



14:38

ROČNÍK XXV

ŽELEZNIČNÝ

FEBRUÁR 2017

SEMAFOR

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY



**O projektoch ŽSR
Kolektívne vyjednávanie pokračuje
Štandardy staníc aj v roku 2017**

Foto: Katarína MARTINKOVIČOVÁ



Nové projekty aj správa o stave bezpečnosti

Prevádzku železničnej dopravy v predošlých týždňoch ovplyvňovalo nepriaznivé počasie, avšak, aj napriek tomu ŽSR plnili grafikon verejnej dopravy na 99,12 % v relatívnom plnení. Od začiatku roka 2017 sme zaznamenali 11 registrovaných pracovných úrazov.

Generálny riaditeľ ŽSR schválil predložený Komunikačný a mediálny plán na tento rok, ktorý obsahuje aktuálne témy a úlohy v oblasti komunikácie so zamestnancami, s médiami aj verejnosťou. Tiež bol schválený návrh zámeru projektu Databáza podnetov na zvýšenie efektívnosti ŽSR, o ktorom si môžete prečítať viac na strane 5.

Námestník generálneho riaditeľa pre ekonomiku informoval o príprave podnikateľského plánu na rok 2017, aj o prebiehajúcich či plánovaných rokovaniach

v súvislosti s TIP Lužianky. Na strane 8 sa dočítate podrobnejšie o schválenom návrhu zámeru projektu s názvom Nový model ekonomicko-organizačného usporiadania budovného hospodárstva ŽSR.

Schválené boli tiež dva dokumenty predložené námestníkom GR pre rozvoj a informatiku, a to Správa o priebehu čerpania finančných prostriedkov zo štátneho rozpočtu a z prostriedkov fondov EÚ za obdobie 1. - 12./2016 a prehľad čerpania investícií z vlastných zdrojov, realizovaných

dodávateľským spôsobom a aktiváciou (hospodárskym spôsobom) za obdobie 1. - 12./2016.

Námestník GR pre prevádzku predložil Správu o stave bezpečnosti železničnej dopravy, bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci a ochrany pred požiarmi na sieti ŽSR za rok 2016. Podarilo sa nám vlni znížiť počet nehôd, úrazov aj požiariarov. Podrobnejšie sa tejto téme budeme venovať v nasledujúcom čísle Ž semaforu.

(pav)

Vedenie na aktívne zamestnancov v Považskej Bystrici Generálny riaditeľ: „Nesúhlasím, aby sa prepúšťanie týkalo prevádzky“

Vniesť svetlo do rôznych dohadov okolo kolektívneho vyjednávania, nezodpovedaných otázok ohľadne ohlasovaného prepúšťania, ale aj konkrétne problémy zamestnancov v dennodennej prevádzke, boli témou stretnutia vedenia ŽSR so zamestnancami a zástupcami odborových organizácií v posledný januárový deň v Považskej Bystrici.

Hneď v úvode objasnil generálny riaditeľ viac ako dvom stovkám zamestnancov z rôznych miest Slovenska a z rôznych pracovísk svoj pohľad na plánovanú optimalizáciu. „Môj postoj k prepúšťaniu je jednoznačný a ešte raz ho zopakujem. Nesúhlasím, aby sa prepúšťanie týkalo ľudí z prevádzky. Každé jedno miesto z prevádzky, ktoré bude navrhnuté na zrušenie, mi musí byť vysvetlené. Akceptujem len prípad, ak nahradí človeka technika, alebo tam musí byť iný pádny dôvod, ktorý mi bude musieť byť vysvetlený. Mrzí ma, že moje pôvodné rozhodnutie bolo nesprávne interpretované, že vznikla fáma a dojem, koľko ľudí pôjde preč, že ste dostali len číslo. V žiadnom prípade to nie je pravda. Rovnako odmietam spájanie prepúšťania s kolektívnym vyjednávaním o výške miezd,“ uviedol generálny riaditeľ ŽSR Martin Erdössy. Potvrdil, že od nástupu do svojej funkcie v novembri 2017 identifikoval viacero zdvojených procesov,

ktoré je nutné optimalizovať, čo v konečnom dôsledku znamená aj prepúšťanie. To sa bude týkať administratívy, vrátane zamestnancov na Generálnom riaditeľstve ŽSR. „Sú to obslužné činnosti a je na nás, aby sme hľadali, ako túto činnosťrobiť efektívnejšie, centralizovať ich. V tejto veci sme už naštartovali dva projekty. Projekt optimalizácie personálnych činností a controllingu. Samozrejme, za podmienky, že sa nemôže zhoršiť ko-

munikácia a spolupráca zamestnancov so zamestnávateľom.“ Generálny riaditeľ tiež predstrel piaty návrh vedenia ŽSR na zvýšenie tarifných miezd. „Naša posledná ponuka je zvýšenie miezd o 30 € do tarify a zachovaný objem prémie pre vybrané skupiny. Ešte nevieme, kde tieto peniaze získame a ako, ale rozhodli sme, že vezmeme toto riziko na svoje plecia. Aby ste mali predstavu, návrh 30 €, čo je zvýšenie o 4,7 % znamená najšt’

»



NA OBÁLKE

Výpravcovia
Vladimír Altoff,
Igor Fojtík
a Jozef Cesnek
z Centra riadenia
dopravy v Trnave.

» **o 8,9 milióna € viac oproti schválenému plánu. Dnes ešte neviem, ako a kde ich nájdeme, je to však moja povinnosť a zodpovednosť,**“ dodal generálny riaditeľ. Zamestnanci sa vo svojich príspevkoch sťažovali na veľké množstvo nadčasov, na kritický nedostatok ľudí v niektorých prevádzkach a typových pozíciách, na zlé pracovné vybavenie, na prerušené nočné služby, ktoré prinášajú aj nižšie platy. Viacerí sa ozvali s tým, že po mnohých rokoch na ŽSR nemajú pocit, že si ich niekto váži, že nezarobia viac a ich podmienky práce sa nemenia k lepšiemu. Poukázali tiež na hrozbu nových firiem, ktoré si hľadajú

zamestnancov a ponúkajú výrazne lepšie platové podmienky. „**Áno, priznávam, že kritická je situácia na Oblastnom riaditeľstve Trnava. A uvedomujem si, že bude ešte horšie, keď príde ďalšia automobilka. Jedinou možnosťou zrejme bude posilnenie miezd jednotlivých profesií. Ale najprv tie peniaze musíme ušetriť. Vyzval som všetkých, ktorí vedú a môžu, aby sa na to pozreli, aby povedali a navrhli, ako sa dajú veci riešiť. Akonáhle budeme mať predbežné plány, rád prizvem odborové organizácie, aby sa k tomu vyjadrili,**“ dal verejný prísľub generálny riaditeľ. Obe strany sa na aktívne

zhodli, že železnica je podfinancovaná, že je potrebné vybojovať viac peňazí pre ŽSR. Naším partnerom je Ministerstvo dopravy a výstavby a Ministerstvo financií. „**Každý týždeň sa snažíme vybojovať viac peňazí, argumentovať. Môžem vás uistiť za seba, že robíme a budeme sa snažiť robiť maximum. Verím, že o rok, keď sa tu takto stretne a po tých zmenách, ktoré boli v roku 2016, že budeme vidieť a môcť prezentovať viac vecí, ktoré sa nám z našich dnešných ambícií podarilo zrealizovať,**“ dodal generálny riaditeľ.

(pav), foto: Peter Pikna

Nový námestník generálneho riaditeľa pre ľudské zdroje Pavol HUDÁK

Generálny riaditeľ ŽSR Martin Erdössy vymenoval 1. februára do funkcie námestníka pre ľudské zdroje Pavla Hudáka.

Pavol Hudák vyštudoval University of Bedfordshire vo Veľkej Británii v odbore financie a riadenie podniku. Počas svojej doterajšej kariéry pracoval na rôznych manažérskych pozíciách v nadnárodných spoločnostiach, o. i. General Motors, KPMG Slovensko či Philip Morris SR.

Viedol oblasti krízového manažmentu, prípravu strategických a finančných plánov, finančný audit, ako aj tvorbu, implementáciu a kontrolu interných smerníc a optimalizácie procesov. Ovláda anglický a nemecký jazyk. Je ženatý a má dve deti.



Kolektívne vyjednávanie pokračuje pred sprostredkovateľom

Kolektívne vyjednávanie medzi vedením Železníc SR a 12 odborovými organizáciami pokračuje aj v priebehu februára. Keďže sa obe strany zatiaľ nedohodli na troch bodoch kolektívnej zmluvy, o dohodu sa pokúša sprostredkovateľ, ktorého určilo Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny SR.

Dve rokovania pred sprostredkovateľom už naznačili možnosť kompromisov. V otázke súbornej smernice sa obe strany dohodli, ostávajú otvorené ešte dva body ohľadom vyrovnávacieho príplatku a asi ten najdôležitejší, ohľadom nárastu miezd.

ŽSR navrhujú zvýšiť všetkým zamestnancom tarifnú mzdu o 30 €, čo je zo strany zamestnávateľa celkovo už piaty návrh na zvýšenie tarifných miezd a zachovanie objemu prémie z roku 2016 pre vybrané typové pozície zamestnancov v prevádzke, čo predstavuje celkovo väčšie zvýšenie ako odborové organizácie vlni bez problémov akceptovali.

Zo strany odborových organizácií bol predložený nový návrh na zvýšenie tarifných miezd - o 6 % pre tarifné triedy 1 až 13 a o 4 % pre tarifné triedy 14 až 20, pri zachovaní objemu prémie ako v roku 2016 s platnosťou od 1. februára 2017. Pôvodný

návrh predstavoval pre všetkých rast tarifných miezd o 6 %.

„**Rokovania sú vecné a slušné, každá zo strán predložila svoje argumenty. Posledný návrh odborových organizácií by znamenal nárast navyše 11,9 miliónov €. Vedenie ŽSR je pripravené predložiť aj svoj nový návrh,**“ uviedol generálny riaditeľ ŽSR Martin Erdössy. Verí, že ďalšie rokovania napokon prinesú kompromisné riešenie, prijateľné pre obe strany, pretože je to dôležité tak pre ľudí, ako aj pre firmu. Aktuálna platnosť kolektívnej zmluvy končí 31. marca 2017.

Na rokovanie pred sprostredkovateľom je určených 30 dní, lehotu je možné so súhlasom oboch strán predĺžiť. Odborové organizácie sa musia počas tejto doby zdržať štrajku, ako aj akýchkoľvek výziev či petícií o príprave štrajku. ŽSR vo viacerých bodoch poskytujú svojim zamestnancom výhody

nad rámec Zákonníka práce. Z výhod, s ktorými vedenie ŽSR v novej kolektívnej zmluve už súhlasilo, je to napríklad zníženie týždenného fondu pracovného času na 36 hodín zamestnancov na pracoviskách s nepretržitým pracovným režimom bez zníženia mzdy. Zamestnanci ŽSR majú a budú mať naďalej nárok na 12 dní pracovného voľna s náhradou mzdy na vlastné vyšetrenie alebo vyšetrenie rodinného príslušníka v zdravotníckom zariadení. Pri odchode do dôchodku bude poskytovaná odmena 100 € za každý odpracovaný rok.

Odmena bude poskytovaná aj každému zamestnancovi pri životnom jubileu 50 a 60 rokov. Novinkou pri tejto odmene bude to, že pri odpracovaní 30 a 35 rokov dostane zamestnanec ŽSR jednorazovú odmenu vo výške 600 € a nad 35 rokov vo výške 700 €.

(pav)

Čo práve robí? Dnes sme sa opýtali Martina PALUKA, riaditeľa Strediska hospodárenia s majetkom (SHM)



Naším hlavným poslaním, teda poslaním SHM, je v prvom rade správa a nakladanie s prebytočným a nepotrebným majetkom štátu, ktorý nepatrí do okruhu železničnej dopravnej cesty a od toho sa odvíja aj naša náplň práce. Činnosť SHM zabezpečuje 6 regionálnych pracovísk v rámci celej SR. Zároveň nakladáme aj s čiastočne prebytočným a nepotrebným majetkom, ktorý patrí do okruhu dopravnej cesty. Nakladanie je realizované s cieľom dosiahnutia maximálnej výnosovosti formou kapitalizácie. Kapitalizácia majetku je v zmysle interných predpisov realizovaná v presne určenom okruhu prípadov formou priameho prenáj-

mu, resp. predaja. Ostatné prenájmy alebo odpredaje sa realizujú formou ponukového konania prostredníctvom zverejnenia inzerátu na webe ŽSR a realitných portáloch. Ak by som mal porovnať jednotlivé formy prenájmu, resp. predaja majetku, môžem konštatovať, že vo väčšine prípadov ide o prenájmy a odpredaje formou vyhlásenia ponukového konania. V súčasnosti má odpredaj prebytočného majetku v správe ŽSR stúpajúcu tendenciu. Zvyšuje sa počet žiadostí o prenájom i odpredaj, ako i množstvo úspešne ukončených prenájomov a odpredajov. Odpredaj majetku je závislý od udelenia takzvaného „súhlasu“

Ministerstva dopravy a výstavby SR. Koncom roku 2016, ako aj v januári tohto roku, bolo udelené väčšie množstvo súhlasov. Keďže je začiatok roka, našou pravidelnou činnosťou bola daň z nehnuteľností. V zmysle ekonomických pravidiel ŽSR, ako aj platnej legislatívy a všeobecne záväzných nariadení obcí, sme spracovali daňové priznania na všetky nehnuteľnosti v správe ŽSR, teda pozemky, stavby, byty a nebytové priestory. Aktuálna úloha, ktorej v súčasnosti venujeme zvýšenú pozornosť v zmysle nariadenia GR, je zabezpečenie fyzických obhliadok a inventarizácia majetku, čo bude podkladom k delimitácii a fyzickému odovzdaniu a prevzatíu majetku medzi organizačnými jednotkami Železničného zdravotníctva a SHM. Ako správca majetku bytového hospodárstva, kde spravujeme 1568 bytov v prevádzkových budovách, strážnych domoch a bytových domoch, sa v tomto období intenzívne venujeme aj príprave a spracovaní podkladov pre ročné vyúčtovanie služieb za užívanie bytu. Zo správcovskej povinnosti vo zvýšenej miere zabezpečujeme v tomto zimnom období odstránenie porúch na zamrznutých vodovodných prípojkách, prevádzkyschopnosť zdrojov tepla - odstránenie porúch alebo výmeny nefunkčných kotlov či dokonca zabezpečenie objektov voči nepovolným osobám.

(pop)

Štandardy pokračujú aj v roku 2017

Štandardy železničných staníc, zastávok a tratí boli v Ž semafore pravidelnou témou, venovať sa im budeme aj tento rok. Vychádzajú zo záverov materiálu o jednotnej vízii železničného sektora a strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 a zaoberá sa ňou aj čerstvo podpísaná zmluva o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry na roky 2017 – 2021. Ich cieľ, zvýšiť kvalitu cestovania, sa postupne naplňa, o čom hovoria aj pozitívne ohlasy cestujúcich.

ŠTANDARDY V ČÍSLACH

So štandardami začali ŽSR v roku 2015, kedy bolo do nich zahrnutých 57 železničných staníc. V ďalšom roku pribudlo ďalších 18 nesamostatných ŽST a tento rok ich je v pláne 5. V súčasnosti je teda do dodržiavania štandardov zahrnutých celkovo až 80 dopravní, ktoré podliehajú kontrole zamestnancov MDV SR. V minulom roku sa ŽSR sústredili v rámci štandardov aj na stojiská pre bicykle, vybudovali sme 854 parkovacích miest pre bicykle v 42 železničných staniciach.

(pop)

Od 1. apríla 2017 sa štandardy navýšia o nasledovné NŽST:

- Moldava nad Bodvou TIOP
- Senica
- Skalica na Slovensku
- Cífer
- Žiar nad Hronom



ŽST Skalica na Slovensku bude jednou z vybraných staníc, ktoré od apríla do dodržiavania štandardov pribudnú.

Máte nápad ako zlepšiť a zefektívniť našu spoločnú prácu?

Neváhajte a dajte nám o ňom vedieť

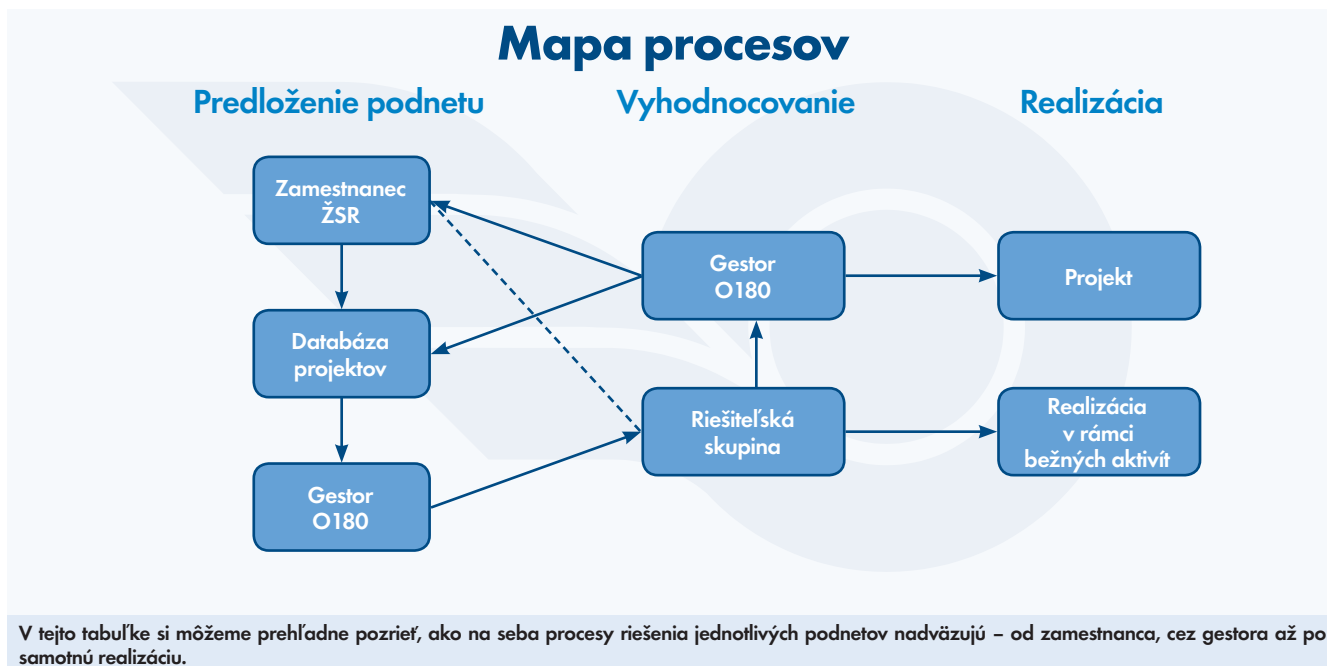
Stalo sa vám, že ste si niekedy povedali: „**Toto sa dá robiť jednoduchšie, efektívnejšie!**“, alebo máte dobré nápady, ako niečo v prostredí firmy vylepšiť, ale neviete, kam sa obrátiť? Už v prvej polovici tohto roka budete mať priestor, a to prostredníctvom nového projektu s názvom **Databáza podnetov na zvýšenie efektívnosti**.

„Mnohí z vás, našich kolegov a kolegýň, máte po rokoch praxe na železnici veľmi dobré nápady na zlepšenie postupov, na drobné úpravy a zdokonalenia, ktoré ani nestoja veľa financií, ale znamenajú úsporu či prínos pre pracovisko, či ich konkrétne úkony v práci pri zachovaní kvality, bezpečnosti. Rozumné opatrenia ste však doteraz nemali kde povedať, navrhnúť, navyše ste sa obávali, či váš nadriadený nebude proti, či bude súhlasiť. Aj vo veľkých komerčných firmách je dnes trend dať priestor pre nápady a vylepšenia kolegov, ktoré vychádzajú z praktických skúseností v každodennej práci, hlavne v prevádzke. Osobne s tým mám skúsenosť. Prečo by sme to ne-

mohli využiť aj u nás?“ uviedol generálny riaditeľ ŽSR Martin Erdössy s uistením, že niet sa čoho báť. Žiadny návrh na zlepšenie nemusí byť odsúhlasený nadriadeným! Jednoducho stačí nápad napísať v samostatnej zložke na Intranete ŽSR, poslať poštou či e-mailom. Databáza podnetov bude slúžiť ako nástroj na získavanie inovatívnych nápadov a návrhov priamo od zamestnancov ŽSR a pôjde nielen o systém ich zberu, ale zároveň aj o systém ich aplikovania do praxe a vyhodnocovania. Po zadaní podnetu do databázy sa vytvorí tzv. riešiteľská skupina, ktorá kvalifikovane navrhovaný podnet posúdi. Zaujímalo nás, ako sa v prípade schváleného podnetu bude postupovať. „**Perspektívne podnety sa následne**

budú realizovať v rámci bežných aktivít príslušného útvaru ŽSR, teda riešiteľskej skupiny alebo ako projekt prostredníctvom odboru projektového riadenia, ak rámec podnetu presiahne bežné aktivity riešiteľskej skupiny alebo sa bude týkať viacerých organizačných útvarov ŽSR,“ hovorí riaditeľ O 180 Marián Líškay, ktorý je gestorom projektu. Zároveň budú mať zamestnanci ŽSR prístup prostredníctvom tejto databázy ku všetkým nápadom, budú sa k nim môcť vyjadriť, hodnotiť ich či navrhnúť iné zlepšenia. Ako motivácia tiež bude slúžiť aj to, že autori perspektívnych podnetov budú finančne odmenení a budeme sa im, samozrejme, venovať aj v Ž semafore.

(pop)



Občerstvenie zamestnancov s novými zmenami

Vedenie ŽSR zrealizovalo zmeny v poskytovaní občerstvenia za sťažených podmienok, a to v súlade s vyhláškou Ministerstva zdravotníctva SR.

Zamestnancom je poskytované občerstvenie pri záťaži chladom aj teplom. Majú naň nárok zamestnanci, ktorí sa bezprostredne podieľajú na zabezpečovaní železničnej prevádzky, dlhšie ako 4 hodiny pracujú vonku na nechránených pracoviskách a sú priamo vystavení poveternostným vplyvom. Nárok majú tiež tí zamestnanci, ktorých pracovné činnosti sú v súlade s Katalógom typových pozícií vykonávané dlhšie ako 4 hodiny na vonkajšom pracovisku.

Zmeny nastali tiež v konkrétnych podmienkach poskytovania občerstvenia pri záťaži chladom a teplom. Čo sa týka chladu, tak v prípadoch, kedy klesne teplota pod 4 °C, má zamestnanec pri práci dlhšej ako 4 hodiny vo vonkajšom prostredí nárok na poskytnutie jednej nápojovej poukážky na zmenu. To isté platí aj pri záťaži teplom, a to v prípade, že vystúpi vonkajšia teplota nad 29 °C.

(pop)

Železničná budova s replikami historických okien

Kolosálna štvorkrídlová stavba na Železničnej ulici číslo 1 v Košiciach bola postavená začiatkom 20. storočia pre riaditeľstvo Košicko-bohuminskej železnice. Stavbu navrhol budapeštiansky architekt Jozef Hubert v roku 1913 a výstavba trvala 2 roky. V roku 1923 – 1926 sa realizovala druhá etapa výstavby. V roku 1945 tu bolo prvé sídlo povojnovnej československej vlády na oslobodenom území. Dnes je budova opäť v správe Železníc SR a od minulého roku tu prebieha rozsiahla rekonštrukcia.

Historická budova od uvedenia do užívania neprešla rozsiahlejšími opravami, a tak rekonštrukcia rieši aj havarijný stav mnohých častí a zariadení. Komplexná rekonštrukcia je rozdelená na tri samostatné etapy. V súčasnosti sa realizuje 1. etapa, ktorej rozsahom je rekonštrukcia vnútorných priestorov v suteréne, na prízemí a na 1. poschodí. Realizácia tejto časti



Reštaurátorské práce sa týkajú aj vnútornej štukovej výzdoby vo vstupnej hale, na schodiskách a v rokovacích priestoroch.



V železničnej budove bolo remeselne obnovených 507 pôvodných dverí a zárubní.



stavby začala v marci 2016 a zhotoviteľom je spoločnosť RAIL Group a. s.. Dokončenie etapy je plánované do konca júna 2017. V začiatkoch opráv, ihneď po vystávaní zamestnancov a nábytku, sa riešili niektoré búracie práce a výmena elektroinštalácie. Zriadil sa nový elektronický požiarny systém, ale aj poplachový systém narušenia, kamerový systém, dátové rozvody a mnohé ďalšie. Opravilo sa kúrenie, vodovody, kanalizácia. Zrealizovala sa vzduchotechnika a klimatizácia, obnovujú sa podlahy. Opravujú sa omietky stien a stropov, niektoré okná sa obnovovali, niektoré sa menili za nové. Sú to však repliky pôvodných, kvôli zachovaniu historického rázu. Obnovou prechádzajú aj interiérové dvere a vykonáva sa aj rekonštrukcia sociálnych priestorov. Nad stavbou bdie aj Krajský pamiatkový úrad (KPÚ), keďže ide o historickú budovu. Preto sa v začiatkoch robil reštaurátorský prieskum a výskum a následne sa vypracoval posudok, na základe ktorého bol vypracovaný reštaurátorský postup, schválený KPÚ. „Na stavbe sa konajú pravidelné pracovné stretnutia, počas ktorých sa okrem iného vyhodnocujú aj zrealizované reštaurátorské



práce a pamiatkari posudzujú každú zmenu technológie a použitého materiálu. Odsúhlasujú vzorky vyrobených replík okien, dverí, farebnosti omietok, repliky dlažby a podobne,“ vysvetľuje Ľudovít Pelegrin, vedúci košického pracoviska investorov, ktorý má stavbu za investora na starosti. Nemalé reštaurátorské práce sa týkajú napríklad aj vnútornej štukovej výzdoby vo vstupnej hale, na schodiskách a v rokovacích priestoroch. Reštaurátori sa podpísali aj pri obnove zábradlí na schodiskách. „Doteraz najviditeľnejšou zmenou z pohľadu verejnosti je výmena okien na budove, ktoré sú vyrábané ako repliky pôvodných okien so zachovaním výrazových prvkov. V rámci interiéru je najvýraznejšia zmena vo farebnosti hlavného vstupu a schodiska, kde boli reštaurátorom identifikované pôvodné farebnosti jednotlivých reliéfnych častí a všetky vstupy z bočných ulíc sú realizované v týchto farebných tónoch,“ dopĺňa Helena Hrobáková, zástupkyňa zhotoviteľa. Podlahy spoločných častí boli zrekonštruované replikou historickej dlažby, resp. lokálnymi opravami liatej terazzovej podlahy. V budove bolo doteraz remeselne obnovených 507 pôvodných dverí a zárubní.

(sch), foto: autorka

V historickej budove na Železničnej 1 v Košiciach od minulého roku prebieha komplexná rekonštrukcia.



Modernizácia koridoru zmení brehy nosickej priehrady

V septembri uplynulého roku sa začalo s realizáciou stavby „ŽSR, Modernizácia trate Púchov – Žilina, pre rýchlosť do 160 km/hod., I. etapa“. Pôjde o investične aj technicky najnáročnejšie stavebné činnosti, ktoré pôvodne 16-kilometrový železničný úsek od Púchova po Považskú Teplú skrátia o 2 821 metrov. Zhotoviteľom prác je Združenie Nimnica. Výstavba potrvá 40 mesiacov a s jej ukončením sa uvažuje v januári 2020. Zároveň budú finišovať práce na modernizácii koridoru od Dolného Hričova po Žilinu a v Trenčíne.

PÚCHOV – POVAŽSKÁ TEPLÁ

Technicky komplikovaná stavba od Púchova po Považskú Teplú je rozdelená na 4 úseky. Hneď prvý – traťový, od Púchova do Považskej Bystrice, je špecifický tým, že napriek dominantným a náročným stavebným objektom nie sú na ňom v tomto roku plánované žiadne dlhodobé výluky. Všetky podstatné práce sa budú realizovať na „zelenej lúke“, mimo telesa existujúcej železničnej trate. Zhotoviteľ stavby musí vybudovať dva tunely – Diel a Milochovo, nové železničné mosty nad Nosickým kanálom, riekou Váh a nad nosickou priehradou a tiež železničný násyp a zastávku Nosice na ostrove. Nasledujúce mesiace teda budú venované razeniu tunelov, zkladaniu mostných objektov a realizácii spodných stavieb.

Zimné obdobie nezastavilo stavebnú činnosť v železničnej stanici Považská Bystrica. V kolajisku sa už začalo s betonážou základov trakčných podpier. Ale až dve dlhodobé výluky natrvalo zmenia zabehnutý rytmus stanice. Práce na železničnom spodku aj zvršku, podchode, nástupišti, opornom múre popri priehrade, trakčných stožiaroch a odvodnení sa budú realizovať v dvoch etapách. Od 2. mája bude v stanici vylúčená párna skupina staničných kolají, okrem kolaje č. 2. Toto obmedzenie potrvá do 8. septembra, na ktoré hneď nadväzuje

výluka nepárnej skupiny kolají, vrátane kolaje č. 2. Stavebné aktivity utíchnu v polovici decembra.

V úzadí prvých dvoch spomínaných úsekov bude prebiehať aj modernizácia traťového úseku medzi Považskou Bystricou a Považskou Teplou, ako aj samotnej železničnej stanice v Považskej Teplé. Práce sa sústreďia najmä na narovnávanie oblúkov trate. V tomto roku dôjde k budovaniu nových železničných telies, ako aj železničných mostov a priepustov. Stavebný proces však vyvrcholí výraznou zmenou. Zo železničnej stanice Považská Teplá vznikne zastávka.

DOLNÝ HRIČOV – ŽILINA (MIMO)

V tomto roku je naplánované odstránenie nedorobkov v železničnej stanici Dolný Hričov, ktoré sa nedali zrealizovať v nepriaznivých klimatických podmienkach v závere uplynulého roku. Ukončia sa tiež všetky modernizačné práce na traťovom úseku Dolný Hričov – Žilina, ktoré si ešte vyžadujú dlhodobé výluky. Prvá traťová kolaj bude vylúčená z prevádzky od 1. marca do 18. mája, výluka 2. traťovej kolaje sťaží prácu dopravným zamestnancom a dopravcom v období od 19. mája do polovice júla. Počas týchto dní sa uskutoční odovzdanie nového a následná asanácia starého cestného nadjazdu do Horného Hričova, dokončenie podchodu a zriadenie



Železničný most v Trenčíne je už stavebne ukončený.

nástupíšť na zastávke v Hornom Hričove, osadenie nadchodu pri priehradnom múre, realizácia protihlukových stien a, najmä, ukončenie železničného zvršku a spodku, trakčného vedenia a zabezpečovacieho zariadenia. Na konci roku 2017 by už vlaky mali premávať po kompletne vyvynomom úseku medzi Považskou Teplou a Žilinou, zmodernizovanom v zmysle schválenej projektovej dokumentácie.

ZLATOVCE – TRENČIANSKA TEPLÁ

Pôvodne malo byť stavebné dielo ukončené koncom novembra 2016, finalizácia niektorých stavebných objektov sa však oddialila. Železničný most cez Váh v Trenčíne je stavebne ukončený vrátane pevnej jazdnej dráhy, chýbajú ešte dilatáčne zariadenia. Na zlatoveckej strane sú hotové násypy z oboch strán mosta, ich ukončeniu na trenčianskej strane prekáža prevádzkovaná pôvodná kolaj č. 1. V nepriaznivom zimnom období pokračovali len práce na podchode pri predajni Billa a na moste k Ostrovu, na ktorom obyvatelia mesta túžobne očakávajú sprevádzkovanie letnej plavárne. Podľa harmonogramu prác sú hlavné traťové výluky naplánované od 3. marca a začnú na kolaji č. 2 medzi Trenčínom a Zlatovcami. Úplná prevádzka vlakov po novom železničnom moste sa očakáva v lete. Po odstránení starej kolaje č. 1 a dokončení násypu mosta sa zrealizuje preložka regionálnej trate na Chynorany a dobuduje sa podchod pre peších a cyklistov, dodatočne požadovaný mestom Trenčín. Na všetkých objektoch, súvisiacich s novým mostom cez Váh, zhotoviteľ garantuje ukončiť stavebné práce do 30. septembra 2017.



Vo viacerých stavebných úsekoch začnú v tomto roku práce na preložkách pôvodných traťových kolají a narovnávaní oblúkov trate.

Kultúrne pamiatky ŽSR

Železnica od svojho vzniku až dodnes ide ruka v ruke s dejinami, a hoci sa môže niekomu zdať jednotvárna a nezaujímavá, presvedčíme vás o opak. Lebo železnica, to nie sú len ľudia, koľajnice a ťažkotonážne mašiny. Železnica je aj otvorená kniha plná histórie, ktorá za sebou zanecháva krásy, ktoré sú dnes dokonca kultúrnymi pamiatkami. Ak sme sa vám už teraz dostali pod kožu, starostlivo sledujte aj ďalšie čísla nášho časopisu. Postupne predstavíme každú jednu z nich.

VÝPRavná BUDOVA V POHRONSKEJ POLHORE

Budova tejto niekdajšej železničnej stanice na Horehroní sa vám zapáči na prvý po-



Výpravná budova v Pohronskej Polhore je čarovná, má za sebou kus histórie a je súčasťou jedinečnej trate, ktorá vedie do Tisovca.

hľad. Celý dojem ešte umocňuje prostredie, v ktorom sa nachádza. A kým takmer pred tromi rokmi žila táto stanica ešte výpravcom a výhybkárkou, dnes v jej útroboch žije už len nájomník na vyššom poschodí. Železničná stanica, ktorá je kultúrnou pamiatkou, je totiž dopravňou zjednodušeného riadenia dopravy. Bola postavená v typickom štýle jednoposchodovej výpravnej budovy MÁV. Rovnako, ako iným výpravným budovám z tohto obdobia, ani tejto nechýba kruhový otvor do podkrovia a vzhľad stanice nesie charakteristické dekoratívne prvky jednotného vzorového listu výpravných budov miestnych železníc MÁV. Výpravná budova v Pohronskej Polhore je ale predovšetkým súčasťou jedinečnej ozubnicovej trate, ktorá vedie do Tisovca. Vznikla v roku 1896 najmä pre rozvíjajúci sa hutnícky priemysel. Dnes je táto trať zaujímavá nielen tým, že je jedinou traťou normálneho rozchodu v Európe, kde je možné zažiť jazdu ozubnicovým parným vlakom, ale aj ďalším kultúrnymi pamiatkami, ktoré sú súčasťou celého traťového



Aj tieto dverka už načal zub času, ale zaujímavý detail z nich stále robí príjemnú súčasť budovy.

úseku medzi Pohronskou Polhorou a Tisovcom. Trať je technický unikát a v okolí sedla Zbojská dosahuje stúpanie aj 50,2 promile.

(ika), foto: autorka

Hospodáriť s budovami musíme efektívne

ŽSR dajú ročne na spravovanie 5432 budov približne 35 mil. €. Pre zvýšenie efektívnosti využívania objektov a znižovanie nákladov na ich prevádzku je potrebné rozhodnúť o ďalšej existencii stovky budov. Desiatky budov sú naplánované na likvidáciu a stovky budov sú pripravené na predaj alebo prenájom.

Taký je zámer komplexného budovného hospodárstva ŽSR na nasledujúce obdobie. Budov, ktoré spravujú ŽSR a sú staršie viac ako 80 rokov, je 32 % a 9,99 % budov je v schátranom stave. Najviac najstarších budov zo štyroch oblastných riaditeľstiev, je v obvode OR Zvolen a najvyšší počet budov, ktoré sú ošarpané, zdevastované a v nevyhovujúcom stave, sú v správe OR Žilina. Práve 143 budov, ktoré už nie je možné inak využiť a ich stav je nevyhovujúci, sú vytipované na odstránenie.

V rokoch 2014 až 2016 bolo 153 budov v rovnakom stave už zlikvidovaných asanáciou, s ďalšími sa vysporiadame podobne v tomto roku. Eliminujeme tak vandalizmus, zgrupovanie sa neprispôsobivých osôb a zanedbateľným nie je ani fakt, že ubudne zákonná starostlivosť o takýto majetok. Nebudú hroziť sankcie za správu budov, ktoré sa stávajú ohrozujúcimi pre život alebo zdravie osôb. „ŽSR sú správcom aj budov, ktoré pre ŽSR nie sú potrebné, sú nevyužívané, ich technický stav je schátraný, je nehospodárne ich opraviť a je potrebné ich odstrániť v zmysle platných zákonov,“ povedal Pavol Pažitnaj z odboru železničných tratí a stavieb. Až 409 budov zo všetkých štyroch oblastných riaditeľstiev je vytipovaných na kapitalizáciu – predaj alebo prenájom. V súčasnosti majú ŽSR ročný výnos z predaja, prenájmu majetku a reklamy viac ako 11 mil. €, ďalšia kapitalizácia by logicky túto čiastku zvýšila. Efektívne hospodárenie však netkvie len v samotnej existencii dobrých či zlých budov. Podstatnou časťou je aj hospodárenie s teplom. Máme 520 kotolní, z ktorých je veľká časť po dobe životnosti a ich prevádzka je značne neefektívna. Z vlastných prostriedkov realizujeme obnovu zdrojov tepla buď v rámci modernizácie koridorov, alebo formou koncesíí. Modernizácia je

založená na základe zmluvy o koncesii na vybudovanie a následné prevádzkovanie zdrojov tepla koncesionárom. Dosaď bolo takto modernizovaných 55 zdrojov tepla. V rámci komplexného riešenia je však potrebné okrem modernizácie zdrojov tepla zvyšovať aj efektívnosť na strane spotreby energií, ktoré spočívajú v stavebných úpravách na vykurovaných objektoch, aby boli tepelné straty čo najnižšie. Pre dosiahnutie vyššej efektivity budovného hospodárstva bude pod gesciou odboru 180 realizovaný projekt „Nový model ekonomicko-organizačného usporiadania budovného hospodárstva ŽSR“.

(ika)



Aj zastávka Valaská je jednou z budov, ktoré sú určené na zbúranie.

Odborná spôsobilosť zamestnancov je v prevádzke prvoradá

Ústredný inštitút vzdelávania a psychológie (ÚIVP) ako certifikovaná vnútorná organizačná jednotka v roku 2016 zabezpečila odbornú spôsobilosť pre nových prevádzkových zamestnancov v pomerne vysokých počtoch. Do prevádzky pribudlo vyše 700 vyškolených ľudí. Výpravcovia, signalisti, návestní majstri, rušňovodiči väčšinu kurzov zabsolvovali v SIP Strečno, o niečo menej ich bolo v účelovom zariadení Starý Smokovec. Najväčší záujem bol o kurz na prácu s krovínorezom, ktorého sa zúčastnilo 122 ľudí. V tesnom zámere skončili rušňovodiči nákladných vlakov a najmenej zamestnancov sa vyškoloilo za žeriavnikov, vlni ich bolo len osem.



Ústredný inštitút vzdelávania a psychológie v súčasnosti disponuje 57 inšpektormi pre školenie, ktorí vo vzťahu k odbornosti zabezpečujú získavanie odbornej spôsobilosti, čiže realizujú odborné kurzy a skúšky. Podieľajú sa na udržiavaní odbornej spôsobilosti, a to pravidelnými školeniami a periodickými odbornými skúškami. Zabezpečujú základné a opakované školenia z bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci, školenia z príslušnej elektro kvalifikácie, ako aj špecializované školenia.

Vzdelávacie aktivity vo vzťahu k odbornej spôsobilosti sa realizujú v už spomínaných dvoch internátnych strediskách a v školiciach strediskách na inštitútoch vzdelávania (IV) v Bratislave, Žiline, Košiciach a Zvolene.

Železnice SR spravujú železničnú infraštruktúru vlastnenú štátom a podľa zákona sú prevádzkovateľom železničnej dráhy na území Slovenska. Z toho vyplýva povinnosť zabezpečovať a obsluhovať celoštátne a regionálne dráhy a organizovať na týchto dráhach dopravu pre všetkých prevádzkovateľov dopravy v zmysle dopravnej politiky štátu, a to bez akýchkoľvek diskriminačných obmedzení. Vykonávať pracovné činnosti súvisiace s prevádzkovaním koľajových dráh a dopravy na dráhe, ktoré sú dôležité z hľadiska bezpečnosti, môžu len odborne spôsobilí zamestnanci. Predpoklady odbornej spôsobilosti musia spĺňať zamestnanci, ktorí:

- zabezpečujú prevádzkyschopnosť dráhy,
- zabezpečujú a riadia pohyb dráhových vozidiel na dráhe,
- vedú hnacie dráhové vozidlá,
- posudzujú technický stav dráhy, dráhových vozidiel a ich prevádzkyschopnosť,
- vykonávajú činnosti, ktoré majú bezprostredný vplyv na bezpečnosť dopravy na dráhe,
- organizujú, riadia a kontrolujú vyššie uvedené činnosti,
- vykonávajú technicko-bezpečnostnú skúšku dráhových vozidiel,
- vykonávajú praktické skúšky spôsobilosti na vedenie dráhových vozidiel.

Zamestnanec je povinný podrobiť sa skúške na získanie osvedčenia o odbornej spôsobilosti. Odbornou skúškou sa pri teoretickej časti skúšky zisťuje znalosť príslušných predpisov a pri praktickej časti skúšky schopnosť samostatne vykonávať príslušnú pracovnú činnosť.

Konkrétny spôsob získania odbornej spôsobilosti určuje predpis ŽSR Z3 – Odborná spôsobilosť na železnici (interaktívna príprava, kurz).

Žijeme v čase generáčnej výmeny prevádzkových zamestnancov (odchody na zaslúžený starobný dôchodok) a železničná prevádzka nutne potrebuje nových zamestnancov, aby mohla byť zabezpečená základná funkčnosť železnice.

V roku 2016 sa v internátnych kurzoch vyškoloilo 712 zamestnancov na funkcie výpravca, signalista, návestný dozorca, špecialista železničných tratí a stavieb, rušňovodiči, ale aj ďalší. Viac informácií o tom, koľko ľudí absolvovalo akú skúšku, je v tabuľke:

| Názov kurzu | Počet vyškolených |
|---|-------------------|
| Kurz na OS číslo 15 - Malá dopravná | 202 |
| Kurz na OS číslo 19 - Veľká dopravná | 90 |
| Kurz na OS číslo 42 - Kontrola a údržba zabezpečovacej techniky | 37 |
| Kurz na OS číslo 34 - Špecialista žel. tratí a stavieb | 41 |
| Kurz na OS číslo 18 - Nákladná doprava | 27 |
| Kurz Poučená osoba - osoba odborne spôsobilá | 52 |
| Kurz na OS číslo 24/B1 - Rušňovodič pre osobné vlaky | 95 |
| Kurz na OS číslo 24/B2 - Rušňovodič pre nákladné vlaky | 114 |
| Kurz na OS číslo 25/B2 - Rušňovodič - traťový strojník, elektromontér | 54 |

V SIP Strečno sa vlni zrealizovalo 26 kurzov, počas ktorých sa školoilo vyše 2 tisíc hodín. Viac napovie tabuľka.

| Názov kurzu | Teoretická príprava v hodinách |
|--|--------------------------------|
| Kurz na OS číslo 15 - Malá dopravná | 142 hodín |
| Kurz na OS číslo 19 - Veľká dopravná | 269 hodín |
| Kurz na OS číslo 42 - Kontrola a údržba zab. Techniky | 94 hodín |
| Kurz na OS číslo 34 - Špecialista žel. tratí a stavieb | 335 hodín |
| Kurz na OS číslo 18 - Nákladná doprava | 120 hodín |
| Kurz - Poučená osoba - osoba odborne spôsobilá | 37 hodín |
| Kurz na OS číslo 24/B1 - Rušňovodič pre osobné vlaky | 324 hodín |
| Kurz na OS číslo 24/B2 - Rušňovodič pre nákladné vlaky | 353 hodín |
| Kurz na OS číslo 25/B2 - Rušňovodič - Traťový strojník | 389 hodín |

Každý kurz končia všetci účastníci odbornou skúškou.

Kurzy špecializovanej prípravy sa realizovali v SIP Strečno a ÚZ Starý Smokovec.

| Názov kurzu | Počet kurzov | Počet účastníkov |
|---------------------------------------|--------------|------------------|
| Viazač bremien | 2 | 28 |
| Žeriavnik | 1 | 8 |
| Ručná motorová reťazová píla do 15 cm | 4 | 59 |
| Krovínorez | 7 | 122 |

Vedeli ste, že záznamy o vykonaných skúškach v elektronickej forme vedie a archivuje ÚIVP po dobu 50 rokov od ich uskutočnenia?

Vykurovanie vlakových súprav občas prepáli trolej

Na osobnej železničnej stanici v Žiline došlo 24. januára, len 100 minút po polnoci, k prepáleniu troleja. Túto nepríjemnú situáciu spôsobil rušeň po začatí predkurovania súpravy rýchlika RR 704, pristavenej pri 1. nástupišti. Dopravní zamestnanci museli ihneď improvizovať. Zmeny sa týkali najmä plánu obsadenia kolají pri nástupištiach, dlhšie trvali aj prestupy cestujúcich. Vďaka posunujúcim zálohám nezávislej trakcie všetko zvládli bez väčších problémov. Od začiatku roka odvetvie EE eviduje 4 prípady prepálenia troleja, z toho až 3 v Žiline.

Trikrát Žilina a raz Haniska pri Košiciach ŠRT. To sú januárové prípady, ktoré mali spoločnú podstatu. Vo všetkých došlo k prepáleniu troleja, pričom toto poškodenie nastalo na styčnom mieste, medzi zberačom rušňa a trolejovým drôtom. „K prepáleniu troleja dochádza z rôznych dôvodov, či už pôsobením počasia – najmä pri vytváraní námrazy a inovatky, alebo technológiou odberu prúdu. Tieto prípady najčastejšie vznikajú v železničných staniciach, pri oživovaní hnacích kolajových vozidiel, pri zachádzaní a stláčaní vlakových súprav, ale i pri nerešpektovaní návěstidiel pre elektrickú prevádzku pre pokrytie nezjazdných miest, akými sú neutrálne polia alebo elektrické deliče,“ informuje Jaroslav Kľučka, prednosta sekcie EE OR Žilina. Nezanedbateľným aspektom je tiež prítlak zberača, ako aj okamžitý odber prúdu pri dotyku zberača a troleja. Paradoxne však najčastejšie dochádza k prepáleniu trolejového drôtu pri predkurovaní vlakových súprav z elektrického rušňa, keď odoberaný prúd nedosahuje veľké hodnoty. V styčnom mieste zberač - trolej však dochádza k teplotnému zaťaženiu trolejového drôtu.



Ukážka prepáleného troleja.

„Pri náraste teploty mení trolejový drôt svoje vlastnosti a zvyšuje sa riziko jeho prepálenia. Preto sa štandardne pri vykurovaní vlakových súprav používajú na elektrických rušňoch oba zberače. Elektrická poschodová jednotka ZSSK radu 671 má ale len jeden zberač, takže riziko prepálenia trolejového drôtu je v jej prípade vyššie. Počas jazdy vlaku je odoberaný prúd síce niekoľkonásobne vyšší, ale teplotne namáhané miesto sa presúva a lokálne zaťaženie trolejového drôtu je nízke,“ vysvetľuje Ján Rohlíček, vedúci oddelenia ET odboru 460 GR ŽSR. Trolejový drôt je tvorený z medi. Traťové a hlavné staničné kolaje sú zatrolejované vodičmi, ktoré majú v priereze 100 alebo 150 mm². Nad vedľajšími staničnými kolajami sa zvyčajne „vlnia“ tenšie drôty,

v priereze 80 alebo 100 mm², takže riziko prepálenia je teda väčšie, ale dá sa mu predísť. „Pri pravidelných prehliadkach a údržbe trakčného vedenia zisťujeme aj zoslabené miesta trolejového vodiča, spôsobené napálením alebo odtavením materiálu. Takéto poškodené miesta sa potom zosilňujú alebo sa vystrihnú a nahradia novým trolejovým vodičom,“ hovorí Jaroslav Kľučka a zároveň upozorňuje aj na potenciálne ohrozenie zdravia pri prepálení troleja. Pri pretrhnutí trolejového vodiča a jeho spadnutí na zem hrozí nebezpečenstvo úrazu elektrickým prúdom. Preto radí – zbytočne sa nepribližovať k danému miestu a čo najrýchlejšie nahlásiť poruchu.

(balky), foto: O460

Regulátor energie v Cíferi šetrí osvetlenie aj financie

Elektrikári často zvyknú nameriť v elektrickej sieti zvýšené hodnoty napätia, než aké sú zadefinované. Je to bežný jav, ktorý však zvyšuje poruchovosť elektrických zariadení a skracuje ich životnosť. Poruchy vyplývajúce z predimenzovanej energie neobchádzajú ani svetelné zdroje, osvetľujúce plochy našich železničných staníc a zastávok. Odvetvie EE preto prevádzkovo overuje regulátor energie, skúšobne inštalovaný na 12 mesiacov v rozvodni nízkeho napätia umiestnenej vo výpravnej budove v Cíferi.

Všeobecne je známe, že bežné napätie dodávané z elektrickej siete má mať štandardných 230 voltov, reálne je to ale v rozmedzí ±10 percent okolo uvedenej hodnoty. Pri projektovaní osvetľovacích sústav sa však z hygienických dôvodov počíta s kapacitnou rezervou, kde osvetlenie pracuje efektívne už pri 207 V. Toto predimenzovanie napätíovej sústavy, ak ju spotrebiteľ nedokáže zregulovať, je potrebné aj zaplatiť, čo pri neustále sa zvyšujúcich cenách elektrickej energie nie je zanedbateľná čiastka. „Regulátor energie KOOR CS LEC, ktorý skúšobne prevádzkujeme v Cíferi, inteligentnou reguláciou a stabilizáciou napätia potrebného pre správnu funkciu osvetľovacej sústavy v stanici dokáže ušetriť až 35 % energie. Jeho prevádzkou dochádza



Doterajšie poznatky zo skúšobnej prevádzky regulátora energie už potvrdzujú jeho výhody.

aj k sekundárnej úspore na nákladoch spojených s výmenou svetelných zdrojov, ktorých životnosť sa takto môže predĺžiť,“ informoval Ján Rohlíček, vedúci oddelenia ET odboru 460 GR ŽSR. Intenzitu osvetlenia je možné nastaviť v závislosti od grafikonu osobnej vlakovkej dopravy, čím sa dosiahne ešte vyššia úspora energie. Doterajšie poznatky zo skúšobnej prevádzky regulátora prezrádzajú, že priemerná hodnota intenzity osvetlenia neklesla ani pri najnižšom regulačnom stupni 200 V pod minimálnu, normou stanovenú úroveň 4 luxy. Až výsledné vyhodnotenie po ukončení overovacej prevádzky v júni tohto roku ukáže, či sa tieto regulátory uplatnia v sieti ŽSR.

(balky)

Cencúle a ľadopády v tuneloch sa odstraňujú najmä v noci

Mrazivé januárové počasie vytvorilo v železničných tuneloch na pohľad krásne ľadové výtvyry, ktoré sa však kvôli bezpečnosti musia čo najskôr odstraňovať. S cencúlmi a ľadopádmi mali od začiatku roku najviac roboty zamestnanci tunelových obvodov v Banskej Bystrici a Margecanoch.

V správe ŽSR je 76 tunelov s celkovou dĺžkou 45 004 m. Ich správu a údržbu riešia na sekciách železničných tratí a stavieb jednotlivých oblastných riaditeľstiev. Najviac tunelov majú v obvode OR Zvolen. Zamestnanci Tunelového obvodu (TuO) Banská Bystrica sa tu starajú o 40 tunelov, ktoré majú spo-

dín dokážu tieto ľadové útvary narásť do takých rozmerov, že zasahujú do priechodného priestoru a pri náraze môžu spôsobiť poškodenie hnacích a koľajových vozidiel. O odstraňovanie ľadu a udržiavanie voľného priechodného prierezu v tuneloch sa starajú tunelári a táto činnosť tvorí až 90 % ich výkonov v zimnom období. Zamestnanci TuO Margecany v tomto období nastupujú do práce ráno o 3:00 hod., aby obili ľad a zabezpečili prejazdnosti tunelov pre prvé rané vlaky. „Najväčšie problémy spôsobuje vytváranie ľadu na úseku trate Poprad – Plaveč v Ružbašskom a Milavskom tuneli a na úseku trate Margecany – Červená Skala v tuneli Mlyneckom, Telgártskom a Besníckom. Na trati Košice – Žilina je potrebné vykonávať kontroly a zásahy najmä v Bujanovskom, Ružínskom a Ťahanovskom tuneli,“ povedal Miroslav Bartko, prednosta sekcie železničných tratí



Foto: Martin HORŇÁK

lu 18 876,4 metrov. Oblastné riaditeľstvo Košice má v správe a údržbe 19 tunelov v celkovej dĺžke 13 125 m, o ktoré sa starajú zamestnanci TuO Margecany. O 6 tunelov v dĺžke 3 828 m sa starajú na OR Žilina. Trnavské OR má vo svojej správe a údržbe 11 tunelov, ktoré majú dĺžku 9 174,6 metrov. V zimnom období pri veľkých mrazoch, ktoré sú typické aj pre tohoročnú zimu, vytekajúca voda na ostení tunelov zamrzá a tvoria sa masívne cencúle a ľadopády. Cencúle sa tvoria na klenbe a ľadopády na bočnom ostení tunelov. V priebehu 24 ho-



Ľadopády v Milavskom tuneli.



Otlkanie ľadu je v Jablonoskom tuneli v týchto dňoch dennou činnosťou traťových a tunelárov.

a stavieb OR Košice. Technológia odstraňovania ľadu z klenby a bočných stien sa vykonáva tradičným spôsobom za pomoci železných sochorov, krompáčov a lopát s následným naložením kusov ľadu a ich vynesení z tunela. Je to fyzicky náročná práca, vykonávaná v prevažne neosvetlených tuneloch, v prievane a mraze. V prípade elektrifikovaných tunelov spolupracuje tunelový obvod so sekciou elektrotechniky a energetiky. Vzhľadom na obmedzený počet zamestnancov tunelového obvodu sú niektoré tunely udržiavané aj zamestnancami traťových obvodov. Najväčšie problémy s ľadom majú v súčasnosti banksobystrickí tunelári v Štubnianskom tuneli, Blaufúse, Hrenca I., Pitelovskom, Ulmanskom I., Čabradskom I., Harmaneckom I., Geheľskom I., Čremošnianskom a v Banskoštiavnickom tuneli. „V týchto tuneloch sa musí ľad odstraňovať denne, niekedy aj v noci a, samozrejme, v sobotu a nedeľu. V ostatných tuneloch to riešime podľa situácie, ale v týchto mrazoch tiež denne,“ povedal Miroslav Bosík, vedúci SMSÚ TuO Banská Bystrica.

(sch), foto: Ján KIRIPOLSKÝ

V Ružbašskom tuneli sa v januári tvorili cencúle a ľadopády denne.

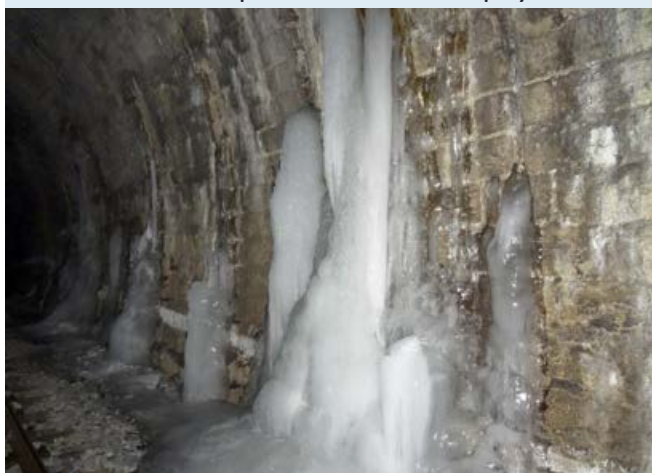


Foto: Tomáš CHOVANEC

Stalo sa...

Rušeň vykoľajila prasklina na koľajnici

V zimnom období, najmä pri extrémne nízkych teplotách, dochádza k lomom koľajníc. Len v januári, keď nad Slovenskom vládlo arktické počasie, sme v sieti ŽSR zaregistrovali až 58 takýchto prípadov. Koľajnice praskajú väčšinou v noci a v skorých ranných hodinách, keď sú mrazy najsilnejšie. Takto poškodené miesta na trati je potrebné čo najskôr odhaliť a opraviť, pretože sú mimoriadne nebezpečné pre železničnú dopravu. Lom koľajnice bol príčinou vykoľajenia rušňa, ktorý sa 22. januára ocitol mimo koľaje na žilinskej osobnej stanici.

Rušeň 4. posunovacej zálohy v podvečer 22. januára premiestňoval súpravy osobných vozňov v obvode žilinskej stanice. Pred pol šiestou sa presúval z varínkeho zhlavia na opačný koniec koľajiska a počas prestavovania prechádzal aj výhybkou č. 27. Na jej koľajnici vplyvom tuhej zimy a v kombinácii s únavou materiálu, vznikla nenápadná, ale o to nebezpečnejšia prasklina, ktorá zapríčinila vykoľajenie hnacieho koľajového vozidla všetkými štyrmi osami. V mieste, kde rušeň opustil koľaj, došlo k vylomeniu hlavy koľajnice v dĺžke 54 cm, poškodila sa aj prídržnica s podkladnicami a koľajnica na výhybke č. 29. „Vykoľajenie posuno-

vacej zálohy odstavilo párnú skupinu koľají č. 12 až 40 smerom na odbočku Váh a odchodovú skupinu Žilina - Teplička, čo spôsobilo komplikácie v nákladnej doprave. Osobná doprava a všetky nástupištia boli bez obmedzenia v prevádzke, aj preto sa s nakoľajovaním začalo až na druhý deň ráno,“ uviedol Milan Sobek, prednosta ŽST Žilina. Po odsune rušňa okamžite nastúpili zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Žilina a ešte v ten deň vymenili poškodené časti výhybiek. Väčšie starosti však zapríčinilo približne 2 tisíc litrov nafty, ktoré vytiekli z poškodenej nádrže rušňa. Na zamrznutom štrkovom



Posunovacia záloha v železničnej stanici Žilina sa v dôsledku lomu ocitla mimo koľaje.



lôžku ich zachytávali privolaní hasiči, aby zamedzili ekologickej nehode a zmiernili kontamináciu pôdy.

(balky), foto: Ivan NEDELIAK

Pri nehode na priecestí v Čechách vyhasli tri ľudské životy



Foto: Drážní inspekce

V osobnom aute, ktoré skončilo pod kolesami vlaku, vyhasli tri ľudské životy. Táto tragická nehoda sa stala 20. januára vo Vejpřniciach v Plzeňskom kraji.

K nehode došlo ráno o 5,34 na železničnom priecestí, ktoré je zabezpečené svetelnou výstražnou signalizáciou. V čase nehody bola signalizácia v činnosti. Osobné auto, ktorého vodič nerešpektoval červené svetlo, skončilo pod kolesami osobného vlaku. Vlak tlačil pred sebou auto asi 150 metrov. Trojčlenná posádka auta zrážku s vlakom

neprežila. Vo vlaku sa nikto nezranil. Železničná prevádzka bola obnovená krátko po deviatej hodine. V celej ČR v tomto roku doteraz zaznamenali 25 zrážok na železničných priecestiach a zomrelo pri nich 6 ľudí. Vlni bolo na železničných priecestiach v Českej republike 175 nehôd a o život pri nich prišlo 45 ľudí.

(sch)

Vodička nerešpektovala svetelnú a zvukovú signalizáciu



Na železničnom priecestí (SP 1341) v medzistaničnom úseku Bánove nad Ondavou – Michalovce došlo 24. januára o 8,40 hod. k zrážke rýchlika R 615 ZSSK Zemplín s osobným cestným vozidlom, ktoré smerovalo z obce Krásnovce do Michaloviec. Pri nehode utrpeli zranenie tri osoby. Nočný rýchlik z Bratislavy do Humenného meškal približne tri hodiny (následkom nehody 110 min.). Vodička CV nerešpektovala svetelnú a zvukovú signalizáciu PZZ. Pri nehode nedošlo k poškodeniam na infraštruktúre.

(sch)

Kamión spadol z cesty na trať

Kuriózna nehoda kamiónu, ktorá sa 17. januára pred šiestou hodinou ráno udiala v blízkosti obce Dvorníky – Včeláre pri Turni nad Bodvou, čiastočne zablokovala dôležitý južný cestný ťah a obmedzila aj vlakovú dopravu. Nákladniak prerazil zvodidlá aj zábradlie mosta a po strmom svahu zišiel až k železničnej trati.

Na nehode sa výrazne podpísalo nepriaznivé počasie. Okrem zvráteného snehového prašanu a poľadovice fúkal aj silný nárazový vietor, ktorý vodičom áut sťažoval pohyb na ceste. Na jeho nepredvídateľnú silu doplatil vodič kamióna pri obci Dvorníky – Včeláre. Počas jazdy sa mu vietor zaprel do prázdneho nákladniaku a skrútil náves. Vozidlo začalo balansovať na ceste, prerazilo zvodidlá aj zábradlie mosta a po strmom zráze sa zosunulo až k trati. Nehoda čiastočne zablokovala cestný ťah aj železničnú dopravu. Kabína auta zasahovala do priechodného prierezu 1. traťovej koľaje, preto vlaky medzi ŽST Hrhov a výhybnou Dvorníky – Zádiel jazdili obojsmerne po 2. koľaji, v mieste nehody zníženu rýchlosťou 10 km/h. Až po vytiahnutí kamióna sa ukázalo, že dôsledkom nárazu došlo k narušeniu geometrickej polohy 1. traťovej koľaje. Síce bola zjazdná, ale

len s obmedzením rýchlosti na 10 km/h, pretože na 7-metrovom úseku vznikol jej posun o 6 centimetrov. Smerové vybočenie odstránili na druhý deň zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Košice. Plná traťová rýchlosť bola zavedená v posledný januárový deň.

(balky), foto: Zoltán TÓTH



Výčiny zimného počasia úplne ochromili železničnú aj cestnú dopravu v úseku Kral'ovany – Párnica

Začiatok februára priniesol výdatné sneženie, ktoré sa podpísalo najmä na trati Kral'ovany – Párnica. Počas prvých februárových dní sa na tento úsek trate zosypalo lavín až-až. Celých päť dní pracovali zamestnanci OR Žilina s plným nasadením aj napriek veľmi nepriaznivému počasiu. My vám priamo z miesta prinášame autentickú fotoreportáž očami tých, ktorí sa na boji s počasím a sprejzaznení trate podieľali.

1. február, streda

Prvé lavíny komplikujú vlakovú dopravu. ŽSR od začiatku nasadzujú rôzne mechanizmy na odstránenie snehu. Cesta, ktorá sa v tomto úseku prepletá s traťou, bola takisto obmedzená spadnutými masami snehu, ale aj prácou strojov.



Nielen počas dňa, ale aj večer lavíny naďalej padajú, a tak traťováci usilovne až do ranných hodín pracujú na sprejzaznení úseku trate pod strmým svahom. Železničná doprava je obnovená vo štvrtok ráno krátko pred desiatou hodinou.

2. február, štvrtok

KSP-čko (koľajový snehový pluh) opäť chvíľu pred obedom statočne razilo cestu cez spadnutú lavínu bez vplyvu na dopravu. No po ďalších štyroch výjazdoch a neustále padajúcich lavínach počas poobedia bola železničná doprava opätovne zastavená do odvolania. Lavíny sa tiahli takmer na 400-metrovom úseku trate, niektoré dosahovali dĺžku až 20 metrov a výšku 1 meter.



Na odstraňovaní lavín sa podieľalo podľa potreby bezmála až 20 zamestnancov OR Žilina, a to niekoľko dní, aj počas nočných hodín. Spočiatku riešili krízovú situáciu len za pomoci vlastných strojov – rušeň, KSP, SVP (stroj na výmenu podvalov), UDS (univerzálny dokončovací stroj) a cestný bager Poclairn.

3. február, piatok

Do prác sa zapojil aj cestný nakladač patriaci Slovenskej správe ciest, vďaka tomu mohli práce pokračovať v ešte intenzívnejšom tempe. Na odstraňovanie spadnutých lavín bolo tak zapojených šesť strojov, ktoré výrazne uľahčovali prácu a pomohli našim zamestnancom v tomto boji s prírodou.



4. február, sobota

Ani počas víkendu sa situácia výrazne nezlepšila, lavíny nekontrolovateľne padali ďalej. Našťastie, cestný nakladač mali naši zamestnanci k dispozícii aj počas soboty.



Zásľuhou donekonečna padajúcich lavín, dokonca na viacerých úsekoch trate, pripomínalo úsilie traťových robotníkov sisyfovskú prácu. Veď posúďte sami, spoločne odstránili odhadom asi 800 metrov kubických snehu.

5. február, nedeľa

Traťováci SMSÚ ŽTS TO Vrútky si konečne mohli trochu vydychnúť. Lavíny už nepadali, a tak sa sústredili na dočistenie železničnej aj cestnej infraštruktúry. Doprava bola obnovená o 16.00 hod práve vďaka nim. Množstvom snehu, ktorý odpratali, by pokojne naplnil kratší nákladný vlak.



POĎAKOVANIE

Vedenie ŽSR ďakuje všetkým zamestnancom, ktorí počas týchto náročných piatich dní obetavo pracovali na odstránení dôsledkov nepriaznivého počasia a lavín. Ďakujeme za nasadenie, správne rozhodnutia a dôraz na bezpečnosť dopravy a elimináciu ohrozenia ľudských životov.

Dávid BOZSAKY, foto: OR Žilina

Plnenie grafikonu a jeho limity

Obraz o železničnej prevádzke na sieti ŽSR najobjektívnejšie vystihuje parameter nazvaný percento plnenia grafikonu vlakov dopravu (GVD). Táto číselná hodnota vyjadruje včasnosť vlakov osobnej dopravy (OD) a patrí medzi základné kvalitatívne ukazovatele prevádzkovania železničnej infraštruktúry. Rozborom plnenia GVD sa podrobne venujú zamestnanci analýzy vlakov dopravu na GR ŽSR a oblastných riaditeľstvách.

V minulosti bolo v Zmluve o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry medzi ŽSR a Ministerstvom dopravy a výstavby SR uvádzané iba percento plnenia absolútneho GVD. „Tento číselný údaj vytvára obraz o celkovej včasnosti vlakov OD bez ohľadu na jednotlivé subjekty - ŽSR, dopravca a ostatné, ktoré sa podieľajú na meškanií vlakov. Pri výpočte percenta plnenia absolútneho GVD sa posudzuje včasnosť vlakov rozdelených do štyroch kategórií. Sú to vlaky východiskové, končiace, odovzdané do susedných obvodov a prevzaté zo susedných obvodov,“ informuje Jozef Balko, manažér železničnej dopravy na odbore dopravy GR ŽSR. Pre výpočet percenta plnenia absolútneho GVD platí vzorec:

$$\% \text{ plnenia GVD} = \frac{\text{počet vlakov idúcich včas}}{\text{počet vlakov celkom}} \times 100$$

Vo výpočte sú vlaky idúce včas posudzované ako všetky vlaky OD, ktorých meškanie v posudzovanom dopravnom bode (DB) nepresiahlo 5 minút. Nakoľko percento plnenia absolútneho GVD je sumárny a všeobecný údaj o včasnosti vlakov OD, na presnejšie pomenovanie príčin a zodpovedných subjektov bol v roku 2013 zavedený nový kvalitatívny ukazovateľ - percento plnenia podielového GVD. „Tento ukazovateľ sa vypočítava samostatne pre manažéra infraštruktúry - teda ŽSR, ako aj jednotlivých dopravcov. Výpočet vychádza z údajov absolútneho GVD, konkrétne zmeškaných vlakov, pri ktorých je posudzovaný každý nárast meškania samostatne. Pritom sa uplatňuje podmienka jedinečnosti. To znamená, že v každom dni je vlak posudzovaný iba jedenkrát. Ak bude vlak zmeškaný napríklad ako východiskový aj ako končiaci, sumarizácia nárastov meškania u tohto vlaku bude použitá iba raz. Z týchto nárastov meškania sa vypočíta percentuálny podiel zodpovednosti jednotlivých subjektov za zapríčinené meškanie, ktorý je aplikovaný na stratu percenta plnenia absolútneho GVD,“ vysvetľuje Jozef Balko a dodáva aj príklad: „Predstavme si, že za jeden deň malo percento plnenia absolútneho GVD hodnotu 94,00 %, čo predstavuje

stratu na percente plnenia 6,00 %. Zmeškané vlaky kategórie východiskový, končiaci a odovzdaný ŽSR dosiahli celkové meškanie 6 000 minút. Z tohto celkového času bolo ŽSR pripísaných 1500 minút, čo predstavuje 25-percentný podiel zapríčineného meškania. Z celkovej straty na percente plnenia, teda zo 6,00 %, sa ŽSR podieľa štvrtinou, čo celkovo predstavuje 1,50 %. Táto hodnota je potom odpočítaná od maxima 100 % a výsledná hodnota 98,50 % predstavuje percento plnenia podielového GVD pre ŽSR v danom dni.“ V zmluve o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry je určená aj minimálna hodnota percenta plnenia GVD, ktorej nedodržanie je sankcionované stanovenou finančnou čiastkou 5 000 € za každé aj začaté nesplnené percento. V roku 2016 bol stanovený limit minimálneho percenta plnenia absolútneho GVD vlakov OD na 93,00 %, pričom ŽSR na konci roku dosiahli hodnotu 92,98 %. V prípade percenta podielového plnenia GVD, kde minimom bolo 97,50 %, ŽSR skončili rok 2016 úspešne, na čísle 98,67 %. Dosiahnuté percentuálne hodnoty veľa napovedajú o meškanií vlakov OD. V uplynulom roku odbor dopravy GR ŽSR zaznamenal takmer 850-tisíc prípadov navýšenia meškania vlakov OD, ktoré vznikli na sieti ŽSR. Ich súhrnné meškanie dosiahlo presne 2 328 114 minút. Podiel ŽSR bol 20,60 %, pričom najčastejšie sa objavovali meškania z dôvodu prechodných obmedzení traťovej rýchlosti (10,20 %) a výlukových prác (6,49 %). „Spomeniem ešte jeden ukazovateľ, ktorý síce nie je zahrnutý v zmluve o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry medzi ŽSR a rezortným ministerstvom, ale slúži pre prevádzkové posúdenie kvality práce vlakov dopravu ŽSR. Je to percento plnenia relatívneho GVD, pri ktorom sa berú do úvahy jazdy vlakov OD a s nimi spojené aj prípadné meškania iba za konkrétnu oblasť, pre ktorú sa vypočítava. Meškanie, ktoré počas jazdy vlaku vzniklo v susednej oblasti sa do úvahy neberie,“ spomenul na záver Jozef Balko. K objektívnemu sledovaniu kvality plnenia GVD slúži, samozrejme, oveľa viac nástrojov a procesov, ako aj výpočtov plnenia GVD zameraných na menšie oblasti a subjekty, ako je napríklad železničná stanica alebo koridorový úsek.

(balky)

ZSSK Národným dopravcom

ZSSK k už svojej existujúcej Železničnej spoločnosti Slovensko pridáva ešte dodatok - Národný dopravca. O zmenu svojho loga ZSSK už požiadali aj Úrad priemyselného vlastníctva koncom

januára. Pod názov spoločnosti sa dopíše veľkými písmenami spojenie Národný dopravca. Dôvodom je, že sa chce odlišiť od ZSSK CARGO a ŽSR, s ktorými je mnohokrát zamieňaná.

(red)

Zmluva o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry na roky 2017 – 2021 je podpísaná

Dňa 17. januára 2017 bola medzi Slovenskou republikou, zastúpenou Ministerstvom dopravy a výstavby SR ako vlastníkom infraštruktúry a ŽSR ako manažérom infraštruktúry, uzatvorená Zmluva o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry na roky 2017 - 2021. Účelom zmluvy je najmä zabezpečiť trvalé udržiavanie dráhy v prevádzkyschopnom stave, rozvoj dráhy v súlade s technickým pokrokom a s požiadavkami na bezpečnosť a plynulosť dopravy na dráhe, obsluhu železničnej infraštruktúry a servisných zariadení v dohodnutom rozsahu kapacít železničnej infraštruktúry a servisných zariadení.

ŽSR budú aj naďalej zabezpečovať prevádzku na železničných tratiach v celkovej dĺžke 3 663 km a výkony železničných podnikov nákladnej a osobnej dopravy v tomto roku budú v objeme 49 929 tis. vlakových kilometrov (vlkm), čo je o 215 tis. vlkm viac ako v roku 2016. Vlastník infraštruktúry, teda MDV SR, uhradí časť ekonomicky oprávnených nákladov súvisiacich s týmito službami, a to vo výške 272 500 tis. €. Z nich

je 22 500 tis. € určených na kompenzáciu finančných dopadov zo zníženia úhrad pre nákladných dopravcov. Zmluva je z pohľadu plánovaného výsledku hospodárenia pre rok 2017 vybilancovaná, konkrétne ekonomické ukazovatele na roky 2018 až 2021 budú riešené formou dodatkov k zmluve. Zmluva naďalej definuje štandardy železničných staníc, zastávok a tratí, ktorých obsah a termíny plnenia boli touto zmluvou upravené. Bližšie

sa o nich dočítate na strane 4. Za účelom zvýšenia bezpečnosti dopravy, efektívnosti a kvality prevádzky sú na celé zmluvné obdobie dohodnuté aj sankcie a stimuly. Zmluva je uzatvorená na základe zákona o dráhach, ktorý prevzal ustanovenia doteraz platných smerníc vydaných Radou a Komisiou EÚ a je zverejnená na webovej stránke www.zsr.sk.

(pop)

Trolejové vedenie striedavej trakcie rozmrazí jedinečné riešenie elektrikárov

Presne pred rokom sme v našom časopise informovali o skúškach prototypu elektrického ohrevu trolejového vedenia (TV) na jednofázovej trakčnej sústave 25 kV, 50 Hz, ktorý účinkuje pri odstraňovaní námrazy. Zapojenie s jednostranným napájaním trakčného vedenia, odskúšaný na modelovom úseku medzi trakčnou napájacou stanicou (TNS) Nové Mesto nad Váhom a TNS Trnava, ale nespĺnil všetky požiadavky odborníkov z odvetvia EE. Vývoj vhodného systému sa preto v roku 2016 upriamil na obojstranné napájanie úsekov TV zo zdrojov so vzájomným fázovým posunom ich napätí.

RIEŠENIE Z JEDNOSMERNEJ TRAKCIE NEUSPELO NA „STRIEDAVKE“

Pri jednostrannom napájaní úseku je TV ohrievané prúdom dodávaným jednou trakčnou napájacou stanicou (TNS), pričom na opačnom konci ohrievaného úseku je potrebné vytvoriť skrat medzi TV a spätným trakčným vedením, aby vznikol uzavretý elektrický obvod. Skratové skúšky vykonané v januári 2016 na modelovom úseku mali overiť použiteľnosť tejto metodiky aj pre striedavú trakciu. Výsledky, žiaľ, ukázali, že tento spôsob realizácie ohrevu je na rozdiel od jednosmernej trakcie nevhodný z dôvodu vysokých dosiahnutých prúdov ohrevu, ktoré predstavujú vysoké riziko preťaženia pre technologické prvky TNS, ako aj pre TV. Realizácia ohrevu takýmto spôsobom by bola podmienená technicky a časovo náročnými zásahmi do technológie TNS a súčastí TV. Preto tím odborníkov pokračoval vo vývoji systému pre odstraňovanie námrazy v podmienkach striedavej trakcie hľadaním praktickejšieho a investične menej náročného riešenia. Začali uvažovať nad možnosťou obojstranného napájania úseku TV z dvoch susedných TNS. To znamená, že elektrický obvod by vznikol priamym prepojením vývodov napájačov susedných TNS cez ohrievané trakčné vedenie. O veľkosti napätia zdroja slučky ohrevu rozhoduje v tomto prípade fázový posun striedavých napätí spojených napájačových vývodov. Ten môže v závislosti od zapojenia trakčných transformátorov nadobúdať hodnoty 0°, 60°, 120° alebo 180°, z čoho vyplýva približná efektívna hodnota rozdielov napätí medzi zdrojmi 0, 25, 43 resp. 50 kV. Dosiahnuteľné kombinácie fázových posunov sú limitované konkrétnym spôsobom zapojenia dvojíc trakčných transformátorov na oboch stranách napájaného úseku.

SKÚŠANIE NA ZMODERNIZOVANOM ÚSEKU

Spôsob napájania TV z dvoch zdrojov s nesúhlasnou fázou nebol v minulosti na ŽSR a pravdepodobne ani u správcoz železničných



Zamrznutá ľadovka na trolejovom vedení.

sietí v okolitých krajinách, prevádzkujúcich jednofázovú sústavu, ešte nikdy odskúšaný. Bez jeho overenia však nebolo možné spoľahlivo stanoviť, či je takýto systém naozaj reálne účinný na rozmrazovanie ľadovky. Skúšky prebiehali v modernizovanom úseku TV medzi TNS Trnava a TNS Nové Mesto nad Váhom a jej gestorom a realizátorom bola sekcia EE VVÚŽ Žilina, pracovisko Vrútky, v spolupráci so sekciou EE OR Trnava. Na danom úseku boli odskúšané prúdové pomery pri fázovom posune 60°, 120° a 180°. Výsledky ukázali, že vhodnou kombináciou zapojenia trakčných transformátorov v susedných TNS, pri dosiahnutí fázového posunu napätí sekundárnych vinutí trakčných transformátorov 60°, je možné dosiahnuť také hodnoty prúdu ohrevu, ktoré sú opakovane použiteľné pri zabezpečení účinnej eliminácie rizika poškodenia TV a ostatných zariadení. Iné fázové posuny nevyhovovali kvôli vysokému prúdovému zaťaženiu.

Tento spôsob zapojenia umožňuje bez náročných zásahov v technológii TNS realizovať plne automatizovaný systém ohrevu, podobne ako v jednosmernej trakcii, ktorý bude dialkovo iniciovaný elektrodíspečerom z RSE bez použitia ďalšej manuálnej obsluhy. Účinnosť ohrevu sa predpokladá v časovom rozsahu do niekoľkých desiatok minút, bez výluky trakčného vedenia a so zachovaním prevádzkového napájania trakčného vedenia pre dopravu počas ohrevu. Vývoj a celoplošné rozšírenie takého riešenia bude odvetvie EE preferovať v rámci postupnej zmeny trakčnej prúdovej sústavy.

Ján ROHLÍČEK, Martin HOLEČEK

Laborec bližšie k železničnej trati



Popri trati v úseku Humenné – Medzilaborce, medzi železničnými zástavkami Zbudské Dlhé a Hrabovec nad Laborcom v km 84,200 - 84,280 zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Prešov zistili približovanie toku rieky Laborec k železničnej trati. Rieka sa k trati približila na približne 6 - 8 metrov, na čo železničári upozornili vodohospodárov. V januári 2017 pristúpila Správa povodia Laborca k regulácii vodného toku aj za asistencie zamestnancov ŽSR. Bezpečnosť a plynulosť železničnej dopravy nie je ohrozená, avšak v čase prác je od km 84,200 po km 84,420 zavedená pomalá jazda vlakov 30 km/hod. Tá potrvá až do skončenia prác na úprave koryta Laborca a spevnenia násypu svahu.

(sch)



Foto: Bohuslav VEREŠČÁK



...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.

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. Napíšte nám prosím aj o tom, čo sa vám v predchádzajúcich číslach páčilo najviac a čo najmenej.

**TEŠÍME SA NA VAŠE NÁMETY,
TIPY ČI FOTOGRAFIE.
ZA PRÍSPEVKY ĎAKUJEME**

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 nezapudnite v odpovedi uviesť svoje meno a adresu pracoviska.

SPRÁVNA ODPOVEĎ JANUÁROVEJ FOTOHÁDANKY JE:

Trať Žilina – Žilina - Teplička.

VÍTAZOM SA STAL A VECNÚ CENU ZÍSKAVA:

Peter ĎUNGEL zo Žiliny.

BLAHOŽELÁME!

| | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--------|----------------------|--------------------------------|---|-----------------------------|---------------------|------------|----------------------------------|----------------------|---------------------------------|-----------------|------------------|-------------------------|---------------------|
| Trináštročná dcéra hovorí otcovi: - Oci, jeden chalan mi povedal, že mám pekné čelné sklo, krásny kufor, vynikajúci tvar karosérie a senzačné nárazníky. Čo tým myslel? - Povedz mu, že si ešte v záruke. A keď sa opováži zdvihnúť kapotu, aby skontroloval hladinu ... tajnička. | | | | Pomoc: ajatín, Alma, mieň, Imám, Krka | brloh zvierat | ženské meno (24.5.) | neón (zn.) | tinktúra | mužské meno (11.11.) | atóm, po česky | obyvateľ Saska | tlak krvi (skr.) | náboženská hlava Šiitov | predzvest' záchvatu |
| | | | | nepomas-til | | | | | | | | | | |
| | | | | 1 | | | | | | | | | | |
| | | | | rádium (zn.) | | sídlo v Maroku | | | | | stotina hektára | | | |
| | | | | EČV okr. Sp.Nová Ves | | vŕtlačil | | | | | odcudzuje | | | |
| Jozef Vysočani | strach | šupinato-kridly hmyz | zvrtné zámeno španielsky člen | | náhle, zrazu litovská rieka | | | | | Krav Maga Academy moslimský boh | | | | |
| osudné znamenie (kniž.) | | | | upokoj národný park v Chorvátsku | | | | argón (zn.) | | | | sladkovodná ryba | indická tanečnica | |
| existoval | | | | nástroj na štiepanie hudobné privítanie | | | | vymlátané obilie dom.meno Otília | | | | | | |
| astát (zn.) | | | lomcuj futbalový oddiel (skr.) | | | | | odymil rímskych 501 | | | | | | |
| 3 | | | | | | 2 | | | | | | | | |
| ruské mužské meno | | | | | typ nákladných automobilov | | | | | domáce meno Eleny | | | | |

Výročie trate

125 rokov odbočky Marchegg – Devínske Jazero

Dôvody výstavby takzvanej Marcheggskej spojky, ktorá bola dlhá približne 913 metrov, sú na dnešnú dobu prinajmenšom kuriózne. Panstvo zo Stupavy sa jednoducho nepáčila myšlienka prestupovania v Devínskej Novej Vsi, a tak nechali vybudovať z Marcheggu odbočku priamo do Devínskeho Jazera, kde sa napojila na trať Devínska Nová Ves – Kúty – Skalica a umožnila tak priamu jazdu do Stupavy. V úseku Marchegg – Devínske Jazero sa začalo jazdiť 11. februára 1892.

V jednom z prameňov sa tiež uvádza, že v stupavskom kaštieli koncom 19. storočia prebývali grófi Károlyiovc, ktorí často cestovali do Viedne. Kočom sa vždy odviezli do Devínskej Novej Vsi a odtiaľ pokračovali do Viedne vlakom idúcim z Prešporka. Raz však pánov prepadli a ozbíjali a vraj je aj toto jeden z dôvodov, prečo bola snaha postaviť trať zo Stupavy do Viedne. Bohatí Viedenchania, ktorí k nám cestovali na poľovačky, tiež prijali nápad s odbočkou. Priame vlaky medzi Stupavou a Viedňou však cez spojku nepremávali, na Viedeň sa bežne prestupovalo v Devínskom Jazere.

Obyvatelia mali v tom čase spojenie s Viedňou dvakrát denne. Samozrejme, panstvo malo vlastnú súpravu a jazdili do Viedne ako sa im zachcelo. Ako bola vtedy riešená organizácia dopravy sa dá len ťažko povedať. Životnosť tejto spojky bola len približne 25 až 26 rokov, presný dátum zániku nie je známy, ale po prvej svetovej vojne v roku 1918 už touto traťou žiaden vlak neprešiel. Dnešná zastávka Devínske Jazero už v takmer ničom nepripomína železničný uzol a je bežnou zastávkou na širšej trati.

(ika)

Dve percentá z dane pomôžu SOLIDARITE

Opäť nastáva obdobie, kedy sa rozhodujeme o tom, komu dobrovoľne poskytneme 2 % (prípadne 3 %) zo svojej zaplatenej dane. O túto formu finančnej podpory sa uchádza aj fond SOLIDARITA, ktorý pomáha od roku 1996 železničiarom a ich rodinám. Vyplnené tlačivá môžete zaslať aj služobnou poštou na adresu fondu, ktorý ich doručí na daňové úrady.

V roku 2016 fond SOLIDARITA poskytol pomoc 30 kolegom a ich rodinám v celkovej sume 24 400 €. Ak sa na tento výsledok pozrieme detailnejšie, jedna podpora bola vyplatená pozostalým po zamestnancovi, ktorý utrpel závažný smrteľný pracovný úraz a dve podpory boli odsúhlasené aj pre zamestnancov, ktorí utrpeli závažný pracovný úraz s ťažkou ujmom na zdraví. Fond finančne podporil aj zamestnankyňu, ktorú zasiahla živelná pohroma a vyplatil 26 podpôr pre zamestnancov a ich pozostalých pri ťaživej životnej situácii. Týmto ľuďom mohol fond pomôcť jedine vďaka darcom, ktorí finančne prispeli hodinovou mzdou, alebo aj poukázaním 2 % zo svojej zaplatenej dane. Vďaka zamestnancom troch štátnych železničných spoločností, ktorí v roku 2016 poukázali SOLIDARITE 2 % zo svojich zaplatených daní, prišlo na účet fondu 15 221,86 €. Táto možnosť finančnej pomoci existuje aj v roku 2017. Zamestnanec, ktorý požiadal mzdovú učtáreň o vykonanie ročného zúčtovania a vyžiadal si aj tlačivo „**POTVRDENIE o zaplatení dane...**“, musí ho spoločne s vyplneným tlačivom „**VYHLÁSENIE o poukázaní sumy do výšky 2 % (3 %) zaplatenej dane z príjmov fyzickej osoby**“ doručiť od 1. apríla do 30. apríla 2017 miestne príslušnému daňovému úradu podľa trvalého pobytu zamestnanca. Tlačivo „VYHLÁSENIE“ sa dá vyžiadať aj na e-mailovej adrese solidarita@zsr.sk, prípadne telefonicky na čísle 920 - 2490. Vyplnené tlačivá môžete do 24. apríla zaslať aj služobnou poštou na adresu: **Fond SOLIDARITA zamestnancov**

II. ODDIEL - ÚDAJE O PRÍJÍMATEĽOVI

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----------------------------|--|--|--|--|--|----|-------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|
| IČO:SID | | | | | | | | | | Právna forma | | | | | | | | | | | | | | | |
| 15 | 3 | 1 | 7 | 4 | 9 | 4 | 4 | 5 | : | | | | | | | 16 | neinvestičný fond | | | | | | | | |
| Obchodné meno (názov) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 17 SOLIDARITA zamestnancov Železníc Slovenskej republiky „s.r.o.“ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Sídlo - Ulica | | | | | | | | | | Šifrisné/orientačné číslo | | | | | | | | | | | | | | | |
| 18 Klemensova | | | | | | | | | | 19 2 5 2 6 / 8 | | | | | | | | | | | | | | | |
| PŠČ | | | | | | | | | | Obec | | | | | | | | | | | | | | | |
| 20 8 1 3 6 1 | | | | | | | | | | 21 Bratislava | | | | | | | | | | | | | | | |

ŽSR, Klemensova 8, Bratislava. Fond už za vás doručí tlačivá na príslušný daňový úrad. Túto možnosť v minulom roku využilo 555 ľudí. Nezabudnite ale, že suma nesmie byť nižšia ako 3 € a môže byť poukázaná len v prospech jedného prijímateľa. V prípade poukázania 3 % zo zaplatenej dane je povinnou prílohou k obom tlačivám aj potvrdenie o odpracovaní minimálne 40 hodín dobrovoľníckej činnosti. Uistujeme vás, že darovaním 2 % (3 %) zo zaplatenej dane z príjmov fyzických osôb fondu SOLIDARITA podporíte dobrú vec a toto rozhodnutie bude určite prospešné! Aj touto finančnou čiastkou pomôžete svojim kolegom železničiarom v závažných životných situáciách. Vedenie fondu SOLIDARITA spolu s vedením všetkých troch železničných spoločností vopred ďakuje všetkým, ktorí neváhajú fondu pomôcť!

(KB)

Oznamovacia a zabezpečovacia technika opäť vo Vyhniciach

Tak, ako po minulé roky aj tento rok sa v dňoch 27. - 29. marca 2017 uskutoční v priestoroch hotela Sitno vo Vyhniciach už 13. ročník Medzinárodnej konferencie železničnej oznamovacej a zabezpečovacej techniky. Cieľom konferencie je oboznámiť účastníkov s novinkami dodávateľov, výskumom univerzitnej obce, praktickými skúsenosťami z prevádzky, s novinkami v oblasti legislatívy. Ďalším cieľom je sústrediť na jednom mieste odborníkov v odbore oznamovacej a zabezpečovacej techniky, ktorí sa spoločne môžu podeliť o teoretické, ale aj praktické skúsenosti zo svojej činnosti, keďže konferencia poskytuje dostatočný priestor pre osobné stretnutia a odborné diskusie. Konferenciu organizuje Betamont s.r.o., pod záštitou Ministerstva dopravy a výstavby SR, Železníc



SR a Žilinskej univerzity. Očakáva sa účasť nielen domácich, ale aj zahraničných firiem. Pre viac informácií prosím kontaktovať konferencia@betamont.sk.

KAM NA STREDNÚ ŠKOLU?



Železnice Slovenskej republiky budú v školskom roku 2017/2018 úspešne pokračovať v systéme duálneho vzdelávania. K súčasným prvákovi, ktorých je 32, tak v septembri 2017 pribudnú ďalší žiaci, ktorí budú študovať s našou podporou.

Preto, milí kolegovia, ak ste rodičom, alebo máte v rodine a blízkom okolí dieťaťa, ktorý sa práve v tomto období rozhoduje, kam na strednú školu, ponúkame vám možnosť prihlásiť ho do duálneho vzdelávania na niektorú z našich partnerských škôl v rámci celého Slovenska a využívať tak benefity, ktoré tento systém prináša.

Štúdium v Duálnom vzdelávaní s podporou ŽSR je určené chlapcom aj dievčatám so záujmom o železničnú dopravu, techniku a informačné technológie. V učebných alebo študijných odboroch:

3762 H železničiar

3758 K operátor prevádzky a ekonomiky dopravy

2683 H elektromechanik

2697 K mechanik – elektrotechnik

Žiakom ponúkame:

- finančnú podporu prostredníctvom prospechového štipendia (1. ročník 40 €, 2. ročník 60 €, 3. ročník 80 €, 4. ročník 100 €/mesiac),
- príspevok na stravu, internát, na cestu do školy a na prax
- začlenenie sa do budúceho pracovného kolektívu už počas štúdia
- garanciu STABILNÉHO PRACOVNÉHO MIESTA

Naše partnerské školy:

SOŠ železničná, Palackého 14, Košice

železničiar (3762 H)

mechanik - elektrotechnik (2697 K)

elektromechanik (2683 H)

SOŠ dopravná, Zelená 2, Martin - Priekopa

železničiar (3762 H)

operátor prevádzky a ekonomiky dopravy (3758 4K),

mechanik - elektrotechnik (2697 K)

elektromechanik (2683 H)

Dopravná akadémia, Školská 66, Trenčín

železničiar (3762 H)

operátor prevádzky a ekonomiky dopravy (3758 4K),

Stredná odborná škola technická, Nitrianska 61, Šurany

mechanik - elektrotechnik (2697 K)

Stredná odborná škola dopravná, Sklenárova 9, Bratislava

operátor prevádzky a ekonomiky dopravy (3758 4K)

Stredná odborná škola elektrotechnická, Rybníčná 59, Bratislava

mechanik - elektrotechnik (2697 K)

elektromechanik (2683 H 11)



Viac informácií sa dozviete na www.zsr.sk/dual

Otázky adresujte na dual@zsr.sk alebo na tel. číse 0904 746 551, 02/2029 2009