

ROČNÍK XXV

ŽELEZNIČNÝ

OKTÓBER 2017



SEMAFOR

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY

ES0



**Rozšírenie centra riadenia
dopravy Púchov**

**Jedna z najmodernejších staníc
ŽST Poprad – Tatry**

**Frekventované priecestie v Brezne
je zrekonštruované**

Foto: Dana SCHWARTZOVÁ



ŽSR budú mať novú stratégiu



Septembrové a októbrové zasadnutia vedenia ŽSR sa zaoberali pravidelnými informáciami o aktuálnom priebehu obstarávaní a pokračovaní modernizačných projektov. Vedenie schválilo tvorbu novej Stratégie ŽSR, centralizáciu riadenia dopravných prostriedkov a mechanizácie, návrh, ako do budúca zabezpečiť meranie elektrickej energie na HKV aj v budovách, ako aj definitívny zoznam 75 železničných priecestí, u ktorých sa bude realizovať zvýšenie stupňa zabezpečenia.

Za 40. týždňov roka 2017 ŽSR plnia grafikon verejnej dopravy na 98,54 %, pričom tržby z úhrady na použitie železničnej infraštruktúry predstavujú 62,5 miliónov € (už aj s poskytnutými zľavami). ŽSR zrealizovali v 40. týždni roka 251 plánovaných výluk, ktoré mali vplyv na 927 osobných vlakov. Neplánovaných výluk sme zaznamenali v rovnakom týždni 39, ktoré ovplyvnili meškanie 31 osobných vlakov. Od začiatku roka registrujeme 51 pracovných úrazov. Námesník generálneho riaditeľa pre prevádzku Miroslav Kocák na porade vedenia upozornil na nezabezpečenie zvrškového a výhybkového materiálu v požadovaných termínoch. Generálny riaditeľ nariadil zrýchlenie obstarávaní. M. Kocák tiež informoval o vyhodnotení štandardov železničných staníc za prvý polrok 2017. Zástupcovia Ministerstva dopravy a výstavby SR vykonali celkovo 18 kontrol, pričom identifikované boli len dva prípady porušenia definovaných štandardov.

V projekte zvyšovania zabezpečenia železničných priecestí (ŽSR ich v súčasnosti evidujú celkovo 2103, z toho pasívnych [nezabezpečených] je 1035 a aktívnych [zabezpečených], vybavených priecestným zabezpečovacím zariadením, je 1068). Po viacstupňovej analýze bolo vybraných celkovo 75 priecestí – v obvode OR KE 18, v OR TT 26, za žilinskú oblasť 13 a 18 železničných priecestí vo zvolenskej oblasti. Vedenie ŽSR tiež schválilo prípravu a tvorbu novej Stratégie ŽSR. Táto by mala dostať novú podobu do 31. decembra 2017 v gescii Odboru stratégie a vonkajších vzťahov. Následne začne proces rozpracovania stratégie pre jednotlivé VOJ. Finálna podoba tejto časti by mala byť hotová do konca roku 2018.

Generálny riaditeľ ŽSR schválil aj zámer projektu centralizácie riadenia dopravných prostriedkov a mechanizácie (DPaM) ŽSR, ktorá je potrebná, aby sa prejavil pozitívny efekt obnovy DPaM vo forme zvýšenia produktivity prá-

ce a zníženia neefektívnych prestojov DPaM a zníženie nákladov, v súlade s programom Ministerstva financií SR „Hodnota za peniaze“. Správa z návrhu budúceho stavu projektu Objektivizácia spotreby elektrickej energie zákazníkov ŽSR s vybudovaním nového modelu určenia spotreby elektrickej energie HKV a v budovách (ďalej iba „nový model“) v podmienkach ŽSR hovorí, že aby bolo možné určiť spotrebu jedného HKV, je potrebné, aby bola meraná spotreba elektromermi na viacerých bodoch trakčnej infraštruktúry a na HKV. Do HKV budú musieť byť okrem vlastného meradla inštalované aj komunikačné zariadenia vrátane SIM karty a GPS antény. Obstarávanie týchto zariadení zabezpečia ŽSR. Podľa návrhu projektu by mali dopravcovia na vlastné náklady vytvoriť podmienky inštalácie týchto zariadení. Železničná spoločnosť Cargo Slovakia a. s. a Železničná spoločnosť Slovensko a. s. sú o projekte informované, vyjadrili podporu projektu a ochotu aktívne na ňom spolupracovať.

(pav)

Generálny riaditeľ ŽSR podpredsedom CER

Spoločenstvo európskych železničných spoločností a manažérov infraštruktúry (CER) na svojom rokovaní Riadiaceho výboru a Valného zhromaždenia v Gdansku 25. septembra jednohlasne zvolilo generálneho riaditeľa ŽSR Martina Erdössyho do funkcie podpredsedu Riadiaceho výboru.



Pre ŽSR je to veľký úspech a pocta, generálny riaditeľ ŽSR tak bude prispievať svojimi skúsenosťami z pozície manažéra infraštruktúry a presadzovať riešenia problematiky týkajúcej sa infraštruktúry tak, aby bola na popredných miestach pracovného programu združenia v prospech

celého železničného systému. Okrem toho, podpredseda Riadiaceho výboru môže byť poverený zastupovaním predsedu združenia, ak predseda nemôže byť prítomný na zasadnutí CER, ako je napr. Valné zhromaždenie, alebo tiež zastupuje združenie na spoločensko-politických podujatiach. Podpredsedníctvo v riadiacom výbore tak zároveň umožní ŽSR užšiu spoluprácu s európskymi predstaviteľmi železničného sektora vo veciach, týkajúcich sa riadenia a ďalšieho vývoja železníc. Zhromaždenie jednohlasne rozhodlo aj o predĺžení mandátu výkonného riaditeľa CER Libora Lochmana na ďalšie tri roky, do decembra 2020. CER v Bruseli zastupuje viac ako 80 spoločností – manažérov infraštruktúry, štátnych aj súkromných dopravcov v osob-

nej a nákladnej doprave, a to z celej EÚ a kandidátskych krajín pri rokovaníach s európskymi inštitúciami v politických oblastiach, vzťahujúcich sa na železničnú dopravu. Medzi hlavné aktivity CER patrí podpora a rozvoj železničnej infraštruktúry a železničnej dopravy, zavádzania interoperability, kladenie dôrazu na presun prepravy na ekologicky prijateľnejšie dopravné druhy, zrovnoprávňovanie podmienok podnikania v cestnej a železničnej doprave a premietanie rozhodnutí do cien týchto služieb. Ďalej sem patrí sledovanie otvorených otázok v dopravnom sektore, široké spektrum oblastí od správy infraštruktúry cez osobnú a nákladnú prepravu, výkony vo verejnom záujme, sociálny dialóg, až po životné prostredie a výskum.

(O 150)

NA OBÁLKE

Pohľad na zrekonštruované nástupisko Tatranských elektrických železníc.



Personálne zmeny

Dňom 9. októbra generálny riaditeľ Železníc Slovenskej republiky Martin Erdössy odvolal z funkcie riaditeľa Mostného obvodu Jána SEMANA.

Dňa 10. októbra vymenoval do funkcie riaditeľa Mostného obvodu Košice Andreja ZITRICKÉHO.

Vedenie ŽSR na porade Oblastného riaditeľstva v Trnave

Prvá z pravidelných porad oblastných riaditeľstiev, ktoré sa konajú s polročnou pravidelnosťou, sa uskutočnila koncom septembra. Bola to porada kolegov zo západného Slovenska v Častej - Papierničke. Stretnutia sa zúčastnilo kompletne vedenie ŽSR vrátane generálneho riaditeľa Martina Erdössyho. Okrem aktuálnych hospodárskych výsledkov oblastného riaditeľstva zúčastnení, tak z radov vedenia, ako aj zamestnancov, riešili zmeny v oblasti ľudských zdrojov a controllingu, obstarávanie i celkovú úroveň pracovných podmienok.

„Som rád, že sa opäť po skoro polroku vidíme, že si môžeme spolu vyhodnotiť, čo sa nám podarilo, ale aj čo sa nám nepodarilo. Oblastné riaditeľstvo v Trnave je svojim charakterom iné, špecifické oproti ostatným. A to najmä v oblasti zamestnanosti a získavania nových ľudí do odborných profesií,“ uviedol generálny riaditeľ Martin Erdössy.

Námestník generálneho riaditeľa pre ľudské zdroje Pavol Hudák detailne vysvetlil opatrenia prijaté na riešenie situácie v oblasti zamestnanosti a očakávania do ďalšieho obdobia. Hlavné témy diskusie boli posilnenie náborov ako súčasť centralizácie ľudských zdrojov a prínos optimalizácie nielen s dôrazom na efektívnosť,

ale aj zvýšené ohodnotenie, a to navýšením motivačných prémieí vo výške 40 % zo mzdových prostriedkov za každé zrušené miesto. „Máme v príprave a snažíme sa aplikovať aj ďalšie opatrenia, od ktorých očakávame stabilizáciu v oblasti zamestnanosti,“ uviedol P. Hudák. Z pohľadu aktuálnych projektov, ako je napr. efektívnejšie zabezpečenie správy a rozvoja káblových vedení na ŽSR, odzneli z radov prevádzky viaceré pripomienky na spôsob a systém komunikácie v rámci projektových tímov. Generálny riaditeľ prítomných uistil, že až projekt ukáže, aký by mohol byť optimálny výsledok a všetky „chodbové - zaručené“ informácie o smerovaní projektu sa nezakladajú na pravde.



Porady Oblastného riaditeľstva Trnava v Častej-Papierničke sa zúčastnilo a so zamestnancami diskutovalo kompletne vedenie ŽSR.

Široko diskutovanou bola problematika nedostatku základného zvrškového materiálu, neustále sluby, že sa dodávky zlepšia. „Realita nie je taká, ako som dúfal a hovoril vám o nej pred polrokom, že si predstavujem zásadné zmeny v obstarávaní. Nepodarilo sa nám ho zrýchliť a zefektívniť tak, ako som si myslel, že sa vysporiadame v priebehu roku 2017 so všetkými požiadavkami z minulých rokov,“ priznal generálny riaditeľ. Prítomných potešil aspoň informáciou, že do konca roka by mohli byť vysúťažené nové cestné vozidlá, ktoré by nahradili väčšinu starých, určených už len na vyradenie. Nasledovať by mala súťaž na špeciálne koľajové vozidlá.

(pav), foto: autorka

Generálny riaditeľ o mimoriadnych prémiech



Vážené kolegyně a kolegovia,

keďže uplynul september a vy ste aj podľa vyjadrení vašich odborových zástupcov očakávali na výplatnej páse mimoriadne odmeny ku Dňu železničiarov, rád by som sa k tejto téme otvorene vyjadril a urobil tak koniec viac či menej zaručeným informáciám, či mimoriadne prémie dostanete alebo nie. **Po zväžení všetkých aktuálnych argumentov pre a proti som sa rozhodol mimoriadne prémie ku Dňu železničiarov neschváliť.** Pri mojom zvažovaní v prospech vyplatenia hovorili úspešné výsledky v projektoch optimalizácie a racionalizácie obslužných činností, ktoré sa podarilo zrealizovať, ďalej viaceré mediálne prezentované úspechy v oblasti modernizácie, budovania a údržby infraštruktúry, za čo vám patrí moje veľké poďakovanie. **Rozhodujúcim ukazovateľom pre udelenie mimoriadnych odmien je (aj v zmysle kolektívnej zmluvy) dosiahnutý hospodársky výsledok. Jeho celkové čísla máme síce kladné, ale objektívne výsledky sú iné a musíme vidieť realitu. Tá hovorí, že kladné čísla nám vyšli preto, že neplníme ukazovatele vo viacerých rozhodujúcich oblastiach. Tou najdôležitejšou je nečerpanie naplánovaných nákladov, ktoré idú ruka v ruke s neplnením plánu obstarávania, neplnením plánu investícií, obnovy a údržby infraštruktúry.**

Obstarávanie je, napriek viacerým zásadným procesným zmenám, stále pomalé a neefektívne. Keď nenakupujeme a neplatíme, tak samozrejme, z nákladov ubúda len pomaly, čo nám dáva falošnú informáciu, ako sme na tom finančne dobre. Na začiatku roka som pri uzatvorení kolektívneho vyjednávania prevzal na seba záväzok zvýšenia miezd o 35 € do tarify pre každého zamestnanca, hoci to predstavovalo 8,9 mil. € navyše oproti tomu, čo sme na tento účel dostali od štátu. Prevzal som zodpovednosť na seba a vedenie, že tieto peniaze zabezpečíme.

Každý z vás dostal každý mesiac tohto roka načas výplatu aj s navýšenou tarifou, takže svoj sľub zatiaľ plním. Do konca roka však musíme nájsť aj zvyšné prostriedky. Vaši odboroví zástupcovia, ktorí ma upozornili na nepísaný zvyk posledných zopár rokov týchto mimoriadnych prémieí argumentujú, že sme aj v oblasti mzdových nákladov v pluse 2 mil. €. Je to pravda, ale ešte stále nám celkovo chýba 6,9 mil. € na tento účel. Po optimalizácii ste však mali už s výplatu za september pocítiť aj ďalšie zmeny v systéme odmeňovania, a to v prevádzke 40 % motivačných prémieí za každé zrušené miesto a na generálnom riaditeľstve 30 % motivačných prémieí. Tieto peniaze navyše sú plne v rukách vašich regionálnych nadriadených, aby podľa zásluh a odvedenej práce mohli vašu prácu oceniť.

Posledný štvrťrok v hospodárení našej firmy je vždy pre celkové ročné výsledky rozhodujúci. Aj z pohľadu vedenia sme urobili kroky na výrazné zrýchlenie a zefektívnenie všetkých činností, vyšpecifikovali sme priority v oblasti investícií, v oblasti obstarávania a predovšetkým naplnenia cieľov, ktoré je možné aj zrealizovať. Dokonca sa nám podarilo vyrokovať s ministerstvom dopravy navyše 20 mil. €. Tieto prostriedky však nemôžu ísť na naše zvýšené mzdové potreby alebo napríklad na mimoriadne prémie. Musíme ich použiť na presne stanovený účel, a to na tie investičné akcie, ktoré sú nevyhnutné, ale stoja práve kvôli nedostatku peňazí a na obnovu infraštruktúry, kde jej stav je tak akútny, že si vyžaduje okamžité zásahy. Spolu s kolegami vo vedení sme tieto prostriedky navyše zodpovedne rozdelili medzi všetky oblastné riaditeľstvá. **Na záver si dovoľujem dať vám verejný prísľub, že ak hospodárske čísla budú pozitívne aj v závere roka, budem veľmi rád a sám budem iniciovať mimoriadne prémie v takej výške, ktorú ste dosiaľ na ŽSR nedostali. Ak reálne ekonomické výsledky budú také, zaslúžite si ich a nemám prečo v takom prípade váhať.**

Martin Erdössy, generálny riaditeľ

Modernizácii najťažšieho úseku Púchov – Považská Teplá kraľujú nové mosty

Modernizácia I. etapy trate Púchov – Žilina, a to konkrétne úseku Púchov – Považská Teplá, je skúškou stavebných schopností, koordinácie, odbornosti, ale aj riešenia nepredvídateľných problémov, keďže má prívlastok technicky aj ekonomicky najťažší v histórii ŽSR. Stavbu realizuje Združenie Nimnica, vyžiada si investície vo výške 364,9 miliónov € a hotová by mala byť v roku 2020. Po aktuálnych prácach na razení tunela Diel, o ktorom sme vás informovali v predchádzajúcom čísle, prinášame najnovšie zábery z výstavby estakády a mostov cez rieku Váh.



Prehľad stavebnej činnosti za mesiac september začíname na novom moste nad nosickým kanálom. „Ako fotografie dokladujú, pracuje sa na oddebnení rímsy krídla K2, robia sa zásypy okolo piliera P5, môžete vidieť pracovné lešenie pre montáž



mostovky medzi hlavné nosníky časti N3 a N4 ocelevej konštrukcie,“ opisuje priebeh aktuálnych prác Július Oláh z odboru investorského GR ŽSR. Na stavbu už boli privezené hlavné nosníky, mostovky častí N4, N5 boli uložené na podporné veže pre montáž.



Ďalšou mostnou stavbou I. etapy je nový železničný most nad Váhom, ktorý tiež dostáva reálne kontúry. „Za štyri septembrové týždne zhotoviteľ urobil debnenie na pilieri 2, montáž po-



dopretia piliera 3, armovanie základu piliera 4 a debnenie a armovanie hlavice piliera 5,“ objasnil J. Oláh.



Nový železničný most nad nosickou priehradou je pre zhotoviteľa obrovskou výzvou svojím technickým riešením aj veľkosťou. Má za sebou už práce na podperách 2 až 12, predovšetkým debnenie a armovanie, vykonávala sa trysková injektáž stien, na podpore 2 sa namontoval vežový žeriav.

(pav), foto: Združenie Nimnica

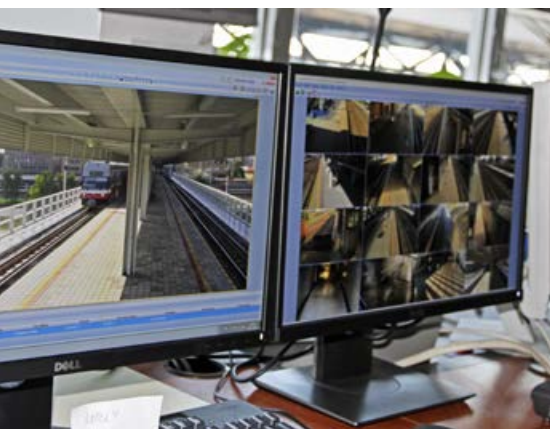
Nový kamerový systém na popradskej stanici je jedným z najmodernejších

O modernizácii popradskej železničnej stanice, konkrétne jej III. etapy, sme od minulého roku - odkedy sa začala jej realizácia, pravidelne prinášali informácie aj v Ž semafore. V týchto dňoch stavbári finišujú a postupne uskutočňujú preberacie konania.

Iba v krátkosti si priblížime, že III. etapa sa týkala rekonštrukcie prestupovej haly TEŽ a opravy nástupiska pre tatranské električky. Dnešnému obrazu modernej haly predchádzala výmena opotrebovaného opláštenia, obnova vonkajšieho a vnútorného podhľadu, obnova osvetlenia a podláh. Pri rekonštrukcii nástupíšť TEŽ sa obnovila povrchová vrstva nástupíšť, očistila a obnovila sa strešná krytina, pribudli nové nátery oceľovej konštrukcie a zvodov dažďovej vody. Pribudli aj nové vchodové dvere, dlažba na nástupištiach a rozšírila sa elektronická požiarňa signalizácia EPS, ako aj rozhlasové zariadenie. Rekonštrukcia sa dotkla aj rozvodov plynu, rekonštrukcie kotolne a je tu nový kamerový systém, požiarňa signalizácia aj rozhlas. Finančné vyčíslenie nákladov predstavuje 3 674 692,91 €.

NA STANICI BEZPEČNEJŠIE

Kamerový systém (KS) na popradskej stanici sa budoval postupne podľa etáp modernizácie. Priamo úmerne etapám



Takýto pohľad (výstup z kamier) majú v dopravnej kancelárii.



Prestupová hala TEŽ v dnešných dňoch už plnohodnotne slúži cestujúcim. Moderným vzhľadom a praktickosťou sa zaradila medzi najmodernejšie v sieti ŽSR. Na oknách pribudli aj ochranné nálepky, aby sa zamedzilo úhynu vtákov.

sa zvyšoval aj počet kamier. V rámci III. etapy modernizácie sa pristúpilo k ďalšiemu rozšíreniu systému a v prestupovej hale a na nástupišti TEŽ pribudlo ďalších 9 kamier. „Zároveň sme vymenili, kvôli kompatibilitě, aj všetky ostatné kamery z prvých dvoch etáp, samotné digitálne záznamové zariadenie KS a klientské pracovné stanice. Dnes sú už všetky kamery s vysokým rozlíšením (Full HD). Kamerový systém od spol. BOSCH so 41 kamerami sníma priestor celej stanice,“ vysvetlil Marcel Medvec, vedúci oddelenia oznamovacej techniky a informačných systémov sekcie OZT OR Košice. Zmodernizované boli aj pracoviská pracovných staníc KS na oddelení železničnej polície, kde sú umiestnené 4 LCD monitory z dôvodu lepšieho monitorovania všetkých pripojených kamier. V dopravnej kancelárii pribudli 2 LCD monitory.

Prítomnosť kamier vzbudzuje rešpekt, vplýva na zlepšenie verejného poriadku na železničnej stanici Poprad – Tatry a vďaka



Pri rekonštrukcii nástupíšť TEŽ sa obnovila povrchová vrstva nástupíšť, očistila a obnovila sa strešná krytina, pribudli nové nátery oceľovej konštrukcie.

poskytnutým záznamom z KS sa zvýšil počet objasnených prípadov zo strany polície.

(sch), foto: autorka

Zrekonštruované nástupisko tatranských električiek.



Kamerový systém pozostáva zo 41 kamier BOSCH.



Výlukové práce v ŽST Palárikovo v plnom prúde

Priecestie vyzerá po kompletnej rekonštrukcii ako nové. Samotné práce pozostávali z vysekania asfaltového povrchu a rozrezania a vybratia koľajového poľa...



...následne vložili nové koľajové pole, osadili priecestnú konštrukciu STRAIL a vyasfalovali cestnú komunikáciu k železničnému priecestiu.

Oprava koľajového lôžka výhybiek si vyžadovala najprv dočasne premiestniť časti výhybky za pomoci žeriavu.



Už zhruba v polovici septembra sa začalo v ŽST Palárikovo s výlukovými prácami, v rámci ktorých železničari vykonali komplexnú rekonštrukciu železničného priecestia. Okrem rekonštrukcie priecestia robotníci v uplynulých dňoch pracovali aj na oprave 4 výhybiek a 2 koľají v okolí priecestia.

(bos), foto: autor



Postupne takto poodvážali všetky potrebné časti, aby sa tak mohla začať oprava lôžka a následné vrátenie výhybky na svoje miesto.

Štrkové lôžko pod výhybkou vybagrovali...



...ostatní chlapi sa medzitým postarali o časti výhybky. Predtým, ako ich o deň neskôr vrátili na pôvodné miesto, ich dali do poriadku. Za odvedenú prácu im patrí veľká vďaka.

Rozšírená oblasť riadenia železničnej prevádzky v Centre riadenia dopravy - Púchov

Počas posledného septembrového týždňa, v utorok 26. septembra napoludnie, rozšírili členovia projektového tímu Centra riadenia dopravy (CRD) Púchov oblasť pôsobnosti v železničnej stanici Púchov. Z CRD Púchov sú tak ovládané už aj ŽST Trenčín s obvodom Zlatovce, výhybňa Nivy a ŽST Trenčianske Bohuslavice. K týmto zmenám došlo v rámci projektu číslo 3/2014 CRD Púchov uvedenie do prevádzky. (bos), foto: autor



Zrak všetkých zodpovedných zástupcov zúčastnených na rozšírení CRD Púchov o úsek trate Trenčín - Nové Mesto nad Váhom sa upieral na toto miesto. Jednotlivé kroky sa vykonávali za plnej prevádzky. Cestujúci na dotknutých staniách mohli zmeny postrehnúť iba ak na skúšaní informačného systému (INISS), prostredníctvom ktorého oznamujú operátori informácie o vlakoch. Z dôvodu zapojenia ŽST Trenčín a ŽST Trenčianske Bohuslavice bola pozícia výpravcu na týchto ŽST obsadená iba do 27. septembra 2017 v dennej zmene.



V rámci spomínaného projektu bolo 1. júla 2015 v ŽST Púchov spustené riadenie dopravy úseku Púchov – Trenčianska Teplá z CRD Púchov.



Samotnému prevzatíu obsluhy oboch ŽST predchádzali zmeny na serveri a v systémoch, ktoré bolo potrebné pripraviť pre začatie ostrej prevádzky. Vďaka tomu sa okrem iného dosiahlo automatické zaznamenávanie dynamických informácií z dopravných bodov novoriadeného úseku.

A takto vyzerá pracovisko výpravcu DOT II. moderného Centra riadenia dopravy Púchov na monitoroch aj s vizualizáciou podrobného a prehľadového zobrazenia diaľkového ovládania zabezpečovacieho zariadenia s automatickým záznamom dopravnej dokumentácie (vpravo dole).



Most v Tvrdošíne s novou konštrukciou

Železničný most v Tvrdošíne má za sebou roky spoľahlivej prevádzky. Aktuálne prechádzal rozsiahlou rekonštrukciou. Jej výsledkom je úplne nová podoba mostnej konštrukcie, zrýchlenie jazdy vlakov a hlavne zvýšenie bezpečnosti a plynulosti železničnej dopravy, ako aj rozsiahle úpravy v stanici.



Po demontáži spodnej stavby mosta v Tvrdošíne...

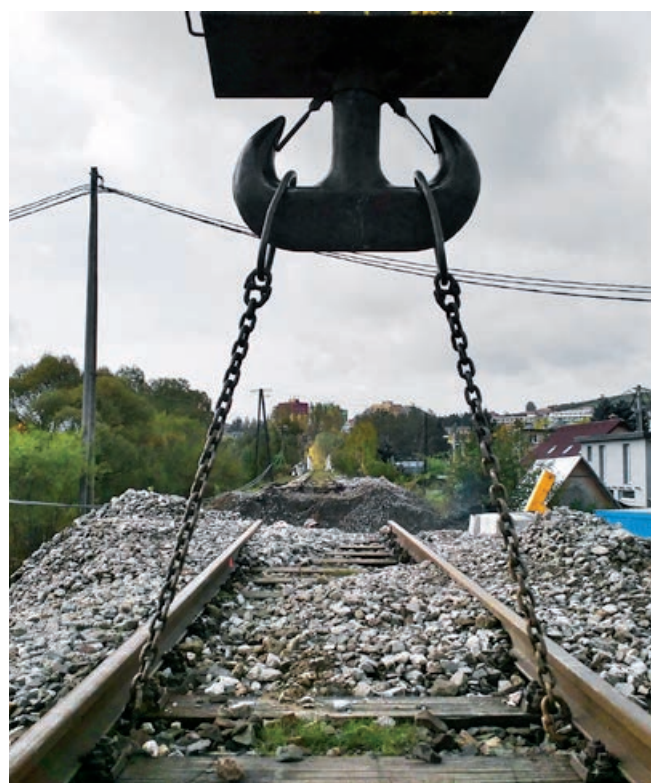
„Ku komplexnej rekonštrukcii mosta došlo z toho dôvodu, že doterajšia konštrukcia mala len charakter mostného provizória a nespĺňala požadované parametre. Nová konštrukcia je ocelová, plnostenná, s priebežným štrkovým lôžkom a predovšetkým umožní zvýšenie rýchlosti na traťovú. Doteraz totiž bola na mostnom provizóriu obmedzená rýchlosť na 20 km/hod,“ objasňuje Jozef Blahovec, prednosta sekcie železničných tratí a stavieb Oblastného riaditeľstva Žilina.

Výlukové práce trvali do 19. októbra, kedy po novom moste začali premávať prvé vlaky.

(pav), foto: Roman MEDVEČKÝ



...nasledovala oprava spodnej stavby mosta a montáž úložných prahov...

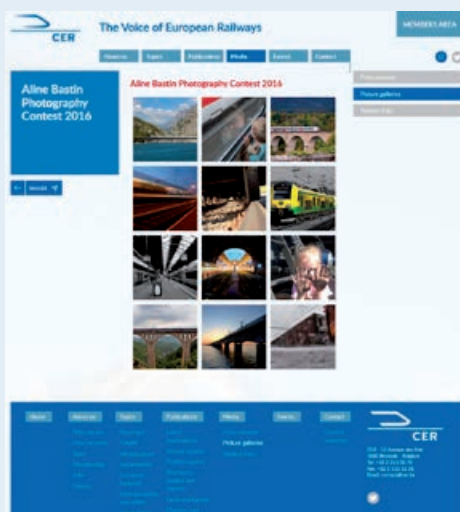


...až po obnovu železničného zvršku.

CER - Fotografická súťaž Aline Bastin

Spoločenstvo európskych železníc CER vyhlasuje 2. ročník Európskej železničnej fotografickej súťaže na pamiatku tragicky zosnulej kolegyne Aline Bastin.

Aline Bastin
Photography
Contest



Tohtoročná téma súťaže je:

„Železničná doprava – preprava ľudí a tovarov cez hranice“

Súťaž je sprístupnená nielen pre členské spoločnosti CER, ale pre všetkých rezidentov z 28 členských štátov Európskej únie, Albánska, Bosny a Hercegoviny, Čiernej Hory, Gruzínska, Macedónska, Moldavska, Nórska, Srbska, Švajčiarska, Turecka a Ukrajiny. Iba fotografie vyhotovené v týchto krajinách budú akceptované.

Fotografie vo vysokom rozlíšení (pokiaľ je možné v horizontálnom formáte) by mali byť odoslané elektronicky do 1. decembra 2017 cez účelovú webovú stránku CER:

<http://www.cer.be/forms/railway-photography-contest>

Pre podrobné informácie súťaže kliknite:

<http://www.cer.be/aline-bastin-photography-contest-rules>

Vitáznе fotografie z predchádzajúceho ročníka súťaže nájdete na odkaze:

<http://www.cer.be/media/picture-galleries/aline-bastin-photography-contest-2016>



Zrekonštruovali frekventované priecestie v Brezne

Dobre známe železničné priecestie v Brezne v smere na Tisovec na Kuzmányho ulici, cez ktoré denne prejde obrovské množstvo áut, bolo koncom septembra zrekonštruované. Počas troch dní bolo potrebné priecestie celkom uzavrieť a vodiči ho museli obchádzať po náhradných trasách.



Železničné priecestie v Brezne zrekonštruovali banskobystrickí traťováci. Vodiči jazdili po obchádzkových trasách len 3 dni, kým práce neboli hotové.

Rekonštrukcia priecestia s jedinečným identifikačným číslom (JIČ) SP1128 v kilometri 10,735 pozostávala z celkovej demontáže pôvodnej konštrukcie priecestia, ktorú nahradila nová konštrukcia STRAIL. Súčasťou rekonštrukcie bolo aj čistenie priekop, výmena kolajového roštu, štrkového lôžka, zvarené kolajnice a opravená geometrická poloha kolaje. Vzhľadom na to, že išlo o jednokolajný medzistaničný úsek, cestujúci boli prepravovaní náhradnou autobusovou dopravou.

(ika), foto: autorka

Z rokovania železničných expertov Vyšehradskej štvorky

V dňoch 4. až 6. októbra 2017 sa v maďarskom Székesfehérvári uskutočnilo v poradí už XVI. rokovanie expertov železničnej infraštruktúry členských krajín Vyšehradskej štvorky (V4). Delegáciu ŽSR viedol NGR pre prevádzku Miroslav Kocák. Program rokovania bol protokolárne odsúhlasený na predchádzajúcom rokovaní, ktoré sa uskutočnilo v októbri 2016 v Plzni.

V úvode rokovania vedúci jednotlivých delegácií informovali o aktuálnych organizačných zmenách a problémoch, ktoré jednotliví manažéri železničnej infraštruktúry v súčasnej dobe riešia. V rámci programu odzneli prednášky z oblasti správy a údržby výhybiiek, spolupráce organizačných zložiek železničnej infraštruktúry pri zabezpečovaní týchto činností, problematiky zvyšovania energetickej efektívnosti infraštruktúrnych zariadení, širokospektrálnej oblasti železničných podvalov, procesov certifikácie a schvaľovania výrobkov, určených pre železničnú dopravnú cestu, ako aj informácie o činnosti pracovnej skupiny pre nedeštruktívnu kontrolu kolajnic. Zástupcovia ŽSR prezentovali výstupy rokovania „malej V4“, ktorú sme k problematike diagnostiky železničného spodku zorganizovali v septembri tohto roku v Lazoch pod Makytou. Súčasťou odborného programu rokovania bola aj exkurzia do železničného uzla v Székesfehérvári, modernizáciu ktorého ukončili maďarskí kolegovia v závere roku 2016. Do programu nasledujúceho rokovania, ktoré v roku 2018 zorganizujú ŽSR, boli zaradené témy týkajúce sa zvyšovania bezpečnosti na železničných priecestiach, problematika dodržiavania prevádzkovo – technických parametrov na modernizovaných tratiach, zosúladenie povinností manažéra železničnej infraštruktúry s požiadavkami dopravcov, ako aj správa o činnosti pracovnej skupiny pre nedeštruktívnu kontrolu kolajnic za obdobie posledného roka. Organizátori „malých V4“ budú

v rámci programu prezentovať závery z rokovaní k problematike konštrukčného riešenia výhybiiek a činnosti prestavnikov pre trate so zvýšenou rýchlosťou (PKP), modernizácie, údržby a diagnostiky železničného spodku (MÁV), použiteľnosti prvkov infraštruktúrnych subsystémov a možností ich obstarávania (SŽDC).

Daniel BALUCHA, RO 460



Príhovor vedúceho delegácie ŽSR - námestníka GR pre prevádzku, Miroslava Kocáka.

Dynamik Ž, jedinečný benefit pre našich zamestnancov a jeho hlavné výhody

Po informatívnom článku o jedinečnom benefite pre všetkých zamestnancov ŽSR sme zaznamenali podľa ohlasov zo strany poskytovateľa tohto poistenia, ako aj zo strany ľudských zdrojov, veľký záujem u tých z vás, ktorí ešte Dynamik Ž z najrôznejších dôvodov nemajú zazmluvnený. Prinášame preto zhrnutie najväčších výhod poistenia Dynamik Ž, ako aj možnosť až do konca roka sa zapojiť do súťaží a získať vecné ceny, a to aj pre tých z vás, ktorí už poistenie máte.

ZÁKLADNÉ INFORMÁCIE O POISTENÍ DYNAMIK Ž:

- mesačný príspevok zamestnávateľa 13,28 €,
- mesačný príspevok zamestnanca 6,64 €,
- nevypisujete zdravotný dotazník (každý je plne poistený bez obmedzení aj pri zdravotných problémoch alebo pri užívaní liekov)
- len jedna riziková skupina (rizikovejšie pracovné pozície nemusia priplácať za poistenie),
- poistenie úmrtia 332 € alebo 1660 € + našetrované peniaze,
- pripoistenie úmrtia v dôsledku úrazu 9960 €,
- trvalé následky úrazu až s päťnásobným plnením 3320 € alebo 6640 €,
- oslobodenie od platenia poistného v prípade plnej invalidity (nad 70 %),
- bonusové krytie pre všetky deti (poistenie zlomenín + trvalé následky pri úrazoch),
- bonusové krytie pre zamestnanca (poistenie zlomenín),
- medicínska asistancia (možnosť využiť konzultácie so špeciálnymi lekármi),
- hlásenie poistných udalostí online,
- po 2. roku možnosť výberu disponibilnej hodnoty účtu (svoje peniaze + časť príspevku od zamestnávateľa).

DYNAMIK Ž V SEBE TIEŽ ZAHŔŔA:

- poistenie zlomenín u detí – každé dieťa, aj ešte nenarodené, je automaticky poistené,
- ak počas poistenia nastane úraz, ktorý poistenému dieťaťu spôsobí zlomeninu kosti, bude rodičovi vyplatených 40 € za úplné zlomeniny dlhých kostí, kostí lebečných a panvy, 20 € za ostatné zlomeniny.

POISTENIE PAUŠÁLNYCH SÚM

Ak počas poistenia dôjde k úrazu, ktorého následkom sú jazvy alebo strata trvalého zuba alebo roztrhnutie Achillovej šľachy, poisťovateľ vyplatí paušálne 40 € za stratu trvalého zuba následkom pôsobenia

vonkajšej sily a 40 € za jazvy spôsobené úrazom o dĺžke minimálne 6 cm, v prípade jaziev na tvári a na krku o dĺžke minimálne 3 cm (nevzťahuje sa na jazvy spôsobené akýmkoľvek chirurgickým zákrokom). Poisťovateľ vyplatí 160 € za roztrhnutie Achillovej šľachy.

POISTENIE MEDICÍNSKEJ ASISTENCIE

Poistná zmluva zahŕňa pre všetkých poistených poskytnutie lekárskej informácie/konzultácie po telefóne lekárom asistenčnej služby v nasledujúcich oblastiach:

- konzultácie zdravotného stavu,
- vysvetlenie príznakov ochorenia, zdravotných ťažkostí, vysvetlenie možných príčin a možný vplyv predchádzajúcich zdravotných komplikácií či aktivít,
- vysvetlenie lekárskeho pojmov,
- vysvetlenie laboratórnych výsledkov,
- vysvetlenie lekárskeho postupov,
- informácie o liekoch a ich účinkoch.

Poistná zmluva zahŕňa aj služby právnik pre oblasť zdravia na telefóne, a to v oblasti:

- výklad práv pacientov,
- výklad povinností pacientov,
- konzultácie na tému formálnej korešpondencie (žiadosť, objednanie, žiadanka, sťažnosť a pod.),
- kvalita výkonov lekárov, reklamácie, revízia výkonov,
- právne postavenie alternatívnej medicíny,
- súdny systém a možnosť domáhať sa práva, súdne trovy, poplatky, lehoty,
- zodpovednostné škody na zdraví,
- problematika pracovných úrazov, chorôb z povolania,
- problematika pochybenia a sankcií pri poskytovaní lekárskej starostlivosti,
- transplantácie ľudských tkanív a orgánov - základné princípy právnej úpravy.

POUKAZ NA ODMENU PRE KLIENTA Dynamik Ž

Vypĺň tento ústrižok a pošl ho na adresu Anderson, Za Kasárňou 1, 831 03 Bratislava, e-mailom na dynamik@anderson.sk, alebo ho odovzdaj na personálnom oddelení, prípadne zástupcov spoločnosti Anderson.

Údaje odporúčateľa:

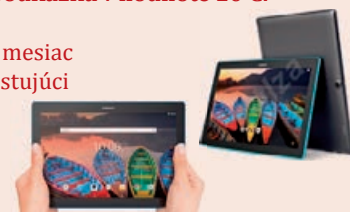
Moje číslo zmluvy Dynamik Ž	1. odporúčaná zmluva Dynamik Ž /č. zmluvy:	Meno a priezvisko:
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Moje meno a priezvisko:	2. odporúčaná zmluva Dynamik Ž /č. zmluvy:	Meno a priezvisko:
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>



SÚŤAŽE S DYNAMIK Ž:

Ak odporučíte ako klient Dynamik Ž nového klienta do konca roka 2017, prvých 100 z Vás získa poukážku v hodnote 10 €.

Až do 31. januára 2018 bude každý mesiac vyžrebovaný jeden nový a jeden existujúci klient Dynamik Ž, ktorý získa vecné ceny – tablet v hodnote cca 100 €.



INFO O POISŤOVNI GENERALI, KTORÁ DYNAMIK Ž POSKYTUJE:

Generali Poistovní, a. s. je súčasťou Skupiny Generali, ktorá patrí na svete k lídrom v poisťovníctve. Začiatky Skupiny Generali siahajú do roku 1831, kedy bola v talianskom Terste založená spoločnosť Assicurazioni Generali. Vďaka svojim vyše 180-ročným skúsenostiam v oblasti poisťovníctva, so 6 000 zamestnancami vo viac ako 60 krajinách sveta, patrí Skupine Generali vedúce postavenie na trhoch v Európe a Ázii. V roku 2015 Technický inštitút MIT zaradil Skupinu Generali medzi 50 technologicky najlepších spoločností na svete a podľa rebríčka Fortune Global 500 za rok 2015 sa zaradila medzi 50 najväčších spoločností na svete.

INFO O SPROSTREDKOVATEĽOVI, SPOLOČNOSTI ANDERSON a. s.

ANDERSON a. s., – spoločnosť má medzinárodné a domáce skúsenosti s poistením majetku a zodpovednosti za škodu výrobných a obchodných organizácií od roku 1994. Má dlhodobé znalosti poisťovnej problematiky firiem podnikajúcich v oblasti ťažkého priemyslu, energetiky, dopravy a cestovného ruchu, vrátane špeciálneho know-how a zaistných kapacít pre špeciálne riziká. Dlhodobé skúsenosti so zamestnaneckými benefitmi v Čechách a na Slovensku. Pre spoločnosť ŽSR zabezpečuje jeden zo zamestnaneckých benefitov, životné poistenie Dynamik Ž. Taktiež poskytuje komplexnú škálu benefitov, či už štandardných, existujúcich, ako aj špeciálnych, na mieru pripravených pre zamestnancov konkrétnych podnikov.



Železničné telekomunikácie oslavujú 15 rokov

Železničné telekomunikácie Bratislava (ŽT) oslavujú v tomto roku 15. výročie svojho pôsobenia na telekomunikačnom trhu. Pri tejto príležitosti sa uskutočnil galavečer, na ktorom sa organizátori obzreli do histórie, ktorá formovala túto spoločnosť, poukázali na prítomnosť a predstavili Železničné telekomunikácie v budúcnosti.

MÍLNIKY, KTORÉ FORMOVALI ŽELEZNIČNÉ TELEKOMUNIKÁCIE

Vznikli v roku 2002 zápisom do Obchodného registra SR a od svojho vzniku nadviazali na viac ako 150-ročné skúsenosti s poskytovaním telekomunikačných služieb na železničiach. V marci 2003 získali ŽT, ako prvý telekomunikačný operátor na Slovensku, certifikát zavedenia systému riadenia kvality podľa normy ISO 9001, následne naplnili podmienky licencie regulačného úradu a stali sa tak plnohodnotným alternatívnym poskytovateľom verejných telekomunikačných služieb, teda hlasových, dátových, internetových služieb, prenájmu okruhov a prenájmu infraštruktúry.

Rok 2006 sa dá považovať za jeden z prelomových. „Spojením so Strediskom informatiky došlo k rozšíreniu portfólia poskytovaných služieb ŽT o služby dátových centier, servisu ICT zariadení a zabezpečenia vývoja, implementácie, integrácie a podpory prevádzky informačných systémov, ktoré z hľadiska veľkosti a komplexnosti implementácie patria k najnáročnejším na Slovensku,“ vysvetľuje riaditeľ ŽT Michal Korauš. Po rokoch úsilia sa ŽT vyprofilovali na kvalitného alternatívneho operátora, ktorý poskytuje komplexné portfólio informačno-komunikačných služieb prioritne pre zabezpečenie ICT potrieb najväčších slovenských železničných podnikov, najmä ŽSR, ZSSK CARGO a ZSSK, sekundárne stovkám ďalších externých subjektov zo štátneho a súkromného sektora na celom území SR.

ŽT V SÚČASNOSTI A V BUDÚCNOSTI

ŽT sa opierajú o odborné know-how a modernizovanú infraštruktúru, ktorej silnými stránkami sú najmä inovované dátové centrá, plniace štandard TIER III a TIER II+ podľa Uptime Institute a vlastná zálohovaná optická sieť, ktorá sa tiahne po celom území Slovenska s pripojením peeringových centier SIX, Sitel a, prirodzene, pripojením na zahraničných partnerov vo všetkých susedných



Riaditeľ ŽT Michal Korauš pri slávnostnom príhovore.



Galavečera sa zúčastnil aj GR ŽSR Martin Erdössy (druhý zľava), Filip Hlubocký, predseda predstavenstva a generálny riaditeľ ZSSK (druhý sprava) a Karol Martinček, člen predstavenstva a riaditeľ úseku obchodu ZSSK (vpravo).

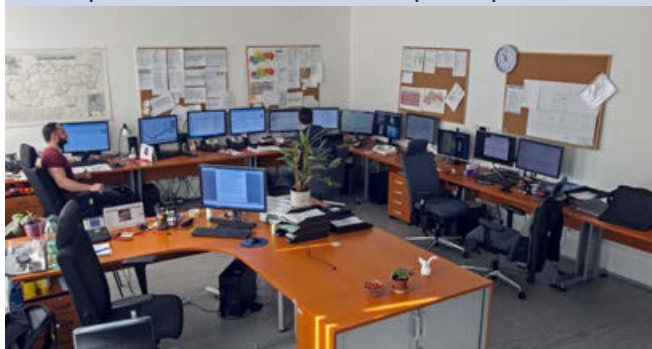
SIEŤ ŽELEZNIČNÝCH TELEKOMUNIKÁCIÍ:

- je prevádzkovaná na dĺžke 3 300 km železničných tratí
- tvoria ju - sieť WAN (IP/MPLS), transportná sieť (SDH), metropolitné siete (MAN) a stovky LAN sietí, ktoré sú neustále modernizované a rozširované. Je tak najväčšou alternatívnou telekomunikačnou infraštruktúrou v SR.



Takto vyzerala hlavná sála s výpočtovou technikou začiatkom 70-tych rokov na Kováčskej ulici, na tejto fotke vidíme prvý počítač, ktorý bol dodaný do Bratislavy. Slúžil na sledovanie vozňov medzištátnej dopravy.

...a takto vyzerá v súčasnosti pracovisko oddelenia centrálného monitorovacieho pracoviska, ktoré má 24-hodinovú, nepretržitú prevádzku.



krajinách. Centralizované dátové sklady, serverové farmy a regionálne servisné, obchodné a ďalšie špecializované pracoviská ŽT po celom území Slovenska uspokojujú info-komunikačné potreby aj tých najnáročnejších zákazníkov. Prevádzka a správa robustných informačných systémov, podporujúcich chod nákladnej a osobnej železničnej dopravy, je zabezpečená skúseným tímom špecialistov pre správu a obsluhu technologických zariadení, splňajúcich najvyššie kritériá kvality a bezpečnosti. Dohľad nad infraštruktúrou zaisťuje vlastné monitorovacie pracovisko nepretržite 24 hodín denne. „Požiadavky zákazníkov sú riešené s nonstop podporou špecializovaných pracovísk Hotline - Service desku a Zákazníckeho centra, ktoré disponujú modernými technológiami call centra a nástrojmi pre manažovanie poskytovania ICT služieb podľa ITIL,“ dodal riaditeľ ŽT. A ako vidia svoju budúcnosť? „Zmysel všetkému, čo ŽT za obdobie svojej existencie dosiahli, dáva dlhodobu vysokú mieru spokojnosti a lojalitu stoviek zákazníkov, ktorá potvrdzuje správnosť nastúpenej cesty. S dosiahnutými úspechmi sa nemienime uspokojiť, ale plánujeme permanentne a systematicky zvyšovať úroveň a kvalitu poskytovaných služieb a výraznou mierou prispievať k narastaniu spokojnosti našej súčasnej aj budúcej klientely,“ hovorí Korauš.

Ostro sledované železničné priecestie

Kamerový systém, vybudovaný v rámci priecestného zabezpečovacieho zariadenia v žkm 3,491 na trati Studený Potok - Tatranská Lomnica, bol realizovaný z dôvodu kontroly správnej činnosti nového vybudovaného PZZ neďaleko železničnej zastávky Veľká Lomnica – Golf, ako aj z dôvodu ochrany majetku ŽSR. V neposlednom rade slúži k objasňovaniu mimoriadností, resp. nehodových udalostí na priecestí. Práve záznam z kamerového systému (KS) slúži k objektívnemu posúdeniu samotného vzniku udalosti, ako aj miery zavinenia, buď zlyhania techniky, alebo ľudského faktora. Ide o jediný kamerový systém na priecestí v regióne OR Košice. Priecestie od roku 2009 využívajú návštevníci obľúbeného golfového areálu Veľká Lomnica.

KS vybuďovala firma BETAMONT s.r.o., pod typovým označením KZZ v. 08 s využitím 4 klasických analógových kamier, ktoré dostatočne pokryjú kontrolovaný priestor a umožňujú zaznamenávanie celého priestoru aj vybraných detailov. „Činnosť celého záznamového systému je riadená programom Alnet System VDR-S, ktorý je nainštalovaný do mini technologického PC, postaveného na báze procesora INTEL. Záznamy je možné prezerat' priamo na mieste alebo cez klientský program na hocijakom inom PC, ktorý je pripojený do (LAN) siete spoločnej s videoseverom. V prípade bezdrôtového prístupu je možné buď pripojenie cez router GPRS, alebo cez WIFI router.

Všetky kamery sú v prevedení deň/noc, čo umožňuje snímání kontrolovaného priestoru aj v noci pri nízkej úrovni okolitého osvetlenia. Pre zlepšenie čitateľnosti EČV v tme je priestor priecestia osvetlený aj infračerveným reflektorom.

Záznamové zariadenie má aj zálohový elektrický zdroj pre zabezpečenie záznamu pri výpadkoch energie.

KS je plne automatický, teda nevyžaduje zvláštnu obslužnú činnosť okrem bežnej údržby. Nastavenia kamier sú v súlade s ustanoveniami zákona o ochrane osobných údajov. Ak vyhotovený záznam nie je využitý na účely trestného konania alebo konania o priestupkoch, záznam sa automaticky podľa zákona zlikviduje do 15 dní



Priecestie je pod drobnohľadom štyroch kamier.



Miroslav Krattinger, vedúci oddelenia zabezpečovacej techniky a dispečerských systémov ŽI zo sekcie OZT a Ľubomír Lúčanský, vedúci SMSÚ OZT ZT Spišská Nová Ves, sledujú kamerové záznamy v čase našej návštevy.



Ostro sledované železničné priecestie je v blízkosti železničnej zastávky Veľká Lomnica – Golf.

odo dňa nasledujúceho po dni, v ktorom bol vyhotovený. V prípade požiadaviek polície sú prostredníctvom správcu kamerového systému (OR KE, sekcia OZT) poskytované požadované záznamy. Na základe poskytnutých záznamov boli objasnené už viaceré udalosti, ktoré sa na priecestí a v blízkom rezorte stali.

(sch), foto: autorka

Každá zmena, ako aj prihlásenie, je evidované v log súbore,“ vysvetlil činnosť Marcel Medvec, vedúci oddelenia oznamovacej techniky a informačných systémov, sekcie OZT na OR Košice.

Kamerový systém umožňuje rôzne nastavenie kamier, a to napr. ako prehľadové, ktoré zaznamenávajú obraz celého železničného priecestia, alebo sú určené na zaznamenávanie evidenčného čísla vozidla (EČV). Pri tomto nastavení je dôležitá veľkosť záberu kamery (snímací uhol) a samostatne sa nastavujú aj tzv. „poplachové“ oblasti.

„V praxi to znamená nastavenie oblasti, v ktorej, ak dôjde k pohybu, začne sa zaznamenávať obraz. V prípade aktívacie systému umožňuje uloženie ešte 10 obrázkov pred spustením alarmu,“ dodáva M. Medvec.

Táto vlastnosť výrazne prispieva k zdokumentovaniu vzniku skutočností, ktoré boli dôvodom na spustenie záznamu.

Železničné priecestie pod Tatrami je v správe sekcie OZT OR Košice jediným so zabudovaným kamerovým systémom. Na priecestí sú osadené elektronické zvonce, ktorých intenzita zvukovej výstrahy závisí od aktuálnej hodiny s tým, že v noci znie tichšie ako cez deň.



Oprava mostného priepustu v Pustom Poli

Nevyhovujúci stav kamennej konštrukcie železničného priepustu v km 64,863 na trati Kysak – Čirč (Pusté Pole) bude o niekoľko dní už minulosťou. Košickí mostári sa pustili do náročnej opravy, ktorá si vyžiadala množstvo prípravných prác a ochranu mostného provizória.

Práce na opravách priepustu sa vykonávajú pod ochranou 18,5-metrového mostného provizória. Zamestnanci MO Košice, prešovského strediska miestnej údržby, v prvej fáze zriadili prístupovú panelovú cestu, vybúrali kamennú dosku a opory priepustu. Nasledovali výkopové práce a vybetónovanie základovej dosky. Za pomoci žeriava EDK 750 a „kráčajúceho“ bagra osadili

Výkopové práce a vybetónovanie základovej dosky sa realizovali aj za pomoci žeriava - „kráčajúceho“ bagra.



Práce na opravách priepustu sa vykonávajú pod ochranou 18,5-metrového mostného provizória



mostári 21 kusov železobetónových rúr s priemerom 1200 mm v celkovej dĺžke 23 metrov. Ďalším krokom je betonáž kalovej jamy, ktorá prebieha v týchto dňoch. Zároveň sa vykonávajú zemné zásypové práce pod provizóriom.

Počas nepretržitej výluky v dňoch 24. - 27. októbra 2017 sa mostné provizórium vyberie za pomoci košického a bratislavského žeriavu EDK 750.

Následne sa vykonajú zásypy a nastúpia traťováci, aby osadili kolajové polia a zrealizovali geometrickú úpravu kolaje. Traťovákovo vo finále opäť vystriedajú mostári, aby upravili koryto a priekopy a zrealizovali obklady svahov, ako aj ďalšie dokončovacie práce.

(sch), foto: MO SMÚ Prešov

Košickí mostári z SMÚ Prešov osadili 21 kusov železobetónových rúr v celkovej dĺžke 23 metrov.





Lubomír Lúčanský a Miroslav Krattinger pri kontrole zrekonštruovaného zariadenia.

Predmetom rekonštrukcie bola náhrada systému s klasickými relé jestvujúceho PZZ typu ZSSR, výstroja traťového zabezpečovacieho zariadenia automatického bloku a obvodov hlásky Tehelňa v traťovom úseku Vydrník - Poprad s malorozmerovými relé typu NMŠ a umiestnenie všetkých komponentov do nového technologického domčeka. „V technologickom domčeku sme inštalovali nový

Nový technologický domček s vynovenými relé

V septembri realizovali počas dvojdnovej nepretržitej výluky zamestnanci SMSÚ OZT ZT Spišská Nová Ves rekonštrukčné práce na pricestnom zabezpečovacom zariadení (PZZ) v žkm 195,489, v traťovom úseku Vydrník – Poprad – Tatry s JIČ SP0131 a s miestnym názvom Filice.

reléový stojan s tým, že klasické policové relé boli nahradené malorozmerovými typu NMŠ,“ upresnil Lubomír Lúčanský, vedúci SMSÚ OZT ZT Spišská Nová Ves. Pre napájanie celého systému boli použité nové batérie a pre dobíjanie napájací zdroj SN25. Klasické zvonce výstražníkov sa nahradili elektronickými. V domčeku sa inštalovali dve zariadenia bezpečného zdroja kmitavých signálov (BZKS). „Kým jeden kontroluje správnu činnosť červených a bielych svetiel výstražníkov, druhý slúži na generovanie kmitavých impulzov pre dodatočné kódovanie koľajových obvodov na vlakový zabezpečovač,“ vysvetlil Miroslav Krattinger, vedúci oddelenia zabezpečovacej techniky a dispečerských systémov ŽI zo sekcie OZT OR Košice. Týmto spôsobom chcú košíckí „ozeťáci“ postupne zrekonštruovať všetky PZZ, kde sú ešte použité staré klasické policové relé, ktorých výroba už roky nefunguje a nahradiť ich malorozmerovými.

(sch), foto: autorka



Zariadenia BZKS, umiestnené v novom domčeku, kontrolujú správnu činnosť červených a bielych svetiel výstražníkov a generujú kmitavé impulzy pre dodatočné kódovanie koľajových obvodov na vlakový zabezpečovač.



V novom technologickom domčeku je inštalovaný nový reléový stojan, ktorý vyrobili šikovní zamestnanci SMSÚ OZT SO Spišská Nová Ves.



Ťahanovské pricestie opravili v predstihu

Železnice SR v dňoch od 18. septembra (od 7.00 hod.) do 28. septembra (do 17.00 hod.) vykonali v traťovom úseku Košice – Kostolany nad Hornádcom, v obci Ťahanovce - v km 102,738, rekonštrukciu železničného pricestia s JIČ (jedinečným identifikačným číslom) SP 0123.

Rekonštrukcia si vyžiadala úplné zastavenie cestnej premávky cez pricestie. Prechádzanie pre peších bolo riešené provizórnym prechodom. Zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Margecany opotrebovanú pricestnú konštrukciu zdemontovali, odstránili staré štrkové lôžko, vymenili podvaly a koľajnicové pásy a následne vložili celopryžovú konštrukciu STRAIL. V konečnej fáze asfaltovaním zabezpečili požadovanú bezpečnosť a kvalitu prejazdu. Rekonštrukcia si vyžiadala úplné zastavenie cestnej premávky, ktoré bolo naplánované do 29. septembra, avšak traťováci vyvinuli enormné úsilie, aby skrátili plánovanú výluky, čo sa aj podarilo. Železničné pricestie uviedli do prevádzky o deň skôr, už 28. septembra o 17.00 hod., za čo im patrí veľké poďakovanie.

(sch), foto: autorka





Na fotografii sú viditeľné pásy po cestnom vozidle, ktoré po šmyku zišlo z cestnej komunikácie a pokiaľ by výstražník zostal na pôvodnom mieste, nemilo by ho ďalšie poškodenie.

Výstražník ustúpil autám

Výstražník pred priecstným zabezpečovacím zariadením medzi stanicami Studený Potok a Veľká Lomnica bol niekoľkokrát terčom cestných motorových vozidiel, prechádzajúcich po ceste krížujúcej koľajnice. Aj napriek tomu, že, samozrejme, stál a stojí mimo cesty. Avšak, pre autá, ktorých vodiči nezvládli zákrutu, bol výstražník priam magnetom.

Ide o svetelné priecstné zabezpečovacie zariadenie bez závor v km 4,827 s JIČ SP0316 na trati Studený Potok - Tatranská Lomnica. „Za obdobie rokov 2016 - 2017 evidujeme na tomto priecstí až 5 cestných dopravných nehôd, pri ktorých došlo nárazom auta k poškodeniu výstražníka „B“,“ informuje Miroslav Krattinger zo sekcie OZT OR Košice. V auguste zamestnanci SMSÚ OZT ZT Spišská Nová Ves presunuli tento výstražník do



Výstražník bol niekoľkokrát poškodený po náraze cestnými vozidlami. Od minulého roka do dnešného dňa to bolo päťkrát.

novej polohy, v ktorej sa s jeho umiestnením počíta aj po vybudovaní plánovaného cyklochodníka z Veľkej do Tatranskej Lomnice.

(sch), foto: autorka



V Kútoch sa vykoľajil vlak

Tri vozne nákladného vlaku ZSSK CARGO, ktorý viezol piesok, sa v ŽST Kúty vykoľajili, našťastie sa nikomu nič nestalo a nemalo to vplyv ani na osobnú dopravu. Táto nehodová udalosť sa stala 10. októbra krátko po 4.00 hod., nakoľajit' jeden vozeň sa podarilo ešte v ten deň, zvyšné dva vozne boli nakoľajené v ďalších dňoch.

(pop), foto: ŽSR

Železničníari z OR Trnava predviedli športového ducha

Pri príležitosti Dňa železničiarov zorganizovalo OR Trnava športový deň, ktorý sa uskutočnil 28. septembra v komplexe Malvázia. Zišlo sa takmer 100 zamestnancov, zúčastnil

sa ho aj námestník GR pre prevádzku Miroslav Kocák a riaditeľ OR Trnava Milan Kubiček. Naši kolegovia súťažili v nohejbale, minifut-

bale, šípkach, kolkoch, ale najmä v petanque, kde o víťazstvo bojovalo 11 družstiev.

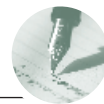
(pop), foto: OR Trnava

Milan Kubiček (vpravo) odovzdal najlepším športovcom ceny a diplomy.



V disciplíne petanque bojovalo 11 družstiev.





Úspešná futbalová reprezentácia v Ženeve

Futbalový klub slovenských železničiarov sa v dňoch 8. až 10. septembra 2017 zúčastnil tradičného medzinárodného turnaja Challenge Mastronardi, za účasti zástupcov železničných dráh Česka, Rakúska, Švajčiarska, Belgicka, Francúzska, Talianska, Anglicka a Eurostáru. Turnaj tento rok organizovali zástupcovia Švajčiarskych železníc, uskutočnil sa v Ženeve. Naši futbalisti obsadili krásne 3. miesto, celkovým víťazom sa stalo Česko.

Miroslav Capek, prezident FKŠŽ



CHALLENGE MASTRONARDI - GENEVE 2017



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 zrebovania. Víťaza odmeníme, preto nezabudnite v odpovedi uviesť svoje meno a adresu pracoviska.

SPRÁVNA ODPOVEĎ SEPTEMBROVEJ FOTOHÁDANKY JE:
ŽST Plešivec.

VÍTAZKOU SA STALA A VECNÚ CENU ZÍSKAVA:
Ľubomíra POTOCKÁ z Rožňavy.

BLAHOŽELÁME!

				Pomoc: Adamo, kumys, msta	bralá, útesy	matkina sestra	domáce meno Andrey	EČV okr. Rimavská Sobota	časť ruky po plece	Pomoc: ail, tor, mera, rondo	pomsta, po česky	domáce meno Eleny	druh hudobnej skladby	pôvodca diela	
Učiteľ na hodine fyziky: - Povedz mi voľajakú vlastnosť vody! - ... tajnička.				bubeník skupiny Beatles (Ringo)						merica (nár.)					
				1						2	uplet				
				čistiaci prostriedok Automatic. tried. linka				výsledok mutácie narastanie							
Jozef Vysočani	zhanob, pohañ	belgický spevák (Salvatore)	kridlo (odb.) nápoj z kobyľ. mlieka				ruská rieka dedo					solmizačná slabika hlavná žila			
vojenské zmluvy						obyvatelia Dánska nevlastní					brána, po nemecky podanie (šport.)				
ofúkal, oviat					rímsky cisár dĺžka života					sélén (zn.) tamten			kaukazská horská osada (I aul)	ľad, po česky	
ta				sústava poznatkov existuje					zdobil tepaním Červená armáda						
3							4								
porúbe							mesto v Čechách								

Oživilili technickú železničnú históriu

Od konca septembra môžu návštevníci železničnej stanice v Starej Turej obdivovať množstvo zachránených a zreštaurovaných železničných exponátov v Železničnom múzeu, ktoré otvorili vďaka miestnym nadšencom. Okrem Viliama Matušku, prednostu tejto staničky, sa tomu tešia aj ďalší členovia z Občianskeho združenia Železničné múzeum Stará Turá, vďaka ktorým sa otvorenie podarilo. Je to výsledok ich dlhoročnej dobrovoľnej činnosti.



Technickú históriu zhromažďujú títo nadšenci železníc už od roku 2006. Vo svojom voľnom čase opravujú, reštaurujú, a tak uchovávajú pre budúce generácie množstvo

exponátov. Vďaka nim sa podarilo zrekonštruovať aj budovu stanice, ktorej vzhľad je vernou kópiou stavby z roku 1928. Posledný septembrový deň otvorili prvú expozíciu múzea - Dopravný úrad (dopravná kancelária) v miestnosti bývalej čakárne. Expozícia je kompletne vybavená zariadením a predmetmi, ktoré používali zamestnanci pri výkone dopravnej služby v období 20. a 30. rokov 20. storočia. Súčasťou otvorenia bol výklad histórie aj s ukážkou obsluhy daných zariadení. Do prevádzky uviedli aj reštaurátorskú dielňu a kanceláriu prednostu múzea v staničnom sklade na rampe, kde je dobové a súčasné zariadenie dielne,



v ktorej zastarané prístroje z prevádzky dostávajú charakter výstavného exponátu. Sú tu aj rozmerné exponáty v pôvodnom a obnovenom vzhľade. Súčasťou sprievodného programu bola 30. septembra aj jazda historických vlakov na trati Stará Turá - Myjava a Stará Turá - Nové Mesto nad Váhom, jazdy unikátneho motorového vlaku na trati Veselí nad Moravou - Nové Mesto nad Váhom, jazda na koľajových drezinách, digitálna prezentácia historických fotografií a kultúrny program.

(sch), foto: FB

Ďakujeme za krásny darček

Deti zo súkromnej materskej školy na Hviezdoslavovej ulici v Zlatých Moravciach našim kolegom zo železničnej stanice v Zlatých Moravciach pripravili pri príležitosti Dňa železničiarov milé prekvapenie.

Detičky z uvedenej škôlky si na stanicu prišli pozrieť vláčiky a priniesli železničiarom krásny obrázok. Domáci to vnímali ako veľmi milé a príjemné gesto. „Rozžiarené oči, obrovská radosť a ešte väčší dŕavot a nadšenie nepotrebujú ďalší komentár,“ svorne sa zhodli zlatomoravskí železničiar. A veria, že možno práve z týchto malých nadšencov vyrastú veľkí železničiar.

(red)



Výtvarné umenie v symbióze so železnicou

Kreslenie je jej hobby od detstva a aj preto sa rozhodla, že svoj talent využije a ukáže aj na železnici. Reč je o Barbore Gáborovej, ktorá je od októbra minulého roku absolventkou v administratíve na ÚIVP, IV v Žiline. Svoju absolventskú prax spestrila ako absolventka Pedagogickej fakulty UMB v Banskej Bystrici (kde študovala okrem psychológie aj výtvarnú výchovu) tým, že pomáha lektorom pripravovať podklady na školenia a skúšky.

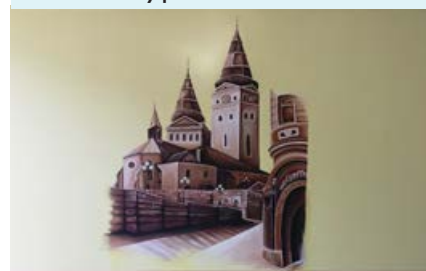
„Som nesmierne rada, že som aj na železnici mohla byť trochu kreatívna a nápomocná,“ priznáva Barbora. Svoje nadanie ukázala pri nástenných malbách v priestoroch inštitútu a žilinskej železnič-

nej stanice. Konkrétne ide o malby schematických zobrazení, napr. koľajiska, strojov a vlakovej mechaniky v učebniach IV v Žiline pomáhajú lektorom pri výklade učebnej látky. V priestoroch zborovne a čakárne

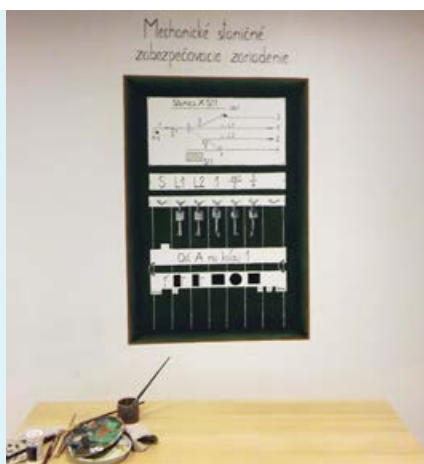
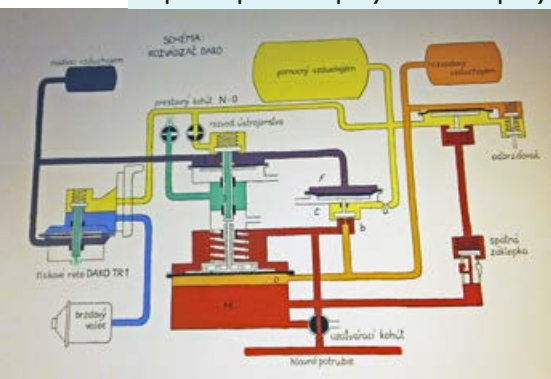
železničnej stanice sa autorka venovala viac estetizujúcim motívom.

(sch), foto: archív Barbory Gáborovej

Čakáreň železničnej stanice zdobí Farský kostol, charakteristický pre Žilinu.



Malby schematických zobrazení, napr. koľajiska, strojov a vlakovej mechaniky v učebniach IV v Žiline pomáhajú lektorom pri výklade učebnej látky.



Netradičná výstava v Dolnom Smokovci

Zastávka v Dolnom Smokovci sa zmenila na netradičný kultúrny stánok. Za všetkým stojí Občianske združenie Banská St a nica a dvaja švajčiarski umelci Taiyo Onorato a Nico Krebs. V bývalej čakárni zastávky TEŽ Dolný Smokovec vytvorili netradičný vesmír, do ktorého môžu návštevníci nahliadnuť do konca októbra. Umelci pri svojej práci využívali fotografickú techniku bez fotografického



Netradičná výstava sa nachádza v priestoroch bývalej zastávky v Dolnom Smokovci.



Nemusíte vstupovať do jej priestorov. Stačí sa pozeráť z vonkajška alebo nahliadnuť do vnútra cez okná.

prístroja, aby dosiahli svoj umelecký zámer. Odvážny umelecký prejav je aj na sklenených častiach okien, ktoré sa stali akýmsi plátnom dvoch umelcov. Výstava s názvom Medzinárodná vesmírna stanica je voľne prístupná kedykoľvek, pohľadom cez okná do bývalej čakárne - podľa zámeru výstredných umelcov.

(ika), foto: Banská St a nica

Moderná autobusová stanica prospela aj železnici

Výstavba dlhoočakávanej modernej autobusovej stanice v Banskej Bystrici priniesla, po septembrovom otvorení, obrovskú zmenu nielen cestujúcim autobusmi. Pozitívne ovplyvnila aj železniciu.

Krajší a kultúrnejší je predovšetkým predstaničný priestor pred banskobystrickou železničnou stanicou a minulosťou je aj chaotické parkovanie automobilov pred ňou. Ďalšie výhody novej výstavby zráta samotná prednostka tejto železničnej stanice. „Vyriešilo sa niekoľko problémov. Napríklad prístup náhradnej autobusovej dopravy, pre ktorú sú vyhradené nové miesta pre autobusy na komunikácii v obslužnej zóne autobusovej stanice. Boli vybudované uzamykatelné prístrešky pre veľkoobjemové kontajnery na komunálny odpad. V neposlednom rade bola komplexne zrekonštruovaná plocha predstaničného priestranstva, výtlky a jamy nahradila zámková dlažba,



Predstaničný priestor pred výstavbou.

lavičky, stromy a okrasná zeleň, čo určite pozitívne vnímajú nielen cestujúci, ale aj obyvatelia Banskej Bystrice,“ povedala Jarmila Kornietová, prednostka ŽST Banská Bystrica.

(ika), foto: autorka



Banská Bystrica čakala viac ako 30 rokov na to, aby atrapa bývalej nedostavanej autobusovej stanice zmizla. Tá nová stála približne 22 mil. € a od prvých stavebných prác až po otvorenie prešli tri roky.

...a po dostavbe modernej autobusovej stanice Vlak Bus Shopping Terminal.



Nemcovský tunel

Pod názvom tunel Chmeľov je tento objekt uvedený v zozname kultúrnych pamiatok (podľa katastrálneho územia obce Chmeľov, v ktorom sa nachádza), no železničiarri tento tunel poznajú pod názvom Nemcovský tunel. Svoje železničiarске meno dostal podľa blízkej stanice Nemcovce (dnes Lipníky) a nachádza sa na trati Kapušany pri Prešove - Strážske, medzi obcami Nemcovce a Chmeľov.

Na stavbe 450 metrov dlhého tunela sa podľa dostupných údajov zúčastňovalo 280 robotníkov pracujúcich v troch zmenách a ich práca bola v dôsledku nepriaznivého terénu veľmi namáhavá. Tunel vznikol v súvislosti so stavbou trate Prešov – Strážske, zrealizovanej v krátkom období vojnového slovenského štátu. Leží pod Peťičským sedlom medzi stanicami Lipníky a Hanušovce nad Topľou. Dokončený bol v roku 1943, jeho smerová štôľňa bola prerazená 4.12.1940, na pamätný deň sv. Barbory. Stavbu realizovala firma Lanna v pomerne náročných geologických pomeroch. V roku 1940 sa tu počas razenia smerovej štôľne dokonca narazilo na kamenné uhlie. Pred skončením druhej svetovej vojny bol tunel, podobne ako celá trať, ustupujúcim nemeckým vojskom zničený - bol zavalený, pričom sa v teréne nad tunelom objavili dva veľké lieviky. V júni 1984 bol tunel zaradený do Ústredného zoznamu kultúrnych pamiatok a v roku 2001 bol podstatne zrekonštruovaný.

(iva), foto: SŽTS OR KE



Tunel Nemcovce tvorí 56 tunelových pásov s 9 dvojicami bezpečnostných výklenkov.



Historická fotografia z výstavby tunela. S razením spodnej smerovej štôľne sa začalo v roku 1939.
Zdroj: archív MDC