OR Košice, kde sa uplatňujú štandardy. Aj keď staničná budova neďaleko ukrajinskej hranice si už dlhší čas pýta komplexnú rekonštrukciu, zatiaľ k nej nedošlo. Zaradená je v pláne na roky 2016 – 2019. Budovatári však v tomto roku urobili poriadny kus práce, aby sa plnenie štandardov aspoň z časti naplnilo.

Potešujúcou správou je, že vo vestibule pribudlo WC a vybudovala sa rampa pre imobilných cestujúcich. Všetkým cestujúcim už slúži aj nový informačný systém na stanici. Zamestnanci z SMSÚ ŽB opravili omietky vo vestibule aj v hygienických zariadeniach a následne ich aj vymaľovali. „Vo vestibule sme natreli rozvody ústredného kúrenia a radiátory, vymenili zariadené predmety v hygienických priestoroch pre cestujúcu verejnosť, odstránili rôzne nepotrebné konzoly,“ začal s vymenovaním



Čierna nad Tisou je významným železničným uzlom na ukrajinskej hranici, keďže ide o najväčší suchozemský prístav na Slovensku. Komplexná rekonštrukcia staničnej budovy je zaradená v pláne na roky 2016 – 2019.



Vo vestibule čierňanskej stanice pribudlo WC pre imobilných cestujúcich a rampa pred vstupom do budovy.

prác Csaba Širokman, vedúci SMSÚ ŽB Čierna nad Tisou. Vymenili sa nápisy a označenie stanice a odstránilo sa nepotrebné a dožité oplatenie pod perónom. Dôležitou činnosťou bolo prečistenie kanalizačného

potrubia a šácht. Domáci budovatári odstránili aj nefunkčné fontánky na pitie vody pri nástupišti, ktoré už neslúžili svojmu účelu. Nový náter dostali aj všetky zámočnícke prvky na stanici. „Obnovou prešiel

aj objekt elektrickej rozvodne, kde sme opravili vonkajšie omietky, natreli sme fasádu a doplnili klampiarske prvky,“ pokračuje vo vymenovaní vykonaných prác vedúci strediska. V Čiernej nad Tisou sa odstránili aj grafity a aspoň čiastočne sa opravila dlažba pod perónom. Aj napriek snahe budovárov a množstvu práce, ktoré už na stanici vykonali a vylepšili tak prostredie stanice aj okolia, komplexnú rekonštrukciu všetci netrpezlivo očakávajú, a to nielen z dôvodu naplnenia projektu štandardizácie, ale najmä z dôvodu, že pod mnohé zariadenia sa už podpísal zub času. Komplexná rekonštrukcia staničnej budovy má v pláne riešiť výmenu okien, dverí, opravu strechy aj fasády, ale aj novú elektroinštaláciu, kanalizáciu a ďalšie potrebné opravy a výmeny.

(sch), foto: Csaba ŠIROKMAN a Štefan MORE

Budovatári odstránili nečistoty aj grafity a aspoň čiastočne sa opravila dlažba pred budovou.



Tunel pri Jablonici dejiskom taktického cvičenia

Štvrtok, 20. október, hlboká noc, železničný tunel neďaleko od Jablonice. Idúci osobný vlak zrazu vrazí do spadnutého stromu, následkom toho sa vykoľají a na mieste je niekoľko uväznených zranených. Tento scenár je našťastie iba zinscenovaný, avšak čo by sa dialo, keby sa to stalo realitou? Sú na to hasiči a železničari pripravení?

V rámci dlhodobu pripravovaného taktického cvičenia Okresného riaditeľstva Hasičského a záchranného zboru v Senici s názvom Železničný tunel 2016 sa vlak skutočne vykoľajil, všetko však bolo pod drobnohľadom nielen hasičov, ale aj zamestnancov Oblastného riaditeľstva Trnava. Dejiskom cvičenia bol tunel, ktorý sa nachádzal medzi výhybnou Buková a výhybnou Dúbrava na elektrifikovanej trati Trnava – Kúty. Elektrická jednotka 761 Jánošík sa vo vnútri tunela vykoľajila v dôsledku spadnutého stromu pred tunelovým portálom P2. Nasledovali záchranné práce, ktorých cieľom bolo dostať zranených čo najrýchlejšie do bezpečia. Na

záchrane sa podieľali aj zamestnanci ŽSR. Pred samotným zásahom bolo nevyhnutné zoskratovať trakčné vedenie, čo zabezpečili zamestnanci SMSÚ EE TV Bratislava. Železnice boli požiadané aj o pomoc pri transportovaní zranených z tunela, a to zabezpečili pomocou motorového vozíka zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Trnava. Na celkovej koordinácii a plánovaní taktického cvičenia sa podieľalo oddelenie krízového riadenia a ochrany OR Trnava. „Bolo to prvé cvičenie podobného druhu v obvode OR Trnava. Verím, že poznatky, ktoré toto cvičenie prinieslo jednotlivým zasahujúcim zložkám, ale aj zamestnancom železníc, budeme vedieť



Osobný vlak sa vykoľajil v tuneli po náraze na spadnutý strom na trati pred tunelovým portálom P2.

zúžitkovať pri mimoriadnostiach, ktoré, ako všetci dobre vieme, neobchádzajú ani železnice,“ uviedol vedúci oddelenia Peter Molda.

(pop)



Zranených sa z tunela podarilo dostať trnavským traťovým vozíkom pomocou motorového vozíka.



Akcia Železničný tunel 2016 preverila schopnosti zásahu všetkých záchranných zložiek aj železničiarov.

Rokovanie expertov železničnej infraštruktúry Vyšehradskej štvorky

O aktuálnych organizačných zmenách a problémoch z jednotlivých krajín V4 informovali manažéri železničnej infraštruktúry koncom októbra v Plzni. Tam sa uskutočnilo v poradí už XV. stretnutie expertov železničnej infraštruktúry členských krajín.

V rámci programu odzneli prednášky a diskusie z oblasti diagnostiky, technológie údržby a opráv železničného spodku, rekuperácie elektrickej energie, diagnostiky koľajníc a výhybiiek, plnenia ustanovení jednotlivých TSI. Naši kolegovia prezentovali výstupy z rokovania zo Strečna k problematike bezpečnosti na železničných priecestiach, kde okrem alarmujúcich štatistík nehôd na priecestiach odzneli aj návrhy k zjednoteniu označení železničných priecestí v jednotlivých krajinách. Súčasťou odborného programu rokovania bola aj exkurzia na stavbe železničného tunela v Ejpoviciach, ktorý je budovaný v rámci investičnej akcie Modernizácia trate Rokycany – Plzeň. Tunel v dĺžke 4 150 metrov bude po jeho dokončení najdlhším železničným tunelom na území



A nechýbalo ani spoločné záverečné foto.

Českej republiky. Na stretnutí sa schválil program na nasledujúce stretnutie v Maďarsku, kde bude hlavnou témou problematika železničných podvalov, procesov certifikácie a schvaľovania výrobkov, zvyšovanie energie-

tickej efektívnosti železničnej infraštruktúry či životnosť a spôsob údržby výhybiiek. ŽSR pripravila v roku 2017 stretnutie, kde sa bude rozprávať a vymieňať si poznatky na tému diagnostiky železničného spodku.

(DB)



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 OKTÓBROVEJ FOTOHÁDANKY JE:
ŽST Kežmarok.

VÍŤAZKOU SA STALA A VECNÚ CENU ZÍSKAVA:
Teréria BODISOVÁ zo Slivníka

BLAHOŽELÁME!



(sch), foto: Róbert NOVÁK

- Prosím si päť pascí na myši. Predavač sa čuduje: - Načo vám budú? Ved' ste kúpavali už včera, aj prevčerom. - ... tajnička.				Pomoc: akov, Inés, iota	balkánska objemová jednotka	dĺžka života	chod'	napodo- benina		2. grécke písmeno	bodavý hmyz	Demokra- tická únia	mesiac (bás.)	prebral sa k životu			
				ľahký nákladný automobil					pichlo								
				1													
				v poriadku (z anglič.)				vojenský oddiel							básnický zápor		
plúž				posluho- vač							lúpež						
Jozef Vysočani	južný olejnätý strom	premie- šava	Okresný výbor americium (zn.)		obec pri Galante						usadenina						
					pohrebne hostiny						úradná budova						
druh Fatímy					hromada, množstvo					Ústredná rada			domáce meno Kristíny	španielske ženské meno (Agnesa)			
					azerbajdž. prístav					dopravný prostriedok							
limit (skr.)				väzenie (hovor.)					dá spať								
				Multiple Ter- minal Access					možno								
druhá dvojhĺaska			meno spis. Twaina					orient. rzpr. hrdina									
			erbium (zn.)					EČV okr. Brezno									
2																	
sidlo vo Švajčiarsku						rev					úžas (bás.)						

Ozubnica Tisovec – Pohronská Polhora oslávila 120 rokov

Jediná a jedinečná ozubnicová železničná trať Tisovec – Pohronská Polhora oslávila v ostatných dňoch neuveriteľných 120 rokov. Kým v minulosti jej ojedinelosť viac - menej nikto veľmi neprežíval, v súčasnosti, po stovke rokov sú aj amatérski nadšenci železnice fascinovaní touto stavbou.

Trať bola sprevádzkovaná v roku 1896. Uľahčovala spojenie medzi železničiarimi v Tisovci, Podbrezovej a Hronci. Trať je dlhá 41,2 km, prekonáva horský hrebeň Slovenského Rudohoria cez sedlo Zbojská, kde je stúpanie až 50,2 promile. Náročný horský terén, ktorým železnica vedie, má celkové prevýšenie 314 m a prechádza aj po dvoch až 36 m vysokých viaduktoch známych ako viadukt Pod Dielom a Čertov most. Ozubnicová trať Pohronská Polhora - Tisovec je kultúrnou pamiatkou a je jediná v Európe. Len tu sa môžete ozubnicovým parným vlakom previezť po železnici normálneho rozchodu. Výročnú trať si v posledných októbrových dňoch užili aj všetci tí, ktorí sa zúčastnili slávnostnej jazdy. Zážitok to bol neuveriteľný, veď jesenná príroda a hory Muránskej planiny sú zárukou čarovnej atmosféry. Prevádzka ozubnicovej železnice Pohronská Polhora – Tisovec bola slávnostne otvorená dňa 3. 11. 1896. Túto



Záujem previezť sa ozubnicovým parným rušňom bol naozaj veľký.



Ozubnicový parný rušeň T IV c 4296 nechýbal počas osláv ani na trati.

udalosť si pripomenuli nadšenci a organizátori z OZ Zubačka októbrovou jazdou historického vlaku s ozubnicovým parným aj motorovým rušňom na jubilujúcej trati. V stanici Tisovec bola aj výstava železničných vozidiel a modelového koľajiska. Ozubnicová železnica Pohronská Polhora – Tisovec je jednou z dvoch dodnes zachovaných ozubnicových železníc normálneho rozchodu s ozubnicou sústavy Abt na európskom kontinente. V roku 2008 sa stala kultúrnou pamiatkou.

(ika), foto: M. SLABEJ



Jazdu historického vlaku na viadukte Pod Dielom zachytil Pavol Hradský.

Banskobystrickí traťováci si poradili s obrovskou skalou

Banskobystrickí traťováci si nestihli vydýchnuť po rozsiahlych výlukových prácach medzi Banskou Bystricou a Zvolenom a opäť mali v druhej polovici októbra plné ruky práce. Tentokrát pre spadnutú skalú v úseku medzi Banskou Bystricou a Radvaňou.



Spadnutá skala v úseku medzi Kostiviarskou a Uľankou spred troch rokov.



Spadnutá skala medzi Banskou Bystricou mesto a Radvaňou z 21. októbra.

Približne tonový balvan na trati nahlásila pokladnička zo zastávky Banská Bystrica mesto. Šikovní traťováci si však so skalou, aj pomocou MUV69 s hydraulickou rukou poradili v rekordnom čase a vďaka nim bola doprava prerušená len niečo vyše hodiny. Traťová koľaj zostala zjazdná a bez obmedzení.

Naposledy v rovnakom úseku spadla skala vo februári tohto roku a pred tromi rokmi sa zo svahu medzi Kostiviarskou a Uľankou skotúlala približne trojtonová skalnatá ozruta. Jej odpratávanie trvalo tunelárom a traťovákam z Banskej Bystrice dva dni a museli ju rozbiť vzduchovými zbjáčkami.

(ika), foto: Z. Kováčik

Železničná zastávka ožila vďaka sprejerovi

Časy, keď boli sprejeri zaznávaní, sú dávno preč. V súčasnosti niektorí z nich dokážu svojim dielam vdýchnuť umelecké čaro a pouličné umenie tak dopriať úplne každému. Rovnako ako graffiti writer, alebo ak chcete sprejer, ktorý skrásil bufet na zastávke Banská Bystrica mesto.

Vystupuje len pod umeleckým menom Panika 71, takže jeho skutočné meno ani nezverejňujeme. Nič to však nemení na fakte, že parná mašinka z dávnych čias pod jeho rukami a vďaka špeciálnym sprejom na stene bufetu do-

slova ožila. Práca trvala mladému mužovi tri dni, minul na ňu 30 sprejov a výsledkom sa kochajú nielen cestujúci, ale aj náhodní okoloidúci, alebo skôr cielene okukávajúci nadšenci všetkého pekného.

(ika), foto: autorka



Takáto ohava zdobila kedysi stenu bufetu v priestoroch zastávky Banská Bystrica mesto.



Takýto podarený výtvor je na rovnakej stene v súčasnosti.

Aj prácu železničiarov sme prezentovali na veľtrhu práce

Až 58 vystavovateľov sa 28. októbra stretlo v Trnave na treťom pokračovaní veľtrhu práce JobSpoTT. Cieľom bolo ponúknuť pracovné príležitosti a predstaviť miestnych aj celoslovenských zamestnávateľov. Účasť viac ako štyritisíc návštevníkov svedčí o záujme ľudí o toto podujatie. Návštevníci boli z radov stredoškolskej mládeže, vysokoškolákov ale aj dospelých, hľadajúcich si nové uplatnenie. Medzi vystavovateľmi mala zastúpenie aj naša firma. Železnice SR a ponuky práce odprezentovali zamestnanci odboru ľudských zdrojov spolu s OR Trnava. Okrem toho, že Trnavčania boli na domácej pôde, práve v regióne trnavského oblastného riaditeľstva je nedostatok najmä dopravných pracovníkov. Železnice SR ponúkajú funkcie ako posunovač, návestný majster, elektrikár, elektromontér silnoprúdových zariadení, signalista, výpravca, dozorca výhybiek a ďalšie. O ktoré konkrétne profesie prejavia záujem uchádzači, možno aj z návštevníkov veľtrhu, to sa dozvieme neskôr.

Pre maturantov sa na veľtrhu ponúkajú napríklad aj okrúhle stoly so zamestnávateľmi, ktorí radili, ako si správne vybrať prácu a ako postupovať pri nástupe do prvého zamestnania. K dispozícii boli kariérové poradkyne, odborníci, ktorí radili ako si nájsť prácu cez sociálne siete a ako zvládnuť pohovory.

(red)

