



ROČNÍK XXV

ŽELEZNIČNÝ

APRÍL 2017

# SEMAFOR

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY



**Vedenie vlakom po Bratislave**

**Hospodárenie so ziskom**

**Modernizácia v Čiernej nad Tisou**

## Vedenie ŽSR na výjazde v Častej – Papierničke



Na poradách, ktoré sa uskutočnili od polovice marca do polovice apríla, riešili členovia vedenia ŽSR, okrem iného, aktuálny stav registratúry ŽSR, priebeh investičných projektov, zmeny v štipendijnom programe pre stredné školy. Po Veľkej noci sa rozšírené vedenie ŽSR v rámci výjazdovej porady zúčastnilo aj pracovnej porady OR Trnava v Častej – Papierničke, kde sa riešili otázky financií, zamestnanosti, bezpečnosti a aktuálnych problémov prevádzky.

ŽSR plnia od začiatku roku 2017 grafikon verejnej dopravy podľa dosiahnutých tržieb na 101,32 %, začali sme intenzívne s výlukovou činnosťou v rámci modernizácie, ale aj v rámci plánovaných opráv a údržby tratí, mostov, železničných priecestí.

Na základe odporúčaní Ministerstva vnútra SR bola spracovaná „Súhrnná správa o stave registratúry ŽSR za rok 2016“. ŽSR sú povinné v súlade s ustanoveniami Zákona č. 395/2002 Z. z. o archívoch a registratúrach zabezpečiť odbornú správu záznamov, ako ich pôvodca a ako organizácia, ktorá prijíma a vytvára množstvo informácií s rozsiahlou administratívnou agendou. Generálny riaditeľ ŽSR na základe predloženej správy uložil pripraviť pre vedenie ŽSR workshop o problémoch a možnostiach aplikácie Fabasoft a následne rokovať s dodávateľom aplikácie na riešenie požiadaviek ŽSR. Námetník generálneho riaditeľa pre ľudské zdroje Pavol Hudák informoval



Riadiaci zamestnanci OR Trnava mali počas diskusie priestor aj na konkrétne otázky priamo členom vedenia ŽSR.

o zmenách štipendijného programu ŽSR pre stredné školy. Materiál obsahuje zmenu sumy, určenej na prospechové štipendium a dĺžku trvania poberania štipendia tak, aby sa štipendijný program ŽSR stal atraktívnejší, oslovil a pomohol získať stredoškóľakov na štúdium v odboroch zameraných na oblasť dopravy a zabezpečovacej techniky, teda do odvetví, kde ŽSR zaznamenávajú najväčšiu personálnu potrebu.

Generálny riaditeľ ŽSR schválil tiež zámer projektu zvýšenia stupňa zabezpečenia na 75 vybratých priecestiach s možnosťou financovania zo zdrojov EÚ.

### Výjazd vedenia v Častej – Papierničke

„Dnes som prišiel najmä kvôli tomu, aby som si vypočul vaše názory, skúsenosti, poznatky a som rád, že mám príležitosť sa stretnúť s vami osobne,“ uviedol v úvode stretnutia so zamestnancami OR Trnava v Častej – Papierničke generálny riaditeľ ŽSR. Ako informovala riaditeľka odboru controllingu Paulína Szentesi, ŽSR hospodárili za prvý štvrtrok 2017 so ziskom 7,4 milióna €. Podnikateľský plán ŽSR by mal byť schválený ešte do konca apríla 2017 Správnou radou ŽSR.

„V prevádzke vnímam tri základné problémy - problém podvýživenej infraštruktúry, podvýživenej strojový park a v prípade OR Trnava aj najvypuklejší problém, a to nedostatok ľudských zdro-



Milan Kubiček, riaditeľ OR Trnava (v stoji) veľmi rád privítal členov vedenia firmy na porade trnavského OR-ka v Častej – Papierničke.

jev v niektorých profesiách, ktorý úzko súvisí s nedostatočným odmeňovaním,“ uviedol námestník GR pre prevádzku Miroslav Kocák. Poukázal tiež na 9 prípadov prejedenia návesti STOJ! rušňovodičmi ZSSK (5x), RegioJetu (2x) a ZSSK CARGO (2x) od začiatku roka. „Je to nepochopiteľné a nebezpečné, v minulosti sa to nestávalo. V dvoch prípadoch sa dokonca vlaky ocitli na jednej koľaji proti sebe,“ uviedol Miroslav Kocák.

Riaditeľ CLaO Branislav Vavrínčík priblížil zavádzanie nového softvéru, ktorý by mal všetkým zložkám umožniť v reálnom čase si pozrieť aktuálny stav spracovania zákaziek CLaO. Otázky zo strany zúčastnených zamestnancov sa týkali hlavne nespokojnosti s rýchlosťou vybavovania zákaziek na CLaO, nedostatku základných materiálov, batérií, transformátorov či zastaraného autoparku.

(pav), foto: autorka

## Hospodárenie v roku 2016 prinieslo zisk

Železnice SR v roku 2016 plánovali vyrovnané hospodárenie. Skutočne dosiahnutý výsledok hospodárenia bol zisk vo výške 8 173 tis. €, ktorý bol ovplyvnený aj účtovnými operáciami, ktoré sa pravidelne neopakujú, ako napríklad zrušenie rezerv bez použitia, zúčtovanie opravných položiek k dlhodobému majetku, odpisy pohľadávky a opravné položky k pohľadávkam.

Výnosy oproti plánu dosiahli vyššie plnenie o 3 334 tis. €. Výnosy z core businessu dosiahli ŽSR vo výške 363 757 tis. €, čo je oproti plánovaným výnosom viac o 3 009 tis. € na poplatku za prístup k železničnej infraštruktúre. Vyššie výnosy z poplatku za prístup k železničnej infraštruktúre oproti plánu ovplyvnili nárast dopravných výkonov nákladnej

dopravy v hrubých tonových kilometroch (hrtkm) o 642 mil. hrtkm v osobnej doprave o 185 mil. hrtkm.

Vyššie plnenie plánu výnosov ovplyvnili aj výnosy z predaja ostatných služieb v celkovej výške 325 tis. €. „Na uvedenie sa najviac podieľali vyššie výnosy za poskytovanie pozemkov na prejazd stavebných firiem, výnosy za vzdelávacie a školiace akcie ÚIVP a prevádzkové výkony ako vlečkové výkony, stavebné práce na železničnej infraštruktúre a komerčné výkony,“ vysvetľuje Paulína Szentesi, riaditeľka odboru controllingu. Pokles zaznamenali výnosy z predaja dlhodobého majetku a z predaja trakčnej elektrickej energie z dôvodu zníženia ceny nakupovanej a predávanej energie.

Náklady boli čerpané vo výške 458 238 tis. €, čo je 4 839 tis. € menej,

ako bolo plánované. Dosiahnutý výsledok hospodárenia v oblasti nákladov ovplyvnilo nižšie čerpanie nákladov na spotrebované nákupy a služby – spotreba materiálu, prijaté služby, opravy a udržiavanie a nákup elektrickej energie. „Naopak, vyššie čerpanie ŽSR zaznamenali v oblasti osobných nákladov v dôsledku zmeny odmeňovacej politiky ŽSR – zvýšenie tarifnej mzdy o 30 € a dodržanie objemu vyplatených prémie predchádzajúceho roka a s tým súvisiaca tvorba rezervy na zamestnanecké pôžitky,“ dodáva Szentesi.

ŽSR za rok 2016 splnili plán výsledku hospodárenia vyplývajúci z Podnikateľského plánu a zo Zmluvy o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry, ktorých parametre predpokladali vyrovnaný výsledok hospodárenia.

0 330 GR ŽSR

### NA OBÁLKE

Murár Peter Hrabovský (vľavo) s Miroslavom Kubovom, montérom oceľových konštrukcií na jednom z mostov na Kysuciach (v km 9,720) pri výmene mostníck.



Vedenie vlakov po Bratislave  
Hospodárenie so ziskom  
Modernizácia v Čiernej nad Tisou

# Po rokoch prišiel osobný vlak do Filiálky

## Vedenie ŽSR a ZSSK vlakom po Bratislave

Generálni riaditelia ŽSR a ZSSK si deň pred veľkonočnými sviatkami pozreli spoločne z vlaku prezývaného „Bageta“ možnosti bratislavskej osobnej vlakovej prepravy a hľadali pre dopravu v Bratislave riešenia, ktoré nie sú extrémne drahé a sú realizovateľné v krátkom čase. Spoločne prešli plánované terminály integrovanej osobnej prepravy (TIOP) a možné ďalšie zastávky, medzi inými Lamačskú bránu, Patrónku a ďalšie. Po rokoch prišiel reálny osobný vlak, hoci len obmedzenou rýchlosťou, aj do Filiálky.

Na otázku, čo, kde a ako s dopravným železničným uzlom Bratislava, dá odpovede až spracúvaná rozsiahla štúdia realizovateľnosti rozvoja koľajovej dopravy „Dopravný uzol Bratislava“, ktorá by mala byť



Generálni riaditelia ŽSR a ZSSK si po rokoch pozreli aktuálny stav a perspektívy železničnej stanice Bratislava filiálka.

hotová koncom roka 2017. Tieto zásadné zmeny sa do reálneho života môžu premietnuť nie skôr ako po roku 2020, no ZSSK má spolu so ŽSR záujem riešiť dopravnú situáciu v Bratislave. „Radi by sme Ministerstvu dopravy predstrelili zopár nápadov, ako odľahčiť cesty a zároveň zjednodušiť život ľuďom dochádzajúcim do Bratislavy,“ uviedol generálny riaditeľ Železničnej spoločnosti Slovensko Filip Hlubocký. „Koľajnice v Bratislave

sú a dnes sme sa spoločne na ne pozreli pohľadom vlakového cestujúceho. Viaceré z úsekov budú vyžadovať investície a súčinnosť mesta a VÚC,“ doplnil generálny riaditeľ Železníc SR Martin Erdössy. Okrem preverenia cca 50 kilometrov využívaných i nevyužívaných tratí, odborníci z oboch spoločností vytypovali dve novinky. „Radi by sme odľahčili bratislavské mosty a využili koľaje vedúce na stanicu Petržalka. Intenzívne preto rozmyšľáme a analyzujeme v spolupráci s Ministerstvom dopravy možnosť realizovať prepojenie Senca s Petržalkou. Trasu Senec – Bratislava Nové Mesto osobné vlaky prejdú už dnes za 28 minút, teda rýchlejšie ako osobné autá v súčasnosti, s pokračovaním do Petržalky za ďalších 17 minút. Ekolo-



Generálny riaditeľ ŽSR Martin Erdössy (v strede), riaditeľ Kancelárie GR ŽSR Pavol Bulla (vľavo) a riaditeľ odboru železničných tratí a stavieb Ján Uhnavý (vpravo) si prezreli aj ŽST Bratislava predmestie, ktorá je ako jedna z mála zrekonštruovaná, avšak bez využitia svojej kapacity.

gicky, bezpečne, bez rizika uviaznutia v zápche a nutnosti hľadať parkovacie miesto. Ďalšou možnosťou je zvýšenie intenzity využitia stanice Bratislava Nové Mesto a posilnenie spojov, ktoré sem smerujú z Trnavy a z Malaciek. Cesta z Trnavy osobným vlakom na zastávku Bratislava Nové mesto by trvala 47 minút,“ dodal generálny riaditeľ ZSSK.

(pav), foto: autorka



## Novým ekonomickým námestníkom je Juraj TKÁČ

Generálny riaditeľ Železníc SR Martin Erdössy dňom 7. apríla odvolal z funkcie námestníka generálneho riaditeľa pre ekonomiku Dušana ŠEFCÍKA.

Dňa 8. apríla vymenoval do tejto funkcie Juraja TKÁČA.

## Počas prvých mesiacov sa spustilo 8 interných projektov

V marci bola vedeniu ŽSR predložená správa o stave projektov a programov. Aktuálne je na ŽSR realizovaných 23 interných projektov a 2 programy, pričom od nového roka bolo spustených až 8 nových projektov, niektorým z nich sme sa už v Ž semafore venovali. Samotné projektové riadenie v prostredí ŽSR prešlo niekoľkými menšími zmenami, okrem iného bolo zmenené obdobie a termín predkladania správ o stave projektov, zmeny nastali aj v gestoroch a obsadení riadiacich alebo projektových tímov jednotlivých projektov.

(pop)

### Projekty od 1. januára 2017 . . . . .

- Zefektívnenie prevádzky SAP v ŽSR
- Centralizácia controllingových činností
- Databáza podnetov na zvýšenie efektívnosti ŽSR
- Centralizácia činností riadenia LZ
- Nový model ekonomicko – organizačného usporiadania budovného hospodárstva ŽSR
- Objektívizácia spotreby elektr. energie zákazníkov ŽSR - v rámci PROGRAMU 06/2016
- Zriadenie a prevádzkovanie kontrolných bodov (Check Points) v sieti ŽSR
- Zvýšenie zabezpečenia priecestí

## ŽSR už aj oficiálne na Facebooku

ŽSR sa pripojili k viacerým štátnym inštitúciám či spoločnostiam, ktoré využívajú najväčšiu sociálnu sieť Facebook. Nájsť ich môžete pod názvom „Železnice Slovenskej republiky – ŽSR“.

<https://www.facebook.com/zeleznicesslovenskejrepubliky>

**Ide o jedinú oficiálnu facebookovú stránku ŽSR.**

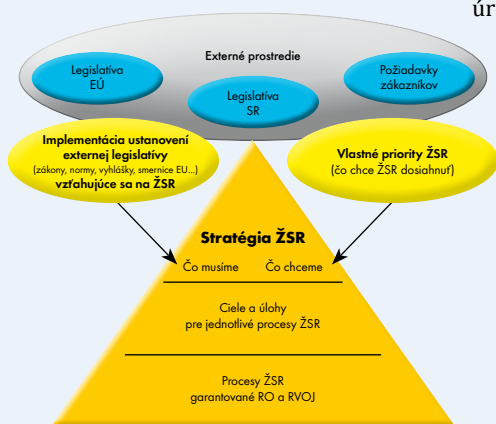
Prostredníctvom modernej komunikácie, ktorou sociálne siete nepochybne sú, sa ŽSR ako manažér infraštruktúry chcú priblížiť k verejnosti. Cieľom tohto kroku je poskytovať vždy tie najaktuálnejšie informácie z diania na železnici, ale aj rôzne fotografie, zaujímavosti či pracovné ponuky.



# Stratégia ŽSR a jej plnenie

V tomto článku vám priblížime systém vyhodnocovania nastavených strategických cieľov, ktorý je parciálnou súčasťou Stratégie ŽSR. Stratégia ŽSR predstavuje základný dokument, ktorý definuje priority a strategické ciele, stanovuje program zabezpečenia rozvoja železničnej infraštruktúry, vrátane jej konkurencieschopnosti v porovnaní s inými druhmi dopravy alebo aj okolitými manažermi infraštruktúry. A, samozrejme, určuje finančné požiadavky a potreby ŽSR vo vzťahu k štátu a základné predpoklady pre plnenie stratégie ŽSR.

Súčasná platná Stratégia ŽSR je postavená na niekoľkých základných princípoch. Na jednej strane ŽSR realizujú úlohy a činnosti dané legislatívnymi požiadavkami (čo musíme), na druhej strane zabezpečujeme realizáciu vlastných strategických zámerov daných vedením ŽSR (čo chceme). Práve súčasťou princípu „čo chceme“ je aj princíp, čo chceme zlepšiť sami a dokázať, že sme efektívnymi správcami majetku štátu.



## Princípy Stratégie ŽSR

Stratégia ŽSR bola po schválení generálnym riaditeľom ŽSR schválená Správnou radou ŽSR (SR ŽSR) na základe uznesenia č. 67/2012 dňa 25. októbra 2012, aktualizácia strategických cieľov bola schválená na základe rozhodnutia GR ŽSR č. 60/2013.

Pri tvorbe stratégie bola využitá štandardná metodika tvorby stratégie, pomocou ktorej boli analyzované externé aj interné vplyvy a následne definované strategické ciele ŽSR. Na to, aby sme mohli povedať, do akej miery je stratégia napĺňaná, je nevyhnutným predpokladom určenie možností a spôsobu kontroly a spätnej väzby pri vyhodnocovaní plnenia schválených strategických cieľov ŽSR, od vrcholovej úrovne až po vykonávaciu úroveň strategických cieľov.

## Balanced ScoreCard

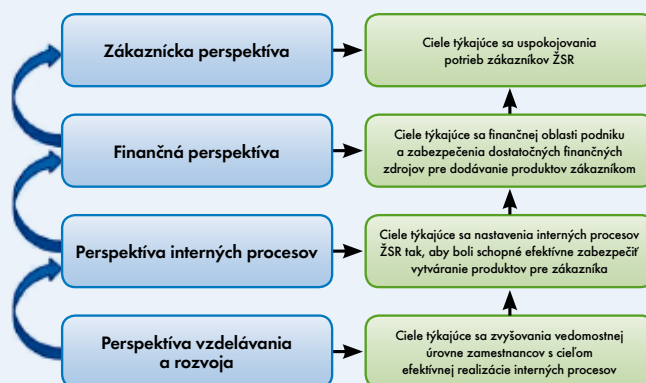
Určiť mieru napĺňania stratégie nám pomáha systém Balanced ScoreCard (BSC), ktorý podnik posudzuje zo štyroch perspektív, a to zo zákazníckej perspektívy, finančnej perspektívy, perspektívy interných procesov a perspektívy vzdelávania a rozvoja. Zároveň je systémom BSC dané, že všetky perspektívy sú rovnocenné. Systémom BSC je zabezpečené hodnotenie smerovania Stratégie ŽSR, nielen na základe jednej oblasti, teda finančnej perspektívy, ale vyvážené, pri rešpektovaní základných princípov BSC

vo vzťahu k vzdelávaniu a rozvoju, nastaveniu interných procesov tak, aby bolo možné zabezpečiť potrebné finančné zdroje a plnenie potrieb zákazníkov.

Vyhodnocovanie plnenia Stratégie ŽSR však neslúži len na kontrolu plnenia, ale zároveň dáva možnosť koordinovať plnenie cieľov, či už v rámci jednej oblasti (napr. doprava na dráhe, ľudské zdroje a pod.), ale aj medzi oblasťami navzájom, a tým možno poslúžiť ako pomôcka pre tých, ktorí majú s plnením svojho cieľa problémy.

Plnenie schválených strategických cieľov ŽSR sa priebežne sleduje a je predkladané na zasadnutia SR ŽSR dvakrát ročne.

V rámci doteraz posledného vyhodnotenia plnenia stratégie je možné konštatovať, že v roku 2016 je platných 137 strategických cieľov. Vykonávacie strategické ciele sú de-



## Na 55 vybraných železničných staniach pribudnú dvojjazyčné názvy

Železnice Slovenskej republiky začali s označovaním vybraných železničných staníc dvojjazyčnými názvami, okrem slovenského jazyka aj v jazykoch národnostných menšín.

Na základe pokynu ministra dopravy a výstavby SR Árpáda Érseka budú v železničných staniach, v ktorých zastavujú pravidelné vlaky verejnej osobnej dopravy s nástupom a výstupom pre cestujúcich, umiestnené dvojjazyčné tabule, ak počet obyvateľov národnostnej menšiny danej obce presahuje 20 %. Nápis budú vyhotovené podľa platnej normy železníc a umiestnené zo štyroch strán staničnej budovy. „Celkovo pribudne názov v jazyku národnostných menšín v 55 staniach, na 54 v maďarskom jazyku, železničná stanica Medzilaborce bude mať názov okrem slovenčiny aj v rusínskom jazyku,“ uviedol generálny riaditeľ ŽSR Martin Erdössy. Prvou stanicou, ktorá na konci marca dostala svoj maďarský názov, bola ŽST Slovenské Nové Mesto, keďže časť tabúľ si ŽSR dokážu vyrobiť a osadiť sami. Ďalšie stanice podľa zmluvy s dodávateľom a dohodnutého harmonogramu dostanú dvojjazyčné tabule tak, aby do konca roka boli osadené všetky.

(pav), foto: Csaba ŠIROKMAN



## Vyhodnotenie plnenia strategických cieľov v perspektívach BSC

Grafické znázornenie dosiahnutého plnenia strategických cieľov je rozdelené do troch farebných pásiem:

**ZELENÉ PÁSMO** - strategický cieľ bol splnený

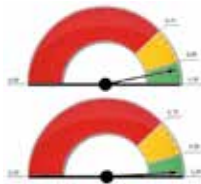
**ŽLTÉ PÁSMO** - dosiahnuté plnenie strategického cieľa je v rámci tolerancie

**ČERVENÉ PÁSMO** - strategický cieľ nebol splnený

### VYROVNANÉ HOSPODÁRENIE

Nastavenie zákazníckej orientácie voči externým zákazníkom s cieľom zvyšovania objemu výkonov

Udržiavanie nákladovo-efektívnej železničnej siete a zabezpečenie optimálnych finančných tokov



### EFEKTÍVNE RIADENIE DOPRAVY

Maximálne využitie kapacity ŽI a minimalizácia meškania vlakov



### EFEKTÍVNA ÚDRŽBA

Zvýšenie efektívnosti údržby s cieľom zníženia nákladov a maximálnym využitím vlastných zdrojov



### EFEKTÍVNA SPRÁVA INFRAŠTRUKTÚRY A INTERNÝCH PROCESOV

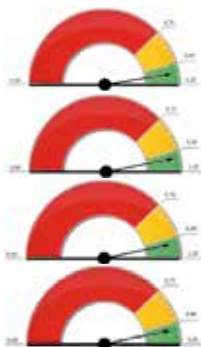
Optimalizácia vnútroorganizačných nákladov ŽSR

Nastavenie interných dodávateľsko-odberateľských vzťahov medzi jednotlivými vnútornými organizačnými jednotkami

Manažérske metódy riadenia procesov ŽSR

Implementácia externej legislatívy do prostredia ŽSR

Vzdelávanie a rozvoj za účelom flexibilného plnenia strategických cieľov ŽSR



### MODERNÁ INFRAŠTRUKTÚRA

Zabezpečenie interoperability, ako aj technického rozvoja a inovácie na sieti ŽSR



finované na základe vlastných priorit ŽSR vo vzťahu k zvýšeniu efektivity. Plnenie týchto strategických cieľov je hodnotené na základe ukazovateľov (KPI – kľúčové ukazovatele výkonnosti) a parametrov k týmto ukazovateľom, schválených v Stratégii ŽSR. Vykonávacie strategické ciele sú definované tak, aby napĺňali strategické ciele ŽSR stanovené pre štyri perspektívy v už spomenutej metodike BSC. Pre poukazanie na plnenie cieľov je definované ich plnenie v rámci porovnania dosiahnutej a plánovanej hodnoty a je určený požadovaný trend vývoja pre obdobie platnosti strategického cieľa.

Práve sledovanie napĺňania strategických cieľov zabezpečuje plnenie Stratégie ŽSR a umožňuje zabezpečiť napĺňanie vízie a misie ŽSR, a teda napĺňanie stanoveného smeru ŽSR.

V súvislosti s napĺňaním Stratégie ŽSR je vo firme implementovaný systém riadenia rizík, ktorý je podporným nástrojom pre úspešnú realizáciu strategických cieľov. Pre konkrétne strategické ciele sú identifikované, analyzované a hodnotené riziká, ktoré môžu negatívne ovplyvniť napĺňanie cieľov. Riziká vyplývajúce z konkrétnych cieľov sú konzultované s vlastními daných rizík, teda gestormi strategických cieľov, ktorí spracovávajú opatrenia na elimináciu významu rizík. Strategické ciele ŽSR sú v súlade s ich vyhodnotením plnené priebežne, niektoré plnené v intervale tolerancie. Samozrejme, nie je možné nereagovať na zmeny v externom aj internom prostredí ŽSR, a teda aj samotná Stratégia ŽSR musí rešpektovať nevyhnutnosť aktualizácie strategických cieľov a následnej základnej línie smerovania ŽSR.

© 150 GR ŽSR

## Atraktívna aplikácia PIS pomôže pri cestovaní vlakom

Inovatívnu formu zobrazovania údajov o odchodoch a príchodoch vlakov osobnej dopravy ponúka nová aplikácia, ktorú v marci sprevádzkoval odbor dopravy GR ŽSR v informačnom systéme PIS. Dizajn aplikácie korešponduje s modernými príchodovými a odchodovými tabuľami hlasových a vizuálnych informačných systémov, ktoré sú postupne nasadzované v železničných staniách ŽSR.

Aplikácia zobrazí v tvare informačných tabulí pohybu vlakov v konkrétnej železničnej stanici, ktorú si užívateľ vyberie z preddefinovaného zoznamu dopravných bodov. Na rozdiel od zobrazovacích tabulí umiestnených v staniách, táto aplikácia preberá všetky údaje online z informačného systému PIS. „Ide o kombináciu údajov z cestovného poriadku – plánu a pohybu vlakov na sieti ŽSR a meškanií vlakov osobnej dopravy, ktoré aplikácia zoraďuje do zoznamu vlakov v časovom poradí v konkrétnej železničnej stanici,“ uviedol Jozef Dudák, zástupca riaditeľa O 410 GR ŽSR. Po výbere stanice sa užívateľovi zobrazí informačná tabuľa pre odchody vlakov v časovej postup-

nosti, ktorú si prepnutím zmení na tabuľu príchodov vlakov. Obe možnosti ponúkajú časový údaj odchodu/príchodu vlaku a informácie o druhu vlaku, čísle vlaku, dopravcovi, cieľovej stanici, smeru jazdy, nástupišti, koľaji a meškanií vlaku v minútach. „Čas odchodu/príchodu, druh vlaku a číslo vlaku sú farebne rozlíšené podľa kategórie vlaku. Červenou farbou sú zobrazené vlaky EC, IC, SC,R, RR. Ostatné druhy vlakov sú zobrazené zelenou farbou. V zozname sú uvádzané vlaky iba 6 hodín dopredu, ktoré schválil dispečerský aparát ŽSR,“ vysvetľuje Jozef Dudák. Zároveň upozorňuje, že čísla koľají a nástupišť sú zobrazené iba orientčne, podľa plánu obsadenia dopravných

koľají v dopravných bodoch. Zaktualizujú sa až zadaním dynamickej informácie ku koľaji v zberných aplikáciách PIS (EDD, VDS, GTN, SGVD). Najistejšie je, ak si cestujúci túto skutočnosť overí priamo v danej stanici. Zamestnanci ŽSR nájdu aplikáciu IS PIS Informačné tabule na Intranetovom portáli ŽSR, po výbere možnosti „Informačné systémy a aplikácie“ a následne „PIS“. Pripravená je už aj verzia pre mobilné aplikácie, ktorá bude čoskoro dostupná na webstránke ŽSR.

(balky)

## Keď sa jar opýta mostárov, čo robili v zime...

Základným poslaním mostných obvodov je výkon údržby a opráv železničných mostov a mostom podobných konštrukcií v sieti ŽSR. Túto hlavnú úlohu naplňajú hneď, ako to počasie dovolí. Ale ani v zimnom nečase mostári rozhodne nudou netrpeli, pretože sa podieľali na nemenej dôležitejších činnostiach. Ak sa ich jar opýta, čo robili v zime, tak môžu smelo odpovedať – pripravovali sme sa na prichádzajúcu stavebnú sezónu!

Mostné obvody v zimnej prevádzke kládli veľký dôraz na výkony preventívnej a prediktívnej údržby, ako aj prípravu na nastávajúcu sezónu. „Vykondované činnosti boli rôznorodé, počnúc tvorbou čiastkových vecných plánov, sumarizáciou požiadaviek správcov a stanovením priorít, technickou prípravou predpokladaných opráv a zabezpečením materiálových dodávok, až po samotné pravidelné vzdelávanie zamestnancov. V zime riešime opravy vlastného technického a technologického vybavenia po sezóne, odstraňujeme chyby zistené revíziami a skúškami na zariadeniach, či už elektrických, alebo zdvihačích, cestných motorových vozidlách, koľajovej a drobnej mechanizácii aj ručným náradím,“ uviedol Ján Seman, riaditeľ MO Košice. Ak predpokladáme, že zimná prevádzka trvá od novembra do apríla, tak aj v tomto období sa odvieďlo mnoho mostárskej práce. „Ešte na prelome novembra a decembra sme uskutočnili súvislú výmenu mostníc na piatich mostoch, situovaných na tratiach od Maťoviec po Dolnú Štubňu. Bez nárokov na výlukovú činnosť bola vykonávaná údržba mostných objektov, zameraná na opravy dožitých prvkov ocelových konštrukcií, ako sú stuženia, prípojné platne, zavetrovania, podlahy, zábradlia. Realizovali sa práce na spodných častiach stavieb mostov, ako čistenie a úprava korýt alebo doťahovanie mostnicových skrutiek a vrtúl poistných uholníkov,“ vysvetlil Ján Seman. „Odstraňovali sme náletové drevy, nielen v okolí mostov, ale aj v blízkosti tratí z dôvodu zlepšovania rozhľadových

pomerov v oblúkoch a pri železničných priecestiach. Oblastným riaditeľstvom sme v zime vypomáhali pri odstraňovaní ľadu a snehu z nástupíšť, priecestí a výhybiek. Realizovali sme aj údržbu a ciachovanie koľajových váh podľa stanovených termínov,“ doplnil košického kolegu Alexander Čapla, riaditeľ MO Bratislava. Pred stavebnou sezónou je mimoriadne dôležitá pomocná výroba v dielňach. Vy-



Typickou činnosťou mostárov v zimných mesiacoch je opravovanie drevených mostníc pre plánovanú súvislú výmenu.

konáva sa príprava konštrukčných prvkov na výmenu poškodených ocelových častí mostných konštrukcií, neodmysliteľná je výroba atypických mostnicových skrutiek. Typickou zimnou činnosťou je opravovanie stoviek drevených mostníc. „V tomto roku pokladáme za prioritu opravy mostných ocelových konštrukcií so zreteľom na mosty hodnotené stupňom 3 a súvislé výmeny mostníc, kde vychádzame z požiadaviek správcov. Pri zlepšenej dodávke tejto komodity predpokladáme súvislú výmenu približne



MO Košice v zimnom období zhotovil dočasný most v medzistaničnom úseku Pusté Pole – Plaveč. Na miesto priepustu v havarijnom stave vložil mostné provizorium.

3 500 kusov mostníc na 28 mostných objektoch. Medzi významnejšie aktivity môžeme zaradiť Hanušovský a Pavlovský viadukt na trati Strážske – Prešov, 3 mostné objekty na úseku medzi Banskou Bystricou a Dolnou Štubňou a 4 mosty na trati medzi Košicami a Žilinou,“ vymenoval riaditeľ plány MO Košice. Ich bratislavskí kolegovia tento rok plánujú vymeniť 1310 mostníc. „Najväčšími a najnáročnejšími akciami MO Bratislava bude okrem už zrealizovanej výluky na Kysuciach aj súčasná oprava dvoch ocelových mostných konštrukcií v úseku medzi Kútmi a štátnou hranicou, spojená so súvislou výmenou 550 kusov mostníc. Náročnejšiu opravu výmenou 220 kusov mostníc podstúpi most v km 15,203 trate Horná Štubňa – Handlová. Ďalších 150 mostníc plánujeme vymeniť na moste v km 12,339 trate Púchov – Horní Lideč,“ informoval Alexander Čapla. Taktiež dodal, že veľkou, nie celkom typickou akciou pre mostárov, bude rušenie železničného mosta v km 116,334 trate Devínska Nová Ves – Štúrovo. Zbúrajú nevyhovujúcu tehlovú klenbu a na jej mieste vytvoria postupne, pre obe traťové koľaje, nové zemné teleso v dĺžke približne 15 metrov. Taktiež budú s vlastnou koľajovou mechanizáciou zabezpečovať zatažovacie skúšky na novom železničnom moste cez Váh v Trenčíne. Zaujme aj generálna oprava točne v žilinskom rušňovom depe, ktorú mostári zrealizujú v letných mesiacoch pre nákladného dopravcu ZSSK CARGO.

(balky), foto: archív MO Košice



Mostári v dielňach vyrábajú konštrukčné prvky mostov určené na výmenu. V tomto prípade priečne stuženia hlavných pásov priehradových konštrukcií.



Ján Kipikaša z výkonného pracoviska SMÚ MO Margecany odfotený pri výrobe mostnicových skrutiek.

# Oprava mostov začala na Kysuciach

Bratislavskí mostári začali začiatkom apríla na Kysuciach sezónu opráv mostných konštrukcií. Na približne 7-kilometrovom úseku medzi Čadcou a Turzovkou „siahli“ až na štyri mosty. V priebehu piatich dní sa riadne zapotili. Na dvoch mostoch vymenili

spolu 78 kusov drevených mostníc. Manipulácia s takýmto množstvom dubových hranolov, ťažkých približne 150 kilogramov, dá zabrať každému chlapovi. Fyzicky náročné bolo aj búranie štyroch záverných múrikov z betónu. Tie zaisťujú ukončenie

štrkového lôžka koľaje pri mostnej opore a zabraňujú presýpaniu štrku do priestoru mosta. Nevyhovovali revízií, a tak sa tiež museli opraviť.

(balky), foto: autor



Jeden zo štyroch železničných mostov na Kysuciach, ktorý bratislavskí mostári opravovali. Na moste v km 9,720 vymieňali mostnice.



Odhliadnuc od rozsiahlej výlukovej činnosti na modernizovanom železničnom koridore, oprava kysuckých mostov bola prvá významnejšia akcia v obvode OR Žilina. To bol dôvod, prečo ju osobne navštívil aj riaditeľ OR Žilina Andrej Marcinko (v strede) a žilinský námestník riaditeľa OR pre riadenie dopravy Peter Blaho (vľavo). Postup prác na moste v km 9,720 im vysvetľuje majster SMÚ MO Žilina Luboš Hlaváč.



Presun a manipulácia s ťažkými mostnicami na otvorenej ocelevej konštrukcii mosta je mimoriadne náročná fyzická práca.



Každá mostnica je spracovaná individuálne, presne na určené miesto na mostnej konštrukcii. Aby ich mostári nepoplietli, označia ich číslom.



Po odbúraní poškodeného záverného múrika v koľaji na moste, uložení a upevnení kovovej armatúry, osádzajú tesári SMÚ MO Žilina Milan Briš a Matúš Krasňan debnenie na betonáž nového múrika. Foto: Miroslav MEDVEČKÝ

## Prípravy na rozsiahlu opravu košického mosta

Košickí mostári využili prebiehajúcu výluku druhej koľaje na trati Košice – Žilina v km 100,560. Údržbu v tomto úseku trate vykonávali 6. apríla v dopoludňajších hodinách zamestnanci z odvetvia energetiky a elektrotechniky aj železničných tratí, ku ktorým sa pridali zamestnanci MO Košice.

Napriek nepriazni počasia vykonali práce spojené s overením návrhu riešenia, technickej a technologickej prípravy pred plánovanou rozsiahlou opravou košického železničného mosta ponad rieku Hornád. Jej cieľom bude odstránenie revíziou zistených porúch a chýb na ocelevej konštrukcii mosta z dôvodu korozívnych úbytkov. Oprava bude spočívať v zosilnení dolnej časti stien priečnikov, po očistení postihnutých častí opieskovaním a namontovaní zosilňujúcich ocelových platní, ktoré sú vyrobené podľa schválenej technickej dokumentácie. „Cieľom týchto prípravných prác bolo získanie poznatkov o časových nárokoch na opravu, použitie technologických postupov a zariadení pre dosiahnutie normovaných kvalitatívnych parametrov rozsiahlej opravy v samostatnej výluke,“ informoval Ján Seman, riaditeľ MO Košice. Po aprílovej skúške mostári skonštatovali, že na rozsiahlu opravu železničného mosta je nutné doplniť technologickú vybavenosť.

(sch), foto: autorka



Ocelový, nitovaný, priehradový most s dolnou mostovkou, ktorý pozostáva z dvoch mostných otvorov a premoštuje rieku Hornád, čaká rozsiahla rekonštrukcia.



# Modernizácia prekladiska v Čiernej nad Tisou

Modernizácia pohraničnej prechodovej stanice (PPS) Čierna nad Tisou, infraštruktúra prekladiska, koľaje a rampy - je názvom stavby, ktorá sa neďaleko ukrajinskej hranice realizovala od roku 2015 so zámerom zvýšenia a zmodernizovania prekládkových kapacít. Zároveň vo východnej časti stanice „vyrástol“ nový prekládkový komplex (PK) s označením Východ. Práve na túto výstavbu modernizácia koľajiska nadviazala. PK Východ začal koncom marca svoju trvalú prevádzku, kedy spoločnosť BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA (BTS) spustila prekládku hromadných sypkých substrátov „naostro“.

ŽSR v danej lokalite realizovali modernizáciu infraštruktúry dodávateľským spôsobom. Pribudlo tu vyše 3000 m nových koľají normálneho, ale aj širokého rozchodu. Zriadili sa nové manipulačné koľaje širokého rozchodu (ŠR) v úseku nájzdovej a zbernej rampy pre prístup na prekládku a zrealizovala sa preložka existujúcej koľaje normálneho rozchodu (NR). „**Súčasťou tejto modernizácie bola v prvom rade potrebná realizácia dopravného napojenia stavby do existujúceho koľajiska stanice,**“ objasnil začiatky realizácie stavby Ľudovít Pelegrin, vedúci košického pracoviska investorov, ktorý výstavbu dozoroval. V rámci stavby sa riešili potrebné preložky existujúcich inžinierskych sietí, trakčného vedenia, oznamovacej a zabezpečovacej techniky, demontáž vonkajšieho osvetlenia. Stavbári museli dodržať požiadavku, aby zrealizované časti projektu boli samostatne užívateľné. „**Preto bola stavba rozdelená do dvoch základných etáp realizácie. Tieto vecne aj časovo naviazali na realizáciu prekládkového komplexu,**“ vysvetlil Pelegrin.

Okrem prekládkového komplexu tu spoločnosť BTS v minulom roku predĺžila a zrekonštruovala II. rozmrazovaciu halu a na východnej rampe postavili portálový žeriav so 600-metrovou koľajovou dráhou a spevnenou plochou na preskladnenie, prípadne prekládku tovarov. Rekonštrukciou rozmrazovacej haly sa zabezpečil zvýšený výkon rozmrazovania substrátov.



Modernizácia infraštruktúry v Čiernej nad Tisou začala v roku 2014. Na fotografii sme zachytili stavebný ruch v novembri 2015.

Na spomínaný súbor stavieb v Čiernej nad Tisou preinvestovala spoločnosť BTS 11,67 milióna € a ďalších 8,8 milióna € investovali do infraštruktúry prekladiska – koľaje a rampy – Železnice SR s častou prostriedkov z fondov EÚ.

## PRÍNOSY MODERNIZÁCIE

Modernizácia prekládkových kapacít v srdci Európy ponúka svoj obchodný potenciál relevantným čínskym spoločnostiam, kto-

ré organizujú dopravu z Ázie do Európy. Možnosti spolupráce sa otvárajú najmä v oblasti železničnej nákladnej dopravy z Číny do Európy, cez Rusko a Ukrajinu. Počet čínsko-európskych medzinárodných nákladných vlakov ročne narastá o viac ako 100 percent a nielen železničné spoločnosti, ale celé Slovensko má záujem participovať na ich preprave.

Prekládkový komplex má ročnú prekládkovú kapacitu 2,1 mil. ton, čo predstavuje cca



Železničné napojenie na nový prekládkový komplex Východ je od marca už v trvalej prevádzke.



## Začalo to pred 70. rokmi

Prvý vlak dorazil do Čiernej 28. novembra 1947 s pšenice. A práve obilie odštartovalo význam prekladkovej stanice na ukrajinskej hranici.

Rok 1947 bol suchý, žatva bola slabá a krajina, ešte nespamätaná z vojny, sa opäť dostala do problémov. Národ sa potešil, až keď padlo rozhodnutie, že Slováci a Česi budú piecť chlieb z ruskej pšenice. Táto správa popohnala stavbárov na ukrajinskej hranici, ktorí už druhý rok pomalým tempom na zabahnené stavenisko zväžali kubiky zeminu, aby tu vyrástla železničná zastávka. Správa o obilí všetkých zmobilizovala, a tak stavba železnice a prekladiska začala napredovať. 12. apríla 1947 o 14.00 hod začala v Čiernej pracovať prvá dopravná služba. 28. novembra 1947 prišiel po širokom rozchode prvý vlak s obilím, ktoré sa prekladalo ručne. Po výstavbe železnice sa začal aj rozvoj dovedy malej dediny, ktorá sa volala Čierna pri Čope. Okrem hospodárskeho významu mala táto pohraničná stanica aj politický význam, keďže ňou prechádzali delegácie do vtedajšieho ZSSR.

V júni 1948 dostala železničná stanica meno Čierna nad Tisou. V novembri 1959 tu odovzdali do užívania novú prijímaciu budovu. O Čiernej nad Tisou sa hovorí ako o našom najväčšom suchozemskom prístave. Celý komplex sa tiahne na takmer 10 kilometroch a koľajnice normálneho rozchodu sú poprepletané tými so širokým rozchodom.



Pri otvorení stavby Igor Polák, námestník generálneho riaditeľa ŽSR pre rozvoj a informatiku, spomenul jednotlivé etapy modernizácie a zdôraznil potrebu investícií do železničnej dopravy.



Súčasnou modernizáciou sú nové koľaje širokého a normálneho rozchodu. Na koľajach križujúcich vnútroareálové komunikácie sú umiestnené nové priecestné konštrukcie.

kových pásov sa vykoná priama nakládka do vozňov NR. Systém priamej prekladky je automatizovaný proces riadený z operačného strediska – dvoma operátormi.

### S DÔRAZOM NA EKOLÓGIU

„Vodná clona a vzduchotechnika zaručuje ekologizáciu celej prevádzky, čo bolo cieľom modernizácie, aby celý proces prekladky bol šetrný, ekonomický výhodný so zreteľom na ochranu životného prostredia,“ podčiarkol Marian Frko, člen predstavenstva a projektový manažér BTS. A ako ďalej dodal, touto stavbou sa

zlepšilo konkurenčné postavenie voči prekladiskám v Poľsku a Maďarsku a zvýšila sa konkurenčná sila v prepravách východ – západ. To v konečnom dôsledku znamená aj vyššie výkony na ukrajinskej hranici pre všetky železničné spoločnosti.

Počas výstavby a modernizácie bola v Čiernej nad Tisou preorganizovaná doprava, pretože celá stavba prebiehala za plnej prevádzky. A keďže zamestnanci stanice, ale aj ďalších pracovísk zvládli situáciu bez nehôd a väčších problémov, patrí im poďakovanie.

(sch), foto: autorka

40 300 vozňov NR alebo 1543 ucelených vlakov najvyššej hmotnosti. Výklopník Východ umožňuje prekladku železnorudných substrátov, uhlia a koksu. Hlavným technologickým prvkom je rotačný výklopník s hydraulickým uchytením vozňa ŠR, ktorý zabezpečuje vykládku substrátov do zásobníka a pomocou vyhrňovačích a dopravní-

# Krytie priecestí ovplyvňuje meškania vlakov

V sieti ŽSR existujú prípady, kedy je viacero železničných priecestí krytých spoločne jedným priecestníkom, ktorý informuje rušňovodiča o stave zariadení, ktorými sú zabezpečené. Ak takýto priecestník signalizuje poruchu priecestného zabezpečovacieho zariadenia, rušňovodič nevie, o ktoré priecestie ide. „Kontrolovaným“ úsekom musí prechádzať zníženou rýchlosťou, čo spôsobuje nárast meškania vlaku. Jan Menger z odboru 460 GR ŽSR na medzinárodnej konferencii oznamovacej a zabezpečovacej techniky vo Vyhniach prezentoval riešenie, ktoré by eliminovalo vplyv porúch priecestí na meškание vlakov.

Z celkového počtu 2105 železničných priecestí evidovaných na tratiach ŽSR je 958 zabezpečených priecestnými zabezpečovacími zariadeniami so svetelnou signalizáciou (PZS), ktoré sú v mnohých prípadoch doplnené závorami. Tieto prvky zvyšujú bezpečnosť dopravy v mieste úrovňového križovania železničnej trate a cestnej komunikácie, a tak ich činnosť nesmie ostať bez kontroly. PZS 1. a 2. kategórie prenášajú informácie o svojom poruchovom a prevádzkovom stave na pracovisko dopravného zamestnanca, PZS 3. kategórie podávajú informáciu o svojom poruchovom stave aj rušňovodičovi prostredníctvom priecestníka alebo hlavného návěstidla doplneného návěstťou Priecestné upozorňovadlo. „Pri použití priecestníka máme k dispozícii iba dve návěstí. Pohotovostný stav principiálne návěstiaci „voľno“ a Poruchový stav, ktorý návěstí „očakávajte opatrný chod rýchlosťou 10 km/h cez priecestie kryté týmto priecestníkom“. Pri poruche PZS tak vzniká na priecestí úsek dočasného obmedzenia traťovej rýchlosti, ktorého začiatok je označený návěstou Tabuľka pred priecestím, situovanou 60 metrov pred bližším okrajom priecestia, koniec je určený vzdialeným okrajom príslušného priecestia. Rýchlosť v tomto úseku je obmedzená na najviac 10 km/h, čo vplyva na meškание vlaku,“ povedal Jan Menger. Uviedol, že najvýhodnejšie je krytie

Rozsvietené horné svetlo na priecestníku signalizuje rušňovodičovi pohotovostný stav. Biela číslica 3 určuje, že priecestník kryje 3 priecestia.



každého priecestia samostatne, ale podmienkou takého riešenia je dostatočná vzdialenosť medzi priecestiami, ktorá je závislá od zábrzdnej vzdialenosti na danej trati. Pri zábrzdnej vzdialenosti 400 m musia byť priecestia vzdialené od seba najmenej 700 m, pri zábrzdnej vzdialenosti 700 m je vzdialenosť priecestí najmenej 1075 m a pri zábrzdnej vzdialenosti 1000 m musia byť priecestia vzdialené od seba najmenej 1475 m. Viaceré priecestia v sieti ŽSR sú však situované tak, že neumožňujú samostatné krytie. Priecestník síce môže kryť aj viacero priecestí za sebou, pri poruche PZS na niektorom z týchto priecestí je však nutné uvažovať s oveľa väčším nárastom meškania vlaku. Príčinou tohto nárastu je nielen obmedzenie rýchlosti cez všetky priecestia, ale aj vplyv zníženia rýchlosti medzi priecestiami. V úseku medzi priecestiami môže byť rýchlosť vlaku zvyšovaná len na hodnotu, z ktorej bude



Tabuľka pred priecestím vyznačuje kilometrickú polohu priecestia s PZS. Čierna tabuľka s bielou číslicou 2 udáva, že za touto tabuľkou sú 2 priecestia, ktoré sú kryté predchádzajúcim návěstidlom alebo priecestníkom.

možné spomaliť pred nasledujúcim priecestím na 10 km/h. „Krytie priecestníkom nie je optimálnym riešením pre skupinu priecestí. Určité zlepšenie tohto stavu ponúka použitie opakovacích priecestníkov, ktoré by dokázali predzvestiť stav, že za priecestím s PZS v poruche nie je ďalšie s poruchou PZS. Takúto myšlienku je však potrebné doriešiť aj po stránke predpisovej,“ vysvetlil Jan Menger. Zaoberal sa aj problematikou umiestňovania priecestníka s ohľadom na situovanie hlavných



Odborné prednášky Jana Mengera z odboru 460 GR ŽSR sú prínosom konferencii odvetvia OZT vo Vyhniach.

návěstidiel: „Úsek od prvej návěstí Vlak sa blíži k priecestníku, po vzdialený okraj posledného priecestia krytého týmto priecestníkom, nie je vhodné prekryvať so žiadnym úsekom, ktorého hranice tvorí prvá návěstí Vlak sa blíži k predzvesti a príslušné hlavné návěstidlo. V prípade prekrytia oblastí by došlo ku stavu, že priecestník – chápaný ako predzvest' a samostatná predzvest' hlavného návěstidla, budú umiestnené za sebou a za nimi budú nasledovať Tabuľka pred priecestím, vo význame hlavného návěstidla a samotné hlavné návěstidlo,“ povedal. V takom prípade navrhuje priecestie kryť hlavným návěstidlom doplneným priecestným upozorňovadlom. Takéto návěstidlo by zlúčilo funkciu krycieho návěstidla priecestia a súčasne aj opakovacej predzvesti hlavného návěstidla. „Problematika krytia priecestí s PZS je pomerne rozsiahla, veď iba možných variantov oblasti návěstidla je približne 30. Najdôležitejšie je však minimalizovanie záporného vplyvu porúch PZS na plynulosť železničnej dopravy. A práve vhodné krytie priecestí je prvým krokom k splneniu tejto požiadavky,“ uzavrel tému Jan Menger.

(balky)

Hlavné návěstidlo, ktoré je závislé od stavu PZS, sa doplnia priecestným upozorňovadlom - čiernou trojuholníkovou tabuľkou. Biela číslica určuje počet krytých priecestí.



# SBS na popradskej stanici nastolila poriadok

Pobyt ľudí bez domova a neprispôsobivých občanov na železničných staniciach je známy a celospoločenský problém. Často ide o neprijemné situácie, kedy prítomnosť a správanie týchto občanov obmedzuje cestujúcich a bráni im vo využívaní vestibulov staníc na to, na čo sú určené. V záujme dodržiavania štandardov a zabezpečenia verejného poriadku v priestoroch železničnej stanice Poprad - Tatry sa pred časom ŽSR rozhodli, že využijú služby súkromnej bezpečnostnej firmy. Od 1. februára do 15. marca 2017 ste tak na popradskej stanici mohli niekoľkokrát za deň stretnúť mužov v uniformách s označením SECURITY, ktorí najmä medzi „necestujúcimi“ návštevníkmi stanice vzbudzovali rešpekt.

Počas prvých 10 dní bol dohodnutý zásah 2 x denne a ďalšie zásahy sa poskytovali operatívne. Obhliadok a zásahov sa okrem SBS-károv zúčastňovali aj zamestnanci ŽSR. Podľa zákona o dráhach č. 513/2009 Z. z. § 30 ods. 5 platí, že prevádzkovateľ dráhy je oprávnený vykázať alebo vyviezť z obvodu dráhy osobu, ktorá svojím konaním porušuje zákon, poškodzuje majetok, znečisťuje priestory v obvode dráhy, obtiažuje iné osoby mimoriadne znečisteným odevom alebo im môže byť z iných dôvodov na ťarchu, správa sa agresívne voči zamestnancom a ostatným osobám alebo ohrozuje bezpečnosť a plynulosť železničnej dopravy. To je znenie zákona, ktoré sa v Poprade s pomocou SBS-károv plnilo o čosi jednoduchšie. „Pred prvým zásahom sme mali všetci očakávania a aj obavy z toho, ako to bude fungovať. Zo začiatku sa takmer všetky dotknuté osoby pričili, kládli pasívny aj aktívny odpor. Čudovali sa, čo chceme, keďže stanica je ich „domovom“ už niekoľko rokov a ako si ich dovoľujeme odtiaľ vykázať,“ opisuje začiatky spolupráce s popradskou SBS-kou Rastislav Hončár, vedúci SMSÚ ŽB Poprad, ktorý sa obhliadok a zásahov ako správca budovy zúčastňoval. Počas prvých dní bolo pri každom zásahu vykázaných alebo vyvedených okolo 15 osôb. Ich počet postupne klesal a na konci ich bolo v priemere 5 až 8,



čo svedčí o účinnosti prijatých opatrení. Činnosť SBS nespočívala len vo vykazaní osôb, ale aj v upozorňovaní a poukazovaní na porušovanie predpisov. Neraz cestujúcim aj pomohli napríklad s ťažkou batožinou a mladej žene s epileptickým záchvatom poskytli prvú pomoc. SBS zasiahla aj pri roztržke podgurážených osôb až do príchodu policajtov. V rukách SBS-károv a neskôr policajtov skončili aj fetujúce deti z podchodu stanice. Jeden deň sa obhliadky ŽST zúčastnila aj pracovníčka zo sociálneho úradu mesta Poprad, ktorá s neprispôsobivými osobami viedla diskusie a ponúkala pomoc. Celkový počet riešených, neprispôsobivých osôb v Poprade sa za sledované obdobie vyšplhal na vyše 526. Drvivá väčšina z týchto ľudí bola pod vplyvom alkoholu. „Zamestnanci SBS si poradili s vyhrázkami, dotieravosťou, ale aj agresivitou. Ukázali vysokú profesionalitu a odbornosť,“ povedal slová uznania na adresu SBS-károv prednosta stanice Rastislav Slavkovský. Ako ďalej spomenul, aj udržiavanie štandardov je za takýchto podmienok ťažké. Pre cestujúcich by mali byť poriadok a bezpečnosť na stanici, peróne a vo vlaku samozrejmosťou tak, ako by sa za samozrejmosť nemal považovať fakt, že bezdomovci a neprispôsobiví občania môžu na stanici neobmedzene prebývať. „V Poprade si všetci dokázali, že situáciu je možné zmeniť. Počas výkonu SBS tu nastal taký poriadok, ktorý tu už dlho nebol. Po skončení činnosti SBS sa niektoré neprispôsobivé osoby na stanicu síce vrátili, ale aj tak je situácia oveľa lepšia ako predtým,“ svorne sa zhodli domáci železničari. Potešujúce je aj to, že v spomínanom čase klesol aj počet porúch a poškodení na zariadeniach a majetku ŽSR. „Projekt využitia SBS môžeme zhodnotiť veľmi pozitívne, o čom svedčí aj postoj cestujúcej verejnosti, ktorá nám neraz ďakovala za zvýšenie kultúry cestovania v priestoroch stanice,“ zhodnotil pozitívne aj Krzysztof Awsiukiewicz, riaditeľ OR Košice. Službu hodnotia kladne aj ostatní zamestnanci ŽSR, ZSSK a súkromných dopravcov, ako aj väčšina prevádzkovateľov v prenajatých priestoroch, nehovoriac o upratovacích firmách a policajtoch. SBS na konci svojho pôsobenia a po skúsenostiach, ktoré na stanici pod Tatrami získala, má v talóne aj mnohé ďalšie vylepšenia.

(sch), foto: Rastislav HONČÁR



## Holubom vstup prísne zakázaný!

Na prešovskej stanici v minulých dňoch pribudli zábrany proti vtáctvu, ktoré svojim trusom znečisťujú strechu, peróny a spôsobujú tak vážne problémy na železničnej stanici a v jej okolí.

Keďže na zvukové plašiče si holuby, ktoré robia najväčšie problémy, už zvykli, zamestnanci SMSÚ ŽB Prešov osadili prvé zábrany, ktoré znemožňujú prístup a ďalší „pobyt“ vtákov na samotnej streche a tzv. lastovičkách nad perónmi. Ide o vyše 300 metrov týchto pásov, ktoré sú namontované na strieškach a v priestore, kam by sa holuby a ďalšie vtáky nemali dostať. Aj keď plánované zábrany ešte nie sú komplet osadené, ich účinok je už viditeľný. Holubov, trusu a problémov s nimi spojených je omnoho menej.

(sch), foto: Peter PLAVČAN



Vďaka týmto namontovaným zábranám je na prešovskej stanici v poslednom období omnoho menej holubov.

# Nebezpečné dobrodružstvo

Snaha spoznávať a objavovať je prirodzená ľudská vlastnosť. Má však svoje hranice. Ak ich neodhadnete, idete do rizika. Toto podstúpil v druhej polovici marca aj muž, ktorý sa v poobedňajších hodinách zrejme pokúšal prejsť najdlhším železničným tunelom na Slovensku, ktorý je v Čremošnom (4697,15 m). Žiaľ, zaplatil za to svojím životom.

Dobrodruhovia, ktorí chcú, takpovediac, zdolať rôzne železničné tunely, je naozaj neúrekom. Fascinuje ich atmosféra, ponurosť, ale aj adrenalín, s ktorým by chceli tunel prejsť. V prípade Čremošniankeho tunela je to aj jeho dĺžka, ktorá je zároveň jeho definitívou pre toho, kto sa pokúša doň vojsť za normálnej vlakovej prevádzky. Je totiž utópiou si myslieť, že sa to dá zvládnuť bez ujmy na zdraví či živote. Akonáhle je vlak v tuneli, akékoľvek odporúčania a výklenky v ňom nikomu nepomôžu a dobrodruh si ide v podstate pre istú smrť. V tuneli je prievan, mokro, klzko a o bezpečnom úkryte sa naozaj nedá hovoriť. Vlak, ktorý tunelom prejde, spôsobí tlakovú vlnu, ktorá môže človeka z výklenku vymrštiť. A prvých 200 až 300 metrov je najnebezpečnejších. V tuneli sa môžu pohybovať len riadne vyškolení zamestnanci, aj to za opatrení, ktoré im umožňujú prácu v ňom.

Približne 60-ročný muž, ktorého 23. marca našli pri vchodovom návěstidle v Čremošnom, mal rozsiahle devastačné poranenia. Čo bolo jeho zámerom, keď sa pohyboval v okolí tunela, nikto nevie. Tunel sa nachádza v horskom teréne a prepája Harmanec s Čremošným. Či bol muž dobrodruh, obyčajný pocestný či zmätený zblúdilec, je tiež neznáme. Isté však je to, že jeho kroky viedli priamo do náruče smrti. Bezvládne telo pri trati si všimol rušňovodič idúci z Banskej Bystrice. Mužova identita bola až do uzávierky nášho časopisu neznáma. Nemal pri sebe žiadne doklady totožnosti. Nehoda tohto charakteru je jediná v tomto roku.

**„Koncom septembra minulého roku, v úseku trate Kostolány nad Hornádom – Košice, v tuneli, približne 15 metrov od jeho začiatku, náhle vstúpil muž**



Čremošnianky tunel, v ktorého okolí sa pohyboval približne 60-ročný muž, ktorý tu našiel svoju smrť.

**do koľajiska, ktorý mal samovražedné úmysly. Následne došlo k jeho zrazeniu a usmrteniu,**“ skonštatoval Miroslav Hornák, vedúci oddelenia bezpečnosti železničnej dopravy na O 440 GR ŽSR. Štatistiky úmrtí v tuneloch a ich okolí sú stále priaznivejšie ako tie, ktoré sa dejú mimo nich. Začiatkom apríla celkom zby-

točne zomreli v jeden deň dvaja ľudia v Ružomberku, ktorí spáchali samovraždu. V tento istý deň, ten istý vlak, ktorému sa do cesty postavil muž v Ružomberku, zrazil v Spišskej Novej Vsi muža, ktorý spadol do koľajiska. Našťastie muž prežil, ale vlak mu amputoval časť ľavej nohy.

(ika), foto: ŽBI Zvolen

## Dve percentá pomôžu kolegom

Správna rada neinvestičného fondu SOLIDARITA v marci pomohla ôsmym žiadateľom o finančnú podporu z radov železničiarov. Zhodnotila tiež doterajší priebeh vianočnej akcie „Podporíme hodinovou mzdou SOLIDARITU!“, ktorá naďalej trvá až do októbra. Až do konca apríla je možné fondu darovať aj 2 % zo zaplatenej dane za rok 2016.

Správna rada fondu na svojom prvom tohtoročnom zasadnutí schválila 8 žiadostí o finančnú podporu v celkovej sume 6700 €. Finančná čiastka bola prerozdelená medzi 6 zamestnancov ŽSR, ZSSK CARGO a ZSSK na zmiernenie ťaživej životnej situácie. Dve podpory dostali pozostalí po zamestnancoch ZSSK.

Vedenie fondu sa zaoberalo aj akciou „Podporíme hodinovou mzdou SOLIDARITU!“, vyhlásenou pred Vianocami 2016. Výnos z tejto akcie od jej spustenia až do febru-

ára 2017 predstavuje sumu 12 886,97 €. Zamestnanci ŽSR podporili fond sumou 8 292,72 €, zamestnanci ZSSK CARGO darovali 2 424,23 € a zamestnanci ZSSK poskytli 2 170,02 €. V porovnaní s identickým obdobím predošlej vianočnej akcie je doterajší výnos nižší o 134,26 €.

Prispievať sa dá stále, až do októbra. Železničiarci môžu aktuálne fondu pomôcť aj poukázaním dvojpercentného podielu z dane za rok 2016.

Stačí, ak tlačivo „**VYHLÁSENIE o poukáza-**

**ní sumy do výšky 2 % (3 %) zaplatenej dane z príjmov fyzickej osoby**“, doplnené o správne údaje fondu, doručia miestne príslušnému daňovému úradu podľa trvalého pobytu zamestnanca.

**Tento krok je ale potrebné vykonať do 30. apríla!**

Vedenie fondu SOLIDARITA vopred ďakuje všetkým darcom, ktorí ochotne poskytnú dvojpercentný podiel zo svojej zaplatenej dane a takto prejavia svoju ľudskosť voči kolegom, ktorí sa ocitnú v núdzi.

Katarína BUBÁNOVÁ

# Kultúrnou pamiatkou je aj železničná stanica Trenčianske Teplice

Trenčianske Teplice patria medzi kúpeľné mestečká na Slovensku, kde pre ich popularitu a ďalší rozmach postavili aj železnicu. Železnica pre kúpele znamenala rozvoj a lepší život. Okrem normálneho rozchodu išlo o aj o úzkokojajky, ako napríklad tatranské trate či trať do kúpeľov Korytnica, ako aj trať Trenčianska Teplá – Trenčianske Teplice, na konci ktorej je postavená železničná stanica, ktorá patrí medzi kultúrne pamiatky.



V priestoroch stanice sa minulý rok konali výstavy a premietania počas filmového festivalu v Trenčianskych Tepliciach.

V roku 1909 bola postavená unikátna úzkokojajová elektrická železnica, ktorá viedla priamo do centra kúpeľného mesta, dnes známeho aj filmovým festivalom. V roku 1941 bola slávnostne otvorená budova stanice, postavená podľa návrhu Emanuela Adamca. Podobná stavba sa nachádza v neďalekom Trenčíne a má aj podobné prvky, ako napríklad použitie hnedých glazovaných obkladov na fasáde objektu. Stanica električky je napriek svojím rozmerom vskutku veľkolepou stavbou. Električka končila svoju krátku trať z Trenčianskej Teplej na hlavnom zastrešenom nástupišti. Na opačnej strane nástupište ústi priamo do hlavnej čakárne – jednopriestorovej haly, ktorá je presvetlená pomocou stropných svetlícok zasklenených sklobetónovými tvárnicami.

Stavba je ovplyvnená architektúrou talianskeho racionalizmu. Svetlé, priam až biele steny, pôvodne kontrastovali s ebenovým odtieňom glazovaného keramického obkladu. Zo strany mesta stavba púta pozornosť dvojposchodovou kubusovou stavbou, teda v tvare kocky, z ktorej na severe vystupuje elegantne tvarovaná markíza nad vstupom do stanice.

Od roku 2011 je stanica z dôvodu ukončenia prevádzky železnice zatvorená a čaká na svoje ďalšie využitie. Minulý rok poslúžila organizátorom Medzinárodného filmového festivalu Trenčianske Teplice. V priestoroch stanice sa konali premietania a výstavy.

(ika), foto: balky



## Oprava oporného múru

Zamestnanci bratislavského mostného obvodu dokončili v minulých dňoch opravu takmer 50-metrového oporného múru na trati Bratislava hl. st. – Bratislava Nové Mesto.

Predmetný oporný múr sa nachádza len necelé 2 kilometre od prijímacej budovy bratislavskej hlavnej stanice. „Zvolená technológia prác pozostávala z odstránenia vegetácie a starého zvetraného a poškodeného kamenného obkladu, úpravy pokladu, teda svahu, na ktorý bola následne do podkladového betónu ukladaná ocelová výstuž prekrytá vrstvou betónu, do ktorej je uložený samotný kamenný obklad, ktorý bol po jeho zatvrdnutí vyškárovaný,“ povedal vedúci výrobného oddelenia Pavol Krasňan z Mostného obvodu Bratislava. Do vrchnej časti múru spätne osadili, doplnili a opravili pôvodné zábradlie, ktoré následne natreli



antikoróznym náterom. „Celková dĺžka opravovaného múru bola 45 metrov a výška 4 až 4,5 metra. Opravená plocha je teda asi 200 m<sup>2</sup>,“ – doplnil Ľudovít Križan, majster SMÚ MO Bratislava, pod ktorého vedením práce prebiehali.

(bos)



Koľajisko a budova stanice v Trenčianskych Tepliciach.

## Stalo sa...

### Opravili priecestia, vymenili podvaly

Zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Bratislava v dňoch 3. a 4. apríla opravili v km 8,146 v medzistaničnom úseku Podunajské Biskupice – Bratislava Nové Mesto železničné priecestie (Jič SP 2107) pre peších a cyklistov.

Pôvodnú opotrebovanú koňštrukciu nahradila nová celopryžová bezžliabková. Oprava priecestia zahŕňala aj činnosti spojené s opravou geometrickej polohy koľaje a asfaltovaním.

- Okrem toho v medzistaničnom úseku Dunajská Streda – Orechová Potôň a Lehnice – Kvetoslavov vymenili koľajnice, s ich následným zvarovaním do bezstykovej koľaje. Dôvodom prác bolo odstránenie defektoskopických porúch koľajnice.
- Traťováci z SMSÚ ŽTS TO Trnava začiatkom apríla vymenili podvaly v úseku Šaštín Stráže – Kúty.
- Počas výlukových prác v medzistaničnom úseku Zlatná na Ostrove – Komárno – Komárno štátna hranica dokončili zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Nové Zámky opravu a následne asfaltovanie na priecestí v km 0,893. Priecestie s Jič SP 2141 má miestny názov „Letecké pole“. V rámci tejto výluky sa v železničnej stanici (ŽST) Komárno na koľaji č. 101 zrealizovala oprava geometrickej polohy koľaje po strojnom čistení.

### Nové koľajnice

V dňoch 11. a 12. apríla opravili traťováci z OR Žilina – z SMSÚ ŽTS TO Liptovský Mikuláš 1. traťovú koľaj medzi železničnou stanicou Liptovský Mikuláš a výhybnou Paludza.

Na približne 5-kilometrovom úseku odstránili skryté chyby v koľaji zistené defektoskopickým meraním, aby zabezpečili normovaný stav a prevádzkovú spôsobilosť železničnej trate. Na šiestich miestach vymenili koľajnice v celkovej dĺžke 125 metrov.

# Počet nehôd na priecestiach za tri mesiace narástol o 100 %

ŽSR evidujú za prvé tri mesiace roku 2017 na železničných priecestiach až 16 nehôd, pričom až 10 z nich sa stalo v januári. V porovnaní s rokom 2016 ide o dvojnásobne vyšší počet nehôd, keďže v prvom štvrtroku 2016 ŽSR evidovali len 8 nehôd na priecestiach.

Hrozivé zrážky s mnohotonovým vlakom si vyžiadali tri ľudské životy, piati ľudia sa zranili ťažko. V dvoch prípadoch prišli o život chodci, v jednom vodič auta. ŽSR vyzývajú všetkých chodcov, cyklistov, vodičov aj motocyklistov, aby si pri prejazde cez železničné priecestie dávali veľký pozor, rešpektovali pravidlá cestnej premávky a zbytočne neriskovali. Všetky nehody sa stali z viny vodičov či chodcov, ktorí, bohužiaľ, vedome riskovali svoje životy, zbytočne sa ponáhľali či podcenili nebezpečenstvo svojho nezodpovedného správania sa pri prejazde cez železničné priecestie. K vysokému počtu nehôd v prvých týždňoch nového roka nepochybne prispelo aj pretrvávajúce studené počasie a s ním spojené nebezpečenstvo šmyku či dlhšia brzdná dráha áut, hoci maximálna povolená rýchlosť pri prejazde cez priecestie je 30 km/hod. „Bezpečnosť železničných priecestí je dlhodobo jednou z priorít ŽSR. Robíme, čo môžeme, zvyšujeme stupeň zabezpe-

Obdobie	Počet nehôd na priecestiach podľa spôsobu zabezpečenia priecestia			Spolu
	PZS - Z	PZS	K	
1. 1. – 31. 3. 2016	1	5	2	8
1. 1. – 31. 3. 2017	3	9	4	16

**PZS-Z** – priecestné zabezpečovacie zariadenie svetelné so závorami

**PZS** – priecestné zabezpečovanie zariadenie svetelné bez závor

**K** – nezabezpečené priecestie (označené výstražnými krížami)

čenia priecestí, úplne rušíme priecestia na modernizovaných tratiach pre rýchlosť vlakov do 160 km/hod. Je zarážajúce, že až v 12 prípadoch sa nehody stali na zabezpečených priecestiach, ktoré mali výstražnú zvukovú a svetelnú signalizáciu alebo dokonca aj závoru. ŽSR sú v tomto prípade bezmocné. Je to o správaní sa vodičov, o výchove a dodržiavaní pravidiel. Aj z mojej pozície prosím a vyzývam všetkých občanov, aby si dávali na priecestiach pozor. Ak sa budú správať zodpovedne, nemusíme mať žiadne nehody a s nimi spo-

jené tragédie,“ uviedol generálny riaditeľ ŽSR Martin Erdössy.

Okrem nehôd na železničných priecestiach došlo za prvé tri mesiace roku 2017 aj k 21 prípadom zrážky vlaku s osobou v koľajisku, mimo železničných priecestí. V 18 prípadoch išlo o smrteľné zranenie a v 3 prípadoch o ťažké zranenie. V rovnakom období minulého roka ŽSR evidovali v tejto kategórii až 24 nehôd, čo je o tri viac ako tento rok. Z týchto 24 prípadov došlo v pätnástich k smrteľným zraneniam a vo zvyšných deviatich k ťažkým zraneniam.

(pav)

## Noha bezdomovca skončila vo výhybke

Bizarných nehôd sa už na železnici stalo mnoho. Pritlačenú nohu vo výhybke však uvidíme skôr v americkom filme, ako v realite všedných železničných dní. Z tohto omylu však banskobystrických výpravcov vyviedol v druhej polovici marca asi 60-ročný bezdomovec, ktorý prechádzal cez koľaje v stanici práve v čase a mieste, kde dochádzalo k prestavovaniu výhybky.

Mechanika riadiaca prestavenie urobila svoje spolu so zachytenou nohavicou muža a rovnako aj s jeho ľavou nohou, ktorá sa dostala akoby pod výhybku. Uviaznutého a bezvládneho muža si všimla sprievodkyňa, ktorá okamžite

nahlásila udalosť výpravcom slúžiacim v tom čase v banskobystrickej stanici. Tí kontaktovali záchranne zložky. Bezdomovec ležal v koľaji, po ktorej mal približne o 10 minút prejsť rušeň pripravený k posunu. Hasiči muža so zlomeným

členkom vyslobodzovali približne hodinu a podarilo sa im to výborne. Mužovi pomohli a pri vyslobodzovaní nepoškodili ani výhybku.

(ika)

## Opravy na trati Košice – Rožňava

Prvé jarné dni využili zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Košice na údržbu a opravy niekoľkých traťových úsekov na trati Košice – Rožňava.

Počas marcových výluk opravili koľajové lôžko a vymenili koľajový rošt v železničnej stanici Haniska pri Košiciach. Na koľaji č. 1 a 2 vložili 50-metrové užitie koľajové polia na betónových podvaloch, ktoré nahradili staré, už opotrebované. V 15. týždni zrealizovali opravu koľajového lôžka a výmenu koľajového roštu v ŽST Čečejevce a v 16. týždni rovnaké práce zrealizovali v ŽST Jablonov nad Turňou.

(sch)



Počas prvých väčších tohtoročných opráv košickí traťováci zrekonštruovali koľajové lôžka a vymenili koľajové rošty v Haniske pri Košiciach, Čečejevciach aj Jablonove nad Turňou.

# Vlaky proti sebe naviedli signalisti

V snehovej kalamite, ktorá 14. januára sužovala košickú stanicu, sa na jednej koľaji ocitol odchádzajúci osobný vlak s protismerným nákladným vlakom, vyčkávajúcim pri vchodovom návěstidle. Príčiny vzniku tejto prevádzkovej poruchy kategórie D 1 zisťovali inšpektori bezpečnosti železničnej dopravy Strediska bezpečnosti a inšpekcie Košice. Po uzavretí vyšetrovania boli v marci známe aj postihy pre vinníkov prípadu.

Osobný vlak odchádzajúci z košickej železničnej stanice zastavil len 225 metrov pred protismerným nákladným vlakom, ktorý stál na tej istej koľaji - pri vchodovom návěstidle. Inšpektori BŽD vyšetrovaním zistili, že signalisti na Stavadle 6 sa okrem stavania vlakových ciest venovali aj čisteniu výhybiek od snehu, aby spoľahlivo prechádzali do koncových polôh. Napriek tomu nastala strata kontroly polohy jednej z dvojice výhybiek jednoduchej koľajovej spojky. Signalisti pri stavaní vlakovkej cesty pre osobný vlak obe spárované výhybky uzamkli prenosnými výmenovými zámkami. Žiaľ, nesprávne. Inšpektori zhodnotili, že okrem nedostatočnej vzájomnej komunikácie signalistov incident zaviniel vedúci signalista na Stavadle 6, ktorý neskontroloval správnu polohu výhybiek a napriek tomu výpravcovi nahlásil voľnosť vlakovkej cesty pre osobný vlak.

Na základe výsledkov vyšetrovania a zistených porušení predpisových ustanovení, vedúci zamestnanci Oblastného riaditeľstva Košice prijali voči previnilcom represívne opatrenia. Vedúcemu signalistovi aj pridelenej signalistke boli odobraté osvedčenia o odbornej spôsobilosti, taktiež im boli krátené celomesačné prémie a dostali aj upozornenie na možnosť výpovede v zmysle Zákonníka práce. Náhrada prípadne vyčíslenej škody bude voči nim uplatňovaná v zmysle rozhodnutia riaditeľa OR po prerokovaní na škodovej komisii. Keďže objasňovanie príčin vzniku udalostí má aj preventívny prínos, aby nedochádzalo k obdobným udalos-



Osobný vlak štátneho dopravcu zastal len 225 metrov pred oproti stojacim nákladným vlakom.

tiam v budúcnosti, prednosta ŽST Košice na porade so svojimi zamestnancami podrobne rozobral príčiny vzniku prevádzkovej poruchy a navyše zvýši počet kontrol dopravných zamestnancov zameraných na stavenie vlakových ciest.

(balky), foto: Juraj SULAČEK

## Železničný tunel v Bratislave dejiskom cvičenia záchranných zložiek

Celkovú zručnosť a pripravenosť zložiek záchranného systému na krízové situácie preverilo v noci z 11. na 12. apríla taktické cvičenie. Dejiskom cvičného zásahu sa tentokrát stal železničný tunel pri hlavnej stanici v Bratislave.

Taktickému cvičeniu predchádzal skrat v elektroinštalácii osobného vagóna pri vjazde do železničného tunela s následným požiarom. Vzniknutú situáciu nahlásil výpravcovi rušňovodič, ktorý medzičasom preveril príčinu aktivácie rýchlobrzdy. Výpravca následne ohlásil požiar na tiesňovú linku, ďalej vyrozumel kontrolného dispečera OR a požiadal elektrodispečera o vypnutie trakčného vedenia. Od tejto chvíle bolo v rukách operačného dôstojníka zalarmovanie síl podľa poplachového plánu. Cieľom cvičenia bolo prehĺbiť schopnosti a pripravenosť nielen veliteľa zásahu, ale aj veliteľov všetkých zásahových úsekov a vôbec celého riadiaceho štábu v súčinnosti so zložkami integrovaného záchranného systému. Okrem toho sa precvičila akcieschopnosť hasičských



jednotiek v situácii, akou bolo zdolávanie požiaru, tiež záchrana a evakuácia osôb v priestoroch bratislavského železničného tunela počas hlbokej noci. Práve vďaka takýmto taktickým cvičeniam sa naskytla zúčastneným jednotlivcom možnosť ukázať spoločné nasadenie, ako aj súčinnosť všetkých participujúcich zložiek. „Za Oblastné riaditeľstvo Trnava by som chcel povedať, že sme veľmi radi, že si Hasičský a záchranný zbor vybral ako miesto taktického cvičenia železničný tunel. Ako dobre vieme, ani železniciu neobchádzajú nehody či rôzne mimoriadne udalosti. Z tohto dôvodu bolo taktické cvičenie veľmi dôležité. Ukázalo nielen na pripravenosť jednotlivých zložiek Integrovaného záchranného systému, ale aj na pripravenosť zamestnancov ŽSR,“ uviedol Peter Molda, vedúci oddelenia krízového riadenia a ochrany OR Trnava.

(bos)



## Vyzdobená Párnica

V železničnej stanici Párnica jej zamestnanci pred niekoľkými dňami už tradične pripravili a v staničnom priestore umiestnili zaujímavú veľkonočnú výzdobu.

Šikovné ruky predovšetkým ženského osadenstva stanice vyrobili krásneho zajaca, kraslice, ale aj ďalšie veľkonočné motívy. Tie po sviatkoch odložia, avšak kvetináče v tvare zelenej žaby (vyrobené zo starých pneumatík) budú staničné priestranstvo skrášľovať aj naďalej. A ktovie, čo k nej ešte pribudne...

(red), foto: Richard HORÁL



## fotohádanka



Foto: Dana SCHWARTZOVÁ

Dnes naša otázka znie:

### VIETE, KDE JE TO?

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

**SPRÁVNA ODPOVEĎ MARCOVEJ FOTOHÁDANKY JE:**

ŽST Rožňava.

**VIŤAZOM SA STAL A VECNÚ CENU ZÍSKAVA:**

Igor ROMAN z Nitry.

## BLAHOŽELÁME!

Veľká noc Pálenka a voda dnes patria ku sebe, na mokré vlasy už netreba hrebeň. Pálenka a voda dneska budú vládnuť. Keď bude ťažko stáť, môžeme si i sadnúť. Ženám veľa vody, chlapom veľa vína, deťom nech ... <b>tajnička.</b>				Pomoc: Atari, Ipa	zmes hmlý exhalátov	nápev, melódia	mangán (zn.)	zušľach- tené železá	zdraví prichodia- cich	International Computer Association	a iné (skr.)	mala vedomosť	čín	bocian, po česky
			stroj na viazanie obilí do snopov											
			<b>3</b>											
			kypri zem pluhom			zn. elektro- spotrebičov				Associat. of Tennis Prof.				
			arabský člen			muž.meno (5.12.)				obyvatelia Írska				
Jozef Vysočani	časť vety	pod	striebro (zn.) keď		dom. meno Olympie náčrt				masťná zemina listnatý strom			stredoveká minca	značka starších počítačov	
nebdel				existujete poolepuj				časť tváre Pátracie vozidlo						
klamstvo				orgán zraku nemocnič. oddelenie			predložka so 6.pád. dvojica				Eastern Time strešná krytina			
primát			arabské muž.meno EČV okr. Veľ.Krtíš			základná číslovka Kúpeľná liečba				Dietlova Tv sestrička Okresný výbor				
<b>1</b>								<b>2</b>						
kopaním odstránilo								vyhynutí kočovníci						



# Stánok ŽSR navštívili počas akcie Študuj dopravu tisíce účastníkov

Po úspešnej akcii v Múzeu dopravy v Bratislave sa ŽSR opäť rozhodli podporiť podobný projekt „Kam po skončení základnej školy – Študuj dopravu“, ktorý sa tentokrát konal 24. a 25. marca vo Vrútkach. Zamestnanci odboru ľudských zdrojov prezentovali možnosť duálneho vzdelávania aj štipendijného programu, no nezabudli ani na tých najmenších návštevníkov.

V priebehu akcie sa vystriedali tisíce návštevníkov, dozvedeli sa veľa informácií, ktoré im pomohli zorientovať sa v oblasti štúdií na stredných odborných školách. Všetci zúčastnení si počas bohatého sprievodného programu mohli vyskúšať, okrem iných zaujímavých povolaní, aj riadenie dopravy z pozície výpravcu na modelovej železnici alebo napríklad aj riadenie rušňa vybaveného mobilnou jednotkou ETCS prostredníctvom simulátora. „Sme naozaj úprimne potešení z veľkého záujmu žiakov a ich rodičov o štúdium na stredných školách so zameraním na dopravu a techniku, pretože je cieľom ŽSR, aby sme aj prostredníctvom takýchto projektov získavali v budúcnosti kvalifikovaných zamestnancov, pripravených pre prácu na železnici. Garancia pracovného miesta je pre mnohých z nich motivujúca, preto veríme, že sa nám podarí, aj v súčinnosti so školami, vytvárať vhodné podmienky na štúdium a následne ponúknuť absolventom zaujímavé príležitosti pre ich osobný a kariérny rast,“ zhodnotil riaditeľ odboru riadenia ľudských zdrojov Mário Oleš.



Stánok ŽSR bol pre účastníkov obľúbenou zastávkou, informácie poskytoval riaditeľ O 510 GR ŽSR Mário Oleš (vpravo), Alexandra Mikušová, Ivan Bednár (vľavo) a ďalší zamestnanci z tohto odboru.

- Akcia bola rozdelená na dva dni, pričom v piatok (24. marca) sa jej zúčastnili najmä školy zo Žilinského kraja, v sobotu to boli hlavne rodiny s deťmi.
- Najväčší záujem bol o štúdium na Strednej odbornej škole dopravnej v Martine.
- Ako motivácia slúžila pre zúčastnených kvízová štafeta – spočívala v splnení rôznych úloh a otázok, ktoré boli na stanovištiach všetkých železničných spoločností (ŽSR, ZSSK a ZSSK CARGO). Po ich splnení dostali žiaci pečiatky a následne si mohli vyžrebovať odmenu.

## Naši študenti - vaši zamestnanci Študuj dopravu

Stredná priemyselná škola dopravná v Trnave spolupracuje so ŽSR už desaťročia, aktuálne aj formou štipendijných programov. O tom, ako spolupráca s nami prebieha a o absolventoch sme sa porozprávali s jej riaditeľom Petrom Papíkom.

**SPŠ dopravná v Trnave sa môže pyšiť výbornými výsledkami v štatistike zamestnanosti absolventov. V ktorých odboroch sa vám darí najviac?**

Posledné čísla zverejnené Centrom vedecko-technických informácií hovoria, že za posledné dva roky máme len 2,9 % nezamestnanosť, čo je výborné číslo. Všetky naše študijné odbory vykazujú veľmi dobré štatistiky, ale študijný odbor elektrotechnika v doprave a telekomunikáciách má za posledné dva roky nulovú nezamestnanosť.

**ŽSR spolupracuje s vašou školou už dlho. Len od roku 2011 praxovalo na našich pracoviskách 128 žiakov a veľké percento z nich sa aj uplatnilo. No napriek tomu ŽSR momentálne zaznamenávajú veľký nedostatok kvalifikovaných a odborne vzdelaných ľudí, a preto prichádzajú s novinkou motivácie žiakov stredných škôl prostredníctvom štipendijného programu. Tým dávajú možnosť absolventom stať sa súčasťou stabilnej firmy s dlhoročnou tradíciou. Aký záujem evidujete o tento program a v čom vidíte jeho výhody?**

ŽSR v poslednom období zintenzívnila spoluprácu s našou školou, čo ma veľmi teší a výsledkom toho je i ponúkaný štipendijný

program, čo je veľmi dobrý nápad. Keďže ide o novinku, ešte je predčasné robiť závery, ale určite to môže prilákať nám žiakov a ŽSR nových zamestnancov. Na ŽSR, ale i v ďalších železničných spoločnostiach, pracuje veľmi veľa našich absolventov, ktorých sme pre rôzne povolania pripravili. Ide najmä o profesie v oblasti dopravy, zabezpečovacej, oznamovacej techniky, ale aj ďalšie. My budeme železniciam určite nápomocní k tomu, aby študentov svojou ponukou dokázali oslovit.

**V čom môže zamestnávateľ pomôcť škole a naopak?**

Zamestnávateľ môže škole pomôcť výrazne najmä tým, že jej pomôže nielen udržať, ale aj predstihnúť technologický vývoj, aby škola bola personálne i materiálne pripravená vyučovať technológie, systémy a postupy, ktoré v praxi sú, prípadne sa budú nasadzovať. Je to možné školením odborných učiteľov a pomocou pri materiálno-technickom vybavení školy. Potom môže škola pomôcť zamestnávateľovi tým, že mu ponúkne kvalitných a dobre pripravených absolventov.

O 510 GR ŽSR

(Celý rozhovor si môžete prečítať na [www.zsr.sk/kariera](http://www.zsr.sk/kariera))



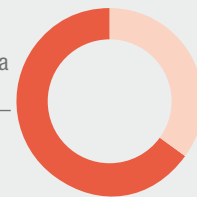
# Poistenie vytvorené špeciálne pre železničiarov

- zamestnanecký benefit pre každého zamestnanca ŽSR
- špeciálne vytvorené životné poistenie
- sporenie aj ochrana

## Výhody poistenia Dynamik Ž

- **automatický príspevok zamestnávateľa ŽSR zakotvený v kolektívnej zmluve**
- **možnosť výberu z troch variantov:**
  - „Viac sporím!“
  - „Viac ochraňujem seba a svoju rodinu“
  - „Nastavím si produkt podľa svojich potrieb“
- **jednoduchá administratíva – stačí len podpis, všetko ostatné je zabezpečené**
- **kvalitné, nezávislé finančné poradenstvo**
- **automatické úrazové poistenie detí zamestnancov ŽSR do veku 15 rokov ZADARMO!**

Príspevok zamestnávateľa  
13,28 €



Príspevok zamestnanca  
6,64 €

## Neváhajte, uzatvorte poistenie Dynamik Ž a získate

- poistnú ochranu pri trvalých následkoch úrazu **až do 5-násobku poistnej sumy**
- plnenie aj v prípade úrazu z dôvodu **nevoľnosti či mikrosprávku**
- **odškodné pre prípad vymenovaných drobných úrazov** (strata zuba, jazvy, ruptúra Achillovej šľachy) ZADARMO
- **bez skúmania zdravotného stavu** (platí pre variant 1 a pre variant 2) a **bez posudzovania rizikovosti povolania**
- **poistenie medicínskej asistencie** – telefonické konzultácie s právnikom a s lekárom

# ŽELEZNICA 2017



## Výstavy historických železničných vozidiel a jazdy nostalgických vlakov na Slovensku usporiadaných pod záštitou ŽSR počas roka 2017



**Dôležité upozornenia:**  
 1. Informácie o jednotlivých podujatiach poskytl ich organizátor.  
 Podrobnejšie údaje budú priebežne uvedené na www stránkach organizátorov.  
 2. Zmena programu z technických alebo organizačných dôvodov je vyhradená.  
 3. Súhrnné informácie o podujatiach nájdete aj na stránke internetového magazínu www.vlaky.net a Múzejno-dokumentáčného centra ŽSR-VVÚZ www.mdc.sk

- Apríl**  
 2.4. Za gotickým Spišom (Košice-Spišské Podhradie a spaň, Spišské Vlchy a spaň, motorové vozne 810.450, 810.626 „Orchestrióny“) www.detskazeleznica.sk  
 21.4. Štiavnický Nácko ide do sveta (Zvolen-Banská Štiavnica a spaň, motorový rušeň T 466.0253 „Pielstick“) www.kht.sk  
 21.-24.4. Katka 2017 (Bratislava hl.st.-Leopoldov-Prievidza-B.Bystrica-Margecany-Košice, Košice-Žilina-Bratislava hl.st., motorový rušeň T 478.1201 „Zamračená“) www.albatrosklub.sk  
 22.-23.4. Rušňoparada 2017 (výstava historických kolajových vozidiel, jazdy historických vlakov v okolí Košíc, sprievodné podujatia, zakúpený parný rušeň U 36.003 „Katka“) www.rusnoparada.sk, www.detskazeleznica.sk
- Máj**  
 30.4. Turistická jazda pre verejnosť (Tisovec-Zbojská a spaň, parný rušeň TIVc 4296 „Zubačka“ a motorový rušeň T 444.1082 „Karkulka“) www.zubacka.sk  
 1.5. Retro 1. máj (Poprad Tatry - Starý Smokovec a spaň, Starý Smokovec-Tatranská Lomnica a spaň, električka EMU 26.001 „Kométa“) www.tatranskakometa.sk  
 1.5. Motorákom za konikmi do Topoľčianok (Bratislava hl.st.-Úľany nad Žitavou-Zlaté Moravce-Topoľčianky a spaň, motorový vozeň M 262.007 „Dvašesťdvojka“) www.kphzd.sk  
 1.5. Vlakom do Dražoviec (Zlaté Moravce-Kozárovce a spaň, Zlaté Moravce-Dražovce a spaň, motorový vozeň M 262.007 „Dvašesťdvojka“) www.vlaky.net  
 1.5. Otváranie sezóny na Čiernohronskej železnici (Zvolen-Hronec a spaň, motorový rušeň T 466.0253 „Pielstick“) www.kht.sk  
 6.5. Narodeninová jazda Vlaky.net (Košice-Trebišov-Vranov nad Topľou-Michalany-Košice, motorový vozeň M 262.004 „Dvašesťdvojka“) www.vlaky.net  
 7.5. Prvá jazda pre verejnosť (Vrútky-Oravský Podzámok a spaň, motorový vozeň M 131.1546 „Hurvinek“) www.kzmvrutky.eu  
 14.5. Vláčik pre mamu (Košice-Kysak-Haniska pri Košiciach-Krásna nad Hornádcom-Košice, motorové vozne M 262.004 „Dvašesťdvojka“ a M 131.1538 „Hurvinek“) www.vlaky.net  
 20.5. Noc múzeí a galérií v Železničnom múzeu Bratislava východ-Rendez (Bratislava hl.st.-Bratislava východ a spaň, motorový rušeň T 478.1201 „Zamračená“) www.mdc.sk  
 20.5. Noc múzeí a galérií 2017 – jazda do Bojníc (Vrútky-Horná Štubňa-Prievidza a spaň, motorový rušeň T 478.3109 „Okuliarník“) www.kht.sk  
 20.5. Noc múzeí a galérií (Zvolen-Banská Bystrica a spaň, motorový rušeň T 478.3109 „Okuliarník“) www.kht.sk  
 25.5. Vlakom po stopách SNP (Kremnica-Hronská Dúbrava a spaň, motorový rušeň T 478.3109 „Okuliarník“) www.kht.sk  
 27.5. Otvorenie sezóny v Spišskom Podhradí (Poprad-Spišské Podhradie a spaň, Spišské Podhradie-Spišské Vlchy a spaň, parný rušeň 477.013 „Papagáj“) a motorový rušeň T466.0254 „Pielstick“) www.kzhv.eu
- 27.5.** Čokoládový expres na MDD (Košice-Trebišov-Seťovce a spaň, Seťovce-Trebišov a spaň, motorové vozne M131.1125, M 131.1538 „Hurvinek“) www.khkv.sk
- Jún**  
 1.6. Deň detí (Humenné-Snina a spaň, motorové vozne M 152.004, 810.636 „Orchestrióny“) www.facebook.com/pzsh  
 3.6. MDD jazda do Piesťan (Bratislava hl.st.-Piesťany a spaň, parný rušeň 498.104 „Albatros“ a motorový rušeň T 478.1201 „Zamračená“) www.albatrosklub.sk  
 3.6. Turistická jazda pre verejnosť (Tisovec-Zbojská a spaň, parný rušeň TIVc 4296 „Zubačka“ a motorový rušeň T 444.1082 „Karkulka“) www.zubacka.sk  
 3.6. Prosek expres (Prievidza-Horná Štubňa-Vrútky a spaň, motorový rušeň T 478.1131 „Zamračená“) www.464001.sk  
 3.-4.6. Železnica pre deti (parné a motorové vlaky v okolí Vrútok, výstava železničných vozidiel, sprievodné akcie) www.vyhrevna-vrutky.sk  
 10.6. Za krásami krasu (Košice-Sľavec a spaň, motorové vozne 810.450, 810.626 „Orchestrióny“) www.detskazeleznica.sk  
 17.-18.6. RENDEZ 2017 - 19. celoslovenský zraz historických železničných vozidiel v Železničnom múzeu Bratislava východ (výstava železničných vozidiel so zahraničnou účasťou, parné a motorové vlaky v Bratislave a okolí, vozenie na stanovíšti rušia a drezin, sprievodné akcie) www.mdc.sk, www.kzn.sk, www.kphzd.sk
- 23.-26.6.** Lužnacké setkání 2017 - stretnutie parných rušňov v Lužnej u Rakovníka (Bratislava hl.st.-Praha-Lužná u Rakovníka a spaň, parný rušeň 498.104 „Albatros“ a motorový rušeň T 478.1201 „Zamračená“) www.albatrosklub.sk
- 24.6.** Pravniarsky jarmok (Handlová-Nitrianske Pravno a spaň, Nitrianske Pravno-Prievidza a spaň, motorový vozeň M 152.0625) www.464001.sk
- 30.6. a 1.7.** Za vysvedčenie na Dedinky a Mlynky (Vrútky-Hnilce a spaň, motorový vozeň M 131.1546 „Hurvinek“) www.kzmvrutky.eu
- Júl**  
 1.7. Turistická jazda pre verejnosť (Tisovec-Zbojská a spaň, parný rušeň TIVc 4296 „Zubačka“ a motorový rušeň T 444.1082 „Karkulka“) www.zubacka.sk  
 1.7. Petrincexpres (Prievidza-Zvolen-Podbrezová-Hronec a spaň, motorový rušeň T 478.1131 „Zamračená“ alebo motorový vozeň M 152.0625) www.464001.sk  
 2.7. Letná historická jazda Kométou (Poprad Tatry-Starý Smokovec a spaň, Starý Smokovec-Tatranská Lomnica a spaň, električka EMU 26.001 „Kométa“) www.tatranskakometa.sk  
 8.7. Európske ľudové remeslá (Svit-Kežmarok-Poprad-Tatry-Kežmarok-Svit, parný rušeň 477.013 „Papagáj“) www.kzhv.eu  
 8.7. Motorákom pod Plavecký hrad (Bratislava hl.st.-Zohor-Plavecké Podhradie a spaň, motorový vozeň M 262.004 „Dvašesťdvojka“) www.vlaky.net  
 16.7. Letná historická jazda Kométou (Poprad Tatry-Starý Smokovec a spaň, Starý Smokovec-Tatranská Lomnica a spaň, električka EMU 26.001 „Kométa“) www.tatranskakometa.sk  
 21.-23.7. Jazda do Sniny a Stakčína (Košice-Trebišov-Humenné-Stakčína a spaň, motorové vozne M 131.1125, M 131.1538 „Hurvinek“) www.khkv.sk  
 23.7. Anenská púť (Trenčianska Teplá-Lednické Rovne a spaň, motorový vozeň M 152.0160 „Orchestrion“) www.spdz.estrany.sk  
 28.-30.7. Turistickým vlakom do Banskej Štiavnice a okolia (Topoľčany-Horná Štubňa-Zvolen-Hontianske Tesáre-Banská Štiavnica-Zvolen-Kozárovce-Zlaté Moravce-Šurany-Topoľčany, motorový vozeň M 262.004 „Dvašesťdvojka“) www.vlaky.net
- 29.7.** Leto v raji (Košice-Dobšinská Ladová jaskyňa a spaň, motorové vozne 810.450, 810.626 „Orchestrion“) www.detskazeleznica.sk
- 30.7.** Letná historická jazda Kométou (Poprad Tatry-Starý Smokovec a spaň, Starý Smokovec-Tatranská Lomnica a spaň, električka EMU 26.001 „Kométa“) www.tatranskakometa.sk
- August**  
 5.8. Turistická jazda pre verejnosť (Tisovec-Zbojská a spaň, parný rušeň TIVc 4296 „Zubačka“ a motorový rušeň T 444.1082 „Karkulka“) www.zubacka.sk  
 12.8. Hor sa na Gemer (Košice-Sitník-Sľavovce a spaň, Sľavovce-Sitník a spaň, motorové vozne 810.450, 810.626 „Orchestrion“) www.detskazeleznica.sk  
 13.8. Letná historická jazda Kométou (Poprad Tatry-Starý Smokovec a spaň, Starý Smokovec-Tatranská Lomnica a spaň, električka EMU 26.001 „Kométa“) www.tatranskakometa.sk  
 19.8. Vlakom na Nedetské dni (Sala-Neded a spaň, motorové vozne M 262.004, M 262.007 „Dvašesťdvojky“) www.vlaky.net  
 19.8. Turistická jazda pre verejnosť (Tisovec-Zbojská a spaň, parný rušeň TIVc 4296 „Zubačka“ a motorový rušeň T 444.1082 „Karkulka“) www.zubacka.sk  
 26.8. Vrbovský vláčik-motoráček (Piesťany-Vrbové a spaň, motorový vozeň M 152.0160 „Orchestrion“) www.spdz.estrany.sk  
 26.8. Na Bardejovský jarmok (Košice-Bardejov a spaň, motorové vozne 810.450, 810.626 „Orchestrion“) www.detskazeleznica.sk  
 27.8. Letná historická jazda Kométou (Poprad Tatry-Starý Smokovec a spaň, Starý Smokovec-Tatranská Lomnica a spaň, električka EMU 26.001 „Kométa“) www.tatranskakometa.sk
- September**  
 1.9. Letná historická jazda Kométou (Poprad Tatry-Starý Smokovec a spaň, Starý Smokovec-Tatranská Lomnica a spaň, električka EMU 26.001 „Kométa“) www.tatranskakometa.sk  
 1.-3.9. Vlakom na Svejkovu trať (Prievidza-Prešov-Humenné-Medzilaborce st.hr. a spaň, motorový rušeň T 478.1131 „Zamračená“ alebo motorový vozeň M 152.0625) www.464001.sk  
 2.9. Hurvínkom na Kremnické gagy (Vrútky-Kremnica a spaň, motorový vozeň M 131.1546 „Hurvinek“) www.kzmvrutky.eu  
 2.9. Drezinový deň v Železničnom múzeu (Bratislava hl.st.-Bratislava východ a spaň, motorový vozeň M 262.007 „Dvašesťdvojka“, jazdy na drezinách, prehliadka múzea, tombola, dreziny Warszawa, Tatra/STW, Tatra T 14/52 Vm, šliapacie dreziny) www.kzn.sk, www.vlakovoz.sk  
 2.9. Turistická jazda pre verejnosť (Tisovec-Zbojská a spaň, parný rušeň TIVc 4296 „Zubačka“ a motorový rušeň T 444.1082 „Karkulka“) www.zubacka.sk  
 2.9. Deň železnice v Humennom (vlaky v okolí Humenného, výstava železničných vozidiel, sprievodné akcie) www.facebook.com/pzsh  
 8.9. Salamandrové dni (Prievidza-Hronská Dúbrava-Banská Štiavnica a spaň, motorový vozeň M 152.0625) www.464001.sk  
 9.9. Nostalgické vlaky pre verejnosť (Zvolen-Sahy a spaň, motorový rušeň T 466.0253 „Pielstick“) www.kht.sk  
 14.9. Na radvanský jarmok (Vrútky-Banská Bystrica a spaň, motorový vozeň M 131.1546 „Hurvinek“) www.kzmvrutky.eu  
 15.-16.9. Hasičské dni 2017 (Vrútky-Žilina a spaň, motorový vozeň M 131.1546 „Hurvinek“) www.kzmvrutky.eu  
 15.-16.9. Jazda na zubačku (Košice-Jesenské-Tisovec-Brezno-Margecany-Košice, motorové vozne 810.450, 810.626 „Orchestrion“) www.khkv.sk  
 16.9. Clementisovu cestou (Tisovec-Zbojská a spaň, parný rušeň TIVc 4296 „Zubačka“ a motorový rušeň T 444.1082 „Karkulka“) www.zubacka.sk  
 16.9. Medzinárodné majstrovstvá pákových drezín Cango 2017 (Vrbové-Trebatice, súťaž pákových drezín) www.cango.sk  
 23.9. Motorákom pod Plavecký hrad (Bratislava hl.st.-Zohor-Plavecké Podhradie a spaň, motorový vozeň M 262.007 „Dvašesťdvojka“) www.kphzd.sk  
 23.9. Za hranice a do najvyššieho skanzenu v Poľsku (Košice-Medzilaborce-Lupkovo-Sanok a spaň, motorové vozne 810.450, 810.626 „Orchestrion“) www.detskazeleznica.sk  
 30.9. Maratónsky vláčik (Košice-Lurňa nad Bodvou a spaň, motorové vozne 810.450, 810.626 „Orchestrion“) www.detskazeleznica.sk  
 30.9. Slávnostné otvorenie Železničného múzea Stará Turá (Stará Turá-Myjava a spaň, parný rušeň 314.303 „Ferdinandka“) www.zmst.wz.sk  
 30.9. Motorákom do Čachtíc a do železničného múzea (Bratislava hl.st.-Nové Mesto nad Váhom-Čachtice-Stará Turá a spaň, motorový vozeň M 262.007 „Dvašesťdvojka“) www.kphzd.sk
- Oktober**  
 7.10. Ukončenie sezóny v Železničnom múzeu Bratislava východ (Bratislava hl.st.-Devínska N. Ves-Bratislava Petržalka-Bratislava východ, Bratislava východ-Bratislava N. Mesto-Bratislava hl.st.-Bratislava východ, parné rušne 310.433 „Tristodesina“ a 498.104 „Albatros“, motorový rušeň T 478.1201 „Zamračená“, motorové vozne M 262.004, M 262.007 „Dvašesťdvojky“) www.mdc.sk
- 7.-8.10.** Rajecká Anča 2017 (Žilina-Rajec a spaň, motorový vozeň M 152.0160 „Orchestrion“) www.spdz.estrany.sk
- 28.10.** Rozlúčka s vláčikom (Košice-Medzev a spaň, Medzev-Jasov a spaň, motorové vozne 810.450, 810.626 „Orchestrion“) www.detskazeleznica.sk
- November**  
 17.11. Vlakom a retrabosom do Domice (Košice-Plešivec a spaň, motorové vozne 810.450, 810.626 „Orchestrion“) www.detskazeleznica.sk
- December**  
 2.12. Mikulášske vlaky (Košice-Prešov a spaň, motorové vozne M 131.1125, M 131.1538 „Hurvinek“) www.khkv.sk  
 2.12. Mikulášsky vlak (Tisovec-Zbojská a spaň, motorový vozeň M 240.039 „Motoráček“) www.zubacka.sk  
 2.12. Mikulášsky expres (Vrútky-Horná Štubňa a spaň, motorový vozeň M 131.1546 „Hurvinek“) www.kzmvrutky.eu  
 2.12. Mikulášsky vlak (Svit-Kežmarok a spaň, parný rušeň 477.013 „Papagáj“) www.kzhv.eu  
 2.12. Mikulášsky vlak (Prievidza-Nitrianske Pravno a spaň, motorový rušeň T 478.1131 „Zamračená“ alebo motorový vozeň M 152.0625) www.464001.sk  
 3.12. Mikuláš 2017 (Žilina-Rajec a spaň, motorový vozeň M 152.0160 „Orchestrion“) www.spdz.estrany.sk  
 7.-8.12. Mikulášska výstava historických železničných vozidiel (Bratislava hl.st.- 6.nástupište, parný rušeň 498.104 „Albatros“ a motorový rušeň T 478.1201 „Zamračená“) www.albatrosklub.sk  
 9.12. Mikulášska jazda (Bratislava hl.st.-Galanta-Leopoldov-Smolienice-Kúty-Bratislava hl.st., parný rušeň 498.104 „Albatros“ a motorový rušeň T 478.1201 „Zamračená“) www.albatrosklub.sk  
 9.12. Mikuláš vo vlaku (Bratislava Nové Mesto-Bratislava Lamač-Bratislava Petržalka-Bratislava Nové Mesto, parný rušeň 555.3008 „Mazutka“) www.kphzd.sk  
 9.-10.12. Klubová narodeninová jazda (Košice-Michalovce-Košice-Sirba-Košice-Michalovce-Košice, motorové vozne 810.450, 810.626 „Orchestrion“) www.detskazeleznica.sk  
 16.12. Roznesenie bellehemskeho svetla (Zvolen-Krupina a spaň, motorový vozeň M 131.1053 „Hurvinek“) www.kht.sk  
 16.12. S Albatrosom na Myjavskej štreke (Veľký nad Moravou-Vrbové-Nové Mesto nad Váhom, parný rušeň 498.104 „Albatros“ a motorový rušeň T 478.1201 „Zamračená“) www.albatrosklub.sk  
 30.12. Koniec roka na Orave (Vrútky-Kraľovany-Trstená a spaň, motorový rušeň 749.248 „Zamračená“) www.vyhrevna-vrutky.sk

KalendarPodujati.sk

