

ROČNÍK XXV ŽELEZNIČNÝ AUGUST 2017

SEMAFOR

MESAČNÍK ZAMEŠTNANCOV ŽELEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY



Horúčavy aj víchrica potrápili železniciu

Rozsiahla výluka na harmaneckej štreke

Centralizácia činnosti ľudských zdrojov

Foto: David BOZSAKY



Generálny riaditeľ ŽSR a prevádzkový námestník na kontrolnom dni

Naši ľudia si zaslúžia obdiv, pracujú v extrémnych podmienkach

Priamo na stavbách si členovia vedenia ŽSR v posledný augustový deň preverili, ako pokračujú výlukové a modernizačné práce v okolí Banskej Bystrice a Púchova. Svoju cestu začal generálny riaditeľ ŽSR v sprievode námestníka generálneho riaditeľa pre prevádzku Miroslava Kocáka na mostoch v Dolnej Štubni, aby sa následne presunuli na modernizovaný úsek Púchov – Považská Teplá.



Ján Seman, riaditeľ Mostného obvodu Košice vysvetľuje rozsah a technológiu výmeny mostníc a stykových platní.

V úseku ŽST Banská Bystrica - Odbočka Dolná Štubňa sa realizuje od 24. júla nepretržitá výluka koľaje (podrobné info o výluche sa dočítate na str. 6). Rozsiahle opravné práce si aj napriek zložitému prístupu priamo na dotknutých mostných objektoch pozreli obaja členovia vedenia s podrobným popisom prác riaditeľom Mostného obvodu Košice, Jánom Semanom. Generálny riaditeľ a námestník GR pre prevádzku sa zaujímali detailne o technickú stránku vykonávaných prác, ako aj o pracovné podmienky našich ľudí, ktorí pracujú vo výluche v ťažkých podmienkach a vo veľkých horúčavách.

„Podrobne sme si prešli časť vylúčeného úseku, oceňujem, že je nepretržitá výluka koľaje využitá na opravné práce železničnej infraštruktúry v celom vylúčenom úseku koľaje,“ uviedol M. Kocák priamo na jednom z mostov. „Pozrel som si naživo, ako sa realizuje rekonštrukcia mosta, výmena mostníc, nitovanie, a to aj napriek môjmu strachu z výšok. Naši zamestnanci si zaslúžia obdiv a poďakovanie, naozaj pracujú v extrémne náročných podmienkach,“ opísal svoje pocity generálny riaditeľ ŽSR Martin Erdössy.

Kontrolný deň potom pokračoval na stavbe modernizácie trate Púchov – Žilina, jej I. etapy. M. Erdössyho a M. Kocáka sprevádzal riaditeľ odboru investorského GR ŽSR Jozef Veselka, zástupca zhotoviteľa stavby, generálneho projektanta REMING CONSULT a. s., ako aj stavebného dozoru. „Priamo na stavbe sme riešili aktuálne problémy, mimoriadne udalosti a zistenia, ktoré si vyžadujú bezodkladné riešenie a koordináciu všetkých zainteresovaných zložiek,“ uviedol generálny riaditeľ ŽSR M. Erdössy. „Prioritou sú preložky inžinierskych sietí, likvidácia čiernej skládky odpadu, ktorú odhalil zhotoviteľ stavby a náhradná bytová výstavba pre dotknutých obyvateľov,“ dodal generálny riaditeľ. Pozornosť sa tiež venovala zisteným geologickým odchýlkam, nakoľko geologické podlažie je podľa projektu iné ako zistená realita predovšetkým u mostných objektoch a tuneloch. Uvedené riziká môžu mať vplyv na časové, vecné a finančné plnenie stavby. Námestník GR pre prevádzku Miroslav Kocák sa venoval otázkam spojeným s potrebou výlukových časov. Generálny riaditeľ a prevádzkový námestník si pozreli najvýznamnejšie rozostavané úseky a stavebné objekty, a to železničný most nad nosickou priehradou a portály budúcich tunelov.

(pav), foto: Ľubomír KAŠIAR

Aktualizovaný investičný plán, bilancia reklamácií a poistných udalostí



Na údržbu infraštruktúry chýba 55 miliónov €

Aktualizovaný investičný plán, chýbajúce financie na údržbu, bilancia reklamácií (dočítate sa bližšie na str. 3) a poistných udalostí. To sú zásadné dokumenty, ktoré okrem aktuálnej prevádzkovo-ekonomickej situácie riešili júlové a augustové porady vedenia.

Za 32 týždňov tohto roku ŽSR plnia grafikon verejnej dopravy v relatívnom plnení na 98,70 %. Intenzívne pokračuje moderni-

zácia a výluková činnosť, v číselnom vyjadrení ŽSR realizovali 185 plánovaných výluk, ktoré ovplyvnili 887 osobných vlakov. Zároveň sme zaznamenali 73 neplánovaných výluk s meškaním 98 vlakov. Tržby za použitie železničnej infraštruktúry dosiahli 50,1 miliónov €, pričom celkové plnenie plánu tržieb z úhrad za použitie ŽI dosiahli 102,09 %.

Vedenie ŽSR schválilo na svojom poslednom júlovom zasadnutí návrh I. aktualizácie Investičného plánu zabezpečovaného z vlastných zdrojov aktiváciou na rok 2017.

Na základe Východísk podnikateľského plánu pre roky 2017 – 2019 bol limit pre aktiváciu dlhodobého hmotného a nehmotného majetku stanovený na tento rok vo výške 10 miliónov €. Tento limit bol navyšený na 10,805 miliónov €. Týka sa nevyhnutnej potreby zabudovania vyzískaného materiálu v zozname OR Trnava vo výške 439 309 €, ako aj materiálu z nedokončených investícií (175 700 €). Ostatné financie v hodnote 189 991 € sú určené pre účely výkonov VOJ pri rekonštrukcii a modernizácii stavieb dodávateľským spôsobom. »»

NA OBÁLKE

Rušenie jedného zo železničných mostov medzi Šaľou a Trnovcom nad Váhom.



» Členovia vedenia ŽSR vzali na vedomie aj prehľad poistných udalostí k polroku 2017. Za šesť mesiacov ŽSR evidujú 195 poistných udalostí s celkovou výškou škody 560 tisíc €. Ide o poistné udalosti spôsobené odcudzením, vandalizmom, živlom, o lom stroja, poškodenie skla a tiež zodpovednostné škody. ŽSR majú poistený dlhodobý majetok od roku 2008, v súčasnosti je platná poistná zmluva od mája 2017 do apríla

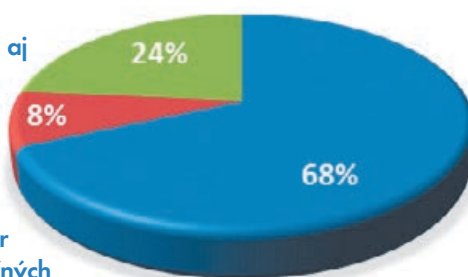
2020 v Allianz – Slovenská poisťovňa a. s. Generálny riaditeľ ŽSR Martin Erdössy schválil aj požiadavku na navýšenie bežného transferu na prevádzkovanie železničnej infraštruktúry. Na túto činnosť dostávajú ŽSR od roku 2014 financie v nezmenenom objeme 250 miliónov €. Hoci ŽSR žiadajú o navýšenie týchto financií, tieto požiadavky zatiaľ neboli akceptované. Kvôli nedostatočnému transferu ŽSR pristúpili k zme-

ne cyklov údržby – predĺženiu periodicity, k používaniu zjednodušených technologických postupov a k údržbe v redukovanom rozsahu. Odložená údržba sa tak začala kumulovať a je potrebné ju v čo najkratšom čase dofinancovať. Ročná potreba dodatočných nákladov na údržbu železničnej infraštruktúry predstavuje 55,3 milióna € počas štyroch rokov. Uvedený materiál ešte musí schváliť Správna rada ŽSR.

(pav)

Najčastejšie reklamujeme materiál, najmenej služby

Už v minulosti sme vás v Ž semafore informovali, že aj v prostredí našej firmy je možné voči externým dodávateľom uplatňovať reklamácie, a to sa týka všetkých služieb, tovarov či investícií. Odbor financovania, účtovníctva a daní (O 310 GR ŽSR) vytvoril v roku 2014 jednotný proces a tiež centrálnu evidenciu reklamácií, čím sa získal ucelený prehľad. Tento odbor je aj gestorm príslušnej internej smernice a v polročných intervaloch spracováva ucelenú informáciu o stave reklamácií. Sumarizácia posledného polroku ukázala, že celkový počet zaevidovaných reklamácií bol v počte 281 prípadov.



POČET ZAEVIDOVANÝCH PRÍPADOV PODĽA PREDMETU REKLAMÁCIE

- MATERIÁL (192)
- SLUŽBY (23)
- INVESTÍCIE (66)

Reklamačné konania sa z pohľadu smernice delia na 3 skupiny, a to na reklamáciu materiálu, služieb a investícií.

NAJVIAC SA KAZILI MOBILNÉ TELEFÓNY

V reklamáciách materiálov bolo zaznamenaných až 87 reklamácií mobilných telefónov v celkovej hodnote 11 421,21 €. Uznaných bolo 79 reklamácií, zamietnutých 7, a to z dôvodu, že neboli splnené záručné podmienky, jedna reklamácia je otvorená. Druhou najčastejšou položkou je nábytok – patria sem kancelárske stoličky, kreslá, lavice či podložky. Vyreklovalo sa spolu 34 kusov v hodnote 8 271,51 €. V priebehu prvého polroka sme zaznamenali 192 prípadov reklamácie materiálov, z toho 24 prípadov bolo zamietnutých. Išlo najmä o prípady, kedy neboli splnené záručné podmienky, poškodenie nevzniklo štandardným používaním, bola pri jeho používaní použitá hrubá sila, chyba materiálu sa pri testovaní výrobcom neprejavila alebo na reklamáciu bol daný nesprávny tovar. Celková hodnota neuznaných reklamácií predstavuje 4 925 €. „Reklamácie materiálu sú medzi zamestnancami pomerne rozšírené a aj najviac využívané. Vybavujú sa priebežne bez väčších zdržaní a problémov,“ hovorí Andrea Duráková, zástupkyňa riaditeľky O 310 GR ŽSR.

AJ NESPRÁVNU FAKTURÁCIU JE MOŽNÉ REKLAMOVAŤ

Druhou skupinou reklamovaných produktov sú služby. V období od januára do konca júna bolo reklamovaných 23 služieb, z čoho sa zamietol iba 1 prípad. Až 13 prípadov reklamácií služieb sa týkalo nesprávne vyfakturovaných le-

kárskych prehliadok. Zamietnutá reklamácia návaru bola podľa vyjadrenia dodávateľa v nedotiahnutých upevňovadlách na srdcovke, čím došlo k poškodeniu návaru. Po reklamačnej lehote sú 2 reklamácie, pri ktorých ide o slabé upevnenie dielov po obvode prístrešku a reklamáciu faktúry nehodovej udalosti. Odbor financovania, účtovníctva a daní upozorňuje, že reklamácie služieb nie sú zatiaľ veľmi rozšírené.

AKO POSTUPOVAŤ PRI REKLAMÁCIÍ?

Bližší postup pre uplatňovanie reklamácií pre jednotlivé predmety reklamácie je popísaný v internej smernici k postupu uplatňovania práva na reklamáciu voči externým dodávateľom.

Vo všeobecnosti však platí, že ak interný zákazník (každý zamestnanec ŽSR) zistí, že existuje dôvod na reklamáciu:

- ✓ zašle podnet na reklamáciu zodpovednej osobe podľa smernice,
- ✓ pri posúdení opodstatnenosti zodpovedná osoba vyplní reklamačný protokol (je dostupný na intranete ŽSR) a zasiela ho garantovi pre reklamácie a na e-mailovú adresu reklamacie@zsr.sk, kde hlavný manažér zabezpečí zaevidovanie do centrálnej evidencie reklamácií a pridelenie jedinečného čísla,
- ✓ garant pre reklamácie preverí zmluvné a reklamačné podmienky a zašle reklamáciu dodávateľovi,
- ✓ o výsledku reklamácie je následne informovaný interný zákazník.

PREDMETOM REKLAMÁCIÍ SÚ AJ INVESTIČNÉ PROJEKTY

Reklamovaných investícií bolo v predchádzajúcom polroku 66. Patrí sem široká škála porúch a nedostatkov - napríklad rôzne defektopické poruchy železničného zvršku (napríklad v Púchove či v Beluši), porucha interiérového osvetlenia v ŽST Dubnica nad Váhom či pokazené krovinorezy. Zamietnutých bolo 10 reklamácií, a to najmä z dôvodu, že sa vzhľadom na projektovú dokumentáciu javia ako neopodstatnené. „V oblasti reklamácie investícií evidujeme vo väčšine prípadov nedodržanie termínu ukončenia reklamácie. Z nášho pohľadu sa zdá, že toto oneskorenie je spôsobené špecifickosťou reklamácie, ovplyvnené prevádzkovými podmienkami, relatívne krátkou reklamačnou lehotou a často aj potrebou vypracovať kompletný harmonogram výluk na odstránenie reklamovaných chýb,“ vysvetľuje Andrea Duráková.

(pop)

ŽSR začali s rekonštrukciou 9 železničných priecestí

Bezpečnosť na železničných priecestiach je dlhodobo jednou z priorit ŽSR, preto železnice v spolupráci s Ministerstvom dopravy a výstavby SR pripravili projekt zvýšenia stupňa zabezpečenia na 23 železničných priecestiach v rámci Slovenska. Pri 9 sa už podarilo pripraviť všetky legislatívne kroky tak, že ŽSR už s ich rekonštrukciou začali.

Rekonštrukcie sa realizujú na základe podpísanej zmluvy z 10. júla 2017 a celková zmluvná cena, ktorá je výsledkom výberového konania, predstavuje 5 657 904,44 € bez DPH. 19. júla 2017 ŽSR odovzdali staveniská zhotoviteľom, ktorí si ho následne prevzali a začínajú s prípravnými prácami. Práce na jednotlivých priecestiach potrvajú 5 až 8 mesiacov. Rekonštrukcia priecestí zahŕňa množstvo prác a stavebných úprav - je potrebné vytvoriť prípojky nízkeho napätia, vykonať sanáciu koľajového zvršku, vybudovať priecestné zabezpečovacie zariadenia. Vybudovaním priecestného zabezpečovacieho zariadenia (PZZ) s automatickou činnosťou sa ušetria obsluhujúci zamestnanci a zvýši sa stupeň zabezpečenia priecestí. Zároveň sa odstránia alebo eliminujú nevyhovujúce parametre priecestí. Súčasťou rekonštrukcie priecestného zabezpečovacieho zariadenia na uvedených priecestiach je aj rekonštrukcia priecestnej konštrukcie a úprava príľahlých cestných komunikácií. Po ukončení celkovej rekonštrukcie priecestného zabezpečovacieho zariadenia na uvedených priecestiach sa tak výrazne zvýši kvalita, komfort a bezpečnosť na železničných priecestiach. Z dôvodu rekonštrukčných prác bude v uvedených

traťových úsekoch aj dočasne obmedzená vlaková doprava, ktorá na niektorých rekonštruovaných priecestiach bude nahradená autobusovou dopravou.

(pop)

ŽSR v rámci rekonštrukcií zrealizujú tieto stavby:

- Náhrada jednodrôtových mechanických závor traťový úsek (TÚ) 3121 Jesenské – Tisovec, DÚ 08 Hnúšťa – Tisovec PZZ v km 36,096 - okres Rimavská Sobota v obci Hnúšťa na zhlaví smer Tisovec.
- Zvyšovanie bezpečnosti na žel. priecestiach TÚ 3121 Jesenské – Tisovec, dráhový úsek (DÚ) 08 Hnúšťa – Tisovec PZZ v km 41,270; km 41,482; km 41,690 - okres Rimavská Sobota v obci Hačava, v oblasti železničnej zastávky Hačava.
- Zriadenie zabezpečeného prieochodu pre peších Barca - Rožňava žkm 19,385 - na železničnej zastávke Cestice - obec Cestice.
- Zvyšovanie bezpečnosti na železničných priecestiach traťový úsek Michalany - Medzilaborce, PZZ v km 49,062 - na železničnej zastávke Nacina Ves.
- Zvyšovanie bezpečnosti na železničných priecestiach traťový úsek Jesenské - odbočka Brezno - Halny - Brezno, PZZ v km 38,775.
- V katastrálnom území mesta Hnúšťa a obce Hačava sa v žkm 38,775 vybuduje nové prie-



cestné zabezpečovacie zariadenie a súčasne sa v žkm 39,290 nahradí nefunkčné priecestné zabezpečovacie zariadenie novým.

- Zriadenie zabezpečeného prieochodu pre peších Bratislava – Štúrovo žkm 171,145 - na železničnej zastávke Nová Vieska.
- Zvyšovanie bezpečnosti na železničných priecestiach Traťový úsek Nitrianske Pravno – Nové Zámky, PZZ v km 6,481 - okres Partizánske, priecestné zabezpečovacie zariadenie medzi obcou Pažiť a Veľké Uherce.
- Zvyšovanie bezpečnosti na železničných priecestiach Traťový úsek Utekáč - Lučenec, PZZ v km 1,391 a 1,710 – mesto Lučenec – mestská časť Opatová.
- Zvyšovanie bezpečnosti na železničných priecestiach TÚ 3291 ŽST Kysak – PPS. Plaveč št. hr., DÚ 12 Sabinov – Lipany, PZZ 43,902 - v katastrálnom území Červenica pri Sabinove, medzistaničný úsek Sabinov - Lipany.

Železničný most v Trenčíne úplne dokončený

Nový železničný most v Trenčíne má od posledného júlového podvečera v prevádzke aj prvú traťovú koľaj. Krátko po 17.15 hod po nej prešiel ako prvý REX 1735 Železničnej spoločnosti Slovensko. Most je stavaný na rýchlosť vlakov do 140 km/hod. Touto rýchlosťou budú jazdiť všetky vlaky cez most až od septembra, dovtedy je maximálna povolená rýchlosť 50 km/hod. Z pohľadu železničnej prevádzky je most dokončený, ostáva ešte zrealizovať drobné terénne úpravy okolo pilierov.



Od 31. júla je tak kompletne sprevádzkovaná najpodstatnejšia časť modernizácie železničnej trate v úseku Zlatovce – Trenčianska Teplá, nový železničný most obojkoľajne. Nová železničná dominanta mesta Trenčín je unikátnym stavebným dielom, ktoré na Slovensku ešte nikdy nebolo realizované, tak po stránke stavebnej, ako aj prevádzkovej. Výstavba mosta celkovo stála 24 000 000 €. Spustenie železničnej dopravy po oboch koľajach na novom železničnom moste bude mať pozitívny vplyv na cestovanie – vlaky budú jazdiť rýchlejšie, bezpečnejšie a plynulejšie.

(pav), foto: ŽSR

Nový železničný most v Trenčíne je od posledného júlového popoludnia kompletne dokončený, vlaky už premávajú po oboch koľajach.

Extrémne teplá vplývajú aj na koľajnice

Horúčavy, ktoré v ostatných dňoch zavládli na Slovensku, potrápili nielen ľudí. Vysoké teploty mali vplyv aj na koľajnice, ktoré sa začali deformovať. Trakčné vedenie zas pri vysokých teplotách mení svoje fyzikálne vlastnosti.

Celkovo ŽSR zaznamenali v tomto roku do 3. augusta 4 prípady vybočenia koľaje. V máji to bolo v úseku medzi stanicami Hliník nad Hronom a Žiar nad Hronom na koľaji č. 1, druhé vybočenie bolo na trati Bratislava Petržalka – Bratislava Ústredná nákladná stanica, tiež na koľaji č. 1. V júni bola vybočená koľaj č. 1 v ŽST Kremnica a v júli bolo zaznamenané vybočenie medzi ŽST Nová Baňa a Hronský Beňadik. Pri



Vybočenie koľaje v úseku trate Nová Baňa – Hronský Beňadik.



Teploty môžu v koľajisku dosiahnuť až neuveriteľných 60 °C až 80 °C.

vybočení sa zmení poloha koľaje v horizontálnom prípadne i vertikálnom smere. Koľaj sa pritom buď len čiastočne vychýli z pôvodnej polohy a zostane i naďalej pod napätím, alebo nastane úplné vybočenie koľaje, pri ktorom sa napätie vo vybočenom úseku uvoľní. Teplota vzduchu sa pritom nemusí šplhať do extrémov, aby železničari spoznali. Akonáhle je teplota vzduchu nad 28 °C, vykonávajú sa prehliadky tratí pešie pochôdzky, prípadne jazdy na dráhových vozidlách v pravidelných intervaloch. Pri extrémnych teplotách okolo 40 °C môže teplota koľajnice dosiahnuť 60 °C až 80 °C. Zvýšená pozornosť sa pritom venuje predovšetkým náhlym zmenám smerovej a výškovej polohy v krátkom úseku koľaje, ktoré môžu byť príznakom začínajúceho vychýlenia alebo vybočenia koľaje, okoliu pevných miest a úsekmi, v ktorých bola v predchádzajúcom období narušená stabilita koľaje opravnými prácami. Aj preto sa pri vysokých teplotách rušia výluky, ktoré

by mohli narušiť stabilitu koľajového roštu. Prípadne sa práce presunú do nočných hodín. Ďalším z preventívnych opatrení je aj zavádzanie teplotných pomalých ciest, a to hlavne v úsekoch, kde by vplyvom vysokej teploty mohlo dôjsť k zníženiu stability koľaje. Tieto sa zavádzajú najmä v denných hodinách, v čase predpokladaných vysokých teplôt. Zabudované automatizované záznamové zariadenie na meranie teplôt koľajnice je napr. v lokalite Železná Studienka, kde sa meria teplota koľajnice v troch bodoch v intervale desať minút. Najvyššia denná teplota bola nameraná 1. augusta, a to 36 °C a teplota koľajnice 51,3 °C. O deň neskôr, 2. augusta, bola nameraná teplota vzduchu 35 °C a teplota koľajnice 53,5 °C. Teplota koľajnice je ovplyvnená nielen teplotou vzduchu, ale aj ďalšími faktormi - dĺžkou osvitom, intenzitou a smerom vetra, dlhodobou priemernou teplotou vzduchu, lokalitou, vlhkosťou a pod.

(ika), foto: red, D. Andráš

V Prešove opravili priescestia

Železničari z SMSÚ ŽTS TO Prešov v dňoch od 14. do 21. augusta 2017 vykonali v traťovom úseku Prešov – Veľký Šariš opravu dvoch železničných priescestí v meste Prešov.

Prvé priescestie v kilometri 17,658 (na Pavlovičovom námestí) s JIČ (jedinečným identifikačným číslom) SP1612 bolo uzavreté v dňoch 14. – 16. augusta 2017 a druhé frekventované priescestie v km 19,254 (na Levočskej ulici) s JIČ SP1615 bolo uzatvorené v termíne 19. – 21. augusta 2017. Cestná obchádzka je vyznačená dopravnými značkami. Vlaky osobnej dopravy v tomto úseku nahradili autobusy.

Počas výluk sa zrealizovala komplexná rekonštrukcia uvedených priescestí, obnovil sa koľajový rošt a priescestná konštrukcia. V km 17,658 bola konštrukcia GUMOKOV nahradená konštrukciou STRAIL a v km 19,254 bude pôvodná konštrukcia STRAIL nahradená konštrukciou STRAIL na extrémne zaťaženie.

(sch), ilustračné foto autorka



Rozsiahla výluka na harmaneckej štreke

Turistami obľúbená vlaková cesta v smere Banská Bystrica – Odbočka Dolná Štubňa, prekonávajúca zložitý horský terén s 22 tunelmi, bola 18 dní neprejazdná. Dôvodom bola rozsiahla výluka, ktorá si vyžiadala opravy na mostoch, plné ruky práce mali aj traťováci a tunelári.

Výlukové práce takéhoto rozsahu boli zámerne plánované v čase letných prázdnin, keď smer na Žilinu z Banskej Bystrice nie je až tak vyťažený študentmi. Ťažšie to však mali naši zamestnanci. Mostári z Košíc a banskobystrickí traťováci spolu s tunelármi „bojovali“ pri práci s extrémnymi horúčavami. Vysokým teplotám čelili aj chlapi z Mechanizačno – dopraveného strediska zo Zvolena a Levíc. Spolu približne 100 ľudí tak pracovalo denne v horskom teréne aj počas vrtochov počasia. Napriek tomu však práce išli podľa plánu a opravy zvládli na výbornú.



Chlapi robili v ťažko dostupnom teréne. Úsek Banská Bystrica – odbočka Dolná Štubňa je tým dobre známy.



Výpravkyňa Helena Valachová zo ŽST Kostiviarska pri prestavovaní výhybky. Musela odomknúť výkoľajku a prestaviť výhybku, aby bolo možné v stanici podbiť koľaj.

Rozsiahla výluka začala 24. júla a skončila 10. augusta. Opravovali sa tri mosty medzi železničnými stanicami Čremošné a Dolná Štubňa. Ich dĺžka je spolu až 381 metrov, na mostoch sa vymenilo 564 ks mostníc a opravami prešli aj oceľové konštrukcie. Ďalšie práce súviseli s opravou koľajového lôžka a znižovaním nivelety koľaje medzi ŽST Čremošné a odbočkou Dolná Štubňa. Zrealizovaná bola aj oprava geometrickej polohy koľaje a oprava geometrickej po-

lohy výhybiek v úseku Banská Bystrica až Čremošné. V úseku Ulanka - Harmanec jaskyňa sa vykonali opravy Podkanovského tunela v km 13,037 a Ulmanského tunela v km 16,897. V nich sa realizovalo strojné škárovanie a opravy betónovej tunelovej obmurovky. Pre cestujúcich v úseku

Banská Bystrica - Žilina bola zabezpečená náhradná autobusová doprava, ktorá premávala tak, že z Banskej Bystrice jazdili autobusy do Hornej Štubne a odtiaľ vlaky ďalej do Žiliny. Vlaky zo Zvolena boli vedené odklonom cez Kremnicu.

(ika), foto: Z. Kováčik



Na mostoch bolo vymenených 564 ks mostníc a celková dĺžka troch mostov, ktoré boli opravované je takmer 400 metrov.



Stanica v Sabinove dostala nový šat

Ďalšou staničnou budovou, ktorú majú prešovskí budovatári na konte medzi opravenými, je sabinovská železničná stanica na diaľkovo ovládanej trati Prešov – Plaveč. A tak naše tradičné „všetko sa dá, len treba chcieť“ - si mohli posledný júlový piatok povedať železničiaru spolu so zástupcami mesta priamo na stanici. Stretnutie bolo zavŕšením dohody a úspešnej realizácie rekonštrukcie stanice.

Sabinovská stanica prechádzala obnovou od minulého roka a začala viac - menej na podnet a žiadosť zástupcov mesta o skultúrnenie tejto historickej staničnej budovy, ktorá slúži nielen Sabinovčanom, ale aj ďalším cestujúcim. Tých je v Sabinove neúrekom, a to najmä v zimnom období, vďaka neďalekému lyžiarskemu stredisku.

S opravami sa začalo vlni - výmenou okien, dverí. Neskôr sa opravila strecha a pokračovalo sa fasádou, nátermi vonkajších reliéfov, ale aj klampiarskych prvkov. Menšie opravy sa urobili aj v pracovných priestoroch, kde je už iba dozorca dopravné, keďže Sabinov je súčasťou diaľkovoovládanej trate Prešov – Plaveč. Obnovou prešli sociálne priestory, ale aj parčík vedľa stanice, o ktorý sa postarali predovšetkým robotníci z mesta. Stretnutia na stanici so zástupcami mesta Sabinov, ktorí prejavili obrovskú vďačnosť a poďakovania, sa zúčastnil aj Miroslav Kocák, námestník GR pre prevádzku, ktorý myšlienku spolupráce ŽSR so samosprávami miest a obcí začal realizovať na OR Košice už pred niekoľkými rokmi. „Som rád, že v začatej ceste pokračujeme a prešovskí budovatári si naozaj zaslúžia pochvalu,“ povedal Miroslav Kocák. A dodal, že jeho obdiv im patrí najmä preto, že aj s nízkymi personálnymi kapacitami majú odhodlanie a odvahu pustiť sa aj do väčších rekonštrukcií. „Patrí im môj obdiv a som rád, že ich prístup a odhodlanie pokračujú,“ dodal námestník.

A na našu otázku, na ktorej stanici či zastávke sa stretne najbližšie, Peter Novosad, vedúci SMSÚ ŽB BO Prešov, bez rozmýšľania povedal: „V Rožkovanoch.“

(sch), foto: autorka



O okolie stanice sa postarali Sabinovčania. Spolupráca železnice a mesta bude pokračovať aj naďalej a starostlivosť o okolie stanice bude v réžii mesta.



Opravy sa konali s dôrazom na zachovanie historických prvkov na fasáde staničnej budovy.



Stretnutie zástupcov ŽSR a mesta Sabinov bolo na stanici zavŕšením dohody a úspešnej realizácie rekonštrukcie budovy a okolia.



Zamestnanci SMSÚ ŽB Prešov opravili na sabinovskej stanici v konečnej fáze fasádu, na ktorej sa podpísal zub času.



Bratislava predmestie bude mať nové nástupištia aj koľaje

Na železničnej stanici Bratislava predmestie prebiehajú rekonštrukčné práce, ktoré potrvajú až do konca tohto roka. V rámci prác, ktoré si vyžiadal nevyhovujúci stav železničného zvršku a ostrovného nástupištia, sa vykonáva ich rekonštrukcia. Cieľom prác je dosiahnutie vyššieho štandardu osobnej vlakovej dopravy a zlepšenie kvality a bezpečnosti pohybu cestujúcich pri nástupe, výstupe z vlakov osobnej dopravy.

Práce zahŕňajú rekonštrukciu ostrovného nástupištia č. 1, železničného zvršku vrátane úpravy železničného spodku a priľahlých koľají č. 1 a č. 2, úpravu trakčného vedenia, rekonštrukciu verejného osvetlenia a rozvodov nízkeho napätia, doplnenie informačného a rozhlasového zariadenia, vybudovanie poplachového systému a kamerového systému a mobiliáru, ktorý sa skladá z nových lavičiek, odpadových košov, opierok a informačných tabúlí. Taktiež pribudne nový orientačný systém, ktorý bude realizovaný orientačnými a smerovými tabuľami, spoločne s piktogramami. Všetky spomínané práce by sa mali stih-



Stavebný ruch na stanici a rekonštrukčné práce aj v týchto dňoch v plnom prúde.

Lávka vedúca ponad koľaje.



Súčasnou rekonštrukčných prác na stanici je aj oprava nástupištia.

núť do konca roka 2017. Realizované práce sa týkajú aj dokončovania stavebných objektov, ktoré boli v predchádzajúcom období pozastavené z titulu nedostatku finančných prostriedkov. ŽSR majú ambíciu uvedenú železničnú stanicu začať využívať a poskytnúť verejnosti. V krátkom čase ŽSR uvažujú o jej čiastočnom otvorení najprv v časoch, keď tam premávajú vlaky, avšak z dôvodu zabezpečenia bezpečnosti, poriadku a ochrany cestujúcich plánujú ŽSR v ŽST Bratislava predmestie zmluvne zabezpečiť aj bezpečnostnú službu, aby sa predišlo devastácii majetku, zdržaniu sa bezdomovcov a ich obťažovaniu cestujúcich.

Víchrice obmedzila vlaky na 20 úsekoch

Dážď a extrémne silný vietor počas noci z 10. na 11. augusta výrazne obmedzili aj železničnú dopravu na západnom Slovensku a na Záhori. Búrka a víchrice lámala konáre stromov, vyvracala stromy, ktoré padali na železničnú trať, pričom na viacerých miestach poškodili trakčné vedenie. Zároveň na mnohých miestach dochádzalo k výpadkom elektrickej energie a trakčného napájania, čo spôsobilo aj viaceré poruchy zabezpečovacích zariadení.

Počas týchto dvoch dní naši zamestnanci riešili problémy na vyše 20 traťových úsekoch. Najväčší nastal už podvečer 10. augusta na slovensko-českej hranici, keď v úseku Lanžhot (CZ) – Kúty narazil medzinárodný vlak EC 173 do spadnutého stromu na trati. Strom poškodil trakčné vedenie a zlomený bol aj stĺp trakčného



Extrémna víchrice lámala aj takéto stromy. Pilčici mali plné ruky práce s odstraňovaním prekážok na trati. Našťastie sa okrem veľkého meškania nikomu z cestujúcich nič nestalo.



Medzinárodný vlak Eurocity narazil na Záhori do veľkého stromu, ktorý spadol na trať, poškodil trakčné vedenie a dokonca zlomil podperu trakčného vedenia.

vedenia. V pohotovosti boli všetky zložky vrátane techniky, ktoré od uvedenej udalosti nepretržite zasahovali aj na ďalších úsekoch a pracovali na odstránení stromov z tratí, na oprave trakčného vedenia a zabezpečovacích zariadení vrátane dispečerov a elektrodispečerov. Vedenie ŽSR vyjadrilo poďakovanie všetkým kolegom, ktorí nepretržite a v extrémnych podmienkach za silného vetra, dažďa, počas večera, noci až do nasledujúceho predpoludnia pracovali na tom, aby železničná doprava bola čo najskôr obnovená.

(pav), foto: ŽSR

Nové prístrešky pre cestujúcich

V júli pribudli na zastávkach v Radave a vo Valaskej moderné prístrešky pre cestujúcich.

Pôvodná budova na železničnej zastávke v Radave bola dlhodobo nevyužívaná, pre ŽSR nepotrebná a v havarijnom stave, preto došlo k jej odstráneniu a vybudovaniu moderného prístrešku pre cestujúcich. Ten vyrástol na mieste bývalej zastávky za 5 dní a už slúži svojmu účelu. Rovnako aj na zastávke vo

Nový prístrešok pre cestujúcich vo Valaskej.



Zastávka Valaská v čase výstavby.

Valaskej pribudol nový prístrešok za približne rovnaký čas. Pôvodná, vandalmi zdevastovaná budova na tejto zastávke ešte stojí a čaká na svoju likvidáciu.

(ika), foto: M. Leško, SMSÚ ŽB Zvolen

Nový prístrešok na zastávke v Radave.



Aby príjemné pocity a zážitky z

Leto je v plnom prúde, slniečko hreje aj na Slovensku priam nadštandardným spôsobom a viacerí už buď majú nejakú tú dovolenku za sebou, alebo sa na ňu chystajú a niektorí len uvažujú nad tým, kde a ako ju prežijú. Ak ste sa pre pobyt vášho oddychu ešte nerozhodli, možno bude pre vás inšpirujúca aj nasledujúca anketa. So svojimi dovolenkovými pocitmi a zážitkami sa s nami podelili členovia vedenia a aj mnohí ďalší kolegovia.

Miroslav KOCÁK, námestník GR pre prevádzku

Dva týždne tohtoročnej letnej dovolenky som prežil s rodinou. S manželkou, dvoma synmi a ich rodinami sme si prvý týždeň užili slnko a vodu na kúpaliskách v maďarskom Egeri a okolí. Pekné počasie a 5 vnúchat mi zaručili nielen aktívny pobyt pri vode, ale aj množstvo príjemných zážitkov.

Druhý týždeň sme oddychovali doma. Máme rodinný dom na dedine, kde v okrasnej, ale aj úžitkovej časti záhrady vždy rád relaxujem. Prítomnosť rodiny oddych vždy znásobí a neúnavné vnúchatá sa postarajú o to, aby nebola nuda. Príjemná únava ide však ruka v ruku s prívom pozitívnej energie, a tak považujem svoju letnú dovolenku za zážitkovú a príjemnú.



Gabriela KELTOŠOVÁ, prednostka SRD OR Žilina

Tohtoročnú dovolenku som si podelila na časti „morskú“ a „horskú“. V prvom prípade som prvýkrát navštívila Cyprus a nádherné tyrkysové stredozemné more, prebývali sme v letovisku neďaleko krásneho historického mestečka Famagusta. Vzhľadom na to, že môj pobyt trval len 7 dní a horúčavy sa šplhali ku 40° C, naplno som si užívala more či raňajšie a večerné prechádzky po pláži. Cez „horskú“ dovolenku som mala na starosti aj moju vnučku Dianku, takže spoločne sme podnikali minitúry po našich krásnych Vysokých Tatrách. Navštívili sme Štrbské a Skalnaté pleso, pookriali sme na Medvedích dňoch na Hrebienku. Ako sa nakoniec ukázalo, hory boli výborná voľba, lebo práve v tomto týždni boli aj na Slovensku rekordné horúčavy. Záver dovolenky sme strávili kúpaním v prírodnom biokúpalisku v Levočskej doline, čo bol top zážitok. Čistá voda bez chlóru, skvelé vybavenie, odporúčam všetkým, ktorí pcestujú okolo. Keďže som rodáčka z Popradu, tak sme si zároveň užili aj stretnutie s rodinou a priateľmi.



Peter BLAHO, námestník riaditeľa pre riadenie dopravy OR Žilina

Tohtoročnú dovolenku som strávil trochu netradične v „oklieštenej“ rodinnej zostave. Keďže moja manželka je na „nútenej materskej“ dovolenke s dcérou Kristínkou, vybrali sme sa spolu so synom na pánsku jazdu na grécky ostrov Kréta do letoviska Lerapetra. Tá leží v najjužnejšej časti ostrova - k severnému pobrežiu je pritom len 14 km. Letovisko obklopuje nádherné Líbyjské more a brehy Afriky sú od Lerapetry vzdialené necelých 300 km. Atmosféra tohto miesta má už práve preto severoafrickú náladu. Zároveň je to aj najteplejšie miesto ostrova. Osobne odporúčam výlet na neďaleký ostrov Chrisi, vzdialený cca 15 km, kde nájdete unikátny cédrový les, nádherné pláže s bielym pieskom a krištáľovo čistou vodou. Kréta je taktiež kolískou Minojskej kultúry s veľmi rozsiahlou históriou, ktorá sa v nemalej miere zaslúžila o obrovský rozmach tohto ostrova.

A čo dodať na záver? Kréta je výbornou voľbou pre ľudí, ktorí si chcú oddýchnuť, spoznať nové nádherné zákutia a scenérie prírody a dozvedieť sa aj o kolíske histórie Minojskej kultúry.



Jozef HESKO, námestník KRaO ŽST Kúty

Dovolenku si plánujeme každoročne s manželkou a rozdelíme si ju na vnútroštátnu a zahraničnú, s pobytom pri mori. Domácu dovolenku trávime minimálne dvakrát za rok na troj- alebo štvordňovkách v kúpeľoch. Tento rok to boli Piešťany a Dudince, kde si vždy odpočinieme a naberieme na chvíľu sily. Na začiatku septembra chceme ísť do Tuniska k moru. Pobyt netrávime trvale pri mori, ale vždy si naplánujeme aspoň dva fakultatívne výlety za historickými pamiatkami. Snažíme sa, či doma, alebo v zahraničí, vždy navštíviť nové miesta a destinácie, aby sme toho čo najviac spoznali.



Iveta SKYBOVÁ, vedúca referentka ŽP – prípravárka

Počas 35 rokov môjho pôsobenia na železnici som dovolenkové dni prispôbovala potrebám mojej rodiny. Najprv to boli rodičia, neskôr deti. Každý spôsob oddychu má však svoje čaro. Nezáleží na tom, či ste pri mori, doma alebo na horách, či je všetko podľa vašich predstáv, hlavne, že sú s vami ľudia, ktorí sú vám blízki.

Mojím najdovolenkovým zážitkom bola cesta a pobyt v Nórsku. Je to krásna krajina so zaujímavými miestami, milými ľuďmi a blízkosť mojej rodiny skvelý pobyt ešte umocnil. V tomto roku ma dovolenka iba čaká. Bude to moja srdcovka, miesto, kde sa cítim akoby som tam patrila – juh Talianska - Calabria. Všetkým, ktorí dovolenku už absolvovali, prajem, aby im pocity z nej vydržali čo najdlhšie a spríjemňovali pracovné dni. A tým, ktorí sa iba chystajú, želim krásne zážitky a šťastný návrat.



Igor POLÁK, námestník GR pre rozvoj a informatiku

Tohto roku som mal mimoriadne pokojnú dovolenku s rodinou a rodinnými priateľmi v Španielsku, v čarovnej Andalúzii. Naplánovali a zariadili to tentoraz priatelia, lebo v okruhu mojej rodiny je známe, že na mieste, ktoré vybavím ja je viac ako isté, že „sa niečo udeje“. Jednoducho vyberám adrenalínové dovolenky. Keď ja vyberiem dovolenku, v dovtedy pokojnej krajine bude buď štátny prevrat, atentát, nepokoje, alebo sa potopí loď, na ktorú som už mal aj kajutový lístok. Presne to sa mi stalo pred niekoľkými rokmi, keď som sa chystal na okružnú plavbu po Stredozemnom mori s Costa Concordiou. Až na tretí pokus sa nám podarilo vyplávať, lebo aj náhradná loď „skapala“ v Indickom oceáne pri somálskom pobreží. Tak som stratil „dôveru“ na výber destinácií. Aj preto som letnú dovolenku považoval za mimoriadne pokojnú. Až tak pokojnú, že



dovolenky vydržali čo najdlhšie

» som sa tešil do práce. Ležať pri mori, jesť, piť, nie je moja „šálka“ kávy. Ale navštívili sme krásne miesta, napríklad mesto Almería, Granadu a Unesco chránenú Alhambru. Až tam som zistil, odkiaľ pochádza skorá zelenina a ovocie na našich pultoch. Kde ste len dovideli, všade okolo nás boli fóliovníky, v ktorých sa štyrikrát do roka zbiera úroda. Stačí len otvoriť mapu a satelitný snímok, a tie biele „flaky“ sú fóliovníky. Keď zabľúдите na okraji mesta Aguadulce, kde sme boli, určite sa ocitnete vo fóliovníku. Miestni to ani nekonzumujú, nazývajú tieto zeleniny ako „turbo“ zelenina, lebo tie veľkosti vám vyrazia dych. A na budúci rok som odhodlaný znovu vybrať dovolenku ja.

Martin ERDŐSSY, generálny riaditeľ ŽSR

Tohtoročnú dovolenku som strávil v Chorvátsku. Preferujem aktívny typ dovolenky a som aktívny nadšenec vody a všetkých športov spojených s vodou. S mojím 5-ročným synom a partiou kamarátov sme boli v kempe na polostrove Pelješac. Spolu nás bolo 42 – 17 otcov a 25 detí. Mali sme so sebou dvoch inštruktorov windsurfingu, deti boli rozdelené do skupín a každá skupina mala 2-krát denne hodinu tréningu na windsurfe. Okrem toho sme mali so sebou motorový čln a vodný skúter, tak pokiaľ sa netrénovadlo, jazdili deti aj dospelí na wakeboardoch, vodných lyžiach, prípadne sme deti ťahali na nafukovacom kolese. Nakoľko sme bývali v kempe, okrem športovania sme sa starali o jedlo, ktoré sme pripravovali sami. Len kvôli predstave - jeden deň na obed som ugriloval 250 ks čevapčiči a nejakých pár klobások. Vrátil som sa na jednej strane unavený, na druhej absolútne oddýchnutý a spokojný.

Pavol HUDÁK, námetník GR pre ľudské zdroje

Našou obľúbenou destináciou na trávenie letnej dovolenky pri mori je Chorvátsko, a tak sme nad inou alternatívou neuvažovali ani tento rok. Obľúbili sme si malé mestečko Primošten, ktoré má krásne pláže s pozvoľným prístupom

do mora, čo ocenili najmä naše malé deti, ktoré si more užívali do sýtosti.

Obdobie extrémnych horúčav sme strávili vo Vysokých Tatrách. Vidieť ich majestátnosť z perspektívy Lomnického štítu bol jedinečný zážitok. Vzťah k horám sme začali prebúdzat' aj u našich detí ľahkou turistikou okolo Skalnatého plesa či na Hrebienku. Samozrejme, neobišli sme ani obľúbené Štrbské pleso a vychutnali sme si bryndzové halušky. Do konca leta máme ešte v pláne absolvovať víkend s priateľmi a ich rodinami na chate na strednom Slovensku, kde si okrem krásnej prírody užijeme aj večerné opekačky.

Martin BOŤANSKÝ, dozorca výhybiek ŽST Galanta

Ja som strávil dovolenku s partiou železničiarov v Taliansku, kde sme navštívili hlavné mesto Rím a potom nádherný ostrov Capri pri Neapole. Ako správni železničiarci sme, samozrejme, išli vlakom. Dovoľenka vyšla perfektne, počasie bolo krásne, more troška chladnejšie, ale zato čisté a azúrovo modré. Nie sme partia, ktorá by len vylihovala na pláži. Dovoľenku sme spojili s aktívnou turistikou za krásnym výhľadom z ostrova na otvorené more. Popritom sme stretli a spoznali sa s ľuďmi z rôznych kultúr, zo všetkých kútov sveta. Vysnívanou destináciou je pre mňa Škandinávia. V blízkej budúcnosti chcem navštíviť Nórsko a jeho prekrásne fjordy. Láka ma najmä nedotknutá príroda, pri ktorej si budem užívať „dychberúce“ scenérie celej krajiny a keď sa mi pošťastí, možno zažijem aj polárnu žiaru.

Martin BANIARI, výpravca ŽST Bartošova Lehôtka

Tohtoročnú dovolenku som sa aj so súrodencami rozhodol stráviť na africkom kontinente. Konkrétne sme navštívili Kapské mesto a okolie v Juhoafrickej republike. Najviac ma zaujala samotná poloha mesta, ktoré je rozložené medzi Atlantickým oceánom a mohutnou Stolovou horou. Tá mu dodáva neobyčajnú atmosféru a robí ho jedným z najkrajších na svete. No, v neposlednom rade, bolo zaujímavé pozorovať aj tamojšiu kultúru

a jej rozdiely oproti Európe. Určite by som sa sem ešte chcel vrátiť, pretože z tejto obrovskej krajiny sme videli iba nepatrný zlomok. A nepodarilo sa nám ani potápanie v kletke s veľkým bielym žralokom, ktorým je táto oblasť svetovo známa. Takže ak budem mať ešte možnosť, určite nezavážam.

Viera KUZMIŠINOVÁ, prednostka ŽST Trebišov

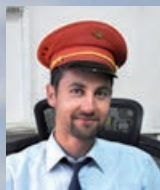
Snažím sa svoju dovolenku využiť hlavne na oddych. Rozdelím si ju na celý rok, v zime do hôr, na jar a v jeseni na turistiku, v lete podľa možností k moru.

Tento rok som zopár dní v zime strávil v Drienici a jarné a prvé letné dni sme prešli časť Demänovskej doliny a Slovenský raj.

A letná dovolenka ma ešte len čaká, a to v septembri, kedy ideme s manželom na Sardíniu. Moja dovolenka je takmer vždy skôr aktívna, neviem len ležať a nič nerobiť, potrebujem byť v pohybe. Nebalím kufre, len zoberieme ruksaky a ideme. Snažím sa, aby sme toho videli čo najviac, a tak chodievame vždy na nové miesta. A ak budem mať možnosť aj v budúcnosti, tak chcem toho ešte veľa vidieť. Najmä na Slovensku, lebo tu sú pre mňa tie najkrajšie miesta.

Milan PIVKA, výpravca ŽST Zvolen

Keďže nie som klasický dovolenkár ležiaci pri mori, na prelome mája a júna som absolvoval cestu do Japonska so spiatočnou cestou Transsibírskou magistrálou. Celý výlet trval tri týždne a zúčastnili sa ho aj ďalší traja kamaráti. O Japonsku som toho pred cestou veľa počul, ale krajinou a ľuďmi som bol doslova nadšený. Ich poriadkumilovnosť a pozitívny prístup ku všetkému naokolo ma očarili. Japonci nosia pri sebe aj prenosné popolníky, aby krajina navôkol bola čistá. Rusko bolo, samozrejme, jeho protikladom, ale cesta Transsibírskou magistrálou bola veľkým zážitkom. Klasický oddych pri mori však manželke neodopriem a spolu s rodinou ešte na niekoľko dní navštívime Taliansko.



Centralizácia činnosti ľudských zdrojov prinesie prvé zmeny v septembri

Začiatkom februára 2017 bol generálnym riaditeľom ŽSR schválený zámer biznis projektu č. 04/2017 Centralizácia činnosti riadenia ľudských zdrojov (LZ). Jeho cieľom je optimalizácia a redizajn procesov LZ, ako aj zefektívnenie spôsobu riadenia a výkonu činností v rámci LZ. Očakávaným prínosom bude aj súvisiace zníženie celkových nákladov na túto oblasť.

Projektový tím posúdil a spracoval v rámci analýzy 93 riadiacich a podporných procesov LZ. Na to, akým spôsobom postupoval projektový tím, sme sa spýtali manažérky projektu Kataríny Tóthovej z odboru riadenia ľudských zdrojov (O 510) GR ŽSR. „Na pracovných stretnutiach sa postupne prehodnocovali všetky činnosti a produkty, realizované v rámci úseku LZ v oblasti personalistiky, vzdelávania, odmeňovania a starostlivosti o zamestnancov. Analýza bola podrobne spracovaná z hľadiska personálneho zabezpečenia činností, vplyvu externej a internej legislatívy, informačných a komunikačných tokov, ako aj technického vybavenia pracovísk,“ povedala K. Tóthová. Čiastková správa z analýzy súčasného stavu projektu bola schválená generálnym riaditeľom ŽSR na zasadnutí vedenia dňa 29. marca 2017. Zároveň bol projektový tím poverený spracovaním nového organizačného usporiadania a kompetencií na úseku LZ. S účinnosťou od 1. septembra 2017 budú vytvorené nové účelové strediská – regionálne pracoviská LZ (RP LZ) so sídlami v Bratislave, Trnave, Zvolene, Žiline a v Košiciach. Tieto budú komplexne zabezpečovať činnosti LZ pod priamym riadením a metodickým vedením odboru 510 GR. Do RP LZ budú zaradení príslušní zamestnanci oblastných riaditeľstiev podľa regiónov a ostatných VOJ podľa sídla VOJ.

MANUÁL OBEHU DOKLADOV

Zabezpečenie a realizácia identifikovaných 310 produktov LZ je obsiahnutá v pripravovanom manuáli obehu dokladov LZ. Tento dokument určí pre každý produkt úroveň realizácie (útvár LZ, ktorý realizuje príslušnú činnosť), zodpovednosti za realizáciu produktu, zdroj požiadavky, spracovateľa, použitý informačný systém, zodpovednosť za vecnú správnosť a schválenie produktu, ako aj príjemcu, spôsob doručenia a záväzné termíny.

A čo je z pohľadu projektového tímu v procese implementácie najdôležitejšie? „Je to súčinnosť vnútorných organizačných jednotiek, hlavne v oblasti komunikácie riaditeľov VOJ so zamestnancami nových RP LZ. Rovnako zo strany zamestnancov LZ je potrebné na všetkých úrovniach vyvinúť maximálne úsilie pre bezproblémové zabezpečenie úloh v zmenených podmienkach,“ hovorí manažérka projektu K. Tóthová. Zároveň so vznikom nových RP LZ však bolo nutné doriešiť aj činnosti LZ, ktoré súvisia so zabezpečením podporných aktivít pre správne zachytenie údajov o dochádzke a turnusoch, zabezpečením stravnych lístkov, nápojových poukážok, nárokov zo sociálneho fondu, evidencii odbornej spôsobilosti a nárokovosti na OOPP a rovnošatu. Tieto činnosti budú aj naďalej zabezpečované priamo na výkonných pracoviskách ako doteraz. Priamy kontakt so zamestnancami si tieto špecifické činnosti jednoducho vyžadujú. Ľudské zdroje sú vždy závislé od správnych informácií o zamestnancoch, ktoré sú v kompetencii výkonných pracovísk. Úlohou RP LZ bude zabezpečiť spracovanie týchto informácií jednotným, a pritom efektívnejším spôsobom, čo bude garantované komplexným zastrešením odborom 510 generálneho riaditeľstva.

ZJEDNOTENÁ ŠPECIFIKÁCIA REFERENTOV

Na základe vykonanej analýzy personálneho zabezpečenia činností LZ na ŽSR a porovnaní personálneho zabezpečenia LZ v ďalších externých spoločnostiach boli stanovené priemerné počty spracovávaných zamestnancov na jedného referenta LZ. Pre personálne činnosti je to 500 zamestnancov, pre oblasť odmeňovania 600 zamestnancov, pre vzdelávanie a pre starostlivosť o zamestnancov rovnako po 1500 zamestnancov. V súlade s ďalším technickým prepočtom bola následne pripravená aj systemizácia nových účelových

stredísk RP LZ. Jej súčasťou je aj zjednotená bližšia špecifikácia vedúcich referentov LZ, a to pre oblasti personálnych činností, nábory zamestnancov, vzdelávania, zdravotnej starostlivosti, odmeňovania a starostlivosti o zamestnancov, čo umožňuje aj jednoduchšie porovnanie s externým prostredím.

Dôležitým ukazovateľom je vždy najmä efektívnosť procesu. Čo znamená pripravená centralizácia z pohľadu nákladovosti, to nám bližšie vysvetlila opäť manažérka projektu. „Centralizáciou činností riadenia ľudských zdrojov sa predpokladá celkové zníženie ročných nákladov na činnosti zamestnancov LZ v objeme 942,3 tis. EUR, z čoho osobné náklady predstavujú 639,2 tis. EUR,“ vysvetľuje Katarína Tóthová. Snahou zamestnávateľa bude v maximálne možnej miere eliminovať problémy, ktoré by mohli vyplývať z nedostatočného stotožnenia sa s touto organizačnou zmenou. V prípade RP LZ Trnava, Žilina, Zvolen a Košice zmeny súvisia najmä s pochopením nových zodpovedností a kompetencií. V prípade RP LZ Bratislava sa k uvedeným zmenám pridáva navyše nové systémové riešenie pre zabezpečovanie činností LZ pre zamestnancov viacerých VOJ (CLAo, SHM, SŽG, ÚIVP, ZSŽ, ŽE, ŽT a MO Bratislava), ktorí budú komunikovať s týmto pracoviskom. Vzájomná komunikácia RP LZ a VOJ si bude vyžadovať v niektorých prípadoch aj viac ohľaduplnosti a pochopenia pre spoluprácu. Zárukou zo strany úseku LZ je však profesionalita našich zamestnancov, ich pripravenosť a ochota vykonávať svoje činnosti s cieľom optimálneho riešenia úloh. Nariadenie generálneho riaditeľa o organizačnej zmene – centralizácia činností riadenia ľudských zdrojov, ktoré usmerňuje konkrétny postup, súvisiaci s vytvorením nových ÚS RP LZ, bolo vydané pod číslom 22/2017 dňa 2. augusta 2017.

(pop)

Regionálne pracovisko LZ	Vysunuté pracoviská					
KOŠICE Kasárenské námestie 11	Košice	Trebišov	Michalovce	Prešov	Spíšská Nová Ves	Čierna nad Tisou
ZVOLEN M. R. Štefánika 295/2	Zvolen	Lučenec				
ŽILINA 1. mája 34	Žilina	Vrútky	Púchov	Trenčín		
TRNAVA Kollárova 36	Trnava	Nové Zámky	Bratislava hl. stanica	Leopoldov	Nitra	Topoľčany
BRATISLAVA Klemensova 8	Bratislava					

Sídla RP LZ a vysunuté pracoviská

Zmení sa nevyužívaná železnica pri Piešťanoch na cyklotrasu?

Dlhodobu nevyužívanú trať z Piešťan do Vrbového by sa mohla zmeniť na cyklotrasu. Aspoň taký je zámer samosprávy a obyvateľov daného regiónu. O osude nevyužívanej, 6,5 km dlhej trate z Piešťan do Vrbového, ešte nie je rozhodnuté. Rozhodujúce slovo bude mať vlastník - Ministerstvo dopravy a výstavby SR.

ŽSR evidujú iniciatívu vybudovať cyklotrasu na telese železničnej trate Piešťany – Vrbové od roku 2012. Táto trať je zaradená do zoznamu tratí, ktoré majú ŽSR v správe a ako manažér železničnej infraštruktúry zabezpečujú jej prevádzkovanie. Zo strany Združenia obcí Zelená cesta bol koncom júna doručený na Ministerstvo dopravy a výstavby SR podnet na zrušenie železničnej trate Piešťany – Vrbové a ŽSR ho dostali na vedomie. O ďalších krokoch, resp. čo bude s uvedenou traťou, rozhoduje MDV SR. Vedenie ŽSR však nie je naklonené myšlienke na definitívne zrušenie trate.

„Rozhodnutie môže padnúť až na základe faktov a argumentov oboch strán, ktoré chceme mať k dispozícii,“ pripomína hovorkyňa Karolína Ducká s dodatkom, že kompromisným riešením by pravdepodobne bolo vybudovanie cyklotrasy bez toho, aby došlo k zrušeniu železničnej trate. **„Jej nenávratný koniec by bol závažným krokom v rozpore s odbornými názormi, hospodárnosťou a udržateľnou politikou,“** dodala hovorkyňa MDV.

Jednokolajná železnica medzi Piešťanmi



Na trati Piešťany – Vrbové sa 27. septembra 2008 konali netradičné preteky - Spanilá jazda šlapacích aj pákových drezín a súčasne 1. Medzinárodné majstrovstvá Slovenska v jazde na drezinách.

a Vrbovým má už viac ako sto rokov. Otvorili ju 27. októbra 1906. Jazdili po nej osobné aj nákladné vlaky. Osobná preprava na trati Piešťany - Trebatice - Krakovany - Vrbové

sa definitívne skončila v roku 1978. Na uvedenej trati sa raz ročne konajú majstrovstvá sveta v jazde pákových drezín.

(pav)

Kvôli nerozvážnosti vyhasli mladé životy

Je smutné, ak dochádza k úrazom a tragickým udalostiam z nerozvážnosti či nevedomosti, a o to viac, ak sú obeťami tí najzraniteľnejší – deti aj mladí ľudia. V takomto smutnom duchu sa niesol aj 31. týždeň tohto roku, kedy sme zaznamenali na tratiach ŽSR viacero takýchto zranení osôb spôsobených pohybom koľajového vozidla. Hlavnú úlohu v týchto prípadoch zohral prechod cez trať či prechádzanie popri trati na miestach, kde je to zakázané. Niektoré z týchto zranení osôb sa, žiaľ, skončili obrovskou tragédiou.

Prvá tragická nehoda – zranenie osoby spôsobené pohybom koľajového vozidla - osobného vlaku s maloletou osobou sa stala 31. júla krátko pred poľudním neďaleko Žiliny. Osobný vlak idúci zo Žiliny do stanice Poprad - Tatry v úseku medzi ŽST Žilina – NŽST Varín o 11.59 h zrazil a usmrtil 13-ročného chlapca, ktorý prechádzal cez trať na mieste, kde je to zakázané, v blízkosti železničného mosta. Rušňovodič napriek trúbeniu a použitiu rýchločinného brzdenia už zrážke nedokázal zabrániť. Druhý chlapec neutrpel zranenia, bol však v šoku z obrovskej tragédie a prvú pomoc mu poskytli lekári záchranej služby a následne aj policajná psychologička. V dôsledku tejto tragédie vlaky jazdili odklonom cez Tepličku nad Váhom. Paradoxom je, že neďaleko miesta tragédie sa nachádza železničné priecestie, kadiaľ chlapci mohli bezpečne prejsť cez trať. Aj táto obrovská tragédia zo Žiliny je dôkazom, že stačí pár

sekúnd a dieťa kvôli jednému nesprávnemu rozhodnutiu – prechádzať cez trať na mieste, kde je to zakázané – prišlo o život. 1. augusta sa veľmi nebezpečný prípad odohral v úseku Párnica – Dolný Kubín. O 13.45 h zachytil manipulačný vlak 14-ročné dievča, ktoré prechádzalo popri 1. koľaji na zastávke vo Veličnej. Rušňovodič na ňu už zo 100-metrovej vzdialenosti trúbil, avšak dievča malo na ušiach slúchadlá a trúbenie nepočulo, pričom došlo k jej zachyteniu rušňom a následnému odhodneniu mimo priechodný prierez 1. koľaje. Po zrážke s vlakom bola ihneď rušňovodičom zavolaná záchranná služba. Dievča našťastie zrážku s mnohotonovým kolosom prežilo.

ŽSR sa s uvedenými aktivitami detí stretávajú každoročne, obzvlášť počas letných prázdnin. Neustále prostredníctvom preventívno-bezpečnostných akcií a prostredníctvom médií vyzývame rodičov, aby

špeciálne v tomto prázdninovom období dbali na to, kde sa ich deti nachádzajú, čo vo voľnom čase robia, či sa nevenujú zakázaným hrám na železnici, alebo v blízkosti železnice, ktoré môžu vážne ohroziť bezpečnosť a plynulosť železničnej dopravy a hlavne ohroziť nielen svoj vlastný život, ale aj životy iných. Tomuto všetkému sa dá predchádzať jednoduchým rešpektovaním zásady, že železnica nie je miesto na hranie, nie je to miesto, kde sa môžeme správať ľahkovážne a ignorovať pravidlá bezpečnosti.

Mimoriadne smutný prípad sa odohral aj 3. augusta v úseku Trenčianske Bohuslavice – Nové Mesto nad Váhom, tu však nešlo o nebalosť, ale o úmysel. 22-ročný mladík sa rozhodol ukončiť svoj život pod kolesami vlaku. O 4.41 h sa rozbehol oproti rýchliku, tejto zrážke a jej fatálnym následkom nebolo možné nijakým spôsobom zabrániť.

(pop)

Vykoľajený nákladný vlak, prívesný vozík aj posunujúci diel

9. augusta sme v sieti ŽSR zaznamenali až 3 vykoľajenia. Počas odchodu nákladného vlaku zo železničnej stanice Vrútky nákladná stanica z kolajje č. 113 na 1. traťový kolaj, smerom do železničnej stanice v Turanoch, došlo k vykoľajeniu 5 vozňov tohto vlaku.

V dôsledku tejto mimoriadnosti bola prerušená doprava po 1. traťovej kolajji v medzistaničnom úseku ŽST Vrútky nákladná stanica – ŽST Turany, od 8.32 h do 10.45 h. Po susednej kolajji bola prevádzka obmedzená znížením rýchlosti na 30 km/h od 8.50 h do 11.10 h. Pri nehode došlo k značnému poškodeniu železničnej infraštruktúry. Ďalšie vykoľajenie sme v ten istý deň evidovali aj v stanici Dobrá, kde sa vykoľajil prívesný vozík pri posune, avšak táto mimoriadnosť sa zaobišla bez vplyvu na dopravu. Posledné vykoľajenie sme zaevidovali v stanici Prievidza, kde pri posune cez výhybku č. 27 došlo k vykoľajeniu rušňa jedným podvozkom a vozňa loženého železným šrotom taktiež jedným podvozkom.



Vykoľajené vozne nákladného vlaku vo Vrútkach.



Prívesný vozík vykoľajený pri posune.



Rušeň a ložený vozeň v Prievidzi.

Doprava v úseku Prievidza – Prievidza nákladná stanica bola prerušená do 15.09 h a v úseku Prievidza – Chrenovec do 4.25 h nasledujúceho dňa. Vlaky osobnej dopravy boli nahradené NAD. Príčiny vzniku všetkých uvedených udalostí sú predmetom objasňovania.

(bos), foto: ŽSR

V Žiline sú s novou čakárňou aj SBS spokojní

Od 1. augusta 2017 môžete v ŽST Žilina stretnúť príslušníkov súkromnej bezpečnostnej služby (SBS), ktorá sa tam nachádza nepretržite, 24 hodín denne. Skúsenosti z prvých dní jej pôsobenia sú veľmi dobré, darí sa eliminovať pobyt bezdomovcov, neporiadok, znečisťovanie stanice, ako aj obťažovanie slušných cestujúcich. Otvorená je už aj vynovená čakáreň.

Od polnoci 1. augusta 2017 začali v ŽST Žilina pôsobiť dvojčlenné hliadky vysúťaženej súkromnej bezpečnostnej služby, ktoré v prípade nutnosti môžu na zásah privolať aj služobného psa. Už za prvých pár hodín ich pôsobenia v priestoroch stanice sme zaznamenali výraznú zmenu k lepšiemu. Darí sa im vykázať bezdomovcov, asociálov a neprispôsobivé osoby z priestorov ŽSR, tým sa výrazne obmedzil zápach, neporiadok, znečisťovanie stanice, ale aj neslušné správanie a obťažovanie cestujúcich i samotných zamestnancov stanice či externých firiem. Zároveň je od 4. augusta znovu otvorená vynovená čakáreň pre cestujúcich vo vestibule

stanice. Čakáreň je vymalovaná, vyčistená a vydezinfikovaná a slúži cestujúcim. ŽSR sa čakáreň rozhodli zavrieť v apríli tohto roku, keď sa vyhrtila situácia s neprispôsobivými osobami. Po zbúraní poškodených budov v časti mesta na Bratislavskej ulici sa časť týchto osôb presunula práve do vestibulu a čakárne ŽST Žilina. Tieto neprispôsobivé osoby boli agresívne, znemožňovali upratovanie, poškodzovali a znečisťovali priestory stanice, vyvolávali konflikty a vyhánali slušných cestujúcich, ktorí si nemali kam sadnúť či kde počkať na vlak. Najčastejšie sa zdržovali práve v priestoroch čakárne, vestibulu a podchodu, ktorého časť má v správe ŽSR

a časť je v správe mesta. Podchod patriaci ŽSR je pravidelne čistený a udržiavaný, buď ručne, alebo aj strojovo, zamestnancami upratovacej firmy.

(pav), foto: ŽST Žilina



Železničný most na trati medzi Šal'ou a Trnovcom nad Váhom zmizol

V úseku Šal'a – Trnovec nad Váhom sa nachádza niekoľko mostov, tieto výlukové práce sa však netýkali toho „najväčšieho“ – tiahnuceho sa ponad rieku Váh, ale mosta, o ktorom tušia azda len miestni obyvatelia. Klenbový most sa nachádzal na samom okraji mesta a popod neho viedla len úzka prašná poľná cesta. Rušenie tohto železničného mosta v km 116,334 si vyžiadalo jeho nevyhovujúci stav.

Stavebné práce späť s výlukou sa realizovali v troch etapách. Práce vykonávali zamestnanci Mostného obvodu Bratislava v spolupráci s kolegami z SMSÚ ŽTS TO Nové Zámky. „V prvej etape, trvajúcej 5 dní, sme vykonali vytrhnutie koľajového poľa v mieste mosta a odťaženie štrkového lôžka,“ vysvetlil správca železničnej infraštruktúry Juraj Bozáň. „Nasledovalo búranie časti klenby pre osadenie mostného provizória a nakoniec samotné osadenie mostného provizória a sprevádzkovanie traťovej koľaje č. 1 v tomto úseku,“ dodal J. Bozáň. Vložením mostného provizória sa zabezpečila železničná prevádzka po jednej z traťových koľají.

Počas druhej etapy, ktorá trvala dva týždne, bolo potrebné zopakovať práce na susednej koľaji. Traťováci museli opäť za asistencie mechanizmov vytrhnúť koľajové pole, zbúrať zostávajúcu časť tehlovej klenby mosta, zriadiť nový násyp v oboch koľajach až do úrovne pod osadené oceľové mostné provizorium. Po ukončení všetkých prác, spojených so zriaďovaním násypového telesa a zriadením koľajového lôžka, sprevádzkovali 2. traťovú koľaj.

V poslednej, tretej - osemdennej etape, vykonali mostári vybratie mostného provizória. Dobudovalo sa nové násypové

teleso. Traťováci zriadili koľajové lôžko a sprevádzkovali 1. traťovú koľaj. Nezabudli ani na finálnu úpravu svahov a úpravu okolia. „Násypové teleso sa zriaďovalo postupne po vrstvách, zhutnením každej vrstvy, podľa schválenej projektovej dokumentácie. Do novovybudovaného násypového telesa sme pri jeho vrstvení vkladali sieť TENSAR, ktorá má za úlohu stabilizovať podkladové vrstvy, v ktorých je uložená,“ ozrejmil Juraj Bozáň.

(bos), foto: autor



V Trnovci nad Váhom horeli rušne

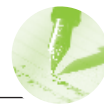
Práca na železnici je často nevyspytateľná, o čom sa v druhej polovici júla presvedčil aj rušňovodič nákladného vlaku po ceste zo Štúrova. Požiadal výpravcu o odstavenie na vedľajšiu koľaj kvôli podozreniu požiariu na rušni. Po zastavení na štvrtjej koľaji bolo jeho podozrenie potvrdené a požiari sa napriek jeho snahe rozšíril aj na susedný rušeň.

Rušňovodič nákladného vlaku spoločnosti Carbo Rail, s. r. o., idúceho zo Štúrova, zastavil v sobotu 22. júna o 12.01 h pred železničnou stanicou v Trnovci nad Váhom, keďže už predtým zacítil vnútri zápach spáleného plastu. Výpravcu preto požiadal, aby mu postavil vchodovú vlakovú cestu na niektorú z vedľajších koľají stanice. Vlak zastavil na 4. koľaji a rušňovodič následne spozoroval dym, vychádzajúci zo zadného stanovišťa rušňa a pri pohľade cez dvere strojovne uvidel aj plameň. Okamžite upovedomil výpravcu, ktorý zalarmoval hasičov, zatiaľ čo sám rušňovodič pokúšal dostať požiari pod kontrolu ručným hasiacim prístrojom. Problém bol v tom, že kvôli silnému zadymeniu nedokázal napriek všetkej snahe lokalizovať zdroj šíriaceho sa požiariu. Opustil teda rušeň a čakal na príchod profesionálov. Bezmocne sa mohol iba prizerať, ako sa požiari rozšíril aj na druhý rušeň, ktorý bol zaradený v tom istom vlaku. Ihneď po príchode hasičov sa konala výluka trakčného vedenia celej stanice, po začatí výluky sa požiarnici mohli pustiť do zásahu. Požiari sa im podarilo uhasiť o 13.30 h, poškodené rušne boli následne prestavené na koľaj bez trolejového

vedenia. Okrem rušňov došlo aj k poškodeniu trakčného vedenia štvrtjej koľaje. Predbežná škoda na oboch rušňoch dopravcu bola vyčíslená na 232 541,33 €.

(bos), foto: Peter MELICHER





Stanice v záplave kvetov



Stanica v Kriváni je v súčasnosti plná letnej atmosféry. Kvetiny tu tento rok zakvitli, ako sa hovorí, ako huby po daždi. Vďaka starostlivosti a opatere robotníčky v doprave, Drahomíry Valockovej, ale aj ostatných zamestnancov stanice je radosť zastaviť sa v Kriváni a pokochať sa krásou begónií, petúnií či muškátov.

Rovnako aj na zastávke v Stožku je čo obdivovať. O to viac, že o príjemné kvetinové prostredie sa tu starajú sami výpravcovia.

(ika), foto: M. ŠUFLIARSKA



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.

SPRÁVNÁ ODPOVEĎ JÚLOVEJ FOTOHÁDANKY JE:

Hanušovce nad Topľou - mesto.

VÍTAZOM SA STAL A VECNÚ CENU ZÍSKAVA:

Michal CAPIK, Lipníky.

BLAHOŽELÁME!

Žena hovorí mužovi: -Musíme šetriť, od nového roka ide všetko hore... - Dobre a čo navrhuješ? - No, ty prestaneš ... tajnička.				Pomoc: amant, ijolit, Salome	pracka	ľavostranný prítok Dunaja	domácke meno Anastázia	tam	alkalická hlinná hornina	dymil	Pomoc: mail, oil, nar, taro, zda	či, po česky	2	sťahovavý bahenný vták		
				odborník v statike								závody ťažkého strojárstva (skr.)				
				1									poskytol rozvodný závod(skr.)			
				bodavý hmyz				zrazu								
Jozef Vysočani	gigant, obor	usadlosť	španielska extrálovná milénec (zastar.)			lepková tekutina napúšťa moridom					akže					
austrálsky medvedík					pošta, po anglicky dom.meno Kataríny						srnčiatko					
hracia karta majúca hodnotu 8					druh revolvera predchodca dobytky					MPZ Chorvátska ľaví križenec		olej, po anglicky	ako (bás.)			
predmestie Viedne				tropická hľuza a iné (skr.)					naplave- nina 4.solmiz. slabika							
3																
ostrý výsmech						Egyptská arabská republika				krídlo (odb.)						

Minulosť ožila v originálnom Légiovlakú



Prvé augustové predpoludnie bolo aj prvým dňom dvojmesačného putovania unikátneho Légiovlaku po deviatich mestách Slovenska. Prvou zastávkou sa stala Žilina, kde repliku 13 vozňov vlaku sprevádzal okrem pozvaných hostí aj sprievodcovia v historických uniformách.

Vo vlaku sa v rokoch 1918 až 1920 prepravili desaťtisíce československých legionárov, ktorí tu trávili celé mesiace a podarilo sa im zdoľať osemtisíc kilometrov Transsibírskej magistrály. Pre priblíženie života našich predkov boli nanovo vybrané najčastejšie používané vagóny - vozeň poľnej pošty, takzvaná tepluška, teda zateplený, ďalej ubytovací, dielenský či krajčírsky. Exteriér dielenského vozňa navyše predstavuje vernú rekonštrukciu toho historického, vyrobeného ešte v roku 1906. Nachádzajú sa v ňom aj stopy po guľkách, ktoré zostávajú nemými svedkami smutných udalostí prvej svetovej vojny. Vozeň poľnej pošty československých vojsk bol používaný na transport listov a zásielok po magistrále. „Vlak sa pre legionárov stal útočiskom, domovom, nemocničkou i pracoviskom. Dnes si už ťažko vieme predstaviť, čo všetko museli zvládnuť a dokázať, v akých podmienkach a s čím všetkým si museli poradiť. Pre naše deti a vnukov je živou hodinou dejepisu. Stačí si pozorne prejsť týchto trinásto vozňov a počúvať živý výklad,“ uviedol generálny riaditeľ ŽSR Martin Erdössy. „Som presvedčený, že históriu vlastného národa si treba čítať. Aj takýmto spôsobom chceme zvýšiť povedomie občanov Slovenskej republiky o histórii prvej svetovej vojny. Na budúci rok oslávime storočnicu vzniku samostatnej Československej republiky, štátu Čechov a Slovákov. A aj tu by som rád vyzdvihol úlohu Milana Rastislava Štefánika, ktorá je nezmazateľná a spojená s históriou československého štátu a Légiovlaku,“ povedal počas slávnostného privítania Légiovlaku minister obrany SR Peter Gajdoš. Projekt Légiovlak 2017 pripravilo Ministerstvo obrany SR v spolupráci s Československou obcou legionárskou a Nadačným fondom Légie 100, ŽSR, Nadáciou Milana Rastislava Štefánika Bratislava, Klubom historickej techniky Zvolen, Slovenským technickým múzeom a Múzejno dokumentačným centrom Bratislava.

(pav), foto: autorka a Ivan KELEMENT

Súčasnou Légiovlaku bol aj nemocničný vozeň, kde sa robili aj operácie.



Prítomní hostia vrátane ministra obrany, štátneho tajomníka ministerstva dopravy, generálneho riaditeľa ŽSR a primátora Žiliny si so záujmom prešli 13 vozňov unikátneho Légiovlaku.



Jiří Charfreitag z Československej obce legionárskej sprevádza návštevníkov po vozňoch so zánietením a autentickou atmosférou.



Légiovlak sprevádza aj posádka v originálnych uniformách.

Pamätané miesto v horách je kultúrnou pamiatkou

Zrejme len málokto by povedal, že v horskej oblasti v obvode železničnej stanice v Čremošnom je miesto, ktoré svojho času zažilo zlomové okamihy Slovákov. Aj preto je dnes kultúrnou pamiatkou.

História tohto pamätného miesta je taká, že po ťažkých ústupových bojoch sa koncom septembra 1944 línia obrany povstaleckého územia ustálila v úseku Rakša – Čremošné – Horná Štubňa. Na výšiniach Malého Šturca a pred železničnou stanicou Čremošné sa odohral vážny bojový stret 4. októbra 1944, ktorý zabránil ďalšiemu nemeckému postupu. Vtedy sa nasadením improvizovaného pancierového vlaku Hurban pod velením kpt. M. Ďuriša - Rubanského, záložného práporu letcov pod velením kpt. Haluzického a roty žiakov leteckej školy z Banskej Bystrice podarilo odvrátiť nepriateľský útok a udržať pozíciu až do konca októbra. Počas bojov bol pomerne ťažko poškodený pancierový vlak, ktorý bol po boji odsunutý na opravu do železničných dielní vo Zvolene. Po vykonanej oprave zasiahol do ďalších bojových operácií na úseku Banská Bystrica – Čremošné.

(ika, J. Kubáček), foto: autorka



Priestor v okolí železničnej stanice je vzhľadom na historické udalosti, ktoré sa v ňom odohrali, kultúrnou pamiatkou.



Na výpravnej budove v Čremošnom je od roku 1979 umiestnená pamätaná tabuľa.

Prešovský unikát: Trakčné vedenie vlakov sa križuje s trolejovým

Prešov má unikátnu raritu. Trakčné vedenie železnice sa neďaleko železničnej zastávky Prešov mesto križuje s trolejovým vedením trolejbusov. Tomuto originálnemu technickému riešeniu je prispôbená aj jazda vlakov.

Železničné praecestie na Levočskej ulici v Prešove sa križuje s trolejovým vedením Dopravného podniku mesta Prešov. Preto vlaky, vedené HKV elektrickou trakciou musia na uvedenom praecestí stiahnuť zberač a úsek prechádzať zotrvačnosťou. Ide o slovenskú raritu. Ďalšou je, že cestujúci si síce kupujú lístky v pôvodnej budove zastávky Prešov mesto, kde je aj výdajňa cestovných dokladov, čakáreň a sociálno-hygienické zariadenie pre cestujúcich, samotný nástup je však až o 150 metrov ďalej. Je to z dôvodu, že pôvodné nástupište svojimi parametrami nevyhovovalo technickým normám (STN 736359), preto bolo nástupište pre smer Plaveč – Prešov trvale zrušené, pričom normám vyhovujúce nástupište smer Prešov – Plaveč slúži pre oba smery. Ak pokladnička vidí postávajúcich cestujúcich, zvyčajne ide o turistov, pravidelne ich upozorňuje, že zastávka na nástup do vlaku je ďalej.

(pav), foto: sch



**Zašlite do redakcie svoje fotografie
a staňte sa tak autorom obálky Ž semafor.**

**Dnes sú autormi traja naši kolegovia,
pre ktorých najväčšou inšpiráciou bola železnica.**



František ORAVEC / Západ slnka na ŠRT



Pavol KARABA / ŽST Gáň



Ján SYKORA / Štrba



Pavol KARABA / Koľajová geometria



Ján SYKORA / Štrba