ŽELEZNIČNÝ
# semafor
ŽSR
MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽEL … BLIKY
ROČNÍK XXV
OKTÓBER 2015

## IMS v príprave

## Opravy tratí a priecestí pokračujú

## Rekuperácia povolená

Foto: Martin Balkovský

# Tepelné aj skladové hospodárstvo prerokované

**Na posledných poradách vedenia ŽSR rokovali jeho členovia okrem pravidelných tém týkajúcich sa prevádzky a hospodárenia aj o skladovom hospodárstve, koncepcii ľudských zdrojov či o tepelnom hospodárstve a poistení. V októbri sa zúčastnili aj výjazdovej porady v obvode OR Zvolen.**

Z PORÁD VEDENIA ŽSR

Vedenie ŽSR prerokovalo a následne Správna rada ŽSR odsúhlasila návrh na rozšírenie predmetu činnosti ŽSR o vydavateľskú činnosť. ŽSR pravidelne vydávajú v rámci svojej propagácie rôzne knihy a publikácie. Návrh rozšírenia predmetu vyplýva zo zámeru vytvoriť podmienky pre zintenzívnenie a najmä zefektívnenie propagácie ŽSR s tým, aby časť nákladov na vydávanie kníh a publikácií mohla byť krytá z výnosov z ich predaja.

## Efektívnejšie skladové hospodárstvo

Odsúhlasený bol návrh na zefektívnenie skladového hospodárenia v ŽSR. Materiál bol spracovaný v záujme objektivizovania niektorých vybraných cieľov implementovaného projektu č. 5/2011 - Optimalizácia logistických činností na ŽSR. Návrh vychádza z analýzy a prehľadu stavu zásob, štruktúry skladov, ukazovateľov aktivity zásob, vrátane vymedzenia oblastí s negatívnym vplyvom na stav zásob a logistiku ako takú a vyústil do návrhu úloh a opatrení podľa jednotlivých oblastí zameraných na zefektívnenie skladového hospodárenia vo firme. Konkrétne opatrenia bude úsek ekonomiky zabezpečovať v súčinnosti s ostatnými úsekmi s prihliadnutím na ich špecifické podmienky.

» Rozhodnutím GR č. 44/2015 bol schválený návrh 2. aktualizácie investičného plánu ŽSR na rok 2015 (realizácia z vlastných zdrojov - dodávateľský spôsob). Zmena rozpisu plánu vychádza z aktuálnych potrieb, skutočného a predpokladaného vývoja objemov prác a dodávok na stavbách do konca roku 2015. Priority smerovania investícií a celkový limit vlastných zdrojov na investície v roku 2015 vo výške 130 mil. € zostávajú nezmenené.

» Rozhodnutím GR č. 45/2015 bola vzatá na vedomie čiastková správa z priebehu fázy „Návrh budúceho stavu“ projektu č. 03/2013 - Koncepcia rozvoja ľudských zdrojov. Správa obsahovala popis výstupov a záverov definovaných projektovým tímom k 3. 9. 2015. Návrhy boli rozčlenené na dva okruhy – koncepcie vzdelávania a systému motivácie zamestnancov. Zároveň boli odsúhlasené vybrané okruhy v oblasti systému motivácie zamestnancov za účelom ich dopracovania a ďalšej prípravy ich postupnej implementácie. Detailnejšie priebežné informácie o výstupoch tohto projektu budú zverejňované v budúcich číslach Ž semaforu.

» Rozhodnutím GR č. 46/2015 boli odsúhlasené úlohy a postupové kroky v rámci tepelného hospodárstva ŽSR smerované pre zabezpečenie prípravy vykurovacej sezóny 2016/2017, obnovy tepelno-technických zariadení a znižovanie energetickej náročnosti.

## Interný audit vydal 42 odporúčaní

Rozhodnutím GR č. 47/2015 bolo vzaté na vedomie hodnotenie ročného plánu odboru interného auditu GR ŽSR k 31. 8. 2015. Hodnotenie bolo spracované v zmysle štatútu interného auditu ŽSR a v súlade s medzinárodnými štandardami pre výkon interného auditu. V období od 1. 1. 2015 do 31. 8. 2015 bolo audítorskými skupinami odboru O120 GR ŽSR vykonaných celkom 9 auditov (z toho 2 audity ešte prebiehajú). Z výsledkov uskutočnených akcií vyplynulo 9 opatrení a 42 odporúčaní. Z odporúčaní a opatrení bolo cca 80 % zameraných na zlepšenie funkčnosti vnútorného riadiaceho a kontrolného systému auditovaných a kontrolovaných subjektov. Vyhodnotenie plnenia opatrení, prijatých interným auditom podľa úsekov GR, má byť spracované v januári 2016.

## Prenájmy je potrebné zefektívniť

Vedenie prerokovalo informáciu o výsledku vykonaných obhliadok voľných nebytových priestorov vo vybraných staniciach v sieti ŽSR (Bratislava – Petržalka, Bratislava – Nové Mesto, Nitra, Nové Zámky, Prešov, Poprad – Tatry a Zvolen). Obhliadky vykonali námestníci GR pre ekonomiku a pre prevádzku za účasti zástupcov dotknutých VOJ ŽSR. Hlavným cieľom obhliadok bolo zistenie reálneho fyzického stavu voľných nebytových priestorov, zistenie príčin ich nevyužívania a následne prijatie opatrení za účelom ich obsadenia, či už zložkami ŽSR, alebo externými nájomcami. Bolo poukázané na nutnosť riešenia otázok nekonkurenčných cien za prenájom priestorov, nevyhnutnosť zefektívnenia a urýchlenia procesu prípravy a schvaľovania kapitalizácie (prenájmov) voľných nebytových priestorov, vrátane potreby spracovania prehľadu možných poskytovaných služieb na staniciach pre cestujúcich a iné. Návrhy na riešenie týchto problémov budú spracované budúci mesiac.

» Vedenie ŽSR prerokovalo návrh na poistenie zodpovednosti zamestnancov za škodu spôsobenú pri výkone povolania a odsúhlasilo špecifikáciu predmetu tohto poistenia. Zároveň bol daný súhlas na začatie prípravy procesu obstarania tejto služby. Celkový počet zamestnancov (vodiči z povolania, vodiči - referenti), ktorých by sa poistenie týkalo a spoluúčasť zamestnanca na poistnom bude spresnená až na základe výsledkov verejného obstarávania.

**Anton KUKUČKA, Stanislava FEJFAROVÁ**

## NA OBÁLKE

**Juraj Skopal, vedúci prevádzky SMSÚ OZT SO Vrútky pripája vodiče prestavníkov.**

# Personálne zmeny

**Generálny riaditeľ Železníc SR Dušan Šefčík zaradil od 1. septembra 2015 do funkcie zástupcu riaditeľa odboru investorského GR ŽSR Ivana ŠTECKA. Od 1. októbra menoval Martinu PAŠKOVÚ do funkcie vedúcej oddelenia právnej agendy pre verejné obstarávanie na odbore právnych vzťahov GR. Zároveň vymenoval do funkcie riaditeľa odboru dopravy GR ŽSR Ivana SOVIČA. Na tomto poste vystriedal Milana NEVIĎANSKÉHO, ktorý požiadal o uvoľnenie z funkcie z osobných dôvodov.**

**Posledný septembrový deň skončili pracovný pomer v ŽSR Iveta FILLOVÁ, námestníčka riaditeľa Železničnej energetiky Bratislava a Dana ŠINKOVÁ, zástupkyňa riaditeľky odboru komunikácie GR ŽSR.**

# Vedenie ŽSR v Sliači, Banskej Bystrici a Zvolene

**V piatok 2. októbra sa členovia vedenia firmy v čele s Dušanom Šefčíkom, generálnym riaditeľom ŽSR, zúčastnili výjazdového rokovania so zástupcami OR Zvolen.**

Prerokované boli aktuálne otázky plnenia plánu, riešenie nevyhnutných potrieb pre zabezpečenie prevádzky v obvode, vrátane návrhov na riešenie v budúcom období. Zároveň boli vykonané obhliadky nesamostatnej ŽST Sliač, ŽST Banská Bystrica a Zvolen za účasti prednostov a dopravných námestníkov týchto staníc.

**AK, foto: (ika, map)**

Aj v Sliači bolo o čom rozprávať a ani v tejto stanici nič nezostalo bez povšimnutia.

Generálny riaditeľ ŽSR Dušan Šefčík pri stretnutí s výpravcom Róbertom Seleckým v dopravnej kancelárii banskobystrickej stanice.

Na foto zľava: Peter Vozár, Dušan Šefčík, Milan Kubiček, Marián Izakovič a Ľubomír Kašiar v dopravnej kancelárii v Sliači.

V dopravnej kancelárii ŽST Banská Bystrica. Zľava: Marián Izakovič, riaditeľ OR Zvolen, Jozef Veselka, námestník GR pre rozvoj a informatiku, Ján Žačko, námestník GR pre ľudské zdroje, Rastislav Glasa, ekonomický námestník, Tomáš Gyűre, výpravca, Jarmila Kornietová, prednostka Banskej Bystrice, Dušan Šefčík, generálny riaditeľ ŽSR a Róbert Selecký, výpravca.

# Ministerstvo dopravy pochválilo ŽSR

**Generálna riaditeľka sekcie riadenia projektov MDVRR SR Denisa Žiláková vyjadrila nesmierne potešenie, že Operačný program Doprava prvýkrát zaujal prvé miesto v čerpaní spomedzi všetkých štrnástich operačných programov v rámci Slovenska. Momentálne sa vyčerpalo 88,10 % alokácie pre programové obdobie, čo predstavuje 2 784 106 110 €. Počas tohto leta sa aj vďaka tvrdej práci a úsiliu zamestnancov ŽSR vyčerpalo takmer 830 miliónov €, čím sa nielen splnil plán, ktorý nastolila vláda SR k 7. 10. 2015, dokonca je prekročený o 3,4 mil €.**

# Inteligentný merací systém elektrickej

**Pre trvale udržateľný rozvoj ľudstva je potrebné výrazne hospodárnejšie zaobchádzať s energiami. Aj to je dôvod, prečo sa v EÚ pristupuje k inštalácii inteligentného meracieho systému elektrickej energie novej generácie. Aby si koncový užívateľ energie riadil svoju spotrebu a sám sa rozhodol, kedy a aké spotrebiče bude používať. Viac na túto tému a o meraní energie v ŽSR nám v rozhovore prezradil Vladimír Brezáni, riaditeľ Železničnej energetiky.**

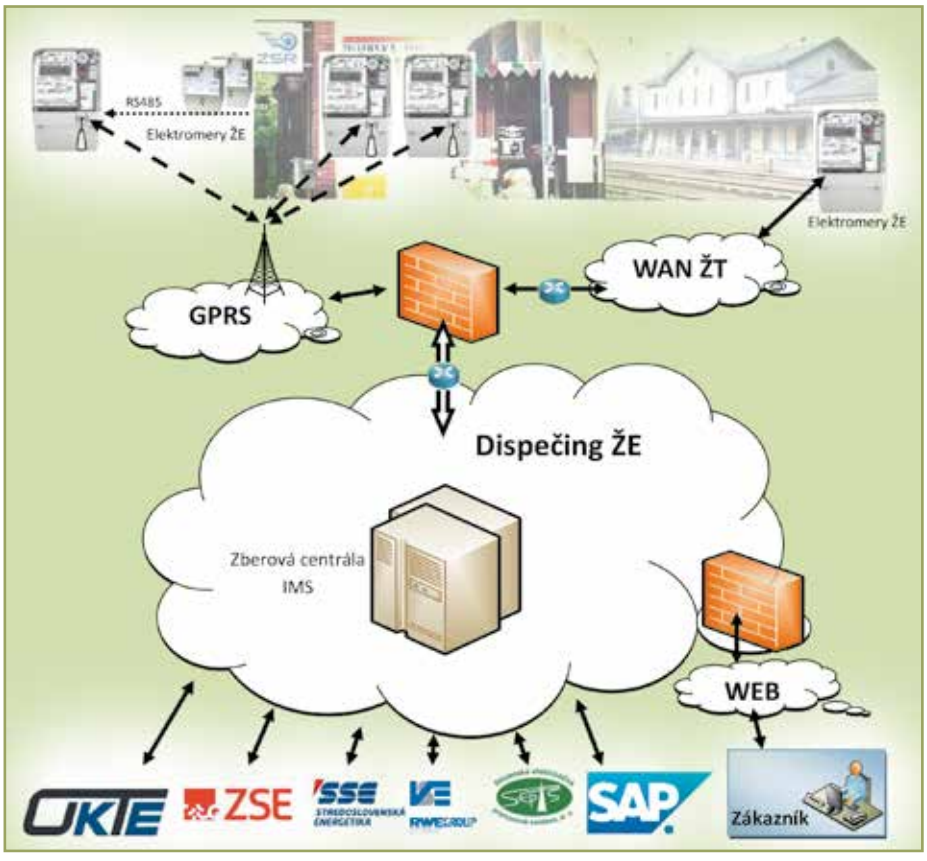
### Čo je IMS?

Inteligentný merací systém (IMS) – v zahraničí známy ako smart metering - je elektronický systém merania elektrickej energie novej generácie. IMS sa v zásade skladá zo špeciálneho elektromera s inštalovanou komunikačnou jednotkou, ktorá sprostredkuje prenos nameraných údajov zo zberovej centrály a do nej. Elektromer môže okrem merania činnej, resp. jalovej zložky elektriny v stanovenej meracej perióde zabezpečovať rad ďalších funkcií. Napríklad, prenáša do centrály informácie o poklesoch či výpadkoch napájacieho napätia. Okrem iného tiež dokáže na diaľku, na základe povelu z centrály, odpojiť neplatičov. Centrála plní viacero úloh, z ktorých najpodstatnejšími sú overenie kompletnosti a korektnosti údajov zozbieraných z jednotlivých elektromerov, ich export do fakturačného systému a selektívne sprístupnenie pre odberateľov na webstránke. IMS teda predstavuje plnoautomatizovaný, vysoko sofistikovaný systém, pri ktorom nevzniká potreba fyzickej prítomnosti pracovníkov pri odpočte, resp. ďalších zásahoch v odbernom mieste.

### Aký je hlavný dôvod rozhodnutia EÚ, aby členské štáty pristúpili k inštalácii IMS?

Dôvodov je viacero. Všeobecne sa viaceré používané zdroje energií na zemeguli vyčerpávajú, činnosťou človeka dochádza k otepľovaniu planéty. Pre trvale udržateľný rozvoj ľudstva je tak potrebné výrazne hospodárnejšie zaobchádzať s energiami. Preto je tu aj snaha zvyšovať podiel obnoviteľných zdrojov elektriny (OZE) na celkovej výrobe elektriny. Klasický model, kedy bola prevažná väčšina elektriny vyrábaná v elektrárňach s výkonom niekoľko desiatok či stovák MW (tepelných, jadrových...) a následovne sa distribuovala cez dlhé vedenia VVN a VN, je vo vyspelých krajinách na ústupe. Postupne ich významne doplňujú i nahradzujú lokálne OZE s výkonom od desiatok kW do niekoľkých MW, ktoré však vyžadujú náročnejšie prevádzkovanie elektrických sietí, ktoré budú viac aktívne, schopné aj sebauzdravovania. Elektrinu vyrobenú v OZE je potrebné preniesť ku odberateľom a spolu so spotrebou ustavične riadiť a neskôr i skladovať, čo vyžaduje budovanie inteligentných sietí, tzv. „smart grids“. Pre riadenie distribúcie elektriny vyrobenej v OZE, zníženie strát pri krízových stavoch, je potrebné mať prehľad o tokoch elektriny nielen na VVN a VN, ale aj na úrovni nízkeho napätia a vedieť o neštandardných stavoch v sieti. Uvedený prehľad poskytujú práve IMS, ktoré sa tak stávajú súčasťou inteligentných sietí. Nezanedbateľnou je aj energetická efektívnosť. Tá je jedným z kľúčových strategických zámerov EÚ v oblasti energií aj s ohľadom na predpokladaný budúci deficit energií v priestore Európy. Legislatíva EÚ v oblasti energetickej efektívnosti sa na viacerých miestach zaoberá povinnosťami energetických spoločností umožniť koncovým odberateľom riadiť si svoju spotrebu energií, pričom vyúčtovanie spotreby sa bude uskutočňovať každý mesiac na základe skutočnej spotreby. To je podstatne korektnejšie, ako v súčasnosti fungujúci model zálohových mesačných platieb a doúčtovania na základe fyzických odpočtov vykonávaných raz či dvakrát do roka. V záujme posilnenia postavenia nielen malých koncových odberateľov je tiež nevyhnutné, aby mali k dispozícii také technické zariadenie, ktoré im poskytne skutočné infor-

### Bloková schéma IMS ŽE



# energie aj v ŽSR

mácie o spotrebe elektriny s malým časovým oneskorením, napr. nie väčším ako jeden deň, aby sa mohli rozhodovať, kedy budú používať jednotlivé spotrebiče. Napríklad tým, že sa budú snažiť presunúť svoje odberové maximum do časových intervalov, kedy je elektrina na trhu lacnejšia. To im v budúcnosti umožnia automaticky aj tzv. inteligentné domáce spotrebiče.

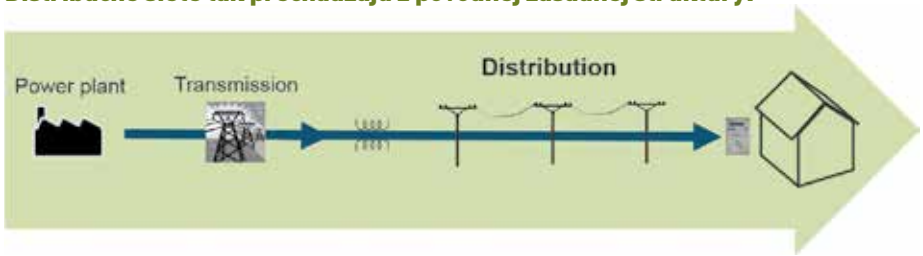
**Čo nás núti zavádzať IMS, ktoré bude dotknuté subjekty stáť nemalé financie? Aký je termín realizácie?**

Základný legislatívny rámec zavádzania IMS tvorí smernica Európskeho parlamentu a Rady č. 2009/72/ES o spoločných pravidlách pre vnútorný trh s elektrinou, ktorá ukladá všetkým členským štátom EÚ povinnosti týkajúce sa zavádzania IMS do roku 2020. Slovenská republika zosúladila od 1. septembra 2012 národnú legislatívu s legislatívou EÚ. Transpozíciou uvedenej smernice zákonom č. 251/2012 Z. z. o energetike sa zaviazala zabezpečiť realizáciu IMS. Zároveň SR využila možnosť uskutočniť ekonomické hodnotenie prínosov zavedenia IMS a vydaním vyhlášky 358/2013 určila podmienky zavedenia IMS selektívne iba pre určitú časť odberateľov, a to pre odberateľov so spotrebou s ročným odberom najmenej 4 MWh. Keďže ide o legislatívne povinnosti pre regulovaný subjekt, ich splnenie bude stáť dotknuté subjekty nemalé náklady. Úrad pre reguláciu sieťových odvetví (ÚRSO) však zohľadní náklady na obstaranie, inštaláciu a prevádzku IMS pre jednotlivé kategórie koncových odberateľov v navrhovanom spôsobe cenovej regulácie, ale až po obstaraní a inštalácii IMS a ich uvedení do prevádzky. Znamená to, že náklady na IMS budú obsiahnuté v cene za distribúciu elektriny koncovým odberateľom následne po inštalácii IMS. Teda najprv musíme vo svojom rozpočte nájsť prostriedky na splnenie týchto legislatívnych povinností a následne si budeme tieto náklady kompenzovať cez zvýšený distribučný poplatok.

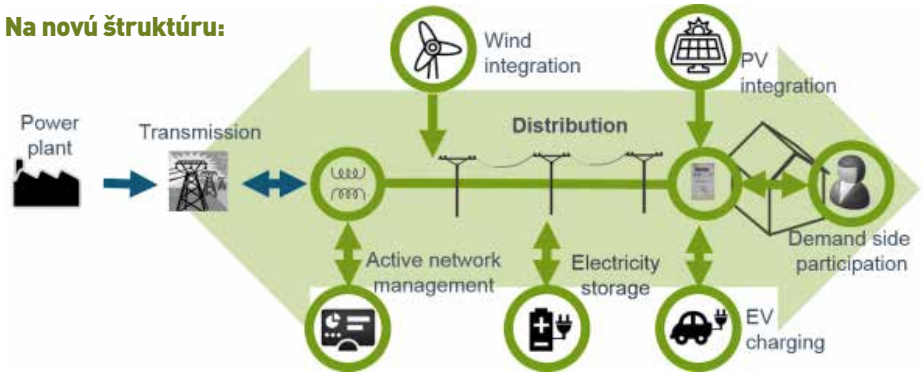
**Čo čaká Železničnú energetiku ako prevádzkovateľa distribučnej sústavy v súvislosti so zavádzaním IMS?**

Zavádzanie, prevádzka a využívanie IMS sa dotýka všetkých účastníkov trhu s elektrinou, najmä však prevádzkovateľov distribučných sústav. Prevádzkovatelia distribučných sústav, vrátane miestnych distribučných sústav, ktorou je aj ŽE ŽSR, sú zodpovední za inštaláciu a prevádzku elektromerov IMS, za zber a správu nameraných údajov z týchto elektromerov. To bude vyžadovať nielen nemalé finančné náklady, ale aj zvýšené požiadavky na technicko-ekonomické znalosti ľudských zdrojov, aby sa konečný výsledok z nasadzovania IMS nestal nočnou morou, ale, naopak, príležitosťou pre pozitívne zhodnocovanie vložených zdrojov v prospech ŽE ŽSR a našich odberateľov. Sme presvedčení, že nasadzovaním IMS nesplníme len legislatívne povinnosti pre prevádzkovateľov distribučných sústav, ale aj skvalitníme technické parametre a procesy súvisiace s distribúciou a dodávkou elektriny. Je teda vhodné upriamiť pozornosť aj na výhody, ktoré môžeme získať detailnejším poznaním jednotlivých parametrov siete. K nim patrí zvýšenie efektívnosti využívania elektriny, zníženie strát, eliminácia rizík z poruchových stavov a prerušení dodávok elektriny pre interných aj externých odberateľov, skrátenie doby výpadkov a v neposlednom rade aj k skvalitnenie dodávky elektriny. V dlhodobejšom horizonte umožní IMS hlbšie poznanie tokov elektriny, výpadkov napájania a ďalších technických parametrov v priebehu času prevádzkovania distribučnej siete a k efektívnejšej a adresnejšej alokácii finančných zdrojov do jej obnovy. Taktiež detailným poznaním správania sa našich odberateľov pri spotrebe elektriny sa naskytne možnosť vytvárať pre nich také podmienky distribúcie a dodávky elektriny, ktoré im umožnia optimalizovať svoj denný diagram zaťaženia. To bude výhodné ako pre odberateľov, ktorí budú môcť využívať také distribučné a nákupné produkty, ktoré im umožnia zefektívniť náklady na nákup elektriny, tak aj pre ŽE ako dodávateľa a distribútora elektriny (nepriame ovplyvnenie zaťažovacieho diagramu). Toto všetko vyžaduje od ŽE ŽSR sústrediť pozornosť na plánovanie potrebných finančných zdrojov spätých s nasadzovaním IMS, prípravou projektového riešenia inštalácie a prevádzky IMS, vrátane zberu a využívania nameraných údajov.

**Distribučné siete tak prechádzajú z pôvodnej zásadnej štruktúry:**




**Na novú štruktúru:**




**Čo všetko je potrebné urobiť pred nasadením IMS na železnici?**

ŽE ŽSR sa okamžite po zoznámení sa s požiadavkami legislatívy v oblasti IMS začala veľmi intenzívne zaoberať s povinnosťami, ktoré pre ŽE z uvedenej legislatívy vyplývajú. Vďaka ústretovému prístupu vedenia našej spoločnosti bol schválený pilotný projekt na nasadzovanie IMS v podmienkach ŽSR. Ten sa momentálne nachádza v stave prípravy verejného obstarávania technických prvkov IMS a softvérového vybavenia na zber a spracovanie zozbieraných nameraných údajov. Po vybratí dodávateľa pristúpime k realizácii pilotného projektu. Následne budeme vyhodnocovať množstvo atribútov spojených s pilotným projektom, ktoré nám umožnia navrhnúť ďalšie kroky pre plné nasadenie IMS, tzv. roll out v zmysle požiadaviek legislatívnych procesov. Ako vidno, ide o celý súbor povinností, ktoré budeme musieť zvládnuť vo veľmi krátkom čase a v požadovanej kvalite. Na to prirodzene bude nevyhnutná súčinnosť iných útvarov našej spoločnosti, samozrejme, pri maximálnom nasadení pracovníkov ŽE ŽSR. Doba ide dopredu míľovými krokmi, najmä v oblasti inteligentných technických riešení. Sme presvedčení, že tak, ako je nám už dnes prirodzenou súčasťou nášho života počítač či mobil, bude rovnako bežnou súčasťou nášho života aj inteligentný merač elektriny, ktorý každému z nás poodhalí rezervy pri odbere elektriny. Jej optimálne využívanie sa ľudstvu vráti v dlhodobejšom horizonte, a to prostredníctvom pomalšieho vyčerpania primárnych energetických zdrojov našej planéty. Okrem toho súčasne ochránime životné prostredie pre ďalšie generácie.

*Ďakujem za rozhovor.*

**(sch)**

# Horizonty železničnej dopravy 2015

**Už tradične sa posledný septembrový a prvý októbrový deň konala medzinárodná vedecká konferencia Horizonty železničnej dopravy 2015 v priestoroch SIP ŽSR v Strečne.**

Hlavnými organizátormi podujatia bola Katedra železničnej dopravy Fakulty prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov Žilinskej univerzity v Žiline. Partnerom konferencie boli Slovenská vedecko-technická spoločnosť dopravy, ako aj ďalšie významné subjekty z odvetvia dopravy, ako Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR či Železnice SR. Konferencia niesla podtitul „Postavenie železničnej dopravy v dopravnom systéme EÚ - nové výzvy dopravnej politiky“, pričom príspevky reagovali na široký okruh problémov spojených s dopravnou politikou i so samotnou železničnou dopravnou prevádzkou. Do Strečna prišlo 90 účastníkov, pričom početné zastúpenie mali práve Železnice SR.Odbornú prednášku uviedol Jozef Dudák, zástupca riaditeľa odboru dopravy GR ŽSR na tému nového centra riadenia dopravy ŽSR v Púchove. Zároveň

Účastníkov konferencie pozdravil a zdarné rokovanie zaprial Jan Žačko, námestník GR ŽSR pre ľudské zdroje.

Odborná exkurzia sa konala v CRD Púchov.

viedol aj praktickú prezentáciu v samotnom centre riadenia v ŽST Púchov, kde sa na druhý deň v rámci konferencie konala odborná exkurzia. Preprava účastníkov bola zabezpečená mimoriadnym vlakom vedeným historickým motorovým vozňom M274.0 „Modrý šíp“ Spolku výhrevne Vrútky. Týmto vyjadrujeme poďakovanie ústretovému prístupu zamestnancom SIP Strečno, ktorí prispeli k zdarnému priebehu podujatia. Možno konštatovať, že zámery usporiadateľov boli naplnené a ďalší rozvoj spolupráce medzi akademickou obcou a praxou sa potvrdí ďalším ročníkom konferencie v roku 2016.

**Jozef Gašparík**

# Čo práve robí?

**Dnes sme sa opýtali Paulíny SZENTESI, riaditeľky odboru controllingu**

Odbor controllingu v tomto období zamestnáva príprava Podnikateľského plánu ŽSR na roky 2016 - 2019. Nakoľko ide o dokument, ktorý sprostredkováva dôležitý dojem o firme, je naším cieľom, aby okrem kvalitných údajov zrozumiteľne komunikoval čitateľom ciele organizácie na nasledujúce obdobia. Zároveň prebieha detailný rozpis nákladov v systéme SAP ECC pre rok 2016, taktiež aj uzávierka plánu a prepočet plánovaných údajov na EON. Intenzívne pracujeme na riadení spotreby nákladov, vykonávame pravidelnú predikciu, založenú na skutočných údajoch a plnení plánu. Spolu s ekonomickými a technickými zamestnancami VOJ sledujeme, oceňujeme a riadime riziká spojené s čerpaním nákladov za účelom dosiahnutia plánovaných výsledkov, naplnenia ustanovení ZPŽI a efektívnej spotreby. Zároveň náš odbor neustále zlepšuje reporting ŽSR, ktorým prezentujeme komplexný systém ukazovateľov a informácií k hodnoteniu organizácie ako celku, ale aj jednotlivých oblastí, ktoré sú z hľadiska riadenia podniku rozhodujúce. Naším zámerom je to, aby reporting slúžil ako zdroj informácií o plnení plánu, cieľov a stratégie, zároveň však aby bol aj nástrojom pre rozhodovanie na všetkých stupňoch riadenia.

**(pop)**

# Hluk z Tepličky tlmí nová stena

Začatím prevádzky zriaďovacej stanice Žilina – Teplička v marci 2012 pribúdali na tvárach obyvateľov neďalekej obce Mojš ustarostené vrásky. Život v obci im znepríjemňoval neznesiteľný hluk, šíriaci sa z koľajiska. Po niekoľkoročnom boji za lepšiu kvalitu bývania sa dostavil úspech. Pozdĺž celej stanice, takmer od Varína až ďaleko za Mojš smerom k Žiline, vyrástla 6-metrová protihluková stena. Za 4 mesiace ju postavila firma Swietelsky - Slovakia s. r. o. Viac ako 2-kilometrová protihluková bariéra od 30. septembra plní svoj účel a život v Mojši je citeľne tichší.

**(red), foto: Martin HORŇÁK**

# Spomínali, ako riadili železničnú prevádzku

**Mali pod palcom dianie v železničnej prevádzke, riešili každodenné problémy, borili sa s nepriazňou osudu, prírody, nepredvídanými okolnosťami, mali na starosti tisíce ľudí. Jedným slovom, „velitelia“, ktorých zodpovednosť si žiadala byť 24 hodín v strehu, mať obrovský záber odborných informácií, rýchle rozhodovanie, efektívne riadenie. Bývalí prevádzkoví námestníci ŽSR sa v posledný októbrový deň zišli na spoločnom stretnutí na základe pozvania aktuálneho námestníka GR pre prevádzku Milana Kubička.**

Na stretnutí bývalých prevádzkových námestníkov ŽSR sa stretli (zľava): Ján Juriga, Viliam Vysočáni, Milan Solárik, Ján Zachar, Jiří Hanzal, Milan Kubiček - súčasný prevádzkový námestník a Ladislav Dimun.

Jeho nápad sa ujal ako milá tradícia mužov, ktorí aj napriek tomu, že už na železnici nepracujú, sú s ňou srdcom stále spojení a o jej aktuálnom dianí vedia veľmi veľa. A hoci do kompletnej desiatky námestníkov pre prevádzku chýbali štyria, neubralo to ani na odbornej diskusii, ani na milých spomienkach na spoločných kolegov, na humorné situácie, alebo na porovnanie rokov minulých s tými súčasnými. **„Rád by som vyzdvihol dôležitosť Vašej funkcie, zodpovednosť, odhodlanie a prácu, ktorú ste v tejto pozícii mesiace či roky vykonávali,“** pozdravil hostí generálny riaditeľ ŽSR Dušan Šefčík. A čo prevádzkovým námestníkom za ich pôsobenia najviac utkvelo v pamäti? **„Škoda, že sa dnes už toľko nedbá na produktivitu, a to v každom smere práce, v každej oblasti,“** uviedol Viliam Vysočáni. **„Mňa mrzí, že sa železnica rozdelila na tri samostatné firmy. Veľa procesov, cieľov, aj vzťahy ľudí sa tak skomplikovali,“** opísal svoj pocit Jiří Hanzal. Bývalý, najdlhšie pôsobiaci prevádzkový námestník Ladislav Dimun, ktorý naopak mal na starosti reštrukturalizáciu a rozdelenie železnice, dodal: **„Bolo ťažké odlíšiť a vyhovieť všetkým, ktorí od rozdelenia očakávali zásadné zmeny, ale aj obchodné výsledky“.** Jánovi Zacharovi, ktorý pochádza zo železničiarskej rodiny zase nikdy nebolo ľahostajné, že: **„Môj otec nikdy nemohol ísť do práce, keby si bol dal čo i len pohárik alkoholu, to bolo nemysliteľné. Bohužiaľ, takáto samozrejmosť na železnici samozrejmosťou nebola. A tiež mi trochu chýba, aby kolegovia bolo viac srdcom a dušou železničiari. Neľahké obdobie bola aj vtedy , keď sme museli prepustiť vyše 2000 zamestnancov.“** Jánovi Jurigovi, ktorý zažil aj ťažké prírodné pohromy, utkvelo v pamäti, ako sa prijímali zásadné rozhodnutia, ktoré sa o rok zmenili na úplne opačné, ako tie prijímané od stola a nevyužívali sa mnohoročné praktické skúsenosti z prevádzky. Generálny riaditeľ, ako aj aktuálny námestník pre prevádzku označili spomienky, rady a skúsenosti predchodcov za veľmi podnetné a stretnutie „veliteľov“ bolo prvé, určite však nie posledné.

**Martina PAVLIKOVÁ, foto: autorka**

**DOTERAJŠÍ PREVÁDZKOVÍ NÁMESTNÍCI GR ŽSR**

| meno | od | do | funkcia |
|---|---|---|---|
| **Jiří HANZAL** | 16. 01. 1986 | 31. 08. 1993 | námestník oblastného riaditeľa pre prevádzku a obchodnú činnosť |
| **Ján HALAJ** | 01. 09. 1993 | 28. 02. 1995 | I. námestník R ŽSR, zástupca GR ŽSR |
| **Ján CENKÝ** | 01. 09. 1993 | 31. 01. 1995 | námestník GR pre dopravnú cestu |
| **Jozef ANTOŠ** | 01. 02. 1995 | 23. 09. 1996 | námestník GR pre dopravnú cestu |
| **Ján STARINSKÝ** | 24. 09. 1996 | 19. 06. 1997 | námestník GR pre dopravnú cestu, námestník GR pre prevádzku |
| **Viliam VYSOČÁNI** | 25. 06. 1997 | 21. 12. 1998 | námestník GR pre prevádzku |
| **Ladislav DIMUN** | 22. 12. 1998 | 31. 12. 2001 | námestník GR pre prevádzku |
| **Milan SOLÁRIK** | 01. 01. 2002 | 07. 09. 2003 | námestník GR pre prevádzku |
| **Ladisla DIMUN** | 08. 09. 2003 | 05. 05. 2005 | námestník GR pre prevádzku |
| **Milan SOLÁRIK** | 06. 05. 2005 | 26. 07. 2006 | poverený námestník GR pre prevádzku, námestník GR pre prevádzku |
| **Jozef ANTOŠ** | 26. 10. 2006 | 14. 10. 2010 | námestník GR pre prevádzku |
| **Ján ZACHAR** | 15. 10. 2010 | 26. 04. 2012 | námestník GR pre prevádzku |
| **Ján JURIGA** | 27. 04. 2012 | 30. 06. 2014 | námestník GR pre prevádzku |
| **Milan KUBIČEK** | 01. 07. 2014 | | námestník GR pre prevádzku |

# Personálne zmeny na OR Zvolen a Košice

**Posledný augustový deň bol posledný pracovný pre námestníka riaditeľa OR Zvolen pre riadenie dopravy Milana Majera. Svoju stoličku tak po odchode do dôchodku prenechal Jánovi Halajovi, ktorý sa od 1. septembra stal novým námestníkom riaditeľa OR Zvolen pre RD. Pred vymenovaním do novej funkcie bol Ján Halaj prednostom sekcie riadenia dopravy.**

**Prednostom sekcie riadenia dopravy OR Zvolen sa od 1. septembra stal Štefan Nôta. Dovtedy, od roku 2011, bol v pozícii vedúceho oddelenia riadenia dopravy.**

**Od prvého júla je novým prednostom sekcie železničných tratí a stavieb na košickom OR-ku Miroslav Bartko, ktorý vystriedal Ľubomíra Pitoňáka, ktorý je v súčasnosti vedúcim prevádzkového oddelenia SŽTS OR Košice.**

**Ján HALAJ**
námestník riaditeľa OR Zvolen pre riadenie dopravy

**Štefan NÔTA**
prednosta sekcie riadenia dopravy OR Zvolen

**Miroslav BARTKO**
prednosta sekcie železničných tratí a stavieb OR Košice

# Európsky systém ETCS sleduje šiesty koridor

**Na trati Žilina – Čadca je od 1. septembra v overovacej prevádzke pilotný projekt európskeho systému riadenia jazdy vlakov ETCS úrovne 2 (ETCS L2), využívajúci mobilnú komunikačnú sieť GSM-R. Jeho spusteniu predchádzali nielen elektronické úpravy, ale aj celé výmeny pôvodných staničných, traťových aj priecestných zabezpečovacích zariadení. Informácie z trate sú sústreďované do rádioblokovacieho centra v Čadci a zobrazované na monitoroch v dopravnej kancelárii. Výpravcovia majú o pohybe vlakov v 28,5-kilometrovom úseku dokonalý prehľad.**

V zrekonštruovanej dopravnej kancelárii ŽST Čadca sa nachádzajú 2 rovnocenné pracoviská elektronického stavadla. Obe umožňujú ovládanie ŽST Čadca aj úseku Čadca – Skalité. ŽST Skalité riadi už miestna obsluha. Dispozičný výpravca František Kadlubec (vľavo) sleduje monitory záložného pracoviska ESA, informačného systému PIS, kamerového systému priecestia vo Svrčinovci, diagnostického zariadenia horúcobežnosti ložísk ASDEK. Operátorka Alena Knapíková obsluhuje INISS.

Zmluvu o vybudovaní systému ETCS L2 na VI. koridore od Žiliny cez Čadcu po štátnu hranicu s Českou republikou a rozšírení siete GSM-R na úseku Bratislava - Žilina - Čadca - štátna hranica SR/ČR podpísali ŽSR 20. 3. 2014 so spoločnosťou AŽD Praha. Dodávateľ sa zaviazal, že stavbu zrealizuje do 17. mesiacov, čo aj splnil. Počas realizácie diela sa nevyhol obmedzeniam železničnej prevádzky na trati Žilina – Čadca, ktorá bola v celoslovenskom meradle výnimočná rôznorodosťou zabezpečovacích zariadení. V Kysuckom Novom Meste, Krásne nad Kysucou a Čadci dozerali na vlakovú dopravu elektronické stavadlá, každé od iného výrobcu. Pestré to bolo aj v medzistaničných úsekoch, ktoré okrem elektroniky stále strážila reléová logika sústredeného autobloku. A toto všetko sa muselo upraviť tak, aby generovalo a prenášalo signály ETCS. **„V máji začali výluky, počas ktorých sa na jestvujúcich elektronických zabezpečovacích zariadeniach medzi Žilinou a Krásnom nad Kysucou menil software a komunikačné elektronické dosky. Od Krásna nad Kysucou po Čadcu šlo všetko staré reléové vybavenie preč. Na priecestiach pribudli technologické domčeky, osadili sa nové stojany so závorami a výstražníkmi a v medzistaničnom úseku sa vybudoval nový elektronický autoblok ABE-1. Taktiež v stanici Čadca bolo pôvodné staničné zabezpečovacie zariadenie nahradené novým elektronickým stavadlom typu ESA 44. Táto zmena vyvolala aj úpravy diaľkového ovládania 17-tich priecestí na trati Čadca – Skalité – Zwardoň,“** vysvetlil Ivan Vodila, vedúci oddelenia zabezpečovacej techniky a dispečerských systémov sekcie OZT OR Žilina. Systém ETCS pokryl úsek od prvého oddielového návestidla za Žilinou až po prvý traťový oddiel za Čadcou k štátnej hranici s Českou republikou. Všetky informácie zo staničných, traťových a priecestných zabezpečovacích zariadení, ako aj stacionárnych balíz, sústreďuje rádioblokovacie centrum (RBC). Nachádza sa v Čadci, kde sa v dopravnej kancelárii na monitoroch zobrazuje aktuálny stav systému. Prenos signálov na hnacie vozidlá vybavené systémom ETCS L2 zabezpečuje mobilná sieť GSM-R. Podobná je klasickým mobilným sieťam, ale je úzko smerová - aktívna iba v blízkosti železničných tratí a vyžaduje si presné pokrytie.

Pri momentálnej absencii dopravcov s vozidlami vybavenými ETCS L2 je systém počas prvých troch mesiacov ročnej overovacej prevádzky diagnostikovaný a testovaný skúšobným vozidlom so systémom ETCS spoločnosti AŽD Praha. V danom úseku je aj naďalej aktívny pôvodný národný líniový vlakový zabezpečovač, takže existencia ETCS L2 neobmedzí prevádzku bežných vlakov bez nainštalovaného systému ETCS.

**Martin BALKOVSKÝ, foto: autor**

Vnútorný výpravca Ľubomír Papík obsluhuje z hlavného pracoviska nielen elektronické stavadlo, ale aj elektronický dopravný denník a sleduje aj stav monitorov ETCS.

# Nové stojany vo Zvolene dodajú teplo do vozňov

**Zima a chlad by už nemali obťažovať cestujúcich v pristavených osobných vlakoch, vychádzajúcich zo zvolenskej osobnej stanice. V koľajisku sa nachádza 17 nových stojanov elektrického predkurovacieho zariadenia, ktoré je od 27. augusta v skúšobnej prevádzke. Zrekonštruované zariadenie slúži na vykurovanie osobných vlakov v zimnom období, ako aj na temperovanie klimatizovaných vlakových súprav.**

Impulzom pre komplexnú rekonštrukciu bol nevyhovujúci technický stav pôvodného elektrického predkurovacieho zariadenia, vybudovaného na začiatku 90. rokov minulého storočia. Elektrikárov držali v strehu najmä časté poruchy na ovládacích obvodoch a výkonových stýkačoch. Ich opravu sťažoval nedostatok náhradných dielov. Ďalším, nemenej dôležitým dôvodom bola aj súčasná požiadavka na predkurovanie moderných vozňov napätím 1,5 kV a vzhľadom na zväčšujúci sa počet osobných dopravcov v sieti ŽSR bola aktuálnou otázkou aj identifikácia odberateľa služby predkurovania vozňov. **„V rámci stavby boli vybudované nové stavebné objekty rozvodne 25 kV, stanovisko transformátora 25/3 a 1,5 kV, rozvodňa 3 resp. 1,5 kV a jednotlivé predkurovacie stojany,“** uviedol Ján Ďuriš, prednosta sekcie EE OR Zvolen. Taktiež bolo vybudované nové pripojenie na trakčné vedenie, vymenili sa káblové rozvody napájacieho a spätného vedenia, nevynechali sa ani terénne úpravy. Zrekonštruované zariadenie má okrem spoľahlivého vyhrievania pristavených železničných súprav veľký vplyv aj na plynulé zabezpečenie dopravných vlakových ciest vo zvolenskej stanici.

**(balky), foto: Ján ĎURIŠ**

V obvode osobnej stanice vo Zvolene je rozmiestnených 17 predkurovacích stojanov.

# Slovenská aj česká elektrina prúdila Strečnom

**Prednostovia sekcií, resp. správ elektrotechniky a energetiky zo ŽSR a českej SŽDC rokovali 9. až 11. septembra v Stredisku internátnej prípravy Strečno. Po dlhšej prestávke si opätovne vymenili skúsenosti z modernizácie, prevádzkovania a údržby zariadení elektrotechniky a energetiky.**

Spoločný záber účastníkov slovensko – českej porady odvetvia elektrotechniky a energetiky.

Hlavnými témami rokovania boli negatívny vplyv porastov v blízkosti infraštruktúry, nerešpektovanie návestí pre elektrickú prevádzku, monitorovania stavu zberačov elektrických HKV, rekuperácia na trakčných prúdových systémoch, modernizačné práce na tratiach ŽSR a SŽDC a používanie mechanizácie v odvetví EE. Po úvodných prezentáciách súčasných organizačných usporiadaní sa začal odvíjať program zaoberajúci sa „elektrikárskou“ problematikou. Okrem nosných tém uvedených v úvode boli predmetom rokovania aj legislatívne ustanovenia týkajúce sa určených technických zariadení (UTZ) a zavedenia skúšobnej prevádzky systému rekuperácie na jednosmernej trakčnej prúdovej sústave 3 kV ŽSR. Všetci účastníci porady sa zhodli na rozvíjaní takejto formy spolupráce. Rýchlo došlo k dohode a nasledujúce stretnutie prednostov elektrotechniky a energetiky v roku 2016 pripravia českí kolegovia.

**Ján ROHLÍČEK**

# REKUPERÁCIA povolená

**V sieti ŽSR je od 1. novembra povolená rekuperácia, čo predstavuje návrat elektrickej energie vyprodukovanej v elektrickom hnacom koľajovom vozidle (HKV) do siete trakčného vedenia. Rekuperácia je skúšobne prevádzkovaná na tratiach s jednosmernou trakčnou sústavou 3kV na úsekoch Košice – Žilina – Čadca a Vrútky – Martin.**

Návesť 157
‚Rekuperácia zakázaná‘

Návesť 158
‚Rekuperácia dovolená‘

Konkrétne úseky s povolenou rekuperáciou budú označené podľa predpisu ŽSR Z1 návesťami pre elektrickú prevádzku 157 a 158. Dopravcovia môžu využívať rekuperáciu v jednotlivých HKV až po získaní súhlasného stanoviska z Dopravného úradu. Povolenie je časovo obmedzené iba na dobu skúšobnej prevádzky a jeho vydanie je podmienené splnením viacerých podmienok. Elektrické HKV musí byť vybavené zariadením schopným zisťovať hodnotu napätia v TV, napätie na zberači rekuperujúceho HKV nesmie prekročiť hodnotu 3600 V a taktiež maximálny rekuperačný prúd vlaku nesmie prekročiť 1400 A na jednokoľajnej trati alebo 2000 A na dvoj- a viackoľajnej trati. V prípade straty a znovuobnovenia napätia v trolejovom vedení, môže rušňovodič opätovne použiť rekuperáciu až po 5 minútach. Rušňovodičovi môže byť rekuperácia operatívne zakázaná dispečerským aparátom v súlade s predpisom ŽSR Z1. Skúšobná prevádzka rekuperácie na jednosmernej trakčnej prúdovej sústave 3 kV potrvá do 31. októbra 2016.

**(red)**

# Spoľahlivejšie prestavovanie výhybiek vo Vrútkach

**Plynulosť a najmä bezpečnosť vlakovej dopravy je existenčne závislá od spoľahlivej prevádzky zabezpečovacích zariadení. Ich údržba je náročná nielen po stránke technickej, ale aj vedomostnej. Obrovský kumšt museli odborníci z odvetvia OZT preukázať aj pri výmene elektromotorických prestavníkov výhybiek vo vrútockej nákladnej stanici, počas ktorej zapájali desiatky vodičov. Akcia by sa nezrealizovala bez dokonalej súhry viacerých železničných zložiek.**

Elektrodynamické zabezpečovacie zariadenie na stavadle č. 2, pri spádovisku nákladnej stanice vo Vrútkach, bolo aktivované v roku 1955. Pochopiteľne, že po rokoch prevádzky v preddôchodkovom veku sa už prejavili jeho „boliestky“. **„Pôvodné elektromotorické prestavníky prestavujúce výhybky v hlavných koľajach mali jednosmerné elektromotory. Napájal ich 144-voltový zdroj s batériou, ktorá zabezpečovala ich chod aj pri výpadku napájania zo siete. Takéto riešenie kládlo najmä v zimnom období, počas prestavovania a prekonávania zvýšeného odporu výhybiek, veľké nároky na zabezpečenie stabilného napätia batérie. Pri vzdialených výhybkách dochádzalo k jeho značnému úbytku, čo znižovalo spoľahlivosť prestavníkov a zvyšovalo poruchovosť zariadenia,“** vysvetlil Anton Danišek, prednosta sekcie OZT OR Žilina. Problém vyriešila až novovybudovaná trojfázová prípojka napätia z rozvodu 6 kV s transformátorom pre napájanie prestavníkov, automatickým prepínaním napájania na záložnú sieť a zmena typu dobíjača a batérie. Počas 10-dňovej nepretržitej výluky zamestnanci odvetvia OZT vymenili v koľajisku 13 starých prestavníkov za trojfázové typy EP600.

Náročná práca ich čakala na stavadle 2, kde osadili nový reléový stojan. Maximálnu koncentráciu si vyžadovalo ranžírovanie prepojenia reléových závislostí s jestvujúcim elektrodynamickým zariadením, ako aj prepojenie s vonkajšou kabelizáciou k prestavníkom. Úpravy sa dotkli aj elektrodynamického stavadlového prístroja a do indikačnej dosky boli doplnené nové kontrolné prvky. Počas výluky boli zavedené aj dopravné opatrenia. **„Na výmenách v obvode stavadla 2 boli namontované výmenové zámky a stavadlový prístroj nahradila tabuľa na zavesovanie kľúčov. Jazdy vlakov sa uskutočňovali na privolávaciu návesť, súčasné vlakové cesty neboli dovolené. Obávali sme sa, že výluka citeľne ovplyvní plnenie GVD, takže sme na stavadlo nasadzovali aj druhého signalistu,“** opísal Peter Lisoň, prednosta stanice, od ktorého radi tlmočíme poďakovanie „návestným“, traťovým aj svojim zamestnancom za dobre odvedenú robotu. Aj keď 60-ročné zariadenie skrýva veľa úskalí a mnohé neočakávané technické problémy sa riešili priamo na mieste, po dôkladnom preskúšaní bolo 25. septembra zariadenie uvedené do prevádzky.

**Martin BALKOVSKÝ, foto: autor**

Na akcii sa podieľali aj zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Vrútky. Najskôr upravili výhybky na ručné prestavovanie a po montáži prestavníkov opätovne vyregulovali hákové uzávery výhybiek tak, aby dosahovali požadované hodnoty.

Výmenu 13 prestavníkov realizovali zamestnanci odvetvia OZT iba z materiálu získaného z prestavby modernizovanej trate v obvode OR Žilina.

Navestní majstri Peter Pochyba a Rudolf Stolárik z SMSÚ OZT ZT Vrútky naspájkovali množstvo vodivých prepojení od reléových závislostí ovládania prestavníkov so zostávajúcou časťou elektrodynamiky.

Elektrodynamickému stavadlovému prístroju na stavadle 2 sa nevyhli úpravy. Do indikačnej dosky boli doplnené nové kontrolné prvky.

# Nová koľaj aj výstroj dráhy v úseku Jablonica – Senica

**Na trati Trnava – Kúty sa od 17. septembra denne pracuje. Dôvodom je, že v úseku Jablonica - Senica realizujú železnice komplexnú rekonštrukciu koľaje č. 1. Tento úsek dlhý 7520 metrov sa podľa plánov bude rekonštruovať 49 výlukových dní, teda práce potrvajú do 4. novembra.**

Riaditeľa OR Trnava Jána Uhnavého (v strede) a prednostu sekcie ŽTS Pavla Pokrývku (vľavo) sme zastihli na rekonštruovanej trati v rozhovore s majstrom TSS Grade Štefanom Ferenčíkom. S výsledkom sú spokojní, i keď práce majú malý sklz spôsobený poruchami ťažkej mechanizácie. Plánovaný termín ukončenia a odovzdania diela by však nemal byť ohrozený.

Pôvodný železničný zvršok na dožitých betónových podvaloch typu VUS 62 a SB 3 si už rekonštrukciu pýtal, keďže na tejto trati slúžil od roku 1965. Práce sa začali čistením koľajového lôžka, pokračovali demontážou jestvujúceho koľajového roštu, úpravou a zhutnením koľajového lôžka a pokládkou koľajových polí vyzískaných z modernizovaných úsekov trate. Po smerovej a výškovej úprave koľaje, ktorá sa vykonáva podľa technického projektu, pracovníci dodávateľskej firmy zvaria koľajnice do bezstykovej koľaje. V rámci tejto rekonštrukcie bude vykonaná aj úprava trolejového vedenia a v závere prác sa osadí nová výstroj dráhy, ako sú staničníky, sklonovníky rýchlostníky a pískače. Počas celej výluky v tomto úseku vlaky nejazdia, sú nahradené autobusovou dopravou.

**(pop), foto: autorka**

Pripravené užité polia čakajú na pokladanie.

# Stalo sa...

### Trať medzi Prešovom a Veľkým Šarišom opravená

Prešovskí traťováci od 12. októbra zrealizovali údržbu trate medzi železničnými stanicami Prešov a Veľký Šariš. Výlukové práce vykonávali v čase od 7:50 do 13:10 hod. a trvali do 14. októbra. Počas výluky boli osobné vlaky nahradené autobusmi. V medzistaničnom úseku medzi Prešovom a Veľkým Šarišom vymieňali defektoskopicky chybné koľajnice a vykonali ich zváranie. Naplánované bolo aj podbíjanie koľaje. V rámci údržby trate sa vykonala aj selektívna výmena poškodených podvalov a kosenie vegetácie. Výluka sa využila aj na údržbu trakčného vedenia.

**(balky)**

### Opravili železničné priecestia

Zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Zvolen opravili koncom septembra a začiatkom októbrových dní železničné priecestie v medzistaničnom úseku Zvolen - Hronská Dúbrava. Počas prác pri úplnej uzávierke priecestia bola cestná doprava presmerovaná na obchádzkovú trasu cez dočasné priecestie z panelov. Komplexne zrekonštruovali aj priecestie v úseku trate Diviaky - Odbočka Dolná Štubňa. Práce vykonali zamestnancami SMSÚ ŽTS TO Banská Bystrica v spolupráci s SMSÚ ŽTS MDS Zvolen. Projekt dopravného značenia, dopravné značenie a montáž celogumových segmentov konštrukcie STRAIL bola vykonaná firmou DIS, a. s. Bratislava.

**(ika)**

### Piteľovský tunel s opravenou klenbou

Banskobystrickí tunelári opravili Piteľovský tunel v úseku trate Hronská Dúbrava – Bartošova Lehôtka. Práce zahŕňali opravy klenby strojným škárovaním a nevyžiadali si obmedzenie vlakovej dopravy.

### Oprava železničného priecestia na trati Plešivec - Muráň

Traťováci z Plešivca začali 13. októbra s opravami železničného priecestia v traťovom úseku Lubeník – Revúca v kilometri 26,960 s jedinečným identifikačným číslom (JIČ): SP0674, čo malo za následok úplne uzavretie regionálnej cesty Lubeník - Turčok. Železničné priecestie opravili zamestnanci ŽSR vo vlastnej réžii a z nákladov určených na opravy a údržbu. Opravné práce pozostávali z demontáže koľajníc a podvalov a následne úpravy štrkového lôžka ako aj odstránenia opotrebovanej výdrevy. Po úprave štrkového lôžka sa namontovali späť koľajnice, podvaly a osadil sa nový gumokov. V poslednej fáze sa vyasfaltovali nábehy, čo zvýšilo komfort prejazdu cez priecestie.

**(sch)**

### Vymenili koľajnice

V úseku železničnej trate Medzibrod – Slovenská Ľupča vymieňali banskobystrickí traťováci začiatkom októbra koľajnice. Koľajnice vymenili traťováci z Jesenského aj v úseku železničnej trate Hajnáčka – Výhybňa Urbánka.

### Opravili zabezpečovacie zariadenie

S opravou priecestného zabezpečovacieho zariadenia v úseku železničnej trate Červená Skala – Heľpa začali 6. októbra a 9. októbra skončili. Práce vykonávali zamestnanci SMSÚ OZT ZT Banská Bystrica a SMSÚ ŽTS TO Banská Bystrica. Montáž a nastavenie počítačov osí bola zabezpečená dodávateľsky firmou MRÁZ J., spol. s. r. o., Nové Zámky a náklady (mimo prác, ktoré vykonávali naši zamestnanci) boli v objeme cca 48 tisíc €. Vlaky počas prác jazdili cez priecestie zníženou rýchlosťou a bola vypnutá svetelná a zvuková signalizácia.

**(ika)**

### Úprava koľaje v úseku Michalovce – Bánovce nad Ondavou

V danom úseku traťováci z SMSÚ ŽTS TO Trebišov vykonali začiatkom októbra smerovú a výškovú úpravu koľaje. Štrkom doplnili koľajové lôžko a vymenili defektoskopicky chybné koľajnice. Týmito prácami a odstránením nedostatkov sa obnovila traťová rýchlosť, ktorá bola v tomto úseku obmedzená. Náklady na rekonštrukciu sú vyčíslené na 10 tisíc €.

**(sch)**

# PÚCHOV

**Medzi desiatimi železničnými stanicami v obvode OR Žilina, v ktorých sú sledované stanovené štandardy, má výnimočné postavenie Púchov. Ba dokonca, je určite jedinečný v celoslovenskom zozname „štandardizovaných" staníc. Stanica je kompletne jedna veľká, zatiaľ nedokončená novostavba. Pre termíny plnenia a sledovania štandardov má preto udelenú výnimku, a to až do ukončenia jej modernizácie.**

Masívna modernizácia radikálne premenila vzhľad púchovskej stanice. Zmenilo sa koľajisko, pribudli nástupištia s podchodom pre cestujúcu verejnosť. Na rozdiel od iných modernizovaných staníc však v tejto boli vybudované aj nové budovy. Výstavba staničnej budovy trvá už 3. rok,

Nová budova traťového obvodu.

Pred dokončením je druhá časť výpravnej budovy aj s vestibulom.

pretože s demoláciou pôvodnej budovy sa začalo 23. októbra 2012. Sprevádzkovaná je už prvá časť novopostavenej výpravnej budovy, ktorá slúži najmä pre zabezpečenie dopravných činností. Sídli v nej vedenie stanice aj centrum riadenia dopravy. Druhá časť výpravnej budovy je tesne pred dokončením a bude slúžiť najmä cestujúcej verejnosti. Prví cestujúci by novým vestibulom mali prejsť koncom tohto roku. Dovtedy využívajú dočasnú budovu, ktorá slúži počas celej modernizácie stanice. Druhou budovou je nová „traťovka", ktorá poskytne priestory pre všetky zložky infraštruktúry. Po dokončení predstaničného priestoru bude cestujúcim k dispozícii nová moderná stanica spĺňajúca štandardy od jedného zhlavia po druhé. **„Predpokladáme, že nové priestory, veľké plochy fasád, nástupíšť a podchodov budú pravdepodobne lákať návštevníkov s rôznymi úmyslami. Azda sa nám podarí udržať stanicu k spokojnosti nás a tých skutočných cestujúcich,"** zauvažoval Jozef Krajčovič, prednosta sekcie ŽB OR Žilina.

**(balky), foto: Jozef KRAJČOVIČ**

Železničná stanica Jablonica prešla viacerými zmenami, ktoré zvýšili komfort pre cestujúcich.

**„Vymenili sa okná a dvere, vynovila fasáda na výpravnej budove i na vedľajšej budove skladu, kde sa nachádzajú i toalety pre cestujúcu verejnosť,"** vymenúva prednosta stanice Pavol Feranec. Samotné toalety prešli viacerými zmenami – od vymaľovania, cez výmenu sanity a rekonštrukcie elektrických rozvodov, čím

# JABLONICA

**Železničná stanica Jablonica je v rámci zavedenia štandardov špecifická tým, že na rozdiel od väčšiny iných staníc je po dopravnej stránke centrom riadenia dopravy pre diaľkovo obsluhovanú trať Trnava – Kúty i trať so zjednodušeným riadením dopravy Jablonica – Brezová pod Bradlom, avšak z hľadiska cestujúcej verejnosti je oproti iným prideleným dopravniam stanicou s minimálnou frekvenciou cestujúcich. Napriek tomu prešla táto stanica v posledných rokoch viacerými čiastočnými rekonštrukciami.**

sa umožnilo elektrické vykurovanie záchodov počas zimných mesiacov. **„Taktiež sme mali dlhodobý problém zatopenia pivničných priestorov výpravnej budovy a vlhnutia stien. To sa teraz vyriešilo osadením čerpadiel,"** dodáva prednosta stanice. V čakárni pre cestujúcu verejnosť bola za účelom dosiahnutia tepelnej pohody vykonaná rekonštrukcia elektrických rozvodov a dosadený konvektor. V priestore pred staničnou budovou pribudli nové lavičky a koše. Ako hlavný problém sa javí stav spevnených plôch, ktoré by mali byť zrekonštruované v rámci kompletnej rekonštrukcie koľají č. 2 a 4. Termín realizácie ešte nie je známy. Stanica i vzhľadom k odľahlosti od obývanej časti obce nemá nejaké väčšie problémy s vandalizmom alebo problém s bezdomovcami.

**(pop), foto: Pavol FERANEC**

# STARÝ SMOKOVEC

**Ďalšou železničnou stanicou v obvode OR Košice, kde sa uplatňujú štandardy, je jedna z tatranských - ŽST Starý Smokovec. Udržiavanie čistoty a poriadku tu bolo vždy samozrejmosťou, rovnako, ako vysoký počet cestujúcich. Turisti sú každodennou súčasťou stanice rovnako, ako robotník v doprave a dozorca výhybiek.**

**„V pracovných dňoch máme od ôsmej do šestnástej hodiny v službe robotníka v doprave, ktorého povinnosťou je starať sa o čistotu a po 16-tej ho vystrieda dozorca výhybiek. V prípade potreby mu občas vypomôže aj výpravca, takže štandardy máme zabezpečené nepretržite,“** hovorí Ján Pavelka, prednosta stanice na tému štandardizácie. Aj napriek tomu, že stanica je zrekonštruovaná a domáci sa o ňu a jej okolie vzorne starajú pred nedávnom uvítali pomoc a zásah kolegov zo SMSÚ ŽB a ŽTS popradských pracovísk. Opravili poškodené časti na rigoloch a opornom múre pri prijímacej budove a vyplnili škáry obkladu. Ešte v roku 2014 boli natreté klampiarske prvky na budovách a drevené časti fasád. Odstránené boli rôzne nepotrebné konzoly. Často sa tu opravujú rôzne drevené konštrukčné prvky, či už ide o zábradlie, kvetináče, podhľady a pod. **„Tak, ako na každej stanici, tak aj v Starom Smokovci sa musia odstraňovať grafity alebo iné poškodenia fasád a stien,“** spomenul Rastislav Hončár, vedúci SMSÚ ŽB Poprad. Prednedávnom sa tu upravili priechody pre cestujúcich v koľajisku a obnovili bezpečnostné nátery. Údržbou prešli aj elektrické rozvody, vyčistili sa kryty na svietidlách. **„Vzhľadom k tomu, že pri budove sa pohybujú a parkujú aj autá, je nutné občas opraviť a upraviť osadenie dlaždíc zámkovej dlažby, najmä v okolí šácht, ktoré sa nachádzajú na nástupiskách aj plochách okolo stanice, aby pri nerovnosti dlažby nedošlo k úrazom cestujúcich,“** skonštatoval prednosta. Prednedávnom dostali nový náter lavičky aj prístrešky a iba minulý týždeň pribudli v Starom Smokovci nové lavičky. V čakárni je to sektorové sedenie a nové lavičky sú aj pred staničnou budovou.

**(sch), foto: Rastislav HONČÁR a Ján PAVELKA**

ŽST Starý Smokovec prešla v rokoch 2002 - 2003 komplexnou rekonštrukciou.

Nové lavičky pribudli len minulý týždeň v čakárni aj pred budovou. Pri ich vykládke, rozmiestňovaní a ukotvení pomáhali aj vlastní zamestnanci stanice.

# LUČENEC

**Železničná stanica Lučenec leží v km 161,755 na jednokoľajnej trati Plešivec – Zvolen. Čaká na rekonštrukciu a v tomto roku jej vzhľad vylepšili aspoň malé úpravy v rámci štandardizácie.**

K ŽST Lučenec sú pridelené nesamostatné stanice Tomášovce, Malé Straciny, Breznička, Poltár, Kokava nad Rimavicou, Výhybňa Podrečany a Zlatno. Taktiež nákladiská Rapovce, Veľký Krtíš a Kalinovo. Na železničnú stanicu Lučenec bola v máji 2015 dokončená projektová dokumentácia na kompletnú rekonštrukciu stanice. Rok 2016 by mohol priniesť jej realizáciu. Zatiaľ však ešte nič nie je rozhodnuté. Menšie zmeny k lepšiemu zatiaľ priniesla štandardizácia v podobe nových náterov na interiérových a exteriérových lavičkách a nových smetných košov. Aj na tejto železničnej stanici však vidno, že hoci sa do fasády zahryzol zub času, viditeľnejšia je miestami ruka vandalov.

**(ika), foto: autorka**

Vonkajšia fasáda lučeneckej stanice by naozaj potrebovala vynoviť.

Vstupné, plastové dvere do vestibulu slušní ľudia otvárajú rukami, tí druhí nohami.

Lavičky sú vynovené náterom.

# Vykoľajenie vlaku v Devínskej Novej Vsi vážne poškodilo železničnú infaštruktúru

**V železničnej stanici Devínska Nová Ves bolo v sobotu 26. septembra mimoriadne rušno. Presne o 15:58 hod. sa pri odchode zo stanice vykoľajil nákladný vlak spoločnosti Prvá slovenská železničná spoločnosť, a. s. pričom došlo k vykoľajeniu predposledného vozňa a následnému roztrhnutiu vlaku, pri ktorom sa posledné štyri vozne násilne oddelili od súpravy. Došlo k vážnemu poškodeniu železničnej infraštruktúry. Veľké poškodenie bolo na dvoch výhybkách. Vykoľajený vozeň poškodil čiastočne výhybku č. 5 a spôsobil lom koľaje vo dvoch miestach a na výhybke č. 3 sa zlomil jazyk výhybky, došlo k deformácii prídržnice a rozsiahlemu poškodeniu podvalov. Našťastie sa pri tejto nehode nikto nezranil a podľa doterajších zistení bola príčinou technická porucha na vozni vlaku.**

Počas celého týždňa na opravách pracovali aj zamestnanci SMSÚ ŽTS TO BA z Devínskej Novej Vsi a Malaciek.

Pri nehode došlo k vykoľajeniu vozňa a roztrhnutiu vlaku.

Neplánovaná výluka oboch koľají po nehode trvala do ranných hodín nasledujúceho dňa. V prvom rade sa upriamila pozornosť na sprevádzkovanie aspoň jednej koľaje smer Bratislava, preto sa okamžite začalo intenzívne s opravou výhybky č. 5, aby bola zabezpečená zjazdnosť aspoň 2. koľaje. Tieto práce znevýhodňoval fakt, že vykoľajený poškodený vozeň bol čiastočne nahnutý do priechodového prierezu 2. koľaje, čo znemožňovalo i príchod nehodového žeriavu z Bratislavy. **„Prvými vlakmi, ktoré mohli cez železničnú stanicu prejsť, bol o 23.43 hod. medzinárodný rýchlik Metropol smer Kúty a dve dôležité osobné súpravy do Bratislavy, ktoré v tomto čase prešli pri prechodnom obmedzení traťovej rýchlosti cez dočasne sprejazdenú 2. traťovú koľaj,“** povedal po nehode Ladislav Rigáň, prednosta stanice. Pre prejazd týchto vlakov bol dočasne podbíjačkou úsek koľaje okolo nehodového miesta odsunutý približne o 15 – 20 cm, aby bola zabezpečená ich prejazdnosť. Sprístupniť túto koľaj sa podarilo pomocou podbíjačky. Pol hodinu po polnoci sa začala ďalšia výluka, pri ktorej bol za pomoci špeciálneho koľajového žeriava nakoľajený vykoľajený vozeň. Tieto práce sa ukončili v nedeľu o 4.34 hod. a od tej chvíle mohli vlaky v úseku Devínska Nová Ves – Lamač, ktorý bol kvôli nehode úplne paralyzovaný, jazdiť obojsmerne aspoň po druhej traťovej koľaji. Aby boli umožnené práce pri nakoľajovaní nehodovým žeriavom, musel byť vykoľajený nahnutý vozeň autogénom oddelený od ostatných vozňov. Predné dva boli po prehliadke spojené naspäť so súpravou a vypravené do stanice určenia. Na mieste nehody teda zostali posledné dva vozne, ktoré pre nezjazdnosť smerom do stanice nebolo možné ani po nakoľajení stiahnuť. Okrem toho, nakoľajený vozeň nebol pre závažné poškodenie prvého podvozku schopný ďalšej jazdy ani posunu. Z toho dôvodu si v pondelok dopravca zabezpečil cestou ďalšieho dopravcu LTE opravárenskú dielňu, ktorá disponovala prenosným koľajovým zariadením. Po jeho nainštalovaní pod poškodený podvozok sa umožnil pohyb poškodeného vozňa na koľaji. Následne boli tieto dva vozne v sprievode zamestnancov opravárenskej dielne LTE poodsunuté a zaistené o zopár metrov smerom k trati, a tým sa umožnili opravné práce na výhybke č. 3. Nakoľko bola na mieste nehody prvá koľaj značne poškodená, práce na jej oprave trvali niekoľko ďalších dní. Po vymenení podvalov, doložení jazyka výhybky č. 3, po potrebnom podbití koľaje a úspešnom stiahnutí vozňov do stanice sa v piatok 2. októbra vo večerných hodinách podarilo sprejazdniť aj 1. koľaj v tejto železničnej stanici. Napriek čiastočnému, ale veľmi dôležitému víťazstvu - jazdy po oboch traťových koľajach, čaká ešte všetkých zúčastnených veľa práce v ďalších dňoch, aby dosiahli stav koľajiska a výhybiek, ktorý bol pred nehodou.

**(pop), Foto: Jozef ŠNOBL ml.**

Vkladanie nového podvalu na uvoľnené miesto po poškodenom kuse.

Aj takéto poškodenia infraštruktúry boli následkom nehody v Devínskej Novej Vsi.

# Európsky projekt sprístupnil stanice imobilným osobám

**Zdravie je neutíchajúcou témou. Mnohí pre zdravie pravidelne športujú, iní sa stravujú zdravo. Uvedomujeme si, že veta „zdravie je to najcennejšie, čo máme“, už nie je iba otrepaná fráza, ale krédom modernej spoločnosti. Medzi nami sa tiež nachádzajú aj ľudia, ktorí bojujú nielen o svoje zdravie. Osoby s obmedzenou pohyblivosťou musia prekonávať rôzne nástrahy, ktoré zdravý smrteľník prekročí „ľavou zadnou“. Prekážkou bývajú najmä schody, ktorých je aj na železnici neúrekom. Stavebné úpravy vykonané v 19 železničných staniciach uľahčia pohyb osobám s obmedzenou mobilitou.**

V polovici júla 2014 bola uzatvorená zmluva na realizáciu diela „Projekt zabezpečenia prístupu osôb s obmedzenou mobilitou k službám osobnej železničnej dopravy“. Ako už názov napovedá, jeho podstatou bolo vykonanie stavebných úprav v 19 železničných staniciach, aby mali pohybovo hendikepované osoby ľahší prístup k nástupištiam či toaletám. Zároveň mali stavebné práce vytvoriť podmienky pre presun mobilných zdvíhacích plošín, aby imobilným cestujúcim slúžili na nastupovanie priamo do železničných vozňov. Ako sme už v januári 2014 uviedli, nákup zdvíhacích plošín bol takisto súčasťou tohto projektu, spolufinancovaného Kohéznym fondom EÚ prostredníctvom Operačného programu Doprava. Z celkového počtu 45 kusov bolo po nadobudnutí účinnosti zmluvy dodaných 21 kusov do 17 železničných staníc. S ich obsluhou sa už zamestnanci ŽSR oboznámili v bratislavskej hlavnej stanici, Košiciach, Žiline, Trnave, Piešťanoch, Poprade, Devínskej Novej Vsi, v bratislavskom Novom Meste aj Petržalke, Humennom, Novom Meste nad Váhom, Banskej Bystrici, Prievidzi, Vrútkach, Galante, Podhájskej a Leviciach. Zvyšných 24 plošín sa dodávateľ zaviazal dodať až po nevyhnutných stavebných úpravách vo vybraných železničných staniciach. V niektorých staniciach ako Trenčín, Púchov alebo Nové Zámky problémové miesta odstráni prebiehajúca komplexná rekonštrukcia či modernizácia. A práve stavebné úpravy z „Projektu zabezpečenia prístupu osôb s obmedzenou mobilitou k službám osobnej železničnej dopravy“ odstránia prekážky imobilným spoluobčanom v ostatných 19 železničných staniciach. V Kútoch, bratislavskej hlavnej stanici, Leopoldove, Nitre, Šuranoch, Štúrove, Banskej Bystrici, Zvolene, Považskej Bystrici, Žiline, Čadci, Kraľovanoch, Ružomberku, Liptovskom Mikuláši, Štrbe, Kysaku, Prešove, Michalovciach a Čiernej nad Tisou šlo väčšinou o vybudovanie bezbariérových prístupových ciest, rámp alebo priechodov cez koľaje, plôch pre umiestnenie zdvíhacích plošín, rekonštrukcie toaliet pre osoby s obmedzenou mobilitou a doplnenie informačných tabúľ. Projekt zahrnul aj výmenu vstupných dverí v Šuranoch a Žiline, rekonštrukciu výťahov vo Zvolene a osadenie schodiskových zdvižných plošín v Prešove a Štrbe. Termín ukončenia stavebných úprav v zazmluvnenej sume 481 482 € bez DPH je naplánovaný na 31. október. Potešiteľné je, že väčšina z nich je už zrealizovaná, dolaďujú sa len maličkosti a v súčasnosti prebiehajú preberacie konania.

**Martin BALKOVSKÝ, foto: autor, Martin ŠTEFANČÍK**

Na železničných staniciach sa doplnil informačný systém prístupových ciest k nástupištiam a k WC pre osoby s obmedzenou mobilitou.

Vo viacerých staniciach, konkrétne aj v Kraľovanoch, bol cez koľaje vybudovaný nový železničný priechod zo zámkovej dlažby a pryžovej konštrukcie.

V Žiline sa pre imobilných cestujúcich vymenili dvoje vstupné dvere za samozatváracie. Sú vybavené samostatným otváraním a v prevádzke budú neustále, nakoľko vestibul stanice je otvorený nepretržite.

V Prešove boli osadené 2 schodiskové zdvižné plošiny pre osoby s obmedzenou mobilitou.

# FOTOHÁDANKA

## 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 septembrovej fotohádanky je:**
**TREBIŠOV**

**Víťazom sa stal a vecnú cenu získava:**
**Matúš PANCÁK zo Slivníka.**

# BLAHOŽELÁME!

# VY SA PÝTATE, MY ODPOVEDÁME

**DEJE SA NA VAŠOM PRACOVISKU ALEBO V OKOLÍ NIEČO, NA ČO BY BOLO DOBRÉ UPOZORNIŤ ALEBO POUKÁZAŤ AJ PROSTREDNÍCTVOM ČASOPISU Ž SEMAFOR?**

Napíšte nám na adresu redakcie:
**Ž semafor**
**Štefánikova 60, Košice**
alebo zavolajte
tel.: **910 - 3203**
e-mail: **zsemafor@zsr.sk**

**Kontakty na jednotlivých redaktorov nájdete v tiráži.**

Na vaše otázky budeme odpovedať prostredníctvom časopisu po získaní všetkých potrebných vyjadrení v niektorom z nasledujúcich čísel. Napíšte nám prosím aj o tom, čo sa vám v predchádzajúcich číslach páčilo najviac a čo najmenej.

**Na anonymné otázky a neželezničné témy nebudeme reagovať.**

Ďakujeme za pochopenie a tešíme sa na vaše námety, tipy či fotografie.

- To jedlo je veľmi horúce, - sťažuje sa hosť v reštaurácii.
- Tak si ho fúkajte, - radí čašník.
- No ...

**(tajnička).**

<table>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td>Pomoc: Maro, Tále, top, Tália</td><td>turecký hodnostár</td><td>Lesný kolesový traktor (skr.)</td><td>citoslovce bolesti</td><td>zaschnutá krv na rane</td><td>ochrankyňa herectva a divadla (div.)</td><td>atmosféra (skr.)</td><td></td><td>zn. pascalu</td><td>strach</td><td>dôverne oslovoval</td></tr>
<tr><td colspan="5">posteľná tkanina</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>znoj</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="5">1</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>2<br>typ rus. lietadiel</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="5">štátny (skr.)<br>ECV okr. Svidník</td><td></td><td></td><td>indická tanečnica<br>maliarska doštička</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>akže<br>odopol</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>Jozef Vysočani</td><td>vymlátené obilie</td><td>nočný sovovitý vták</td><td>zvratné zámeno<br>primát</td><td></td><td></td><td>strážne zvieratá<br>stredisko v N. Tatrách</td><td></td><td></td><td></td><td>premenná hviezda<br>meno Vergília</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>výkon skokana</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>až tam (expr.zried.)<br>pocta, uznanie</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>poskytol<br>rastlinné maslo</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>korisť</td><td></td><td></td><td></td><td>čes.spevák (Karel)<br>bývalý štát v Európe</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>nemocnič. oddelenie<br>vlas</td><td></td><td></td><td></td><td>bodavý hmyz</td><td>vrcholec sťažňa lode</td></tr>
<tr><td>abvolt (skr.)</td><td></td><td></td><td>dolu, nadol<br>akosť múky</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>chrápanie<br>španielsky člen</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>3</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>súzvuk tónov</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>alpský škriatok</td><td></td><td></td><td></td><td>ázijský sokolík</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
</table>

# Zvolenčania oslávili svoj sviatok športom

Dňa 17. septembra sa v športovom areáli TJ Slovan Tomášovce konal 4. ročník športových hier Oblastného riaditeľstva Zvolen. Za krásneho počasia sa tu zišlo 210 zamestnancov a súťažilo v 4 disciplínach (minifutbal, volejbal, stolný tenis a tenis).V areáli boli pripravené 3 futbalové a 2 volejbalové ihriská. Stolnotenisový turnaj prebiehal v priestoroch kultúrneho domu Tomášovce a tenisový turnaj sa hral na kurtoch v Lučenci. Športové hry otvoril riaditeľ OR Zvolen Marian Izakovič. Svojou návštevou prišli športovcov podporiť aj Milan Kubiček, námestník GR pre prevádzku, Miloslav Havrila riaditeľ O430, ale aj Ján Juriga bývalý námestník GR pre prevádzku. V minifutbale o putovný pohár OR získalo prvenstvo SMSÚ ŽTS TO Banská Bystrica. Vo volejbale získalo zlato SMSÚ ŽTS TO Banská Bystrica. Stolný tenis vyhral Peter Horváth z SMSÚ ŽTS TO Jesenské a v tenise bol prvý Branislav Bella z SMSÚ EE SZ Zvolen, OE Lučenec.

**M. TEREŇ, (ika), foto: M. TEREŇ**

Športové hry otvoril Marian Izakovič (prvý zľava) a podporiť športovcov prišiel aj Milan Kubiček (druhý zľava), ktorý odovzdáva cenu víťazovi v tenise Branislavovi Bellovi.

# Na športoviskách aj v prírode

V stredu 9. septembra sa v rekreačnom zariadení Planinka, v malebnom prostredí na úpätí Malých Karpát, zišlo viac ako 100 zamestnancov aparátu OR Trnava, kde športom oslávili železničiarsky sviatok. Na pozvánke na tento športový deň bola ako povinná výbava uvedená „dobrá nálada“, ktorá sa udržiavala počas celého dňa. Boje sa zvádzali v streľbe zo vzduchovky, hode na basketbalový kôš, v zatĺkaní klincov na čas, ale najmä v petanque, kde o víťazstvo bojovalo 12 družstiev. Súčasťou športového dňa bola aj vychádzka na starobylý Kláštor sv. Kataríny, spojená s prevezením sa na lesnej železničke Kata, ktorú v tesnej blízkosti kláštora vybudovala skupinka nadšencov. Súťaže prebehli v duchu fair play, najlepšie tímy a jednotlivci boli odmenení medailami, diplomami a cenami. Účastníci vychádzky na Katarínku boli odmenení krásnymi zážitkami a vôňou prírody. K zdarnému priebehu dňa prispel určite aj chutný guláš a opekačka. Všetci zúčastnení športový deň chválili a tým potvrdili, že osláviť sviatok železničiarov na športoviskách a v prírode bol správny výber.

**(MB)**

# Aj po stopách lesnej železnice

Železničná stanica Humenné sa snaží nadviazať na aktivity turistického oddielu bývalej TJ Lokomotíva Humenné. Preto sme prednedávnom uskutočnili štvrtý ročník turistického pochodu, ktorého sa zúčastnilo 30 železničiarov a ich rodinných príslušníkov. Tentoraz sme naplánovali trasu Habura – Čertov kameň – Krásny Brod. V Habure sme si prezreli najmladší drevený kostolík na Slovensku budovaný od roku 2011, ktorý je kópiou pôvodného dreveného kostola stojaceho v obci už pred rokom 1510, a ten dnes môžete vidieť v Hradci Králové. Zastavili sme sa pri soche mýtického kniežaťa Laborca, po ktorom je vraj pomenovaná miestna rieka. Od kolosálnej sochy sme vystúpili na hrebeň horského chrbta Kamjana (to znamená Kamenná), kde sme videli jamy – pozostatky po ťažbe kameňa, ktorý sa okrem iného použil aj pri stavbe lesnej železnice Medzilaborce – Malá Poľana. Horúčave sme sa vyhli v bukových lesoch a cez ne sme doputovali k starobylému pohanskému kultovému miestu s príhodným názvom Čertov kameň. Dobrý pocit z vydarenej akcie sme umocnili v cieli našej trasy v obci Krásny Brod pri malom občerstvení.

**(JD)**

# Na Challenge Mastronardi 2015 strieborní

Futbalový klub Slovenských železničiarov (FKSŽ) sa zúčastnil v septembri medzinárodného futbalového turnaja Challenge Mastronardi 2015 – Leicester v Anglicku. FKSŽ existuje na Slovensku 16 rokov a pravidelne sa zúčastňuje súťaží a turnajov nielen na domácej pôde, ale i v zahraničí. Turnaj bol rozdelený do dvoch skupín po 5 družstiev. V skupine B boli Slovensko, Česko, Anglicko (Eurostar), Belgicko, a E. U., v skupine A hrali družstvá z Rakúska, Švajčiarska, Maďarska, Francúzska a Anglicka (BTP). Družstvá odohrali vo svojej skupine po 4 zápasy a hralo sa systémom každý s každým. Naši začali hrať prvý zápas so silným Českom, s ktorým remizovali 0:0. V ďalších zápasoch postupne zdolali všetky družstvá v skupine a ukázali svoje kvality v tomto športe. Svoju skupinu vyhrali s počtom bodov 10 a skóre 15:0, na 2. mieste skončilo Česko. V skupine A sa na 1. mieste umiestnilo Maďarsko a na 2. mieste železničiari z Francúzska. Vo finále sa stretli dlhoroční priatelia a v športe veľkí rivali - železničiari z ČD a ŽSR. Slováci boli herne lepší, ale zápas skončil 0:0. Nasledovali pokutové kopy, ktoré vyhralo Česko 4:2. Zúčastnené tímy považujú tento turnaj za príležitosť i na priateľské stretnutia a výmenu skúseností z prevádzky. Hráčov sprevádzalo v tento deň slnečné počasie, čo je na Anglicko netypické. V celom priebehu turnaja vládla príjemná a priateľská atmosféra.

**Miroslav CAPEK, FKSŽ**

# Na bratislavskej hlavnej stanici môžete zachrániť život

**Všetci si určite uvedomujeme, že nie je nič cennejšie a zároveň krehkejšie ako ľudský život. Ak sa náhodne ocitneme v situácii, kedy treba podať prvú pomoc, môže to byť náročné a takmer vždy stresujúce. Na hlavnej železničnej stanici v Bratislave sa denne „premelie“ niekoľko desiatok tisíc ľudí. Preto aj situácie, kedy zasahuje záchranka, nie sú ojedinelé. Od 22. septembra je však veľkým pomocníkom automatický defibrilátor, ktorý železniciam darovala dobročinná organizácia Lions Club Bona Fide Bratislava.**

**„Inšpirovali sme sa v zahraničí, kde takéto defibrilátory sú už bežné, napríklad, na letiskách alebo v metre,“** vyjadrila sa prezidentka tejto organizácie Jaroslava Thomasová. Hlavnú bratislavskú stanicu vybrali z dôvodu veľkého množstva cestujúcich. **„Vzhľadom na značný výskyt kardiovaskulárnych ochorení tento prístroj práve na takomto mieste môže zachrániť ľudský život,“** dodáva. Defibrilátor je lekársky prístroj, používaný pri poruchách srdcového rytmu ako súčasť kardiopulmonálnej resuscitácie. Umiestnený je na viditeľnom mieste vo vestibule vedľa osobných pokladníc. Prednostu stanice Pavla Országha sme sa opýtali, ako sa dá zabrániť jeho poškodeniu. **„Priestor, kde sa defibrilátor nachádza, je pod neustálym dohľadom, malo by to zabrániť jeho zneužitiu. Prístroj je uložený v skrinke, ktorá po otvorení spustí optický aj akustický alarm,“** povedal prednosta. Jednou z veľkých výhod automatického defibrilátora je aj to, že jeho obsluhu zvládne aj človek, ktorý nemá o prvej pomoci žiadne vedomosti. Tento prístroj vám totiž sám popisuje, ako ho v prípade potreby využiť, aké tlačidlá treba stlačiť, či kam priložiť elektródy. Darovaný defibrilátor sa jednoducho aj udržiava - má záruku 8 rokov a batéria sa mení iba raz za 4 roky. Je k nemu pripojený aj detský kľúč, ktorý sa má využiť v prípade, že má dieťa menej ako 25 kilogramov. Tento dar ocenilo aj vedenie ŽSR. **„Berieme to ako výzvu, že by sme mohli v budúcnosti uvažovať o umiestnení defibrilátora aj na ďalších staniciach, kde je zvýšená frekvencia cestujúcich,“** vyjadril sa námestník GR pre prevádzku Milan Kubiček. Veríme, že darovaný defibrilátor pomôže v prípade núdze zachrániť životy, zároveň však dúfame, že situácií, kedy bude potrebné ho využiť, sa vyskytne čo najmenej.

Ukážku fungovania a obsluhy defibrilátora, predviedol Viktor Blažiček, zástupca firmy, ktorá defibrilátor Lions Clubu darovala.

**(pop) foto: autorka**

V rámci odovzdávania defibrilátora sa uskutočnila aj tlačová konferencia. Tento prístroj bližšie predstavili (zľava) Viktor Blažiček, Jaroslava Thomasová (Lions Club Bona Fide Bratislava), námestník GR pre prevádzku Milan Kubiček, prednosta stanice Pavol Országh a hovorkyňa ŽSR Martina Pavliková.

Defibrilátor našiel svoje miesto v priestore vestibule stanice vedľa osobných pokladníc, denne prejdú okolo neho tisícky ľudí.

Julke pripútanej na vozíček odovzdali darček od všetkých kolegov prednosta kysackej stanice Emil Kičura a dopravný námestník Martin Ličák (stojí) v Kováčovej.

# Keď zlomok sekundy mení život(y)...

Julka Gajdošová, dozorkyňa výhybiek žila svoj bežný život železničiarky a štvornásobnej matky, až kým jej zlomok sekundy nezmenil bežný život na obdobie vážnych starostí. Stalo sa to posledný júnový deň, keď pri oberaní čerešní spadla z rebríka tak nešťastne, že si poranila chrbticu. Pre rodinu Gajdošovcov začali prázdniny s trpkou príchuťou, keďže Julku po páde operovali a odvtedy je pripútaná na lôžko alebo vozíček. Pred niekoľkými týždňami sa rodina rozhodla, že nemocničné prostredie vymenia statočnej pacientke za rehabilitačné centrum v Kováčovej. Znamenalo to síce väčšiu starostlivosť pre pacientku, ale zároveň bolestné odlúčenie od svojich štyroch deti a ďalšej rodiny. A vtedy skrsla v hlavách jej kolegov zo ŽST Kysak myšlienka, že sa Julke aspoň trošku posnažia odlúčenie od rodiny zmierniť. Rozhodli sa urobiť zbierku a za vyzbierané financie jej kúpili, a do Kováčovej osobne odviezli notebook s mobilným internetom, aby aspoň týmto spôsobom bola v spojení s rodinou. Aj napriek jej veľkému zdráhaniu sa, že tento dar nemôže prijať, skromná Julka pri pohľade na monitor, kde zbadala svoje deti, nakoniec súhlasila. Julke želáme skoré uzdravenie a solidárnym kolegom ďakujeme.

**(sch)**

## FOTO MESIACA

**Zašlite do redakcie svoje fotografie a staňte sa tak autormi obálky Ž semafor. Dnes sú autormi dvaja naši kolegovia a jeden železničiarsky fanúšik – fotograf, ktorí svojimi fotoobjektívmi zachytili atmosféru na železnici, ale aj výnimočný zážitok v cieli nedávneho Medzinárodného maratónu mieru v Košiciach.**

**Robert GONDA,**
výpravca zo Spišskej Novej Vsi bežal na 92. ročníku MMM v Košiciach 4. októbra polmaratón a dobehol do cieľa súčasne s víťazom maratónu Samuelom Kiplimom Kosgeiom z Kene. Robertovi sa tak v cieli podarila táto unikátna selfie ☺.

**Pavol HRADSKÝ**
**Tanky sa vezú...**

**Milina IMRICHOVÁ**
**Trenčín a železnica**