

ROČNÍK XXV ŽELEZNIČNÝ JÚN 2017



SEMAFOR

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Unikátny trenčiansky most
Deň bezpečnosti na priecestiach
Bojujem za viac peňazí



Generálny riaditeľ ŽSR: Bojujem za viac peňazí na mzdy



Vážené kolegyně, vážení kolegovia!

V priebehu apríla a mája som rád prijal pozvania a osobne som sa zúčastnil na všetkých poradách našich oblastných riaditeľstiev (OR). Mal som možnosť sa s viacerými z vás osobne stretnúť, porozprávať sa, vymeniť si vzájomné názory na najväčšie problémy, ale aj zistiť, čo vás, predovšetkým v prevádzke, najviac trápi. Spolu s mojimi kolegami z vedenia sme sa snažili, aby tieto stretnutia neboli jednostranné, ale naopak, postavené na vzájomnom dialógu. Tak, ako ste vy vypočuli v úvode nás, tak sme veľmi pozorne počúvali aj my vaše otázky, názory, pripomienky. Snažili sme sa vám zrozumiteľne vysvetliť pohľad z našej strany, prečo veci, s ktorými nie sme všetci spokojní, nejdú podľa našich a vašich predstáv. Hovorili sme, kde sú naše najväčšie obmedzenia a ako by sme to vedeli zmeniť tam, kde sa dá tak, aby sme dosiahli spoločný cieľ, posunúť železnicu dopredu, na vyššiu úroveň ako je dnes, a to vo viacerých oblastiach.

Na všetkých poradách OR najčastejšie zazneli a viac menej sa opakovali štyri nosné témy – nedostatok ľudí v prevádzke, mzdy, problémy s obstarávaním a podfinancovanie železnice ako takej. Som rád, že aj vy, kolegovia v prevádzke, citlivo vnímate a definujete rovnako ako manažment, kde máme ako firma najväčšie problémy. Po osobných stretnutiach s vami však hodnotím ako veľmi pozitívne, že máte aj silný záujem sa s týmito oblasťami vysporiadať a spolupracovať na zmene. Hoci každý z nás má na ŽSR nejaké pracovné zaradenie, úlohy, ktoré musí plniť, každý z nás je súčasťou väčšieho regionálneho celku a napokon celej firmy. O to ľahšie sa nám bude pristupovať k veciam, keď sa pokúsime pozrieť na problém aj očami svojho nadriadeného, ale aj podriadeného.

Z pohľadu vedenia sme sa vám snažili vysvetliť, aké kroky sa chystáme podniknúť v najbližšej dobe v rôznych oblastiach:

1. **V oblasti ľudských zdrojov** sú prioritou dva ciele – krátkodobý a dlhodobý.

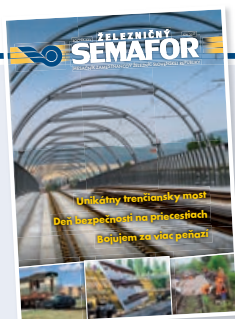
V krátkodobom je to obsadenie neobsadených prevádzkových pozícií, udržanie dôležitých odborníkov, bez ktorých je prevádzka nemysliteľná a okamžité nahradenie ľudí, ktorí v tomto a nasledujúcom roku odchádzajú do dôchodku a z hľadiska odbornosti sú ich miesta kľúčové. Pri tejto príležitosti opätovne zdôrazňujem, že v prevádzke nepripravujeme žiadne prepúšťanie. Z dlhodobého hľadiska je v oblasti ľudských zdrojov už rozbehnutých viacero projektov dlhodobejšieho charakteru, aby sme v najbližších rokoch získali nových ľudí

s požadovanou odbornosťou. Či už systematickým náborom, alebo aj vlastnou výchovou, formou duálneho vzdelávania a štipendií poskytovaných aj vybraným stredoškólakom. Ak to v tejto rozhodujúcej chvíli zanedbáme, o pár rokov nás to dobehne. Požiadali sme aj vedúcich pracovníkov na jednotlivých organizačných útvaroch, aby s nami úzko spolupracovali, vysvetlili sme im, čo od nich očakávame, aby k tejto problematike pristupovali naozaj zodpovedne, s rozumom a hlavne s pohľadom pár rokov dopredu.

2. **V oblasti miezd a odmeňovania** sme vysvetlili, že veľmi vážne vnímame existujúci stav. Nie sme s výškou miezd, ani so spôsobom vášho ohodnotenia spokojní rovnako ako vy. Nie je to však o našom rozhodovaní, ale o tom, koľko peňazí na mzdy a ohodnotenie našich ľudí máme. Chceli by sme upraviť spôsob odmeňovania, aby bol spravodlivejší a motivujúcejší pre ľudí hlavne v ťažko obsadzovaných pozíciách. Snažím sa s kolegami z manažmentu takmer denne bojovať za iný uhol pohľadu na ŽSR na príslušných ministerstvách, ktoré o nás rozhodujú. Zbral som si na svoje plecia nájsť financie na zvýšenie tarifnej mzdy pre všetkých zamestnancov dohodnutej v kolektívnej zmluve. Teraz nám nové plánované opatrenia vlády (príplatky za zmeny atď.) môžu znamenať ďalší finančný nárok, a to už sa pohybujeme v deficite cca 17 miliónov €. Je to moja zodpovednosť a spolu s manažmentom to riešime. Rovnako však prosím všetkých vás o pochopenie opatrení, prijatie



Nosnou témou rokovania OR Žilina v Terchovej bolo duálne vzdelávanie ako spôsob výchovy a získania nových zamestnancov.



NA OBÁLKE

Most v Trenčíne je jeden z najmodernejších železničných mostov v Európe.

a investície **Spolu zmeňme to, na čo peniaze netreba**



Sériu porad oblastných riaditeľstiev odštartovalo trnavské OR, ktoré rokovalo v Častej Papierničke

riešení, ktorých výsledkom by malo byť, že každý jeden z vás dostane zaplatené vždy riadne a včas. Mojim cieľom je dosiahnuť adekvátne ohodnotenie, alebo sa aspoň k tomuto cieľu priblížiť. Je pochopiteľné, že v takejto situácii sa snažím o racionalizáciu procesov, zmysluplné kroky, rozhodnutia a efektívnosť.

- 3. Problémy s obstarávaním.** Nie je nič horšie ako stav, keď železničiar nemá s čím robiť, na opravy, údržbu chýbajú základné veci. Súhlasím s vami, že máme rok 2017 a procesy obstarávania sú pomalé ako z minulého storočia. Začali sme to zásadne riešiť – systémovo aj výkonovo. Tak, aby sa tu všetko nemenilo x-krát každý rok, ale aby každý presne vedel, čo a ako má robiť. Som rád, že hlavne z nižších úrovní ste začali byť efektívnejší, pochopili ste dôležitosť presných odborných definícií, vzájomnej komunikácie, snahe sa dohodnúť, ale s pohľadom na ŽSR ako celku. Ten nerozbalený balík, ktorý tlačíme pred sebou, je naozaj veľký. Nebude to hneď, ale verím, že do konca roka nás prestanú „strašiť“ resty z minulosti a začneme robiť reálne veci v reálnom čase a s čo najväčšou úspešnosťou podpísaných zmlúv.
- 4. Podfinacovanie železnice.** Dlhodobou je oblasť železníc na chvoste záujmu a vidieť to na financiách, ich nedostatku. Je na vedení nielen ŽSR, ale aj ZSSK a ZSSK CARGA bojovať za vyšší balík, u nás hlavne do obnovy a údržby, na schválenie čo



Pri stretnutiach bol dôležitý dialóg, vypočúť si obe strany. Róbert Novák, vedúci prevádzkového oddelenia sekcie ŽTS, OR Košice na porade v Poprade hovoril o chýbajúcich komponentoch potrebných k údržbe tratí.

najväčšieho počtu projektov spolufinancovaných zo zdrojov EÚ, či iných fondov. Obrovskou pomocou by pre ŽSR bolo uvoľnenie dlhovej brzdy, uvidíme, či sa to napokon podarí. Najťažšie je robiť, keď nie je za čo a bojovať tam, kde každý natáhuje ruku s prosbou o pridanie navyše. Ale je to môj cieľ, železnicu presadiť dopredu, aby bola tak vnímaná nielen po stránke významu, ale aj financií.

Po návštevách v Častej Papierničke, Terchovej, Poprade a vo Zvolene som zistil, že okrem už pomenovaných problémov máme a brzdia nás viaceré veci, ktoré vieme a môžeme zmeniť sami, veľmi rýchlo a bez akýchkoľvek nákladov. V prvom rade je to interná komunikácia vo vzťahu nadriadený a podriadený, ale aj vo vzťahu medzi jednotlivými zložkami, VOJ a GR. Základom všetkého je rýchla, zrozumiteľná a hlavne pravidelná a včasná informácia o aktuál-



Témami porady OR ZV boli nielen plnenie grafikonu, personálna a ekonomická problematika, ale hlavne aktuálny stav v prevádzke, stav zariadení a plán výluk.

nom diania na ŽSR, o práci, zmenách, o potrebách. A to oboma smermi – od nadriadeného k podriadenému, ale aj opačne. Zistil som, že tí, ktorí ste najdôležitejší - radoví zamestnanci, dobre viete robiť svoju každodennú prácu. Bohužiaľ neviete, čo sa rozhoduje o stupeň vyššie, čo sa plánuje robiť, či sa už o v tej ktorej veci rozhodlo o úroveň vyššie, až po riaditeľa OR či námestníka GR. Nekomunikujú medzi sebou jednotlivé zložky, správajú sa, ako keby boli cudzie firmy. Očakávam a vyzývam vás, aby sa toto výrazne zmenilo a zrýchli. Akákoľvek odpoveď by mala byť v rámci našich vnútorných zložiek realizovaná hneď, najneskôr však do lehoty v zmysle interných predpisov, zvyčajne je to do piatich dní. Nie je mysliteľné, aby sme odpoveď mali o mesiac, alebo vôbec. Toto sú veci, ktoré okamžite vedia našu efektívnosť posunúť výrazne vyššie, len si to všetci musíme uvedomiť a začať tak konať. Prinesie to zásadnú zmenu a výsledok tak pre každého z nás, ako aj pre ŽSR.

Martin Erdössy
generálny riaditeľ ŽSR

Hrozivá zrážka na priecestí v réžii ŽSR

ŽSR sa aj tento rok, už po deviatykrát, zúčastnili Medzinárodného dňa bezpečnosti na železničných priecestiach (ILCAD). Tento raz s ukázkou toho, ako hrozivo vyzerá zrážka vlaku a auta v priamom prenose. Simulovaná nehoda hnacieho dráhového vozidla a osobného auta sa odohrala 8. júna v Bratislave. ILCAD-u sa zúčastnilo viac ako 40 krajín z celého sveta.

(pop), foto: Ondrej MLYNKA



ŽSR
ILCAD
Act safely at level crossings

2017

Medzinárodný deň bezpečnosti na železničných priecestiach



Zrážka hnacieho dráhového vozidla a osobného automobilu sa uskutočnila na železničnom priecestí v mestskej časti Bratislava – Rača v železničnom kilometri 2,713 (JIC SPO445). ŽSR ju zorganizovali v spolupráci s Policajným zborom SR.

ŽSR zorganizovali túto akciu pre ilustráciu toho, ako sa v sekunde môže stať tragédia a ako ľahko sa osobné auto po náraze mnohotonového kolosu úplne zničí. Počas konkrétnej simulovanej akcie narazila súprava dvoch rušňov o celkovej hmotnosti približne 174 ton v rýchlosti 40 km/hod. priamo do osobného auta značky FIAT Brava SX, ktoré stálo na železničnom priecestí. Brzdná dráha vlaku bola v tomto prípade 115 metrov. Z dôvodu bezpečnosti organizátorov aj účastníkov akcie bolo auto zbavené všetkých kvapalín, aby sa predišlo požiaru alebo explózií a tiež bolo v danej lokalite preventívne vypnuté trakčné vedenie.



Simulovanej zrážky sa zúčastnil aj minister dopravy a výstavby SR Ārpád Ārsek (v strede) a námestník generálneho riaditeľa ŽSR pre prevádzku Miroslav Kocák (vľavo). Oboja apelovali na vodičov, aby boli pred prejazdom cez železničné priecestie opatrní a zbytočne neriskovali.



Následky zrážky vlaku a auta sú naozaj hrozivé a nezodpovední vodiči si nevedomujú, že takáto zrážka môže mať často aj fatálne následky.

Druhá zmena GVD – čo nové pripravili dopravcovia?

Nedeľa, 11. jún. Termín, ktorý pre železničnú dopravu priniesol viaceré nové „letné“ spojenia, priame spojenie Bratislava – Košice južnou trasou, zmeny vo frekvencii vlakov súkromného dopravcu, ako aj zmenu názvu vlaku.

Druhá zmena grafikonu verejnej dopravy v prípade národného dopravcu – Železničnej spoločnosti Slovensko a.s. znamená:

1. Zrušenie zastavenia IC vlakov 520, 521, 522, 523, 524, 525 v ŽST Štrba,
2. Nové, priame vlaky Košice - Plešivec - Zvolen - Bratislava, 810 - 816, ktoré nahrádzajú zrušené vlaky Zvolen - Košice s predĺžením do Bratislavy a za niektoré zrušené 8xx Banská Bystrica - Bratislava,
3. Zastavenie vlakov 76x v Krompachoch a úpravy ich časových polôh,
4. Päť párov nových vlakov v úseku Štrba - Štrbské Pleso v letnom období,
5. Dva páry nových vlakov v úseku Poprad - Tatry - Štrbské Pleso v letnom období,

6. Dva páry nových vlakov na trati Starý Smokovec – Tatranská Lomnica počas leta.

Spoločnosť Arriva Express upravila obmedzenia jazdy vlakov 1040 – 1043 a pridala ich zastavenie v Nemšovej. REX 1747 Bratislava – Pezinok je zrušený, namiesto toho jazdí REX 1735 v novej časovej polohe. Novinkou v 2. zmene GVD je aj zavedenie turistických vlakov Záhorská Ves - Plavecké Podhradie, ktoré budú jazdiť odo dňa vyhlásenia do 1. októbra 2017. Spoločnosť LEO Express rozhodla, že jej



štyri vlaky 1354, 1356, 1357 a 1369 budú jazdiť denne. Vlak 4472 v úseku Čadca – Zwardoň získal vďaka úprave svojej trasy prípoj na vlak 41152 Zwardoň – Varšava. Po novom sa vlak 613/16613 bude volať Ružín. O zavedení nového spojenia do Spišského Podhradia píšeme na str. 19.

(pav), foto: ŽSR

Experti OSŽD zasadali na Slovensku Spoločlivá diagnostika tratí znižuje náklady a zaručuje bezpečnosť

Symbolicky, v znamení šesťky sa uskutočnilo ďalšie zasadnutie Organizácie pre spoluprácu železníc (OSŽD) na Slovensku. Začalo sa v šiesty júnový deň v Trenčíne a zúčastnili sa ho zástupcovia šiestich krajín, združených v OSŽD. Okrem organizátorov zo Slovenska a našich zástupcov z odborov železničných tratí a stavieb, stratégie a medzinárodných vzťahov a Výskumného a vývojového ústavu železníc, prijali pozvania experti z Maďarska (MÁV), Poľska (PKP), Ruska (RŽD), Čiech (SŽDC) a Ukrajiny (UZ).

„S rozvojom železníc sa ukázala potreba založiť organizáciu, ktorá by koordinovala kroky jednotlivých krajín v oblasti spolupráce po stránke technickej, dopravnej, logistickej. Z toho dôvodu sa OSŽD stalo dôležitým článkom k zabezpečeniu medzikontinentálneho spojenia Európy a Ázie,“ povedal Miroslav Kocák, námestník generálneho riaditeľa pre prevádzku, na úvod rokovania expertov V. Komisie pre infraštruktúru a koľajové vozidlá na tému Komplexná diagnostika železničných tratí. Vyzdvihol potrebu spolupráce jednotlivých krajín nielen na poli diagnostiky, ale aj riešenia v ostatných odvetviach infraštruktúry. „Hlavným cieľom diagnostiky je zaistenie bezpečnosti prevádzky a znižovanie nákladov na údržbu, t. j. vykonávanie údržby v správnom čase s využitím zostatkovej životnosti zariadení, prevádzkových prostriedkov a pri minimálnom ovplyvňovaní prevádzky,“ uviedol



Hostiteľom zasadnutia expertov komisie pre infraštruktúru a koľajové vozidlá boli tentokrát ŽSR.

M. Kocák. Aktuálne OSŽD združuje 25 aktívnych členov, takzvaný štatút pozorovateľov má 6 štátov a 33 pridružených firiem alebo organizácií spojených so železnicou. Nosnými témami tohtoročného zasadnutia bola Diagnostika prechodových oblastí pevnej jazdnej dráhy, diagnostika koľajníc a diagnostika tratí pomocou videoinspekcie na diagnostických vozidlách. Komisia expertov schválila návrh vyhlášky - Technické požiadavky na stavbu, komplexná diagnostika a preberanie prác v prechodových oblastiach pevnej jazdnej dráhy, ktorú predložili zástupcovia ŽSR. Využili v nej svoje skúsenosti s budovaním pevnej jazdnej dráhy na modernizovaných úsekoch tratí ŽSR a bratislavských tuneloch. Už spomenutej téme diagnostiky železničných tratí pomocou videoinspekcie, čiže zisteniu, posúdeniu a vyhodnoteniu chýb železničnej infraštruktúry automatickým systémom bez zásahu operátorov sa venoval príspevok, ktorý zaslali bieloruské železnice. Tému rozvinuli aj železničari z Maďarska a Ruska prezentáciou vlastných skúseností. Vhodne ju doplnila aj prezentácia firmy na výrobu diagnostických vozidiel. Južní susedia boli úspešní s návrhom vyhlášky Plánovanie udržiavacích prác na základe diagnostiky koľajníc, v ktorom zhrnuli skúsenosti MÁV v tejto oblasti. Rokovania spoza stola vystriedala v rámci plánovaného programu aj odborná exkurzia v DT Slovenskej výhybkárni v Novom Meste nad Váhom, kde si hostia prezreli prípravu, výrobu a preberku výhybiek (viď foto).

Martin KRIŽAN, O 430 GR ŽSR, foto: ŽSR

Skvelý odborný výklad poskytli účastníkom exkurzie vedúci pracovníci DT Ing. Marián Bučko (v zelenej košeli) a Ing. Filip Drobny.



Európsky unikát v Trenčíne

Veľké očakávanie, ale aj napätie a zodpovednosť. Také boli pocity všetkých zúčastnených, ktorí v 23. májový deň očakávali prejazd prvého vlaku cez nový železničný most v Trenčíne. Krátko po 9.18 hod. sa na moste objavilo IC 520 Železničnej spoločnosti Slovensko, a. s., v smere od Bratislavy. Všetko dopadlo na výbornú. Nová železničná dominanta mesta Trenčín je unikátnym stavebným dielom, ktoré na Slovensku ešte nikdy nebolo realizované, tak po stránke stavebnej, ako aj prevádzkovej.

Zhotoviteľom stavby je „Združenie pod Brezinou“ pod záštitou vedúceho člena TSS GRADE a. s. a členov združenia BÖGL a KRÝSL, k. s. a KONSTRUKTOR INŽENJERING, d. d. Podľa pravidiel železničnej prevádzky, po ukončení výluky išiel prvý vlak rýchlosťou 10 km/hod, most je však stavaný na rýchlosť vlakov do 140 km/hod. Na moste je zatiaľ v prevádzke len druhá traťová koľaj, dokončenie prvej a jej uve-



Na moste s dĺžkou 343 metrov je zabudovaná betónová pevná jazdná dráha systému RHEDA 2000. Vlaky po ňom môžu jazdiť rýchlosťou do 140 km/hod. Celková hmotnosť mosta je 54 834 ton.



Prejazd historicky prvého vlaku po novom moste v Trenčíne si pozreli aj primátor Trenčína Richard Rybníček (vľavo), generálny riaditeľ ZSSK Filip Hlubocký a generálny riaditeľ ŽSR Martin Erdössy (vpravo).

denie do prevádzky predpokladajú ŽSR v polovici leta. Až do ukončenia prác budú všetky vlaky cez most jazdiť rýchlosťou 50 km/h.

„Celú modernizáciu III. etapy sprevádzali mnohé diskusie, viaceré pre aj proti, tak zo strany stavebných firiem, médií i obyvateľov Trenčína. Dnešné spustenie nového železničného mosta je pre všetkých dosiahnutím dôležitého cieľa, je novou dominantou mesta a som rád, že sa toto zaujímavé stavebné dielo podarilo sprevádzkovať. V Trenčíne máme od dnes jeden z najmodernejších železničných mostov v Európe, verím, že sa potvrdí jeho bezpečnosť, komfort a ocenia to najmä cestujúci,“ uviedol generálny riaditeľ ŽSR Martin Erdössy.

Napriek takmer dvojročnému omeškaniu neskrýval nadšenie z mosta ani primátor Trenčína Richard Rybníček: „Musím úprimne povedať, že je to veľmi pekný most, cez ktorý z rôznych uhlov krásne vidieť na hrad. Som veľmi rád, že tu je,“ dodal primátor.

(pav), foto: ŽSR

Rušeň „Gorila“ priviedol na unikátny železničný most historicky prvý vlak.



Po novom železničnom moste už jazdia vlaky



Na moste je osadených 13 oblúčových trakčných brán, každá s hmotnosťou 11,2 t.

V máji sa spustili 3 nové projekty

Na ŽSR momentálne prebieha 27 projektov a 2 programy, v máji pribudli tri nové projekty, ktoré vám v stručnosti aj predstavíme.

Certifikácia vykonávania technických kontrol dráhových vozidiel podľa ISO 9001, číslo projektu 10/2017

Cieľom projektu je zabezpečenie implementácie systému manažérstva kvality ISO 9001 pre vykonávanie technických kontrol dráhových vozidiel pred ich uvedením do prevádzky a počas prevádzky a samotná certifikácia vykonávania technických kontrol dráhových vozidiel podľa ISO 9001. Zavedenie systému kvality ISO 9001 je jednou z podmienok MDV SR, ktorú je potrebné splniť v lehote do 31. januára 2018.

Správa káblových vedení na ŽSR, číslo projektu 11/2017

Cieľom projektu je nový spôsob zabezpečenia správy a rozvoja káblových vedení ŽSR s cieľom zvýšiť efektivitu ich využívania.

Štandardizácia priestorov a okolia železničných staníc ŽSR, číslo projektu 12/2017

Cieľom projektu je:

- 1) Návrh jednotného dizajnu navigačného a informačného systému
- 2) Zintenzívnenie mediálnej funkčnosti priestoru
- 3) Synergia rôznych služieb v rámci jedného miesta tak, aby sa zvýšila využiteľnosť služieb cestujúcimi aj dopravcami
- 4) Navrhnuť systém pre externé parkovacie plochy tak, aby boli synergicky zahrnuté do celého systému železničných staníc

© 530 GR ŽSR

Originálna protihluková stena v Zlatovciach

Železnice SR v rámci stavby „ŽSR Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom – Púchov nžkm 100,500 – 159,100 pre traťovú rýchlosť do 160 km/h, III. etapa, (úsek Zlatovce – Trenčianska Teplá)“ spolu so zhotoviteľom „Združenie pod Brezinou“ pokrtili 5. júna novú originálnu protihlukovú stenu v železničnej stanici Trenčín – Zlatovce.

Protihluková stena s názvom „Noba“, ktorá sa v tejto stanici nachádza, plní okrem praktického účelu aj estetickú funkciu, čím je na Slovensku výnimočná. Na jej tvorbe sa podieľali aj žiaci základnej školy v Zlatovciach, ktorí vytvorili grafický návrh dizajnu tejto steny. Zhotoviteľom je firma mmcité+ a. s. Protihluková stena „Noba“ ponúka projektantom, verejnosti či architektom možnosť vytvoriť funkčné, ale aj originálne odhlučnenie. Výnimočný je aj jej ekologický rozmer – materiálom, z ktorého je táto stena vytvorená, sú použité pneumatiky. Na jeden meter štvorcový sa spotrebujú 4 kusy pneumatík z jedného osobného auta.

(pop), foto: mmcité+



Počas noci zachraňovali cestu medzi Horným a Dolným Milochovom

V rámci modernizácie železničnej trate Púchov – Považská Teplá, ktorú realizuje „Združenie Nimnica“, zastúpené spoločnosťou Doprastav, a. s., sa v máji realizovali sanačné práce neobvykle – v noci z 24. na 25. mája od 22:00 do 5:00 hod.



Potrebná bola úplná uzávierka cesty medzi Horným a Dolným Milochovom. Tieto sanačné práce vykonal zhotoviteľ v noci s cieľom predísť vzniku prípadných väčších škôd a tiež z dôvodu, aby táto komunikácia bola cez deň prejazdná. V rámci sanácie spoločnosť Doprastav, a. s. zabezpečila komunikáciu proti zosuvu zarážaním štetovníc za krajinu komunikácie. Pravdepodobnou príčinou zosuvu komunikácie mohlo byť podmočenie podlažia telesa cesty počas nedávnych intenzívnych zrážok. Zhotoviteľ stavby zrealizoval sanáciu svahu na vlastné náklady, pretože spomínaná komunikácia je jedinou prístupovou cestou k realizovanej časti diela – k estakáde cez nosickú priehradu. Pokiaľ by sa cesta nebola opravila, mohlo by to mať vplyv aj na zdržanie prác, ale najväčším problémom by bolo to, že by sa odrezala jediná prístupová cesta do mestskej Považskej Bystrice - Dolný Milochov. Pôvodne mali práce trvať dve noci, avšak zhotoviteľovi sa podarilo práce dokončiť už počas prvej nočnej uzávierky.

(pop) foto: ŽSR

Stabilizácia úseku širokorozchodnej trate bola nevyhnutná

Úsek širokorozchodnej trate v km 67,000 – 67,400 medzi výhybnou Slančík a Hornád vykazoval nestabilitu zemného telesa už dlhšie obdobie. Havarijný stav sa začal riešiť v marci tohto roku, kedy bola podpísaná zmluva medzi ŽSR a dodávateľom prác, ktorý stabilizáciu územia realizuje. Stavba je v plnom prúde aj v týchto dňoch a dodávateľ - firma ENVIGEO, a.s. postupuje podľa harmonogramu a plánov.

Tento úsek širokorozchodnej trate, ktorý sa nachádza na násype vysokom 12 až 15 metrov, vykazoval nestabilitu zemného telesa, a tým aj deformácie geometrie polohy koľaje už od roku 2009. Poruchy podlažia, ktoré zhoršovali najmä dažde, viedli k neustálym opravným prácam na železničnom zvršku a zároveň k postupnému znižovaniu traťovej rýchlosti. Koncom roku 2016 sa situácia stala neúnosnou z hľadiska udržania parametrov bezpečnosti koľaje. Poklesy trate z dôvodu zosuvu svahu dosiahli hodnoty viac ako 25 cm v priebehu troch mesiacov. Zaviedla sa traťová rýchlosť 10 km/h a vyhlásil sa havarijný stav. Aby nedošlo k porušeniu rovnováhy a zvýšeniu aktívnych síl v násypovom telese a následkom porušenia rovnováhy k zosuvu zemného telesa, bola

stabilizácia úseku nevyhnutná. Na základe verejného obstarania vybraný dodávateľ navrhol riešenie zastabilizovania stavu vybudovaním pilótovitej steny v kombinácii so stabilizačnými kotvami a horizontálnymi odvodňovacími vrtmi. Zároveň sa vykonal geologický prieskum, ktorý určil základnú šmykovú plochu v hĺbke 9 metrov. Celkovo bude na takmer polkilometrovom úseku zriadených 52 horizontálnych odvodňovacích vrtov, 253 ks železobetónových pilót s priemerom 90 cm, hĺbkou 15 metrov a 92 ks predpätých kotiev s dĺžkou až 28 metrov. Cena diela je 4 970 000 € bez DPH. Stavebný dozor na stavbe vykonáva odbor investorský a termín ukončenia je naplánovaný na koniec leta.

(sch), foto: ENVIGEO



V úseku ŠRT v km 67,000 - 67,400 prispeje k stabilizácii úseku 253 betónových pilót.

Súčasťou postupu prác je aj 52 horizontálnych odvodňovacích vrtov.



Úsek širokorozchodnej trate, kde prebieha stabilizácia svahu, sa nachádza na násype vysokom 12 až 15 metrov.



Tri popradské mosty sú opravené

Trojica železničných mostov v Poprade na hlavnom železničnom ťahu Košice - Žilina absolvovala v máji „omladzovaciu kúru“. V troch pracovných etapách sa o to pričínal košický mostný obvod. Najzávažnejším dôvodom na uskutočnenie rozsiahlych opráv bol zlý technický stav mostníc na železničnom moste premostujúci rieku Poprad, ku ktorému sa pridružili požiadavky správcu na obnovu hydroizolácií susediacich masívnych železobetónových mostov v žkm 198,420 a 196,810.

V prvej, štvordňovej etape začínajúcej 11. mája Mostný obvod Košice obnovil hydroizoláciu na moste v km 198,420 nad frekventovanou Štefánikovou ulicou, na traťovom úseku medzi Popradom a Matejovcami nad Popradom. Zároveň boli vykonané prípravné práce pre súvislú výmenu mostníc na moste nad riekou Poprad, spočívajúce v demontáži poistných uholníkov, stredových podláh a podláh za hlavami mostníc. V druhej etape v 20. kalendárnom týždni mostári realizovali opravné práce v 1. traťovej koľaji medzi Popradom a Vydrníkom. Vykonali samotnú výmenu 43 kusov mostníc a dvoch pomurníc na moste a sfunkčnenie pohyblivých ložísk so smerovým posunom nosnej ocelevej konštrukcie. Hydroizoláciu obnovovali na masívnych železobetónových mostoch v km 198,420 a km 196,810. Posledná etapa predstavovala obdobné opravné práce na dotknutých železničných mostoch, avšak na vylúčenej druhej traťovej koľaji. Na zriaďovaní priebežného štrkového lôžka na mostoch po obnove hydroizolácií a úprave prilahlých úsekov traťových koľají k mostom sa výrazne podieľali zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Spišská Nová Ves.

(balky), foto: autor a Jozef LEŠKO



Dôsledkom poškodenej hydroizolácie na moste nad frekventovanou Štefánikovou ulicou bolo zatečenie nosných dosiek, obnaženie 28 nosníkov po celej dĺžke s vplyvom na statickú spoľahlivosť objektu a vysokým rizikom ohrozenia užívateľov cestnej komunikácie a prilahlých chodníkov.



Po odstránení štrkového lôžka mostári opravili zvetrané časti krycej vrstvy mostovky a rozprestrelí geotextíliu.



Najdĺhavajšou činnosťou bolo lepenie 2 milimetre hrubej izolačnej fólie Fatrafol.



Práce pri obnove hydroizolácií komplikovalo množstvo železničných káblových vedení umiestnených na moste.



Na izolačnú fóliu Fatrafol a vrchnú vrstvu geotextílie Tatraxet šla sanačná vrstva hrúbky 10 cm. Až tak mohlo byť opäť zriadené železničné lôžko.

Sieť ŽSR odolala hackerským útokom

Doteraz najväčší útok na zariadenia a sieť ŽSR sa stal 11. a 12. mája, všetky hackerské útoky boli našťastie včas identifikované, vírus neprenikol dovnútra siete ŽSR a neohrozil počítače potrebné pre prevádzku spoločnosti.

Počítače po celom svete boli vystavené doteraz zrejme najrozsiahlejšiemu kybernetickému útoku škodlivým vydieračským softvérom. Tzv. ransomware (typ WannaCry) zaútočil celosvetovo, pričom zablokoval prístup k počítačovým systémom a pýtal výkupné za ich opätovné sprístupnenie. Infikovaných bolo vyše 200 000 cieľov v minimálne 150 krajinách. Na Slovensku mu podľahlo viacero firiem, ale aj napríklad nitrianska nemocnica, v ktorej šíriaci sa malware ochromil 450 počítačov. Ani sieť ŽSR nebola výnimkou a bola napadnutá už v prvej vlne útokov. Riaditeľa Železničných telekomunikácií (ŽT) sme sa spýtali, ako si s týmito útokmi poradili. „Automaticky sa aktivovali ochranné mechanizmy vybudované v datacentre ŽT a podarilo sa zadržať všetky útoky na našu sieť, žiadny počítač nebol ohrozený,“ povedal Michal Korauš. Samotný útok bol šírený e-mailom prostredníctvom siete internet a mierený na počítače so staršími operačnými systémami (MS Windows XP) bez podpory. ŽT ešte v marci aplikovali záplatu na všetky prevádzkové systémy, ktorú vydala spoločnosť Microsoft a prispela tak k ochrane systémov a koncových staníc. Vírus útočil vo viacerých vlnách, k 18. máju bolo zadržaných takmer 88 000 útokov na našu sieť. V prípade napadnutia vírusom mohlo dôjsť k ohrozeniu prevádzky na dopravnej ceste, strate dôležitých dát, znefunkčneniu technologických PC, prevádzky informačných systémov a podobne. Podľa slov riaditeľa ŽT by bez súčasne prevádzkovanvej antivírovej ochrany ohrozenie bolo viac

ako isté. V konečnom dôsledku sa podarilo ochrániť zariadenia a údaje nielen ŽSR, ale aj zákazníkov ŽT, ako napríklad ZSSK Cargo a ZSSK Slovensko. „**Takéto útoky nikdy nepodceňujeme, na ŽSR využívame jeden z najkvalitnejších produktov antivírovej ochrany na svete, aj keď nikdy nemôžeme povedať, že sme chránení na 100 %. Okrem kvalitnej antivírovej ochrany udržiavajú ŽT, ako prevádzkovateľ KIS služieb, aj aktuálne verzie operačných systémov vrátane bezpečnostných aktualizácií,**“ vysvetľuje Korauš. Zároveň dodáva, že myslia aj na budúcnosť. „**Zameriavame sa na posilnenie ochrany infraštruktúry ŽSR tým, že testujeme scenáre distribúcie antivírovej ochrany na všetky PC ŽSR tak, aby to čo najmenej ovplyvnilo činnosť koncových zariadení a malo to čo najmenší dopad na komfortnú prácu zamestnancov. Musíme byť však pripravení na to, že posilnenie ochrany môže spôsobiť dlhšie odozvy komunikácie na PC. Samotná inštalácia spôsobí obmedzenie alebo pozastavenie práce na konkrétnom koncovom zariadení na nevyhnutne potrebný čas. Usilujeme sa o to, aby si spustenie inštalácie riadil sám používateľ a len v nevyhnutných prípadoch by musel inštaláciu vykonať technik ŽT,**“ hovorí riaditeľ ŽT. Z dôvodu stále silnejúcich útokov v celosvetovom meradle však musia všetci používatelia tieto diskomforty brať ako daň za to, že ich dáta budú chránené a z celopodnikového aspektu budú všetky prevádzkované IKT systémy bezpečné.

Ako obrániť PC pred možnými vírusmi?

- **všimáť si skutočného odosielateľa správy a jej formálnu a obsahovú bezchybnosť**
- **neotvárať podozrivé a nevyžiadané e-maily, nespúšťať podozrivé a nevyžiadané prílohy**
- **preposielať nevyžiadanú poštu na adresu spam@zsr.sk**
- **zálohovať dôležité dáta v zmysle požiadaviek Bezpečnostnej politiky KIS ŽSR**
- **v prípade doplňujúcich informácií kontaktovať Service Desk (Hotline) t. č. 02/2029 2727**

Riešenie otázok bezpečnosti nadobúda celospoločenský význam a ŽT v tejto oblasti intenzívne komunikujú so štátnymi inštitúciami, ktoré sa touto problematikou zaoberajú, napr. Úrad pre reguláciu elektronických komunikácií a poštových služieb, Národná jednotka pre riešenie počítačových incidentov a Národná agentúra pre sieťové a elektronické služby. Pripravované legislatívne opatrenia a následne ich implementácia v praxi bude vyžadovať finančné zdroje, ktoré pomôžu minimalizovať riziko globálnych hrozieb bezpečnosti KIS a pre ŽT umožnia spoľahlivú a bezpečnú elektronickú komunikáciu.

(ŽT)

ŽT otvorili študentom dvere



Vyššie 40 stredoškôľakov sa počas Dňa otvorených dverí (25. apríla) oboznámilo s administratívno-technologickými priestormi ŽT v Bratislave.

Študenti stredných škôl sa po úspešnom ukončení štúdia môžu prihlásiť do Adaptačného programu absolventov vybraných stredných škôl a rozšíriť tak rady ich zamestnancov. Oboznámili sa s pôsobením ŽT v rámci interného a externého prostredia, získali informácie o ponuke poskytovaných produktov a služieb a taktiež sa dozvedeli podrobnosti o adaptačnom programe absolventov. Po informačnom bloku ich odborníci ŽT previedli administratívno-technologickými priestormi.

(ŽT), foto: Ondrej MLYNKA

... s výpravcami ŽST Košice: „Dnes tu velíme my“

Na košickej železničnej stanici je aj skoro ráno poriadne rušno. Niečo po šiestej hodine sme vošli do dopravnej kancelárie, aby sme začali pracovný deň s jej dnešnou posádkou. Traja výpravcovia a operátorka v nočnej službe už vykonávajú svoje posledné činnosti a bez mimoriadnosti uzatvárajú nočnú zmenu na železničnej stanici, ktorá sa nachádza na trati Čierna nad Tisou - Bratislava, v kilometri 98,750. Ďalší traja výpravcovia a operátorka sú už pripravení prevziať štafetu nepretržitej prevádzky na jednej z najväčších staníc na Slovensku.

Košickej stanici patria prívlastky mimotriedna, odbočná, dispozičná, zriaďovacia, vlakotvorná a zmiešaná, keďže k nej patrí aj obvod nákladnej stanice. Obrovské množstvo vlakov, koľajú a riešenie dopravy majú pod palcom pravidelne traja výpravcovia, ktorí spolu s operátorkou nepretržite dohliadajú na bezpečný chod železničnej dopravy v Košiciach. Vzhľadom na zložitosť a veľké množstvo činností sa dá pracovný

deň v dopravnej kancelárii len ťažko opísať, pokúsime sa však priblížiť aspoň niektoré jeho okamihy.



6,30 hod.

Výpravca Igor Galdun zapisuje prvú dnešnú činnosť do dopravného denníka. Prednosta stanice Ján Miženko skontroloval nočnú službu.



6,45 hod.

V dopravnej kancelárii je už 15 minút každý na svojom mieste. Prvý (I) výpravca Marek Petluš (vľavo) stavia vlakovú cestu pre prichádzajúci vlak. Dnes poniesie zodpovednosť za voľnosť vlakovkej cesty v celom obvode stanice. Dáva príkazy výpravcovi II a III. Obsluhuje riadiaci prístroj, hlavné návěstidlá, spolupracuje so susednými výpravcami a záťažovým výpravcom. V pozícii druhého výpravcu je Igor Galdun (vpravo), ktorý plní všetky úlohy nariadené výpravcom I a rieši situáciu vo svojom obvode. Vedie aj celú dnešnú dopravnú dokumentáciu.



7,00 hod.

Marek Petluš dnes zdvihne telefón nespočetne veľakrát, pravidelná a spoľahlivá komunikácia s výpravcami, signalistami, dispečermi je veľmi dôležitá.



8,30 hod.

Operátorka Ivetka Mrázová zahlásila prichádzajúci zmeškaný vlak z Prešova. Počas celej pracovnej zmeny prostredníctvom pc obsluhuje hlasový a vizuálny informačný systém. Plní príkazy výpravcov a zodpovedá za presné oznamy príchodov a odchodov vlakov. V prípade mimoriadnosti, keď nahrávka systému neobsahuje potrebné informácie, sa z operátorky stáva hlásateľka.



10,00 hod.

Výpravca III - vonkajší výpravca. Tejto pozícii sa dnes zhostil Stanislav Bodnár (sedí), ktorého činnosťou je dnes okrem vypravovania vlakov aj zaučičť „nového“ výpravcu Daniela Polaška.



13,00 hod.

Vonkajší výpravca Daniel Polaško (v zácivku) vypravil vlak do Bratislavy. Počas zmeny ich vypraví takmer 50. Aj komunikácia cez vysielaciu najmä signalistami na stavadiach a posunovačmi je neoddeliteľnou súčasťou riadenia dopravy.



15,00 hod.

Vonkajší výpravca odovzdáva rozkazy rušňovodičovi.



17,30 hod.

Daniel Polaško je spokojný, keďže svoj zácivkový deň, ktorý je vo finále, pod taktovkou kolegu Stanislava Bodnára, úspešne zvládol. Aj Stanislav zhodnotil zácivku kolegu veľmi pozitívne.

Na sklonku pracovnej zmeny sa v dopravnej kancelárii zo záznamov o štatistikách dá vyčítať veľa. Presne sme sa o to však nepokúšali. Rovnako, ako sme neboli v pätách výpravcov v čase obeda a ďalších prestávok bežnej potreby. Na tie má osadenstvo dopravnej kancelárie naozaj len veľmi málo času, keďže vlak má vždy prednosť. A v košickej stanici je ich neúrekom. Pre ilustráciu uvedieme aspoň niekoľko čísel. Dnes košičkí výpravcovia stavali vlakové cesty pre približne 50 východiskových vlakov osobnej dopravy, vyše 50 pravidelne končiacich, 6 pravidelných tranzitných. Ani nákladných nebolo omnoho menej, košickou stanicou ich v piatok 9. júna prešlo, zostalo a odišlo takmer 70. A na záver ešte jedno zaujímavé číslo. Vonkajší výpravca tu v dennej zmene prejde od 10 do 15 kilometrov.

(sch), foto: autorka



Najprv priniesli naložený pokladač s označením DESEC TL 50 TSS, ktorý po stranách vysunul pásy a „postavil sa na vlastné“, aby sa vlak mohol postupne vrátiť pre obe časti výhybky – výmenovú aj srdcovkovú...



...o niekoľko minút si výmenovú časť výhybky prevzal z vozňa a premiestnil sa s ňou o pár metrov ďalej, kde ju položil na chl p resne na vytýčené miesto, samozrejme, to všetko za asistencie mnohých robotníkov...

Nová výhybka na odbočke Vinohrady v Bratislave

Na odbočke Vinohrady v Bratislave pribudla nová výhybka. Samotnému osadeniu modernej výhybky predchádzalo množstvo prác spätých s úpravou terénu. Stavenisko plné strojov na prvý pohľad vôbec nepripomínalo železničnú trať. Prítomnosť železnice naznačovali iba trolejové vedenie o kúsok ďalej či signalizácia na priecestí. Predtým, ako doniesli jednotlivé časti výhybky, bolo potrebné zložiť z plošinového vozňa pokladač výhybiek a koľajových polí. Tento potom mohol časti výhybky zdvihnúť a premiestniť sa s nimi na miesto vopred vytýčené geodetmi.



...rovnaký postup nakoniec zopakovali aj pri ukladaní srdcovkovej časti výhybky na svoje miesto.

Výhybka voestalpine VAE má maximálnu konštrukčnú prejazdovú rýchlosť v priamom smere 200 km/h a maximálna konštrukčná prejazdová rýchlosť v odbočnej vetve výhybky je 65 km/h. Prestavný systém výhybky je zložený, okrem iného, z úplne zapuzdreného bezdržbového mechanického úzáveru SPHEROLOCK a bezdržbových valčekových zariadení PIROLL.

(bos), foto: autor a Julo KOTUS

Káble ustúpili železničnému priecestiu

Dočasné železničné priecestie vzniklo na hlavnej železničnej trati medzi Ružomberkom a zastávkou Hrboltová. Vybudovala ho Národná diaľničná spoločnosť kvôli výstavbe diaľnice D1 Hubová – Ivachnová. Cez priecestie prechádza dočasná prístupová komunikácia na stavenisko pre prísun stavebného materiálu. Jeho výstavba bola podmienená preložkou železničných káblov, uložených v zemi.

Ak železničné káble uložené v zemi kolidujú so stavebnými aktivitami v blízkosti železnice, v takých prípadoch sa navrhne vyhovujúca trasa s uložením novým káblom, ktorý sa na koncoch napojí na pôvodné káblové vedenie. Najideálnejšie je, ak sa starý a nový kábel spájajú v mieste existujúcich spojok. Tých by malo byť na trase čo najmenej, pretože každá spojka je aj potenciálnym zdrojom porúch. „Novopokladané káble pri prekládke musia spĺňať všetky parametre, ktoré sú stanovené pri jednosmerných a striedavých meraniach v zmysle predpisu T 32. Dĺžka



Ján Rybníkač, merací technik dodávateľa, meria parametre traťového kábla.

kábla funkčné. Za prvých 5 mesiacov tohto roku bolo v súvislosti s modernizáciou železničného koridoru a pri výstavbe diaľnic vykonaných 12 preložiek metalických diaľkových káblov alebo traťových káblov, raz bolo potrebné prekladať aj závesný optický kábel. Najčastejšie sú tieto prekládky vyvolané zmenou polohy traťových alebo staničných koľají.

(balky), foto: autor



Hlavný majster Peter Štrbina (vľavo) a návstavný majster Peter Lovás z SMSÚ OZT ZT Vrútky odpájajú z kábla okruhy traťového zabezpečovacieho zariadenia, aby sa mohli vodiče po spojení premerať.

prekladaného kábla musí byť taká, aby sa zachoval pupinačný krok, čo je vzdialenosť cievok v kábli, ktoré zabraňujú zhoršeniu kapacitných väzieb a zvyšovaniu útlmu a skresleniu prenášaných signálov vo vodičoch,” uviedol Štefan Barčík, vedúci SMSÚ OZT KT Žilina. Traťový kábel, ktorý bolo potrebné pri Ružomberku preložiť a v ktorom sú vedené aj závislosti traťového zabezpečovacieho zariadenia, má 116 vodičov, odborne nazvaných žily. Tie sú v konštrukcii kábla zlúčené po dvoch pároch – do takzvaných štvoriek, v ktorých sú jednoznačne označené, aby bola pri spájaní zachovaná ich kontinuita a všetky prenášané okruhy ostali aj po preložke



Jozef Žilínčár a Tibor Hanes z dodávateľskej firmy ADOTEL-HEX s. r. o. si každý vodič pred spojením ešte premerajú. Ich činnosť sleduje Pavel Majerčíak, odborný technický zamestnanec SMSÚ OZT KT Žilina.

Rekonštrukcia ŽST Lučenec napreduje

Kompletná rekonštrukcia ŽST Lučenec za približne 3 milióny € je v plnom prúde. Od novembra minulého roka, kedy začali prvé práce, sa v stanici a jej okolí toho veľa zmenilo.

Rekonštrukciou prešla koľaj č. 4 a výstavba nástupiska pri tejto koľaji, nastala aj úprava smerovej a výškovej polohy koľaje č. 1 a rovnako aj výstavba nástupiska pri tejto koľaji. Rozpracované sú práce na obnove koľaje č. 3 a výstavba nástupiska pri koľaji č. 3, rekonštruujú sa chodníky okolo staničnej budovy, elektroinštalácie v staničnej budove, osvetlenie koľajiska a ústredné kúrenie. Ďalšie práce, ktoré sa zrealizujú, sa budú týkať obnovy koľaje č. 2 a výstavby nástupiska pri tejto koľaji. Zrekonštruuje sa aj náhradný zdroj elektrickej energie, pribudne 680 metrov dlhý plot, staničná budova dostane novú vonkajšiu fasádu a nové budú aj verejné toalety. Rekonštrukcia má však aj svoje úskalia, ktoré pociťujú hlavne cestujúci. „**Rekonštrukčné práce najviac komplikujú pohyb cestujúcich v staničnej budove a sťažný je aj prístup k vlakom. V koľajisku sú prístupové cesty obmedzené zo strany od mesta, ako aj od koľajiska,**“ povedal na margo prác prednosta ŽST Lučenec Radomír Grexa. Pri niektorých osobných vlakoch s vysokou frekvenciou cestujúcich dochádza v ŽST Lučenec k zmeškávaniu týchto

vlakov práve pre komplikovanejší pohyb cestujúcich v koľajisku. Rekonštrukcia má však nepochybne aj svoje pozitíva. „**Po jej dokončení dôjde k výraznému zvýšeniu kultúry cestovania, ľahšiemu nastupovaniu a vystupovaniu cestujúcich vďaka zvýšenej a plynulej nástupiskovej hrane. Zvýši sa bezpečnosť cestujúcich a zabráni sa vstupu nepovolaných osôb do priestorov dráhy, ktoré nie sú prístupné verejnosti,**“ dodal riaditeľ OR Zvolen Marián Izakovič.

(ika), foto: autorka



Tieto priestory boli ešte minulý rok prístupné verejnosti.



Tento záber vznikol v novembri 2016.



...teraz musia byť cestujúci pre rozsiahlu rekonštrukciu trpezlivejší. Tieto priestory sú z bezpečnostného hľadiska pre verejnosť neprístupné.



Prednosta ŽST Lučenec Radomír Grexa v novembri ešte pri starom nástupisku...



...a rovnaký záber z konca mája.



Cestujúci v ŽST Lučenec to majú počas rekonštrukcie o niečo komplikovanejšie.



...a nové, súčasné nástupisko.



Budova ŽST Lučenec.



Stalo sa...

Mostári vážili v Galante

Bratislavský mostný obvod okrem plánovanej údržby mostných objektov začiatkom mája zrekonštruoval v Galante koľajovú váhu typu Transporta s prerušenou koľajou dĺžky 14 metrov a nosnosťou 80 ton. Zamestnanci SMÚ MO Bratislava začali práce vyberaním vážneho mosta pomocou koľajového žeriavu EDK 750. Následne vybrali a vymenili skorodovanú časť mechanizmu váhy. Dôvodom skorodovania konštrukcie bolo nefunkčné odvodnenie. Ostatné časti konštrukcie váhy opieskovali a následne natreli ochranným náterom.

Lukáš HUDCOVIČ



Vyberanie vážneho mosta.



Vybraté skorodované časti mechanizmu váhy.

Rekonštrukcia železničného priestestia v Pustých Úľanoch

Železnice SR v dňoch 15. až 19. mája 2017 zrealizovali výlukové práce v medzistaničnom úseku Sládkovičovo – Senec.

V rámci tejto výluky sa v medzistaničnom úseku Sládkovičovo – Senec zrealizovala komplexná rekonštrukcia dvojkolajného priestestia v km 89,546. Rekonštruované priestestie sa nachádza pri železničnej zastávke Pusté Úľany, JIČ (jedinečné identifikačné číslo priestestia) SP1996. Práce pozostávali

z výmeny koľajového roštu, štrkového lôžka a montáže novej priestestnej konštrukcie STRAIL s následným vyasfaltovaním ostávajúceho priestoru priestestia. Počas výluk bolo zavedené prechodné obmedzenie traťovej rýchlosti 30 km/h, resp. 50 km/h.

(bos)

Nové koľajnice medzi Štrbou a Východnou

ŽSR vykonali koncom mája plánovanú súvislú výmenu koľajnic na železničnej trati medzi Štrbou a Východnou. Počas denných výluk vlaky jazdili v uvedenom úseku obojsmerne, iba po jednej koľaji.

Zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Liptovský Mikuláš realizovali výluky na približne 3-kilometrovom úseku železničnej trate medzi Štrbou a Východnou. Počas troch dní vymenili v prvej aj druhej traťovej koľaji 5 koľajnicových pásov (najdlhší má 600 metrov), v celkovej dĺžke 1550 metrov. Zároveň vykonali 20 termických zvarov. Traťováci tak zabezpečili požadovanú kvalitu zjazdnosti traťových koľají v tomto úseku.

(balky)

Dočasné železničné priestestie pri Ružomberku

Z dôvodu výstavby diaľnice D1 Hubová – Ivachnová vybudovala Národná diaľničná spoločnosť medzi železničnou stanicou Ružomberok a zastávkou Hrboltová (v km 285,035) nové dočasné železničné priestestie, cez ktoré prechádza dočasná prístupová komunikácia na stavenisko pre prísun stavebného materiálu.

Cesta vedie od čističky odpadových vôd Hrboltová po napojenie na cestu III. triedy č. 2211. Dočasné priestestie je vybavené priestestným zabezpečovacím zariadením 2. kategórie s celými závorami, s dvoma žiarovkovými výstražníkmi bez pozitívnej signalizácie bielymi svetlami. Činnosť PZZ sa ovláda automaticky jazdou vlakov, prostredníctvom počítačov osí s kolesovými senzormi, alebo obsluhou z ovládacieho pultu v dopravnej kancelárii ŽST Ružomberok alebo zo skrinky pre miestne ovládanie. Zariadenie je doplnené

o záznamové a diagnostické zariadenie s GSM modulom na zasielanie SMS správ vybraných prevádzkových stavov udržiavajúcemu zamestnancovi. Vybrané prevádzkové stavy PZZ sú prostredníctvom prenosového zariadenia po existujúcich metalických káblach prenášané do ŽST Ružomberok, kde sú tieto indikačné a ovládacie prvky umiestnené v existujúcom ovládacom pulte. Po ukončení výstavby diaľnice sa dočasná prístupová komunikácia odstráni a pozemky sa vrátia do pôvodného stavu.

(balky)

Pomalá jazda v Plešivci je odstránená

Jazdu vlakov cez Plešivec ešte donedávna spomaľovala „dvaďsiatka“ na zvolenskom zhlaví železničnej stanice. Prechodné obmedzenie traťovej rýchlosti spôsoboval nevyhovujúci stav dvojice jednoduchých výhybiek. Podľa Juraja Regeca, vedúceho prevádzky SMSÚ ŽTS TO Košice, takúto situáciu spôsobovali dožitie drevené výhybkové podvaly a slabá držebnosť upevňovadiel.

Traťováci odstránili problém v 4-dňovej výluke. Po výmene štrkového lôžka a 86 kusov podvalov pod výhybkami mohli vlaky daným miestom jazdiť opäť normálnou traťovou rýchlosťou.

(balky), foto: autor



Plešivec

Druhá šanca pre podvaly z modernizácie

Viacere pôvodné časti železničnej infraštruktúry počas modernizácie koridorovej trate neskončia ako odpad. Po regenerácii dostávajú druhú šancu a opäť sa uplatnia v železničnej sieti ŽSR na celom území Slovenska. V ostatnom mesiaci stovky zachovalých podvalov z modernizovaných úsekov nahradili dosluhujúce podvaly na koľajach vo Vrútkach, pri Čadci, ale aj v Nižnej Myšli.

Modernizáciu železničného koridoru pozitívne oceňujú najmä cestujúci a dopravcovia pre vyššie traťové rýchlosti a skrátenie jazdných dôb vlakov, užitočná je však aj pre správcov železničnej infraštruktúry v celej sieti ŽSR. Zachovalé časti výhybiek a koľajníc, ako aj betónové podvaly z pôvodnej trate, nájdu ďalšie uplatnenie od Čiernej nad Tisou až po Kúty. Zabudovali sa aj do ostrého oblúku na hlavnej trati medzi železničnou a nákladnou stanicou vo Vrútkach. „Dôvodom výmeny podvalov bol zlý stav upevňovadiel. Skorodované už nedržali rozchod koľaje v požadovanej miere a pri ich výmene dochádzalo k lámaniu podvalových skrutiek, preto sme pristúpili k súvislej výmene



Kus za kus. Ak poškodené drevené podvaly nedržia správny rozchod koľaje, musia sa nahradiť.



Oblúk medzi železničnou a nákladnou stanicou vo Vrútkach už dnes držia betónové podvaly z koľajových polí vyzískaných z koridoru.

Opravená ozubnicová trať

Zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Spišská Nová Ves ŽSR opravili koncom mája geometrickú polohu koľaje ozubnicovej železnice medzi Štrbou a Štrbským Plesom, opravili rozchod koľaje, vykonali údržbu ozubených tyčí a zároveň aj strojné podbitie trate, aby bol zabezpečený normovaný stav traťovej koľaje. Súčasne štrkom doplnili koľajové lôžko a upravili do predpísaného profilu.

(balky)



Zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Vrútky menili v oblúku trate vo Vrútkach okrem podvalov aj koľajnicové pásy.

podvalov materiálom užitým, vyzískaným z modernizácie,“ uviedol Milan Albert, vedúci SMSÚ ŽTS TO Vrútky. Chlapi z tohto pracoviska v druhej polovici mája vymenili v každej traťovej koľaji 290 kusov betónových podvalov a pár 170-metrových koľajníc. O niečo severnejšie ich žilinskí kolegovia potrebovali 1570 kusov zregenerovaných betónových podvalov, ktorými nahradili pôvodné na takmer kilometrovom úseku 1. traťovej koľaje medzi železničnými stanicami Čadca a Krásno nad Kysucou. A na východe SMSÚ ŽTS TO Košice zabudovalo 93 betónových podvalov z koľajových polí vyzískaných z koridoru namiesto dožitých drevených podvalov na druhej staničnej koľaji v železničnej stanici Nižná Myšľa.

(balky), foto: MILAN ALBERT

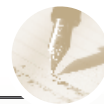
Vynovené železničné priesectie v Trebišove

Posledný májový víkend vykonali zamestnanci ŽSR v traťovom úseku Sečovce – Trebišov opravu železničného priesectia v kilometri 0,550 s JIČ (jedinečným identifikačným číslom) SP1416. Úsek trate križuje v Trebišove cestu I. triedy a oprava si vyžiadala nepretržitú obchádzku.

Výluka neovplyvnila vlakovú dopravu, keďže na tejto trati osobná doprava nie je v prevádzke. Zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Trebišov opravili cez víkend železničné priesectie v Trebišove. Odstránili opotrebovanú priesectnú konštrukciu, zriadili nové koľajové lôžko a následne spolu s dodávateľom namontovali novú priesectnú konštrukciu typu STRAIL. V konečnej fáze, asfaltovaním nábehov, zabezpečili požadovanú bezpečnosť a kvalitu prejazdu.

(sch), foto: SLAVOMÍR VARGA





Rozkvitnuté železničné stanice

O väčšinu železničných staníc na Slovensku sa ich zamestnanci príkladne starajú. V lete ich skrášľujú aj muškáty na oknách a mnohých cestujúcich víta aj upravené okolie a záhradky plné

kvetov. V júni nás upúťali rozkvitnuté stanice v Jablonove nad Turňou a Lipovnfku.

(red), foto: balky



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 MÁ JOVEJ FOTOHÁDANKY JE:

ŽST PRŠA.

VÍTAZOM SA STAL A VECNÚ CENU ZÍSKAVA:

Michal Lovíšek z Bratislavy.

BLAHOŽELÁME!

Mladý muž dlho nerozhodne hľadá do očí svojej vyvolenej až sa napokon odhodlá: - Drahá, chcela by si nosiť moje meno? - Neblázni, ja sa ... tajnička.				Pomoc: Abiron, afiš, Yma, Arosa, Lor	požívalo	anglický šľachtický titul	krídlo (odb.)	tam	ohúria (expr.)		výveska, plagát (z franc.)	vezmi, zober	švajčiarske kúpele	činil	
				drahý kov							hlavica antických stĺpov, abakus				
				3							4				
				druh papagája				Mojžišov biblický odporca				ples			
Jozef Vysočani	malá juhoamerická opica	súzvuk tónov	starý, po anglicky nekrič (expr.)			prepásal	krmivo pre vtáky				zvrtné zámeno				
schodok					nabil, ubil					vstrebával saním					
					súrodenc					kovové vlákno					
anglická plošná miera				dom.meno Barbory						rímskych 550		utešuj	meno speváčky Sumac		
				Org.spojen.národov						Prod Music Association					
španielska rieka				oranie					tenké konáre						
				Display Entity					Emisná banka						
1															
obdobie do Vianoc							predstavená kláštora (zastar.)								

Osemdesiatročná jubilantka

Železničná trať Púchov – Lúky pod Makytou – Horní Lideč

História 28 kilometrov dlhej trate písaná nadšením, drinou a, žiaľ, i krvou - aj takéto titulky sa dajú vyčítať v kronikách obcí, ktorými železničná trať prechádza. Trať od Púchova, cez Dohňany, Záriečie, Lúky pod Makytou, Lysá pod Makytou, Střelná až po Horní Lideč je strategickou traťou, keďže spája Slovensko a Česko, symbolickou – lebo spája dva národy, ktoré žili v jednej krajine a historickou – keďže má 80. rokov. Aj po rokoch sa pri pripomenutí výročia trate spomínajú mená politikov takého rangu ako boli T. G. Masaryk či M. R. Štefánik, keďže obidvaja zanechali pečať na tejto stavbe.

„Na stavebných prácach sa podieľali naši otcovia aj dedovia. Bagre vtedy ešte neboli, všetko sa nosilo a vyhlbovalo ručne, pomáhali kónské povozy. Drobné náradie sa rýchlo lámalo, nebolo vyrobené na tie tvrdé skaly. Vraj tu aj dve tisíce ľudí robilo naraz. Väčšie deti a ženy nosili rodinným príslušníkom na stavbu jedlo a vodu, aby sa práca nemusela zastaviť. Provizórne bývanie bolo

jednoduché a často vypomáhali dedinčania s nocľahom aj u seba doma,“ takéto výpovede sú v kronikách a historických dokumentoch. Budovanie trate sa zapísalo do histórie aj tragickým skončením životov dvoch robotníkov, ale aj viacerými zraneniami. A niet sa čomu čudovať, lebo vtedy sa bezpečnosti neprikladal dôraz a podmienky boli náročné. Aj kvôli výrazným stúpaniam, zárezom, mostom. Robotníci museli zvládnuť aj stavbu 300 metrov dlhého tunela, čo si vyžadovalo nadľudský výkon. V úseku Púchov – Horní Lideč začala výstavba železnice v máji 1935. Štát mohol pre stavbu vo verejnom záujme vykúpiť pozemok aj napriek nesúhlasu majiteľa. V Dohňanoch bolo vykúpených 58 domov a hospodárskych budov. Pracovné podmienky prikazovali podávať merateľný výkon, ak by robotník viackrát dosiahol výkon menší ako 2,4 m³ výkopu zeminu za 7 hodín, mohol byť ihneď prepustený. Z tohto obdobia sa zachovali záznamy, v ktorých sa píše o nedostatku kvalifikovaných robotníkov a okresný úrad práce ich hľadal aj v iných kútoch Slovenska a Čiech. V obci Střelná sa vraj robotníci pustili i do štrajku, prípravní boli zasiahnuť aj žandári, ale nemuseli zasiahnuť, keďže po deviatich dňoch firma slúbila vyplácanie prémie. Druhého mája 1937 bola trať sprevádzkovaná, výzdoba



Púchov zažil 1. augusta 2015 historickú chvíľu. V rámci uniifikácie trakčných prúdových sústav v sieti ŽSR došlo v modernizovanej železničnej stanici k premiérovému prepnutiu jednosmernej sústavy 3 kV na striedavú 25 kV. Táto zmena sa najviac dotkla dopravcov jazdiacich na ramene Žilina – Púchov – Horní Lideč.



Na staničnej budove v Lúkach pod Makytou je pamätná tabuľa s označením, že trať je pomenovaná po M. R. Štefánikovi.



Štefánikova trať oslávila 80-te narodeniny. Denne ňou prejde okolo 50 vlakov.

sa niesla v duchu Československej vzájomnosti a trať dostala pomenovanie podľa M. R. Štefánika. Železničná trať Púchov – Horní Lideč (v cestovnom poriadku pre verejnosť označená ako železničná trať číslo 125) je elektrifikovaná dvojkolajná železničná trať na Slovensku, ktorá spája Púchov a Horní Lideč na Morave. Štefánikova trať je súčasťou Púchovskej doliny už 80. rokov a v súčasnosti ňou prejde okolo 50 vlakov denne.

(sch), foto: archív redakcie

Kultúrna pamiatka

Pamätník SNP v Uľanke

Pamätník sa príznačne nachádza v malebnom horskom prostredí v nesamostatnej železničnej stanici Uľanka, blízko Banskej Bystrice. Nesie názov „Boj pokračuje v horách“ a vyjadruje ťažkosť ústupu povstalcov po potlačení SNP v októbri 1944 do hôr.

Na objednávku Správy Východnej dráhy ČSD ho vytvoril sochár Ján Hučko a odhalený bol v roku 1969 pri príležitosti 25. výročia SNP. Monumentálne sochárske dielo stvárňuje svedectvo o tom, ako koncom októbra 1944 vydal hlavný štáb partizánskych oddielov bojový rozkaz o prechode partizánskych jednotiek do tyla nemeckých okupačných vojsk. Začala sa aj evakuácia Banskej Bystrice. Hlavný ťah ústupu bol vedený smerom na Donovaly, kam sa presúvalo aj civilné obyvateľstvo. Nástup nepriaznivého jesenného počasia, postupujúce nemecké vojská, nedostatok dopravných prostriedkov, potrebného vybavenia, ako aj veľké vyčerpanie sťažovalo únik do bezpečia. Tieto ťažké časy sú zachytené na kultúrnej pamiatke, ktorá zostáva na svojom mieste aj pre ďalšie generácie.

(ika), foto: autorka



Pamätník nájdete v obvode stanice Uľanka. Náhodní počestní, ktorí budú smerovať na Donovaly, ho nájdú ihneď po odbočení doprava, ku ŽST Uľanka.



Hanička vozí turistov na Spišský hrad

Na trať Spišské Vlachy – Spišské Podhradie sa po 5 rokoch, odkedy tu bola pre stratovosť prevádzky zastavená doprava, opäť vracia život, a to v podobe sezónnych víkendových jazd. Osobný vlak na trati prevádzkuje spoločnosť LTE Logistik a Transport Slovakia, s. r. o. od júna do konca augusta. Cestujúci sa tak na Spišský hrad dostanú tromi pármí vlakov za symbolické 1 € za jazdu, počas turistickej sezóny každú sobotu a nedeľu.

Mesto Spišské Podhradie odkúpilo motorový vlak - Hanička, ktorá v sobotu 27. mája odviezla prvých cestujúcich na svojej premiérovej jazde. Cestovný poriadok je zostavený tak, že v stanici Spišské Vlachy sú vytvorené prípoje s vlakmi ZSSK na trase Poprad – Košice. Stanica Spišské Podhradie je priamo pod Spišským hradom. Cestovné lístky je možné kúpiť priamo vo vlaku, dovolené je prepravovať aj bicykle.

(sch), foto: Ivan HUTLÁK



Do Spišského Podhradia v okrese Levoča sa 27. mája po niekoľkých rokoch vrátil motorový vláčik (vozeň 810) - Hanička. Spreádzala ho historická parná lokomotíva 477.013 Papagáj.



Klub historických železničných vozidiel Poprad pri príležitosti návratu Haničky na trať zorganizoval mimoriadnu jazdu na trati Poprad – Spišská Nová Ves – Spišské Vlachy – Spišské Podhradie.