

ROČNÍK XXV ŽELEZNIČNÝ JANUÁR 2017



SEMAFOR

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY



Snehová lavína zasypala trať

**ŽSR - najväčší zamestnávateľ
na Slovensku**

Počet nehôd na priecestiach klesol

Foto: Martin PAVELEK



Prihovor generálneho riaditeľa ŽSR

Vážené kolegyně, milí kolegovia,

nech už vás začiatok nového roku 2017 zastihol na „koľajach“ pracovných povinností alebo na tých „odstavných“, kde sa vám predsa len po dlhých mesiacoch pracovného nasadenia podarilo oddychovať v kruhu blízkych a bez železnice, dovoľte mi zaželať vám úprimne do nového roku najmä veľa zdravia, šťastia, lásky a spokojnosti a tiež veľa trpezlivosti a odvahy v radoch modrej armády. A, samozrejme, aj veľa úspechov a splnených osobných prianí.

Kolegovia a kolegyně, osobitne by som aj touto cestou rád poďakoval stovkám tých z vás, ktorí ste aj počas sviatkov slúžili a dbali vo dne v noci o to, aby vlaková prevádzka fungovala, aby ste sa vyrovnali s výčinnými počasia, mrazov, mimoriadností a každodenných povinností aj v slávnostnom čase. Hoci sa vám niekedy môže zdať, že to považujeme za samozrejmosť, aj toto je príležitosť na to, aby som vám v mene svojom, ale aj v mene celého vedenia ŽSR, vyjadril obrovské poďakovanie. Uistujem vás, že prácu každého jedného z vás bez ohľadu na pracovné zaradenie, mesto či miesto výkonu práce, si vážime.

Máme za sebou ďalší rok, ktorý priniesol veľa zmien. Napriek tomu si dovoľujem povedať, že bol úspešný, a to predovšetkým vďaka vám a vašej práci. Viem, že ste veľmi citlivo vnímali príliš časté zmeny vo vedení počas roka, ktoré so sebou priniesli neurčité postupy, vyčkávanie na rozhodnutia, opatrné kroky. Prvoradou úlohou mojou a mojich najbližších kolegov bude dať vám v podobe jasných rozhodnutí, osobných stretnutí, vyriešenia dlho neriešených problémov dôkaz, že sme začali efektívne konať, že sa nezdržujeme váhaním, zbytočným politikárčením, ale že tak, ako u väčšiny z vás v prevádzke, musí byť po nás jasný výsledok práce.

Rok 2017 je 169-tým rokom neuveriteľne bohatej a obdivuhodnej histórie železnice na území Slovenska. Nech už prevládalo akékoľvek obdobie, nikto nikdy nespochybňoval význam železnice, jej dôležitú úlohu spájať mestá a miesta, ľudí a ich osudy, aj keď veľakrát s nepredvídanými odbočkami, výhybkami či nástrahami všedných dní.

Nakoľko je začiatok roku, rád by som vám všetkým na tomto mieste predostrel ambície, ktoré mám ja a celé vedenie ŽSR v tomto roku:

1. Zlepšiť vaše podmienky práce na železnici, úroveň vybavenia, spôsob ohodnotenia. Rozvoj aktivít pre získavanie

mladých ľudí na odborné pozície v prevádzke a, naopak, optimalizácia zdvojených či viacnásobných obslužných činností, veľakrát na úkor prevádzky.

2. Včasný zabezpečenie súčastí pre údržbu a rozvoj infraštruktúry, s tým súvisiace prehodnotenie a zrýchlenie procesu obstarávania.
3. Aktívna spolupráca so štátom a ministerstvom dopravy, aby sa pre ŽSR podarilo vybojovať viac peňazí, či už z domácich, alebo európskych zdrojov.
4. Modernizácia koridorov - efektívnosť v ich príprave, verejných súťažiach a, najmä, efektívna realizácia s dôrazom na dodržiavanie kvality a termínov.
5. Rozhodnutia v oblasti stratégie ŽSR, aké ciele chceme dosiahnuť v oblasti rozvoja železnice za tri až päť rokov a spôsoby, akými to dosiahnuť.

Na všetko uvedené môžeme mať rôzne názory, uhly pohľadu, dôležité však je, aby sme komunikovali. Vecne, s použitím odborných argumentov, na základe reality a reálnych faktov aj možností. V tom prípade vieme dospieť k zodpovedným rozhodnutiam, ktoré sa nemusia páčiť všetkým, ale pre železnici budú prínosom. Aby sme my všetci už za 12 mesiacov 169. rok jej pôsobenia zhodnotili ako rok dôležitý, prínosný, kedy sa pohli veci dopredu. Jednoducho, že tento rok v histórii nebude bezmenný a nepodstatný.

Prajem nám, aby rok 2017 bol menej hektický, aby sa nám podarilo splniť nové ciele a predsavzatia, ktoré určite nie sú ľahké. Verím, že s podporou obrovského zázemia mnohých z vás s dlhoročnými skúsenosťami, ktoré sa nedajú nahradiť, ani nadobudnúť zo dňa na deň, vieme vytvoriť dobrý železničiarsky tím so srdcom železničiara, hlavou manažéra, rozhodovaním lekára a rýchlosťou pretekára.

Želám vám všetko dobré.



Martin Erdössy
generálny riaditeľ ŽSR

Zmena názvu rezortného ministerstva

Od 1. januára 2017 zmenil rezort dopravy svoj názov na Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, ktorého iníciaľovou skratkou je „MDV SR“.



Pôsobnosť Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR v oblasti regionálneho rozvoja prechádza na Úrad vlády

Slovenskej republiky. Cieľom tohto kroku je v maximálnej možnej miere skoordinať činnosť viacerých rezortov a zabezpečiť tak rovnomernejší rozvoj regiónov.

„Ministerstvo dopravy bude aj naďalej spolupracovať na odstraňovaní regionálnych rozdielov. Našou prioritou bude pokračovať v rozvoji dopravnej infraštruktúry a zabezpečiť kvalitné dopravné napojenie všetkých regiónov Slovenska, čo je predpokladom pre príliv investícií a pracovných príležitostí do

týchto lokalít,“ uviedol minister dopravy Árpád Érsek.

Na základe praxe sa ukázalo, že je vhodnejšie zveriť koordináciu prípravy politik regionálneho rozvoja do pôsobnosti Úradu vlády Slovenskej republiky, ktorého úlohou je aj koordinovanie zásadných opatrení na zabezpečenie hospodárskej a sociálnej politiky Slovenskej republiky. V súvislosti so zmenou názvu sa mení aj logo rezortu dopravy, ktoré je v súlade s jednotným logotypom štátnej správy.

NA OBÁLKE

Lavína zasypala trať na Orave, pomohol rušeň so snehovým pluhom.



Snehová lavína zasypala trať ŽSR - najväčší zamestnávateľ na Slovensku
Počet nehôd na prístupoch klesol

Námestník generálneho riaditeľa ŽSR pre prevádzku Miroslav Kocák hodnotí rok 2016

Železničná prevádzka a ľudia, ktorí ju zabezpečujú, musia byť na prvom mieste!



Obrovský kolos ľudí, techniky, postupov, ktoré musia bezchybne do seba zapadať, vzájomná komunikácia, pomoc, súlad, ale aj rýchle rozhodovanie v ťažkých chvíľach nepredvídateľných nehôd a mimoriadností. To je charakteristika zamestnancov, ktorí sa 24 hodín denne, 365 dní v roku starajú o bezpečnosť a plynulosť prevádzky vlakov v sieti ŽSR. Rok 2016 bol rokom dobrých aj horších dní, nečakaných poveternostných skúšok, ale aj mimoriadností, ktoré sme na železnici už dlhšie nemali.

„Veľmi rád by som v mene svojom aj za celé vedenie vyjadril veľké poďakovanie všetkým takmer dvanástim tisíciam zamestnancom v prevádzke. Moja osobná zodpovednosť by bola ničím, ak by som sa nemohol spoliehať na vás, ktorí v nepretržitých službách pracujete na bezproblémovom chode železničnej dopravy. Vďaka vám železnica funguje, vďaka vašej práci a jednotlivým úspechom máme vcelku pozitívne výsledky a sme spoľahliví po stránke bezpečnosti,“ uviedol Miroslav Kocák, námestník generálneho riaditeľa pre prevádzku. Sám si v uplynulom roku zažil zodpovednosť až v troch funkciách, vrátane generálneho riaditeľa.

Bezproblémová železničná prevádzka je nielen podľa neho alfou a omegou fungovania manažéra infraštruktúry, a preto veľmi citlivo vníma jej najväčšie problémy. „Snažím sa, aby sa pri rokovaniach a rozhodovaniach o investíciách, projektoch, ale aj opravách a úsporách vždy bral ohľad na prevádzku a ľudí s ňou spojených. V konečnom dôsledku bude firma taká silná a prosperujúca, ako je silný ľudský kapitál. Veľkú pozornosť a investície je potrebné nasmerovať aj na technický rozvoj a, samozrejme, modernizáciu,“ hovorí M. Kocák. „Keď nebudeme mať kto a s čím robiť, železnica síce pôjde istý čas aj zotrvačnosťou, ale do cieľa určite nedôjdeme. A, žiaľ, na mnohých traťových úsekoch už

fungujeme iba zotrvačnosťou,“ dodáva. Pridáva aj konkrétne čísla. „Výkony a výnosy za použitie železničnej infraštruktúry majú medziročný nárast a prekročili sme aj plán roku 2016. Vlni sme prepravili 49 713 910 vlkm (+ 2,26 %), 29 267 691 tis. hrtm (+2,90 %) a tržby sme dosiahli 80 971 685€ (+3,68 %). Zrealizovali sme 9535 plánovaných výluk, museli sme sa vysporiadať s 1618 neplánovanými výlukami. Teší ma, že sme vlni nezaznamenali v prevádzke žiadnu stratu na živote, ani úraz s ťažkou ujmu na zdraví. Tiež v štatistike nehôd, pracovných úrazov a požiarov máme výrazne pozitívnejšie čísla, ako v minulých rokoch. Rovnako spolupráca s dopravcami sa dá hodnotiť ako veľmi dobrá, aj napriek niektorým nečakaným situáciám, kde ŽSR museli riešiť aj neštandardné rozhodnutia. Takže prívlastok úspešný je na mieste.

Uvedené informácie sú potešujúce, avšak je tu opäť nový rok a musíme sa všetci snažiť, aby o 365 dní boli výsledky ešte lepšie. Čakajú nás aj nové projekty, rovnaká zodpovednosť v riadení dopravného procesu a v správe a údržbe železničnej infraštruktúry, ktorá je o rok staršia a opäť ťažko skúšaná, neminámne zo strany prírody. Nedá sa povedať, že sme začali obyčajný rok s obyčajnými problémami. Téma optimalizácie už rezonuje, a preto je dôležité nestratiť trepezlivosť, otvorene a kultivovane diskutovať so zamestnancami o prijímaných

opatreniach. Zároveň nesmieme podceňovať prirodzenú reprodukciu zamestnancov. Určitou hrozbou je aj starnutie železničarskej generácie, čo sledujeme už niekoľko rokov. Je zrejmé, že súčasná odborne zdatná a skúsenosťami podkutá generácia päťdesiatnikov a šesťdesiatnikov sa prirodzene nenahradí rovnako silnou novou generáciou. Je dôležité si uvedomiť, že našou úlohou je vychovávať a prilákať mladých ľudí na železniciu. Aj keď nespochybňujem potrebu racionalizácie, ale zdôrazňujem, že nemôže byť riešená na úkor každodennej prevádzky a už vôbec nie tam, kde ľudia chýbajú. Rovnako chcem zdôrazniť, že všetci si musíme uvedomiť podstatu, čomu majú železnice slúžiť. Železnice Slovenskej republiky majú silné stránky, napriek všetkým doteraz premárneným príležitostiam. Je potrebné konečne identifikovať priority železníc a na nich postaviť stratégiu ich existencie a rozvoja. V tejto úlohe má, samozrejme, svoje nezastupiteľné miesto štát, ktorý sa však v mnohých prípadoch k železničiam správa macošsky.

Som presvedčený, že schopnosti pre skutočnú zmenu „byť lepší“ Železnice Slovenskej republiky majú. Všetkým železničiarom želám úspešný nový rok, splnenie stanovených cieľov pre rok 2017. Som si istý, že práve vďaka vášmu potenciálu sa nám to spoločnými silami podarí a posunieme sa tak dopredu,“ zaprial kolegom Miroslav Kocák.

Odborári vyhlásili štrajkovú pohotovosť

Jedenásť odborových železničných organizácií nie je spokojných s priebehom kolektívneho vyjednávania s vedením ŽSR, a preto 22. decembra vyhlásili štrajkovú pohotovosť. Vedenie firmy považuje takýto krok za unáhľený.

Kolektívne vyjednanie vedenia ŽSR s odborovými organizáciami začalo 4. októbra 2016. Doteraz sa uskutočnilo šesť spoločných rokovaní a zatiaľ vyjednanie nebolo ukončené. Zo 41 prerokovaných bodov nebola zatiaľ dosiahnutá dohoda v troch. ŽSR postupne navrhli zvýšenie tarifnej mzdy až o 27 € a zachovanie priemernej prémie roku 2016 pre zamestnancov v pre-

vádzkových typových pozíciách. Odborové organizácie žiadali rast tarifnej mzdy o 8 % a zvýšenie objemu prémie o 3 %, neskôr svoje požiadavky upravili, za podmienky jednotného prémieového poriadku, na rast tarifnej mzdy o 6 % a zachovanie objemu prémie z roku 2016. Platnosť aktuálnej kolektívnej zmluvy končí 31. decembra 2016, pričom vedenie ŽSR sa dohodlo

s odborovými organizáciami o predĺžení jej platnosti do 31. marca 2017. Keďže sa obe strany zatiaľ nedohodli, ďalším krokom bude vyjednanie pred sprostredkovateľom. Snahou vedenia ŽSR je dospieť k dohode, avšak nie nátlakovými aktivitami, ale prostredníctvom relevantných argumentov a pri zvážení reálnych možností a najmä aktuálnej finančnej situácie ŽSR.

(red)



Efektívnejší SAP, nová koncepcia hospodárenia s budovami a zriaďovanie checkpointov

Vedenie ŽSR na svojich poradách v závere roku 2016 a na začiatku nového roku schválilo viacero zásadných dokumentov. Posledné decembrové zasadnutie odobril 2. aktualizáciu investičného plánu zabezpečeného z vlastných zdrojov dodávateľským spôsobom a 3. aktualizáciu investičného plánu z vlastných zdrojov hospodárskym spôsobom – vlastnými kapacitami. Prvá porada vedenia v novom roku sa venovala budovnému hospodárstvu, priestorom, ktoré by mali prejsť zvýšením zabezpečenia v roku 2018, stratégii budovania a prevádzkovaním kontrolných bodov, slúžiacich na monitorovanie a diagnostiku stavu železničných koľajových vozidiel v sieti ŽSR, ako aj návrhu zámeru projektu zefektívnenia SAP.

Generálny riaditeľ Martin Erdössy schválil zámer komplexnej koncepcie budovného hospodárstva ŽSR. Súčasťou projektu bude aj návrh stratégie hospodárenia s nebytovými priestormi a pozemkami priliehajúcimi k týmto priestorom. Aktuálne ŽSR spravujú vyše 5400 budov, o ktoré sa stará 16 organizačných útvarov. Viac o projekte sa dočítate vo februárovom čísle Ž semaforu. Medzi priority ŽSR dlhodobu patrí znižovanie počtu nezabezpečených železničných priecestí. V súlade s Komplexným programom riešenia problematiky železničných priecestí, schváleného vládou SR, už teraz pripravujeme priecestia, kde by sa zvýšil stupeň zabezpečenia v roku 2018. Malo by ísť o 74 železničných priecestí v rámci celého Slovenska, pričom zoznam bol doplnený aj o priecestia, kde zvýšenie stupňa zabezpečenia požadovali jednotlivé oblastné riaditeľstvá, niektoré obce či iné organizácie. O konkrétnych priecestiach, kritériách výberu a pláne realizácie vás budeme informovať v priebehu roku 2017. Popri schválení stratégie budovania a prevádzkovania kontrolných bo-

dov (Check Points), ktoré budú slúžiť na monitorovanie a diagnostiku stavu železničných koľajových vozidiel v sieti ŽSR, generálny riaditeľ ŽSR uložil vytvoriť všeobecný projektový a realizačný tím, zapracovať budovanie checkpointov do investičného plánu a rokovať v tejto veci so železničnými podnikmi. Vedenie ŽSR schválilo aj nariadenie generálneho riaditeľa o optimalizácii VOJ železničné zdravotníctvo. Bližšie informácie sa dočítate na str. 7. Námetník pre rozvoj a informatiku Igor Polák predložil do vedenia návrh projektu zefektívnenia prevádzky SAP. Dôvodom je akútna potreba zlepšenia podmienok prevádzky aplikácie SAP na ŽSR, aby sa znížila závislosť ŽSR od externých firiem. Aby do budúcnosti zamestnanci ŽSR, v čo najväčšej miere, vedeli v kritických situáciách spúšťať a využívať aplikácie. Generálny riaditeľ návrh zámeru tohto projektu schválil. Vedenie ŽSR rozhodlo aj o aktualizácii plánu projektu zavádzania centier riadenia dopravy diaľkovo ovládaných tratí na sieti ŽSR.

(pav)

ŽSR boli aj v roku 2016 jedným z najväčších zamestnávateľov

Železnice Slovenskej republiky mali v roku 2016 priemerný evidenčný prepočítaný počet zamestnancov 14 008. Dominantné postavenie, vzhľadom na náročnosť práce, mali muži a zamestnanci so stredoškolským vzdelaním. Z celkového objemu miezd tvorili tarifné mzdy 64,2 %, prémie 9,82 % a poskytnutie mzdy a mzdového zvýhodnenia za prácu nadčas 2,71 %.

Za dvanásť mesiacov to bolo 548 tisíc hodín práce nadčas, za ktorú zamestnancom boli poskytnuté mzdové nároky v celkovom objeme 4,24 milióna €. Priemer na jedného zamestnanca bol takmer 39 hodín práce nadčas, pričom za hodinu práce nadčas patrila zamestnancom dosiahnutá mzda a mzdové zvýhodnenie v priemere 7,72 €. Mzdové zvýhodnenie za prácu nadčas je vo výške 60 % priemerného zárobku zamestnanca, čo je výrazne viac, ako stanovuje zákonník práce (25 %). Manažér infraštruktúry a najväčší slovenský zamestnávateľ si plnil riadne a včas všetky povinnosti vyplývajúce zo všeobecne záväzných právnych predpisov, ale aj výhodnejšie nároky dohodnuté s dvanástimi odborovými organizáciami v Kolektívnej zmluve

ŽSR. Jedným z najvýznamnejších benefitov je aj doplnkové dôchodkové sporenie, ktoré využíva takmer 84 % zamestnancov. Pre vybrané typové pozície prevádzkových zamestnancov patrí medzi najatraktívnejšie benefity poskytovanie rekondičných pobytov v kúpeľných zariadeniach. Cieľom nového manažmentu ŽSR pre rok 2017 je podrobná analýza mzdového vývoja, stabilizácia súčasných prevádzkových zamestnancov a zatraktívnenie podmienok na získavanie nových prevádzkových zamestnancov. Najčastejším dôvodom skončenia pracovného pomeru bol odchod do starobného alebo predčasného starobného dôchodku. Priemerná dĺžka trvania pracovného pomeru týchto zamestnancov bola 32 rokov, pričom zamestnancom pri odchode

do dôchodku, aj invalidného, boli vyplatené tzv. vernostné odmeny v celkovom objeme 1,5 milióna €, čo zodpovedá odmene 90 € za každý odpracovaný rok v ŽSR. V prípade uzatvorenia kolektívnej zmluvy na rok 2017 bude táto odmena vo výške 100 € za každý odpracovaný rok. „Prevádzka, jej spoľahlivosť a plynulé zabezpečenie, je absolútnou prioritou. Väčšina zamestnancov ŽSR sú tzv. turnusoví zamestnanci, teda zamestnanci s nerovnomerným rozvrhnutím pracovného času. U týchto zamestnancov vzniká z dôvodu zabezpečovania mimoriadnosti v železničnej prevádzke, akými sú výluky, poruchy, živelné pohromy a opatrenia v zimnom období, práca nadčas,“ uviedol generálny riaditeľ ŽSR Martin Erdössy.

(pop)

RegioJet oznámil ŽSR zrušenie rýchlikov Bratislava - Košice a späť

Spoločnosť RegioJet v utorok 10. januára 2017 doručila ŽSR oficiálne oznámenie o ukončení prevádzky šiestich rýchlikov RegioJet na linke Bratislava – Košice a späť k 31. januáru 2017.

Ide konkrétne o vlaky 400, 401, 404, 405, 408, 409. Posledné vlaky budú v danom úseku vedené 31. januára 2017. Do tohto dátumu bude preprava cestujúcich v týchto vlakoch zabezpečená podľa platného cestovného poriadku a s plným rozsahom služieb. ŽSR akceptujú uvedené oznámenie. Až do 26. februára 2017, kedy začne platiť I. zmena cestovného poriadku, budú ŽSR uvedené vlaky evidovať ako nevypravené zo strany dopravcu, čo znamená aj penalizáciu. Tá je

vypočítaná ako zmluvný postih podľa ceny za dopravnú cestu, čo činí cca 9 € za vlak a deň. Národný dopravca Železničná spoločnosť Slovensko (ZSSK) je pripravený vyjsť v ústrety cestujúcim a posilniť dopravu na trase Bratislava – Žilina – Košice po ohlásenom odchode súkromného dopravcu RegioJet. Plánuje zabezpečiť aj obsluhu staníc, kde v súčasnosti vlaky InterCity ZSSK nezastavujú.

(pav)

Lavína na Orave zasypala trať aj cestu

Husté sneženie a vietor skomplikovali život na Orave a poriadne rozhybali aj „domácich“ železničiarov. V plnej permanencii bola fréza, ktorá odstraňovala napadajúci sneh z koľají. Kritická situácia nastala hneď zrána 4. januára medzi Kralovcami a Párnice. Séria lavín zasypala traťovú koľaj aj dôležitú cestu. Ťažký sneh prerušil železničnú aj cestnú dopravu na niekoľko hodín.

Miestni traťováci z SMSÚ ŽTS TO Vrútky veľmi dobre poznajú kritické miesto na traťovom úseku medzi Kralovcami a Párnice. Nad železničnou traťou čnie strmý svah, z ktorého v zime často padajú lavíny. Nahromadený sneh sa dal do pohybu aj ráno 4. januára. Osobný vlak smerujúci do Kralovca už po zasypanej koľaji neprešiel a vrátil sa späť do Párnice. Po pol siedmej sa železničná doprava prerušila. Lavína zatarasila aj významný cestný ťah, a pre-



Autentický pohľad z koľajového pluhu na snehový val.

to nebolo možné zabezpečiť ani náhradnú autobusovú dopravu. Na odstránenie haldy snehu boli povolané ťažké mechanizmy. Kým na trati si kliesnil cestu rušeň so snehovým pluhom, cestu uvoľňovali nakladače. Trať bola sprevádzkovaná po pol dvanástej, ale o 2 hodiny vlakovú dopravu znova zastavila spadnutá lavína. Mala však menšie rozmery a pluh si s ňou do polhodiny poradil. Popoludní už vlaky premávali v normálnom režime.

(sch)



Haldy snehu z lavíny zasypali železničnú trať aj cestu. Sprejazdňovali ich ťažké mechanizmy. Foto: Martin PAVELEK



Snehová fréza odpratávala sneh z koľají aj v železničnej stanici Oravský Podzámok.

Snehová fréza v plnom prúde

Prvý decembrový deň začalo v Humennom a okolí snežiť. Nízke teploty sneh udržali počas celého mesiaca a koncom roka ho poriadne pribudlo. V Medzilaborciach napadlo 28. a 29. decembra vyše pol metra nového snehu. To už bol čas na prácu snehovej frézy.



Koľajová fréza KSF – 701234 pracovala začiatkom roka aj v Medzilaborciach.

Koľajová fréza KSF – 701234 v rukách šikovného strojníka pracovala ako hodinky. Dňa 29. decembra sa popasovala so snehom od Humenného po Radvaň nad Laborcom. Tam skončili odstavení na manipulačnej koľaji č. 3, aby na druhý deň ráno za vlakom 8955 už „vybehli“ do Medzilaboriec. Tu sa stroj zahryzol do masy snehu na dopravných koľajach a snečné počasie poskytlo nielen cestujúcim, ale aj šiestim zamestnancom TO pracujúcim s ručnými nástrojmi pohľad na snehové gejzýry. Prácu v Medzilaborciach fréza dokončila 2. januára, ďalší deň vyčistila koľaje v Radvane a 4. januára pracovala aj v Koškovciach. Traťováci ukázali dobrú pripravenosť na zimu a vďaka nim mali dopraváci v tomto regióne uľahčenú prácu pri zabezpečovaní vlakovkej dopravy.

(sch), foto: Juraj ĎURČEK

Odovzdávka dopravnej služby v PIS-e zjednoduší a zrýchli prácu výpravcov

Po spustení aplikácie PIS Rozkazy v minulom roku začala od 15. decembra 2016 v sieti ŽSR overovacia prevádzka ďalšej novej aplikácie PIS - Odovzdávka služby. Elektronická odovzdávka je zatiaľ iba súčasťou Elektronického dopravného denníka (EDD). V pláne je postupné zavádzanie elektronickej odovzdávky aj do iných aplikácií, napr. do graficko-technologickej nadstavby a na pracovné stanice aj bez EDD, teda všade tam, kde je predpísaná samostatná písomná odovzdávka dopravnej služby podľa prílohy č. 16 Prevádzkového poriadku.

Aplikácia „Odovzdávka služby“ slúži na záznam a administráciu odovzdávky dopravnej služby v elektronickej podobe. Spúšťa sa z hlavného menu Dopravného denníka po voľbe Zobrazenie/Odovzdávka služby. Aplikácia sa tiež automaticky aktivuje po spustení Dopravného denníka so začiatkom novej zmeny (po ukončení predošlej zmeny), s výzvou na prečítanie a potvrdenie predošlej odovzdávky služby.

Aplikácia má väzbu na EDD pre evidenciu zmien v Dopravnom denníku, dáta môžu byť generované z dát získaných v Dopravnom denníku. Všetky položky aplikácie sú editovateľné, aj keď dáta v niektorých položkách môžu byť vyplnené z predošlej zmeny. Záznamy v aplikácii sa archivujú po dobu 400 dní od ich zápisu.

K nastaveniu aplikácie má prístup správca s administrátorským oprávnením, nie výpravcovia. Administrátori môžu v zozname položiek odovzdávky nastaviť jednotlivé položky. Deje sa tak zaškrtnutím v dvoch úrovniach.

V prvej úrovni sa pri položke vyberá z možností nevyplňovať/vyplňovať. Ak sa zvolí možnosť „nevyplňovať“, položka sa nebude vôbec vyplňovať dátami a ďalšie nastavovanie je potom bezpredmetné. Ak sa vyberie možnosť „vyplňovať“ - položka sa musí

V každej stanici je možné nastavenie vlastných parametrov pre vyplňovanie bodov, ktoré by mali byť podľa prílohy 16 Prevádzkového poriadku vyplňované pri odovzdávke dopravnej služby. Túto možnosť má iba správca s administrátorským oprávnením.

Odovzdávka dopravnej služby výpravcu dňa 10/11/2016 o 12:00 - Kysak

1 Dopravné koľaje	
a) Voľne	Kysak: 14, 12, 10, 8, 6, 4, 1, 3, 5, 7, 10, 4a, 4b, 6a, 20a, 20, 3a, 4c, 2c, 2b, 1a, 1b, 18a, 1c, 1b
b) Obsadené	Kysak: 2 (49700)
2 Vlaky zavedené	Kysak: 907121, 45748, 57125, 91108, 91170/92116, 91100, 92107/191150, 92112 Vyh Ličarovec z: 92107, 92116
3 Vlaky odriekuté	Kysak: 1003, 1020, 1350, 1361, 1363, 240, 241, 3417, 406, 408, 409, 41700, 442, 444, 446/42, 45722, 45943, 48803, 49703, 49705, 49706, 49708, 49712, 49734, 49761, 49775, 51234, 51235, 51712, 52400, 57125, 603, 605, 607, 608, 609, 610, 611, 612, 614, 65111, 65141, 71130, 71131, 71133, 72161, 72166, 72270, 72272, 796, 762, 7810, 7817, 7818, 7820, 7821, 7822, 7824, 7825, 7826, 7827, 7829, 7830, 7831, 7833, 7834, 7836, 7837, 7838, 7839, 7840, 7841, 7842, 7843, 7844, 7845, 7846, 7847, 7848, 7849, 7850, 7851, 7852, 7853, 7854, 7855, 7856, 7857, 7858, 7859, 7860, 7861, 7862, 7863, 7864, 7865, 7866, 7867, 7868, 7869, 7870, 7871, 7872, 7873, 7874, 7875, 7876, 7877, 7878, 7879, 7880, 7881, 7882, 7883, 7884, 7885, 7886, 7887, 7888, 7889, 7890, 7891, 7892, 7893, 7894, 7895, 7896, 7897, 7898, 7899, 7900, 7901, 7902, 7903, 7904, 7905, 7906, 7907, 7908, 7909, 7910, 7911, 7912, 7913, 7914, 7915, 7916, 7917, 7918, 7919, 7920, 7921, 7922, 7923, 7924, 7925, 7926, 7927, 7928, 7929, 7930, 7931, 7932, 7933, 7934, 7935, 7936, 7937, 7938, 7939, 7940, 7941, 7942, 7943
4 Nedobli vlaky a ich zmeškanie	x
5 Nások	x
6 Vlaky v stanici	Kysak: 2 (49700)
7 Nedobli odhlásky	x
8 Posúknuté a prijaté vlaky a vlaky na ceste	
a) Vlaky prijaté zo susednej stanice	x
b) Prijaté / potvrdený predvidaný odchod	x
c) Vlaky prijaté do susednej stanice	x
d) Ohlásený / potvrdený predvidaný odchod	x
9 Posun medzi dopravami	
a) Dany súhlas na jazdu PMD	č. 1 Dhenovská-Nová Ves - Vyh Ličarovec z: 1 TK, bežný, ide v celom medzist. úseku
b) Odborovaný súhlas na jazdu PMD	č. 111 Kysak - Malá Lúčna, 2 TK, bežný, ide v celom medzist. úseku
10 Výluky	Kysak 10105 Čapá - Česť - Kysak / Koľajová / 1 TK / Postofný n.H. / 10 SK / 1
11 Stav zabezpečovacieho zariadenia	x
12 Stav telekomunikačného zariadenia	x
13 Stav PZZ, vrátane plomby na šnurku a čísel počítačidel	x
14 Mimoriadnosti v zapojení trakčného vedenia	x
15 Hlavné kľúče	x
16 Náhradné kľúče a kľúčk od skrinky	x
18 Povolenky	x
19 Pomocky k výkonu dopravnej služby	x
20 Rôzne	
Odovzdal: Jozef Mat	Prevzal: Pavol Janik

Zobrazenie vygenerovanej výluky z dát EDD (v prvotnom nastavení je - „vyplňovať“ a „manuálne“). V okne výluky je koľajová výluka 1. traťovej koľaje Kysak - Kostofany nad Hornádom a koľajová výluka 10. staničnej koľaje v Kysaku.

vyplniť. Pokiaľ sa nevyplní, tak pri ukončení zmeny aplikácia upozorňuje na nutnosť vyplnenia a kým nebude takto nastavená položka vyplnená, zmena nebude ukončená. Ak sa do Dopravného denníka prihlási iný používateľ, ukončí sa automaticky zmena, odovzdávka z tejto zmeny je tiež vygenerovaná s textom „Nevyplnená povinná položka“. V druhej úrovni je pri každej položke možnosť výberu zápisu na „manuálne“, „z predošlej odovzdávky“ alebo na vygenerovanie „z dát EDD“. Pri odovzdaní služby osobne musia byť prítomní obaja výpravcovia. Pri ukončení práce s EDD sa ponúkne ukončenie zmeny, kde po potvrdení tlačidla „áno“ sa vygeneruje automaticky okno „Odovzdávka služby“. Odovzdávku, ktorá môže byť vopred pripravená, si obaja výpravcovia spoločne prečítajú, prípadne opravujú alebo doplnia. Po odsúhlasení tlačidlom OK odovzdávajúci výpravca ukončí službu a odhlási sa z PC. Po prihlásení sa preberajúceho výpravcu do EDD sa automaticky vygeneruje spoločne odsúhlasená „Odovzdávka služby“, kde sa už uložené údaje nedajú upravovať a ktorú je potrebné potvrdiť v položke „Potvrdzujem prečítanie odovzdávky služby“. Bez odsúhlasenia prečítania sa „Odovzdávka služby“ neuzatvorí a ďalšia práca s EDD nie je možná.

Spustením novej aplikácie PIS „Odovzdávka služby“ dochádza k ďalšej elektronickej vedenia dopravnej dokumentácie v dopravných ŽSR. (Odbor 410 GR)

Hodinová mzda pre fond SOLIDARITA pomáha aj v roku 2017

V polovici decembra uplynulého roku štvrtýkrát zasadala Správna rada fondu SOLIDARITA. Schválila ďalšie finančné podpory a zhodnotila aj výnosy charitatívnych zbierok. Aktuálne prebieha akcia „Hodinová mzda pre SOLIDARITU“, ktorú fond vyhlásil pred Vianocami. Aj keď sviatočné obdobie plné spolupatričnosti a štedrosti pominulo, hodinovou mzdou sa dá pomôcť železničiarom v núdzi až do konca októbra.

Na zasadnutí bolo prerokovaných a schválených 5 žiadostí o finančnú podporu v celkovej výške 4 000 €. Táto suma sa rozdelila medzi 2 žiadosti zamestnancov ŽSR a jednu žiadosť manželky zomrelého zamestnanca ŽSR pri ťaživej životnej situácii v sume 2 300 €. Financie v hodnote 1 700 € sa prerozdeleni aj medzi 2 žiadosti zamestnancov ZSSK Cargo pri ťaživej životnej situácii. Od začiatku roka 2016 bolo vyplatených z fondu 30 finančných podporných v celkovej sume 24 400 €. Správna rada zhodnotila akciu „Podporme hodinovou

mzdou SOLIDARITU!“, vyhlásenú k Vianociam 2015. Zbierka trvala od decembra 2015 do novembra 2016 a jej celkový výnos predstavuje sumu 15 157,94 €. Z toho zamestnanci ŽSR podporili fond sumou 9 648,50 €, zamestnanci ZSSK CARGO sumou 2 689,11 € a zamestnanci ZSSK sumou 2 820,33 €. V porovnaní s akciou počas Vianoc 2014 železničiarri prispeli viac o 1 173,74 €.

Uzavretá bola aj zbierka „Darujme 2 % zo zaplatenej dane za rok 2015 pre SOLIDARITU“, z ktorej celkový výnos pred-

stavuje sumu 15 221,86 €. Stále je vyhlásená zbierka k Vianociam 2016 pod názvom „Podporme hodinovou mzdou SOLIDARITU!“. Za december 2016 prišla na účet fondu finančná čiastka vo výške 4 337,74 €. Ak ste sa ešte do akcie nezapojili, je možnosť darovať hodinovú mzdu na účet fondu prostredníctvom mzdovej účtárne až do konca októbra 2017. Šľachetným zamestnancom ŽSR, ZSSK Cargo a ZSSK, ktorých táto výzva nenechala ľahostajnými, vedenie fondu SOLIDARITA srdečne ďakuje.

(KB)

Nový člen správnej rady

Po decembrových voľbách do Správnej rady ŽSR sa novým voleným členom Správnej rady ŽSR stal František ZAPARANIK, predseda OZŽ, ktorého si zvolilo 6433 voličov. Volieb sa zúčastnilo 8221 voličov z radov zamestnancov, čo je účasť 58,42 %.

Železničné zdravotníctvo zanikne

Od 1. apríla 2017 zanikne vnútorná organizačná jednotka železničné zdravotníctvo (ŽZ). Rozhodlo o tom vedenie ŽSR v záujme vyššej efektívnosti svojej činnosti.

Organizačne budú zmenené doterajšie činnosti ŽZ tak, že služby zdravotnej starostlivosti budú zabezpečované prostredníctvom odboru riadenia ľudských zdrojov (O 510). Kontakt s personalistami zabezpečujúcimi napríklad lekárske preventívne prehliadky na iných VOJ, ostáva nezmenený. To isté platí aj pri zdravotnej starostlivosti. Problematika starostlivosti o majetok, nehnuteľný a aj hnutelný, bude presunutá na príslušné regionálne pracoviská SHM.

Rovnako budú príslušne zmenené ostatné vnútorné predpisy ŽSR, kde sa vyskytuje ŽZ. Náklady na fungovanie ŽZ opravy nehnuteľného majetku, osobné náklady, náklady na telefóny, internet, elektronickú poštu a pod. budú upravené na tie zložky, kam bude činnosť presunutá. Zrušením ŽZ nevyplývajú zamestnancom žiadne povinnosti.

(ika)

Začala prolongácia železničných preukazov

Ak chcú držiteľia železničných preukazov využívať ich benefity aj v roku 2017, nesmú zabudnúť na predĺženie ich platnosti. Prolongačné obdobie už začalo 2. januára a potrvá do 31. marca. Výška cestovného pre zamestnanca ŽSR a ich rodinných príslušníkov sa oproti predošlému roku nezmenila - za 2. vozňovú triedu je poplatok 28 €, cestovanie v „jednotke“ vyjde na 42 €. Prolongácie preukazov vybavujú pokladne iKVC Železničnej spoločnosti Slovensko.

Predĺženie platnosti železničných preukazov (ŽP) na rok 2017 je možné len v osobných pokladniciach ZSSK so zariadením iKVC. Rodinný príslušník zamestnanca alebo bývalého zamestnanca môže prolongovať svoj ŽP individuálne, avšak až po vykonaní prolongácie ŽP zamestnanca alebo bývalého zamestnanca. Pri prolongácii preukazu dieťaťa študujúceho na strednej alebo vysokej škole musí zamestnanec predložiť aj aktuálne potvrdenie o návšteve školy. Študenti a dôchodcovia, ktorí nepredĺžia platnosť svojho ŽP na rok 2017 a rozhodnú sa využívať bezplatnú prepravu zavedenú na ZSSK, sú povinní odovzdať železničný preukaz do úschovy vo svojej

evidenčnej zložke najneskôr do 7. apríla 2017. Ostatné neprolongované železničné preukazy je potrebné odovzdať do úschovy najneskôr do 15. apríla. Počas prolongačného obdobia môže oprávnený držiteľ ŽP po odpracovaní 20 rokov na železnici nepretržite, požiadať aj o vydanie voľného cestovného lístka na 1. vozňovú triedu na rok 2017. Platnosť voľných cestovných lístkov vydaných v roku 2016 skončí 31. marca 2017. O vrátenie cestovného za prolongáciu ŽP na rok 2017 môže požiadať zamestnanec ŽSR, s ktorým bol skončený pracovný pomer do 31. mája 2017 a nespĺňa podmienky na ponechanie cestovných výhod. Železničné preukazy vydané ZSSK



neplatia u súkromných dopravcov zabezpečujúcich osobnú dopravu na tratiach ŽSR, cestovné výhody sú ale za konkrétnych podmienok uznávané Českými dráhami v Českej republike.

(red)

Počet nehôd na železničných priesectiach klesol o tretinu, priesectia si vyžiadali o takmer dve tretiny obetí menej

Významný obrat v bilancii nehôd na železničných priesectiach priniesol rok 2016. ŽSR zaznamenali historicky najnižšie číslo v počte nehôd, ako aj v počte obetí, ktoré si nehody vyžiadali. V roku 2016 sa stalo 38 nehôd na priesectiach, pri ktorých zahynulo 6 ľudí a ťažko sa zranilo 10. Pre porovnanie, oproti roku 2015 bolo zaznamenaných o 17 nehôd menej, počet usmrtených klesol zo 14 na 6 osôb a počet ťažko zranených z 12 na 10 osôb.

Je to najnižší počet nehôd za posledných 16 rokov. V porovnaní s uplynulými rokmi klesol počet nehôd zhruba o 30 %, počet obetí klesol až o 57 %. Medzi obeťami boli 2 vodiči, 2 chodci, 1 cyklista, 1 rušňovodič. „Uvedené čísla nás nesmierne tešia. Sú výsledkom systematickej práce ŽSR v oblasti prevencie bezpečnosti, a to nielen z pohľadu samotných železničných

priesectí, ale najmä výchovy a vzdelávania už od najmenších detí, a predovšetkým neustáleho prízvukovania verejnosti, ako správne prechádzať cez železničné priesectia. Čísla sú veľmi potešujúce, dôležité je ich však udržať na tejto, alebo aj nižšej úrovni aj do budúcnosti,“ uviedol generálny riaditeľ ŽSR Martin Erdössy.

Obrovským paradoxom stále ostáva fakt, že na zabezpečených železničných priesectiach stále dochádza k väčšiemu počtu nehôd ako na nezabezpečených priesectiach. Konkrétne na zabezpečených priesectiach došlo k 28 nehodám, čo je takmer 74 % zo všetkých nehôd.

(pop)

Mrazy sa podpísali pod zrážky vlakov s autami

Koncom minulého roka a začiatkom roka 2017 spôsobila poľadovica niekoľko nebezpečných situácií na železnici, našťastie sa žiadna z nich neskončila tragicky. Železnice však neustále upozorňujú vodičov, aby nepodceňovali pri prechádzaní cez železničné priesectie a v blízkosti železničnej trate vplyvy mrazivého počasia. Podceňovanie námrazy, popadaného lístia či mokrej vozovky môžu spôsobiť zrážku s vlakom, ako sa to stalo aj v niektorých týchto prípadoch.



19. decembra vo večerných hodinách dostalo v úseku Dunajská Streda – Orechová Potôň osobné auto na priesectí šmyk. Zostalo uviaznuté v koľajisku pri nástupišti zastávky Veľké Blahovo tesne pred osobným vlakom dopravcu RegioJet. Našťastie sa podarilo zrážke zabrániť.



Posledný deň v roku ukázalo počasie svoju moc aj v úseku Palárikovo – Šurany, kde taktiež pravdepodobne vplyvom poľadovice dostalo pri odbočovaní pred priesectím osobné auto šmyk a uviazlo v koľajách. Následne došlo k zrážke auta a rýchlika, pričom auto zostalo pod rušňom zakliesnené. Zranený bol vodič aj spolujazdkyňa, ktorí boli prevezení do nemocnice.

Počas prvého januárového týždňa sa tiež stali dve zrážky vlaku a auta na železničných priesectiach, a to v úsekoch medzi ŽST Párnica – Kralovany a v ŽST Poprad - Tatry. V prvom prípade sa zrazil osobný vlak s osobným autom na nezabezpečenom (pasívnom) priesectí, v tomto prípade nebol nikto zranený. (pop)



Druhý januárový streť osobného vlaku a auta sa stal na zabezpečenom (aktívnom) priesectí v blízkosti ŽST Poprad - Tatry, pri zrážke sa zranil vodič, ktorý bol odvezený s ťažkými zraneniami do nemocnice.



Ako ovplyvnilo počasie chod železničnej dopravy na staniciach?

Príchodom nového roku zavítali na Slovensko arktické mrazy. Tuhá zima a nízke teploty trápia obyvateľstvo najmä na severe krajiny a zasiahli aj do života na železnici. Prednostov železničných staníc sme sa opýtali, akú najnižšiu teplotu zaznamenali v železničných staniciach a ako takéto chladné počasie vplývalo na chod železničnej dopravy v ich obvode.



Jozef HLEBA, prednosta ŽST Mníšek nad Hnilcom

Najnižšiu teplotu -23 °C sme namerali 7. januára v železničných staniciach Telgárt a Dobšinská Ladová Jaskyňa. Zatiaľ napadalo pomerne málo snehu, než na aký sme v našom kraji zvyknutí. Výhybky v staniciach sú len ručne prestavované a zatiaľ s nimi nemáme problémy, ani nám nemrznu. Vykurovanie služobných miestností zabezpečujeme nepretržite elektrickými konvektormi.

Dochádzka zamestnancov je síce prispôsobená aj tým málo vlakom, ktoré jazdia na trati Nálepkovo – Červená Skala, ale mnohí dochádzajú aj autami. Pravdepodobne svoje vozidlá pripravili na zimu, vymenili batérie, pretože aj v takomto mraze dokázali naštartovať a zatiaľ všetci prišli do práce načas.

Rastislav ČERŇANSKÝ, prednosta ŽST Čadca

V železničných staniciach položených v regióne Kysúc boli namerané vonkajšie teploty v rozmedzí od -29 °C do -33 °C, najnižšia vonkajšia teplota bola nameraná v železničnej stanici Turzovka. V pracovných dňoch prvého týždňa nás potrápilo výdatné sneženie sprevádzané vetrom, na zabezpečenie zjazdovosti trati Čadca – Skalité – Zwardoň a Čadca – Makov bola nasadená koľajová snehová fréza. Čistenie výhybiek v jednotlivých železničných staniciach vykonávali spoločne zamestnanci ŽST a SMSÚ. Mechanizmy boli použité aj na čistenie nástupísk a prístupových ciest pre cestujúcu verejnosť. S príchodom sviatku Troch kráľov sneženie ustalo, ale začala prudko klesať vonkajšia teplota, čo sa prejavilo v zamrznutí výhybiek v ŽST Kysucké Nové Mesto a Krásno nad Kysucou a množstvom porúch na zabezpečovacom zariadení. Dňa 8. januára o 1.05 h došlo v železničnej stanici Čadca na výhybke č. 40 k lomu opornice. Výhybka sa stala nezjazdovou, nebolo možné stavať vlakové cesty cez bohumínske zhlavie na/z koľaje č. 4 – 20. Vlaky nákladnej dopravy jazdili komplikovane, v smere do Českej republiky sa najskôr postrkovým HDV vyťahli na traťovú koľaj v smere do Krásna nad Kysucou a prestavili na 2. staničnú koľaj, z ktorej im bola postavená odchodová vlaková cesta. Vlaky vstupujúce z ČR sa prepravovali po koľajach nepárnej skupiny a po koľaji č. 2. Táto situácia trvala do pondelka 9. januára do 14.40 h.



Ján PAVELKA, prednosta ŽST Starý Smokovec

Najchladnejšie bolo ráno 11. januára vo Veľkom Slavkove, kde sme zaznamenali -24 °C. Veľmi chladné dni boli od 4. do 7. januára 2017, kedy sme namerali teploty až do -22 °C. Mráz sa prejavil aj na funkcii samovratných výhybiek, kedy bol značne sťažený chod jazykov výhybiek a službukonajúci zamestnanci napriek nepriazni počasia a silnému mrazu museli zabezpečiť a vykonať

čistenie a mazanie výhybiek a pohyblivých častí. Zabezpečovalo sa aj rozmrazovanie trolejového vedenia, aby nenamrzalo a nedochádzalo k meškaniu električiek. Najhoršia situácia bola 4. januára, kedy vlak 8138 z Vyšných Hágov nedokázal vyjsť na Štrbské Pleso a napriek pokusom sa musel vrátiť naspäť do Vyšných Hágov. Na čistenie koľají bola nasadená snehová fréza. K mimoriadnostiam patrilo aj zabezpečenie prepravy osoby so zníženou pohyblivosťou zo ŽST Poprad – Tatry na zastávku Sibír. Takže okrem štandardného odpratávania snehu bolo potrebné ešte pripraviť nástupisko zastávky a asistovať pri výstupe tejto osoby. Chceme sa poďakovať všetkým zamestnancom v obvode TEŽ, ktorí sa aj v týchto extrémnych mrazivých a snehových podmienkach podieľajú na zabezpečovaní vlkovej dopravy a bezpečnej prepravy cestujúcich.



Dušan CHUDINA, prednosta ŽST Humenné

Najnižšie teploty ukazovali teplomery ráno 6. januára v Medzilaborciach -21 °C a v nesamostatnej stanici Kamenica nad Cirochou, kde výpravca slúži len v denných zmenách, bolo ráno -23 °C. Službukonajúci zamestnanec tam má vždy obavy, v akom stave ráno nájde koľajisko. Dve výhybky v hlavnej staničnej koľaji sú vybavené samovratným zariadením, a preto musia byť dôkladne vyčistené od

snehu. Koľaje v Medzilaborciach a Radvani nad Laborcom musela sprejazdňovať snehová fréza, nástupiščia v našom obvode čistili zamestnanci staníc aj odvetvia ŽTS.

Marián KARCOL, prednosta ŽST Oravský Podzámok

Najnižšia teplota bola v ŽST Trstená. V noci zo 6. na 7. januára ukazoval teplomer -30 °C a cez deň -19 °C, nasledujúca noc tam bola tiež mrazivá pri -29 °C. Nízke denné a nočné teploty nám nerobili žiadne problémy v doprave. Komplikácie nespôsobovala ani snehová pokrývka, ktorá miestami dosahovala hrúbku až 40 cm. Jedine 9. januára fúkal nárazový vietor, ktorý vytváral na trati snehové záveje. Aby bola trať zjazdová, musela byť nasadená snehová fréza.



Richard HORÁL, prednosta ŽST Kralovany

Najnižšie mínusové teploty sme zaznamenali v dňoch 10. a 11. januára v ŽST Párnica a Medzibrodie nad Oravou, kde dosahovali hodnoty -20 °C. V Dolnom Kubíne, Kralovanoch a Turanoch sme namerali iba "miernych" -18 °C. Najhoršia situácia doposiaľ bola 4. januára, kedy vplyvom silného sneženia a vetra v úseku Kralovany – Párnica spadlo niekoľko lavín. Päť vlakov bolo odrieknutých bez náhrady, jeden vlak meškal 97 minút. Sneh, mráz a vietor spôsobujú mrznutie a zafúkavanie výhybiek sypkým snehom, čo znemožňuje jazdu vlakov po iných koľajach ako po prvej a druhej dopravnej koľaji. Výhybky sa veľmi ťažko prestavujú a je potrebné ich neustále čistiť od snehu a ľadu. V ŽST Kralovany na St. 2 došlo vplyvom nízkych teplôt k zamrznutiu vody, musí byť dodávaná náhradná voda na pitie a hygienické potreby.



Jarmila KORNIEŤOVÁ, prednostka ŽST Banská Bystrica

V obvode železničnej stanice Banská Bystrica sme v súvislosti s nízkymi teplotami nezaznamenali nejaké výrazné problémy až na železničnú stanicu Vlkanová, kde sme mali problém s prestavovaním výhybiek, ale bez väčšieho vplyvu na dopravu.

V nesamostatnej železničnej stanici Radvan sme zaznamenali v tomto roku počas nočnej služby 9. januára úplný výpadok dodávky elektrickej energie z verejnej siete. Vzhľadom na to, že v tejto stanici nemáme, ako v jedinej stanici v našom obvode, náhradné zásobovanie elektrickou energiou, došlo k celkovému výpadku zabezpečovacieho zariadenia. Našťastie, dodávku energie obnovili po necelých dvoch hodinách, takže ani tento výpadok nemal vplyv na dopravu. Náhradné kúrenie sme v týchto dňoch zabezpečovali pre nesamostatnú železničnú stanicu Medzibrod, kde nám vypadli elektrické konvektory na oboch stanovištiach dozorcov výhybiek. Najnižšia nameraná teplota bola v našom v obvode zaznamenaná počas nočných služieb v nesamostatnej železničnej stanici Čremošné, 8. januára, -28 °C a v ŽST Banská Bystrica, 7. januára, -23 °C.



2017

JANUÁR

1
2 3 4 5 6 7 8
9 10 11 12 13 14 15
16 17 18 19 20 21 22
23 24 25 26 27 28 29
30 31

FEBRUÁR

1 2 3 4 5
6 7 8 9 10 11 12
13 14 15 16 17 18 19
20 21 22 23 24 25 26
27 28

MAREC

1 2 3 4 5
6 7 8 9 10 11 12
13 14 15 16 17 18 19
20 21 22 23 24 25 26
27 28 29 30 31

APRÍL

1 2
3 4 5 6 7 8 9
10 11 12 13 14 15 16
17 18 19 20 21 22 23
24 25 26 27 28 29 30

MÁJ

1 2 3 4 5 6 7
8 9 10 11 12 13 14
15 16 17 18 19 20 21
22 23 24 25 26 27 28
29 30 31

JÚN

1 2 3 4
5 6 7 8 9 10 11
12 13 14 15 16 17 18
19 20 21 22 23 24 25
26 27 28 29 30

JÚL

1 2
3 4 5 6 7 8 9
10 11 12 13 14 15 16
17 18 19 20 21 22 23
24 25 26 27 28 29 30
31

AUGUST

1 2 3 4 5 6
7 8 9 10 11 12 13
14 15 16 17 18 19 20
21 22 23 24 25 26 27
28 29 30 31

SEPTEMBER

1 2 3
4 5 6 7 8 9 10
11 12 13 14 15 16 17
18 19 20 21 22 23 24
25 26 27 28 29 30

OKTÓBER

1
2 3 4 5 6 7 8
9 10 11 12 13 14 15
16 17 18 19 20 21 22
23 24 25 26 27 28 29
30 31

NOVEMBER

1 2 3 4 5
6 7 8 9 10 11 12
13 14 15 16 17 18 19
20 21 22 23 24 25 26
27 28 29 30

DECEMBER

1 2 3
4 5 6 7 8 9 10
11 12 13 14 15 16 17
18 19 20 21 22 23 24
25 26 27 28 29 30 31



Aj taký je život pod trakčným vedením

Pracovisko zvolenského elektrodispečingu oslavuje 25. výročie od svojho vzniku. Dňa 16. decembra 1991 začali na Riadiacom stredisku elektrotechniky a energetiky (RSE) Zvolen prvé služby elektrodispečerov. Na svoje začiatky a pôsobenie si aj takto zaspomínali.

O TOM, AKO SME ZAČÍNALI A NA ELEKTRODISPEČINGU VO ZVOLENE PREŽILI 25 ROKOV...

Štvrtstoročnica je krátke obdobie na väčšie bilancovanie, ale dosť dlhá na spomienky, lebo tie sú soľou života. Bolo to už síce dávno, ale keďže obmena zamestnancov nebola veľká, bilancovanie nie je až také vzdialené. Začiatky pre Elektroúsek neboli jednoduché. Vo Zvolene sme totiž nemali trakciu. Bolo to pre nás niečo nové, niečo, čo sme na vlastnej koži ešte nepocítili. Museli sme sa učiť nové veci. Silnoprúdari museli nabráť nové vedomosti a nové prístupy k práci v blízkosti trakčného vedenia. Trakčiarci sa zaučali u cechových kolegov na iných pracoviskách. A k opravovniam trakčného vedenia patrí aj príslušné riadenie, tak, ako to bolo aj v iných centrách odvetvia elektro. Tam už boli vybudované elektrodispečingy s príslušnou technikou tak, aby elektrodispečer (ED) vedel bezpečne, spoľahlivo a rýchlo zabezpečiť potrebnú „službu“ pre tých, ktorí sa v blízkosti trakčného vedenia pohybujú a aj na ňom vykonávajú nejakú pracovnú činnosť.

TAKTO SME ZAČÍNALI

Dvadsaťpäť rokov je dosť dlhá „pracovná doba“ na bilancovanie. My, starší zamestnanci, sa dobre pamätáme, ako sme začínali. Naše prvé priestory boli dve malé kancelárie na druhom poschodí v budove riaditeľstva vo Zvolene. V jednej sedel vedúci a v druhej ED. Ten mal, samozrejme, k dispozícii aj na tú dobu odpovedajúcu techniku. Teraz je to už síce úsmevné, ale o to sú spomienky zaujímavejšie. Bol to starý stôl a drevená stolička - vedľa dialnopis. Na celom stole plachta (prevádzkový záznam) a pero. Veď vtedy ešte neboli počítače ani internet. Teraz zadá ED povel na manipuláciu cez počítač a niekde blízko či ďaleko sa tento „sám“ vykoná. Odborne sa to volá riadiaca technika. Tá sa za roky zdokonaľovala a proces naďalej pokračuje. Časom sme sa dostali aj k tomu, že sme neboli horší ako ostatní kolegovia z Bratislavy, Žiliny, Popradu alebo Košíc. Ale na to bolo treba, aby ešte pretieklo veľa vody v Hrone.

PORUCHY SÚ NEVYSPYTATEĽNÉ

Aby sme sa vedeli zorientovať v nových veciach, potrebovali sme aj odbornejšiu pomoc. Emil Kováč, ktorý prišiel zo Žiliny už ako skúsený ED, bol, samozrejme, vítanou posilou. Veď keď robíte niečo nové, a to boli denné problémy, je dobré, keď máte pri sebe niekoho, kto vám vie poradiť, pomôcť, ale ak treba, tak aj vynadť. Aj to patrí k práci.

Nových ED sme si „vychovali“ sami. Boli to vybratí elektrikári z našich radov, ktorí sa zacvičovali a zacvičovali, hlavne v Bratislave, Galante a Nových Zámkoch. Až raz prišiel čas, kedy sme si sami museli vedieť zastať svoju prácu. Iste to pre nich nebolo ľahké. Iné je niečo vidieť a počuť a iné je sám riešiť, organizovať a dbať o bezpečnosť. Pri plánovaných prácach je to ešte ako tak. ED sa vie na činnosť pripraviť. Horšie je to pri poruchách. Nikdy neviete, čo vás čaká. Nikdy nie sú dve situácie rovnaké, lebo pri nich nemáte rovnaké podmienky. A o to je náročnejšia, lebo aj po desiatkach rokov skúseností je stále postavený pred nové problémy a nové „výzvy“. Veď u nás tomu adekvátne odpovedá aj príprava, aby človek po zácvičku, skúškach a výcviku, mohol všetko robiť sám. Aby mu za chrptom niekto nestál, ktorý dáva na neho pozor. Je to niekedy aj otrava, ale kontrola je hlavne o tom, aby sme niekomu neublížili.



Elektrodispečeri zo zvolenského elektrodispečingu oslávili 25. výročie fungovania tohto riadiaceho pracoviska vo Zvolene. Zľava Jaroslav Slovák, Ján Lupták, Ján Stanko, Vladimír Kapusta, Jozef Kulich a Milan Uram, na stoličke sedí František Babin.

JÚÚÚJ, MOŽNO INAK SI MAL

Podľa predpisu stačí síce na prípravu zopár mesiacov, ale poruchy treba zažiť. Čakáte na ňu. Nikdy neviete, kedy príde a od ED sa očakáva, že bude správne reagovať. A ak nie, hneď je plno tých, ktorí povedia – júúúúj, možno inak si mal. Preto je práca ED taká náročná. Ak tak nemyslíte, postavte sa k stolu, ak viete lepšie. Robiť sám v turnusovej zmene je veru vo Zvolene psychicky dosť náročné.

V podstate je riešenie vecí akýsi uzavretý balík problémov, ktoré predstavujú dodržanie bezpečnosti a odstránenie poruchy tak, aby bol spokojný aj vedúci, aj bezpečák a, samozrejme, cestujúci. Máte síce k dispozícii normy predpisy, manuály a všeličo možné, ale je to ako kľbko, ktoré možno nie je veľké, ale hoci aj pôjdete do dôchodku, stále v ňom budete objavovať nové a nové konce.

VZDELÁVANIE

Systém vzdelávania je aký je, a preto sa elektrodispečer musí vzdelávať sám, keďže pracuje s náročnou technikou. Pracovné porady máme nielen preto, aby sme si povedali, čo bolo za posledný mesiac, ale hlavne preto, aby sme si rozobrali prevádzkové problémy a odovzdávali skúsenosti.

Áno, ide aj o to, že ED chcú poukázať na svoju dôležitosť. Sú hrdí na svoju prácu. Vieme, že ani ďalšie funkcie nie sú menej dôležité. A tak to má byť. Už som spomenul, ako sme začínali.

Bolo to zaujímavé. Teraz síce panel pred ED vyzerá ako rozsvietený vianočný stromček, ale vtedy - na začiatku...

Riadiacou technikou bol telefón a namiesto povelového bloku v termináli riadenia bol na druhom konci elektrikár trakcie alebo výpravca, ktorý podľa toho, ako bolo treba, zapol alebo vypol odpojovač. Žiadne zmeny stavov s červenej na zelenú alebo opačne. Vtedy boli červené a zelené magnetky. Žiadne povely cez riadiaci systém. ED mal pred sebou dosku na nej nakreslenú trať a na odpojovačoch už tie slávne magnetky. Takto sa pracovalo na začiatku. Bolo že to krásne, keď sa na to po rokoch spomína...

Tvrdé jadro nášho kolektívu bolo ešte donedávna pokope. Vilko Majer a Tomáš Medveš sú už síce v dôchodku, ale ostatní - Vlado Kapusta, Jaro Slovák a Janko Stanko sú stále tu.

Vtedy, 6. decembra 1991, ich v Bratislave skúšali legendy odvetvia inžinieri Kinček, Kemka, ale aj Daniel Balucha, ktorý je už dlhé roky vedúcou osobnosťou odvetvia.

Služba na riadiacom stredisku vo Zvolene (vtedy asi najmenšom v strednej Európe) sa začalo od 16. decembra 1991 a prvý slávnostný elektrický vlak prešiel úsekom Šurany – Levica dňa 19. decembra 1991.

Odvtedy Zvolenčania zažili veľa porúch, ale všetky sme zvládli. Ťažšie sa spomína na to, za čo nemôžeme, na nepozornosť a ľahostajnosť tých, ktorí prišli o život pri priamom kontakte s vysokým napätím. Aj taký je život pod trakčným vedením.

Ján JANČÍK, vedúci oddelenia riadenia SEE OR Zvolen

Bezpečný výkon obslužnej činnosti v dopravníach s koľajovým rozvetvením

V železničnej prevádzke sa články 134 a 135 predpisu ŽSR Z 2 pomerne často porušujú. Preto si tento predpis vysvetlíme na príklade. Príklad: Na staničnej koľaji susediacej s hlavnou koľajou sa zvyčajne vykonáva skúška brzdy vlakovým personálom. Po hlavnej staničnej koľaji je povolený chod koľajového vozidla. Výpravca však vlakový personál o ničom neinformuje. Informácia o chode koľajového vozidla musí byť pritom vykonaná staničným rozhlasom, rádiotelefónom, osobne a podobne v zmysle čl. 135 predpisu ŽSR Z 2. Informácia o chode koľajového vozidla musí byť vykonaná aj pre obslužné činnosti, aby sa v čase chodu koľajového vozidla vykonávali zo vzdialenejšej strany od hlavnej staničnej koľaje.

Pri obslužnej činnosti je to napr. pracovná činnosť člena vlakového personálu, zamestnanca vykonávajúceho posun, rušňovodiča koľajového vozidla, vozňového zámočníka, komerčného zamestnanca, zamestnanca v doprave (výpravcu, výhybkára...) pri príprave vlakovej cesty či cesty pre posun, obsluha zariadení nachádzajúcich sa mimo priechodného prierezu koľaje (napr. pomocných stavadiel pri posune), obsluha výhybiek, priecestných zabezpečovacích zariadení, pevných trakčných zariadení, zariadení pre napájanie zabezpečovacích zariadení a iné. Obsluha stroja v dopravnej prevádzke je obslužnou činnosťou.

Keď sa na koľaji susediacej s hlavnou staničnou koľajou nachádzajú koľajové vozidlá, musia zamestnanci príslušné obslužné činnosti súvisiace s týmito vozidlami vykonávať zo vzdialenejšej strany od hlavnej staničnej koľaje, tzn. nie zo strany, ktorá s hlavnou staničnou koľajou susedí (ide napr. o činnosť tranzitéra, vozňového zámočníka – vozmajstra, sprevádzajúceho personálu pri skúške brzdy a pod.). Ak musia byť takéto obslužné činnosti z určitých dôvodov* vykonávané v priestore medzi hlavnou staničnou koľajou a koľajou s ňou susediacou a keď má byť po hlavnej staničnej koľaji uskutočnený pohyb koľajových vozidiel (vlakov, resp. posunu), musia zamestnanci, ktorí chcú takúto činnosť vykonávať, prejsť na druhú stranu uvedených vozidiel resp. do priestoru za predmetné vozidlá, a to až za koľaj susediacu s hlavnou staničnou koľajou.

PRVORADÁ BEZPEČNOSŤ

Z vyššie uvedených dôvodov je príslušný oprávnený zamestnanec, riadiaci dopravu na dráhe (výpravca, dispečer), povinný včas - pred približujúcim sa koľajovým vozidlom po hlavnej staničnej koľaji oznámiť (staničným rozhlasom, rádiotelefónom, osobne a pod.) chod resp. pohyb tohto koľajového vozidla zamestnancom nachádzajúcim sa v koľajisku alebo v priestoroch pri predmetnej koľaji. Ak je posun s koľajovými vozidlami vykonávaný na mieste a príslušným spôsobom (tak, že ak sa bude po hlavnej staničnej koľaji približovať koľajové vozidlo a ak sa ručné náveste pre posun musia dávať v priestore medzi týmito koľajovými vozidlami a hlavnou staničnou koľajou), musí oprávnený zamestnanec riadiaci dopravu na dráhe prikázať vedúcemu posunu zastaviť a predmetný posun a chod (pohyb) koľajového vozidla dovoliť až vtedy, keď bude prvý posun zastavený. Vedúci posunu je povinný príkaz na zastavenie posunu splniť, posun zastaviť a o bezpečnosť zamestnancov posunovacej čaty (sprevádzajúceho personálu) sa postarať. Zamestnanci, ktorí majú vykonávať resp. ktorí vykonávajú pracovnú činnosť v oblasti vozňovej technickej služby (vozmajstri, vozňoví zámočníci, elektromechanici, čističi vozňov a i.), sú povinní pred začatím pracovnej činnosti v prevádzkovom priestore zaistiť vlastnú bezpečnosť prostredníctvom príslušných dopravných zamestnancov.

Najmenšia osová vzdialenosť koľají normálneho rozchodu v dopravni s koľajovým rozvetvením je:

- 5 000 mm v priamych koľajach alebo ak sú staničné koľaje v oblúku s polomerom 4 000 m a väčším,
- v železničných staničiach a ostatných dopravníach s koľajovým rozvetvením postavených pred modernizáciou, kde sa požia-

davka vzdialenosti 5 000 mm nedá dodržať (napr. z priestorových dôvodov, z dôvodov efektívneho vynaloženia finančných prostriedkov a pod.), musí byť **projektovaná vzdialenosť osí koľají najmenej:**

- 4 750 mm, ak $r > 4\ 000$ m a v priamej,
- 4 750 mm + Δ , ak $r \leq 4\ 000$ m, pričom Δ je celkové rozšírenie, ktoré zahŕňa rozšírenie priechodného prierezu z dôvodu vzopätia v oblúku, naklonenia priechodného prierezu vzhľadom na prevýšenie koľaje a z dôvodu nerovnakých výšok niveliet koľají.

Z uvedeného priestorového usporiadania na ŽSR vyplýva, že čl. 136 predpisu ŽSR Z 2 nie je možné uplatniť pri výkone obslužnej činnosti medzi dvomi koľajami, kde je uvedené miesto odstúpenia najmenej 2,5 m od osi koľaje v závislosti od rýchlosti koľajového vozidla. Zamestnanec sa pritom musí nachádzať celým povrchom svojho tela (pre stojaceho človeka je to priestor v šírke 0,5 m) za uvedenou vzdialenosťou.

Ak zoberieme do úvahy osovú vzdialenosť 5 000 mm pri normálnom rozchode koľaje v železničnej stanici a po súčte potrebných vzdialeností z čl. 136 predpisu ŽSR Z 2 ($2,5\text{ m} + 2,5\text{ m} + 0,5\text{ m} = 5,5\text{ m}$), tak nie je možné voliť miesto odstúpenia medzi dvomi koľajami pri pohybe koľajových vozidiel. Aby bezpečnosť zamestnancov nebola ohrozená, je potrebné upozorniť na dôsledné dodržiavanie čl. 133 až 135 predpisu ŽSR Z 2, ktoré sú vyššie v texte popísané a túto problematiku riešia.

INAK NA KORIDORE

Na koridorových tratiach v modernizovanom úseku trate Bratislava - Rača - Vých. Nivy a Trenčianska Teplá - Púchov je už na hlavných koľajach v dopravníach traťová rýchlosť vyššia ako 120 km/h, a preto je v prípade voľby miesta odstúpenia potrebné postupovať v zmysle čl. 136 ods. c) predpisu ŽSR Z 2 ($3,0\text{ m} + 0,5\text{ m} = 3,5$). Túto vzdialenosť (3,5 m) je vzhľadom na priestorové usporiadanie v ŽSR možné aplikovať len od jednej koľaje, a to tiež len v prípade pohybu koľajového vozidla po jednej koľaji! Ak sa koľajové vozidlá budú pohybovať po oboch koľajach súčasne, nesmie sa miesto odstúpenia nachádzať medzi týmito dvoma koľajami.

HLÁSENIE O POHYBE A PRACOVNEJ ČINNOSTI

Pri vnútornom čistení (upratovaní) vozidla, odstaveného na koľajach ŽSR, sa postupuje v zmysle Nariadenia generálneho riaditeľa č. 11/2014. V zmysle neho sa zamestnanci dodávateľov vykonávajúcich činnosti pre železničný podnik, musia vždy pred výkonom pracovnej činnosti v prevádzkovom priestore ohlásiť u príslušného oprávneného zamestnanca riadiaceho dopravu na dráhe (výpravca, dispečer...) a tohto oboznámiť s pracovnou činnosťou, ktorú majú vykonávať. Ak sú minimálne dvaja musia mať menované svojho zástupcu resp. zástupcov - čatára, majstra (podľa miestnych pomerov).

* napr. pre nedostatočný prevádzkový priestor na vzdialenejšej strane od hlavnej staničnej koľaje, prekážky v priestore voľného schodného a manipulačného priestoru - stavby, zariadenia koľaje, skládky materiálu, výkopy a pod.

Zásahy hasičov v ťažko prístupných terénoch

Požiar českého rušňa z novembra minulého roka, ktorý začal horieť v úseku ŽST Harmanec jaskyňa - Uľanka, preveril nielen hasičov. Rušeň totiž vzbĺkol v úseku trate, kde je ťažko prístupný terén. Aj preto sme sa na túto problematiku pozreli hlbšie.

Železničné trate na Slovensku vedú cez 76 tunelov. Z tohto počtu je 41 v správe OR Zvolen. V obvode tohto oblastného riaditeľstva sa stala aj spomínaná udalosť, pri ktorej zhorel rušeň českej spoločnosti. Práve úsek, v ktorom sa oheň vznietil a následne bol nutný zásah hasičov, patrí medzi tie, do ktorých je sťaženejší prístup. „Z požiarov vzniknutých v rokoch 2015 a 2016 by sa mohli vymedziť z pohľadu sťaženej prístupnosti traťové úseky Kráľova Lehota - Štrba, Horná Štubňa - Hronská Dúbrava, Horná Štubňa obec - Banská Bystrica alebo úsek medzi tunelmi na trati Strečno - Vrútky,“ povedal k problematike Emil Müller, vedúci oddelenia ochrany pred požiarom z odboru bezpečnosti a inšpekcie. V úsekoch tratí so sťaženej prístupom záchranárskych zložiek, ako aj na miestach, kde nie je možná bezpečná evakuácia cestujúcich z vlaku (tunely, viadukty, mosty, pri vodných plochách a v zalesnenom horskom prostredí) sú zariadenia označujúce ich kilometrickú polohu zo strany prichádzajúceho vlaku, označené žltorangeovým náterom a sú jedným z opatrení pre nezastavenie



Český rušeň, ktorý zhorel v minulom roku v novembri v úseku medzi ŽST Harmanec jaskyňa a Uľanka.

vlak. Problematické úseky sú teda dobre známe a na výraznom nátere je zaznačená kilometrická poloha zo strany prichádzajúceho vlaku od začiatku zábrzdnej vzdialenosti pred problémovým miestom až po jeho koniec. „Tieto miesta sú uvedené v tabuľkách traťových pomerov a sú určené pre zamestnancov ŽSR a dopravcov vzhľadom na zjednodušenie prípadnej novej evakuácie cestujúcich z vlakov,“ dodala Helena Pavlíková, vedúca oddelenia ochrany a hospodárskej mobilizácie z odboru krízového riadenia a ochrany. Zásah hasičov v sťaženej podmienkach preverilo aj veľké taktické cvičenie zorganizované v septembri v roku 2014. Jednou zo simulácií bol aj požiar prírodného prostredia v ťažko dostupnom teréne v blízkosti železničnej trate v úseku Hronská Dúbrava - Horná Štubňa v obci Jastrabá. Pri zásahu bol nasadený aj záchranársky vrtuľník. Minulý rok bol v porovnaní s tým predošlým v štatistikách požiarov oveľa priaznivejší. Kým v roku 2015 bolo na tratiach 142 požiarov, v roku 2016 to bolo len 86. V štatistikách nie sú horské terény špeciálne vymedzené. Najvyššia škoda, a nielen materiálna, vznikla ŽSR v minulom roku pri požiari Múzejno - dokumentačného centra v Bratislave vo „Veľkej vodárni.“ Odhadovaná škoda sa vyšplhala do výšky 130 000 €.

(ika), foto: autorka



Simulácia požiaru v ťažko dostupnom teréne v obci Jastrabá, pri ktorej zasahoval aj vrtuľník.

Prvý stupeň zimnej pohotovosti zvládli aj v Tatrách



Zubačka zo Štrby na Štrbské Pleso jazdila počas prvých januárových dní aj napriek sneženiu, mrazu a vetru takmer bez obmedzení.

Kým na mnohých miestach je zima a veľa snehu výnimočnosťou, pre Tatrancov je to samozrejmosť. Záverom minulého a začiatkom nového roka vo Vysokých Tatrách snežilo denne. K snehu sa pridružil aj mráz a miestami silný vietor. Traťováci aj dopravní zamestnanci si s nepriazňou počasia aj tu poradili a prvý stupeň pohotovosti zvládli bez dopadov na vlakovú dopravu.

Snehová fréza počas prvých januárových dní čistila železničné trate počas dňa niekoľkokrát. Rovnako ako traťováci s lopatami, metlami boli na perónoch a výhybkách takmer nepretržite. V Štrbe sme 5. januára zastihli aj kolegov z Vydrníka, ktorí tu s odpratávaním snehu vypomáhali tatranským kolegom. Okrem električkovej trate TEŽ pomáhala s odpratávaním snehu fréza aj na zubačke.

(sch), foto: Dana SCHWARTZOVÁ



V železničnej stanici Štrba sme zastihli majstra tratí a stavieb z SMSÚ TO Spišská Nová Ves Štefana Pukluša, ktorý po ukončení čistenia výhybiek odovzdal bezpečnostný štítok službukonajúcemu výpravcovi Tomášovi Michalkovi (vpravo).



V koľajisku na Štrbskom Plese 5. januára komplikoval čistenie výhybiek silný vietor a sneženie.

Nevšedné situácie z hlásení ústredného dispečera



Život na našich železničných tratiach bol v minulom roku viac než pestrý. Aspoň tak o tom svedčia denné hlásenia zmien ústredného dispečera odboru dopravy GR, v ktorých sú uvedené nielen všetky vážne nehody a incidenty, ale aj rôznorodé mimoriadnosti a situácie, ktoré sa dennodenne udejú v sieti ŽSR. V obrovskom množstve tých bežných sa ale nájdu aj také, ktoré zaujmú svojou zvláštnosťou, prípadne vyvolajú úsmev na tvári. Pozrite sa, aké nevšedné prípady zaregistrovali dispečeri v roku 2016.

V denných sumároch zmien ústredného dispečera sa najčastejšie uvádzajú zrážky železničných vozidiel so zvieratami. Žiaľ, takéto strety končia pre zástupcov živočíšnej ríše fatálne.

Nasledujúci prípad ale dokazuje, že aj rušňovodiči sú ľudia s veľkým srdcom a majú súcit so zrazenou zverou.

Rušňovodič Os 6601 nahlásil zrazenú živú laň zo zlomenou nohou, ktorá sa bránila. Rušňovodič odmietol nad ňou prejsť. Zviera odstránené z kolaje členom poľovníckeho združenia. Zmeškaný Os 6601+74.

Pod kolesami vlakov najviac končila vysoká divá zver, diviaky, ale aj kozy či telatá. Ojedinele na kolaji zahynuli aj medvede. Len jeden medvedík mal šťastie v nešťastí.

Rušňovodič vlaku Ex 146 zbadal predmet červenej farby na kolaji v km 259,352 a použil rýchlobrzdu. Bol to červený plyšový medveď.

Vyskytli sa aj prípady, keby boli živočíchy k železničiarom riadne dotieravé.

Pri výmene podvalov traťového robotníka poštípala včela. Po podaní prvej pomoci bol postihnutý RZP odvezený na ďalšie lekárske ošetrovanie.

Kontrolóra trate pri vykonávaní kontrolnej činnosti ohrozoval túlavý pes. Keďže sa uvedený incident opakuje na rovnakom mieste, bola vyrozumená polícia.

Ak sme už spomenuli zrážky, tie sa nevyhýbali ani ľuďom. Tentoraz však nemáme na mysli smutné tragické nehody, ale prípady úsmevné, i keď určite bolestivé.

Vlakvedúci nahlásil úraz cestujúceho, ktorý narazil čelom do sklenenej výplne dverí vozňa. Tvrdil, že senzor na dverách nefunguje. Cestujúci krvácal z nosa, ošetrovaný vlakovým personálom, pokračoval v ďalšej ceste. Vlakvedúci zistil, že senzor na otváranie dverí funguje.

Počas chôdze narazil 5-ročný chlapec v sprievode rodičov do stĺpa osvetlenia a spôsobil si tržnú ranu na čele. Privolaná RZP ho odviezla na ošetrovanie.

Zranenia sa nevyhýbali nielen cestujúcim, ale aj železničiarom. Najčastejšie boli úrazy zapríčinené podvrtnutím členka, pošmyknutím alebo potknutím sa. Jeden prípad sa ale odlišoval od ostatných.

Pri obsluhu vlaku na odstavnom kolajisku medzi kolajami č. 3 - 4 vedúci posunu ŽSR stúpil na plechový poklop kanála, ktorý sa pod ním prepadol. Zachytil sa o napájacie potrubie, pričom si udrel pravú nohu, členok pravej nohy a chrbát.

Človek však môže prísť k úrazu, aj keď nevykonáva žiaden pohyb. Tu je dôkaz.

Výpravcovi sa zlomila stolička a spadol na temeno hlavy. Udalval bolesť hlavy a opuch. Zmenu nedokončil a odišiel na lekárske ošetrovanie.

Aj ďalšie prípady potvrdzujú známy fakt, že práca výpravcov je nesmierne náročná a v službe ich nesmie nič zaskočiť.

Pri prechode nákladného vlaku cez ŽST Rusovce spozoroval a ohlásil službukonajúci výpravca neznáme osoby nachádzajúce sa na prechodových mostíkoch súpravy vozňov vlaku. Následne vlak zastavený v ŽST Petržalka. Pri zásahu polície boli zadržané 3 osoby – nelegálni migranti.

Pri odchode vlaku IC 409 zo ŽST prišlo k uvoľneniu vypúšťacieho ventilu na nádrži na odpad (WC) a k znečisteniu vonkajšieho výpravcu.

V dopravnej kancelárii bol neprispôsobivou osobou nožom napadnutý službukonajúci výpravca ŽSR. Po príchode polície bola osoba zadržaná.

Posledný uvedený prípad tiež dokazuje, že železničiarom boli v roku 2016 občas vystavení aj útokom agresívnych jedincov. Napádali ich podgurážení cestujúci, ale aj ľudia bez domova.

Prednosta stanice vo vestibule ŽST zistil, že bezdomovci nelegálne odoberajú elektrickú energiu zo zásuvky určenej pre kávyomat na nabíjanie mobilného telefónu. Po odstránení nabíjачky zo zásuvky spadol mobilný telefón na dlažbu a rozpadol sa. Následne bol prednosta stanice bezdomovcami najprv verbálne a potom jednou osobou aj fyzicky napadnutý.

Asociáli sú neraz späť s alkoholom. Dispečeri zaznamenali aj prípady ľudí s promile navyše, ako vystrájali vo vestibuloch, prípadne spôsobili škody na majetku.

Podnapitý cestujúci si sadol vo vestibule na radiátor a nechtiac ho vytrhol so steny, následkom čoho začala tiecť voda. Výpravca odstavil kúrenie.

Výtržníci však poväčšine rozbíjali sklenené výplne okien a dverí, maľovali po stenách budov alebo poškodzovali návestidlá. Tí odvážnejší sa nešťítali ani krádeží.

Kontrolór trate SMSÚ ŽTS nahlásil krádež zámkovej dlažby na nástupisku pri 1. TK cca 2 x 2 m.

Zistené odcudzenie mobilného WC, ktoré bolo umiestnené pred výpravňou budovou od cesty.

Na záver sme si ponechali ešte dve „perličky“. Obe situácie sa síce prihodili zamestnancom štátneho dopravcu, ale zaznamenali ich aj naši dispečeri.

Vlakvedúca RR 704 nahlásila, že vo vlaku sa pohybovali dve mladistvé osoby oblečené v rovnošatových bundách a čiapkach, ktoré v Leopoldove počas nástupu cestujúcich centrálné zatvorili nástupné dvere, pred Trnavou vyhlasovali do vlakového rozhlasu nahrávku pravdepodobne z mobilného telefónu a v Trnave vyblokovali dvere na súprave.

Rušňovodič zastavil vlak EC 276 s podozrením, či nedošlo k stretnutiu s osobným autom, ktoré prebehlo cez priecestie pred vlakom. Po prehliadke vlaku rušňovodič nastúpil na HKV a s vlakom odišiel. Až po príchode do ŽST Bratislava hl. st. sa zistilo, že na mieste udalosti zostala vlaková čata, ktorá nestihla na odchádzajúci vlak nastúpiť. V ŽST Bratislava hl. st. došlo k ďalšiemu meškaniu EC 276, nakoľko na vlak musela nastúpiť náhradná vlaková čata.

Prajeme všetkým železničiarom, aby ich v roku 2017 obchádzali nepríjemné situácie a nehody.



...alebo VY SA PÝTATE, MY ODPOVEDÁME

Deje sa na vašom pracovisku alebo v okolí niečo, na čo by bolo dobré upozorniť alebo poukázať aj prostredníctvom časopisu Ž semafor? Aj tento rok sa budeme venovať témam, na ktoré nás upozorníte alebo pošlete tipy.

Napište nám na adresu redakcie:

Ž semafor, Štefánikova 60, Košice

alebo zavolajte na tel.: **910 - 3203**

alebo e-mail: **zsemafor@zsr.sk**

Ďalšie kontakty na jednotlivých redaktorov nájdete v tiráži.

Na vaše otázky budeme odpovedať prostredníctvom časopisu po získaní všetkých potrebných vyjadrení v niektorom z nasledujúcich čísel. Napište nám prosím aj o tom, čo sa vám v predchádzajúcich číslach páčilo najviac a čo najmenej.

TEŠÍME SA NA VAŠE NÁMETY, TIPY ČI FOTOGRAFIE.

ZA PRÍSPEVKY ĎAKUJEME.

Foto: Ivan NEDELIÁK

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 DECEMBROVEJ FOTOHÁDANKY JE: ŽST Štrba.

VÍŤAZKOU SA STALA A VECNÚ CENU ZÍSKAVA:

Mária ŠTARKOVÁ z Rohožníka.

BLAHOŽELÁME!

<p>- To je hrozné! - sťažuje sa malý Janko mame. - Nielenže mám malé ...</p> <p>tajnička.</p>				Pomoc: Alatyř, Lino, vier, Oľta	druh Fatimy	zvinutá látka	rádium (zn.)	pomaly jedol, zajedal	drevina s kmeňom	poolamuj	vrenie	hoci, po česky	meno herca Venturu	oddelenie anesteziol. a intenzív. medicíny	
				brúsením vyhládzalo											
				2											
				arabský člen			štátny majetok (hovor.)							nikel (zn.)	
primát			ruské mesto							vodná nádrž na Slovensku					
Jozef Vysočani	obet'	varná nádoba	kypri zem pluhom obchodný dom (skr.)		osada pri Jordáne	rev				budova	perované vozy				
polný úkryt vojaka					zdanie	popolnica				knock out športový úbor		rumunská rieka (i Oľta)	štyri, po nemecky		
bezrozmerný geometrický útvar				ruské pohorie	mytologický príbeh			domovina	zvýšok po ohni						
elektrický telegraf (skr.)			obyvateľ Británie	EČV okr. Partizánske				vyčnievali	a iné (skr.)						
1															
stromo-radie					čilsky tenista (Marcelo)					orol, po nemecky					

Kamión uviazol pod železničným mostom

Ukrajinský vodič na poľskom kamióne sa 19. decembra postaral o prerušenie vlakovej dopravy na Orave. V Dolnom Kubíne nesprávne odhadol výšku svojho nákladu, ktorá presahovala maximálnu povolenú výšku na prejazd popod železničný most. Zostal pod ním zaseknutý a pri cúvaní ešte na seba zhodil oceľový nosník.

Niekoľko minút pred štvrtou hodinou ráno smeroval poľský kamión v Dolnom Kubíne do priemyselnej zóny v Mokradi. Na ulici M. R. Štefánika došiel k železničnému podjazdu. Napriek dopravnej značke, ktorá upozorňovala vodičov na maximálnu výšku vozidla 3,9 metra, Ukrajinec pokračoval so svojim nákladom v jazde. Myslel si, že ešte prejde, ale okamžite pocítil, že sa preráta. Zostal stát' zakliesnený pod železničným mostom. Hneď ako zistil, že je vysoký, začal cúvať. S vozidlom sa však zachytil o oceľový nosník, ktorý mal funkciu protinárazovej zábrany. Kamionista v cúvaní pokračoval a nosník zhodil dole. Jedna časť ostala na pilieri, druhá spadla na zem rovno medzi auto a príves. Cesta ostala neprejazdná a v meste sa tvorili kolóny áut. Okamžite po nehode bola preventívne prerušená aj železničná prevádzka, pretože

nebol známy presný rozsah poškodenia mosta. Vlaky osobnej dopravy medzi Párnicou a Dolným Kubínom nahradili autobusy. Našťastie, statika mosta sa po náraze



Spadnutý nosník premiestnili hasiči so žeriovom.



Ukrajinský vodič neodhadol výšku a „zaparkoval“ kamión tak, že s vozidlom zastal za mostom, ale príves ostal pred ním.

kamióna nenarušila, a tak popoludní už po trati znova premávali vlaky. So zhodenou protinárazovou zábranou si šikovne poradili košickí mostári. Ešte pred Vianocami ju so žeriavom umiestnili na pôvodné miesto. (balky), foto: SMSÚ ŽTS TO Vrútky, MO Košice



Pri cúvaní nákladu spod mosta spadla protinárazová zábrana presne medzi vozidlo a príves.



Oceľovú zábranu upevnili na pôvodnom mieste zamestnanci MO Košice.

Podbrezová neustálym terčom vandalov

Železničná stanica v Podbrezovej čelila v ostanom období poriadnemu náporu vandalov. Kým niekoľko dní pred najkrajšími sviatkami roka vylomil neznámy vandal plastové dvere do čakárne, posledný deň

minulého roka ju pravdepodobne bezdomovci znečistili tak, že ju museli pre verejnosť na pol dňa celkom uzavrieť. Keď upratovacia firma vyčistila priestor od výkalov a priniesla doň dýchatelný vzduch,

Železničná stanica Podbrezová, kde v ostatnom období úradovali vandali.



Plastové dvere po útoku vandala.

cestujúci mohli opäť vyčkať na svoj spoj v čakárni. Akoby však toho nebolo málo, aj v novom roku neznámy opilec poškodil vchodové dvere do vestibulu.

(ika), foto: polícia SR

Vlak narazil do spadnutého stromu

Niekoľko dní pred koncom minulého roka narazil rýchlik v úseku Harmanec jaskyňa – Ulánka do spadnutého stromu. Našťastie si to odniesol len ohnutý pluh a schodíčky. Približne pol metra hrubý a meter a pol dlhý kmeň dostali z koľajiska banskobystričká traťováci. Neplánovaná výluka trvala asi hodinu a pol, zmeškané boli tri vlaky.

(ika), foto: Zdeno KOVÁČIK



Spadnutý strom spôsobil meškanie troch vlakov.



POBYT OBSAHUJE:

- Príchod 10.2.2017, po 14:00 hod.
- V sobotu raňajky, obed a večera v jedálni SIP
- V sobotu večer PARTY v kongresovej sále
- V nedeľu raňajky v jedálni SIP
- Každý účastník dostane 2 x vstup do bazéna so saunou
- Odchod v nedeľu 12.2.2017, do 19:00 hod.

CENA ZA TÚTO PONUKU JE:

Ak nie ste zamestnancom ZSR: 40 €.
 Ak ste zamestnancom ZSR, tak náklady za Vás uhradí zamestávateľ zo sociálneho fondu, podľa zásad kolektívnej zmluvy ZSR. Zamestnanec ZSR zaplatí pri príchode 5 € za občerstvenie a spoločenský večer, ktorý bude súčasťou pobytu.

VALENTÍNSKY POBYT A PARTY

SPOLOČENSKÝ VEČER V SOBOTU o 19:00 hod.:

- Každý pár dostane fľašu dobrého vína + sladký zákusok
- Počas večera budeme hrať hity otvorené časom
- Spolu vytvoríme záberné fotografie pre prezentáciu na našej stránke FACEBOOK
- Súčasťou večera budú TOMBOLA a zábavné hry
- Občerstvenie bude formou bufetu počas celého večera

REZERVÁCIA:
 Žel. linka: 930-5348, tel.: 041 229 5348, mob.: 0903 283816

Upozornenie:
 Preukaz zamestnanca ZSR respektujeme iba na konkrétneho zamestnanca! Použiť preukaz kolegu nie je možné!

13.

FÓRUM KOĽAJOVEJ DOPRAVY

FORUM OF RAIL TRANSPORT

14. - 15. 3. 2017

Hotel DoubleTree by Hilton, Bratislava

www.fkd.sk

Usporiadatelia



Platinový partner



Bronzoví partneri



Generálny partner



Mediálni partneri

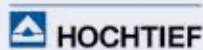


S podporou

Striborní partneri



Hlavný mediálny partner



KALENDÁR VÝROČÍ TRATÍ ŽSR 2017

V roku 2017 je pomerne málo okrúhlych výročí slovenských tratí a aj to ide o trate miestneho významu. Jeden a štvrt' storočia oslávia už neexistujúce spojky do bratislavského prístavu a z Marcheggu do Devínskeho Jazera, ďalej lokálka do Spišskej Belej a do Levoče. Najstaršie trate z tohto prehľadu vznikli vo významnom roku 1872. Vtedy sa však už jazdilo na magistrále Viedeň – Bratislava – Budapešť plných 22 rokov.

Pavol DERAJ

Dátum	Trat'	Výročie
1. 1.	Bratislava - Nivy – Bratislava juh	125
7. 1.	Michalany – Slovenské Nové Mesto	145
11. 2.	Marchegg ÖBB – Devínske Jazero	125
18. 3.	Spišská Nová Ves – Kysak	145
2. 5.	Púchov – Horní Lideč ČD	80
25. 7.	Kežmarok – Spišská Belá horná stanica	125
12. 8.	Zvolen – Hronská Dúbrava – Vrútky	145
13. 8.	Starý Smokovec – Štrbské Pleso	105
25. 8.	Slovenské Nové Mesto – Čop UZ	145
18. 9.	Čata – Levice	130
8. 11.	Spišská Nová Ves – Levoča	125
4. 12.	Slovenské Nové Mesto – spojka	145
8. 12.	Veselí nad Moravou – Myjava	90
14. 12.	Jablonica – Kúty	120
14. 12.	Trnava – Smolenice	120
14. 12.	Kozárovce - Zlaté Moravce	105
18. 12.	Bratislava - Petržalka – Kittsee ÖBB	120
18. 12.	Lužianky – Hlohovec	120