ROČNÍK XXVI ŽELEZNIČNÝ FEBRUÁR 2016

SEMAFOR

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Rekonštrukcia košickej stanice vo finále

Modernizácia v okolí Žiliny

Patríme k najväčším investorom

Foto: Dana SCHWARTZOVÁ

O projektoch je rozhodnuté, aktuálne témy sú prerokované

Z PORÁD VEDENIA ŽSR

Projekty týkajúce sa riešenia prevádzky terminálov intermodálnej prepravy, osobnej dopravy, informačných systémov infraštruktúry, komunikačný plán, poistné udalosti a množstvo ďalších projektov a tém boli na programe posledných januárových a februárových stretnutí členov vedenia našej firmy. Vedenie ŽSR sa zúčastnilo aj výjazdových stretnutí priamo v prevádzke.

PROJEKTOVÉ RIADENIE

Rozhodnutím GR č. 5/2016 bola schválená **Čiastková správa z analýzy súčasného stavu projektu č. 04/2015 - Postup zavádzania centier riadenia dopravy a diaľkovo ovládaných tratí na sieti ŽSR.** Bola vykonaná analýza súčasných spôsobov diaľkového riadenia dopravy na celej sieti ŽSR a zároveň boli zhodnotené možnosti interakcie všetkých súčasne prevádzkovaných dispečingov na ŽSR. Poukázané bolo na potrebu riešenia vzťahov tohto projektu k už prebiehajúcim aktivitám, najmä k projektu Centralizácie systémov bezpečnosti objektov ŽSR a zabezpečovaniu systému štandardov železničných staníc a tratí.

Rozhodnutím GR č. 6/2016 bol schválený **plán projektu č. 01/2016 – Komplexný systém riešenia prevádzky terminálov intermodálnej prepravy, terminálov integrovanej osobnej prepravy a záchytných parkovísk.** Návrh budúceho stavu by mal byť spracovaný do 31. 3. 2016.

Rozhodnutím GR č. 10 a 11/2016 bol schválený **plán projektu Rozvoj funkcionalít aplikačného programového vybavenia informačného systému infraštruktúry** týkajúci sa pasportov v segmente OZT a EE a pasportov v segmente ŽTS. Pri oboch projektoch sa predpokladá spracovanie návrhu budúceho stavu vo februári. Implementácia projektov sa predpokladá v druhej polovici roka 2017.

KOMUNIKAČNÝ PLÁN

Vo vedení ŽSR bol prerokovaný **komunikačný plán ŽSR a návrh aktivít odboru komunikácie GR ŽSR v roku 2016.** Súčasťou materiálu sú hlavné úlohy ŽSR v oblasti externej a internej komunikácie, aktuálne témy na komunikáciu s médiami, návrh obsahového zamerania Ž Semaforu počas roka. Súčasťou plánu je aj objednávanie propagačných predmetov a prehľad plánovaného čerpania nákladov v oblasti komunikácie a propagácie ŽSR v roku 2016. Z množstva úloh spomenieme napríklad inováciu webu. Projekt Redizajn webovej stránky ŽSR je už v štádiu plánovania a postupnej realizácie.

VÝSLEDKY KOMPLEXNEJ PREVIERKY PRACOVÍSK NA ZAISTENIE BOZP

Vedenie ŽSR prerokovalo a vzalo na vedomie **súhrnnú správu z komplexných previerok na zaistenie bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci,** ktoré boli vykonané v roku 2015 v zmysle § 5, 6 a 9 zákona č. 124/2006 Z. z. v znp. Zameranie previerok bolo podrobne určené v príslušnom nariadení GR. Súčasťou predloženej správy sú aj odporúčania ústrednej komisie. Tie budú komplexne posúdené a premietnuté do nového nariadenia GR k zabezpečeniu komplexných previerok BOZP, ktoré sa pripravuje.

POISTNÉ UDALOSTI

Vedenie ŽSR vzalo na vedomie **prehľad poistných udalostí na ŽSR k 31. 12. 2015.** Zhodnotený bol stav poistných plnení za obdobie od 1. 5. 2008 do 31. 12. 2015 v oblasti poistenia majetku a zodpovednosti za škodu a v oblasti povinného zmluvného poistenia, vrátane havarijného poistenia cestných motorových vozidiel. V oblasti poistenia majetku bolo v sledovanom období zaznamenaných celkom 3 249 poistných udalostí. Pozitívny bol vývoj v poistnom plnení (PP) - ŽSR obdržali v sledovanom období PP v celkovej výške 10,2 mil. €, čo predstavuje 81 % uhradeného poistného, pričom v súčasnosti je ešte v riešení celkom 391 udalostí v celkovej výške poistnej škody 2,99 mil. €.

DUÁLNE VZDELÁVANIE

Prerokovaná bola informácia **o aktuálnom stave a plánovaných úlohách v oblasti duálneho vzdelávania a spolupráce so školami.** Materiál obsahuje okrem iného informácie o zrealizovaných aktivitách v procesoch duálneho vzdelávania (DV) a spolupráce so strednými školami v roku 2015, plán aktivít na rok 2016 a v ďalšom období. V súčasnom období majú ŽSR uzavretú rámcovú zmluvu o spolupráci so 7 strednými odbornými školami a 1 nová rámcová zmluva sa v súčasnosti pripravuje. V záujme aktívneho zapojenia ŽSR do DV a podpory tohto vzdelávania bolo navrhnuté najmä:

- realizovať propagačné aktivity „Promo Tour DV“ (celkom 45 akcií na 26 miestach - ŽST)
- zaviesť systém podpory študentov počas štúdia (benefity) - štipendiá a príspevky na ubytovanie
- vytvoriť organizačné podmienky pre riadenie procesu vzdelávania, vrátane DV
- ďalšie rozvíjanie spolupráce so školami a budovanie značky ŽSR v rámci tejto aktivity

Rozhodnutím GR č. 9/2016 bola schválená realizácia propagačných aktivít na ŽST a systém podpory študentov počas štúdia. Zároveň bolo uložené do konca marca 2016 pripraviť návrh na organizačnú zmenu, komplexne zameranú na riešenie (riadenie) procesov súvisiacich so vzdelávaním a návrh na zriadenie odbornej pracovnej skupiny pre koordináciu rozvoja vzdelávania na ŽSR pod gesciou NGR/ĽZ.

VÝJAZDOVÉ ROKOVANIA VEDENIA ŽSR

Dňa 21. 1. 2016 sa uskutočnilo **výjazdové rokovanie vedenia ŽSR na ÚIVP Bratislava.** Zhodnotená bola činnosť a výsledky hospodárenia ÚIVP v období rokov 2013 - 2015. Pozornosť bola venovaná okrem iného zhodnoteniu vývoja internátnych kurzov, pravidelných školení, elektronického vzdelávania a výkonov v oblasti psychológie (vyšetrenia, prevencia). Zároveň sa prerokovali návrhy na inovácie vo vzdelávaní, skúsenosti so zavedením centrálnej evidencie školení a skúšok a návrhy na riešenie aktuálnych potrieb ÚIVP pre plnenie úloh vzdelávania a psychológie v r. 2016. Viac o ÚIVP sa dozviete na strane 12.

ZAOSTRENÉ NA NITRU

Dňa 1. 2. 2016 sa uskutočnilo rokovanie členov vedenia ŽSR s primátorom mestského úradu (MÚ) Nitra. Obe strany rokovali okrem iného najmä o možnostiach a postupoch riešenia obnovy ŽST Nitra, ako aj vypracovaní memoranda o spoločnom postupe obnovy tejto stanice. Bolo dohodnuté, že obe strany zriadia spoločný tím zo zástupcov ŽSR a MÚ Nitra, ktorého úlohou bude zabezpečiť zber všetkých dostupných podkladov, navrhnúť alternatívne riešenia obnovy ŽST Nitra a jej okolia, ktoré budú detailne preskúmané v samostatnej štúdii a na základe toho navrhnúť text memoranda o ďalšom spoločnom postupe.

Anton KUKUČKA

NA OBÁLKE

Ján Počiatek, minister dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, spolu s Richardom Rašim, primátorm Košíc a Dušanom Šefčíkom, generálnym riaditeľom ŽSR navštívili v utorok 9. februára košickú stanicu, v ktorej koncom roka končí rekonštrukcia.

Košická železničná stanica sa páči aj ministrovi

O košickej železničnej stanici sa v poslednom období hovorí v superlatívoch. Slovami chvály vzhľadom na finišujúcu rekonštrukciu nešetril ani Ján Počiatek, minister dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja, ktorý stanicu osobne navštívil.

V utorok 9. februára sa uskutočnilo výjazdové rokovanie vedenia ŽSR v Košiciach za účasti zástupcov oblastných riaditeľstiev a mostných obvodov. Na programe boli otázky riešenia dopadov novoprijatej kolektívnej zmluvy na plán práce jednotlivých VOJ a vybrané otázky zabezpečenia plnenia plánu na rok 2016. Osobitnú pozornosť zúčastnení venovali aktuálnemu stavu a zefektívňovaniu postupov obstarávania tovarov, služieb a prác v roku 2016 (najmä dopady nového zákona o verejnom obstarávaní na podmienky ŽSR, zavádzanie systému taxatívne vymedzených regionálnych tovarov a služieb, zavádzanie systému hodnotenia dodávateľov – referencie, spokojnosť s ich dodávkami, zjednodušenie postupov obstarávania vybraných dodávok s cieľom ušetrenia veľkého počtu tzv. „drobných“ zákaziek a iné). Zároveň sa v tento deň konala obhliadka ŽST Košice za účasti ministra dopravy a primátora Košíc, ktorých po stanici sprevádzal generálny riaditeľ ŽSR,

V utorok 9. februára sa uskutočnilo výjazdové rokovanie vedenia ŽSR v Košiciach za účasti zástupcov oblastných riaditeľstiev a mostných obvodov. Foto: Dana SCHWARTZOVÁ

Vzácnych hostí na košickej stanici privítal nielen Dušan Šefčík, generálny riaditeľ ŽSR, ale aj riaditeľ košického OR Ján Nastišin a prednosta ŽST Ján Miženko po privítaní typickým železničiarskym žargónom oznámil, že na stanici je všetko v poriadku a nič mimoriadne sa v tom čase nestalo.

riaditeľ OR Košice a prednosta košickej stanice. Minister nešetril slovami chvály na košickú stanicu a projekt rekonštrukcie a dokonca sa priznal, že Košičanom stanicu závidí. Budovu košickej železničnej stanice rekonštruuje súkromný investor, firma Achiles. Celková investícia je na úrovni 6,7 milióna € a práce by mali byť ukončené do konca tohto roka.

Úspornejšie a efektívne doručovanie výplatnej pásky

Zamestnanci GR ŽSR a ÚS ŽSR majú možnosť dostávať výplatné pásky v elektronickej podobe. Túto možnosť budú mať od 1. apríla aj zamestnanci VOJ. Elektronické zasielanie výplatných pások je efektívnejší a úspornejší spôsob doručovaní, ktorým sa tento proces urýchli a zjednoduší.

Ak sa zamestnanec rozhodne pre elektronické zasielanie výplatných pások, kontaktuje príslušnú mzdovú účtovníčku, podpíše dohodu, v ktorej uvedie e-mailovú adresu, na ktorú chce elektronickú výplatnú pásku (EVP) zasielať. E-mailová adresa môže byť súkromná alebo služobná. Výplatná páska už nebude zamestnancovi zasielaná v papierovej podobe. Každá zmena e-mailovej adresy zamestnanca musí byť realizovaná podpísaním novej dohody. V prípade zrušenia elektronického zasielania EVP doručí zamestnanec príslušnej mzdovej učtárni podpísanú žiadosť o ukončení zasielania EVP. Piaty deň v mesiaci prebieha aktualizácia novozaevidovaných EVP a v tento deň bude zamestnancovi na e-mail uvedený v dohode doručené heslo na otvorenie EVP. Heslo je vygenerované a zaslané vždy pri zmene e-mailu v kmeňových dátach zamestnanca. V prípade straty hesla je potrebné kontaktovať help desk ŽT na telefónnom čísle 920-2727. EVP sú zasielané najskôr 10. deň v mesiaci a najneskôr v deň výplatného termínu na e-mail uvedený v Dohode. Zamestnanec si po doručení EVP na e-mailovej adrese prečíta informáciu ako otvoriť EVP, zadá heslo a rozbalí výplatnú pásku.

(sch)

Úhrady, miezd, zrážok, odvodov z nového účtu

S účinnosťou od 1. 2. 2016, t. j. výplatný termín vo februári (mzdy za január), došlo k zmene úhrady miezd, zrážok a odvodov. Pre úhradu miezd sa používa len mzdový účet UniCredit UNCMZ SK09 1111 0000 0011 8562 9108.

Ide o zmenu banky, ku ktorej došlo z dôvodu zaujímavej a výhodnej ponuky nielen pre firmu, ale aj zamestnancov. UniCredit Banka ponúka zamestnancom ŽSR zriadenie bankových účtov bez akýchkoľvek poplatkov. Nezaťažujú tak klienta žiadnymi poplatkami, a tak sú účty „beznákladové“. Viac sa dočítate na strane 19.

(sch)

Plnenie štandardov železničných staníc, zastávok a tratí pokračuje

Zatraktívnenie osobnej železničnej dopravy. Takto jednoducho a stručne by sa dal definovať hlavný cieľ zavedenia štandardov vlakov a staníc na slovenských železničných tratiach. Táto snaha ministerstva dopravy začala konkrétnymi pravidlami v roku 2014. Minulý rok odštartoval pre ŽSR a 57 vybraných staníc projekt štandardov „naostro". Pre železničné stanice, zastávky a trate to znamenalo, že pôjde o väčšie upratovanie a menšie opravy, v rámci finančných a personálnych možností.

Jiří Kubáček, generálny riaditeľ sekcie železničnej dopravy a dráh na MDVRR SR je rád, že myšlienka štandardov sa ujala. **„Základným cieľom štandardov je, aby cestujúci začal vnímať železnicu ako pravidelne a stabilne fungujúcu kvalitnú verejnú službu,"** zdôraznil J. Kubáček.

„Takto nastavené pomery, samozrejme, ešte nemožno považovať za optimálne, je to len rýchle uplatnenie pravidla – urob všetko, čo môžeš, s tým, čo máš," povedal Jiří Kubáček, generálny riaditeľ sekcie železničnej dopravy a dráh na ministerstve dopravy. **„Systematická optimalizácia súčasného stavu si vyžiada dôraznú dlhodobejšiu koordináciu investičných aktivít všetkých subjektov, zúčastnených na vykonávaní železničnej dopravy,"** doplnil generálny riaditeľ. Základným cieľom štandardov je, aby cestujúci začali vnímať železnicu ako pravidelne a stabilne fungujúcu kvalitnú verejnú službu. **„Parametre, ktoré sme spoločne nastavili sú signálom istej úrovne. Sú nastavené aj kontrolné mechanizmy, a tak každý presne vie, ako majú stanice, zastávky vyzerať a čo sa kontroluje,"** uviedol Jiří Kubáček. Na spoločnom januárovom stretnutí zástupcov sekcie železničnej dopravy a dráh MDVRR a zástupcov ŽSR bolo hlavnou témou vyhodnotenie plnenia štandardov železničných staníc za štvrtý štvrťrok a celkové zhodnotenie roka 2015. Z hodnotenia vyplynulo, že z celkového počtu 57 ŽST zapojených do projektu je desať so stopercentným plnením. Vo väčšine prípadov neplnenia štandardov však ide o problémy exteriérov budov týkajúce sa napríklad grafitov, opadanej omietky či porúch fasád. ŽSR dostalo za rok 2015 sankcie vo výške 248 €, ktorú udelili piatim železničným staniciam. Konkrétne Čadci za chýbajúce lavičky vo vestibule staničnej budovy, staniciam Bratislava – Petržalka, Bratislava Nové Mesto a Dunajská Streda za odpadky v koľajisku a Nové Zámky platili za neupravené nástupiská. Miloslav Havrila, riaditeľ odboru 430 GR ŽSR zistené nedostatky akceptuje, avšak požiadajú ministerstvo o odpustenie sankcie za lavičky v Čadci, ktoré sa z priestoru čakárne odstránili dočasne kvôli bezdomovcom. Ďalej informoval aj o vypracovanom internom akte, v ktorom je manuál postupov na vykonávanie štandardov. Pavol Pažitnaj, vedúci oddelenia 0430 GR ŽSR, ktorý má štandardy v ŽSR pod palcom, okrem iného informoval aj o zvýšenom počte zamestnancov, ktorí na staniciach riešia štandardy a teda ich činnosťou je údržba a odstraňovanie drobných nedostatkov. **„Keďže zavedenie štandardov je zvýšením kvality infraštruktúry pre cestujúcu verejnosť, hodnotíme tieto kroky pozitívne,"** povedal Anton Kukučka, riaditeľ kancelárie GR ŽSR, ktorý sa zúčastnil januárového stretnutia. Jiří Kubáček sa na záver poďakoval zamestnancom ŽSR podieľajúcich sa na plnení štandardov za ústretový a svedomitý prístup. Štandardy pokračujú aj v tomto roku. Do zoznamu pribudli aj ďalšie stanice, v ktorých sa začína s plnením štandardov. Ide o 18 nesamostatných ŽST. Tento rok sa budú riešiť okrem iného aj stojiská na bicykle, za osadenie ktorých sú zodpovedné mostné obvody. Informácie o tom, čo a ako sa podarilo po staniciach urobiť budeme aj naďalej prinášať prostredníctvom Ž semaforu.

Vyhodnotenia plnenia štandardov sa zúčastnili zástupcovia ŽSR a sekcie železničnej dopravy a dráh rezortného ministerstva.

(sch), foto: Dana SCHWARTZOVÁ

Lukratívna koľaj č. 10 v Bratislave

Po zrušení IC vlakov štátneho osobného dopravu ZSSK nasadila spoločnosť RegioJet, a. s. medzi Bratislavou a Košicami 10-vozňové súpravy. Ich pôvodnému zámeru - prevádzke 13-vozňových vlakov, bránia technické a technologické dôvody v bratislavskej hlavnej stanici, ktorá je situovaná v oblúku.

Takýmto dlhým súpravám vyhovuje jedine koľaj č. 10 (s užitočnou dĺžkou 346 m) pri 3. nástupišti, ktorú si ZSSK objednala pre svoje vlaky ešte pred zmenou GVD 2015/16. Pri dodatočnej objednávke spoločnosti RegioJet, danej k 18. januáru 2016, vznikol problém pri prichádzajúcich vlakoch do bratislavskej hlavnej stanice. Podľa aktuálneho GVD vlaky RegioJet majú vždy plánovaný príchod 20 minút po príchode 13-vozňových rýchlikov ZSSK z Košíc, preto technologické časy po ich príchode neumožňujú na 10. koľaj prijať 13-vozňovú súpravu spoločnosti RegioJet. V každej železničnej stanici, hlavnú stanicu v Bratislave nevynímajúc, sú totiž spracované technologické postupy úkonov pri vlakoch osobnej dopravy, ktoré sú odsúhlasené ŽSR, ako aj kompetentným zamestnancom každého jedného dopravcu - ZSSK aj Regiojetu a vykonávajú ich spoločne zamestnanci dopravcu aj železničnej stanice. Celý proces – od vystúpenia cestujúcich, vyvesenia hnacieho koľajového vozidla (HKV), posunu HKV, odsunu súpravy od nástupišťa, trvá niekoľko desiatok minút. Aj keď sú všetky úkony pripravené na posun, vzhľadom k vysokej frekvencii vlakov a sťaženej situácii v stanici, nie vždy je možné okamžite postaviť posunovú cestu. Uprednostnené sú odchádzajúce vlaky z hlavnej stanice, ktoré majú postavenú vlakovú cestu. Uvedený súhrn činností sa pri vlakoch ZSSK aj RegioJet mal diať v takmer rovnakom čase na rovnakej koľaji č. 10, čo nie je technicky ani technologicky možné. Ak by si ale RegioJet objednal príchod do bratislavskej hlavnej stanice v inom čase, ktorý nekoliduje so ZSSK, tak by 13-vozňové súpravy mohol prevádzkovať.

(red)

Patríme k najväčším investorom na Slovensku

December 2015 bol cieľovou páskou pre Operačný program doprava 2007- 2013. Zároveň sa rozbieha Operačný program integrovaná infraštruktúra, časovo ohraničený rokmi 2014 až 2020. Železnice SR, ako jeden z najväčších investorov na Slovensku vôbec, boli v oblasti modernizácie železničných tratí, využitia a naplnenia Operačného programu doprava mimoriadne úspešné a svoje ambície naplnili na vyše sto percent. Rovnako smelé ambície má manažér infraštruktúry aj v novom programovacom období.

ŽSR v rámci OPD do konca roku 2015 za celé obdobie vyčerpali 1,1 miliardy €. Prioritou v rámci OPD bolo dokončiť modernizované úseky pre rýchlosť vlakov do 160 km/hod. Celkovo boli od roku 2012 stavebne ukončené stavby modernizácií v úseku Nové Mesto - Zlatovce s celkovou dĺžkou 17,457 km, úsek Trenčianska Teplá – Ilava - Beluša s dĺžkou 20,409 km a úsek Beluša - Púchov s dĺžkou 8,856 km. Z aktuálne rozostavaných stavieb bolo zmodernizovaných v úseku Zlatovce - Trenčianska Teplá 18,710 km a na stavbe Považská Teplá - Žilina ukončených 13,933 km dvojkoľajnej trate, celkovo je to 79,365 km tratí. **„Prioritou pre ŽSR je v ďalšom období rozbeh nového Operačného programu integrovaná infraštruktúra (OPII). V rámci tohto programu pripravujú zatiaľ Železnice SR modernizáciu železničnej trate Púchov - Žilina, a to v úseku Púchov – Považská Teplá, kde aktuálne prebieha verejné obstarávanie na výber zhotoviteľa. Druhým veľkým plánovaným projektom je modernizácia železničnej trate Liptovský Mikuláš - Poprad, úsek trate Paludza – Liptovský Hrádok. Celkovo sú oba projekty v objeme 650 miliónov €,“** uviedol Jozef Veselka, námestník generálneho riaditeľa ŽSR pre rozvoj a informatiku. Celkovo sú v rámci Prioritnej osi č. 1, č. 3 a č. 5 pre modernizáciu železničnej infraštruktúry a rozvoj osobnej dopravy alokované prostriedky vo výške 1,5 mld. €, o ktoré sa ŽSR bude uchádzať so svojimi projektmi modernizácie tratí a rozvoja železničnej infraštruktúry. V rámci národných projektov – zásobníka projektov OPII majú ŽSR ambíciu vyhlásiť súťaže na projektovú dokumentáciu na 10 projektov v celkovej hodnote 114 miliónov €. Z tých najvýznamnejších možno spomenúť napríklad súťaž na modernizáciu úseku Žilina - Kraľovany, Kraľovany – Liptovský Mikuláš, Košice – Michaľany, Michaľany – Čierna nad Tisou.

(map)

STALO SA...

Železničné nešťastie v Bavorsku

Čelná zrážka vlakov v Bavorsku, ktorá sa stala v utorok 9. februára, si vyžiadala desať obetí a ďalších 80 ľudí je zranených. Nehoda sa stala v utorok ráno na lokálnej trati medzi Holzkirchenom a Rosenheimom pri mestečku Bad Aibling, asi 50 kilometrov juhovýchodne od Mníchova. Jednokoľajná trať je využívaná predovšetkým pre osobnú dopravu, v minulosti nemala žiadne problémy a táto trať, ako aj ďalšie podobné regionálne trate, prešli v uplynulých desaťročiach modernizáciou zabezpečovacích zariadení. Trať je vybavená zabezpečovacím zariadením, ktoré má automaticky zastaviť vlaky, ak sa dostanú na spoločnú koľaj, avšak nestalo sa tak. Z trosiek jednej súpravy sa podarilo vybrať záznamové zariadenie a to by mohlo prispieť k objasneniu zrážky. V obidvoch vlakoch sa viezlo približne 150 cestujúcich. Niekoľko vagónov sa po náraze vykoľajilo. Príčina nešťastia zatiaľ nie je známa, aj keď prvé výsledky vyšetrovania hovoria, že išlo pravdepodobne o ľudské zlyhanie. Konkrétnejšie informácie však ešte známe nie sú.

(red)

Čelná zrážka vlakov si vyžiadala 10 ľudských životov. Vlaky, ktoré sa zrazili, patria spoločnosti Transdev, čo je najväčší súkromný železničný a autobusový dopravca v Nemecku. Na mieste zasahovali stovky záchranárov s množstvom sanitných vozidiel a desiatka helikoptér. Do Bad Aiblingu, ktorý leží blízko rakúskych hraníc, prišli aj záchranári z Rakúska, ktorí poskytli aj vrtuľníky. Povolaná bola aj nemecká armáda a horská služba, keďže terén bol ťažko prístupný. Foto: internet

V Bohumíne vyhorel mozog stanice

Železničnú stanicu v českom Bohumíne ochromil v noci na štvrtok 11. februára 2016 požiar. Horeli elektrické rozvádzače, rozvody zabezpečovacej techniky, oheň vyradil z prevádzky tamojšie riadiace stredisko Ústredného stavadla. Bez elektriny bolo celé bezprostredné okolie, vlaky ostali stáť. Škoda na technológii, ktorá ovládala vyše 150 výhybiek, atakuje čiastku 200 miliónov českých korún. Úplná obnova môže trvať až rok.

(red), Foto: internet

Súčasťou modernizácie ŽST Dolný Hričov je aj výstavba dvoch nástupíšť pri koľajach č. 3 a 4, v dĺžkach 250 m. Do koľajiska stanice bude vložených 23 nových výhybiek. Z dôvodu stiesnených smerových pomerov (existujúca poloha ŽST, novovybudovaná diaľnica D3 a miestna zástavba) bude rýchlosť znížená na 150 km/h.

Modernizácia trate siaha z Dolného Hričova až k Žiline

Modernizácia úseku železničného koridoru, ktorý začínal za Považskou Teplou, prechádzal Bytčou a končil pred Dolným Hričovom, bola riadne ukončená koncom minulého roka. Stavebné práce sa už presunuli o kúsok ďalej – medzi železničnú stanicu Dolný Hričov a zriaďovaciu stanicu v Žiline. Termín ukončenia tohtoročných nepretržitých výluk je naplánovaný na 30. november.

Približne v polovici januára zhotoviteľ stavby - Združenie TEBS, začal s prípravnými prácami v železničnej stanici Dolný Hričov, ako aj v priľahlom medzistaničnom úseku až po zriaďovaciu stanicu v Žiline. V koľajisku badať stavebnú činnosť, počas ktorej sa aktuálne vykonáva betonáž základov trakčných podpier (ďalej TP), montáž a preves TP, ako aj montáž brán. Začiatok dlhotrvajúcich nepretržitých výluk je naplánovaný na 2. marca. Potrvajú až do konca novembra, s dopadom na železničnú prevádzku. V cestovnom poriadku bola uplatnená niekoľkominútová prirážka k jazdným časom, takže k zmeškaniu vlakov osobnej dopravy dôjde len v prípade iných mimoriadností. Výsledkom náročných výluk bude kompletne vymenený železničný zvršok a štandardne zmodernizovaná železničná stanica Dolný Hričov a zastávka Horný Hričov.

Pribudnú protihlukové steny, zmodernizuje sa zabezpečovacie zariadenie a zvýši sa komfort a bezpečnosť cestujúcej verejnosti. Iba v úseku, kde je trať vedená pozdĺž vodného toku Váh, bude obligátna „koridorová“ traťová rýchlosť 160 km/h znížená na 120 km/h.

Stavba „ŽSR, Modernizácia trate Púchov – Žilina, pre rýchlosť do 160 km/hod., II. etapa – (úsek Považská Teplá /mimo/ – Žilina /mimo/“ je realizovaná v rámci Operačného programu Doprava 2007 - 2013 a Operačného programu Integrovaná infraštruktúra 2014 - 2020. **„Vzhľadom na spôsob financovania zo strany riadiaceho orgánu – rezortného ministerstva, došlo v jej úvode k zmene pôvodného tzv. projektu organizácie výstavby (POV), aby boli včas splnené všetky náležitosti a podmienky na financovanie z prostriedkov EÚ. Ide o výrazný zásah do celého procesu výstavby oproti plánovanému stavu. Zhotoviteľ stavby musel operatívne nastaviť a prispôsobiť systém organizácie strojných, výrobných a personálnych kapacít rozdielne od pôvodného zámeru. Týmto došlo k výraznej zmene celkovej koncepcie vo vyhotovení prevádzkových súborov a stavebných objektov,“** uviedol Július Oláh, vedúci oddelenia realizácie stavieb a projektov EÚ 0220 GR ŽSR. Pri tak výraznom zásahu do stavebnej činnosti, vyvolanou zmenou POV, neexistuje v súčasnej dobe relevantná informácia o prípadnej zmene termínu ukončenia výstavby. ŽSR ale budú prijímať také opatrenia, aby minimalizovali takéto riziko.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor

Demontáž starej trakčnej podpery, uvoľnenej od trakčného vedenia.

V medzistaničnom úseku, od Dolného Hričova po Žilinu pribúdajú betónové základy nových trakčných podpier.

Zamestnanci EŽ Praha, a.s. prekotvujú trakčné vedenie zo starej trakčnej podpery na novú trakčnú podperu.

Obrí náklad si vyžiadal obmedzenia v doprave

Železnice SR zabezpečujú okrem prepráv bežného tovaru aj náročné prepravy mimoriadnych zásielok so značne prekročenou nakladacou mierou. Takou bola aj preprava transformátora, uskutočnená na konci januára. Nadrozmerná a ťažká zásielka smerovala od pohraničnej stanice Kúty k hlavnému mestu. Železničnú púť skončila vo vlečke Bratislava - Pálenisko, kde ju preložili z vlaku na loď. Vlani sa úspešne prepravilo 11 podobných transformátorov.

Preprava obrieho transformátora po tratiach ŽSR si vyžadovala viacero dopravno–prepravných obmedzení.

Pre neštandardné rozmery zásielky a radu použitého špeciálneho vozňa si preprava obrieho transformátora vyžadovala značné dopravno – prepravné obmedzenia. Uvádzal ich instradačný telegram, vypracovaný oddelením špeciálnych dopráv odboru dopravy GR ŽSR, ktoré ho distribuovalo do všetkých dopravných bodov v sieti ŽSR, cez ktoré zásielka prechádzala. **„Nadrozmernú zásielku prepravoval opatrne, pri zníženej rýchlosti do 50 km/h, osobitný nákladný vlak na špeciálnom 32-nápravovom vozni radu Uaai. Neštandardné parametre transformátora spôsobovali problémy počas jazdy vlaku v oblúkoch, v okolí výmenových závaží križovatkových výhybiek, priklonených závaží jednoduchých výhybiek či pevných zariadení v staniciach, akými sú zvýšené hrany ostrovných nástupíšť, stykové transformátory, stožiarové návestidlá alebo osvetľovacie stĺpy. Kvôli viditeľnosti takýchto prekážok sa zásielka prepravovala iba za denného svetla a jazdu vlaku popri rizikových miestach na trati zabezpečovali zástupcovia prepravcu**

Osobitný nákladný vlak s nadrozmerným nákladom ukončil svoju trasu vo vlečke Bratislava - Pálenisko.

Žeriavy preložili ťažkú zásielku z vlaku na loď, aby po Dunaji pokračovala k svojmu cieľu.

spoločne so zamestnancami OR Trnava,“ vysvetlil Martin Dorov, vedúci oddelenia špeciálnych dopráv O410 GR. Avšak najdôležitejším dopravným obmedzením bol zákaz stretávania sa s vozidlami na susednej koľaji. Týkal sa najmä dispečerského aparátu ŽSR, ktorý musel bezproblémovú prepravu tohto „obra“ zvládnuť popri pravidelnej železničnej prevádzke.

Vo väčšine prípadov je Slovensko iba tranzitnou krajinou pre tieto nadrozmerné mimoriadne zásielky. Osobitné vlaky s transformátormi končia vo vlečke Bratislava - Pálenisko, ale zásielky tu svoju púť ani zďaleka nekončia. Žeriavy s nosnosťou do 600 ton ich prekladajú na lode, aby mohli po Dunaji ďalej pokračovať až do niektorej z pobaltských krajín. Sem-tam sa nájde aj výnimka, keď svoju dlhú púť ukončia na Slovensku u svojho spokojného zákazníka.

Martin BALKOVSKÝ, foto: odbor 410 GR ŽSR

Novelizácia predpisu Z 17 zmenila definície porúch aj incidentov

Nehody, mimoriadne udalosti alebo prevádzkové poruchy na našej železničnej sieti, dennodenne sumarizované ústredným dispečerom ŽSR, sú častým námetom aj pre externé médiá, najmä ak sa týkajú priecestí alebo ide o udalosti s tragickými následkami. Kategorizáciu takýchto udalostí, ako aj zisťovanie príčin ich vzniku, detailne rozoberá predpis ŽSR Z 17 Nehody a mimoriadne udalosti, ktorého novelizovaná verzia platí od 1. januára 2016.

Novelizácia predpisu vyplýva predovšetkým zo zmeny Zákona o dráhach NR SR č. 513/2009 Z. z., v nadväznosti na zmenu legislatívy EÚ. Samozrejme, svoje zohrala aj morálna zastaranosť doterajšieho predpisu - nielen po stránke obsahovej, ale aj z pohľadu nezodpovedajúceho náležitostiam a jednotnosti v zmysle predpisu ŽSR Op. 10 Tvorba predpisov ŽSR. Novelizácia vychádza zo znalostí a podnetov odborníkov zaoberajúcich sa bezpečnosťou železničnej dopravy, s cieľom čo najviac sa priblížiť podmienkam skutočnej prevádzky. V predpise Z 17 preto nastalo niekoľko významných zmien. Nové pravidlo pribudlo v evidencii nehôd a iných udalostí, v ktorom sú hranice diaľkovo ovládaných tratí (DOT) a hranice oblastných riaditeľstiev (OR) nadradené evidencii podľa smeru jazdy vlaku. **„Problém nastal pri evidencii udalosti na hranici obvodov dvoch samostatných staníc, ak k nim došlo mimo jazdy vlaku. Mám na mysli incidenty kategórie C 1 – lom koľajnice, ktorých máme za túto zimu viac ako dosť. Takýto prípad potom eviduje tá stanica, ktorá má na danú koľaj povolenku,“** vysvetlil Marian Bošnák, riaditeľ odboru bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR. Pri udalostiach kategorizovaných v zmysle Zákona o dráhach došlo k preformulovaniu niektorých definícií, ktoré však výrazne nemenia dovtedy platné pravidlá. **„V kategórii vážne nehody (A) a v prípade mimoriadnej udalosti kategórie M 1 už nefiguruje následok „prerušenie dopravy na tratiach 1. kategórie na 6 a viac hodín. V prípade samovraždy alebo pokusu o samovraždu na priecestí je takáto udalosť kategorizovaná ako vážna nehoda kategórie A 5, respektíve menšia nehoda kategórie B 5. Preformulované boli aj definície „traťováckych“ incidentov kategórie C 1 a C 2,“** ozrejmil riaditeľ O440 GR ŽSR. Ostrá diskusia sa strhla najmä pri incidente kategórie C 3, kedy vlak prechádza cez priecestie zabezpečené priecestným zabezpečovacím zariadením, na ktorom nie je spustená výstraha (body 62, písmeno k) a 63 predpisu ŽSR Z17). Pre prípadnú kategorizáciu takejto udalosti je rozhodujúce, či rušňovodič dodržal pri prejazde priecestím podmienky opatrnej jazdy a súčasne či boli vodiči cestných vozidiel pred jazdou prvého vlaku cez takéto priecestie o tejto skutočnosti vyrozumení buď dopravným značením, alebo bolo priecestie strážené zamestnancom s príslušnou odbornou skúškou a pomôckami v zmysle dopravných predpisov. V časti zaoberajúcou sa povinnosťou hlásenia nehody bolo prvotné hlásenie vzniku udalosti zosúladené s predpisom Z 1 aj s upozornením na možné následky pri nesplnení tejto povinnosti. A po novom sa každá vážna aj menšia nehoda a následne všetky ostatné udalosti, ktoré vznikli následkom ľudskej činnosti, hlásia príslušníkom Policajného zboru SR.

ZMENY SÚ AJ V PRÍLOHÁCH

Zmeny nastali aj v prílohovej časti predpisu, azda najvýraznejšie v prílohe č. 7. Pri prevádzkových poruchách kategórie D 4 a D 5 boli upravené následky poruchy zariadení železničnej infraštruktúry alebo koľajových vozidiel. Pre uvedenú kategorizáciu je potrebné, aby došlo k zmeškaniu aspoň jedného vlaku osobnej dopravy o viac ako 60 minút (pôvodne 30 minút), alebo meškal vlak nákladnej dopravy o viac ako 90 minút (pôvodne 60 minút). **„Za prevádzkovú poruchu kategórie D 4 sa považuje aj prejdenie návesti „STOJ“ po predčasnej zmene návestného znaku, ktoré vzniklo ako následok nesprávnej obsluhy, resp. pri údržbe zabezpečovacieho zariadenia. Naopak, za prevádzkovú poruchu D 4 sa už nepovažuje prejdenie návesti „STOJ“ po predčasnej zmene návestného znaku návestidla, ktoré vzniklo ako následok zdokladovaného výpadku napájania z verejnej siete. Písomné alebo elektronické potvrdenie od elektrodispečera si uschováva vedúci príslušného SMSÚ OZT ZT,“** povedal Marian Bošnák. Pristavme sa aj pri prevádzkovej poruche kategórie D 1 – nezabezpečenej jazde vlaku, ktorú železničiari zvyknú často zľahčovať a podceňovať. Avšak takmer vždy ide o veľmi vážne udalosti, ktoré sa len zhodou šťastných okolností neskončia s vážnymi, prípadne až s tragickými následkami. **„U dopravných zamestnancov je asi najviac kritizovaný vchod vlaku s prepravou cestujúcich na koľaj bez vyvýšeného nástupišťa. Kto niekedy videl vystupovať, či skôr doslovne zoskakovať dôchodcov alebo malé deti zo súpravy vlaku do koľajiska z výšky cca 80 cm, ihneď si uvedomí, aké z toho plynie riziko úrazu. Viackrát sme pri takejto činnosti zaevidovali vážne poranenia. Napríklad cestujúca – dôchodkyňa, ktorej sa nechcelo čakať vo vlaku po nehode na trati sa rozhodla napriek upozorneniam vystúpiť do koľajiska a pri páde si zlomila krčok stehennej kosti. V tejto súvislosti často evidujeme aj pracovné úrazy našich zamestnancov, respektíve zamestnancov dopravcov, teda osôb na takúto činnosť vyškolených, ktorí pri schádzaní z koľajových vozidiel zle dostúpia a vyvrtnú si členok alebo si inak ublížia,“** apeloval na bezpečnosť Marian Bošnák, ktorý zároveň požiadal všetkých prevádzkových zamestnancov, aby pristupovali zodpovedne k plneniu svojich pracovných povinností a vyhli sa tak prípadným dôsledkom a sankciám, ktoré ukladá Zákon o dráhach a Pracovný poriadok ŽSR.

Martin BALKOVSKÝ

Rušňovodiči prejdú komfortnejšie cez úsekové deliče v troleji

Odbor 460 GR ŽSR pripravuje pre skvalitnenie dopravnej cesty zmeny v doterajších pravidlách pri jazdách elektrických hnacích koľajových vozidiel (HKV) cez elektrické delenia v trolejovom vedení (TV). V súčasnosti rušňovodiči všetkých elektrických HKV musia sťahovať zberače pri jazde po koľajových spojkách medzi 1. a 2. koľajou a tiež pri jazdách medzi párnymi a nepárnymi skupinami staničných koľají. Kvôli overeniu prechodu úsekového deliča v TV so zdvihnutým zberačom HKV na jednofázovej trakčnej prúdovej sústave 25 kV, 50 Hz vykonali zamestnanci VVÚŽ 19. januára meranie na zvolenskom zhlaví ŽST Žarnovica.

Úsekový delič pre trakčné vedenie 25 kV, 50 Hz na zvolenskom zhlaví ŽST Žarnovica nad koľajovou spojkou medzi 1. a 2. koľajou.

Meranie bolo vykonané kvôli overeniu teoretických predpokladov, použitých pri výpočtoch napäťových pomerov v TV. Cieľom skúšky bolo zachytiť a popísať elektrické javy vznikajúce pri prechode úsekového deliča so zdvihnutým zberačom pre rôzne úrovne trakčného odberu HKV pri prechode z 1. do 2. koľaje dvojkoľajnej trate napájanej jednofázovou trakčnou prúdovou sústavou 25 kV, 50 Hz. Ku skúške bolo treba zapojiť do TV prostredníctvom deličov napätia meraciu techniku, ktorá zaznamenávala elektrické napätie v TV 1. a 2. koľaje voči spätnému koľajnicovému vedeniu a rozdiel týchto napätí zodpovedajúci napätiu na kontaktoch prechádzaného úsekového deliča. Taktiež bola v blízkosti trate umiestnená vysokorýchlostná kamera, ktorá s frekvenciou 1000 snímok za sekundu snímala reálny priebeh prípadného elektrického oblúka, ktorý môže vzniknúť pri prechode zberača HKV úsekovým deličom. Rušňovodiči vlakov boli v ŽST Žarnovica vyrozumení všeobecným rozkazom o povolení prechodu koľajovej spojky medzi 1. a 2. koľajou so zdvihnutým zberačom a súčasne pracovníkom VVÚŽ prítomným na stanovišti rušňovodiča vyrozumení aj o režime jazdy cez úsekový delič, t. j. s požadovanou veľkosťou prúdového odberu v momente prechodu úsekového deliča zberačom. Počas celej doby merania, kedy

Pracovníci sekcie EE VVÚŽ, z pracoviska vo Vrútkach, v spolupráci s pracovníkmi SMSÚ EE TV Zvolen inštalujú deliče napätia na meranie potenciálu TV a ostatnú meraciu techniku počas plánovanej napäťovej výluky.

boli deliče napätia pripojené k TV (25 kV), musel byť priestor v ich okolí z bezpečnostných dôvodov vyznačený výstražnou páskou so zákazom vstupu. V súčasnosti VVÚŽ spracúva výsledky z tohto merania, na základe ktorých budú nasledovať administratívne úkony, ktorých výsledkom bude zrušenie povinnosti sťahovania zberačov HKV na tratiach napájaných 25 kV, 50 Hz na maximálnu možnú mieru.

V prípravnej fáze je aj skúšobná prevádzka zrušenia sťahovania zberačov HKV cez elektrické delenia v trolejovom vedení (TV) aj na tratiach s jednosmerným prúdovým systémom 3 kV. Po zavedení rekuperácie v roku 2015 ide o ďalší významný krok ku skvalitňovaniu dopravnej cesty poskytovanej ŽSR, ktorá uľahčí prácu najmä rušňovodičom a zvýši pohodlie cestujúcich vo vlaku, napríklad nepretržitým napájaním klimatizácie, alebo drobnej elektroniky – mobilných telefónov či notebookov.

Miloš ŠEFČÍK, foto: autor

Dopravu zastavili spadnuté skaly

Kopec nad železničnou traťou v úseku medzi zastávkou Banská Bystrica mesto a železničnou stanicou Radvaň opäť ukázal svoju silu. Priamo na trať sa z neho v polovici januára zrútil obrovský skalný blok.

Zrútená skala bola vo veľkosti približne 1 m^3 a rozpadla sa na viac kusov. Najväčšia mala asi 200 kg, priamo na trať padol asi 100 kg balvan. K poškodeniu trate nedošlo a vlaky mali meškanie viac ako hodinu. Skaly z priechodného prierezu odstránili banskobystrickí traťováci. O týždeň odstránili banskobystrickí tunelári zo svahu uvoľnené skaly a zaistili priestor oceľovým pletivom. Traťováci navrhujú v spomínanom úseku zriadiť záchytnú stenu, ale najskôr je potrebné vypíliť približne 500 stromov.

„Bola už vykonaná obhliadka miesta za účasti kompetentných orgánov, akcia je zaradená do plánu opráv na rok 2016,“ povedal Zdeno Kováčik, vedúci SMSÚ ŽTS TO Banská Bystrica. Stometrový úsek kritického svahu medzi Banskou Bystricou

Balvan sa roztrieštil na menšie časti.

Vo svahu vidno dieru, ktorá vznikla po vypadnutí skaly.

a Radvaňou pred vyše rokom už spevnili vyzískanými koľajnicami tunelári. Ďalšie desiatky metrov sú však odhalené a čakajú na ochranu pred padaním skál na trať.

(ika), foto: Z. KOVÁČIK

Optimalizácia správy a údržby budov a s nimi súvisiaceho majetku

Prvým projektom, ktorému sa v novej rubrike budeme venovať, je projekt č. 14/2011 s názvom Optimalizácia správy a údržby budov a s nimi súvisiaceho majetku. Ukončený bol 8. 12. 2015 a do zdarného konca dospel pod taktovkou manažéra projektu, ktorým bol Pavol Pažitnaj. **„Tento projekt sa začal už v roku 2011. Považovali sme za dôležité v tomto smere vytvoriť istú optimalizáciu, nakoľko správa a údržba predstavuje viac ako 3500 budov,“** vysvetľuje v úvode projektový manažér. Konkrétnejšie ide až o 6 miliónov m^3 obstavaného priestoru, 480 kilometrov inžinierskych sietí, viac ako 600 tepelno-technických zariadení, tiež je to viac ako 5000 určených technických zariadení (napríklad výťahy, eskalátory, plynové a tlakové zariadenia). Celkovo ide na ich správu, údržbu a prevádzku každoročne z rozpočtu ŽSR zhruba 40 miliónov €. Projekt mal viacero cieľov, prvým z nich bolo zadefinovanie potrebnosti budov a taktiež stanovenie pravidiel, ako túto „potrebnosť“ posudzovať a určovať. Projektom bol navrhnutý a implementovaný nový systém hodnotenia budov. Systém využíva nové funkcie doplnené do SAP modulu RE a novovytvorený Web výkaz v module BW- „Vyhodnotenie budovy“. Novým systémom ŽSR získala možnosť mnohokriteriálneho hodnotenia budov s viacerými spôsobmi využitia, ako sú definovanie a identifikácia nepotrebného majetku, správa a riadenie priestorov budov, vyhľadávanie možných úspor v nákladoch budov, rôzne reporty o budovách a iné. V rámci projektu bola vytvorená aj databáza objektov budov, ktoré boli hodnotené podľa tohto kritéria. Ďalšími cieľmi bolo stanoviť optimálny počet zamestnancov a zníženie nákladov pre výkon správy a údržby budov. **„Vyhodnotením cieľa sme dospeli k tomu, že oproti referenčnej úrovni roku 2010 došlo k zníženiu nákladov na výkon správy a údržby budov v roku 2014 o hodnotu 1 926 183,71 €,“** hovorí Pavol Pažitnaj.

RÝCHLE ČATY

Zaujímavosťou tohto projektu je aj vznik rýchlej zásahovej čaty. Jej vznik vyšiel z myšlienky spojenia využitia vlastných kapacít s miestnym poznaním objektov pre zabezpečenie výkonu okamžitej a bežnej údržby budov a využitia externého prostredia pre výkon plánovanej údržby. Celkovo je vytvorených 23 motorizovaných a 1 nemotorizovaná zásahová čata. Zásahová čata je motorizovaná - mobilná jednotka, s možnosťou okamžitého nákupu drobného spotrebného materiálu a vybavená drobným náradím. Výsledkom tohto projektu je aj vznik sekcie železničných budov OR.

Zásahové čaty vznikli aj na rýchly zásah v prípade porúch v objektoch a budovách ŽSR.

Na svoju prvú cestu sa vydalo 52 nových áut

V stredu 10. februára sa v dopoludňajších hodinách vydalo z bratislavskej MDS-ky 52 Peugetov na svoju prvú cestu. Peugeot Boxer Furgon s pohonom 4x2, 4x4 a Peugeot Boxer valník s pohonom 4x2 sú tri kategórie nových áut, ktorých sa dočkali naši kolegovia z SMSÚ-čiek na všetkých štyroch oblastných riaditeľstvách a obidvoch mostných obvodoch. Traťováci, ozeťáci a elektrikári z celého Slovenska vďaka týmto novým vozidlám budú mať komfortnejšie, úspornejšie a zrejme aj rýchlejšie cesty na miesta, kde je potrebná kontrola, údržba či riešenie poruchy. Najdlhšiu - prvú cestu mali vodiči z východoslovenských pracovísk, ktorí do Spišskej Novej Vsi, Štrby, Košíc a Trebišova šťastlivo priviezli 11 novučičkých krásavcov. 11 zostalo na pôde trnavského OR a po 10 áut je v obvode žilinského a zvolenského OR-ka.

Peugeoty sú v prevedení dvojkabína so siedmimi miestami na prepravu osôb vrátane vodiča. Výhodou napríklad valníkového prevedenia je snímateľná podplachtová konštrukcia, ktorá ochráni náklad pri jeho preprave voči poveternostným a iným vplyvom. Nové autá sú úsporné, odolné a spoľahlivé, navrhnuté prevažne na prevoz osôb a materiálu. Vozidlá sú vybavené vznetovým motorom o výkone 81 a 96 kW, šesťstupňovou manuálnou prevodovkou, manuálnou klimatizáciou, rádiom a centálnym zamykaním. Noví uživatelia, samozrejme, hodnotiť ešte nemôžu, ale viacerí vedúci SMSÚ-čiek nám súhlasne potvrdili, že tento výber obstarania vozidiel bol správny a autá sú adekvátne potrebám, na ktoré sú určené. Nové vozidlá sa budú využívať denne pri zabezpečení potrieb dennej údržby železnice a nákladom budú najčastejšie diagnostické prostriedky, ručné náradie alebo drobná mechanizácia. Autá nielenže spĺňajú požiadavky na emisie, majú aj nižšiu spotrebu pohonných látok, čím dochádza k znižovaniu nákladov na ich prevádzkovanie. **„Nahradili staršie opotrebované vozidlá, ktoré boli často poruchové, alebo stáli dlho v servise. Prínosom je tiež prevoz siedmich pasažierov, čo predtým nebolo možné a často to spôsobovalo problémy pri presune zamestnancov na požadované pracovné činnosti,“** doplnil Ladislav Matejov, O 430 GR ŽSR. Veríme, že autá budú slúžiť potrebám, na ktoré sú určené a tak, ako sa od nich očakáva. Želáme veľa šťastných a bezpečných kilometrov.

(red)

Nových krásavcov sme zastihli už aj v Košiciach.

V stredu 10. februára sa v dopoludňajších hodinách vydalo z bratislavskej MDS-ky 52 Peugetov na svoju prvú cestu naprieč Slovenskom.

NOVÁKY

Železničná stanica Nováky leží v km 19,747 jednokoľajnej trate Veľké Bielice - Nitrianske Pravno a patrí do pôsobnosti OR Trnava. Je k nej pričlenených 8 železničných staníc a zastávok s počtom 116 zamestnancov.

Robotník v doprave sa denne stará o to, aby stanica spĺňala štandardy a pre cestujúcich bola príjemným prostredím.

Množstvo zmien v tejto železničnej stanici sa vykonalo v rokoch 2002 až 2003, kedy sa zrealizovala komplexná rekonštrukcia prijímacej budovy, skladu na rampe, výhybkárskych stanovíšť St. I. a St. II. a vonkajších priestorov a okolia budov stanice. **„Týmito prácami sa už vtedy skvalitnilo pracovné prostredie zamestnancov a zvýšila sa kultúra cestujúcej verejnosti,“** hovorí prednosta stanice Jozef Bielik. V rámci štandardov sa ku koncu roka 2014 realizovali ďalšie práce - opravila sa fasáda stanice, vynovil sa vestibul pre cestujúcu verejnosť, perón, sociálne zariadenia, prístupové cesty. Od 15. januára 2015 majú v Novákoch aj funkciu robotník v doprave, ktorý v pracovných dňoch zabezpečuje štandard stanice, stará sa o výzdobu závesných kvetináčov na peróne, vykonáva obnovy náterov oplotení a lavičiek, bezpečnostné nátery, opravuje zámkovú dlažbu, stará sa o park, udržiava čistotu a poriadok v spolupráci s upratovacou firmou a mnoho ďalších a potrebných činností. V roku 2015 boli na stanicu dodané tiež nové smetné koše, zabezpečilo sa vykurovanie vestibulu, staré skrinky na vývesné cestovné poriadky a odchody vlakov nahradili novými, prehľadnejšími zaklapávacími tabuľami.

Železničná stanica Nováky bola komplexne zrekonštruovaná v rokoch 2002 až 2003.

V súčasnosti sa pripravuje priestor na osadenie stojísk na bicykle. Vyskytujú sa však aj problémové situácie. **„Aj nás v Novákoch trápia problémy s bezdomovcami a vandalizmom. Zamestnanci stanice priebežnou kontrolou včas odhaľujú a zabraňujú vandalom spôsobovať škody na majetku ŽSR a aj touto cestou by som im chcel poďakovať,“** chváli prednosta stanice všetkých, ktorí sa na udržiavaní štandardov podieľajú.

(pop), foto: Augustín UGRÓCZY

JESENSKÉ

Posledná železničná stanica v obvode OR Zvolen, ktorú predstavujeme v rámci projektu štandardizácie, je ŽST Jesenské. Leží na čiastočne zdvojkoľajnenej trati č. 160 Košice – Zvolen a odbočuje z nej trať č. 174 do Brezna.

V železničnej stanici Jesenské sa v rámci štandardov vynovili staré betónové lavičky a opravilo sa okolie studne, ktoré aj podľa slov vedenia stanice bolo veľmi popraskané a špatilo okolie už dlhé roky. Väčšou akciou bolo odstránenie starého hasičského skladu, ktorý už bol taktiež v zlom stave. Urobil sa chodník k záchodom, hoci len z betónových nástupiskových panelov, ale prístup po blate je už minulosťou. Vyrovnal sa terén medzi skladom a parčíkom, tiež z betónových panelov. Bez problémov tam teraz zacúva auto, čo predtým nebolo také jednoduché. **„Prerobili sa úplne nanovo verejné záchody, ktoré boli už naozaj nevhodné do rýchlikovej stanice a podbil sa aj krytý perón tatranským profilom, takže už nám tam nenocujú vrabce,“** povedala Mária Baloghová, prednostka ŽST Jesenské. Úpravami prešli aj parčíky pri stanici, nový

Aj táto čakáreň má nové lavičky na sedenie.

Železničná stanica Jesenské je pekná a udržiavaná už na prvý pohľad.

náter dostali lavičky, dvere, okná, zábradlie, všetko, čo vyzeralo predtým ošarpane a zničene. Opráv a rekonštrukcií však nikdy nie je dosť a vždy je čo zlepšovať. **„Na starších staniciach sa stále niečo nájde. Dlhé roky píšeme do previerok, je to aj v štandardoch uvedené, že nástupištia máme len dočasné sypané, ktoré sa nedajú udržiavať. To je náš najväčší problém,“** dodala s nádejou v hlase prednostka ŽST Jesenské.

(ika)

Ústredný inštitút vzdelávania a psychológie

Na tomto mieste budeme počas celého roka zverejňovať informácie z činnosti jednotlivých vnútorných organizačných jednotiek (VOJ) našej firmy, ktorých je 15. Dnes je to Ústredný inštitút vzdelávania a psychológie, ktorý pred zopár dňami navštívili aj členovia vedenia ŽSR v rámci plánovaných výjazdových stretnutí.

Vedenie ÚIVP sa s členmi vedenia ŽSR stretli koncom januára na pôde ÚIVP v Bratislave, kde domáci predstavili aktuálnu činnosť ÚIVP a ekonomické výsledky za rok 2015. Viliam Markoczy predniesol aj požiadavky, ktorých cieľom je zabezpečiť skvalitnenie vzdelávania a psychologických služieb v ŽSR.
Foto: Róbert BÍRO

Vzdelávanie na železnici má dlhoročnú tradíciu, ktorá siaha až k samotnému počiatku železníc na území SR v 19. storočí. Postupne prešlo mnohými zmenami, ktoré boli ovplyvňované, najmä zmenami na železnici, ale tiež v spoločnosti. V roku 1998, vznikol Ústredný inštitút vzdelávania a psychológie (ÚIVP) v podobe, ktorú má dodnes, čo umožnilo vytvoriť jednotný systém vzdelávania v ŽSR. V záujme neustáleho zvyšovania kvality poskytovaných služieb pre zákazníkov zaviedli na ÚIVP systém manažérstva kvality podľa normy ISO 9001. V roku 2003 získala táto organizačná jednotka certifikát spoločnosti SGS Slovakia, spol. s r. o., čím sa zaviazala plniť potreby a očakávania zákazníka s cieľom k jeho spokojnosti a s dôrazom na plnenie predpisov a zákonných požiadaviek.

V súčasnosti disponuje ÚIVP sieťou školiacich pracovísk vo všetkých regiónoch, tak aby sme boli čo najbližšie k nášmu zákazníkovi. **„Štyri Inštitúty vzdelávania v Bratislave, Žiline, Zvolene a Košiciach a ich školiace strediská zabezpečujú najmä realizáciu kratších vzdelávacích akcií. Internátne kurzy, prípadne viacdňové porady realizujeme v našich zariadeniach poskytujúcich zároveň ubytovanie a tie sú v Strečne a Starom Smokovci,“** povedal Viliam Markoczy, riaditeľ ÚIVP.

HOSPODÁRIME SO ZISKOM

V roku 2015 zaznamenalo ÚIVP pozitívny vývoj v hospodárení. Najmä vďaka nárastu externých tržieb bol dosiahnutý zisk vo výške 267 872 €, ktorý je vyšší oproti plánu o 184 443 €. Na dosiahnutí takéhoto pozitívneho výsledku majú vplyv hlavne vyššie externé tržby v oblasti vzdelávania. Inštitút v zmysle platných poverení a legislatívy SR zabezpečuje získanie, udržiavanie a overovanie odbornej spôsobilosti, ako i spôsobilosti BOZP pre zamestnancov ŽSR a zamestnancov externých subjektov, ktoré vstupujú na infraštruktúru ŽSR. V súčasnom období dochádza k nárastu v oblasti poskytovania internátnych kurzov a jedným z dôvodov je najmä výrazná generačná výmena pri rozhodujúcich pracovných pozíciách ako sú výhybkári, výpravcovia a rušňovodiči.

E – LEARINGOVÉ VZDELÁVANIE A NAMIESTO ZOŠITOV TABLETY

Prevádzkoví zamestnanci chodia na inštitút dvakrát do roka na pravidelné školenia, ale využíva sa aj modernejší prvok a to e-learningové vzdelávania. Táto forma sa využíva pri mimoriadnych školeniach stanovených legislatívou. V rámci e-learningu pripravujú naši kolegovia tiež podporný systém pre opakovanie a priebežné hodnotenie v internátnych kurzoch, zavedením tabletov - ako učebných pomôcok v kurzoch. Medzi ďalšie inovácie, ktoré ÚIVP vo vzdelávaní pripravuje pre zvýšenie kvality vo vzdelávacom procese, patrí najmä zvyšovanie názornosti prostredníctvom videofilmov a plánovaná implementácia simulátorov do vzdelávacieho procesu.

PSYCHOLÓGIA

Súčasťou ÚIVP je základné pracovisko psychológie. Interní psychológovia majú svoje miesto v železničnej doprave už od roku 1950 a od roku 1959 boli zavedené povinné psychologické vyšetrenia vybraných profesií. Posudzovanie odbornej spôsobilosti pre ŽSR a pre externé subjekty je dominantnou činnosťou železničných psychológov, ale ich odborná pôsobnosť predstavuje široké spektrum ďalších činností, ako napríklad individuálne poradenstvo, prednášková činnosť, rôzne tréningové programy či poradenstvo pre manažérov a personalistov pri práci s ľudskými zdrojmi. **„Zvyšovanie kvality poskytovaných služieb je našou prioritou aj v oblasti psychológie. Neustále pracujeme na rozvíjaní svojich kompetentností, ale tiež na zlepšovaní diagnostických postupov,“** povedala Agnesa Číková, hlavná psychologička. V rámci modernizácie postupu pri posudzovaní psychickej spôsobilosti bol zakúpený Viedenský testovací systém a neustále sa pracuje na inovácii testov vo vzťahu ku zmenám výkonu jednotlivých pracovných činností.

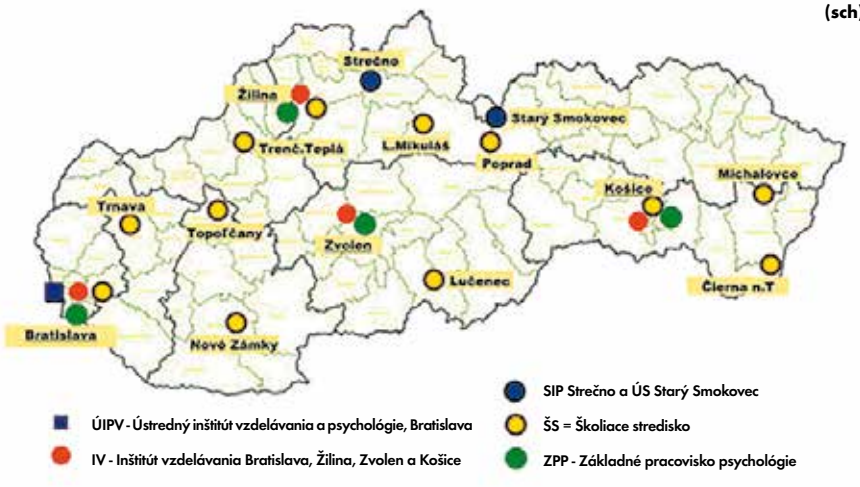
AJ EVIDENCIA ELEKTRONICKY

V rámci zavádzania moderných technológií sa ÚIVP zameriava na elektronickú komunikáciu nielen formou e-learningu, ale tiež zavedením systému CEŠaS – centrálnej evidencie školení a skúšok, ktorá zabezpečuje rýchlu a pohodlnú komunikáciu pracovísk ŽSR a ÚIVP pri plánovaní a realizácii vzdelávacích akcií zamestnancov ŽSR.

A ČO BY SI NAŠI KOLEGOVIA ŽELALI A ČO BY ICH POTEŠILO?

Keby každý človek považoval celoživotné vzdelávanie nie za nepríjemnú povinnosť, ale za šancu vlastného rozvoja a profesijného napredovania.

(sch)



Sieť školiacich pracovísk

Strhnutý trolej obchádzali vlaky cez Tepličku

Elektrikári z SMSÚ EE TV Žilina tak skoro nezabudnú na tohtoročný január. Ledva načerpali energiu po nočnom výjazde k spadnutému troleju v Turanoch a jeho celodennej oprave v štvrtý deň nového roka, už 18. januára znova vyrážali k poškodenému trolejovému vedeniu medzi Žilinou a Varínom.

Následky poškodenia trakčného vedenia odstraňovali zamestnanci SMSÚ EE TV Žilina.

Porucha trakčného vedenia nastala iba 50 minút po polnoci, keď sa zosilňovacie vedenie ocitlo v profile prechádzajúceho nákladného vlaku. Došlo k strhnutiu troleja v 300-metrovom úseku a poškodeniu ďalších komponentov sústavy trakčného vedenia, ako aj súčastí hnacieho koľajového vozidla. Prevádzka na oboch traťových koľajach sa okamžite zastavila, poškodené trakčné vedenie spôsobilo aj napäťovú výluku niekoľkých dopravných koľají v ŽST Žilina. Okamžite po hlásení udalosti elektromontéri z SMSÚ EE TV Žilina začali s odstraňovaním následkov poruchy. Prácu im komplikovalo extrémne mrazivé počasie. Počas opravy vlaky jazdili odklonom cez železničnú stanicu Žilina - Teplička aj s využitím nezávislej trakcie. Celkovo došlo k zmeškaniu 81 vlakov osobnej dopravy, 13 vlakov nákladnej dopravy. Odrieknutých bolo 10 vlakov osobnej dopravy a 4 vlaky osobnej dopravy boli medzi Žilinou a Vrútkami nahradené autobusovou dopravou. Vďaka mimoriadnemu nasadeniu elektrikárov bola doprava na inkriminovanom úseku úplne obnovená v ten istý deň o 21.35 h. Vyšetrovanie odhalilo, že poškodenie trakčného vedenia zapríčinil roztrhnutý keramický izolátor nástavca kotvenia zosilňovacieho vedenia.

Martin BALKOVSKÝ, foto: Marián LATTA

Dobrý úmysel, zlé riešenie

Okolie stredného Slovenska má zaujímavú banskú históriu. Tá je príťažlivá aj pre občianske združenie Terra Montanae, ktorá realizuje projekt Barborská cesta, ktorá pre peších kopíruje bývalé banské územia. Aj dobrý úmysel sa však môže minúť účinku. Dôkazom sú navádzacie značky v obvode ŽST Uľanka, ktoré ľudí smerujú priamo cez železničnú trať.

Žlté cedule s nápisom Barborská cesta v blízkosti trate sme si všimli na potulkách v tejto lokalite okrem kontrolóra v doprave aj my a hneď sme spozorneli. Kto dal združeniu povolenie na umiestnenie navádzacích značiek v tak nebezpečnom úseku? A žiadali oň vôbec? Pravda je však taká, že o krokoch združenia železnice ani netušili a oficiálne o umiestnenie značiek nikto nepožiadal. OR Zvolen, pod ktoré obvod železničnej stanice Uľanka spadá však okamžite začalo konať a občianske združenie vyzvalo k náprave. *„Podľa mapky chodník križuje železničnú trať Banská Bystrica – Odb. Dolná Štubňa v mieste pôvodného priecestia, pred stanicou Uľanka, zrušeného pred vyše 20 rokmi. Porušuje sa tým § 4, ods. 5 zákona o dráhach v znení zákona č. 433/2010 Z. z., podľa ktorého osoby môžu vstupovať do obvodu dráhy bez súhlasu prevádzkovateľa dráhy len na miestach, ktoré sú v zákone taxatívne menované (priecestia, nástupištia, rampy a manipulačné priestranstvá, verejné cesty),“* uvádza sa v časti výzvy občianskemu združeniu. Riaditeľ OR Zvolen Marián Izakovič k celej veci ešte dodal, že ak v krátkej dobe nedôjde k náprave alebo nebude zo strany zúčastnených žiadna reakcia, osloví sa polícia, prípadne Dopravný úrad. **„Veríme však, že si uvedomia nebezpečnosť situácie a zmenia vhodným spôsobom trasu,“** povedal riaditeľ. Hoci spomínané značky nie sú turistické, s problematikou sme oslovili aj Klub slovenských turistov, ktorý ako jediná organizácia na Slovensku pravidelne školí značkárov, a tým zabezpečuje metodicky správny postup vytýčenia turistických značených trás a ich vyznačenia podľa normy STN 018025. **„Trasy vyznačených turistických chodníkov sú vždy vedené s ohľadom na bezpečnosť turistov, v prírodnom teréne rešpektujú aj ochranu prírody. Ak trasa prechádza urbanizovaným územím, rešpektuje súbeh s inými druhmi dopravy tak, aby nevznikali kolízne a potenciálne nebezpečné situácie, preto vyznačené turistické chodníky sú zásadne vedené tak, aby nenavádzali turistov na prechod cez železničnú trať mimo oficiálnych priecestí,“** povedal Dušan Valúch generálny sekretár z Klubu slovenských turistov. Aj z tohto stanoviska teda vyplýva, že najlepšie je rešpektovať turistické značenia. Iné, aj keď dôveryhodne vyzerajúce, nemusia byť bezpečne navádzajúce. Po oslovení občianskeho združenia aj našou redakciou, z webovej stránky stiahli informáciu týkajúcu sa prechodu cez železničnú trať. Ďalšie kroky sledujeme a budeme našich čitateľov o tejto veci informovať.

Ivana KAPRÁLIKOVÁ, foto: autorka

Navádzacie značky vedú ľudí priamo cez trať.

V Topoľčanoch miznú staré a nepotrebné budovy

Stará výpravná budova v Topoľčanoch ostane zachovaná už iba v hlavách pamätníkov a na historických fotografiách. Schátraná budova v havarijnom stave, situovaná v blízkosti novej výpravnej budovy, bola už pre prevádzku železnice nepotrebná. V prvých týždňoch tohto roka preto došlo k jej asanácii.

Nepotrebná staničná budova bola odstránená až pod úroveň terénu a uvoľnenú plochu vyplnilo a zarovnalo navozené kamenivo. Nebola to ale jediná demolácia železničného objektu, ktorá sa v poslednom období v Topoľčanoch zrealizovala. Staré železničné budovy v areáli stanice stratili svoje využitie už v roku 1995, kedy bola odovzdaná do užívania nová výpravná budova. Už v tomto období bolo na základe šetrení a stavu budov navrhnuté asanovať sústavu stavebných objektov. Búracie práce sa ale zrealizovali len čiastočne, pretože nájomca bytu, ktorý bol takisto súčasťou asanácie, odmietol ponuku náhradného ubytovania. Až po vyprataní bytu a zhodnotení stavu budov sa pristúpilo k ďalšej asanácii. V roku 2015 bola odstránená hospodárska budova a sklad. Po starej výpravnej budove svojmu koncu neunikne ani budova ATÚ. Na uvoľnených pozemkoch však ŽSR nemajú v súčasnosti žiadny konkrétny investičný zámer. Zastavanie priestoru bude v budúcnosti závisieť od konkrétnych požiadaviek a potrieb ŽSR, železničných spoločností prípadne súkromných záujemcov.

Martin BALKOVSKÝ, foto: Peter BORIS

Plocha po asanácii bola upravená navážkou kameniva.

Stará výpravná budova tesne pred zbúraním. Zbytočnou sa stala po sprevádzkovaní novej staničnej budovy v roku 1995.

V Topoľčanoch je asanovaná sústava nevyužívaných železničných objektov.

Prešovská pionierska železnica na stránkach knihy

Knihu v Čiernom Balogu symbolicky pokrstili Jiří Kubáček (vpravo), generálny riaditeľ sekcie železničnej dopravy a dráh Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR a Aleš Bílek (vľavo), riaditeľ Čiernohronskej železnice. V strede je autor publikácie Slavomír Kontúr.

Svetlo sveta uzrela publikácia o histórii Prešovskej pionierskej železnice. Kniha s názvom Z Prešova na Sigord od autora Slavomíra Kontúra mapuje vznik, prevádzku aj zánik úzkorozchodnej železničky, ktorá premávala sotva desať sezón (1961 - 1970). Nachádza sa v nej množstvo rôznych dokumentov, fotografií a technických informácií, ktorými ju obohatili viacerí nadšenci a pamätníci železnice. **„Bola to železnica, ktorá mala všetky predpoklady stať sa významnou, ak nie najvýznamnejšou turistickou atrakciou Prešova a jeho širokého okolia. Fungovala však sotva desať rokov. Prečo? Kde sa stala chyba? Naozaj musela zaniknúť? Hľadanie odpovedí na tieto otázky ma priviedlo k takému nezvyčajnému príbehu, až som si začal uvedomovať, že bude užitočné, ak si ho nenechám len pre seba,“** uviedol autor. Oficiálne uvedenie knižného titulu do života sa uskutočnilo 23. januára 2016 v Čiernom Balogu, teda na mieste, kde podobná výletná železnica, aká bola kedysi v Prešove, dodnes funguje a jedinečným spôsobom zviditeľňuje obec i celý región.

(balky)

Režijkári, v Česku nezabúdajte na evidenčné lístky!

Železničné preukazy ZSSK, ktorých prolongačné obdobie trvá do 31. marca 2016, sú uznávané aj v Českej republike k bezplatnému používaniu všetkých osobných vlakov Českých dráh (ČD), vedených v záväzku verejnej služby. Od 1. marca si držitelia preukážok musia na bezplatnú dopravu vo vybraných nepovinne miestenkových komerčných osobných vlakoch na trase Praha – Ostrava - Čadca zaistiť aj bezplatný evidenčný lístok.

České dráhy zavádzajú cestovanie s evidenčnými lístkami v 32 nekomerčných vlakoch osobnej dopravy na trase Praha – Ostrava – Čadca. Evidenčný lístok si musí zabezpečiť každý držiteľ železničného preukazu ZSSK v uvedenom vlaku alebo v použitom úseku, ktorý nemá zakúpenú miestenku. V medzištátnej doprave medzi Českou republikou a Slovenskou sa nové pravidlo týka 6 párov vlakov, prechádzajúcich cez ŽST Čadca (Ex 142/143 Hutník, Ex 146/147 Landek, Ex 148/149 Hukvaldy, Ex 150/151 Petr Bezruč, EN 442/443 Bohemia, EC 242/243 Roháče). **„Cestujúci zo Slovenska si môžu evidenčný lístok dopredu zaistiť elektronicky v e-shope ČD, mobilnom e-shope alebo pomocou aplikácie Můj vlak. Na výdajných miestach ZSSK to nie je možné. V každom prípade držiteľ železničnej preukážky, ktorý cestuje zo Slovenska do Česka, bude vlakovou čatou ČD po prekročení štátnej hranice odbavený evidenčným lístkom priamo vo vlaku bez sankcie. Ale pozor, ak držiteľ preukážky pocestuje naspäť na Slovensko alebo vo vnútroštátnom úseku v rámci Českej republiky, napríklad z Olomouca do Prahy, musí si evidenčný lístok vybaviť v pokladni. Vystaví mu ho aj sprievodca vo vlaku, ale s manipulačným poplatkom 20 Kč,“** vysvetlil Petr Šťáhlavský, hovorca Českých dráh. Ako uviedol, takáto evidencia držiteľov režijných preukazov v komerčných vlakoch je v súlade so zákonom o ochrane osobných údajov. Evidenčný lístok sa vydáva na trasu a deň, nespája sa so žiadnou konkrétnou osobou ani vlakom. Načítaním železničnej preukážky si sprievodca pomocou zariadenia POP overí iba jej platnosť. Načítaním 2D kódu evidenčného lístka priradí anonymného „režijkára“ ku konkrétnemu traťovému úseku.

Železničná preukážka oprávňuje jeho držiteľa aj k preprave na visutej lanovej dráhe Liberec - Ještěd a späť, ale len po uhradení povinnej miestenky v sume 35 Kč. Po zakúpení povinnej miestenky môže „režijkár“ vo vnútroštátnej doprave v ČR využiť aj vlaky SC, business oddiel 1. vozňovej triedy vo vlakoch Railjet a povinne miestenkové vlaky. V medzinárodnej doprave je vo vlakoch SC 240/241 umožnená bezplatná preprava po uhradení povinnej rezervácie s príplatkom vo výške 8 €.

Martin BALKOVSKÝ

Ohrev troleja odskúšaný na striedavej trakcii

V rámci vývoja systému pre odstraňovanie námrazy na jednofázovej sústave 25 kV, 50 Hz boli v posledný januárový deň v čase od 1.00 do 4.00 hod. vykonané skúšky elektrického ohrevu trolejového vedenia (EOTV). Dva uvažované varianty zapojenia boli odskúšané vo vybranom modelovom úseku medzi trakčnou napájacou stanicou (TNS) Nové Mesto nad Váhom a TNS Trnava. Tento úsek prešiel úplnou modernizáciou, navyše TNS Nové Mesto nad Váhom je považovaná z pohľadu technologického vybavenia za vzorovú TNS pre modernizované a projektované TNS striedavej trakčnej sústavy.

Odskúšané boli oba varianty zapojenia slučiek EOTV – cez trolejové vedenie (TV), ako aj medzi TV a koľajou. Cieľom bolo zmeranie veľkosti a zmeny prúdov v slučkách v čase, skutočnej hodnoty impedancie slučiek, ako aj zistenie dosiahnutého oteplenia TV. Overila sa aj krátkodobá preťažiteľnosť zdrojového trakčného transformátora TNS pri EOTV. Samotnej skúške predchádzalo rozsiahle spektrum prípravných prác. Vykonala sa dôkladná prehliadka aj termovízna diagnostika TV, inštalovali sa skratovacie káble, vytvorené boli vratné miesta pre obe skúšky. Pre účely skúšky boli prestavené parametre ochrán v TNS Nové Mesto nad Váhom a inštalované meracie prístroje. Počas skúšok bol zabezpečený bezodberový stav v napájaných skúšobných úsekoch TV z transformátora T11, prítomní museli byť aj zamestnanci obsluhy a údržby TV a TNS. Spracovaný časový harmonogram merania a prác obsahoval postupnosť hlavných krokov a ich približné trvanie. Skúšky trvali maximálne 60 sekúnd, aby nedošlo k prehriatiu vinutia zdrojového trakčného transformátora. K jeho ochladeniu dopomohla aj časová prestávka medzi skúškami. Obvody manuálne zapínala obsluha TNS, vypínali sa pôsobením nastaveného časového oneskorenia nadprúdovej ochrany napájačového vývodu T11. Zistené závery napomôžu nájsť také technické riešenie prototypového systému EOTV na jednofázovej sústave 25 kV, 50 Hz, ktorý by bol účinný aj v extrémnych klimatických podmienkach. Obdobne, ako existujúci EOTV na jednosmernej trakcii 3 kV v úseku Liptovský Mikuláš – Ružomberok, tak aj riešenie pre striedavú trakciu musí umožňovať diaľkovú aktiváciu a zastavenie naprogramovaného EOTV priamo na povel elektrodispečera z riadiaceho stanoviska elektrotechniky. Samotný ohrev TV už zrealizujú autonómne riadiace systémy v TNS s programovým ošetrením potrebných parametrov. Gestorom a realizátorom skúšok bola sekcia EE VVÚŽ Žilina, pracovisko Vrútky, za účinnej asistencie zamestnancov SMSÚ EE TV Trnava a sekcie EE OR Trnava.

Milan JALČ

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 JANUÁROVEJ FOTOHÁDANKY JE:
Štrbské Pleso

VÍŤAZOM SA STAL A VECNÚ CENU ZÍSKAVA:
Kamil SAS zo Slanca.

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? Aj tento rok sa budeme venovať témam, na ktoré nás upozorníte, alebo pošlete tipy.

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

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.

TEŠÍME SA NA VAŠE NÁMETY, TIPY, ČI FOTOGRAFIE.

Novomanželka príde do obchodu:
- Máte tie polievkové kocky aj guľaté?
- Preboha, prečo?
- Môjmu manželovi ...

tajnička.

				Pomoc: okal, nar, TEL, pair	typ monto-vaných domov	ruská rieka	Veľká cena (skr.)	pooko-pával	uveď do činnosti (hovor.)		cieľ (kniž.)	uvidí	kráčali	skratka súhvezdia Telesco-nium
				odvezenie						ovocná šťava / tam				
				2										
				typ rus. lietadiel / starší (skr.)			zaopat-ril / biblický vrch							
Jozef Vysočani	rýchlosť	súzvuk tónov	EČV okr. S. Ľubovňa / knock out			filipínska sopka / ukazovacie zámeno				a iné (skr.) / kaukazská hor. osada			**1**	optické umenie
rytmus					základná číslovka / tyč s elek. drôtami						túr / zobrazenie terénu			
predpona s významom "životné prostredie"				dával zrno do pôdy / Outside Helix Angle					dôvtip / putovanie			a podobne (skr.) / ťaví kríženec		
molybdén (zn.)			opotrebenie povrchu trením / erbium (zn.)					priesada, sadenica / moja osoba						
3										francúzsky šľachtic				
dokončiť rýchly a rapotavý prednes										zatykač (zastar.)				

Darujte SOLIDARITE dve percentá
zo zaplatenej dane a pomôžete kolegom v núdzi

Stále neviete, komu darujete 2 % (prípadne 3 %) zo svojej zaplatenej dane? O finančné podpory od dobrovoľných darcov sa aj v tomto roku uchádza neinvestičný fond SOLIDARITA zamestnancov ŽSR. Železničiarom a ich rodinám pomáha od roku 1996. Vyplnené tlačivá môžete zaslať aj služobnou poštou na adresu fondu, ktorý ich doručí na daňové úrady.

V roku 2015 fond SOLIDARITA poskytol pomoc 35 kolegom a ich rodinám v celkovej sume 26 750 €. Jedna podpora bola vyplatená pozostalým po zamestnancovi, ktorý utrpel smrteľný pracovný úraz, 2 podpory získali zamestnanci, ktorí utrpeli závažný pracovný úraz s ťažkou ujmou na zdraví. Odsúhlasené boli aj 2 podpory zamestnancom pri živelnej pohrome a 30 podpôr pri ťaživej životnej situácii. Týmto ľuďom mohol fond pomôcť jedine vďaka darcom, ktorí finančne prispeli na jeho účet. V predošlom roku sa podarilo vďaka ľuďom, ktorí poukázali 2 % zo zaplatenej dane za zdaňovacie obdobie roku 2014, nazbierať sumu 19 190,08 €. Takáto možnosť finančnej podpory existuje aj teraz. Zamestnanec, ktorý požiadal mzdovú učtáreň o vykonanie ročného zúčtovania a vyžiadal si aj tlačivo **„POTVRDENIE o zaplatení dane...“**, musí ho spoločne s vyplneným tlačivom **„VYHLÁSENIE o poukázaní sumy do výšky 2 % (3 %) zaplatenej dane z príjmov fyzickej osoby“** doručiť **od 1. apríla 2016 do 30. apríla 2016** miestne príslušnému daňovému úradu podľa trvalého pobytu zamestnanca. Tlačivo „VYHLÁSENIE“ sa dá vyžiadať aj na e-mailovej adrese **solidarita@zsr.sk**, prípadne telefonicky na čísle **920 - 2490**. Vyplnené tlačivá môžete do 25. apríla zaslať aj služobnou poštou na adresu: **Fond SOLIDARITA zamestnancov ŽSR, Klemensova 8, Bratislava.** Fond už za vás doručí tlačivá na príslušný daňový úrad. V roku 2015 využilo túto možnosť 600 zamestnancov, keď fond zaslal vyplnené tlačivá na 8 daňových úradov a 53 pobočiek a kontaktných miest daňových úradov v rámci SR. Nezabudnite ale, že suma nesmie byť nižšia ako 3 € a môže byť poukázaná len v prospech jedného prijímateľa. V prípade poukázania 3 % zo zaplatenej dane je povinnou prílohou k obom tlačivám aj potvrdenie o odpracovaní minimálne 40 hodín dobrovoľníckej činnosti. Zamestnanec, ktorý si sám podáva daňové priznanie, údaje o neinvestičnom fonde z tlačiva **„VYHLÁSENIE“** vyplní priamo do určenej kolónky tlačiva daňového priznania a predloží na daňový úrad podľa svojho trvalého bydliska v termíne do 31. marca 2016. Neinvestičný fond SOLIDARITA od svojho založenia presviedča svojimi činmi. Veríme, že využijete možnosť rozhodnúť sa týmto spôsobom o použití 2 % (3 %) zo zaplatenej dane z príjmov fyzických osôb a podporíte dobrú vec. Vaše rozhodnutie bude určite prospešné! Aj touto finančnou čiastkou pomôžete svojim kolegom železničiarom v závažných životných situáciách.

Vedenie fondu SOLIDARITA spolu s vedením všetkých troch železničných spoločností vopred ďakuje všetkým, ktorí neváhajú fondu pomôcť!

(KB)

II. ODDIEL - ÚDAJE O PRIJÍMATEĽOVI

IČO/SID: 15 | 3 | 1 | 7 | 4 | 9 | 4 | 4 | 5 | / | | | | Právna forma: 16 | neinvestičný fond

Obchodné meno (názov): 17 | SOLIDARITA zamestnancov Železníc Slovenskej republiky „n.f.“

Sídlo - Ulica: 18 | Klemensova | Súpisné/orientačné číslo: 19 | 2 | 5 | 2 | 6 | / | 8

PSČ: 20 | 8 | 1 | 3 | 6 | 1 | Obec: 21 | Bratislava

Spoznajte výhody novej banky ŽSR aj vo vlastnej peňaženke

Železnice Slovenskej republiky majú novú banku a ušetriť na tom môžu aj naši zamestnanci. Ako? Na to sme sa opýtali Raymonda Kopku, riaditeľa retailového bankovníctva UniCredit Bank na Slovensku.

UNICREDIT BANK JE OD FEBRUÁRA FIREMNOU BANKOU ŽSR. AKO SA TÁTO ZMENA DOTKNE NAŠICH ZAMESTNANCOV?

Rozhodne nechceme byť len novým číslom účtu, z ktorého bude zamestnancovi chodiť výplata. Špeciálnu starostlivosť ponúkneme nielen vašej spoločnosti, ale aj každému z jej zamestnancov. Zdieľať s firmou rovnakú banku má svoje výhody. Prvou je rýchlosť. Výplatu zamestnanci dostanú na svoj účet hneď, bez zbytočného čakania na jej prevod. Ale to nie je všetko.

Počas celého roka sa môžete tešiť na mnoho informácií o produktoch a výhodách. Tie sa budú týkať nielen peňazí. Spoločne sa budeme baviť napríklad i futbalom, ktorému ako oficiálna banka UEFA Champions League veľmi fandíme.

Pre zamestnancov ŽSR sme vyhradili špeciálnych osobných bankárov, ktorí sa o vás budú starať. Stačí zavolať na našu bezplatnú infolinku 0800 14 00 14, povedať heslo „ŽSR“ a naši bankári radi predstavia všetky výhody pre vás.

HOVORÍTE O VÝHODÁCH. MÔŽETE ICH POPÍSAŤ AJ KONKRÉTNE?

Hovoríme hlavne o úsporách. Ak si výplatu necháte posielať na náš unikátny účet U Konto, nebudete za svoj účet ani bežné platby platiť žiadne mesačné poplatky. Všetko je totiž zadarmo. Najväčším ťahákom však je, že k účtu dostanete úplne zdarma platobnú kartu, vďaka ktorej si môžete bez poplatku vybrať peniaze z akéhokoľvek bankomatu na Slovensku i za jeho hranicami. Medzi 2 500 bankomatmi na Slovensku tak už nebudete musieť hľadať bankomat so značkou svojej vlastnej banky, aby ste výber mali zadarmo. Zadarmo sú totiž výbery všade doma a kdekoľvek na svete. To znamená, banku máte po ruke všade tam, kde ste.

IDE PODOBNE JEDNODUCHO NÁJSŤ AJ VAŠE POBOČKY?

Samozrejme, veď na slovenskom trhu pôsobíme už viac ako dvadsať rokov. Máme sedemdesiat pobočiek vo všetkých kútoch krajiny. Sú moderné, vzdušné s wi-fi pripojením. Navyše ich otvárame tam, kde sa bežne pohybujete. UniCredit Bank dnes nájdete vo väčšine okresných a krajských miest od Skalice až po Čiernu nad Tisou. Tiež sme vo väčšine veľkých nákupných centier, kde sme otvorení i večer alebo cez víkendy. Plný zoznam nájdete na našej internetovej stránke www.unicreditbank.sk. Ak čokoľvek potrebujete, volajte našu infolinku.

BANKY PRICHÁDZAJÚ A ODCHÁDZAJÚ. AKÚ ISTOTU ZÍSKAVAME V UCB?

UniCredit Bank patrí do obrovskej finančnej skupiny UniCredit, ktorá je v strednej a východnej Európe jasne najväčším hráčom. Ak radi jazdíte k moru, najskôr ste naše pobočky už videli v Bulharsku, Chorvátsku, Turecku či Taliansku. Všade tam, ale aj u našich západných susedov v Rakúsku, sme jednotkou na domácom trhu. Podobne v Česku a Poľsku patríme k najväčším. Poznáte nás podľa guľatého červeného loga v strede so šípkou.

Celkom pôsobíme v 16 európskych krajinách. Naša sieť v súčasnosti pôsobí na približne 50 trhoch s viac ako 141 000 zamestnancami na plný úväzok. To všetko z UniCredit robí jednu z tridsiatich najdôležitejších finančných inštitúcií na svete.

PONÚKATE OKREM ÚČTU ZADARMO AJ ĎALŠIE ŠPECIÁLNE PRODUKTY?

Zamestnancom ŽSR radi pomôžeme usporiť na všetkých finančných produktoch, či už ide o účet, kreditnú kartu alebo úvery. Náš hypoúver bol vo finančnej hitparáde vyhlásený za Hypotéku roku 2015. Náš spotrebný úver zasa vlani získal Zlatú mincu ako objav roka.

MÁTE EŠTE NA ZÁVER NEJAKÝ ODKAZ PRE ŽELEZNIČIAROV?

Vezmite si, prosím, svoj posledný výpis z účtu a pozrite sa, koľko ste za svoje bankovanie minulý mesiac zaplatili na poplatkoch. Pravdepodobne to nebude nula. S nami môžete usporiť až stovky eur ročne.

Zavolajte si preto do UniCredit Bank pre svoje U konto bez poplatkov na 0800 14 00 14 a povedzte heslo „ŽSR“ a o všetko ostatné sa postaráme my.

Ďakujeme za rozhovor.

Zašlite nám do redakcie vlastné zaujímavé fotografie a môžete sa stať autormi obálky!

Dnes sú nimi štyria naši kolegovia, ktorí pred odchodom, resp. príchodom do práce zachytili oblohu nad železničnou traťou. Zoltánovi Kollárovi (Trnava) a Ivanovi Hupkovi (Bratislava hl. stanica) sa naskytli krásne pohľady z okien na pracoviskách v skorých ranných hodinách. Výpravkyňa Elenka Liptáková sa na záver zmeny v Prši rozlúčila aj so zapadajúcim slnkom a mesačno - zimnú atmosféru zachytil výpravca Andrej Štompf pred nástupom do nočnej zmeny v Senci.

BRATISLAVA Ivan HUPKA

PRŠA Elena LIPTÁKOVÁ

TRNAVA Zoltán KOLLÁR

SENEC Andrej ŠTOMPF