

ROČNÍK XXV ŽELEZNIČNÝ SEPTEMBER 2017

# SEMAFOR

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY



## Deň železničiarov 2017



# Minister dopravy na kontrolnom dni v tuneli Diel

## Stavbárov bude ochraňovať patrónka baníkov

Technicky najnáročnejšiu modernizáciu železničného úseku Považská Teplá – Púchov, konkrétne razenie tunela Diel pri Nimnici, si začiatkom septembra pozrel minister dopravy a výstavby Árpád Érsek v rámci kontrolného dňa. Tak, ako pri podobných banských stavbách vždy býva zvykom, na ochranu stavbárov i celej stavby bola posvätená socha svätej Barbory, patrónky baníkov.



Súčasťou kontrolného dňa v tuneli Diel bolo aj posvätenie sochy svätej Barbory, patrónky baníkov, aby ochraňovala stavbu aj stavbárov.

Ministra dopravy sprevádzal generálny riaditeľ ŽSR Martin Erdössy, zástupcovia zhotoviteľa – Združenia Nimnica a projektanta Reming Consult, a. s. Spolu si pozreli aktuálny priebeh výstavby zo strany západného portálu tunela Diel, oboznámili sa s práve realizovanými prácami a zhodnotili plnenie harmonogramu. „Je tu viacero ťažkých úsekov, tento je práve asi ten najťažší. Trať bude viesť cez most, ktorý

tu práve staviame do tunela Diel, ktorý sa začína raziť a vzápätí z neho bude vychádzať na ďalší most, ktorý sa stavia ponad nosickú priehradu,“ uviedol generálny riaditeľ ŽSR. Tunel Diel bude dlhý 1082 metrov, aktuálne je vyrazených prvých 50 metrov. Minister dopravy Á. Érsek zhodnotil situáciu: „Vidím, že päťdesiat metrov je spravených, ďalších tisíc chýba, ale idú v čase, teraz to začali. Som spokojný, že ešte nezačíname mať sklzy. Tento prvý úsek je geologicky ťažší.“ Podľa projektanta tunela Jána Kušníra je už vyrazená aj jeho spodná časť, ktorá je ale momentálne kvôli pracovným postupom zasypaná. „Tunel má nadložie zhruba od 4 do 130 metrov v celom úseku, razi sa dovrchne, to znamená, že stúpame v tuneli,“ vysvetlil J. Kušnír. Výstavba šestnásťkilometrového úseku novej trate medzi Púchovom a Považskou Teplou bude stáť 365 miliónov €. Financovanie stavby je zabezpečené z Operačného programu Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020. Ide o líniovú stavbu európskeho železničného koridoru. Jej súčasťou je celkovo 14 mostov, štyri podchody, 11 priepustov a vybudovanie dvoch tunelov. Vyššie spomínaný tunel Diel a druhý, takmer dva kilometre dlhý tunel Milochov. Na stavbe pracuje približne tisíc ľudí. ŽSR pri tejto modernizácii prvýkrát zaviazali Združenie Nimnica, aby zložilo bankovú záruku. Tá má ochrániť



Tunel Diel je razený pomocou skalných bagrov. Zatiaľ je vyrazených 50 metrov z vyše kilometrového tunela.

subdodávateľov. „Združenie muselo zložiť dvadsaťpercentnú záruku z objemu subdodávok a každý štvrtrok musí deklarovat, že nemá záväzky voči svojim subdodávateľom. Naopak, subdodávateľia majú možnosť mesiac po uplynutí splatnosti požadovať jej zaplatenie zo záruky,“ potvrdil M. Erdössy. S obrovskou stavbou je spojených aj niekoľko problémov. Tie najviac zasiahli kúpeľnú obec Nimnica. Pre výstavbu je v okolí regulovaná doprava. ŽSR už odškodnili takmer štyritisíc štyristo dotknutých vlastníkov pozemkov. Historicky najnáročnejší projekt od samostatnosti Slovenska by mal byť hotový v januári 2020.

(pav), foto: pop



Aj minister dopravy musel pred vstupom do tunela absolvovať bezpečnostné školenie.

Tunel DIEL	Jednorúrovňový dvojkoľajný
Dĺžka tunela v osi tunela podľa TSHNS, TSI-SRT (2008/163/ES)	1081,7 m
Dĺžka hĺbenej časti	17,0 + 13,5 m
Dĺžka razenej časti	1051,2 m
Osová vzdialenosť koľají	4,2 m
Priechodný prierez	„C“ s nadstavcom pre elektrifikované trate
Trafové rýchlosť	160 km/h, (výhládová rýchlosť 200 km/h pre možnosť jazdy jednotiek s výkyvnými skriňami)
Únikový chodník	na oboch stranách tunela
Svetlá výška nad chodníkom	2,25 m
Obojstranné bezpečnostné výklenky	hĺbky 0,75 m, výšky 2 m, dĺžky 2 m
Dĺžka únikovej štolne a prípojky	325,150 m
Prístupové komunikácie	k oboj portálom tunelovej rúry

## Viete, že:

- Vetranie tunela je počas razenia umelé fúkacie a po dokončení a v stálej prevádzke bude prirodzené a podporované pôsobením piestového efektu predchádzajúcich vlakových súprav?
- Počas razenia tunela Diel budú rozpojené a vyťažené horniny o objeme 132 630 m<sup>3</sup>, čo predstavuje cca 9500 naložených nákladných áut? Vhodná vyťažená hornina sa bude drviť, triediť a späťne využívať pre potreby celej stavby.
- Obidva tunely sa razia pomocou skalných bágrov? V prípade, ak daná technológia nebude postačovať z dôvodu vyššej kompaktnosti masívu, použijú sa trhacie práce pomocou skalných trhavín.
- Z dôvodu zmeny trasy železničnej trate bolo potrebné realizovať výrub 4551 ks stromov a približne 28 000 m<sup>2</sup> plôch porastených krovínami?

## NA OBÁLKE

Jozef Mitrík je skutočným hrdinom. V priebehu troch mesiacov sa mu dvakrát podarilo zachrániť ľudský život.



## I tender ukáže, kto, čo, kedy a ako vykonal

# Nový software na CLaO zrýchli a sprehládni obstarávanie

Plná automatizácia obstarávania, zrýchlenie procesu od zadania požiadavky až po uzatvorenie zmluvy, prehľadnosť a konkrétna zodpovednosť. Vo všetkých krokoch prehľad čo, kto už urobil aj s upozornením, ak sa blíži nesplnenie termínu. To všetko má ambície presvedčiť nový software – i tender, ktorý od mája 2017 zaviedli na Centre logistiky a obstarávania (CLaO). Týka sa všetkých prieskumov trhu, ktoré sú a budú realizované elektronickou formou vrátane elektronických aukcií.

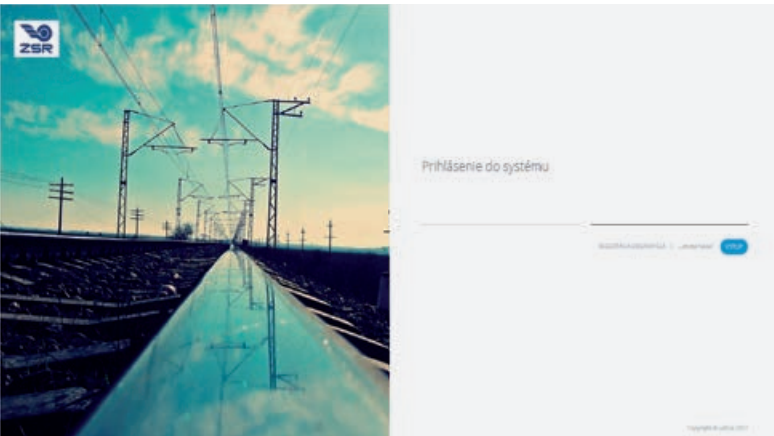
„Začali sme skúšobnou prevádzkou, kde najprv muselo byť zrealizované preklopenie všetkých dát z predchádzajúceho softwaru Metasonic. Od júla fungujeme v ostrej prevádzke, pričom dodávateľ softwaru jeho niektoré časti ešte musí v krátkej dobe upraviť podľa špecifických požiadaviek ŽSR,“ vysvetľuje riaditeľ CLaO Branislav Vavrinčík. Najväčšie sťažnosti naprieč všetkými útvarmi ŽSR smerovali práve na CLaO, k pomalému tempu riešenia aj jednoduchých požiadaviek. Nový systém sľubuje okamžitú kontrolu aj z hľadiska času. „Skrátenie doby obstarávania umožňuje okrem iného aj systém „semafor“. Ten má presne zadefinované časy trvania jednotlivých typov prieskumov, takže poskytne kontrolu referentovi, kedy má, s ktorým prieskumom urobiť ďalší krok. Zelená pri požiadavke znamená má čas, oranžová, že prieskum trhu je vo finálnej fáze a červená je znamením, že referent neukončil prieskum načas. Samozrejme, s tým bude súvisieť aj konkrétna zodpovednosť a postihy,“ hovorí B. Vavrinčík.

Práca so systémom je zabezpečená prostredníctvom bežne dostupného internetového prehliadača Google Chrome a cez prihlasovacie meno a heslo. Systém umožňuje centralizovanú správu plánu obstarávania a všetkých požiadaviek na obstarávanie, zadaných podľa platných smerníc ŽSR. V systéme je možné nastaviť a aktualizovať jednotlivé obstarávania:

- názov obstarávania
- detailný opis predmetu zákazky
- automatizované nastavenie typu obstarávania podľa definovaných pravidiel ŽSR
- možnosť zadania viacerých položiek obstarávania
- možnosť priloženia elektronických dokumentov pre dodávateľov
- nastavenie podmienok účasti (vrátane možnosti predloženia elektronickej formy dokumentov)
- nastavenie kritérií hodnotenia
- stanovenie termínu predloženia ponúk
- elektronická notifikácia dodávateľov o výzve na predloženie ponuky
- automatizovaná aktualizácia skutočného stavu riešenia obstarávania podľa reálne vykonaných krokov pri predmetnom obstarávaní
- predkladanie ponúk dodávateľov v elektronickej podobe

Súčasťou I tendra je aj katalóg dodávateľov, vrátane možnosti ich online registrácie, kategorizácie a vyhľadávania. Systém automaticky zasiela notifikácie nákupcom a dodávateľom s upozornením na potrebu vykonania konkrétnych krokov, nastavený je podľa medzinárodne uznávaných štandardov riadenia kvality ISO 9001 a ISO 27001. „I tender znamená zefektívnenie činnosti CLaO, väčšiu transparentnosť a centralizáciu všetkých údajov, kontrolu nad obstarávaniami, vrátane konkrétnej zodpovednosti. Čo však zostane stále na zodpovednosti zadávateľov požiadavky, je kvalifikovaný a detailný opis predmetu zákazky,“ dodal na záver riaditeľ CLaO.

(pav), foto: CLaO



I tender je od júla v ostrej prevádzke.

## ŽSR ukončili zmluvu so spoločnosťou Transprojekt s. r. o.

Železnice SR dňom 18. septembra 2017 odstúpili od rámcovej zmluvy so spoločnosťou Transprojekt s.r.o. Vedenie ŽSR sa tak rozhodlo na základe toho, že spoločnosť si nespĺnila zákonnú povinnosť, najneskôr do 31. júla 2017 zabezpečiť svoj zápis do registra partnerov verejného sektora v zmysle zákona č. 315/2016 Z.z. o registri partnerov verejného sektora.

„Odstúpiť od zmluvy sme sa rozhodli po zvážení všetkých okolností. Dennodenne sme konfrontovaní s realitou a sťažnosťami domácich aj zahraničných cestujúcich, ako bratislavská hlavná stanica vyzerá. Nastal čas zásadným spôsobom konať a s týmto historickým problémom sa vysporiadať. Okrem toho, takýto projekt by nemala realizovať firma, ktorá si neplní zákonnú povinnosť, ako je zápis do registra partnerov verejného sektora,“

vysvetľuje pozitívne stránky rozhodnutia generálny riaditeľ ŽSR Martin Erdössy. „Verím, že týmto rozhodnutím sa nám rozviažu ruky a môžeme samostatne rozhodovať a konať vo veci rekonštrukcie hlavnej stanice v Bratislave, ktorá je dnes v stave, ktorý nezodpovedá úrovni modernej železničnej stanice,“ uvádza generálny riaditeľ ŽSR. Rámcovú zmluvu uzatvorili ŽSR a Transprojekt s.r.o. dňa 10. júla 2006 na dobu 50 rokov. Jej predmetom bol nájom

pozemkov potrebných pre realizáciu investičného zámeru podľa projektu „Predstaničný priestor – Bratislava“, ako aj vzájomné vysporiadanie majetko-právnych vzťahov k pozemkom a k navrhovaným stavbám. Na projekt bolo v r. 2010 vydané územné rozhodnutie, ktoré nadobudlo právoplatnosť dňa 24. augusta 2010. Transprojekt s.r.o. až do dnešného dňa nepristúpil k výstavbe navrhovaných stavieb a celý projekt stagnoval.

(pav)

# Deň železničiarov 2017

Veľká dvorana Kultúrneho domu Andreja Hlinku v Ružomberku, 22. september, slávnostná atmosféra, slávnostné odevy aj hudba a 54 železničiarov z troch železničných spoločností, ktorí si prišli prevziať ocenenie. Iba jediný deň v roku patrí len a len nám, železničiarom.

„Vážené dámy, vážení páni, milí železničiar. Slová plné emócií sú z pohľadu muža vždy trochu problematické, preto začnem slovom úplne jednoduchým, ale v tejto chvíli najpodstatnejším – **ĎAKUJEM**. Naozaj úprimne, zo srdca a v mene všetkých kolegov, by som vám rád vyjadril úctu, obdiv a poďakovanie, že ste v mladosti urobili jedno z najdôležitejších rozhodnutí svojho života a desaťročia ste zostali verní železnici. Napriek tomu, aká je to seniorka so svojimi 169 rokmi existencie, napriek tomu, aká je obrovská, aká je náročná jej každodenná prevádzka, aké má v posledných rokoch problémy vybojovať si svoje niekdajšie postavenie a význam.

Som rád, že vás nič neodradilo a že dnes si spolu môžeme zaspomínať na deň, keď ste podpísali vašu pracovnú zmluvu s modrou armádou. Verím, že to sú úžasné spomienky.

Historici hovoria, že existencia slovenskej železnice sa počíta od dátumu príchodu prvého „naozajstného“ vlaku, ako hovoríme „železo na železo“, na územie Slovenska. Od dátumu 20. augusta 1848, kedy k nám vstúpil prvý parostrojní vlak na trati Marchegg – Devínska Nová Ves – Bratislava, až do dnešného dňa ubehlo vyše 60 000 dní. Každý jeden deň je odvtedy spojený s koľajami, vlakmi, stanicami, ale predovšetkým s vami, ktorí 24 hodín dbáte, aby tu železnica



bola a slúžila všetkým nám. Veľakrát aj za cenu veľkého sebazaprenia, s veľkou trpezlivosťou, nasadením, s rýchlym a správnym rozhodnutím, keď ide o život. Ja viem, Deň železničiarov je len jediný oficiálny deň v roku, ale za tých jedenásť mesiacov, čo patrí do vašich radov, si skutočne uvedomujem, aký je každý jeden z vás dôležitý. Bez ohľadu na miesto, pracovné zaradenie. Za tie desiatky rokov na železnici ste pomohli vypraviť státisíce vlakov, starať sa o tisíce kilometrov tratí. Prekonali ste prekážky, nepriazeň osudu i prírody. Prajem vám všetkým, aby sme nestratili dôveru v tradíciu a silu železnice, v spoľahlivosť a hrdosť železničiarov a vedeli železniciu aj rovnako dôrazne brániť,“ povedal aj v mene kolegov zo Železničnej spoločnosti Slovensko a.s. a Železničnej spoločnosti Cargo Slovakia, a.s. generálny riaditeľ Železníc Slovenskej republiky Martin Erdössy.

(pav, foto radovan stoklasa)



Úvodné vystúpenie folklórneho súboru Marína s pásmom Obrázky spod Poľania zožalo obrovský úspech. Skvelý výkon mladých folkloristov predznačil, že skvelé výkony a výsledky sú hlavnou témou dňa, ktorý patrí len železničiarom.



Ministerstvo dopravy a výstavby zastupovala generálna riaditeľka sekcie výkonu akcionárskych a majetkových práv Tatiana Šopová (vľavo) a pozvanie prijal aj predseda Správnej rady ŽSR Marek Balko (tretí zľava).



Štrnásť našich kolegov si prevzalo poctu ministra dopravy a výstavby Slovenskej republiky.



Úžasnú atmosféru v štýle šansónov vytvorila dvojica Andrea Zimányiová v sprievode Juraja Buriana.



Situácie na hranici života a smrti museli riešiť naši kolegovia, ocenení uznaním ministra dopravy a výstavby za záchranu života.



Od 22. septembra nosí titul zaslúžilý zamestnanec týchto 13 našich kolegov.

Veľká dvorana kultúrneho domu v Ružomberku hostila 22. septembra takmer 250 železničiarov.



Vladimír Milošovič z odboru 460 generálneho riaditeľstva predniesol v mene všetkých ocenených poďakovanie.

# Naši ocenení kolegovia

Pri príležitosti Dňa železničiarov 2017 bolo 30 našich kolegov ocenených tromi druhmi cien. Dámy a páni, klobúk dolu za Vašu prácu a v mene vedenia ŽSR aj kolegov Vám patrí obrovské „Ďakujem“!

## Pocita ministra dopravy a výstavby



**Mária Führichová**

OR Košice  
prednostka ŽST Čaňa  
zamestnaná v ŽSR od roku 1977



**Tibor Bacso**

OR Košice  
hlavný majster OZT ZT Košice juh  
zamestnaný v ŽSR od roku 1980



**Valéria Dunajová**

OR Košice, vedúca referentka ŽP  
sekcia riadenia dopravy  
zamestnaná v ŽSR od roku 1978



**Stanislav Hanzlík**

OR Trnava  
vodič MDS Bratislava  
zamestnaný v ŽSR od roku 1978



**Pavol Országh**

OR Trnava, prednosta  
ŽST Bratislava hlavná stanica  
zamestnaný v ŽSR od roku 1981



**Pavol Oravec**

OR Žilina  
kontrolór dopravy  
zamestnaný v ŽSR od roku 1974



**Pavol Ragula**

OR Žilina  
dopravný námestník  
zamestnaný v ŽSR od roku 1981



**Ladislav Kubinec**

OR Žilina  
vedúci pracoviska EE Vrútky  
zamestnaný v ŽSR od roku 1975



**Ján Poláček**

OR Zvolen, koordinátor  
SMSÚ TO Žiar nad Hronom  
zamestnaný v ŽSR od roku 1977



**Jozef Macejko**

OR Zvolen  
vedúci oddelenia na sekcii OZT  
zamestnaný v ŽSR od roku 1977



**Vladimír Polakovič**

VVÚŽ Žilina, vedúci pracovnej skupiny  
skúšobné laboratórium  
zamestnaný v ŽSR od roku 1980



**Peter Šebeňa**

VVÚŽ Žilina  
vedúci oddelenia sekcie OZT  
zamestnaný v ŽSR od roku 1982



**Vladimír Milošovič**

O 460, manažér OZT  
správa a údržba OZT - GSM-R  
zamestnaný v ŽSR od roku 1980



**Anna Feherpatakyová**

O 510  
vedúca referentka špecialistka  
zamestnaná v ŽSR od roku 1976

**V živote aj železničiarov sa vyskytnú situácie, ktoré sú na hranici života a smrti. Vďaka ich pohotovosti, rýchlosti a obetavosti sa snažili životy neznámych zachrániť. Práve za takéto výnimočné činy sa udeľuje uznanie ministra dopravy a výstavby za záslužný čin.**

## Kým sa iní prizerali, ona zachraňovala

Tento „príbeh“ je o pomoci, ľudskosti a smelosti. Ústrednou postavou v ňom je výpravkyňa Lenka Palárcová zo ŽST v Kysuckom Novom Meste. Lenka je železničiarica telom aj dušou. Dávno som nepočula niekoho tak pekne hovoriť o svojom povolani.

Usmievavá výpravkyňa však túto prácu miluje, srší neskutočnou energiou a takým tým správnym nasadením. V deň, keď mala staršiemu pánovi zachrániť život, ale jeho osud bol už spečatený, bola svižne naladená. November sa preklopil do svojej druhej polovice a všetko bolo bežné, priam jednotvárne. Prešiel to až moment, keď do dopravnej kancelárie vstúpila pokladníčka a povedala, že v čakárni odpadol muž. „On bol v takej póze akoby sa len zošuchol zo sedenia,“ opísala prvé momenty Lenky. Ďalšie chvíle už boli v jej rukách. Cez telefón jej radili záchranári, ako dať masáž srdca do ich príchodu. Ani obrovská snaha Lenky však nestačila. Pán zomrel na rozsiahly infarkt. To, ako to zariadil osud je jedna vec, ale snaha zachrániť niekomu život, moment okamžite sa rozhodnúť a zachovať si chladnú hlavu, ďalšia. Koľkí z nás vieme takto reagovať? Celému príbehu dala krásny význam až dcéra nebohého muža, ktorá spolu s bratom prišla Lenke vyjadriť vďaka. Za to, že nezomieral sám.

Lenka Palárcová ukazuje na miesto, kde sa mužovi snažila zachrániť život.

(ika), foto: autorka

## Na chvíľu a pohľad na ťažko zranených cestujúcich nikdy nezabudne

Jozef Mitřík je dlhoročným, skúseným výpravcom, ktorý počas svojich služieb na železnici zažil už toho veľa. Avšak na chvíľu, keď vo svojich dvoch zmenách za obdobie 3 mesiacov dvakrát zachraňoval životy cestujúcich, len tak ľahko nezabudne. »»»

Jozef Mitřík je výpravcom v ŽST Kysak od roku 1987, ale na ťažké chvíle pri záchrane životov cestujúcich s vážnymi poraneniami nikdy nezabudne.



## *Titul ministra dopravy a výstavby zaslúžilý zamestnanec*



**Emil Mlynek**

OR Trnava  
elektromontér EE SZ Nové Zámky  
zamestnaný v ŽSR od roku 1974



**Ján Gálik**

OR Trnava, vedúci posunu  
ŽST Bratislava hlavná stanica  
zamestnaný v ŽSR od roku 1976



**Darina Poláčková**

OR Trnava, samostatná správna  
zamestnankyňa ŽST Nové Zámky  
zamestnaná v ŽSR od roku 1976



**Jozef Baáš**

OR Žilina, odborný technický  
zamestnanec SMSÚ TO Trenčín  
zamestnaný v ŽSR od roku 1982



**Jozef Botlík**

OR Zvolen  
výpravca ŽST Kozárovce  
zamestnaný v ŽSR od roku 1974



**Jozef Holík**

OR Zvolen  
vedúci prevádzky EE Zvolen  
zamestnaný v ŽSR od roku 1970



**Ivona Šalková**

ŽT Bratislava  
vedúca oddelenia správy aplikácií  
zamestnaná v ŽSR od roku 1980



**Juraj Šamudovský**

MO Košice  
montér oceľových konštrukcií - čatár  
zamestnaný v ŽSR od roku 1978



**Jozef Hirko**

ŽE Bratislava  
námestník riaditeľa  
zamestnaný v ŽSR od roku 1986



**Jozef Ťavoda**

O 440 SBI Zvolen  
vedúci účelového strediska SBI Zvolen  
zamestnaný v ŽSR od roku 1979

## *Uznanie ministra dopravy za záslužný čin*



**Jozef Mitřík**

OR Košice, výpravca  
ŽST Kysak  
zamestnaný v ŽSR od roku 1983



**Ján Veľas**

OR Košice, výpravca  
ŽST Bánovce nad Ondavou  
zamestnaný v ŽSR od roku 1996



**Lenka Palárcová**

OR Žilina, výpravkyňa  
ŽST Kysucké Nové Mesto  
zamestnaný v ŽSR od roku 1981

(pav), foto: ŽSR

»»»» Desiaty decembrový deň bola služba v ŽST Kysak pomerne pokojná. Službukonajúci výpravca Jozef Mitřík vypravil vlak o 13,40 hod. a sledoval jeho odchod. Nestihol vojsť do dopravnej kancelárie, a to už cestujúca kričala, že v kolajisku leží muž volajúci o pomoc. Situáciu preveril dozorca výhybiek a ihneď privolať vnútorný výpravca záchranku. Vonkajší výpravca - Jozef Mitřík, však už telefón od kolegu prevzal a odobral sa k zranenému mužovi, aby informoval záchranárov o jeho zdravotnom stave. Ten mal, žiaľ, amputované obe nohy v oblasti členkov a Jozef mu poskytoval prvú pomoc a udržoval ho pri vedomí až do príchodu rýchlej záchrannej služby. Aj napriek tejto situácii službu bez problémov dokončil. To však netušil, že o necelé 3 mesiace ho čaká, tentoraz počas nočnej zmeny, podobná situácia. Bolo 5. marca, keď Jozef o 22,05 vypravil vlak, sledoval jeho odchod a skupinku prichádzajúcich cestujúcich. „Zrazu som zbadal, že posledný z hlúčiku cestujúcich sa akosi zapotácal,“ opisuje situáciu výpravca. „Mal som pocit, akoby ho zachytil vlak,“ pokračuje v opise napätých chvíľ Jozef. A, žiaľ, jeho tušenie sa naplnilo. Po príchode na inkriminované miesto našiel ležať muža medzi hranou nástupištia a pravým kolajnicovým pásom. Pohľadom zistil, že zranená osoba má amputované obidve nohy. „Muž bol pri vedomí, ihneď som volal 112 a poskytoval prvú pomoc vhodnú po amputácii nôh,“ dodal Jozef. Pri zranenom zostal až do príchodu záchranky a službu dokončil.

(sch), foto: autorka

## Ján Veľas zachránil ľudský život

Nočná služba bola 9. mája 2017 v nesamostatnej ŽST Strážske pokojná. Výpravca Ján Veľas si nerušene plnil svoje povinnosti až do odchodu vlaku 1915, kedy 25 minút po polnoci zbadal bežiaceho muža po peróne. Ten sa bezhlavo rútil oproti vlaku s krikom, že chce skočiť pod vlak. Výpravca duchapritomne zareagoval, utekal mu oproti, schmatol ho a pevne držal, až kým vlak neodišiel.

Zadržaný muž riadne rozrušený celý čas vykrikoval, že chce spáchať samovraždu. „Násilím som ho musel aj proti jeho vôli odtiahnuť z kolajiska pred dopravnú kanceláriu, kde mi prišiel pomôcť kolega Ladislav Fejko, rušňovodič zo ZSSK CARGO. V zamknutej kancelárii som ho strážil až do príchodu polície,“ opisuje situáciu. Snažil sa zúfaleho muža upokojiť, komunikoval s ním a ponúkol mu jedlo a vodu. Celá táto udalosť sa vďaka obetavosti Jána Veľasa a jeho duchapritomnej reakcii zao- bišla bez straty života a bez následkov na dopravu.

(sch), foto: autorka



# Za prvý polrok stúpol počet nehôd aj požiarov

V 1. polroku 2017 ŽSR zaevidovali celkovo 223 nehôd, z toho 48 vážnych, 69 menších nehôd a 106 incidentov. Zároveň sme zaznamenali 84 prevádzkových porúch. Počet registrovaných pracovných úrazov bol 33, ani v jednom prípade nešlo našťastie o závažný pracovný úraz. Stúpol aj počet požiarov, pri tratiach horeli najmä suché porasty.

## NEHODY A PREVÁDZKOVÉ PORUCHY

Za prvý polrok 2017 sme zaevidovali 223 nehôd (48 vážnych nehôd, 69 menších nehôd, 106 incidentov) a 84 prevádzkových porúch. Pri týchto udalostiach dosiahla škoda na zariadeniach ŽSR výšku 224 022 €. Pozitívnou správou je, že z viny ŽSR sme v 1. polroku 2017 nezaznamenali žiadnu vážnu nehodu, avšak celkový počet vážnych nehôd stúpol oproti minulému polroku z 38 na 48. Zvýšenie počtu vážnych nehôd nastalo z dôvodu samovrážd a neoprávneného pohybu osôb v priechodnom priezeze koľaje.

Smrteľné zranenie			
polrok 2016		polrok 2017	
počet	z toho samovrážd	počet	z toho samovrážd
34	24	44	30
Ťažké zranenie			
polrok 2016		polrok 2017	
počet	z toho pokusov o samovraždu	počet	z toho pokusov o samovraždu
14	4	14	2

Menších nehôd v sledovanom období pribudlo, celkovo ich bolo 69, teda o 16 viac ako v priebehu 1. polroka 2016. Potrebné je ale vyzdvihnúť, že počet zrážok vlakov v kategórii menších nehôd, klesol zo 6 na 4 a počet vykoľajení vlaku z 2 na nula. Z celkového počtu menších nehôd bolo 13 prípadov zaznamenaných v kategórii zranenia osôb spôsobené pohybom koľajového vozidla.

## PREVÁDZKOVÝCH PORÚCH JE O NECELÝCH 10 % VIAC

Oproti prvému polroku 2016 vzrástol počet prevádzkových porúch zo 77 na 84, pričom najvýraznejší nárast nastal v kategórii roztrhnutie vlaku, kde stúpol ich počet z 12 na 21 prípadov. Následkom porúch bolo 205 osobných a 949 nákladných vlakov zmeškaných spolu o takmer 19 500 minút.

## MENŠÍCH NEHÔD NA ŽELEZNIČNÝCH PRIECESTIACH PRIBUDLO

V rámci nehodovosti na železničných priecestiach sme v tomto polroku zaznamenali nárast. Nehôd bolo celkovo 29, čo je o 11 viac ako v predchádzajúcom porovnanom období. Najviac prípadov sa stalo na zabezpečených priecestiach svetelných bez závor (12) a rovnaký počet sa stal na nezabezpečených priecestiach. Počet usmrtených osôb bol rovnaký ako v prvom polroku 2016 – 4 osoby. V dôsledku nehôd zraneniam podľahol jeden vodič, jeden spolujazdec a dvaja chodci. Ťažko zranených bolo 10 osôb, čo predstavuje o 4 viac ako v uplynulom polroku. Z celkového počtu došlo k ťažkému zraneniu šiestich vodičov a štyroch spolujazdcov. Štatisticky síce došlo k zvýšeniu menších nehôd, ale ich príčiny zostávajú rovnaké – porušenie zákonných ustanovení týkajúcich sa pravidiel cestnej premávky zo strany vodičov cestných motorových vozidiel. Škody na cestných motorových vozidlách dosiahli výšku 81 875 €, dopravcom vznikla škoda 122 707 € a pre ŽSR vznikla škoda vo výške 6 761 €.

## REGISTROVANÝCH PRACOVNÝCH ÚRAZOV BOLO V 1. POLROKU CELKOVO 33

V 1. polroku 2017 bolo oznámených celkom 65 pracovných úrazov (PÚ) zamestnancov ŽSR. Z toho:

- 18 PÚ boli drobné poranenia, ktoré si nevyžiadali lekárske ošetrovanie, t. j. zamestnanec ošetrovanie nepožadoval a zmenu dokončil, prípadne jeho drobné poranenie bolo ošetrené na pracovisku;
- 14 PÚ si vyžiadalo len lekárske ošetrovanie bez pracovnej neschopnosti (PN);

- 33 PÚ bolo registrovaných, to znamená, že poškodenie zdravia zamestnanca si vyžiadalo lekárske ošetrovanie a spôsobilo zamestnancovi PN viac ako tri dni.

V 1. polroku 2017 oproti rovnakému obdobiu roka 2016 došlo k zvýšeniu počtu registrovaných pracovných úrazov (PÚ) o 9 PÚ, čo predstavuje nárast o 27,3 %. Pozitívne však je, že v roku 2017, ani v roku 2016 nebol žiadny PÚ závažný.

## NAJVIAC ÚRAZOV SME ZAZNAMENALI

- v deň pondelok

- v čase medzi 9:00 h – 12:00 h

- u zamestnancov vo veku 46 - 50 rokov

- u zamestnancov zamestnaných v ŽSR 4 až 20 rokov

V 1. polroku 2017 sa znížil počet PÚ nových zamestnancov (z pohľadu doby trvania pracovného pomeru u ŽSR), pričom v skupine 0 – 3 roky trvania pracovného pomeru u ŽSR vzniklo 7 PÚ, teda 21,2 % z 33 registrovaných PÚ. Z tohto počtu 4 zamestnanci vo veku 22, 32, 35 a 62 rokov boli na ŽSR zamestnaní menej ako 1 rok (1 mesiac, 5 mesiacov, 8 mesiacov, 11 mesiacov).

## ZAMESTNANCI V 1. POLROKU 2017 UTRPELI:

- narazenie rebier, chrčba, vyklbenie ramena, zlomeniny rúk, nôh, poranenia kolien vrátane ich podvrtnutia, poranenia rúk, hlavy, oka, uší, nadýchanie sa nebezpečných plynov pri horení uhlia, ale najčastejšie boli podvrtnutia členkov.

Keďže najviac PÚ utrpeli zamestnanci počas chôdze, či už za normálnych, alebo zhoršených poveternostných podmienok zakopnutím alebo pošmyknutím vo vonkajších priestoroch – v koľajisku, vedľa koľajiska, v areáli pracoviska, tiež aj na chodbách a schodoch budov, je potrebné, aby zamestnanci sami dbali na svoju bezpečnosť a dodržiavali zásady bezpečnej chôdze (zvýšili ostražitosť pri chôdzi, dôslednejšie zväžili miesto, kde stúpiť, uprednostnili chôdzu po rovine, vyhýbali sa hrboľatému a nerovnému terénu, vyvarovali sa chôdzi po klzkých povrchoch, nezapodievali sa žiadnou inou činnosťou – napr. nečítali žiadne písomnosti, nepoužívali mobilné telefóny a pod.), pri chôdzi po schodoch (či už smerom hore, alebo dole) sa pridržovali zábradlia, resp. iného, na tento účel prispôbeného držadla. Nemenej dôležité je, aby zamestnanci dodržiavali bezpečné pracovné postupy pri pracovnej činnosti. Iba tak je možné znížiť počet pracovných úrazov zamestnancov.

## POŽIAROVOSŤ NA ŽSR ZA 1. POLROK 2017

Za obdobie 1. polroka 2017 sme na železničných dráhach, zaznamenali spolu 81 požiarov. Z uvedeného počtu požiarov bolo 70 vlastných požiarov ŽSR, jeden požiar bytu v prenájme fyzickej osoby a 10 požiarov dráhových vozidiel dopravcov. V 1. polroku 2017 evidujeme o 26 vlastných požiarov ŽSR viac ako v 1. polroku 2016. Z vlastných požiarov vznikla škoda u 7 z nich vo výške 10 638 €. V porovnaní s 1. polrokom roku 2016 je celková škoda nižšia o 105 009 €. Najväčší podiel požiarov podľa druhu tvoria požiare suchých porastov v ochrannom pásme dráhy. V hodnotenom období bolo zaznamenaných spolu 54 požiarov suchých porastov, nachádzajúcich sa popri tratiach. V porovnaní s 1. polrokom roku 2016 je to o 24 požiarov suchých porastov viac. Uvedený počet požiarov suchých porastov predstavuje 77 % z počtu vlastných požiarov. Častým miestom vzniku požiarov boli drevené podvaly, kde dochádzalo k požiarom, spôsobeným brzdením vlakov. Z tejto príčiny za obdobie prvého polroka roku 2017 bolo evidovaných celkovo 12 požiarov, z toho 2 so škodou vo výške 384 €.



# Modernizácia mení režim cestovania v Považskej Bystrici

V železničnej stanici Považská Bystrica pokračuje modernizácia trate Púchov – Považská Teplá. S tým súvisia aj výrazné zmeny priamo na stanici, jej režimu i pohybu cestujúcich.

Výluka 2. traťovej koľaje v úseku Považská Bystrica – Púchov skončila 9. septembra, aby o dve hodiny na to začali práce na modernizácii prvej koľaje v opačnom smere. Modernizácia bratislavského zhlavia nepárnej skupiny staničných koľají si vynútila aj zmenu v organizácii dopravy. Všetky vlaky osobnej dopravy sú aktuálne smerované k novovybudovanému ostrovnému nástupištiu č. 2. Cestujúci sa k tomuto nástupištiu nedostanú cez podchod, ale úrovňovým prechodom. V Považskej Bystrici nie je dočasne, hlavne z bezpečnostného hľadiska a kvôli uvedenej výstavbe, možný ani prístup pre imobilných cestujúcich. Výluka, v rámci ktorej ŽSR realizujú modernizáciu trate, potrvá do polovice decembra.

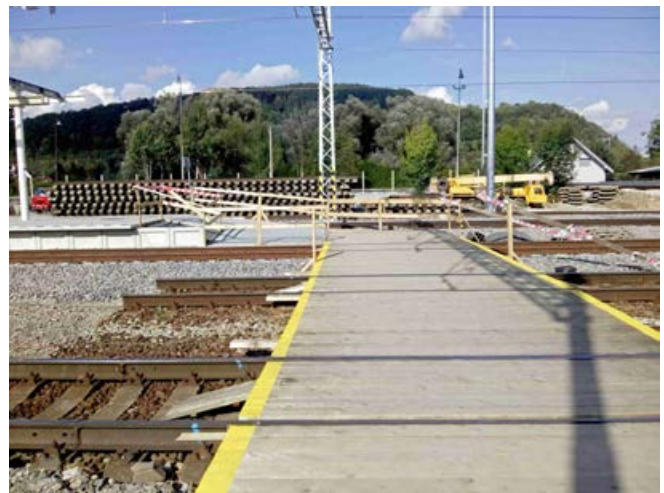
(pav), foto: Jozef HROMEČ



Železničná stanica v Považskej Bystrici je aktuálne veľkým staveniskom.



Vynovené je zatiaľ len druhé nástupište, ku ktorému prichádzajú všetky vlaky, cestujúci sa k nemu dostanú úrovňovým prechodom.



# Práce na moste medzi Kozelníkom a Banskou Belou

Výmenu mostníc na moste v km 8,564 v úseku železničnej trate medzi Kozelníkom a Banskou Belou zrealizoval v prvej polovici septembra MO Bratislava. Práce na demontáži a montáži železničného zvršku mali zas pod palcom zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Zvolena z pracoviska v Hronskej Dúbrave.

Po výmene mostníc a montáži železničného zvršku bolo potrebné doplniť koľajové lôžko štrkom, upraviť ho a opraviť geometrickú polohu koľaje v príľahlych úsekoch mosta

(z oboch strán mosta). Na to boli použité rôzne koľajové stroje. V čase prác boli cestujúci železničnou dopravou prepravovaní náhradnou autobusovou dopravou.

(ika), foto: L. Andráš

Demontáž mostníc.



Montáž koľajnic, ktorú realizovali traťováci zo Zvolena.

## ŽSR poskytujú jedinečný benefit, ktorý nemá nikto, okrem železničiarov

# Na poistenie aj sporenie vám stačí 6 € mesačne

Železnice SR, ako jeden z najväčších zamestnávateľov na Slovensku, poskytujú aj zamestnanecké výhody – benefity, ktoré nemá žiadna iná spoločnosť. Benefit Dynamik Ž aktuálne využíva približne 6300 našich kolegov, a tí presne vedia, prečo sa preň rozhodli a čo znamená. Keďže však ide o jedinečný produkt a mnohí z vás sa obrátili na Ž semafor, že nemajú žiadne alebo len zbežné informácie, preto prinášame komplexné a jasné vysvetlenie, ktoré môže prispieť k vášmu rozhodovaniu, či tento benefit ŽSR využiť.

Najpodstatnejšie informácie sú tri. Ide o životné poistenie, ktoré môže využiť každý zamestnanec ŽSR bez ohľadu na pracovné zaradenie a vek. Mesačne to stojí zamestnanca 6,64 € a zamestnávateľa, ŽSR, každému mesačne doloží ďalších 13,28 €, teda ešte viac ako dvojnásobok. Jedinou podmienkou je byť zamestnancom ŽSR. Zároveň sú bezplatne životne poistené všetky deti platiteľa do 15 rokov a v rámci Dynamiku Ž si v tých 6,64 € zamestnanec aj sporí. Po čase je možné vybrať usporené financie, napríklad na väčšiu investíciu v rodine.

Zamestnanecký benefit (ZB) Dynamik Ž, spravuje a opisuje Poistovňa Generali, na základe tendra a podmienok, ktoré nastavili a zadefinovali ŽSR. Na základe ohlasov a predovšetkým konkrétnych skúseností od zamestnancov, je Dynamik Ž hodnotený veľmi pozitívne a je možnosť si vybrať z viacerých variantov. Čo asi každého najviac odrádza, sú povinné návštevy v poisťovniach a nie celkom prehľadné orientovanie sa v podmienkach. Toto všetko u železničiarov odpadá. Detailné info pre budúcich aj existujúcich klientov poskytnú od 1. októbra kolegovia z ľudských zdrojov podľa miestnej príslušnosti, vrátane jednoduchšej informácie, či už tento produkt využívate, alebo nie. Ak nie, v prípade záujmu je celý proces zúradovania jednoduchý. Pracovník zmluvného partnera príde priamo za vami a všetko zabezpečí.

„Dynamik Ž je podľa môjho osobného názoru veľmi dobrým benefitom, určite by ho privítali aj ľudia z externého prostredia, je však výsadou len železničiarov. Myslím si, že jednoduchá forma, zrozumiteľné a transparentné vyčíslenie toho, čo nám prinesie, je práve argument, ktorý naši zamestnanci vítajú. Zvolili sme informovanie prostredníctvom firemného časopisu, aby si ho mohli zriadiť tí, ktorí ho ešte nemajú,“ hovorí generálny riaditeľ ŽSR Martin Erdössy.

V mene poisťovne zabezpečuje podpis zmluvy a osobný kontakt vždy konkrétny spolupracovník spoločnosti Anderson, ktorá pre Poistovňu Generali, vzhľadom na obrovský počet klientov, rieši agendu ŽSR. „Neevidujeme žiadne sťažnosti, naopak, viacerí železničiarovia sa na nás obrátili s výčitkou, že doteraz nemajú tento benefit, lebo nemali dostatočné informácie. Kde inde vám za 6 € zamestnávateľ prispeje 13 €,“ potvrdzuje záujem

o Dynamik Ž Alfréd Paulovič zo spoločnosti Anderson. Aj keď nikto nechce zažiť žiadnu dramatickú životnú situáciu, Dynamik Ž myslí aj na tieto nemilé okolnosti. Ak už k takejto udalosti dôjde, poistenie už pomohlo mnohým našim kolegom finančne kompenzovať úraz či nebudaj úmrtie. V takomto prípade financie získavajú pozostalí. Najväčší záujem však majú vaši kolego-

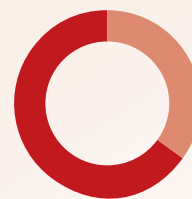
via o sporenie. „Za roky sporenia, keďže železničiarovia sú zväčša mnohoroční zamestnanci, si viacerí nasporili na svojich účtoch stovky eur. Tie je možné si v stanovenom čase vybrať ako nečakaný príjem do rodiny, pričom poistenie pokračuje ďalej. A čo je hlavné, bez zbytočných dohadovaní sa s poisťovňou,“ dodáva A. Paulovič.

(pav)

### Výhody poistenia Dynamik Ž

- automatický príspevok zamestnávateľa ŽSR zakotvený v kolektívnej zmluve
- možnosť výberu z variantov:
  - „Viac sporím!“
  - „Viac ochraňujem seba a svoju rodinu“
- jednoduchá administratíva
- automatické úrazové poistenie detí zamestnancov ŽSR do veku 15 rokov – ZADARMO!

Príspevok zamestnávateľa	Príspevok zamestnanca
13,28 €	6,64 €



### Dynamik Ž už vyplatil:

- 96 poistných udalostí pri úmrtí v objeme 156 897 €
- 136 poistných udalostí pri úraze v objeme 104 419 € - najviac pri trvalých následkoch úrazu jednorazovo 21 244 €
- 24 poistných udalostí pri úraze detí železničiarov v objeme 1300 €
- 31 klientov využilo oslobodenie od platenia pre invaliditu
- vďaka projektu Dynamik Ž má zamestnanec za 8 rokov nasporených 700 až 1000 €
- 1927 klientov realizovalo výber v celkovej výške 1 349 000 €

### V rámci Dynamiku Ž sa môžete zapojiť do súťaže a vyhrať. Ako na to?

**Ak máte kolegu, ktorý ešte Dynamik Ž nemá, stačí odporučiť nového klienta do konca tohto roku**

- prvých 100 odporúčaní získava poukážku na nákup tovaru v hodnote 10 €



- pre aktuálnych i nových klientov je pripravená aj súťaž od 1. októbra do 31. januára 2018

Každý mesiac bude zrebovaný jeden nový a jeden existujúci klient o vecné ceny – dva tablety v hodnote 100 €



# Modernizácia II. etapy pred dokončením

Modernizácia úseku Považská Teplá – Žilina, jej časť Považská Teplá – Dolný Hričov, sa blíži k záveru. Po jej dokončení v závere tohto roka sa zvýši traťová rýchlosť do 160 km/h. Kompletnou výmenou prechádza železničný zvršok, budujú sa protihlukové steny, modernizujú zabezpečovacie zariadenie a zvýši sa komfort a bezpečnosť cestujúcich. Zrušením železničných priecestí dôjde k zvýšeniu bezpečnosti cestnej dopravy.

Stavba, ktorú realizuje Združenie TEBS, je rozdelená na šesť ucelených častí a vo výstavbe má aktuálne tri:

- UČS 50: Traťový úsek Bytča – Dolný Hričov
- UČS 51: ŽST Dolný Hričov
- UČS 52: Traťový úsek Dolný Hričov – Žilina

(pav), foto: Združenie TEBS



V ŽST Dolný Hričov sa na záver realizuje úprava predstaničnej plochy v rámci splnenia podmienok interoperability (TSI).

## Hlavné ukazovatele stavby:

<b>22,702 km</b>	celková dĺžka modernizovaného úseku
<b>160 km/h</b>	rýchlosť
<b>50,613 km</b>	dĺžka nových koľají
<b>44 ks</b>	nové výhybky
<b>5</b>	nástupišť
<b>1</b>	služobné nástupište
<b>2700 m</b>	v celkovej dĺžke
<b>7</b>	nové mosty
<b>5</b>	nové cestné nadjazdy
<b>5</b>	nové podchody
<b>13 km</b>	protihlukové steny



Okolo nového dokončeného podchodu pre cestujúcich v Dolnom Hričove chýbajú k celkovému dokončeniu ešte vonkajšie terénne úpravy.



Nová lávka pre peších medzi Dolným Hričovom a Žilinou si ešte vyžiada montáž zastrešenia a dobudovanie zábradlia.



Na zastávke Horný Hričov je už postavený nový podchod pre cestujúcich, zhotoviteľ finišuje na jeho konečnej podobe.



Už len záverečné úpravy v podobe montáže obrubníkov a dlažby na nástupišti pri 2. traťovej koľaji zostáva zrealizovať na zastávke Horný Hričov.

## Zastávka v Rožkovanoch vonia novotou

Prešovskí budovatári si v lete pripísali na konto opravených staničiek aj zastávku v Rožkovanoch. Zamestnanci SMSÚ ŽB Prešov opravili vonkajšiu aj vnútornú omietku s novým náterom. Vymenili okno, dvere, zárubne, ako aj nové žľaby. V spolupráci s obecným úradom sa postarali o úpravu okolia. Kolegovia elektrikári natreli stĺpy osvetlenia, „ozeťáci“ zase reléový domček a stojany. Ruku k dielu priložili aj traťováci, ktorí kosili a natreli hrany nástupiska.

(sch), foto: SMSÚ ŽB Prešov



## Opravená sociálno-prevádzková budova v Humennom



V auguste dostala nový šat sociálno-prevádzková budova v Humennom. Aj práce na tejto stavbe majú rukopis prešovských budovárov. Peter Rohál, správca ŽI zo SMSÚ ŽB Prešov je rád, že na budove už nestrašia zbytočné otvory.

Piati prešovskí budovatári všetky nefunkčné otvory zamurovali, opravili dlažbu a namontovali nové dažďové zvody. Opravená fasáda s novým náterom a natreté okná, dvere a mreže sú peknou bodku za celou opravou budovy, ktorá sa nachádza v blízkosti humenskej železničnej stanice.

(sch), foto: Peter ROHÁL



## Múr spevňovali v chránenej lokalite

V úseku trate Zbojská - Pohronská Polhora bola v posledných augustových dňoch zrealizovaná oprava zárubného múra. Práce sa vykonali s ohľadom na prírodné prostredie, pretože išlo o 5. stupeň ochrany prírody.

V úseku, kde bol problém s padaním skál, je ozubnicová trať.



Prvé činnosti súviseli s odstránením zvetraných častí svahu, vykonalo sa odkopanie a odsekanie svahu a ručne sa uvoľnili skaly ohrozujúce bezpečnosť koľajiska. Následne sa vykonalo na prvom stupni vŕtanie a osadenie kotiev spodného oporného múra, ktorý je železobetónový, vysoký 3 m a dlhý 14,6 m. Oporný múr pokračuje druhým až štvrtým stupňom, kde je na železobetónovom páse konštrukcia „drôtokamenných“ košov vo výške približne 4 metre. Práce sa realizovali v strmom svahu, kde sa používali horolezecké prvky. Skala bola veľmi zvetraná, vyžadovala si neustálu kontrolu a sanáciu uvoľnených skál pred samovolným spádom. Veľký dôraz bol kladený na ochranu prírody, pretože sa všetko realizovalo v 5. stupni jej ochrany. Práce sa vykonávali vo vlakových prestávkach, takže bola potrebná precízna koordinácia medzi firmou Skládka a odpady, s. r. o. Bratislava, ktorá stavbu realizovala, a železničiarimi.

(ika), foto: L. ČÁBI



Svah bolo potrebné spevniť, aby bola zaistená bezpečnosť koľajiska. Najskôr sa odstránili zvetrané skaly.

# Priecestie v Čadci je jedným z najvyťaženejších v rámci Slovenska

Tisíce áut denne vrátane ťažkých kamiónov s príviesmi. Nepretržitá 24-hodinová cestná prevádzka, ohromné zaťaženie a často aj nepriaznivé poveternostné podmienky. Železničné priecestie s jedinečným identifikačným číslom SP0029 v Čadci patrí k tým najzaťaženejším v rámci celého Slovenska.



Takto vyzeralo enormne vyťažené železničné priecestie v Čadci pred opravou...

V závere augusta, po dohode polície a ŽSR však muselo prejsť rekonštrukciou. Napriek voľným dňom a dodržaniu naplánovaného harmonogramu však akékoľvek obmedzenie cestnej dopravy znamená v tejto časti Slovenska obrovské kolóny áut. „Výluku sme realizovali od 28. augusta do 3. septembra. Práce pozostávali z vysekania asfaltového povrchu, rozrezania a vybratia koľajového poľa. Následne sme vložili nové koľajové pole, zvarili sme koľajnice a osadili priecestnú konštrukciu STRAIL. Nakoniec prišlo na rad asfaltovanie cesty k novej časti železničného priecestia,“ vysvetľuje prednosta sekcie železničných tratí a stavieb Oblastného riaditeľstva Žilina, Jozef Blahovec. Rekonštrukcia bola nutná vzhľadom na už spomenutú enormnú záťaž priecestia prechádzajúcimi autami. V čase rekonštrukcie priecestia museli autá využiť obchádzkovú trasu, schválenú políciou.

(pav), foto: Rastislav ČERŇANSKÝ



... a takúto podobu dostalo po rekonštrukcii s novou priecestnou konštrukciou STRAIL.



## Zrekonštruované WC v ŽST Banská Bystrica

V banskobystrickej železničnej stanici sa majú cestujúci na čo tešiť. Staré a nevzhľadné WC sú už minulosťou. Prešli kompletnou rekonštrukciou za viac ako 30 000 €.



Vynovené, modernejšie prostredie toaliet si cestujúci pochvaľujú.

O nové, moderné sociálne zariadenie sa postarala banskobystrická firma. Rekonštrukcia trvala cez dva mesiace a za ten čas sa opravili zvislé a ležaté rozvody kanalizácie, vrátane rozvodov vody. Bol znížený strop s núteným odsávaním a opravilo sa aj WC pre imobilných tak, aby vyhovovalo vyššej úrovni štandardu. Na verejných WC sa naposledy menili umývadlá a WC misy v roku 1999. Žiadne opravné práce väčšieho rozsahu od vtedy neboli realizované.

(ika), foto: autorka



Stalo sa...

## Vytečené chemikálie na trati nespôsobili väčšie problémy

Dva dni po sebe, avšak na opačných koncoch Slovenska, zasahovali na trati pri úniku chemikálií hasiči.

23. augusta v poludňajších hodinách zistil v ŽST Matovce ŠRT (širokorozchodná trať) vedúci posunu únik benzolu, ktorý výpustným ventilom vytekal, našťastie len miernym prúdom. Vozeň bol radený ako 34. za rušňom. Privolaní boli okamžite hasiči, tí zastavili únik utesnením ventilu. Na druhý deň ráno sa v Lužiankach stala podobná situácia, avšak v tomto prípade išlo o inú

chemickú látku. Na nakladacej rampe pri 5. kolaji bola zistená vyliatá ortuť, ktorá sa nachádzala približne na jednom štvorcovom metri. Hasiči priestor vyčistili približne za dve hodiny, ani jedna z týchto mimoriadností nemala výraznejší vplyv na dopravu a na životné prostredie.

## Ďalšie nehody na železničných priecestiach

Vodiči, ktorí svojim nezodpovedným správaním hazardujú na priecestiach so svojimi aj cudzími životmi, spôsobili nehody aj uplynulý mesiac.

Jedna z nehôd sa stala v úseku Levice – Kalná nad Hronom, kde rýchlik zachytil auto na zabezpečenom priecestí bez závor. Vlak, na ktorom bol poškodený rušeň, zastal a vodič z miesta nehody následne ušiel, následne sa počas vyšetrovania vrátil. V dôsledku tejto nehody meškali 4 vlaky osobnej dopravy celkovo 126 minút. Ďalšia nebezpečná nehoda sa odohrala medzi železničnými stanicami Jesenské a Rimavská Sobota, kde vodič auta Škoda Superb na zabezpečenom železničnom priecestí bez závor nerešpektoval výstrahu, nezastavil pred priecestím a pred prichádzajúcim osobným vlakom v poslednej chvíli strhol riadenie na pravú stranu, pričom vozidlo bolo po bočnom náraze odhodnené vedľa traťovej kolaje. Našťastie nebol nikto zranený. Železničná doprava bola v tomto úseku prerušená na 122 minút.



Nebezpečná nehoda na železničnom priecestí medzi stanicou Jesenské a Rimavská Sobota sa našťastie skončila bez zranení.

## Železniciu potrápili ďalšie požiare

V auguste sme zaznamenali nielen požiare vedľa tratí, ale aj priamo na tratiach, horel dokonca aj medzinárodný vlak.

25. augusta horelo skoro ráno v ŽST Nové Mesto nad Váhom. Po príchode osobného vlaku Os 3101 ZSSK na kolaj č. 6 zistili požiar na podvozku príviesného vozňa. Oheň bol uhasený prostriedkami z výstroja rušňa, takže nebol potrebný zásah hasičov. V Bratislave však bola o dva dni na to situácia horšia. O 12:35 hod. ohlásil

operačný dôstojník Hasičského a záchranného zboru viaceré požiare suchých porastov tráv a podvalov, ktoré sa nachádzali v úseku Bratislava Nové Mesto – Rusovce. Spôsobil ich pravdepodobne iskriaci vozeň vlaku, prechádzajúceho týmto úsekom. Doprava bola prerušená a trať následne prehliadli zamestnanci ŽSR zo SMSÚ ŽTS TO Bratislava. Hasiči žiadali vypnutie trakčného vedenia v úseku Bratislava Nové Mesto (BNM) – Rusovce štátna hranica, zároveň bola napätová výluka aj v úseku BNM – Bratislava Ústredná nákladná stanica. Po ukončení oboch výluk tu však začalo horieť znova, nasledovala ďalšia výluka. Následne boli ohlásené aj drobné požiare podvalov, ktoré uhasila pohotovostná čata SMSÚ ŽTS TO Bratislava o 18:25 hod. V dôsledku týchto požiarov boli zmeškané 4 vlaky osobnej dopravy o 188 minút. V ten istý deň o niečo neskôr, o 21:18 hod. zastavil vlak EC 281 ZSSK v ŽST Bratislava – Vajnory, taktiež kvôli požiaru, horeli súčasti na podvozku vozňa. Personál vlaku sa snažil požiar uhasiť, od 22:22 hod. sa ho následne snažili uhasiť hasiči HaZZ Bratislava, podarilo sa im to za necelých 20 minút.

Podvaly horeli v úseku Bratislava Nové Mesto – Rusovce.



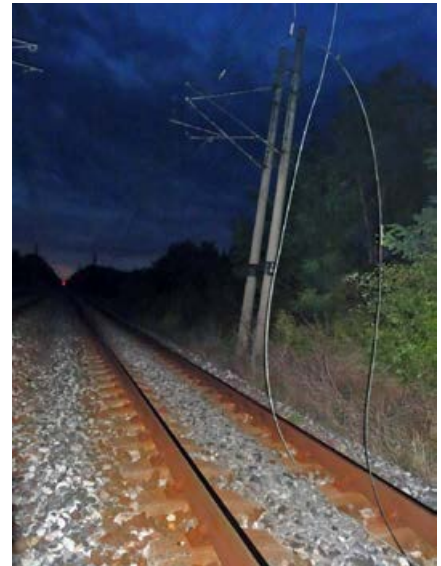
## Počasia opäť vyčíňalo aj na železnici

Dážď a silný vietor, ktoré vyčíňali 27. augusta večer, výrazne obmedzili železničnú dopravu na Slovensku. Búrky a s tým súvisiaci vietor spôsobili vyvrátenie stromov či popadanie konárov na železničnú trať. Na viacerých železničných úsekoch sa tým poškodilo aj trakčné vedenie.

Na západnom Slovensku, konkrétne v úseku Šaštín-Stráže - Kúty, bola v dôsledku nepriaznivého počasia od 16:51 hod. prerušená železničná doprava, po búrke spadli na trať dva stromy, v dôsledku čoho sa roztrhlo nosné lano na trakčnom vedení. ŽSR okamžite nasadili svojich zamestnancov, ktorí nasledujúce hodiny pracovali na odstránení stromov z tratí a na oprave trakčného vedenia. Poškodenie trakčného vedenia bolo veľmi rozsiahle, z toho dôvodu bola doprava prerušená až do druhého dňa, od 13:45 hod. vďaka nasadeniu našich za-

mestnancov už vlaky jazdili bez obmedzení. Popadané konáre a jeden spadnutý strom na trati spôsobili problémy aj v úseku Veľké Leváre – Malacky, najprv na 1. traťovej koľaji. O necelú polhodinu neskôr spadli konáre aj na 2. traťovú koľaj, z toho dôvodu bola doprava úplne prerušená. Sprejazdniť železničnú trať sa podarilo vďaka včasnému zásahu zamestnancov ŽSR o 20:11 hod. V úseku Pribeta – Dvory nad Žitavou bolo poškodených 700 metrov trakčného vedenia, v dôsledku čoho pristúpili ŽSR k výluke 2. traťovej koľaje, vlaky jazdili po

1. traťovej koľaji. O 2:17 hod. už vlaky jazdili týmto úsekom bez obmedzení. Osobný vlak, ktorý išiel v úseku Šahy – Ipeľský Sokolec, za-



Nepriaznivé počasia spôsobilo v úseku Dvory nad Žitavou - Pribeta prepálenie nosného lana a trolejového drôtu.

stavil o 19:05 hod. pred spadnutým stromom. Vlakový personál strom odstránil a vlak pokračoval ďalej bez obmedzení.

(pop), foto: ŽSR



V úseku Šaštín-Stráže – Kúty boli vplyvom nepriaznivého počasia poškodené aj ramená na trakčnej podpere 89.



V tomto úseku komplikoval železničnú dopravu aj spadnutý strom.

## Víchrice úradovala

Len niečo vyššie štyri hodiny trval prechod víchrice západným Slovenskom v štrnásty septembrový večer. Za tento krátky čas mali plné ruky práce dispečeri dopravy, celý elektroúsek, hasiči aj pilčíci.

Vietor sa prehnal vyše 100-kilometrovou rýchlosťou a v zápisoch dispečerov pribudlo 26 záznamov. Išlo hlavne o konáre popadané na trakčnom vedení, výpadky napätia či nebezpečne naklonené stromy nad koľajami. Najväčšie problémy spôsobil spadnutý strom v úseku Šajdíkove Humence – Šaštín Stráže, kde rušňovodič

osobného vlaku ohlásil spadnutý strom na trakčné vedenie a jeho poškodenie. Keďže nasledujúci deň sa konala púť v Šaštíne a mali byť vypravené aj mimoriadne vlaky, zamestnanci elektroúseku až do jednej hodiny v noci trakčné vedenie opravovali.

(pav), foto: OR TT





## Stretnutie so vzácnym človekom

V rámci dovolenky vo Vysokých Tatrách som sa zoznámil s pánom Milošom Šaraffom, bývalým železničiarom, ktorý žije v Tatranskej Lomnici v malom domčeku, blízko starej stanice TEŽ.

Tento pán sa ako dôchodca venuje aj starostlivosti a skrášľovaniu okolia svojho domčeka, teda aj železničnej stanice. Upravuje a strihá živý plot od koľajiska TEŽ a kosí zeleň v okolí starej stanice, teda zveľaďuje pozemky železnice. Jeden letný podvečer som s úctou počúval na lavičke pred stanicou tohto bývalého železničiara, ktorý mi s nadšením rozprával nielen o železnici, jej histórii, ale aj o živote

v Tatranskej Lomnici a vo Vysokých Tatrách, kde prežil svoj profesionálny život a so železnicou je spätý aj naďalej. Pán Šaraff si svoj dôchodkový vek užíva s veľkou vitalitou, ktorú rozdáva nielen svojmu okoliu, ale aj návštevníkom Vysokých Tatier, ktorí ho stretnú. Tohto vzácného človeka som mal šťastie stretnúť toto leto a aj touto cestou mu chcem vzdať svoj obdiv a úctu.

Daniel MARUNIAK

## 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 AUGUSTOVEJ FOTOHÁDANKY JE:**  
ŽST Sabinov

**VÍTAZOM SA STAL A VECNÚ CENU ZÍSKAVA:**  
Kamil SAS zo Slanca

## BLAHOŽELÁME!

Lekár hovorí pacientke: - Na vašu chorobu je jediný liek - denne musíte zjesť jedno vajce. - Ale ja vajcia neznášam, pán doktor. - ... <b>tajnička.</b>				Pomoc: karakal, krunier, pair, Rao	zohol	zmeták z ústrižkov látky	Okresný výbor	vydávali tokavý zvuk	druh papagája	bývalá talianska mena	japonská lovkyňa perlorodiek	1	kilogram (hovor.)
											EČV okr. Veľký Krtíš		
											rob stehy pancier (kniž.)		
							ázijská mač.šelma						
							prerušo- vaný krik						
Jozef Vysočani	spevavý vták	ošatí	arabský člen			skupenstvo vody	Ábelov brat				Rural King Ohio		
			Správa dráhy								kosili		
dostatočné množstvo						ruský polostrov				Železničný uzol		Agencia Nazionale Stampa Associata	domáce meno Patrika
						dom.meno Kataríny				obrnené vozidlo			
Rozhlasová dramatická družina						vojenská farba				Tatranský nár. park			
						výzva k tichu				Podnik zahr. obchodu			
zn. jednotky oersted			francúzsky šľachtic							liečivá rastlina			
			španielsky člen							erbio (zn.)			
3													
ústie rieky (geogr.)							jednotka chôdze				titul indického feudála		



## Horizonty železničnej dopravy aj na tému potreby ľudských zdrojov pre železniciu

Dvadsiaty prvý a dvadsiaty druhý september sa v zariadení ŽSR SIP Strečno pod záštitou Ministerstva dopravy a výstavby uskutočnila medzinárodná konferencia Horizonty železničnej dopravy 2017. Išlo už o 9. ročník konferencie, ktorú organizuje Žilinská univerzita, Fakulta prevádzky a ekonomiky železničnej dopravy v Žiline so spoluorganizátormi, ktorými sú aj ŽSR.

Tohtoročným tematickým zameraním konferencie boli „Kompetentné ľudské zdroje ako potenciál pre poskytovanie komplexných a udržateľných služieb v železničnej doprave“. Je potešujúce, že aj v stredo európskom priestore existuje takéto stretnutie špičkových



Témou odborníkov bola tento rok potreba ľudských zdrojov pre železniciu.

odborníkov z radov vedeckej obce, manažérov infraštruktúry, dopravcov aj medzinárodných organizácií pôsobiach v oblasti železničnej dopravy a tým sa myslí hlavne v oblasti riadenia železničnej prevádzky, technológie, logistiky a ekonomiky železničnej dopravy. Účastníci počas dvoch dní načerpali veľa poznatkov z jednotlivých prednášok o vedeckých úlohách, moderných technológiách pre budúcnosť efektívnej, udržateľnej železničnej dopravy a zároveň to bola jedinečná príležitosť k osobným kontaktom a výmene osobných skúseností s implementáciou týchto moderných technológií do železničnej dopravnej prevádzky.

(Jozef Dudák, foto Jozef Diky)

Text pod foto: Profesor Jozef Majerčák zo Žilinskej univerzity otvoril deviaty ročník medzinárodnej konferencie Horizonty železničnej dopravy.



## „Hotovo,“ zahlásili na širokom rozchode

Rekonštrukcia koľaje číslo 1 v úseku Vojany ŠRT (širokorozchodná trať) – Výhybňa Budkovce je už vo finále. Táto jednokoľajná trať rozchodu 1520 mm, ktorá slúži výlučne pre nákladnú dopravu, prešla za posledné mesiace rekonštrukciou. Náročnosť postupu jednotlivých úsekov a zachovanie prepravy z Maťoviec do košického US Steel si vyžiadalo delenie stavby na niekoľko etáp.

Rekonštrukcia trate, ktorú realizovali Železničné stavby Košice, a.s. pozostávala z komplexnej rekonštrukcie železničného zvršku v km 15,3 do 20,264. Nový železničný spodok, zhutnené podložie, nové koľajnice, podvaly aj výhybky, odvod-

nenie, čistenie priekop a ešte množstvo ďalších potrebných činností a komponentov zabezpečili lepší technický stav tohto frekventovaného úseku trate. Súčasťou rekonštrukcie boli aj 4 železničné priecestia, kde sa použili rovnaké materiály

a novými priecestnými konštrukciami sa zvýšila bezpečnosť prejazdu. Opravili sa aj 2 železničné mosty, ktoré sa v danom úseku nachádzajú.

(sch), foto: ŽSR



## O rozvoji dopravy

Podporiť rozvoj dopravy, dopravnej infraštruktúry a projektov z Integrovaného regionálneho operačného programu 2014 - 2020 v cestnej, železničnej, verejnej osobnej a cyklistickej doprave, to bol hlavný cieľ konferencie Doprava v Košickom regióne do roku 2020. Tá sa za medzinárodnej účasti konala v košickom hoteli Yasmín 7. a 8. septembra. Hlavným organizátorom bol Košický samosprávny kraj a záštitu nad podujatím prevzal minister dopravy.

Počas konferencie zástupcovia spoločností predstavili moderné trendy v oblasti tarifo-informačného zabezpečenia verejnej dopravy, použitých technológií pri riadení dopravy, zdieľania bicyklov a osobných automobilov. Počas prednášok bol priestor predstaviť využiteľnosť dát v dopravnom plánovaní, budovanie inteligentného ekosystému služieb a podporiť zámery „Smart cities“, „Last mile“ a „Via Carpatia“. O modernizácii železničnej infraštruktú-

ry, aktuálnom a plánovanom investičnom pláne ŽSR, ale aj o hlavnej činnosti firmy informoval vo svojej prezentácii Miroslav Garaj z odboru 150 GR ŽSR. Odpovedal na otázky týkajúce sa predovšetkým plánov modernizácie Žilina – Košice.

V železničnej sekcii sa hodnotil aj projekt budovania terminálov na východnom Slovensku, kde je pre cestujúcich určený prestup suchou nohou z autobusu do vlaku. Po Moldave nad Bodvou je na rade terminál



Miroslav Garaj z O 150 GR ŽSR pri prezentácii ŽSR na septembrovej medzinárodnej konferencii v Košiciach.

integrovanej osobnej prepravy v Trebišove a Michalovciach.

(sch), foto: autorka



Konferencie sa zúčastnili zástupcovia slovenských, českých, aj rakúskych spoločností.

## Stanice a vlaky zdravia

Na železničné trate po Slovensku počas septembra vyrazili Vlaky zdravia, kde záujemcom smerujú krvný tlak, cholesterol, cukor a srdcový rytmus. Merania sú počas septembra aj na železničných staniciach v Bratislave, Zvolene a Košiciach, ako aj v lekárňach. Vlaky premávajú počas celého mesiaca na trati Bratislava – Košice a späť, tri dni každý týždeň. Prvý rýchlik odštartoval 5. septembra z hlavného mesta, posledný na trať vyrazí 28. septembra.

Okrem toho, že si ľudia môžu nechať skontrolovať svoje hodnoty, získajú aj informácie o prevencii kardiovaskulárnych ochorení a možnostiach liečby. Informačné brožúry sú k dispozícii bezplatne. Rovnako sa ľudia môžu naučiť, ako zachrániť život v prípade infarktu a zastavenia krvného obehu. Všetky informácie o kampani aj kardiovaskulárnych ochoreniach možno

nájsť na weboch [www.presrdce.eu](http://www.presrdce.eu) a [www.tvojesrdce.sk](http://www.tvojesrdce.sk).

„O svoje srdce sa musíme všetci starať. Práve preto sa lekári angažujú nielen v liečbe ochorení, ale aj v takýchto preventívnych a edukačných kampaniach. Veríme, že aj kampanou MOST pomôžeme zlepšiť kardiovaskulárne zdravie Slovákov,“ povedala Ivana Šoóšová, správ-



kyňa Slovenskej nadácie srdca a primárka ambulatného oddelenia Národného ústavu srdcových a cievnych chorôb (NÚSCH) Bratislava.

Vysokým krvným tlakom trpí takmer každý druhý dospelý Slovák. Najčastejšou chybou pacientov s hypertenziou je, že nedodržiavajú liečbu naordinovanú lekárom.

(sch), foto: FB ZSSK

# Hlavná budova ŽSR je skvostom

Ďalšou pamiatkou ŽSR, ktorá je zapísaná do zoznamu národných kultúrnych pamiatok, je aj budova generálneho riaditeľstva. Sídli na Klemensovej ulici v Bratislave, mimochodom, na ulici, na ktorej sú aj iné historické budovy, ktoré sú taktiež kultúrnymi pamiatkami.

Prvým impulzom na výstavbu novej budovy riaditeľstva štátnych železníc v Bratislave, bol samotný vznik prvej ČSR. V rámci nej bola správa štátnych železníc zverená Ministerstvu železníc, ktoré pre zabezpečenie železničnej prevádzky na území Slovenska a Podkarpatskej Rusi zriadilo začiatkom roku 1919 oblasťné riaditeľstvá Štátnych železníc v Bratislave a Košiciach.

Úloha naprojektovať budovu bratislavského riaditeľstva pripadla mladým architektom Jiřímu Grossmanovi a Aloisovi Balánovi, tráviacim prvé roky svojho slovenského pôsobenia práve „v službách“ pre riaditeľstvo Štátnych dráh v Bratislave. Začiatok bratislavskej tvorby obidvoch architektov spadal do čias búrlivej premeny provinčného Pressburgu na významnú metropolu. Obidvaja architekti boli vo svojich začiatkoch ovplyvnení rôznymi prvkami architektúry. Reprezentatívna budova na niekdajšej Kempelenovej, dnešnej Klemensovej ulici číslo 8 však vyjadruje už prechod v tvorbe obidvoch architektov od dekoratívnych prvkov k neskoršiemu



Budova sa nachádza na Klemensovej ulici, na ktorej je viac budov, ktoré patria do zoznamu národných kultúrnych pamiatok.



Legendárny paternoster – obežný výťah v budove generálneho riaditeľstva.



Chodba jedného z poschodí v budove generálneho riaditeľstva.

funkcionalizmu. Realizácia stavby pripadla Účastinnej stavebnej spoločnosti v Bratislave, ktorá rozsiahlu budovu postavila v období rokov 1925 – 1927 za 15 mil. Kč. Budova je aj v súčasnosti vyhľadávaným objektom, ktorý je zaujímavý predovšetkým pre filmárov a fotografov.

(iKa, Jiří Kubáček), foto: D. Bozsaky