

ROČNÍK XXV

ŽELEZNIČNÝ

JÚL 2017

SEMAFOR

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY



Súťaž na úsek Poprad – Lučivná je vyhlásená

Vzácné mosty s novou tvárou

Unikátny Légiovlak na Slovensku

Foto: Dana SCHWARTZOVÁ





Generálny riaditeľ ŽSR: „Nie je mi jedno, že desiatky našich ľudí musia odísť“

Vážené kolegyně a kolegovia, vyše sto z vás, prevažne dlhoročných zamestnancov generálneho riaditeľstva ŽSR, v uplynulých dňoch absolvovalo či ešte len absolvuje pohovory o ukončení pracovného pomeru u nás. Keďže som už pri nástupe do funkcie

avizoval, že máme rezervy a musíme optimalizovať našu činnosť vo viacerých oblastiach, začali sme práve racionalizáciou v administratívnej generálneho riaditeľstva. Druhou prioritnou vecou, ktorú považujem za mimoriadne dôležitú v našich podmienkach, je komunikácia. Preto považujem za povinnosť vyjadriť sa pre vás všetkých aj pri takejto, asi pre nikoho príjemnej téme.

Z pohľadu generálneho riaditeľa je mojou najdôležitejšou úlohou viesť jednu z najväčších firiem u nás hospodárne, dbať o to, aby ste každý mesiac dostali svoje výplaty, aby ste mali potrebné vybavenie, technológie, stroje a nástroje, techniku, aby bola zabezpečená bezpečnosť a plynulosť dopravy. To prvé je alfa a omega, tie ostatné vymenované veci boli a sú rokmi neinvestovania v stave na pokraji životnosti a únosnosti, resp. dávno po nej. Správa a údržba našej zastaranej infraštruktúry sa vďaka mnohoročnému podfinancovaniu železníc ocitla na hranici udržateľnosti. Preto je mojim cieľom nájsť zdroje. Zdroje na údržbu, opravy, investície, ale aj vyššie mzdy. Mojou úlohou je bojovať v externom prostredí, pri komunikácii s našim zriaďovateľom, s ministerstvom financií. Vysvetľovať, argumentovať, presadzovať čo je v záujme ŽSR. Prvý pozitívny výsledok už máme, a to v podobe úhrady 20 miliónov €, ktoré nám štát dlhoval a v uplynulých dňoch zaplatil. Musím však rovnako nájsť aj prostriedky u nás, všade tam, kde je možné ušetriť, racionalizovať, zľučiť a zjednodušiť, ale aj zefektívniť a zrýchliť administratívne činnosti. To je dôvod, prečo sa s desiatkami z vás musíme rozlúčiť. Z pohľadu ľudského mi to, samozrejme, nie je jedno, uvedomujem si, že ide o vážny a v mnohých prípadoch nečakaný

a aj nepríjemný zásah do vášho života. Preto je mojou snahou, aby sme v spolupráci s odborom ľudských zdrojov vám, ktorých sa optimalizácia dotkla, vyšli v ústrety pri individuálnych dohodách, aby sme sa rozišli k obojstrannej spokojnosti. Mrzí ma, že pre vás železnica už nie je istota. Verím, že sa nám celý proces podarí spoločne zvládnuť. Všetkým vám, kolegyně, kolegovia, ktorí v súvislosti s optimalizáciou odchádzate, by som rád poďakoval za roky statočnej práce, obetavosti, nasadenia pre ŽSR, spolupatričnosti a rozhodovania v prospech modrej armády. Tým, ktorí odchádzate do dôchodku, prajem pevné zdravie, aby ste si našli čas na všetko, na čo vám dosiaľ nezostával. Na záľuby, stretnutia, cestovania či ciele, pri ktorých ste si hovorili, že raz, keď budete mať viac času... Vám, ktorých sme našimi zmenami donútili opustiť rady ŽSR, prajem, aby ste si čo najskôr našli novú prácu, aby ste sa uplatnili hoci v inej oblasti či spoločnosti. Aby sa táto negatívna skúsenosť ukázala ako možnosť novej a pozitívnej zmeny, aj keď určite nebude ľahká. Zmeny a optimalizácia však touto prvou etapou nekončia. Opatrenia na zefektívnenie budú nasledovať na oblastných riaditeľstvách a VOJ. Nestanovili sme ani počet, ani percento. Preniesli sme túto právomoc a rozhodnutie na vedúcich pracovníkov, ktorí dostali za úlohu rozumne zväziť a rozhodnúť, kde je možné ušetriť, zrýchliť a zefektívniť prácu z ich pohľadu a na základe ich skúseností. Oblasť, ktorej sa prepúšťanie nedotkne, a to som zdôraznil už niekoľkokrát, je oblasť prevádzky. Naopak, v prevádzkových profesiách budeme najbližších 10 rokov potrebovať približne 2000 odborníkov. Tu je, naopak, šanca pre vašich rodinných príslušníkov, priateľov a známych. Budúcich prevádzkových zamestnancov sa snažíme postupne začať vychovávať aj sami formou duálneho vzdelávania, poskytovaním štipendií či chystaného príspevku na ubytovanie. Len kombináciou vás, našich odborníkov, mladých budúcich železničiarov a hlavne potrebných financií môžeme železnicu povýšiť na úroveň, akú mala v minulosti a akú si zaslúži.

Martin Erdössy
generálny riaditeľ ŽSR

Hospodárenie ŽSR v 1. polroku 2017

ŽSR za 1. polrok 2017 vykázali zisk vo výške 11 556 tis. €, ktorý je v porovnaní s plánovaným výsledkom hospodárenia vyšší o 8 853 tis. €. „**Dosiahnutý výsledok hospodárenia ovplyvnilo nižšie čerpanie nákladov oproti plánu, najmä v oblasti spotrebovaných nákupov a služieb a dosiahnutie vyšších výnosov z úhrad za prístup k ŽI a z predaja ostatných služieb, v tom najmä výnosy za technické služby, opravy, údržbu a revízie, prevádzkové výkony, vlečkové výkony, ďalej výnosy zo služieb**

ubytovania a stravovania, vzdelávacích a školiacích akcií,“ uviedol námestník generálneho riaditeľa pre ekonomiku Juraj Tkáč. Výnosy dosiahli výšku 229 100 tis. €, čo predstavuje oproti plánovaným výnosom vyššie plnenie o 686 tis. €. Výnosy z core businessu dosiahli ŽSR vo výške 181 568 tis. €, čo je oproti plánovaným výnosom vyššie o 1 023 tis. €. Z toho výnosy z poplatku za prístup k železničnej infraštruktúre boli vo výške 40 367 tis. €, čo je oproti plánu vyššie o 876 tis. €. Vyššie výnosy z poplatku za prístup k železničnej infraštruktúre oproti plánu ovplyvnil nárast dopravných výkonov v hrubých tonových kilometroch (hrtkm) v nákladnej doprave. V oblasti nákladnej dopravy ŽSR zaznamenali nárast výkonov o 230 mil. hrtkm, na ktorých sa podieľali menší nákladní dopravcovia. Naopak, v osobnej doprave ŽSR evidujú nižšie výkony o 242 mil. hrtkm, hlavne z dôvodu nižších výkonov súkromného dopravcu RegioJet. Ná-

klady boli čerpané v objeme 217 544 tis. €, čo je v porovnaní s plánovanými nákladmi menej o 8 167 tis. €. Z toho osobné náklady boli vyčerpané vo výške 109 154 tis. €. V oblasti ostatných nákladov v porovnaní s plánom bolo nižšie čerpanie na nákupe elektrickej energie (o 2 620 tis. €), na opravách a udržiavaní (o 2 297 tis. €) a na prijatých službách (o 2 197 tis. €). „**Nižšie čerpanie nákladov v oblasti opráv, spotrebovaných nákupov a služieb je dočasné a v nadväznosti na prebiehajúce verejné obstarávania a práca na modernizácii infraštruktúry bude čerpanie nákladov premietnuté v druhom polroku. V zmysle schváleného podnikateľského plánu a v súlade s platnou zmluvou o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry ŽSR plánujú za rok 2017 dosiahnuť vyrovnané hospodárenie,**“ bližšie objasnila riaditeľka odboru controllingu Paulína Szentesi.

(pav)

NA OBÁLKE

Zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Prešov Radoslav Urban a Oto Suru vkladajú koľajnicové pásy na Hanušovskom viadukte.



O novom webe, investíciách a prevádzke

Júnové a júlové porady vedenia schválili viacero plánov projektov, vedenie sa zaoberalo aj návrhom nových investičných akcií, riešilo nový web, zmluvy na odber elektriny so železničnými spoločnosťami či veľký počet úrazov našich zamestnancov za prvý polrok.



O bilancii prevádzkovej situácie na ŽSR do polovice júla informoval na porade vedenia v polovici júla v zastúpení riaditeľ odboru dopravy Ivan Sovič. V plnení relatívneho grafikonu verejnej dopravy sme dosiahli 98,73 %, do prevádzky výrazne zasiahlo 190 plánovaných a 59 neplánovaných výluk. Za sledované obdobie sme v plnení plánu tržieb z úhrad za použitie železničnej infraštruktúry dosiahli číslo 101,97 %. Od začiatku roku sa v práci zranilo 36 našich zamestnancov (o tejto téme sa bližšie dočítate aj na str. 10). Po mesiacoch vyjednávania sa podarilo uzatvoriť zmluvu na odber elektrickej energie so ZSSK a ZSSK CARGO. Za druhý štvrtrok 2017 odbor komunikácie uverejnil 166 tlačových správ, celkovo bolo v médiách zaznamenaných 1 050 článkov, ktoré sa zaoberali činnosťou ŽSR. Pozitívne a neutrálne články dosiahli spolu 68 %, oproti 32 % výstupov s negatívnym obsahom. Generálny riaditeľ ŽSR v júli schválil plán projektu Zabezpečenie obstarania dvoch mobilných diagnostických prostriedkov pre meranie geometrickej polohy koľaje a defektoskopii koľajníc. Námetník generálneho riaditeľa pre prevádzku Miroslav Kocák predložil návrh prioritných stavieb, dosiaľ nezariadených v investičnom pláne na rok 2017. Ide o 27 stavieb vo všetkých oblastných riaditeľstvách v celkovej hodnote 10,7 mil. €. Vedenie ŽSR schválilo plán projektu redizajn webového portálu ŽSR.

Web ŽSR sa zmení po stránke obsahovej, ako aj vizuálnej tak, aby ho bolo možné jednoducho využívať aj z mobilných telefónov a aby spĺňal aj kritériá pre použitie telesne postihnutými. Skúšobná prevádzka by mala začať v novembri. Námetník generálneho riaditeľa pre rozvoj a informatiku Igor Polák informoval vedenie o rokovaniach s Krajským pamiatkovým úradom Prešov za účelom premiestnenia národných kultúrnych pamiatok, prístreškov železničných zastávok Popradské Pleso a Nový Smokovec. Výsledky by mali byť známe po 31. júli.

(pav)

Personálne zmeny

Generálny riaditeľ Železníc SR Martin Erdössy ku dňu 16. júna 2017 odvolal z funkcie riaditeľa Oblastného riaditeľstva Košice Krzysztofa Awsiukiewicza. Nasledujúci deň do tejto funkcie vymenoval Jozefa Horvátha. Od 1. júla zaradil generálny riaditeľ do funkcie námestníka riaditeľa Oblastného riaditeľstva Košice pre riadenie dopravy Jána Miženka. K tomu istému dátumu bol do funkcie zástupcu riaditeľa odboru controllingu GR ŽSR vymenovaný Krzysztof Awsiukiewicz.

Jozef Horváth v čele OR Košice

„Nastúpil som do dobre rozbehnutého vlaku. Aj tak by som mohol opísať začiatok môjho pôsobenia v funkcii riaditeľa OR Košice. V súčasnosti máme v obvode niekoľko významných výluk. Na širokorozchodnej trati medzi výhybnami Vojany a Budkovce prebieha komplexná rekonštrukcia železničného zvršku, pokračuje aj spevňovanie svahu na ŠRT medzi výhybnami Slančík a Hornád, finišuje sa s rekonštrukciou prestupovej haly v Poprade. Okrem bežnej činnosti nás čaká náročné obdobie, kedy budeme musieť zvládnuť pripravované projekty organizačných zmien na ŽSR spojených s optimalizáciou. Vzhľadom na to, že na košickom OR-ku sú ľudia, ktorí doteraz vždy zvládli aj tie najnáročnejšie úlohy, verím, že aj tieto zmeny zvládneme spoločne bez väčších problémov a rozbehnutý vlak bude naberať na rýchlosti,“ povedal riaditeľ.

Vyštudoval Vysokú školu dopravnú v Žiline, odbor Prevádzka a ekonomika železničnej dopravy na Fakulte prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov. Ako mladý inžinier začal pracovať na železnici, vtedajších ČSD. Prešiel rôznymi funkciami v železničnej prevádzke. Od výpravcu, staničného dispečera, prekládkového dispečera, dozorca prevádzky. Od roku 1985 pracoval ako dopravný námestník v Čiernej nad Tisou. O 5 rokov neskôr bol prednostom prekládkovej stanice. Po organizačných zmenách v roku 1994 sa Jozef Horváth stal riaditeľom Prevádzkového riaditeľstva Čierna nad Tisou, neskôr pôsobil vo funkcii námestníka prednostu Správy riadenia dopravy v Čiernej nad Tisou. Od roku 2004 zastával funkciu námestníka riaditeľa OR Košice pre riadenie dopravy. Od 17. júna 2017 vymenoval generálny riaditeľ ŽSR Jozefa Horvátha za riaditeľa OR Košice. Je ženatý, má dve dcéry. Ovláda maďarský a ruský jazyk.



ŽSR aj v lete propagujú duálne vzdelávanie

ŽSR patria medzi dve desiatky firiem, ktoré sa počas tohto leta zapojili do propagačno informačnej kampane na podporu duálneho vzdelávania, ktorú zorganizoval Štátny inštitút odborného vzdelávania (ŠIOV) Bratislava. Cieľom je, aby si aj najväčší slovenský zamestnávateľ systematicky vychovával svojich budúcich zamestnancov z radov študentov.

„ŽSR sú jedným z lídrov v poskytovaní duálneho vzdelávania na Slovensku a sme jeho súčasťou od samotného vzniku. Preto sme privítali možnosť spolupráce so ŠIOV v oblasti samotnej propagácie duálneho systému. Duálne vzdelávanie a odborné vzdelávanie ako celok sú pre nás strategickou súčasťou získavania zamestnancov, ktorých výsledky očakávame už v blízkej budúcnosti. Hlavnou výhodou „duálu“ je, že firma a žiak, t. j. zamestnávateľ a budúci zamestnanec, si budujú vzájomný vzťah dlhodobu a v čase uzavretia pracovnej zmluvy už obe strany detailne vedia, do čoho idú,“ uviedol

riaditeľ Odboru ľudských zdrojov generálneho riaditeľstva ŽSR Mária Oleš. Priznal, že aj najväčšiemu slovenskému zamestnávateľovi chýbajú mladí ľudia v odborných profesiách. ŽSR totiž budú v najbližších 10 rokoch potrebovať viac ako 2 000 nových zamestnancov, predovšetkým v odborných prevádzkových profesiách. V súčasnosti študuje v duálnom systéme vzdelávania ŽSR 31 žiakov. V školskom roku 2017/2018 ich pribudne predbežne ďalších 50. Všetky informácie ohľadne kampane získate na: <http://www.dualnysystem.sk/LetnaKampan.aspx>

Starostlivosť o zamestnancov máme v sociálnej oblasti na vysokej úrovni

Často diskutovanou témou súčasnosti je porovnávanie sociálnych výhod, ktoré sú poskytované zamestnancom na našom pracovnom trhu. Skúsme sa preto bližšie pozrieť na konkrétnu situáciu v sociálnej starostlivosti na ŽSR. O rozhovor sme s týmto zámerom požiadali námestníka pre ľudské zdroje GR ŽSR Pavla Hudáka.



Ako hodnotíte z vášho pohľadu sociálny program na ŽSR v porovnaní s benefitmi, prezentovanými ostatnými slovenskými firmami?

Po príchode na ŽSR a následnom oboznámení sa so situáciou v poskytovaní sociálnych výhod som bol milo prekvapený, že starostlivosť o zamestnancov v tejto sfére je na veľmi vysokej úrovni aj v celoslovenskom porovnaní. Kolektívna zmluva ŽSR zahŕňa veľa benefitov, aj nad rámec zákonných povinností zamestnávateľa.

Akým spôsobom sa zamestnávateľ snaží dosiahnuť rovnováhu medzi finančnými a nefinančnými benefitmi pre zamestnancov? Sú aj otázky sociálnej starostlivosti o zamestnancov v tomto procese dostatočne docenené?

Odpoveďou je sociálny program, ktorým sa zamestnávateľ snaží zabezpečiť pre zamestnancov čo najefektívnejšiu rovnováhu medzi pracovným a súkromným životom. Je to dokladované nielen využitím aplikácie pružného pracovného času, ale najmä skrátením fondu pracovného času bez zníženia mzdy na 36 hodín pre vybrané profesie zamestnancov, zaradené v nepretržitom pracovnom režime. V ŽSR sa táto výhoda týka celkom 1 574 zamestnancov.

Ďalšia výnimočná výhoda pre zamestnancov z pohľadu zabezpečenia starostlivosti o rodinu je možnosť čerpania jedného dňa pracovného voľna s náhradou mzdy v mesiaci pre osamelé ženy aj pre osamelých mužov, ktorí sa starajú o dieťa mladšie ako osem rokov, v prípade zdra-

votne ťažko postihnutého dieťaťa do 26 rokov veku. Chcem zdôrazniť aj špeciicky riešenú dennú výšku náhrady príjmu v období dočasnej pracovnej neschopnosti, dohodnutú v KZ ŽSR, ktorá je počas celých desať dní hradených zamestnávateľom 60 % denného vymeriavacieho základu (na rozdiel od 25 % počas prvých troch dní a 55 % počas ďalších dní). Zamestnávateľ má snahu vychádzať zamest-

nancom v ústrety aj pri riešení dôležitých osobných prekážok v práci, ktoré sa dotýkajú najmä smutných udalostí v rodine. Pri úmrtí v rodine je počet dní poskytnutého pracovného voľna s náhradou mzdy navýšený o jeden deň oproti nároku v Zákonníku práce. Osobitné riešenie je zo strany zamestnávateľa prijaté v KZ ŽSR aj pri sprevádzaní rodinného príslušníka do zdravotníckeho zariadenia a rovnako aj pri vyšetrení alebo ošetrení zamestnanca, kde má zamestnanec nárok na 12 dní pracovného voľna s náhradou mzdy v kalendárnom roku v každom z uvedených prípadov (oproti zákonnej možnosti sedem dní podľa Zákonníka práce).

Množstvo súčasne ponúkaných benefitov je však vo firme už dlhšie obdobie. Mohli by ste nám povedať, akým spôsobom dochádza k rozširovaniu ponuky benefitov pre zamestnancov?

Problém, na ktorý chcem poukázať, je práve v tom, že väčšina našich zamestnancov be-

rie tieto sociálne výhody už ako samozrejmosť a neuvedomujú si, že v dnešnej zložitej ekonomickej aj demografickej situácii je potrebné skutočne zväziť opodstatnenosť poskytovaných sociálnych výhod. Pri návrhoch na ich rozširovanie hodnotíme najmä to, aby sociálna výhoda bola zaujímavá pre čo možno najväčší počet zamestnancov. Medzi najčastejšie nedocenené benefity patrí napríklad poskytovanie cestovných výhod doma i v zahraničí aj pre rodinných príslušníkov zamestnanca, možnosť životného poistenia a doplnkové dôchodkové sporenie. Doplnkové dôchodkové sporenie v DDS Stabilita predstavuje perspektívnu formu starostlivosti. Najvyššia suma príspevku patrí zamestnancom na rizikových pracoviskách. Pri životnom poistení DYNAMIK Ž, ktoré je vytvorené špeciálne pre zamestnancov ŽSR, prispievame zamestnancovi ročne sumou 159,36 €. S cieľom ocenenia vernosti zamestnancov, ktorí pracujú v ŽSR už viac ako 30 rokov, boli zvýšené odmeny pri životných výročiach 50 a 60 rokov veku na sumu od 600 € do 700 €. Pri prvom odchode zamestnanca do starobného, predčasného alebo invalidného dôchodku a skončení pracovného pomeru do jedného mesiaca od vzniku nároku je odmena za každý odpracovaný rok v ŽSR zvýšená na 100 €.

Všetky výhody sociálneho programu si zamestnanci môžu nájsť v Kolektívnej zmluve ŽSR 2017 - 2018. Na ktoré by sme ešte mali čitateľov zvlášť upozorniť?

V novej kolektívnej zmluve sme sa vrátili k poskytovaniu vyrovnávacieho príplatku pri strate zdravotnej spôsobilosti. Podľa dohodnutých podmienok bude patriť tento »»»

KOLEKTÍVNA ZMLUVA ŽSR
2017 - 2018

»»» príplatok zamestnancovi vo veku 55 rokov, ktorý vykonával vybrané povolanie najmenej 15 rokov alebo bol v pracovnom pomere v ŽSR najmenej 25 rokov. Sociálnu starostlivosť dopĺňajú príspevky zo sociálneho fondu – najmä sociálne výpomoci pri mimoriadne sťažených životných situáciách až do sumy 664 € a pri dlhodobej pracovnej neschopnosti do 268 €. V tomto roku boli čiastočne zvýšené aj peňažné dary pri pracovných výročiciach zo SF, ktoré budú poskytované tiež zamestnancom na materskej dovolenke. Preventívne zameranie má v ŽSR zabezpečovanie rekondičných pobytov pre za-

mestnancov na rizikových pracoviskách a pre vybrané typové pozície zo železničnej prevádzky. V roku 2016 sa na nich v kúpeľoch Číž a Trenčianske Teplice zúčastnilo 1 101 zamestnancov. Od tohto roku bola podľa KZ do nárokovosti na rekondičný pobyt doplnená aj profesia elektromontér. Zamestnávateľ ďalej umožňuje aj účasť na rekondičnom pobyte pre zamestnancov, ktorí už nevykonávajú vybrané povolanie zo zdravotných dôvodov a pre tých, ktorí sú liečení na onkologické ochorenia a odpracovali v ŽSR desať rokov. Každodennou snahou zamestnávateľa je prispievať k zdravému životnému štýlu aj

zabezpečovaním stravovania, pre turnusových zamestnancov poskytujeme druhé hlavné jedlo v pracovných zmenách, ktoré sú dlhšie ako 11 hodín.

Chcel by som ešte upozorniť aj na nedávno schválenú sociálnu výhodu, ktorou je poskytnutie príspevku na ubytovanie v sume 200 € pre zamestnancov vo vybraných nedostatkových prevádzkových profesiách. Na príspevok majú nárok zamestnanci v prípade, že budú ochotní cestovať za prácou aj do iných regiónov, vzdialených od ich trvalého bydliska 150 a viac km.

Ďakujeme za rozhovor.
(text a foto red)

ŽSR hľadajú zhotoviteľa modernizácie úseku Poprad - Lučivná

Železnice SR vyhlásili v závere júna súťaž na zhotoviteľa modernizácie železničnej trate Žilina – Košice, konkrétne úseku Poprad – Lučivná.

Účelom stavby je modernizovať technickú infraštruktúru trate na predmetnom úseku, ktorý je súčasťou siete TEN-T a európskeho železničného koridoru č. V a pre dosiahnutie parametrov v zmysle legislatívy Európskej únie/Európskeho spoločenstva (napr. Technické špecifikácie interoperability), európskych noriem, legislatívy a noriem SR a dohôd AGC a AGTC.

Hlavnou úlohou je umožniť lepšiu prístupnosť k Transeurópskej dopravnej sieti a k dopravnej sieti susediacich štátov. Navrhovaná stavba musí po realizácii spĺňať požiadavky na zaistenie interoperability Európskeho železničného systému v zmysle zákona č. 513/2009 Z.z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

Modernizácia predmetnej trate železničnej siete pozostáva z prestavby jestvujúcej železničnej dopravnej cesty za účelom zvýšenia jej technickej vybavenosti a použiteľnosti zabudovaním najmodernejších a najprogressívnejších prvkov, a tým skvalitnením a zlepšením jej technických parametrov a ukazovateľov ako celku.



Vybudovaním modernej železničnej trate sa zvýši komfort a plynulosť jazdy, čím sa v konečnom dôsledku znížia negatívne účinky dopravy na okolité prostredie, ktoré budú eliminované aj ďalšími technickými opatreniami.

Stavba je rozdelená na tri ucelené časti stavby (ďalej len „UČS“):

- UČS 401 - Traťový úsek Poprad - Svit
- UČS 402 - ŽST Svit
- UČS 403 - Traťový úsek Svit - Štrba

Celková dĺžka modernizovaného úseku trate vrátane zastávok a železničných staníc:

- pred modernizáciou 12,879 km
- po modernizácii 12,700 km

Predpokladaná hodnota zákazky 95 502 992,71 € bez DPH bola stanovená na základe štúdie realizovateľnosti a stavba bude spolufinancovaná z eurofondov (CEF). Lehota na predkladanie ponúk uplynie 7. septembra 2017.

(pav)

V júni pribudli dva nové projekty

Reinžiniering činností Závodu služieb železníc a Zabezpečenie obstarania dvoch mobilných diagnostických prostriedkov pre meranie geometrickej polohy koľaje a defektoskopiu koľajníc sú dva nové projekty, ktoré na ŽSR pribudli v júni.

Cieľom prvého je spracovať analýzu zariadení, činností a procesov, ktoré ZSŽ Bratislava poskytuje, vypracovať a implementovať návrh optimalizovania duplicitných a nerentabilných činností v rámci ŽSR.

Hodnotené budú teda aj všetky VOJ, ktoré zabezpečujú činnosti v oblasti ubytovania, stravovania.

Druhý projekt má za cieľ vypracovať štúdiu technicko – ekonomickej efektívnosti ob-

starania dvoch mobilných diagnostických prostriedkov pre GPK a defektoskopiu koľajníc. Železnice SR majú aktuálne rozbehnutých 29 projektov a 2 programy.

(O 530)

Na najnáročnejšej stavbe sa intenzívne pracuje Modernizácia I. etapy trate Púchov – Žilina

Modernizácia trate Púchov – Žilina pre rýchlosť vlakov do 160 km/hod, konkrétne jej prvá etapa Púchov – Považská Teplá, je technicky aj ekonomicky najnáročnejšou stavbou v histórii ŽSR. Stavbu realizuje Združenie Nimnica. Celá stavba má byť hotová o necelé tri roky, jej najťažšími časťami je výstavba dvoch tunelov a tiež premostenie Váhu aj nosickej prieprady. Práve na týchto stavebných objektoch sa aj v priebehu júna a júla pracovalo mimoriadne intenzívne.

Naším sprievodcom na jednotlivých stavebných objektoch bol Július Oláh z odboru investorského GR ŽSR. Prehliadku aktuálnych prác sme začali na novom železničnom moste nad nosickým kanálom. „Zhotoviteľ tu realizoval betonáž dvoch opôr, izolačné nátery proti zemnej vlhkosti opôr a dôležité pre každú stavbu je odčerpávanie vody so stavebných pilierov,“ objasňuje J. Oláh.



Ďalším stavebným objektom, na ktorom je možné každým dňom sledovať výrazný postup prác, je nový železničný most nad nosickou priehradou. „Tu zhotoviteľ realizoval v júni budovanie základov, ich armovanie a debnenie, tryskovú injektáž, baranenie štetovnic, ako aj osadenie desiatok pilót,“ vysvetľuje J. Oláh. Počasie bolo zväčša priaznivé, a tak stroje aj ľudia pracovali naplno.



Stavebné objekty SO 44.33.30 a SO 44.33.31 majú spoločného menovateľa – tunel Diel. V oboch prípadoch pokračujú práce na razení portálov. „Na východnom sa realizuje montáž priehradovej výstuže a kari sietí, betónuje sa sedimentačná nádrž,“ vysvetľuje investor.



„Na západnom portáli zamestnanci Združenia Nimnica realizujú predpínanie lanových kotiev, betónujú vyústenia pre odvodňovacie vrty a dávajú ochranný náter betónu,“ približuje odborný opis aktuálneho diania J. Oláh.



Tunel Milochovo sa ešte len začína rýsovať, ako vyplýva z fotodokumentácie, na východnom portáli už je hotový odkop zemin, injektáž a napínanie kotiev.



Na západnom portáli sa realizujú geodetické práce, svahovanie terénu a osadenie žľabov.



„Výrazné zmeny je možné vidieť aj na stavbe železničného spodku ŽST Považská Bystrica. Konsolidačná vrstva, odkop železničného spodku koľají č. 6, 8, ako aj betonáž základových pasov a osadenie nástupištných hrán,“ dopĺňa na záver nášho monitoringu prvej etapy odborný výklad J. Oláh.

(pav), foto: Združenie Nimnica



Pri staniciach vyrastú parkoviská, ŽSR chcú spolupracovať so samosprávou

V poslednom období je badateľný nepriaznivý vývoj v dopravnej obsluhu územia, ako aj vo vývoji podielu verejnej osobnej dopravy na prepravnom trhu. Enormný rast bol zaznamenaný v individuálnej automobilovej doprave (IAD). Podľa prognóz, ak nebudú prijaté nové opatrenia, počet áut ešte bude rásť.

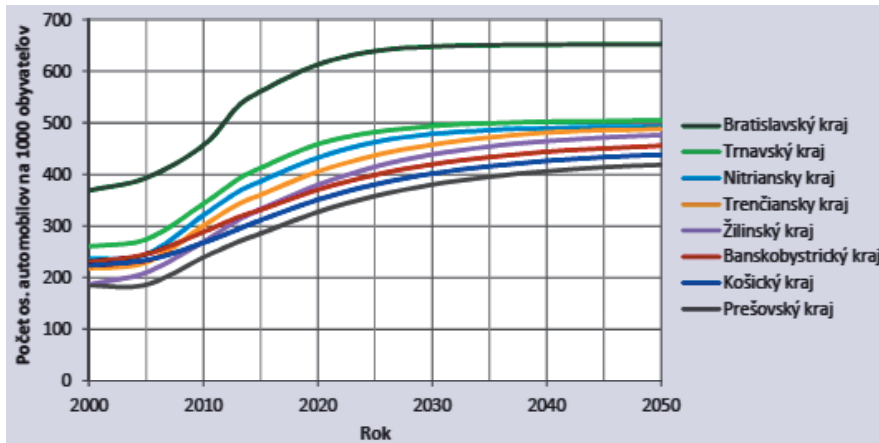
Neoddeliteľnou súčasťou opatrení na podporu verejnej osobnej dopravy je, okrem iných opatrení, aj riešenie parkovania a integrácia verejných parkovísk do tohto systému. Z uvedeného dôvodu odbor stratégie a vonkajších vzťahov GR ŽSR v spolupráci so zainteresovanými útvarmi spracoval Konceptiu parkovísk na sieti ŽSR, ktorú schválilo vedenie ŽSR v júni tohto roku.

„Cieľom koncepcie je zhodnotiť súčasné podmienky a systém parkovania, zlepšenie prístupu k železničným staniciam a zastávkam, zvyšovaniu atraktivity železničnej osobnej dopravy presunom cestujúcich z individuálnej osobnej prepravy a v konečnom dôsledku k podpore verejnej osobnej dopravy ako celku,“

konštatuje Anton Kukučka, spracovateľ projektu z odboru stratégie a vonkajších vzťahov. „Na základe viacerých kritérií bolo identifikovaných 201 lokalít na sieti ŽSR, v tom 171 lokalít vhodných pre záchytné parkoviská Park & Ride (P&R) a 30 lokalít pre parkoviská na krátkodobé parkovanie, pri ktorých bude potrebné vytvárať podmienky na riešenie parkovania pre potreby rozvoja verejnej osobnej dopravy,“ dopĺňa koncepčný materiál odboru stratégie a vonkajších vzťahov Anton Kukučka. ŽSR majú zámer riešiť výstavbu parkovísk ponukou predmetných pozemkov samosprávam na dlhodobý prenájom aj s výkonom obsluhy a správy.

V rámci koncepcie bolo navrhnuté:

- Nové parkoviská budovať predovšetkým z verejných zdrojov, v minimálnej miere využívať zdroje ŽSR.
- Správa, prevádzka a údržba parkovísk, ktorých výstavba je financovaná zo zdrojov EÚ a ŽSR, sú prijímateľom pomoci, bude zabezpečovaná príslušnými VOJ (najmä OR).
- Náklady na správu, prevádzku a údržbu parkovísk v správe ŽSR v predstaničných priestoroch budú predmetom Zmluvy o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry medzi ŽSR a Slovenskou republikou v zastúpení MDV SR.



Obrázok 1 - Odhad vývoja automobilizmu (zdroj: Dopravný model SR, r. 2016)

- Pozemky v lokalitách vhodných na parkovanie (nepotrebné pre ŽSR) budú ponúkané predovšetkým na nájom pre VÚC, mestá a obce za podmienky budovania parkovísk pre cestujúcu verejnosť.

„Oblasť riaditeľstvá zinventarizovali v júni celkom 44 lokalít ŽST, hodnotili potenciál možného parkovania, identifikovali a navrhli pozemky, ktoré by boli vhodné na prenájom pre mestá a obce za účelom zriadenia, resp. prevádzkovania parkovísk pre cestujúcu verejnosť,“ objasnil Anton Kukučka. Súhrnný prehľad o počte parkovacích miest (PM) a návrhoch na prenájom samospráve v členení podľa VÚC je uvedený v nasledovnej tabuľke. Spolupráca ŽSR so samosprávou pri riešení parkovania pri ŽSR, ale i iných otázkach súvisiacich s podporou verejnej osobnej dopravy má zásadný význam. Už v súčasnosti ŽSR v celej železničnej sieti prenajímajú, resp. sú pripravované nové nájomné zmluvy pre mestá a obce za účelom parkovania celkom v 34 lokalitách, z toho 1. etapy inventarizácie sa týkalo 13 takýchto lokalít. Do konca septembra sa uskutočnila rokovania s VÚC, dotknutými mestami a obcami s cieľom prezentovať zámery ŽSR s riešením parkovísk pri staniciach, vrátane ponuky na prenájom dotknutých pozemkov, ako aj ďalších zámerov smerujúcich na podporu verejnej osobnej dopravy.

(pav)

Kraj	Počet inventarizovaných ŽST	Potenciál parkovania celkom (PM)	Návrh VOJ OR na nájmom pre samosprávu		Ďalší potenciál (PM)
			(PM)	cca m ²	
Bratislava	7	636	215	4 707	241
Trnava	5	617	345	7 750	440
Trenčín	5	560	204	3 060	84
Nitra	5	367	239	4 215	60
Žilina	5	352	50	745	40
Banská Bystrica	6	184	115	1 775	210
Prešov	4	328	128	2 304	150
Košice	7	462	218	3 944	220
Spolu	44	3 506	1 514	28 500	1 445

Tabuľka: Potenciál parkovania pri ŽST na základe 1. etapy inventarizácie

Vzácné železničné mosty už vo výbornej kondícii

Od 13. do 30. júna nejazdili po dvoch železničných mostoch na východnom Slovensku vlaky, avšak, vo zvýšenom počte sa tu pohybovali železničiarovia. Košickí mostári a prešovskí traťováci riešili počas nepretržitej výluky opravu Hanušovského a Pavlovského viaduktu. Zrealizovali na týchto mostoch, ktoré sa nachádzajú v kilometri 36,457 a 38,985 v traťovom úseku Hanušovce nad Topľou – Lipníky, výmenu mostníc.

Košickí mostári, konkrétne z pracovísk SMÚ MO Košice a Prešov, vykonali počas nepretržitej výluky súvislú výmenu mostníc súčasne na oboch mostoch. Dôvodom bol ich nevyhovujúci technický stav. Na Hanušovskom viadukte vymenili mostári 581 a na druhom Pavlovskom viadukte 297 mostníc. Toto stručné konštatovanie za sebou skrýva množstvo „mravenčej“ práce spojenej aj s prípravnými činnosťami, medzi ktoré patrilo aj opracovanie mostníc. Pred ich dovozom na mosty už mostári demontovali staré, na mnohých miestach prehnuté mostnice, zdemontovali sa podlahy a pripravila výdreva. Pri súvislej výmene mostníc pomáhal aj minibager s otočným drapákom, avšak väčšina prác bola doslova v rukách železničiarov. Na Pavlovskom a Hanušovskom viadukte zároveň prešovskí traťováci z SMSÚ ŽTS TO Prešov opravili koľajové lôžko z dôvodu zníženia nivelity, čiže výšky koľaje. Oprava pozostávala aj z čistenia koľaj strojnicou. Následne sa zrealizovala smerová a výšková úprava koľajového lôžka do požadovaného profilu. Po 18-dňovej nepretržitej výluky môžeme práce ohodnotiť výbornou známku. „Oba mosty sú po oprave v dobrom technickom stave a nás teší, že v tak náročných podmienkach sa nikomu zo zamestnancov nič nestalo, nezaznamenali sme žiaden pracovný úraz a zvládli sme aj občasné vrtochy počasia,“ zhodnotil Ján Seman, riaditeľ MO Košice.

(sch), foto: autorka

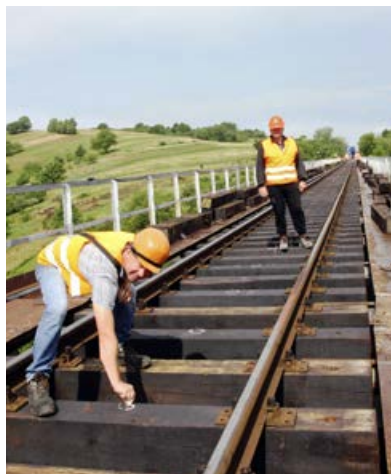


Pavlovský viadukt

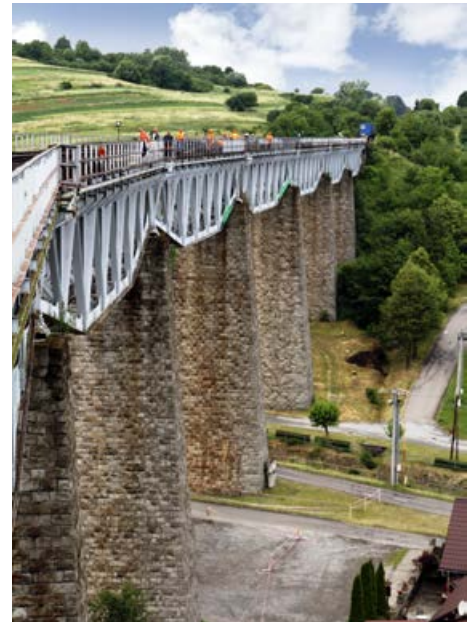
sa nachádza neďaleko zastávky Pavlovce a je vybudovaný v priamke. Most je ocelový priehradový, nitovaný s hornou mostovkou premoštuje voľný terén a potok. Viadukt je dlhý 203,7 m a najvyššie miesto nad zemou je 30 metrov.



Vedúci pracovnej skupiny SMÚ MO Prešov Jaroslav Ličák, odborný technický zamestnanec, v akcii.



Ján Vravec, správca ŽI OR Košice, výkonné pracovisko SMSÚ ŽTS TO Prešov z pracoviska Vranov nad Topľou, označuje vytýčené smerové body osi koľaje. V pozadí vedúci prevádzky Martin Sedlár, MO Košice, výkonné pracovisko SMÚ MO Prešov, vedúci prác na moste.



Hanušovský viadukt

je vzácnou technickou pamiatkou a najdlhším železničným mostom postaveným v oblúku nielen na Slovensku, ale aj v strednej Európe. Oblúkový viadukt je dlhý 394,2 metra. Postavený bol v roku 1943. Priehradové konštrukcie so skriveným spodným pásmom boli posadené na rôzne vysokých pilieroch podľa svahu údolia, ktoré tento viadukt preklenuje. Najvyšší pilier meria 28 metrov a koľajnice sú na najvyššom mieste 40 metrov nad zemou.



Traťovacké a mostárske činnosti sú pri výmene mostníc vzájomne koordinované.



Počas výluky sme na Hanušovskom viadukte zastihli aj Miroslava Kocáka, námestníka generálneho riaditeľa pre prevádzku (druhý vpravo) spolu s riaditeľom košických mostárov Jánom Semanom (vpravo) a Jozefom Horváthom, riaditeľom OR Košice (prvý zľava, vzadu).

Úrazy za prvý polrok stúpili, vedenie ŽSR vyzýva na opatrnosť pri práci

Hoci viaceré polročné ukazovatele ŽSR potešili, v oblasti úrazovosti je situácia, naopak, nepriaznivá. Za prvý polrok 2017 utrpelo registrovaný pracovný úraz 33 našich zamestnancov, čo je až o 9 viac ako vlani za prvý polrok. Najviac úrazov - 9, zaznamenali na Oblasťnom riaditeľstve v Trnave, naopak, mostári v Košiciach nemali žiadny úraz. Hoci našťastie nešlo o ťažké úrazy či ohrozenie života, na pomerne vysoké číslo zareagovalo aj vedenie ŽSR a námestník GR pre prevádzku vydal opatrenie na zníženie úrazovosti.

Registrovaný pracovný úraz znamená, že zamestnanec je práceneschopný viac ako tri dni. Najhorším z tohto pohľadu bol tohtoročný január, kedy sa zranilo až 11 zamestnancov. V tomto období vládlo veľmi mrazivé počasie, kedy teploty klesali až k mínus 30 stupňom a často snežilo. Osem ľudí sa zranilo pri odpratávaní snehu v koľajisku, z prístupových ciest, pri posunových prácach, pri zostupovaní z vozňov, pri chôdzi. Zväčša išlo o pády na zasneženom či zľadovatenej teréne. Odniesli si to narazené rebrá, chrbát, vykľbené rameno, podvrtnuté členky, kolená či zlomeniny rúk. Všetky spomenuté úrazy sa stali na pracoviskách vo vonkajšom prostredí a za nepriaznivých poveternostných podmienok. Ako upozorňuje námestník generálneho riaditeľa ŽSR pre prevádzku Miroslav Kocák, oveľa viac úrazov, až 15, vzniklo za normálnych poveternostných podmienok. „Išlo o nepozornosť, neopatrnosť, napríklad pri zostupovaní z vozňov, kedy tak muži, ako aj ženy zle došliapli alebo zakopli pri chôdzi, resp. sa pošmykli v koľajisku, na chodbách či na schodoch budov. Sú to prípady prevádzkových, ale aj administratívnych zamestnancov, ktorí utrpeli poranenia kolien, rúk, hlavy. Úplne najčastejším zranením je podvrtnutie členka. Som rád, že nikto neutrpel vážne či život ohrozujúce zranenie, musíme však viac dbať o svoje zdravie a bezpečnosť na pracovisku.



A to tak individuálne každý za seba, ako aj vzájomnou všímavosťou, informovaním o akejkoľvek hrozbe či vzájomnou pomocou,“ povedal M. Kocák. Na zníženie úrazovosti bolo nariadené všetkým vedúcim zamestnancom, aby opakovane upozorňovali svojich ľudí na bezpečný pohyb v prevádzke, aby zvýšili pozornosť pri zhoršených poveternostných podmienkach, aby boli opatrní pri chôdzi v zime, v lete, na schodoch. „Všetci musíme zvýšiť opatrnosť, všímať si, kde pracujeme, v akom teréne sa pohybujeme, čo nás všetko rozptyľuje a nedávame pritom

pozor. Napríklad, čítanie písomností alebo používanie mobilu pri chôdzi je vysoko rizikové. Prikázal som tiež pravidelne kontrolovať dodržiavanie pracovných postupov, pracovnej disciplíny, ale aj používanie osobných ochranných prostriedkov. Verím, že uvedené opatrenia prispedia k tomu, aby druhý polrok priniesol výrazne menšie číslo úrazov. Tiež apelujem na všetkých zamestnancov, aby si vo vlastnom záujme chránili svoje zdravie,“ dodal M. Kocák.

(pav), foto: sch

Vandali na Horehroní odpílili závory na železničnom priecestí

Počas prvého júnového týždňa sa na Horehroní opäť predviedli vandali – tentokrát medzi ŽST Červená Skala a ŽST Heľpa v železničnom kilometri 31,470, kde motorovou pilou odpílili brvná závor na železničnom priecestí.



Toto priecestné zabezpečovacie zariadenie je mechanické a je ovládané mechanickým pohonom prostredníctvom drôtovodov z dopravne Hláska Nová Maša na diaľku približne 1125 metrov. Dopravný zamestnanec obsluhujúci mechanické závory na ne nevidí, uzatvára ich pred odchodom vlaku zo susedných dopravní a otvára po zistení konca vlaku po príchode do týchto dopravní. Takýto prípad nie je prvý, ŽSR aj v minulosti evidujú podobné udalosti, napríklad, brvná závor odtatá sekerou či nadvihnuté a podopreté.

(pop), foto: ŽSR



V Sládkovičove sa zrazili dva nákladné vlaky

Nočná zmena z piatka na sobotu 17. júna sa v železničnej stanici Sládkovičovo začala pokojne. Zdramatizovala sa krátko po pol druhej, keď sa tam zrazili dva nákladné vlaky.

Účastníkmi zrážky na 1. staničnej koľaji bol nákladný vlak spoločnosti Express Group, ktorý prešiel návesť Stoj! a zozadu narazil do súpravy Železničnej spoločnosti Cargo Slovakia. Rušňovodič z Express Group z vlaku vyskočil a so zraneniami bol prevezený do nemocnice. Už počas jazdy medzi Sládkovičom a Sencom však oznámil výpravcovi ŽST Sládkovičovo poruchu na brzdom zariadení. Následne sa ju pokúsil nájsť a poruchu opraviť. Medzičasom výpravcovia prilahlých staníc zaviedli jazdu vlakov proti správne smeru. Vlaky tak mohli prenávať zo Senca aj po susednej ko-

ľaji. Keď rušňovodič pokazeného vlaku ohlásil, že môže pokračovať v jazde, zhruba v tom čase ho míňal rovnakým smerom nákladný vlak ZSSK CARGO idúci po susednej koľaji.

V samotnej stanici, keď chcel rušňovodič z predtým pokazeného vlaku zastaviť pred návesťou Stoj!, uvedomil si, že vlak napriek zavedeniu prevádzkového brzdenia nespomaľuje. Zachoval si chladnú hlavu a okamžite použil rýchlochinné brzdenie. Vlaky sa našťastie nezrazili veľkou rýchlosťou, takže nedošlo k vykoľá-

jeniu ani veľkým škodám, poškodená však bola výhybka.

Čo presne sa v júnovú noc stalo, a či za zrážku môže technická porucha, je stále predmetom vyšetrovania odboru bezpečnosti a inšpekcie dopravy GR ŽSR.

(bos)



Profesionál ignoroval svetlá a obchádzal závary

Absolútne zbytočná a mimoriadne tragická nehoda sa stala v skorých ranných hodinách v posledný júnový deň. Neprešla ani prvá hodina nového dňa, keď vodič osobného auta s ďalšími tromi ľuďmi nerešpektoval výstražnú svetelnú signalizáciu, nepochopiteľne obišiel spustené závary a vošiel na železničné priecestie v Haniske pri Prešove. Auto bočne narazilo do prednej časti rušňa prichádzajúceho nákladného vlaku, následne zdemovalo výstražník, aby nakoniec skončilo bočným nárazom v železničnom domčeku. Nehoda si vyžiadala život mladého muža (1994), ďalší dvaja pasažieri auta sa zranili. Je zarážajúce, že vodičom auta bol prešovský taxikár. Nehoda na takmer štyri hodiny ochromila železničnú dopravu.

Železnice SR neustále a opakovane vyzývajú vodičov, chodcov, cyklistov aj motocyklistov, aby si pri prejazde cez železničné priecestia počínali mimoriadne opatrne,

sústredili sa na prejazd, nepodceňovali riziko, aké im môže hroziť, zbytočne sa neponáhľali a neriskovali. Sekunda nepozornosti môže mať fatálne následky, tak,

ako počas tejto tragickej nehody. Zrážky s niekoľkotonovým vlakom sú mimoriadne nebezpečné a účastníci cestnej premávky často nemajú šancu takúto zrážku prežiť.

(pav), foto: ŽSR

Pokazené nákladné auto na priecestí

V stredu 20. júna krátko pred ôsmou hodinou ráno ohlásil signalista výpravcovi v ŽST Komárno stojace nákladné auto na priecestí v tesnej blízkosti trate. Keďže sa vodič nevedel s autom pohnúť, musela byť prerušená doprava a osobné vlaky boli nahradené náhradnou autobusovou dopravou (NAD).

Nakoľko auto odpadli dve kolesá na pravej strane zadnej nápravy, vodič nebol schopný posunúť plne naložené nákladné auto mimo priechodného prierezu koľaje. Z tohto dôvodu boli odrieknuté osobné vlaky a zavedená náhradná autobusová doprava (NAD) v úseku Komárno – Zlatná na Ostrove. Nákladné auto bolo odtiahnuté z priecestia a doprava na trati Komárno – Dunajská Streda bola obnovená o 10.50 hod. K poškodeniu infraštruktúry ŽSR nedošlo. ŽSR aj na základe takýchto prípadov upozorňujú vodičov, aby boli pri prechádzaní cez železničné priecestia alebo pred priecestiami mimoriadne opatrní, aby dôsledne rešpektovali pravidlá cestnej premávky, nepreceňovali svoje sily a vodičské schopnosti, brali do úvahy aktuálne poveternostné podmienky a s nimi súvisiace zmeny vozovky.

(pav)



Moderné a zároveň historické rokovacie miestnosti

V Železničných telekomunikáciách (ŽT) v rámci rokovacích miestností na 2. poschodí pribudol nový kreatívny prvok. Zámerom bolo priblížiť súčasné zobrazenie pôsobenia v oblasti informatiky a telekomunikácií v synerгии s novým logom ŽT.

V oblasti telekomunikácií bol ako nosný prvok zvolený prenos informácií, ktorý sa v čase menil od zariadení na komunikáciu prostredníctvom morseovej abecedy až po prenos hlasu cez telefónny aparát. Za pomoci Milana Lachetu, zamestnanca ŽT, ktorý pôsobí v Leopoldove, sa podarilo do „rokovačiek“ vniesť atmosféru minulých dôb, a priblížiť tak bohatú históriu poskytovania prenosu informácií železničnou sieťou. Do rokovacích miestností poskytol



telefónne prístroje aj Juraj Mikulášových z pracoviska na Trnavskej ulici v Bratislave. V druhej rokovacej miestnosti recyklovali staré plošné spoje, a takto vzniknutý materiál našiel uplatnenie pri netradičnom zobrazení nového loga ŽT, ktoré v tomto prevedení reprezentuje oblasť poskytovaných informatických služieb. Milan Lacheta zbiera a zachraňuje starú techniku, a to telefóny alebo oznamovaciu techniku na železnici. Pre ŽT poskytol už historické telefónne aparáty, krížový spínač (TESLA FP 120 17, TESLA S FP 1502, TESLA FP 150 atď.), zapisovač impulzov aj s páskou (TESLA R4) či triedičovú sadu, voliče – štvorcový volič.

S Milanom Lachetom...

O jeho záľube, ktorú ŽT kreatívne využili, sme sa s ním krátko porozprávali.

Čo vás viedlo k záchrane teraz už historickej techniky na železničiach?

Od môjho nástupu, teda 1. júla 1976, keď som chodil po jednotlivých železničných staniach v obvode Trenčianska Teplá, Trenčín, Nové Mesto nad Váhom, Trnava, Topoľčany, Prievidza a Nováky, som sa staral o oznamovaciu techniku. A pri tom, keď sa vymieňala a vyradovala zastaraná technika za novú, tak sme sa snažili zachrániť, čo sa dalo.

Čo sa nachádza vo vašej zbierke, aké exponáty máte najstaršie?

Medzi najstaršie prístroje patrí 5 a 10 klapkový zapojovač, telefón s prezývkou „K“ z roku 1948, telefón s rotačnou číselnicou z roku 1963. Na súčasnom pracovisku v Leopoldove sa nachádzajú rôzne prístroje, napríklad telefón SELEKTOR (typ T53a), ktorého zvláštnosťou je vlastná sieť, telefónny prístroj 1000 s 3 dotazmi, technika z 50-tych rokov, časti voličovej ústredne ÚSTD, pre 3-miestne a 4-miestne číslovanie, boli vybavené štvorcovými

voličmi (krokové) a pevne pripojenou reléovou sadou. Niektoré prístroje a zariadenia sa nachádzajú na ŽST Bratislava východ.

Aké máte najnovšie prírastky v zbierke?

V poslednej dobe je to už s obstarávaním ťažšie, za tie roky sa už na väčšine železničných staníc, dopravných kancelárií vymenila technika. Ale ešte stále sa nájdu aj 50-ročné prístroje na starších či malých staniach. Dokonca od roku 2002 po zmene infraštruktúry sa od OZD odčlenila oznamovacia technika, najmä malé telefónne ústredne USHD 2/10 ŽATÚ 1/4 k ŽT a zmenila sa rajonizácia. Tak som sa musel znovu vrátiť k staršej technike v prevádzke.

A keď kolegovia v práci ešte niečo nájdu, určite to nevyhodia. Dnes je už „exponát“ aj mobilný telefón NOKIA 3310.

Touto cestou sa chceme poďakovať našim kolegom za poskytnuté predmety do rokovacích miestností, kde budú reprezentovať našu históriu a posun techniky za tie roky vpred a za kreatívny prístup všetkých, ktorí majú na tomto zveladení svoj podiel.

(ŽT), foto: Ondrej MLYNKA

Opravili tri železničné priecestia

Zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Trebišov vykonali v prvej polovici júla komplexnú opravu troch úrovňových priecestí. Konkrétne išlo o priecestia v km 37,497 a 30,504 na trati Michalany – Medzilaborce pri obci Krásnovce a Bánovce nad Ondavou, a takisto v súbehu tratí Maťovce – Haniska pri Košiciach ŠRT a Bánovce nad Ondavou – Maťovce v km 22,820 a 35,414 pri obci Budkovce.

Opravné práce prebiehali v dvoch etapách. Pri prvej sa vykonala výmena kolajového roštu a štrkového lôžka s provizórnou úpravou priecestnej vozovky. S týždenným odstupom v rámci druhej etapy sa zrealizovala definitívna výšková poloha kolaje a následne aj asfaltová úprava vozovky. Napriek tomu, že bol použitý lacnejší variant priecestných konštrukcií s ochrannými kolajnicami na upravených podkladniciach, dosiahlo sa výrazné zlepšenie plynulosti prechodu cez uvedené priecestia. „Takto upravená cestná vozovka na úrovňovom krížení je z pohľadu vodičov zrovnateľná s celopryžovou konštrukciou. Máme s touto technikou naozaj dobré dlhoročné skúsenosti, zabezpečí vysokú stabilitu železničného prejazdu, má vysokú životnosť a je lacnejšia,“ skonštatoval Benjamín Klubert, vedúci SMSÚ ŽTS TO Trebišov.

(sch), foto: SMSÚ ŽTS TO TV



Unikátny Légiovlak dva mesiace po Slovensku

Historický Légiovlak zavíta od prvého augusta do deviatich slovenských miest. Jediné múzeum na koľajách zorganizovala Československá obec legionárska (ČSOL) a Nadačný fond Legie 100, v spolupráci s Ministerstvom obrany SR, Železnicami SR, Nadáciou Milana Rastislava Štefánika Bratislava, Klubom historickej techniky Zvolen, Slovenským technickým múzeom a Múzejno-dokumentačným centrom Bratislava.

Expozícia Légiovlaku je určená pre odborníkov aj verejnosť všetkých vekových kategórií, pamätníkov a ich potomkov, ale predovšetkým deti a mládež. Súčasťou výstavy je aj množstvo dobových dokumentov a artefaktov. Posádka vlaku v dobových uniformách sprevádza návštevníkov vlakom s odborným výkladom a vie pomôcť aj s dohľadom predka – legionára.

Unikátny Légiovlak je vernou replikou legionárskeho vlaku – ešalónu z obdobia rokov 1918 – 1920. Hlavnou myšlienkou projektu je navrátiť do povedomia verejnosti odkaz zakladateľov moderného štátu. „**Máme veľkú radosť, že Légiovlak môžeme ukázať na Slovensku. Vzdávame tým hold i legionárom, ktorí padli v bojoch o juhoslovenské hranice s Maďarmi v roku 1919,**“ uviedol Jindřich Sitta, 1. zástupca ČSOL.

Légiovlak tvorí 13 zrekonštruovaných vozňov a predstavuje vojenské ešalóny prepravované železnicou, ktorými sa desaťtisíce československých legionárov prepravili naprieč Ruskom po Transsibírskej magistrále, pričom pri prejazde museli bojovať s bolševikmi. Pre čo najväčšiu autenticnosť a priblíženie podoby legionárskych vlakov a životných podmienok legionárov, ich bojovej činnosti a zvykov, boli vybrané najčastejšie používané vagóny. Súprava vlaku sa skladá z vozňa poľnej pošty, teplušky, plukovnej predajne, ubytovacieho, filmového, dielenského, krajčírskeho, zdravotníckeho, štábného, veliteľského, obrneného a dvoch plošinových vozňov.

(pav)



Prezentácie historického LÉGIOVLAKU 2017 v slovenských mestách:

1. - 6. august 2017 / **Žilina**, železničná stanica
2. - 9. august 2017 / **Dolný Kubín**, železničná stanica
11. - 13. august 2017 / **Poprad**, železničná stanica
15. - 16. august 2017 / **Medzilaborce**, železničná stanica
18. - 20. august 2017 / **Humenné**, železničná stanica
22. august - 3. september 2017 / **Košice**, Hlavná ulica
5. - 10. september 2017 / **Zvolen**, osobná stanica
12. - 17. september 2017 / **Nitra**, železničná stanica
19. - 28. september 2017 / **Bratislava**, Múzeum dopravy

Nový podchod na hlavnej stanici bude hotový za pol roka

Na každé nástupište povedie bezbariérový výťah

Železnice SR podpísali zmluvu na prvú z viacerých menších rekonštrukcií na bratislavskej hlavnej stanici. Spoločnosť Metri, s. r. o. Bratislava zrekonštruuje bývalý služobný podchod určený pre prepravu batožín a vytvorí prístupy pre imobilných cestujúcich, matky s kočíkmi či cestujúcich s veľkou a ťažkou batožinou na všetkých nástupištia.

Na každé nástupište povedie moderný presklený bezbariérový výťah. Celková zmluvná cena, ktorá je výsledkom výberového konania, predstavuje 1 468 000 € bez DPH a bude hrazená z vlastných zdrojov ŽSR.

Vybudovaním bezbariérového priestoru sa tak vyrieši jeden z najväčších problémov cestujúcich na jednej z najstarších a najvyťaženejších železničných staníc na Slovensku. V druhom júlovom týždni sa uskutočnila vstupná porada ohľadom zabezpečenia nevyhnutných procesov v ŽST Bratislava hl. stanica. Pred samotnou realizáciou stavebných a montážnych prác budú zabezpečované prípravné práce. Následne, po odovzdaní a prevzatí stavby zhotoviteľovi, bude stavba zrealizovaná do šiestich mesiacov.

Podľa zmluvy je potrebné preložiť rozvody inžinierskych sietí ŽSR (EE, OZT, ŽT, kanalizácia), vykonať sanáciu terajšieho batožinového podchodu a výtahových šacht, vypracovať a dodať projektovú dokumentáciu na realizáciu stavby. Vynovenie čaká celý batožinový priestor, vrátane nových výťahov, kamerového systému, informačného systému, osvetlenia. Do priestoru batožinového podchodu bude vstavaná samostatná konštrukcia, ktorá oddelí



Starý batožinový podchod sa zmení na nový moderný podchod pre cestujúcich s modernými výťahmi.

verejný priestor od technickej chodby, do ktorej budú preložené existujúce rozvody vedené v súčasnosti po strope a stenách. Priestory dostanú nové povrchové úpravy. Na 1. – 4. nástupišti budú vymenené štyri existujúce výťahy a na 5. nástupišti bude vybudovaný nový výťah.

(pav), foto: autorka

Po plánovanom cvičení, nasledoval reálny zásah

Júnové súčinnosťné cvičenie, ktoré sa uskutočnilo v NŽST v Sklenom pri Handlovej, preverilo nielen našich zamestnancov, ale aj záchranné zložky. Počas cvičenia zrejme nikomu nenapadlo, že začiatkom júla budú opäť postavení pred rovnaký problém, ale už v realite. Cisternovému vozňu, prevážajúcemu nebezpečnú látku, začal cez vypúšťací ventil unikať hydroxid sodný. Vlak smeroval do Nižného Hrabovca a s celou situáciou sa museli popasovať v ŽST Zvolene, kde vlak svoju jazdu pre túto komplikáciu skončil.

Únik nebezpečnej látky zistili pracovníci pri vykonávaní konečnej technickej prehliadky vlaku. Išlo o 48,68 percentný roztok hydroxidu sodného. Hasiči vykonali všetky potrebné opatrenia na to, aby látka neunikala, ale na miesto bola prizvaná aj zásahová jednotka prepravcu, Fortischem a. s., Nováky. Pri úniku nebezpečnej látky nedošlo k zraneniu osôb ani ku kontaminácii prostredia. Po utesnení ventilu, z ktorého látka unikala, vlak pokračoval do Nižného Hrabovca, kde aj pôvodne smeroval.



Staničná budova v Sklenom pri Handlovej.



Záber z dopravnej kancelárie pri taktickom cvičení, ktoré sa uskutočnilo v Sklenom pri Handlovej.



NŽST Zvolen - východ. Na tejto fotografii je zachytený reálny únik hydroxidu sodného cez vypúšťací ventil.

Súčinnosťné cvičenie, i keď len s fiktívnou hrozbou, bolo rozdelené do dvoch častí. V tej prvej išlo o mimoriadnu udalosť, vyvolanú lesným požiarom s hrozbou explózie skladov pri obci Sklené pri Handlovej. Druhá časť mala tiež preveriť súčinnosť záchranných zložiek a zamestnancov ŽSR, preukázať či sú ich postupy správne a dokázať patrične reagovať na únik nebezpečnej chemickej látky zo železničnej cisterny. Táto situácia bola teda absolútnou predlohou udalosti, ktorá reálne nastala neskôr, 4. júla vo Zvolene.

(ika), foto: Tatiana BERNÁTOVÁ



...a opäť len simulácia situácie úniku nebezpečnej látky.

Spadnutý strom poškodil staničnú budovu Vígľaš

Silný vietor, ktorý úradoval koncom júna, narobil na železnici opäť škody. Tentokrát však vyvrátené stromy nepopadali do koľajiska, ale na strechu staničnej budovy vo Vígľaši. Vyvrátená lipa poškodila dažďové žľaby, zvody, nosnú konštrukciu strechy aj s krytinou. Dokopy sa tak škody vyšplhali na približne 3000 €.

(ika), foto: V. OSLANEC

Poškodená budova z vonkajšej strany.



Spadnutá lipa sa aj takto „zahryzla“ do strechy staničnej budovy vo Vígľaši.



Strom poškodil väčšinu strechy.

Skaly už padať na trať nebudú

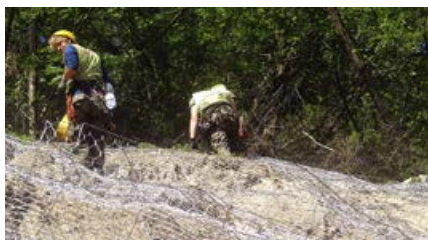
Skalné bralo v blízkosti zastávky Píla v železničnom úseku Kriváň – Lovinobaňa už nebude ohrozovať bezpečnosť tejto trate. Bralo je kompletne zasieťované a zaistené tak, aby do koľajiska už nepadali zvetrané kusy skál.

Prvé práce začali už začiatkom mája a v niekoľkých ďalších výlukách pokračovali až do polovice júla. Bolo potrebné odstrániť náletové dreviny a uvoľnené skaly, potom sa navrtávali diery, do ktorých sa ukotvili tyče

v dĺžke 6 až 8 metrov. Nasledovalo zasie-

ťovanie skalného zárezu pletivom a upevnenie ochranných sietí o kotevné tyče. Vyčistená je aj priekopa od napadaných skál popri skalnom záreze a zrealizovaná bola aj úprava štrkového lôžka do profilu. Sanáciu skaly a jej zasieťovanie mala na starosti firma Rocknet, s. r. o. Súčasťou tejto „skalnej hory“ je aj tunel Píla, postavený v roku 1871 a prestavený v roku 1948. Má dĺžku 125 m a vlaky ním nejazdia približne 30 rokov. Údržbové práce sa v ňom nevykonávajú, len dohliadacia činnosť, ktorá nám vyplýva zo zákona a interných predpisov. Kultúrnou pamiatkou tunel nie je.

(ika), foto: autorka



Pracovníci z firmy Rocknet, s. r. o. mali na starosti zasieťovanie celého skalného brala.



Skala je zasieťovaná a zabezpečená pred padaním skál.



Prvý väčší zosuv skál bol v roku 2008 a druhý v roku 2013.



Skala v Píle je súčasťou tunela, cez ktorý už vyše 30 rokov nejazdia vlaky.

Kultúrna pamiatka

Dáma v najlepších rokoch

Výpravná budova železničnej stanice v Ružomberku bola sprevádzkovaná v súvislosti s výstavbou Košicko - bohumínskej železnice v roku 1871. Postavili ju podľa vtedy aktuálneho vzorového listu pre výpravnú budovu III. triedy, ako jednoduchý dvojpodlažný kubus, alebo aj budova v tvare kocky so sedlovou strechou a rovnomerne rozloženými okennými osami.

Na strane odvrátenej od koľajiska budovu charakterizoval mierne vystupujúci stredný rizalit, čo v taliančine znamená výstupok. Keďže rozvoj mesta Ružomberok napredoval rovnako ako výstavba odbočujúcej úzkorozchodnej trate Ružomberok - Korytnica a darilo sa najmä priemyslu, staničná budova bola v roku 1912

rozsiahlo prestavaná. Prestavbu výpravnej budovy a jej rozšírenie do dnešnej podoby realizoval Gejza Grohe. Výpravná budova je kultúrnou pamiatkou a s ohľadom na tento fakt ju čaká rozsiahla rekonštrukcia za takmer 100 000 €.

(ika), foto: autorka





Malý výlet veľkým vlakom

Dvadsiatka detí z košickej materskej školy na Humenskej ulici bola minulý mesiac spolu s učiteľkami na exkurzii na košickej stanici. Vtedajší prednosta stanice Ján Mi-

ženko im priamo v dopravnej kancelárii, ale aj na peróne porozprával o práci železničiarov a fungovaní železničnej dopravy na stanici. Zážitok však najviac umocnila cesta vlakom. Prednosta stanice deti sprevádzal aj vo vláčiku, kde sa rozprávali o tom, ako sa majú vo vlaku a na železnici správať. Pomôckou bola kniha Želkova škôlka. Radosť zažili aj pri vystupovaní, kde ich na najbližšej rýchlikovej stanici čakal prednosta stanice Kysak – Emil Kičura. Ten prevzal štafetu rozprávania tentoraz o kysackej stanici a železničnom povolaní. Prednostovia staníc deťom nachystali aj malé občerstvenie a darčeky. Na oplátku dostali veľké

poďakovanie od učiteľiek, ale aj malých výletníkov. Malý výlet veľkým vlakom aj vďaka prednostom dopadol na jednotku.

(sch), foto: autorka



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 JÚNOVEJ FOTOHÁDANKY JE:

ŽST Markušovce

VÍTAZOM SA STALA A VECNÚ CENU ZÍSKAVA:

Lucia KIRIPOLSKÁ zo Spišskej Novej Vsi

BLAHOŽELÁME!

- Prečo sa ten pes tak vyhýba námestiu? -Ale ... tajnička.				Pomoc: bani, Gera, SLO	jemná hmla	existoval	elektrónvolt (skr.)	hlavná zložka betónu	starší taliansky televízny seriál	Zolov román	MPZ Slovinska	EČV okr. Tvrdošín	H ₂ O	mýlka, chyba		
				diváci												
				1												
				arabský člen			názov							dysprózium (zn.)		
akže			časť košeľa								klesli					
Jozef Vysočani	prudko hore alebo dole	štýl plávania	argón (zn.) Olympijské hry (skr.)		mesto v Nemecku bendžo (pôvod.)						nasával					
											vrch v Čechách					
výkon skokana					pestúnka (zastar.) zvrtné zámeno					primát			batoh	moravské mesto		
										dom.meno Timoteja						
4				slaný, po anglicky turecký hodnotár					hypnotický stav							
									usmerňoval niečí pohyb							
rádium (zn.)			rumunský peniaz podradov. spojka						tam							
2																
3																
mastná tekutina					kyprilo zem pluhom									cudzie mužské meno (Ján)		

Výstava „I am in“ v Trenčíne

Sú cudzinci, a predsa sa cítia Slovákmi. Ich čiernobiele fotografie si môžu pozrieť cestujúci a návštevníci Trenčína na nezvyčajnej výstave priamo na peróne železničnej stanice Trenčín.

Projekt „I am in“ Aleša Vojtášeka prostredníctvom portrétov osobností, narodených za hranicami Slovenska, avšak dnes už plne etablovaných na Slovensku, má ambíciu ukázať aj dobré stránky migrácie a následnej integrácie. Výtvarník a fotograf si vybral osobnosti z každej sociálnej oblasti. Medzi vystavenými fotografiami je majiteľ vietnamského bistra, zakladateľka prestížnej anglickej škôlky, hematológ, výtvarník, tanečníčka, speváčka, expert na energetiku. Aby pri každom portréte bolo jasné, v akej oblasti naturalizovaný Slovák vyniká, každý portrét dopĺňa farebná fotografia charakterizujúca pracovnú oblasť dotyčného. Bez ohľadu na ich minulosť ich spája to, že žijú a pracujú na Slovensku, a to veľmi úspešne.

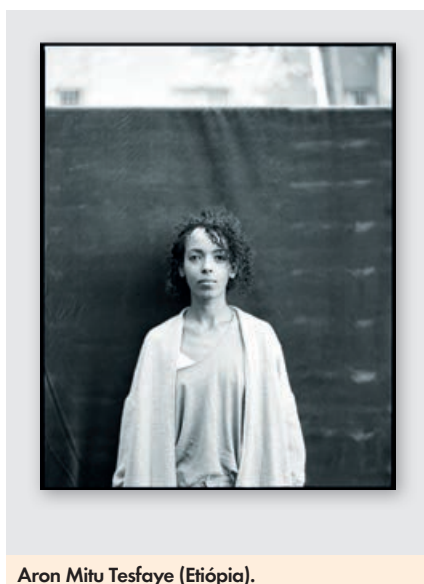
(pav), foto: Aleš VOJTÁŠEK



Nezvyčajné fotografie sa v Trenčíne tešia veľkému záujmu cestujúcich.



Medzi vybranými osobnosťami je aj známa speváčka Celeste Buckingham.



Aron Mitu Tesfaye (Etiópia).



Nam Nguyen Doan (Vietnam).

„Staničkári“ zrenovovali stanicu v Zemianskej Olči

Hovoria si „staničkári“ a ich zásluhou dostala železničná stanica v Zemianskej Olči krajšiu tvár. Reč je o žiakoch, ktorí pripravili obdivuhodný projekt, usilovne pracovali niekoľko mesiacov a ich zásluhou je oľčianska stanica oveľa krajšia.

Deti zo základnej školy v Zemianskej Olči prezentovali seba, ale aj svoju školu veľmi pekným činom. Pod vedením pedagógov



Interiér budovy pripomína skôr príjemné sedenie v obývačke, ako na stanici.

sa postarali o vynovenie nielen okolia železničnej stanice, ale aj o skrášlenie samotnej budovy stanice. Žiaci sa takýmto spôsobom zapojili do projektu Roots & Shoots, ktorého úlohou bolo pritiahnúť mladých do tvorby a ochrany prostredia, v ktorom žijú a urobiť v ňom pozitívne zmeny. Skupinu žiakov, ktorí sa zúčastnili prác, tvorilo 25 detí. Začiatkom mája sa pustili do práce. Každý zo žiakov chcel byť užitočný, čo sa krásne odrazilo na celkovom výsledku. Venovali sa záhradníckym, stolárskym a maliarskym prácam. Okrem toho nezabudli ani na médiá, ktorým slávnostne prezentovali novú stanicu. Stanica na prvý pohľad upúta svojou farbou, dostala aj nové okná, čakáreň vonia čistotou a na stenách sú namalované krásne prírodné motívy. Žiaci sa postarali aj o záhradku vedľa sta-



Vynovená stanica aj okolie v Zemianskej Olči je vydareným dielom žiakov tamojšej základnej školy.

nice, kde možno vidieť mnoho zelene, kvetov aj krmidlá. Niekoľkomesačná usilovná práca žiakov priniesla svoje ovocie. Ved' napokon posúďte sami...

(bos), foto: autor

RENDEZ už po devätnásťkrát a s rekordnou návštevou

Malí, mladí, starší, aj tí skôr narodení, jednoducho tisíce milovníkov, nadšencov, obdivovateľov, ale i podporovateľov železnice zavítali tento rok na už 19. ročník Celoslovenského zrazu historických železničných vozidiel - Rendez 2017 v Bratislave.

„Zaznamenali sme skutočne nezanedbateľný nárast návštevníkov, čo nás mimoriadne teší. Vyplýva z toho, že železničná nostalgia a železničná doprava vôbec stále dokáže prilákať a upútať veľké množstvo ľudí,“ netají nadšenie vedúci Múzejno-dokumentačného centra Michal Tunega. Celkové číslo tých, ktorí si 19. ročník Rendezu nenechali ujsť, takmer dosiahol hranicu 7 000.

Návštevníkov prilákali obľúbené mimoriadne vlaky, ktoré záujemcov priviezli v smere od Trenčianskej Teplej, Malaciek, Nitry a z bratislavských lokalít, ale aj nostalgické vlaky, vypravené v rámci podujatia ako atrakcia. Absolútny obdiv však zožali predovšetkým parné rušne z Čiech, Maďarska a Rakúska, či skoro kompletná flotila prevádzkyschopných vozidiel zo zbierok MDC ŽSR. Jedinečný bol aj motorový rušeň T 499.0002 prezývaný Kyzlop, ktorý na Slovensko prišiel vďaka spolupráci s Českými dráhami. V neposlednom rade záujemcov upútala vojenská ukážka, ktorá mala byť pripomenutím bojov v okolí Kráľovej Lehoty v roku 1944. Takže ak ste nemali tú možnosť, nech sa páči, aspoň malá fotografická ochutnávka z Rendezu 2017.

(pav), foto: pav a Michal TUNEGA, MDC

