ROČNÍK XXVI

ŽELEZNIČNÝ SEMAFOR

JÚL 2016

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Modernizácia pokračuje

Pribudli opravené priechody

Extrémne teplá vplývajú aj na infraštruktúru

Foto: Dana SCHWARTZOVÁ

Pozitívne čísla v plnení grafikonu aj hospodárení

Z PORÁD VEDENIA ŽSR

Počas štyroch zasadnutí vedenia v priebehu 25. až 28. týždňa bolo prerokovaných 24 bodov na rôzne témy. Nosnými boli investície, aktuálny stav v železničnej prevádzke, stupeň rozostavania troch modernizačných stavieb. Vedenie tiež riešilo úrazovosť našich zamestnancov, ako aj cudzích osôb v priestoroch infraštruktúry. Pozitívne sú od začiatku roka celkové čísla v plnení grafikonu verejnej dopravy, ako aj hospodárske výsledky firmy, ktoré sa pohybujú v plusových číslach.

Ako informoval vedenie námestník generálneho riaditeľa pre prevádzku Miroslav Kocák, celkové dopravné výkony za 28 týždňov dosiahli 100,19 % v porovnaní s plánom. Pokles sme zaznamenali v porovnaní s rokom 2015 v nákladnej, naopak vzostup v osobnej doprave. Celkové plnenie GVD je od začiatku roka v absolútnom plnení 93,93 %, v podielovom na úrovni 98,86 %. V uvedený týždeň ŽSR realizovali 152 plánovaných výluk v trvaní 1437 hodín a 36 neplánovaných výluk, v trvaní 213 hodín. Od začiatku roka sme zaznamenali už 26 pracovných úrazov našich zamestnancov. Len v 28. týždni sa stalo 10 prípadov úrazov, z toho 5 cudzích osôb, ktorí sa pohybovali nedovolene v priestoroch koľajísk, na miestach, kde je to zakázané a nebezpečné. Námestník GR pre prevádzku tiež informoval o rokovaní so železničnou spoločnosťou Cargo Slovakia ohľadom zvýšeného výskytu incidentov spôsobených ľudským činiteľom spoločnosti. Spoločnosť informovala o prijatých opatreniach na ich zamedzenie. Generálny riaditeľ ŽSR Tibor Šimoni schválil návrh 1. aktualizácie investičného plánu, zabezpečovaného z vlastných zdrojov aktiváciou (hospodárskym spôsobom) na rok 2016, ktorý predložil námestník generálneho riaditeľa pre rozvoj a informatiku Igor Polák. V rámci investícií sa I. Polák venoval aj podrobnej informácii o aktuálnom stave rozpracovaných stavieb modernizácie. U všetkých troch – v II. etape Púchov – Žilina, v III. etape Zlatovce – Trenčianska Teplá, ako aj v Čiernej nad Tisou meškajú práce oproti schválenému harmonogramu prác. ŽSR uvedené riešia so zhotoviteľmi.

Generálny riaditeľ ŽSR informoval, že boli odporučené na schválenie dva projekty z programu CEF, a to projekt Poprad - Lučivná a projekt modernizácie trate Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR vrátane mosta. Na základe dohody s MDVRR boli prehodnotené investičné akcie, v súvislosti so zavedením cieľového GVD 2020/2021. Výsledkom je zoznam 11. investičných akcií s predpokladanými nákladmi 109,8 milióna €. Vedenie tiež schválilo čiastkovú správu z návrhu miest riadenia dopravy a počtu riadiacich pracovísk projektu zavádzania centier riadenia dopravy a diaľkovo ovládaných tratí na sieti ŽSR. Generálny riaditeľ požiadal o správu k ďalšej etape projektu so zapracovaním finančného a časového harmonogramu.

Riaditeľ kancelárie GR Zsolt Varga informoval vedenie o úvodnom stretnutí so zástupcami Bratislavského samosprávneho kraja, MDVRR a zástupcami Magistrátu hlavného mesta v súvislosti s pripravovaným projektom využitia zrušenej železničnej trate Devínske Jazero – Stupava, so zámerom jej možného prebudovania na cyklotrasu. Stretnutia pracovnej skupiny budú pokračovať pod vedením riaditeľa SHM Martina Paluka.

(pav)

Požiar v železničnom múzeu spôsobil nenávratné škody

Iba týždeň po uskutočnení Rendezu 2016 sa v rušňovom depe Bratislava východ stala mimoriadne nešťastná udalosť a tamojší železničiari, ako aj milovníci železnice, sú zarmútení. Zničená národná kultúrna pamiatka, niektoré exponáty s veľkou historickou hodnotou nenávratne stratené a iné nenahraditeľné straty. Toto všetko spôsobil požiar, ktorý tu 25. júna vo večerných hodinách vypukol. Tridsaťpäť hasičov zasahovalo takmer 8 hodín, aj napriek tomu sa škody vyšplhali až na 90-tisíc €. Nie všetky škody sa však dajú vyjadriť číselne.

Horieť začalo v prístavbe veľkej vodárne, ktorá je evidovaná aj ako národná kultúrna pamiatka. Vzhľadom na vysoké teploty sa oheň rýchlo šíril aj ďalej do budovy, kde boli uskladňované náhradné diely potrebné na opravu a údržbu historických vlakov, taktiež aj inštruktážne filmy, z ktorých väčšina je, žiaľ, už nepoužiteľná. Príčinou požiaru je podľa záverov hasičov samovznietenie vplyvom horúceho letného počasia. Na mieste požiaru sa bol pozrieť aj generálny riaditeľ Tibor Šimoni. **„Po pozitívnom ohlase z úspešnej akcie Rendez 2016 je tento požiar ranou pre železnicu, zamestnancov múzea aj nadšencov železničnej histórie. Zadali sme vypracovanie kalkulácie predpokladaných nákladov na sanáciu a následnú obnovu poškodených častí vodárne. Našim cieľom je túto historickú budovu zachovať aj pre budúce generácie,“** povedal Tibor Šimoni.

(pop), foto: pav

Vedúci MDC Michal Tunega ukazuje škody po požiari generálnemu riaditeľovi Tiborovi Šimonimu a Mariánovi Líškayovi z kancelárie GR.

NA OBÁLKE

Typické dovolenkové ciele - cestovanie, vodu, hory predstavuje pohľad na železničnú zastávku Šútovo. Pekné leto želá redakcia.

ŽSR podpísali zmluvu na modernizáciu úseku Púchov – Považská Teplá

Železnice SR podpísali 7. júla 2016 zmluvu na modernizáciu železničného úseku Púchov – Považská Teplá na rýchlosť vlakov do 160 km/hod. Takmer 16-kilometrový úsek zmodernizuje Združenie Nimnica za 364,9 mil € bez DPH. Výstavba tejto prvej etapy modernizácie trate Púchov - Žilina potrvá 40 mesiacov. Združenie Nimnica sa stalo víťazom nadlimitnej zákazky, keďže splnilo podmienky súťaže a ponúklo z piatich uchádzačov najnižšiu cenu. Vedúcim členom združenia je Doprastav, a. s., ďalšími členmi sú TSS GRADE, a. s., Subterra, a. s. a Elektrizace železnic Praha, a. s. Generálnym projektantom stavby je Reming Consult, a. s.

Ide o investične aj technicky najnáročnejšiu stavbu ŽSR od ich samostatnosti. Modernizácia trate pozostáva z prestavby jestvujúcej železničnej dopravnej cesty za účelom zvýšenia jej technickej vybavenosti a použiteľnosti zabudovaním najmodernejších prvkov, a tým skvalitnením a zlepšením jej technických parametrov a ukazovateľov ako celku.

Tento úsek spojí už zrealizovaný úsek VI. etapy (Beluša – Púchov) a realizovanú II. etapu (Považská Teplá – Žilina).

Dokončením modernizácie železničnej trate v úseku medzi Púchovom a Považskou Teplou dôjde k zavŕšeniu modernizácie železničnej trate na ucelenom úseku trate Bratislava – Žilina, kde vlaky budú môcť premávať rýchlosťou do 160 km/hod. Vybudovaním modernej železničnej cesty sa zvýši rýchlosť, komfort, bezpečnosť a plynulosť jazdy, čím sa znížia aj negatívne účinky dopravy na okolité prostredie.

Financovanie stavby je zabezpečené z Operačného programu Integrovaná infraštruktúra 2014 - 2020, Prioritná os 1 - Železničná infraštruktúra (TEN-T CORE) a obnova mobilných prostriedkov. Ide o líniovú stavbu európskeho železničného koridoru.

Stavba je vzhľadom na jej veľký rozsah rozdelená na päť ucelených častí stavby:

1. ŽST Púchov, ŽST Žilina
2. Traťový úsek Púchov - Považská Bystrica
3. ŽST Považská Bystrica
4. Traťový úsek Považská Bystrica - Považská Teplá
5. ŽST Považská Teplá

V rámci uvedenej modernizácie sa vybudujú dva tunely Diel (dĺžka 1082 m) a Milochov (dĺžka 1861 m). Existujúce úrovňové priecestia sa rušia a nahrádzajú cestnými nadjazdmi, podjazdmi alebo len podchodmi pre peších.

Mostné stavby, ktoré sa v rámci stavby vybudujú:

- nové železničné tunely: 2
- nové železničné mosty (vrátane rekonštruovaných): 14
- nové cestné mosty a nadjazdy: 6
- zrušené železničné mosty: 4
- podchody (pre cestujúcich, verejné): 4
- priepusty: 11

V súlade s hlukovou štúdiou sú na ochranu obyvateľstva pred nepriaznivými účinkami z dopravy na viacerých úsekoch navrhnuté protihlukové steny.

(red)

Personálne zmeny vo vedení

Generálny riaditeľ Železníc SR Tibor Šimoni dňom 13. 6. 2016 odvolal z funkcie riaditeľky odboru právnych vzťahov GR ŽSR **Miriam MAJOROŠOVÚ**. Dňa 14. 6. 2016 vymenoval do funkcie riaditeľa odboru právnych vzťahov GR ŽSR **Michala ŠKRIABA**. Do funkcie vedúcej oddelenia metodiky účtovníctva a daní na odbore financovania, účtovníctva a daní GR ŽSR zaradil 1. 6. 2016 **Helenu IĽAŠOVÚ**. Dňa 30. 6. 2016 odvolal z funkcie riaditeľa odboru železničných tratí a stavieb GR ŽSR **Miloslava HAVRILU** a z funkcie riaditeľa OR Trnava **Jána UHNAVÉHO**, ktorého 1. 7. 2016 vymenoval do funkcie riaditeľa odboru železničných tratí a stavieb GR ŽSR. Generálny riaditeľ ŽSR dňom 1. 7. 2016 vymenoval do funkcie riaditeľa Oblastného riaditeľstva Trnava **Milana KUBIČKA** a k tomu istému dátumu zaradil do funkcie zástupcu riaditeľa odboru železničných tratí a stavieb GR ŽSR **Miloslava HAVRILU**. Od 1. 7. 2016 je vedúcou Účelového strediska ŽSR – Účtovného centra Zvolen **Anna BRZOVÁ**. Zmeny nastali aj vo vedení OR Košice. Od 1. 6. je **Pavol KECZER** prednostom sekcie energetiky a elektrotechniky OR Košice. Od 7. 6. 2016 je prednostom sekcie železničných budov **Marek HUDÁK**. Generálny riaditeľ ŽSR Tibor Šimoni dňom 12. 7. 2016 odvolal z funkcie riaditeľa odboru telekomunikácií, informatiky a informačnej bezpečnosti GR ŽSR **Jiřího BALLARINA** a dňom 13. 7. 2016 vymenoval za riaditeľa odboru telekomunikácií, informatiky a informačnej bezpečnosti GR ŽSR **Igora OLEXU**.

Štátni dopravcovia majú nových šéfov

Minister dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Roman Brecely vymenoval nových predsedov predstavenstiev štátneho osobného aj nákladného dopravcu, ktorí zároveň vykonávajú aj funkcie generálnych riaditeľov spoločností.

Novým predsedom predstavenstva a zároveň generálnym riaditeľom akciovej spoločnosti Železničná spoločnosť Slovensko, a. s. je od 18. júna Filip HLUBOCKÝ, ktorý v tejto funkcii vystriedal odvolaného Pavla Gábora. Rezortný minister 7. júla menoval do funkcie predsedu predstavenstva Železničnej spoločnosti Cargo Slovakia, a. s. Martina VOZÁRA, ktorý sa súčasne stal aj generálnym riaditeľom tejto spoločnosti.

Železničná agentúra

Železničná agentúra Európskej únie nahrádza doterajšiu Európsku železničnú agentúru (ERA). Zmena nastala v nadväznosti na nadobudnutie účinnosti technického piliera 4. železničného balíčka EÚ dňa 15. júna 2016.

Cieľom agentúry je prispievať k ďalšiemu rozvoju a účinnému fungovaniu jednotného európskeho železničného priestoru bez hraníc prostredníctvom zaručenia vysokej úrovne bezpečnosti a interoperability železníc, ako aj zlepšenia konkurenčného postavenia železničného sektora. Na dosiahnutie tohto cieľa agentúra predovšetkým prispieva, pokiaľ ide o technické otázky, k vykonávaniu právnych predpisov EÚ zameraných na zlepšenie konkurenčného postavenia železničného sektora prostredníctvom zvýšenia úrovne interoperability železničných systémov. Ďalej prispieva vytvorením spoločného prístupu k bezpečnosti európskeho železničného systému a k vytvoreniu jednotného európskeho železničného priestoru bez hraníc so zaručením vysokej úrovne bezpečnosti.

(O150)

Zmluva na štúdiu realizovateľnosti uzla Bratislava je podpísaná

Práce na štúdii realizovateľnosti uzla Bratislava sa začali, prvým krokom bol podpis zmluvy medzi ŽSR a združením „Uzol Bratislava“. Zmluvná cena nadlimitnej zákazky je 1 298 880 € bez DPH, štúdia by mala byť spolufinancovaná z OPII (Operačného programu Integrovaná infraštruktúra) 2014 - 2020 a jej finálne spracovanie bude známe v auguste 2017.

Štúdia prinesie komplexnú analýzu súčasného stavu a bude riešiť budúcnosť, dopravnú perspektívu, rozvoj, modernizáciu a vzájomné dopravné prepojenia 10 železničných úsekov v Bratislave a okolí, 12 železničných staníc v rámci Bratislavy a 12 medzistaničných úsekov. **„ŽSR poskytnú odbornú súčinnosť prostredníctvom tímu svojich odborníkov. Od začiatku prác na štúdii budeme spolupracovať s mestom a vyšším územným celkom, aby sa ich pripomienky zohľadňovali počas celej prípravy štúdie a nie až následne, po jej ukončení,“** uviedol generálny riaditeľ Tibor Šimoni. Projekt modernizácie železničného uzla Bratislava by mal priniesť množstvo noviniek, jednou z nich je aj budovanie nových železničných zastávok, a to - Bratislava Lamačská brána, Patrónka, Trnávka, Ružinov, zastávka Mladá Garda, Devínska Nová Ves a Vrakuňa. Vybrané železničné stanice budú slúžiť ako prestupné uzly na MHD a na vybraných miestach sa budú rušiť úrovňové križovania cesty a železnice, nahradia ich mimoúrovňové. V rámci štúdie sa bude riešiť aj železničná stanica Bratislava filiálka ako centrálna stanica mesta pre prímestskú dopravu s kratšími nástupišťami umiestnenými v menšej hĺbke pod povrchom a tým aj bližšie k nadväzujúcim zastávkam MHD na Trnavskom Mýte.

(pop)

Memorandum je prvým krokom k obnove nitrianskej stanice

Železničná stanica Nitra sa síce nachádza v krajskom meste a ročne ňou prejde približne 633-tisíc cestujúcich, jej stav je aj po rôznych opravách a vylepšeniach nevyhovujúci. Po viacerých rokovaniach tu ale svitá na lepšie časy, ŽSR podpísali 22. júna s mestom Nitra Memorandum o spolupráci pri obnove tamojšej železničnej stanice.

Rozvoj železničnej dopravy v tomto regióne stúpa a aj to bol jeden z dôvodov uzavretia memoranda. Obnova tejto stanice bude neľahkou úlohou – pozostáva z koľajiska, výpravnej budovy z roku 1876 a ďalších priľahlých budov aj so skladovacími priestormi. Samotné koľajisko má 8 dopravných, 13 manipulačných a 1 odstavnú koľaj. V prvom rade sa vytvorí odborná skupina, ktorej členovia budú nielen odborníci zo železnice, ale aj mesta a iných oblastí. Druhým krokom bude vypracovanie komplexnej štúdie alternatívnych možností riešenia obnovy železničnej stanice Nitra. Štúdia by mala odrážať a zosúladiť budúce potreby ŽSR ako prevádzkovateľa železnice, mesta Nitra a Nitrianskeho samosprávneho kraja v súvislosti s tým, aký bude predpokladaný vývoj dopravy v tomto regióne v najbližších 10 až 20 rokoch aj s prepojením na hromadnú dopravu obyvateľstva. Aj podľa generálneho riaditeľa ŽSR Tibora Šimoniho je dôležité situáciu v Nitre riešiť. **„Železničná stanica Nitra nevyhovuje prevádzkovým kritériám súčasnej doby. Mojou snahou je, aby sme v spolupráci s mestom definovali najvhodnejší variant jej modernizácie a následne začali realizovať konkrétne kroky v tejto oblasti,“** uviedol.

Budúcnosť ŽST Nitra v štyroch variantoch

1. Rekonštrukcia existujúcej budovy ŽST
2. Výstavba novej ŽST na voľných pozemkoch ŽSR
3. Výstavba TIOP (terminál integrovanej osobnej prepravy)
4. Revitalizácia ŽST a okolia

ŽST Nitra je momentálne o krok bližšie k obnove, štúdia ukáže, ktorý variant bude najvhodnejší.

(pop)

Novinári aj verejnosť sa o ŽSR zaujímajú stále častejšie

Odbor komunikácie GR ŽSR zosumarizoval druhý kvartál roku 2016. V priebehu týchto mesiacov (apríl, máj a jún) sme zaznamenali celkovo 335 žiadostí o informáciu. Otázok z médií bolo 180, ďalej to bolo 13 žiadostí o poskytnutie informácie v zmysle zákona č. 211/2000 Z. z. o slobodnom prístupe k informáciám a 142 otázok a podnetov fyzických osôb. Odbor komunikácie ŽSR uverejnil v tomto období spolu 124 tlačových správ, čo je o 57 viac vydaných správ ako v prvom kvartáli tohto roku. Tlačové správy sa zaoberali začatými procesmi verejného obstarávania za jednotlivé týždne, takisto aj nehodovými a mimoriadnymi udalosťami na tratiach ŽSR. Počet tlačových správ, ktoré sa zaoberali rôznymi opravami a rekonštrukciami na tratiach ŽSR s celoslovenskou aj regionálnou pôsobnosťou, stúpol, a to vzhľadom na väčší počet opravných a výlukových prác. Vydané tlačové správy sa zaoberali aj nebezpečnými predmetmi v koľajisku, plánovanou cyklotrasou v úseku Devínske Jazero – Stupava, Medzinárodným dňom bezpečnosti na železničných priecestiach a inými aktuálnymi témami.

(pop)

Obnovené priecestie v Čadci poslúži tranzitnej doprave

Cestná doprava na medzinárodnej trase cez Čadcu do Českej republiky a Poľska zažije najbližšie mesiace krušné chvíle. V čase uzávery diaľničného tunela Horelica až doteraz smerovala všetka tranzitná doprava na obchádzkovú trasu cez poškodený Horelický most. Jeho stav bol ale mimoriadne vážny a namiesto plánovanej rekonštrukcie padlo rozhodnutie, že sa musí celý zbúrať a postaviť nový. Ešte pred uzávierkou mosta Železnice SR obnovili železničné priecestie v blízkosti zastávky Čadca mesto na Ulici A. Hlinku, po ktorej od 16. júla, po začatí búracích prác, vedie dočasná obchádzková trasa.

Železničné priecestie pri zastávke Čadca mesto v minulosti existovalo, ale po vybudovaní malého cestného obchvatu s protioslňujúcou stenou a podchodom bolo v roku 2014 zrušené. Ako ukázal čas a vývoj situácie na Horelickom moste, šlo o predčasné rozhodnutie. Podmienkou začatia búracích prác bolo totiž sprejazdnenie obchádzkovej trasy po Ul. A. Hlinku, vrátane obnovy prejazdu cez železničnú trať. ŽSR v spolupráci so zhotoviteľom stavby AŽD Praha preto počas výluky trvajúcej od 17. do 28. júna zriadili železničné priecestie s priechodom pre peších a vykonali aj úpravu nástupíšť a prístupových chodníkov. Železničné priecestie aj priechod pre peších majú samostatné jedinečné identifikačné čísla a sú zabezpečené najvyšším stupňom zabezpečenia. Riadené sú automaticky jazdou vlaku s väzbou na elektronické zabezpečovacie zariadenia traťového úseku medzi Krásnom nad Kysucou a Čadcou, ako aj oboch železničných staníc. Počas výluky navyše došlo k odstráneniu dvoch výhybiek na žilinskom zhlaví v Čadci. **„Zrušila sa jednoduchá výhybka a o pár metrov ďalej križovatkovú výhybku s prestaviteľnými srdcovkami, ktorá bola často poruchová, nahradila jednoduchá výhybka. Zmenila sa konfigurácia koľajiska, takže obsluhu rušňového depa je možné vykonávať už len z dvoch staničných koľají,“** uviedol Rastislav Čerňanský, prednosta ŽST Čadca. Po zmene konfigurácie zhlavia a doplnení priecestného zabezpečovacieho zariadenia bolo potrebné vykonať aj zmenu softvéru elektronických zabezpečovacích zariadení v železničných staniciach Krásno nad Kysucou a Čadca, ako aj v traťovom úseku Krásno nad Kysucou – Čadca. Celkové investície na obnovu priecestia dosiahli sumu 1 475 514 € bez DPH. Mesto Čadca má záujem o ponechanie priecestia aj po skončení uzávierky mosta Horelica, aby sa v budúcnosti mohlo využiť ako obchádzková trasa pri budovaní diaľnice D3 – druhej tunelovej rúry alebo pri mimoriadnych situáciách.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor a Rastislav ČERŇANSKÝ

Pri sprejazdnení obchádzkovej trasy cez obnovené priecestie bolo potrebné odstrániť aj časť protioslňujúcej steny.

Na priecestí aj priechode pre peších sa montovala celogumová priecestná konštrukcia typu STRAIL.

Súčasťou obnovy priecestia bolo aj vybudovanie prístupových chodníkov.

Zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Žilina využili výluku určenú na sprevádzkovanie priecestia a v stanici Čadca zrušili jednoduchú výhybku na koľaji do depa, ktorú nahradili koľajovým poľom.

Počas prevádzky železničného priecestia je prednosť protiidúcich vozidiel tranzitnej dopravy upravená dopravnými značkami. Rýchlosť v danom úseku je znížená dopravnou značkou na 30 km/h.

Bezpečnejší priechod v Tatranskej Lomnici

Počas prvých júlových dní zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Spišská Nová Ves zdemontovali starý železničný priechod pre peších v Tatranskej Lomnici, aby ho nahradili novým, cez ktorý je prechádzanie cestujúcich komfortnejšie a bezpečnejšie.

Pôvodný priechod sa skladal z viacerých súčastí a rôznych materiálov, ktoré boli opotrebované a technický nevyhovujúce. **„Zriadili sme aj novú priecestnú konštrukciu, aby prechádzanie cez koľaje bolo technicky vyhovujúce a bezpečné, ale aj pohodlnejšie,“** povedal Róbert Novák, vedúci SMSÚ ŽTS TO Spišská Nová Ves. Traťováci pôvodný priechod nielen spevnili novou konštrukciou, ale rozšírili ho aj o úsek nevyužívanej tretej koľaje. Nový asfaltový povrch zvýši bezpečnosť prechádzania cez všetky štyri koľaje. Okrem opraveného priechodu kultúru cestovania zvýši aj nový náter nástupiskových hrán, ako aj úprava zelene v okolí železničnej stanice. Tieto práce boli len prvým operatívnym počinom železničiarov pred plánovanou revitalizáciou nielen Tatranskej Lomnice, ale aj ďalších tatranských železničných staníc a zastávok. Revitalizácia je v štádiu príprav a dohodli sa na nej Tibor Šimoni, generálny riaditeľ ŽSR a Ján Mokoš, primátor Vysokých Tatier na májovom stretnutí. Súčasťou revitalizácie bude napríklad aj bezbariérový prístup a prestavba koľají v Tatranskej Lomnici. Obnovou prejde aj historická budova železničnej stanice, ktorá bola vybudovaná v roku 1895 a do správy ŽSR bola zaradená v roku 1910. Tatranská Lomnica bola prvou osadou, ktorá mala priame železničné spojenie a po roku 1937, kedy bola stanica obnovená, tu pravidelne premávajú vlaky. V súčasnosti prejde železničnou stanicou denne vyše 5-tisíc cestujúcich. Motorové vlaky sem prichádzajú z Popradu po trati normálneho rozchodu a elektrické vlaky po trati TEŽ (Tatranské elektrické železnice).

Tatranská Lomnica je obľúbeným turistickým miestom návštevníkov Tatier a bola prvou osadou, ktorá mala priame železničné spojenie. Od roku 1937, kedy bola stanica obnovená, tu pravidelne premávajú vlaky. V sezóne je ich viac ako 50 denne.

Spevnenie priechodu vykonali traťováci konštrukciou zhotovenou zo starých koľajníc.

Opravený železničný priechod v Tatranskej Lomnici prispel k bezpečnosti a ďalšie úpravy zvýšili kultúru cestovania vo Vysokých Tatrách.

(sch), foto: autorka a Róbert NOVÁK

Medzi Štrbou a Svitom menili podvaly

Na prelome júna a júla bolo v železničnej stanici Štrba naozaj horúco, a to nielen pre vysoké teploty, ale aj pre práce v koľajisku. Prebiehali tu výlukové práce na 1. traťovej koľaji medzi stanicami Štrba - Svit a na nepárnej skupine koľaje v ŽST Štrba. V dňoch od 27. júna do 1. júla tu zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Spišská Nová Ves pod taktovkou správcu železničnej infraštruktúry Františka Jurča menili podvaly.

Počas výluk vymenili 600 ks drevených podvalov za betónové a zriadili bezstykovú koľaj. Dôvodom prác bolo zlepšenie stavu železničnej infraštruktúry a zaistenie požadovanej kvality geometrickej polohy koľaje. Výluku využili traťováci aj na kosenie porastu v blízkosti trate. Výmenu podvalov vykonali vo vlastnej réžii s použitím vlastnej strojovej mechanizácie. V Štrbe, vedľa tretej koľaje pracoval aj Menzi - muck, ktorý čistil a upravoval priekopu. Tá narobila problémy aj po nedávnej prietrži mračien, a tak majú traťováci plné ruky práce s jej odvodnením aj v súčasnosti.

(sch)

Menzi - muck pri práci v tretej koľaji železničnej stanice Štrba.
Foto: Ján ŠTEFKO

Úprava geometrickej polohy koľaje v ŽST Štrba.

LED svietidlá sú čoraz populárnejšie

Moderné svietidlá osvetľujú koľajiská v ďalších troch železničných staniciach na východe Slovenska. Pričinili sa o to zamestnanci SMSÚ EE SZ Košice, ktorí na osvetľovacie stožiare v obvodoch železničných staníc Košice, Kysak a Michaľany osadili celkovo 100 kusov osvetľovacích telies vybavených LED technológiou. Navyše v poslednej menovanej dopravni priestory pre cestujúcu verejnosť osvetlí aj 7 prídavných reflektorov.

Sklápacie stožiare s LED svietidlami prinesú ŽSR úsporu elektrickej energie aj výlukových hodín.

Zamestnanci SMSÚ EE SZ Košice realizovali výmenu svietidiel v železničných staniciach Košice, Kysak a Michaľany z dôvodu vylepšenia intenzity osvetlenia a úspory elektrickej energie. Avšak na košickej osobnej stanici okrem osvetľovacích telies kompletne vymenili aj osvetľovacie stožiare. **„Jestvujúce stožiare typu JŽ ešte zo šesťdesiatych rokov oslabovala korózia v základovej časti. Nahradili sme ich sklápacími stožiarmi, ktoré zjednodušujú údržbu, výmenu svetelných zdrojov a odbúravajú potrebu koľajových a cestných mechanizmov pri opravách,“** povedal Jaroslav Očvár, vedúci SMSÚ EE SZ Košice. Taktiež uviedol, že v Košiciach vymenili 41 stožiarov a svietidiel, čo pri výkone 80 W moderných LED svietidiel v porovnaní s výkonom 400 W alebo 250 W pôvodných svietidiel predstavuje úsporu vyše 60 % spotrebovanej energie. Na elektrine ušetria už aj v Kysaku, kde tiež elektrikári namontovali 37 kusov úsporných LED svietidiel. Zároveň 7 stožiarov typu JŽ nahradili sklápacími s LED svietidlami s pomocnými reflektormi. A do tretice, lúče z 22 kusov moderných LED svietidiel dopadajú už aj na železničnú stanicu v Michaľanoch, kde osvetlenie pre cestujúcu verejnosť skvalitňuje aj 7 prídavných reflektorov. Elektrikári sú z týchto obnov nadšení. Okrem zníženej spotreby elektrickej energie ušetria aj na výlukových hodinách z dôvodu samostatného sklápania nových stožiarov, pri ktorých nepotrebujú zariaďovať napäťovú a koľajovú výluku.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor

Elektromontéri Ján Straka a Aleš Cakl montujú úsporné LED svietidlo na sklápací stožiar.

Sklápací stožiar musí presne sadnúť do pripraveného základu.

Archívne železničné fotografie súčasťou výstavy

Múzeum fotografie slávnostne otvorilo svoju prvú expozíciu v priestoroch Stredoeurópskeho domu fotografie v Bratislave v stredu 1. júna 2016. Výstava je orientovaná na historickú fotografiu. Vzhľadom na to, že ide o novozaložené múzeum, ktoré len začína budovať svoje zbierky, múzeum nadviazalo spoluprácu aj s Archívom ŽSR. Archív zapožičal na výstavu 23 fotografií z výstavby Košicko-bohumínskej železnice z rokov 1871 - 1872. Výstavbe trate je venovaná celá jedna časť výstavy a fotografie sú nainštalované v samostatnej miestnosti. Výstava potrvá do 15. decembra 2016 a otváracie hodiny pre verejnosť sú v utorok až nedeľu od 13,00 – 18,00.

Daša KRČOVÁ

Fotografie staré 145 rokov si môžu návštevníci pozrieť aj vďaka Archívu ŽSR.

Ďalšia nehoda na priecestí

Je až neuveriteľné, že po toľkých nehodách na železničných priecestiach sa stále nájdu vodiči, ktorých od prejazdu priecestím v kritickej chvíli neodradia ani blikajúce červené svetlá a zvuková signalizácia. V Pitelovej sa 30. júna po zrážke s motorovým vlakom druhýkrát narodil aj 32-ročný muž a jeho 19-ročná tehotná spolujazdkyňa.

Za akých okolností sa nehoda v úseku železničnej trate Hronská Dúbrava – Bartošova Lehôtka stala, a aj príčiny zrážky, sú zatiaľ predmetom vyšetrovania. Dá sa však predpokladať, že na základe funkčného zabezpečovacieho zariadenia pochybil vodič. Zlomok nepozornosti ich však mohol stáť život. A sekunda ľahostajnosti mohla zmeniť osud aj ľuďom v motorovom vlaku, ktorý sa po náraze vykoľajil. Trať zostala po nehode značne poškodená až v dĺžke približne 50 metrov. Vlaková doprava sa zastavila a cestujúci boli odkázaní na autobusy. Boli poškodené podvaly, upevňovadlá a narušené koľajové lôžko a geometrická poloha koľaje. **„Deň po nehode bolo vozidlo nakoľajené a po jeho odvezení z trate bolo nutné vymeniť 27 kusov drevených podvalov a poškodené upevňovadlá. Upravené bolo koľajové lôžko a opravená geometrická poloha koľaje strojnou podbíjačkou,“** povedal riaditeľ OR Zvolen Marián Izakovič. Ešte v ten istý deň, v poobedňajších hodinách, bola koľaj sprevádzkovaná s obmedzením rýchlosti na 30 km/hod. Po predpísanej stabilizácii koľaje bude obmedzenie traťovej rýchlosti zrušené. Priecestné zabezpečovacie zariadenie, ktoré vodiča varovalo pred prichádzajúcim vlakom, bolo uvedené do prevádzky zároveň s ukončením výluky.

(ika), foto: J. Ponický, autorka

Len málokto by uveril, že z tejto nehody mohol niekto vyviaznuť živý. Inak ako o zázraku sa ani nedá hovoriť. Muž a žena sa druhýkrát narodili.

Trať zostala po nehode značne poškodená a bolo nutné ju opraviť.

ŽSR ako súčasť filmového festivalu

Medzinárodný filmový festival Trenčianske Teplice ovládol toto mesto počas štyroch júnových dní a jeho súčasťou sa netradičnou formou stala aj železnica. Takmer všetky miesta, v ktorých sa konali umelecké aktivity, premietania či výstavy, boli niečím zvláštne a netradičné. Dve výstavy prekvapili nielen svojim obsahom, ale aj prostredím, návštevníci ich našli v objektoch kultúrnych pamiatok, ktoré sú už dlhodobo uzavreté a opustené. Jednu z nich si bolo možné prezrieť na železničnej stanici, ktorá bola práve pre túto výstavu počas štyroch dní sprístupnená verejnosti. Výstavu vytvorilo združenie Alterna Magica, zoskupujúce profesionálnych výtvarníkov s alternatívnym pohľadom na obyčajný svet. Išlo o multižánrový projekt, takže v objekte mohli záujemcovia nájsť sochy, maľby, odevy aj inštalácie. Originalitu pridal výstave aj fakt, že trať, pre ktorú bola budova železnice v roku 1941 postavená podľa projektu Emanuela Adamca, bola prvou verejne prevádzkovanou elektrifikovanou železničnou traťou na území Slovenska. Počas výstavy oslavovala 107. výročie.

(pop)

Spoločnými silami zveľadili zastávku

Všetko sa dá, len treba chcieť. Tentoraz naše obľúbené heslo platí v Orkucanoch. Budova železničnej zastávky v obci neďaleko mestečka Sabinov v Prešovskom kraji dostala nový vzhľad. Orkucany sú na trati Prešov – Lipany a železničná doprava je tu obľúbeným spôsobom dopravy predovšetkým pre pracujúcich aj študentov.

Pôvodný stav železničnej zastávke Orkucany...

...a stav po oprave.

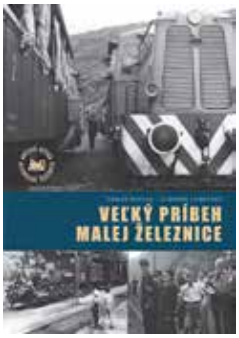
Počas pracovných dní zastavuje vlak v obci v oboch smeroch viac ako 30-krát. Cestujúci sa už dlhší čas sťažovali na nevyhovujúci stav staničnej budovy. Zástupcovia obce a Železníc SR sa tak stretli a po rokovaní dohodli spoluprácu. Jej cieľom bolo, ako spoločným úsilím tento stav zmeniť. Ruku k dielu priložili predovšetkým prešovskí budovári, ale aj elektrikári, ktorí natreli osvetľovacie stožiare a kolegovia z odvetvia OZT sa postarali o nový náter reléového domčeka pre priecestie. Zamestnanci SMSÚ ŽB Prešov pod taktovkou svojho vedúceho Petra Novosada majú na svojom konte už niekoľko takto zveľadených stavieb, za čo im patrí poďakovanie. **„V Orkucanoch sme opravili fasádu, ale aj omietky. Obnovou prešli aj okná a dvere. Opravili a vymenili sme parapety,“** začal s vymenovaním opravných prác Peter Novosad. Nové nátery vonkajších a vnútorných stien ešte voňajú novotou a celkový dobrý vzhľad je aj z natretého oplotenia, ktorý vykonali domáci obyvatelia. Mesto zabezpečilo pracovníkov aj na vyčistenie priestranstva staničky , výrub krovín aj odpadu. Naši budovári sa po niekoľkotýždňových prácach potešili akejsi bodke za vykonanými prácami v podobe nového označenia objektu. Spoločným úsilím sa tak zveľadil majetok ŽSR a zástavka Orkucany už plnohodnotne slúži v prvom rade cestujúcim z obce.

(sch), foto: Peter PLAVČAN

Zamestnanci SMSÚ OZT ZT Košice sa postarali o nový náter reléového domčeka.

Knižné spomienky na košickú detskú železnicu

Po 60. rokoch od svojho vzniku sa detská železnica v Košiciach dočkala prvej komplexnej historickej monografie. Kniha s názvom Veľký príbeh malej železnice približuje míľniky vzniku a prevádzky jedinej dochovanej pionierskej – detskej železnice na území Slovenska a Česka, ktoré zhrnul autorský tandem Tomáš Haviar a Ľubomír Lehotský.



Publikácia približuje čitateľom nielen vznik železničky, ale odkrýva najmä jej fungovanie a zákulisie. Odborným spôsobom opisuje jej históriu opierajúc sa o archívne dokumenty, pričom ju pútavo oživujú príbehy a spomienky pamätníkov a ich potomkov. **„Na začiatku písania knihy som poznal len štyri osoby. Časom sme sa skontaktovali s ľuďmi, ktorí detailne opísali, ako kedysi fungovala detská železnička, ako vyzeral život na staniciach, aké boli vzťahy medzi starými a detskými železničiarmi. Najnáročnejšia bola finalizácia knihy, pretože po oslovení verejnosti nám prichádzali veľmi pekné príbehy, ktoré nám bolo ľúto nepublikovať,“** uviedol spoluautor knihy Ľubomír Lehotský. Cennou súčasťou publikácie je jej obrazová časť, obohatená o takmer 600, prevažne historických fotografií. **„Vďaka ochote mnohých bývalých železničiarov, brigádnikov, pionierov či vtedajších cestujúcich sme získali množstvo originálnych a dosiaľ nepublikovaných záberov z rodinných albumov,“** prezradil Ľubomír Lehotský. Dielo o detskej železnici v Košiciach nie je epochálnym exkurzom do hlbokej minulosti. Jedinečné je najmä príbehom ľudí, ktorí na železničke nechali srdce, kus života i spomienok, ktorí sa pričinili o jej vznik a ktorí o jej existenciu zápasili a zápasia dodnes.

Zľava Katarína Kyselová a Iveta Skubanová, dcéry autora myšlienky detskej železnice Vojtecha Janíka spolu s bývalým mladým železničiarom Igorom Capom, terajším generálnym riaditeľom WGS Košice a autorom knihy a riaditeľom Košickej detskej historickej železnice Ľubomírom Lehotským uhlím a vodou vypravili 6. júna knihu do života.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor

BRATISLAVA HLAVNÁ STANICA

Táto železničná stanica je najfrekventovanejšou osobnou stanicou na ŽSR, a preto bolo jej zaradenie k štandardom jednoznačné. V priebehu posledných 5 rokov sa v tejto stanici zmenilo, a tým aj zlepšilo množstvo vecí.

V roku 2011 sa ukončila revitalizácia všetkých nástupíšť, kam pribudli nové lavičky, odpadkové koše a fontánky s pitnou vodou, ktoré cestujúci ocenili. Zároveň bol vybudovaný nový hlasový a vizuálny informačný systém, zrekonštruovalo sa aj trakčné vedenie celej stanice. **„Zavedením štandardov železničných staníc vznikla nutnosť vykonania značného rozsahu rekonštrukčných prác s vysokými finančnými nákladmi. Najviac takýchto prác je potrebné vykonať v priestoroch staničnej budovy a prístavby,“** hovorí prednosta stanice Pavol Országh. V stanici sa neustále niečo deje. V priestore starého vestibulu boli vykonané opravné práce na umeleckom diele, vymaľovali sa podchody pre cestujúcich, odstránili sa grafity a prestaval sa tiež vstup do vládneho salónika. Čerstvou novinkou sú moderné lavičky a odpadkové koše pred stanicou. Prednostu sme sa spýtali aj na budúcnosť stanice. **„V súčasnej dobe sa finalizujú viaceré projekty. Zavŕšením projektu rekonštrukcie služobného podchodu a vybudovania samoobslužných výťahov na nástupištia sa dosiahne komfortný bezbariérový prístup pre imobilných cestujúcich. Ďalším projektom je rekonštrukcia priestorov nevyužívanej a roky chátrajúcej starej reštaurácie na rozšírenie priestorov pre cestujúcich o ďalší vestibul a čakáreň a zároveň aj zlepšenie prístupu na 6. nástupište a následne rekonštrukcia nového a starého vestibulu,“** hovorí Pavol Országh. Zároveň dodáva, že najväčším problémom pri plnení štandardov sú bezdomovci. Spôsobujú znečistenie priestorov stanice a svojim vzhľadom obťažujú ostatných. Pravidelne sú z priestorov

Nové sektorové lavičky sú pred stanicou od júna.

stanice vykazovaní zamestnancami stanice a políciou, avšak po chvíli sa vracajú späť. Na ničení priestorov stanice sa podieľajú aj vandali. **„Takmer denne v priestoroch stanice nachádzame nové grafity, ktoré na obkladoch s ťažkosťami odstraňujeme v spolupráci s príslušnými SMSÚ. Riešením bude antigrafitový náter, ktorý v budúcnosti plánujeme na steny naniesť,“** vysvetľuje prednosta stanice. Situácia s bezdomovcami a vandalmi sa azda zlepší príchodom novej SBS, ktorá bude mať na starosti dohľad nad dodržiavaním poriadku a bezpečnosti cestujúcich.

(pop)

DIVIAKY

Železničná stanica Diviaky leží v km 283,029 v úseku železničnej trate Zvolen osobná stanica – Vrútky. Je nesamostatnou stanicou pridelenou k železničnej stanici Horná Štubňa. Aj v tejto železničnej stanici sa v rámci štandardizácie urobil poriadny kus roboty a mnohé sa vylepšilo.

V rámci projektu sa vymenila dlažba na krytom nástupišti pre cestujúcich za protišmykovú. Tá volala po výmene už niekoľko rokov. Boli dodané aj nové interiérové aj exteriérové lavičky, ktoré však ešte nie sú v užívaní. Čaká sa na dopieskovanie už spomínanej novej dlažby. Nové sú aj tabule na vývesné cestovné poriadky v čakárni pre cestujúcich a natreté kovové časti zábradlia na rampe a stĺp na vyvesenie vlajky. Podľa slov vedenia stanice je potrebné ešte opraviť a nastriekať fasádu na sklade. V čakárni, v priestoroch dopravnej kancelárie a šatni výpravcov sú opadané celé kusy omietky a cítiť tu vlhkosť a pleseň. **„Najväčším problémom, ktorý nás trápi, je vlhkosť celej budovy. S tým súvisí vymaľovanie vnútorných stien v budove, najskôr sa však musí vyriešiť problém s vlhkosťou budovy, inak to nemá význam,“** povedala Renáta Kršáková, dopravná námestníčka zo ŽST Horná Štubňa. **„Sme optimisti a dúfame, že po realizácii odvlhčenia budovy sa zlepší pracovné prostredie našich zamestnancov, ale aj spríjemní priestor pre cestujúcich,“** dodala námestníčka.

Vestibul čakárne NŽST Diviaky.

Nové lavičky ešte čakajú na svoje užívanie vo vestibule stanice.

(ika), foto: autorka

KRÁSNO NAD KYSUCOU

Pre účely plnenia štandardov bolo z obvodu OR Žilina vybraných celkovo 15 železničných staníc. Štrnásť sme už predstavili, takže zostala už len posledná - v Krásne nad Kysucou. Štandardy v tejto stanici, nachádzajúcej sa na modernizovanej časti trate Žilina – Čadca, sú kontrolované od 1. júla 2016.

Aj keď si vo vestibule sem-tam „zdriemnu“ nejaké osoby, jeho interiér je vďaka starostlivosti zamestnancov čistý.

Tak ako v iných staniciach na zmodernizovaných tratiach, aj v Krásne nad Kysucou boli vybudované nové zariadenia železničnej infraštruktúry. Cestujúcej verejnosti slúžia nástupištia s modernými prístreškami a mimoúrovňovým prístupom - podchodom, ktorý je vybavený aj výťahmi pre telesne postihnutých. Vo vestibule vybavenom lavičkami si síce občas „zdriemne“ nejaký necestujúci, ale vestibul je vďaka obnoveným maľbám stien a starostlivosti zamestnancov stanice čistý a pôsobí príjemným dojmom. Odstupom času po modernizácii sa na niektorých objektoch začali objavovať drobné chyby, ktoré postupne odstraňujú zamestnanci jednotlivých technických sekcií. **„Najväčšiu pozornosť si vyžadujú budovy v stanici. Na výpravnej budove sú problematické dažďové žľaby, ktoré sú ukryté za dreveným obkladom, a tak je sťažená ich kontrola a údržba. Ich nefunkčnosť sa prejavuje zatečením fasády a dreveného obkladu.**

Výpravnú budovu poškodzujú problematické dažďové žľaby.

Vzhľadom na rozsah poškodenia riešime túto situáciu opravou žľabov, zvodov a následne exteriéru budovy z externého prostredia. Ostatné budovy v obvode stanice, najmä znečistené vonkajšie omietky, opravujú zamestnanci SMSÚ ŽB Žilina,“ uviedol Jozef Krajčovič, prednosta sekcie ŽB OR Žilina. Spomenul aj potešujúci fakt, že napriek pomerne veľkému množstvu objektov, v stanici takmer nevidieť grafity. Takýto stav ale nemá byť výzvou pre nádejných umelcov. Je to len radostné konštatovanie, pretože i bez nich je potrebné vyvinúť nemalé úsilie na udržanie štandardov v tejto a ostatných staniciach.

(balky), foto: Jozef KRAJČOVIČ

Kvetinová výzdoba, nové nátery a odpadkové koše zvýšili kultúru cestovania v Spišskej Novej Vsi.

Pôvodné stojany prešli renováciou a pribudli aj nové cyklostojany. V Spišskej Novej Vsi sú naozaj využívané.

SPIŠSKÁ NOVÁ VES

Železničná stanica v Spišskej Novej Vsi je jednou zo staníc v obvode OR Košice, kde sa uplatňujú štandardy. Aby sa však mohli kontrolovať, bolo potrebné mnohé zmeniť a opraviť. Prednosta stanice Oleg Varga je rád, že sa za výdatnej pomoci budovárov aj traťovákov podarilo už veľa urobiť.

Jednou z väčších úprav, ktoré vylepšili dobrý dojem z okolia staničnej budovy, bola úprava parkovacích plôch medzi budovami. Potešujúca je aj oprava nástupiskových hrán pri prvej a druhej staničnej koľaji a vybudovanie novej nástupiskovej hrany pri tretej staničnej koľaji. Pod tieto kroky sa podpísali šikovné ruky spišsko-novoveských traťovákov. **„V minulom roku sa nám podarilo aj za pomoci mesta Spišská Nová Ves vymaľovať oplotenie a lavičky. Staré poškodené lavičky sme vyradili a niektoré aj zrenovovali,“** hovorí Oleg Varga aj o spolupráci s mestom. K dobrému vzhľadu stanice prispieva kvetinová výzdoba, ktorú sa na stanici darí už niekoľko rokov obnovovať a udržiavať vďaka zamestnancom stanice, ktorí vždy priložia ruku k dielu. Zlikvidoval sa aj schátraný pomník v parčíku a zrenovovali sa stojany na bicykle. Staré prešli renováciou, ale v rámci štandardov pribudli aj nové cyklostojany. Opravy fasády, okien a dverí, ako aj nové nátery umocnili dobrý dojem z poriadku v budove a okolí železničnej stanice Spišská Nová Ves.

(sch), foto: autorka

Nová nástupisková hrana pri tretej staničnej koľaji slúži v Spišskej Novej Vsi od minulého roku.

Extrémne teplá trápia ľudí aj koľajnice

Aj tohtoročné doterajšie extrémne teplo dalo zabrať už hádam každému. Svoje si užili a užívajú aj zamestnanci ŽSR v prevádzke, v kanceláriách, vo vlakoch. My sme sa pozreli na teplo a prácu železničiarov, aj na železničnú dopravu a dopad tepla na ňu.

Každý o práci v extrémnom teple vie povedať svoje, a tak sme nehľadali, kto to má najťažšie, ale vyzvedali sme, ako si s vysokými teplotami poradíte vo svojich podmienkach. Pohľad na teplomer v dopravnej kancelárii v Krompachoch, kde sa okolo poludnia šplhali teploty nad tridsiatku a v koľajisku to bolo takmer päťdesiat, hovorí za všetko. Pod Tatrami naši traťováci počas teplých dní ako tak zvládli ochranný odev, ale v Čiernej nad Tisou to už bolo neúnosné. Aj pracovná zmena v neklimatizovanej kancelárii nie je med lízať. Teplota nad 33 stupňov pritom nie je žiadnou výnimkou počas letných dní. Klimatizácia nie je automatickou výbavou každej miestnosti aj keď tento rok ich pribudlo pomerne veľa. Vybavené sú ňou už nielen špecializované pracoviská, kde si prístrojové vybavenie vyžaduje stálu primeranú teplotu, ale pribudli aj do mnohých dopravných kancelárii či na dispečerské pracoviská. Na niektorých pracoviskách však na ich prevádzku iba túžobne čakajú, keďže si to vyžaduje určité stavebné úpravy na vypúšťanie teplého vzduchu. Stále platí a dôležitým faktorom je pitný režim. Ak teplota v letnom období dosiahne teplotu viac ako 30 stupňov Celzia a hygienik zistí na základe rozboru zdravotne nevyhovujúcu vodu, alebo ak sa na pracovisku pitná voda nenachádza, zamestnanec má v takýto deň nárok na poukážku v hodnote 0,60 €. Rovnako sú na tom ale aj tí zamestnanci, ktorí pracujú v sťažených poveternostných podmienkach.

PRAVIDELNÉ PREHLIADKY NA TRATI

V horúcom počasí je potrebná aj zvýšená kontrola na určených traťových úsekoch. Teplotná pochôdzka sa vykonáva pri predpoklade zvýšenia teploty koľajníc nad 40 °C, alebo ak je teplota vzduchu nad 28 °C. Zvýšená pozornosť sa venuje predovšetkým náhlym zmenám smerovej a výškovej polohy v krátkom úseku koľaje, ktoré môžu byť príznakom začínajúceho vychýlenia alebo vybočenia koľaje, okoliu pevných miest a úsekom, v ktorých bola v predchádzajúcom období narušená stabilita koľaje opravnými prácami. Aby sa predišlo nežiaducim vplyvom teploty na stabilitu koľajového roštu, a to konkrétne výškovým a smerovým chybám a prípadnému vybočeniu koľaje, obmedzujú sa v čase vysokých teplôt udržiavacie práce tak, aby bola zabezpečená bezpečnosť prevádzky. Taktiež v prípade vysokých teplôt dochádza z bezpečnostných dôvodov k zrušeniu výluk, v ktorých boli plánované práce znižujúce stabilitu koľajového roštu, prípadne sa práce a výluky operatívne presúvajú do nočných hodín, kedy je predpoklad zníženia teploty a taktiež zníženia nepriaznivých teplotných účinkov na stabilitu koľajového roštu.

AJ TRAKČNÉ VEDENIE POD KONTROLOU

Rovnako sa kontrolujú aj jednotlivé súčasti trakčného vedenia, ktoré sú vystavované extrémnym teplotám. Mimoriadne prehliadky, kedy teploty stúpajú nad 30 °C, sú zamerané najmä na stav nájazdov na trolejových výhybkách, pohyblivých kotvení nosného lana a trolejového drôtu, úsekových deličov, napájacích vedení a trakčného vedenia na koľajových spojkách. V 25. týždni sme na tratiach ŽSR v dôsledku vysokých teplôt zaevidovali 3 prípady deformácie koľaje, tzv. vybočenie. Dňa 24. júna to bolo na trati Žarnovica – Nová Baňa a Zlatno – Poltár a 2. júla na trati Šaľa – Galanta. Takéto poruchy, súvisiace s geometrickým usporiadaním traťovej koľaje, si kvôli zachovaniu bezpečnosti vyžadujú vylúčenie koľaje z prevádzky. V 14 prípadoch bolo nutné okamžite zaviesť zníženú rýchlosť vlakov na rizikových miestach.

(sch)

Na otázky o ochrane zdravia pri extrémnych horúčavách počas práce nám odpovedala Katarína Záňová, verejný zdravotník pracovnej zdravotnej služby NOVAPHARM, s.r.o.

AKÉ JE ODPORÚČANÉ MNOŽSTVO TEKUTÍN?

Pri bežných činnostiach potrebuje človek prijať 2 - 3 l tekutín denne. Pri zvýšenej námahe, ťažkej fyzickej práci, strese, v horúcich dňoch a pri práci vo výrobných prevádzkach, kde je vysoká teplota potrebuje človek nahradiť nadmernú stratu vody. Vtedy by sa mal príjem tekutín zvýšiť na 4 - 5 l za deň. Počas pracovnej doby nie je možné nahradiť celý objem stratenej vody. Za pracovnú zmenu sa odporúča nahradiť stratu vody v objeme cca 1,5 l, pri práci vo vonkajšom prostredí až 2,5 l. V dopĺňaní tekutín sa musí pokračovať aj po ukončení pracovnej zmeny.

AKÉ SÚ POVINNOSTI ZAMESTNÁVATEĽA PRI ZABEZPEČOVANÍ PITNÉHO REŽIMU?

Zamestnávateľ je povinný zabezpečiť pre zamestnancov pitný režim tak, aby zamestnancom bolo v dostatočnom množstve umožnené dopĺňanie tekutín a minerálnych látok stratených pri práci. Pri záťaži teplom je základom poskytovanie pitnej vody na mieste výkonu práce. V legislatívou stanovených prípadoch je súčasťou pitného režimu aj podávanie minerálnych nápojov. Minerálne nápoje zamestnávateľ poskytuje zamestnancovi, ktorý dlhodobo vykonáva prácu zaradenú do triedy 1b až 4 (do triedy 1b patrí ľahká manuálna práca v sede s činnosťou rúk a ramien, prenášanie malých bremien) a ak sú splnené podmienky pre skrátenie času práce (rizikové práce) alebo ak zamestnanec vykonáva dlhodobú prácu na vonkajšom pracovisku počas mimoriadne teplých dní (mimoriadne teplý deň je deň, keď teplota vonkajšieho vzduchu nameraná v tieni dosiahne teplotu vyššiu ako 30 °C). Zamestnávateľ zabezpečuje pri záťaži teplom prostredníctvom pitného režimu náhradu najmenej 70 % tekutín stratených počas pracovnej zmeny potením a dýchaním.

Meranie teploty 24. júna v koľajisku v Mníšku nad Hnilcom. Pred poludním sa teplota šplhala k päťdesiatke. Foto: Bohuslav VEREŠČÁK

NAŠA ANKETA:
Ako zvládate letné horúčavy v práci?

Dáša KRČOVÁ,
vedúca referentka špecialistka, odbor krízového riadenia a ochrany GR ŽSR

Leto v archíve je jedným z najpríjemnejších ročných období. Archív sa nachádza v suteréne budovy GR ŽSR a napriek tomu, že sú tu okná, slnko sem nesvieti, a preto je tu celoročne nižšia teplota. V zimnom období sa tu, samozrejme, kúri, na jeseň a na jar je potrebné občas zapnúť externý radiátor. Od ostatných zamestnancov v budove sa dosť líšime, pretože v lete nosíme svetre, aby nám nebola zima. Horšie je to, keď sa pozabudneme a zo suterénu vyjdeme oblečení v tých svetroch a v ponožkách, lebo je to teplotný šok.

Miloslav MAGDA,
výpravca NŽST Krompachy

Všetci sme sa potešili, že budeme mať klimatizáciu, avšak zatiaľ nie je namontovaná, takže zatiaľ len túžobne očakávame, kým sa tak stane a užijeme si vychladenú dopravnú kanceláriu. Tá sa totiž cez presklenú stenu dokáže počas slnečných dní riadne nahriať. Vtedy nepomáhajú ani žalúzie a každý si pomáha ako môže. Ja nechávam otvorené dvere na chodbu smerom do vnútra staničnej budovy, kde je vždy chladnejšie a dodržiavam samozrejme pitný režim. Verným pomocníkom je aj ventilátor, ktorý aspoň rozprúdi, i keď horúci, vzduch.

Karin GÁLOVÁ,
referentka skladového hospodárstva CLaO, ŽST Banská Bystrica:

Ja teplo milujem, ale vysoké teploty v práci musí človek riešiť a byť pripravený. Ja to robím tak, že dodržiavam pitný režim, zvyknem si kúpiť červený melón, dám ho do chladničky a postupne z neho počas dňa ujedám. Okenné žalúzie mám zatiahnuté, ale okno musím mať otvorené. Myslím si, že leto a teplo si treba užiť, lebo je krátke a zima je tu hneď.

Richard HORÁL,
prednosta ŽST Kraľovany

Staničná budova v Kraľovanoch je po stavebnej stránke vyriešená tak, že vytvára znesiteľné podmienky pre mňa a prevádzkových zamestnancov aj počas horúcich dní. Klimatizáciu môžu využiť výpravcovia v staniciach Kraľovany, Párnica a Turany. Nezávideniahodné služby absolvujú v horúcich letných dňoch signalisti a výhybkári na svojich pracoviskách v Kraľovanoch, Turanoch, Párnici a aj v Medzibrodí nad Oravou. Pred priamou slnečnou žiarou a horúčavami sa môžu brániť iba zaclonením okien, neustálym vetraním a ventilátorom. Tam, kde nie je prívod pitnej vody, zabezpečujeme dodávky balenej vody, čo je však štandardom počas celého roka.

STALO SA...

V úseku Lučenec – Tomášovce nové koľajnice

V železničnom úseku Lučenec – Tomášovce v posledných júnových dňoch vymieňali koľajnice. Traťováci z Jesenského to stihli počas troch dní. Okrem toho vymenili aj upevňovadlá za účelom obnovy bezstykovej koľaje a zabezpečenia rámovej tuhosti. Zváranie mala na starosti firma TSS Grade, a. s.

(ika)

Traťováci z Jesenského a Juraj Panica pri práci s motorovou uťahovačkou na trati Lučenec – Tomášovce.

Opravené železničné priecestie v Radvani nad Laborcom

Zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Prešov zrealizovali v dňoch 6. a 7. júla opravu železničného priecestia (s jedinečným identifikačným číslom JIČ SP 1383) situovanom v km 90,417 v Radvani nad Laborcom.

Dôvodom opravných prác na priecestí bol zlý technický stav železničného zvršku a priecestnej konštrukcie. Traťováci zdemontovali starú priecestnú konštrukciu, odstránili pôvodné koľajové lôžko. Zriadili nové koľajové lôžko, následne vykonali pokládku koľajového poľa a zriadili novú asfaltovú priecestnú konštrukciu. Nakoniec novým asfaltom obnovili nábehy cestnej komunikácie k priecestnej konštrukcii, ktorý zabezpečil plynulý a bezpečný prechod cez železničné priecestie. Opravné práce sa realizovali vo vlastnej réžii a s použitím vlastnej strojovej mechanizácie.

(sch)

Na Kysuciach menili podvaly

Dňa 12. júna začali zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Žilina so súvislou výmenou podvalov v úseku železničnej trate medzi dopravňami Vysoká nad Kysucou – Makov. Práce ukončili 17. júna.

Počas nepretržitej výluky vykonali súvislú výmenu podvalov v traťovej koľaji medzi dopravňami Makov a Vysoká nad Kysucou, ako aj na prvej koľaji vo Vysokej nad Kysucou. Dôvodom týchto prác bolo zlepšenie stavu železničnej infraštruktúry a zaistenie požadovanej kvality geometrickej polohy koľaje. Dokopy na vyše 400-metrovom úseku železničnej trate vymenili traťováci 665 kusov pôvodných drevených podvalov za betónové. Zároveň upravili smerovú a výškovú geometrickú polohu koľaje spolu so štrkovým lôžkom. Výluku využili aj na kosenie.

(balky)

Zrekonštruované priecestie v Bardejove

V dňoch 11. a 12. júla 2016 opravili zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Prešov železničné priecestie v Bardejove s jedinečným identifikačným číslom JIČ SP 2253, ktoré je situované v km 43,734 v Bardejove. Dôvodom opravných prác na priecestí bol zlý technický stav železničného zvršku a priecestnej konštrukcie. Prešovskí traťováci zdemontovali starú priecestnú konštrukciu, odstránili pôvodné koľajové pole v dĺžke 20 metrov, vybagrovali zbahnené koľajové lôžko a po zhutnení zemnej pláne zriadili nové koľajové lôžko. Následne vykonali pokládku koľajového poľa a zriadili novú asfaltovú priecestnú konštrukciu. V záverečnej fáze novým asfaltom obnovili nábehy cestnej komunikácie k priecestnej konštrukcii, čím sa zabezpečil plynulý a bezpečný prechod cez železničné priecestie. Opravné práce sa realizovali vo vlastnej réžii a s použitím vlastnej strojovej mechanizácie. Výluka si vyžiada počas obidvoch dní aj náhradnú autobusovú dopravu medzi stanicami Bardejov a Raslavice.

(sch)

Popadané stromy potrápili elektrikárov aj traťovákov

Príroda nielen v zime, ale aj v lete intenzívne ukazuje železnici svoju silu. V júni potrápil železničiarov takmer na celom území Slovenska silný vietor, búrky a stromy popadané na trať. Mimoriadne nasadenie ukázali aj trnavskí elektrikári a traťováci počas prvého letného víkendu, kedy v úseku Smolenice – Dúbrava spadol na trať strom a poškodil trakčné vedenie. Do stromu následne narazil prechádzajúci osobný vlak a naši zamestnanci mali o dlhé hodiny a dni práce na trati postarané.

Poškodené trakčné vedenie dalo zamestnancom OR Trnava poriadne zabrať počas celého víkendu.

Hneď po vzniku udalosti, v piatok 24. júna o 16,24 hod., avizoval elektrodispečer zamestnancov SEE OTV Trnava, že došlo k mimoriadnosti. Bolo to chvíľu predtým, ako im končila denná zmena, ale ani sekundu neváhali a vybrali sa na miesto. Zaistili pracovisko a začali osobný vlak uvoľňovať. Po nástupe na nočnú zmenu ich vystriedali kolegovia zo SEE OTV Bratislava a Nové Zámky, ktorí sa ihneď pustili do práce a vlak od konárov a častí trakčného vedenia nakoniec uvoľnili. Za sekciu ŽTS sa na miesto hneď po nehode dostavili zamestnanci z domácej pohotovosti a pracovali na odstraňovaní 35 metrového spadnutého buka, ktorý rástol na pozemku štátnych lesov vo vzdialenosti približne 30 metrov od koľaje. S kolegami elektrikármi uvoľnili koľaj, vytvorili zjazdný priechodný prierez pre vlaky vedené nezávislou trakciou, čím sa ukončila koľajová výluka. Trakčné vedenie však mohli začať opravovať až nasledujúce ráno, najprv bolo nutné potrebný materiál pripraviť a priviezť. Počas dňa toho stihli naozaj veľa a do nástupu nočnej zmeny boli vyzbrojené stožiare ramenami, vymenené izolátory, natiahnuté nosné lano a trolejový drôt. V nedeľu v noci o 00,45 hod., po troch prestriedaných zmenách elektrikárov, si všetci už takmer vydýchli a s opravou pomaly končili. Príroda to však opäť zariadila inak. Prišla búrka so silným vetrom a vplyvom toho na trať v mieste opravy spadli dva stromy a tým bola doterajšia práca zničená. Privolali na miesto kolegov z traťového odvetvia a začali opäť odznovu. Ďalšia oprava trvala 24 hodín, po únavných dňoch a dlhých hodinách tvrdej práce bola v pondelok v noci o 01,00 hod. koľaj vrátane trakčného vedenia daná do prevádzky.

Vplyvom počasia a silného vetra bol poškodený nielen vlak, ale aj železničná infraštruktúra.

(pop)

Ďakujeme!

Počas vyššie popisovanej udalosti, ktorá sa dokonca na druhý deň zopakovala a spôsobila nemalé škody, ukázali trnavskí železničiari svoju zanietenosť a pracovné nasadenie. Všetky práce súvisiace s odstránením nehody riadil dispečersky aparát OR Trnava a vedúci zamestnanci SEE. Počas odstraňovania následkov sa za odvetvie EE v denných a nočných zmenách vystriedalo 62 zamestnancov, ktorí odpracovali celkovo 678 a pol hodiny. Na odstraňovaní spadnutého stromu pracovali štyria zamestnanci odvetvia ŽTS, ktorí boli privolaní z domácej pohotovosti.

Cestná nehoda v Lipanoch spôsobila škody aj na železnici

Dňa 20. júna sa stala v úseku Lipany – Pusté Pole cestná dopravná nehoda, ktorá spôsobila nemalé škody na železničnej infraštruktúre. Autá sa zrazili na železničnom priecestí v km 50,052 a následne návestný majster zistil, že stojan priecestného zabezpečovacieho zariadenia je úplne vyvrátený. V dôsledku tejto nehody bola prerušená doprava takmer na hodinu a pol a škody na infraštruktúre predbežne vyčíslené na 8 000 €.

(pop)

Železničná nehoda preverila schopnosti záchranárov

Zdá sa, že areál košického mostného obvodu v Margecanoch sa zapáčil organizátorom medzinárodného záchranného cvičenia GL Rescue. Po roku bol totiž opäť dejiskom naaranžovanej nehodovej situácie, na ktorej si dobrovoľnícke a profesionálne záchranárske tímy preverili svoje fyzické a psychické schopnosti, správnosť vykonávaných postupov aj vzájomnú koordináciu.

Záchranári transportovali zranené osoby zo železničného vozňa cez vytvorený otvor.

Organizátori podujatia dokonale využili ponúknutý priestor s koľajami, na ktorom pre účastníkov cvičenia znova pripravili reálnu nehodovú situáciu zo železničného prostredia. **„Nasimulovali sme zrážku troch osobných áut so železničnými vozidlami. Hasiči a záchranári museli zranené osoby zabezpečiť, vystrihnúť z vrakov, ošetriť a transportovať do bezpečia. Do jedného vagóna bolo potrebné strihať otvor, aby sa dostali k zraneným. Psovodi so svojimi štvornohými zverencami hľadali zranených, ukrytých v podzemných kanáloch žeriavu. Najnáročnejší bol ale úraz elektrickým prúdom na žeriave, kde bola použitá horolezecká technika,“** uviedol Stanislav Králik, riaditeľ cvičenia. Miesto nehody bolo vyhradené pre organizátorov, zasahujúcich profesionálov aj dobrovoľníkov v kombinézach, ale aj zranených figurantov, ktorých predstavovali žiaci miestnych základných škôl. Železničná nehoda bola len jedna z viacerých nasimulovaných nehôd, ktoré organizátori prichystali pre účastníkov akcie počas 5-dňového komplexného cvičenia. Na záchranárov čakali zranení po páde na motokrosovej trati, alebo po zrážke áut na tuningovom stretnutí, svoje schopnosti preverili aj pri nočnej zrážke áut v starom Bujanovskom tuneli. Zasahovali aj v bani, na starom opustenom vleku v Gelnici, alebo pri cyklistických pretekoch na strmom svahu. Náročné cvičenie vyvrcholilo hromadnou zrážkou nákladných a osobných áut. Aj keď niektoré situácie vyzerali absurdne, organizátori pri ich príprave vychádzali z reálneho života a snažili sa pripraviť rôznorodé zásahy od hromadných nehôd s veľkým počtom zranených až po rôzne chytáky, pri ktorých mali zranení figuranti napríklad vnútorné zranenia, alebo boli v bezvedomí a nekomunikovali so záchranármi.

Martin BALKOVSKÝ, foto: autor

Na každý pohyb záchranárov dozerali odborní komisári.

Stret auta so železničným vozidlom, hoc aj nasimulovaný, vyzerá vždy hrozivo.

Prenos zranených si vyžadoval maximálne sústredenie, nasadenie a synchronizáciu záchranárov.

Najnáročnejší bol úraz na žeriave, pri ktorom bola použitá horolezecká technika.

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 JÚNOVEJ FOTOHÁDANKY JE:
Slavošovský tunel

VÍŤAZOM SA STAL A VECNÚ CENU ZÍSKAVA:
Jozef MELEGA zo Spišskej Novej Vsi

BLAHOŽELÁME!

Hurá na prázdniny!

Miroslav Deglovič a 3. D trieda zo ZŠ Pavla Marcelyho na Drieňovej ulici 16 v Bratislave patria medzi našich pravidelných čitateľov. Deti spolu s učiteľom nám občas urobia veľkú radosť tým, že nám zašlú do redakcie aj milé príspevky, fotografie, básničky a kresby o ich blízkom vzťahu k železnici. Koncom školského roka sa napríklad previezli vláčikom Tomášom do čokoládovne a užili si aj výlet v Čiernom Balogu, kde sa vozili Čiernohronskou železnicou a symbolicky sa tak priviezli na prázdniny. Teší nás ich záujem o železnicu a pánovi učiteľovi ďakujeme, že náš časopis využíva aj ako učebnú pomôcku.

(red)

RÝCHLOVLAK

Po koľajach rýchlo letí,
mávajú mu všetky deti.
Letí ako strela, vystrelená z dela.

Hanka HAMID, 3. D

Sofia FILIPOVIČOVÁ, 3. D

Šéf vyčíta zamestnancovi:
- Človeče, vy pomaly robíte, pomaly chodíte, pomaly myslíte. Je vôbec niečo čo vám ide rýchlo?
- Áno ...

tajnička.

				Pomoc: Aida, af, ala, bon, bonus	zhotovil šitím	decht (hovor.)	abfarad (zn.)	staroveké Grécko	**Pomoc: Helada, lieň, pant**	vesmír	pozostatok stromu	včelí príbytok, včelín	git	Verdiho opera
				federálny štát USA					ovládne, skrotí					
				1					**2** druhá					
				irídium (zn.) striebro (zn.)			kaprovitá ryba súvislé rastlinstvo					anglické muž.meno predloha		
Jozef Vysočani	dusno, horúco	motýľ, po česky	arabský člen primát			tráva ostrica lesný listnatý strom					dom.meno Olympie predložka (nad)			
dymová clona, exhalát					dopraví, pridá terénne preteky					dodatok v liste býv. tuzex. poukážka			vampír	bez pomoci iných, samotná
pravosláv-ny kňaz				sliepka krídlo (odb.)					osobitná odmena časť celku					
astát (zn.)			ázijský vozík citoslovce smiechu					pradenina a iné (skr.)						
3						**4**								
inými slovami						ihličnatý strom				domácke meno Dariny				

Rozkvitnuté Margecany sa ľudom páčia

Krásne kvetinové záhony upútajú všetkých, ktorí navštívia železničnú stanicu v Margecanoch. Parčíky, ako tieto upravené plochy ohraničené bielymi kameňmi nazývajú miestni zamestnanci, boli ešte donedávna zanedbané a zarastené. Na ich radikálnej zmene majú najväčší podiel dve dámy, robotníčky v doprave – Viera Fottová a Alena Mondryová. Zhodne tvrdia, že nepotrebovali žiaden veľký projekt, iba popustili uzdu fantázii, využili skúsenosti z vlastných záhrad a predstava, akoby mohli parčíky vyzerať, bola na svete. **„V rámci štandardov sme si chceli našu stanicu zveľadiť a kvetinami ju oživiť. Niektoré kvety sme zakúpili, niečo priniesli z vlastných záhrad a dokonca nejaké kvetiny nám doniesli aj cestujúci,“** uviedli svorne. Žiaľ, niektoré rastlinky sa niekoľkým jednotlivcom páčili natoľko, že ich jednoducho ukradli. Takých prípadov bolo našťastie málo a cestujúci sa môžu stále kochať farebnou hrou kvetín. S prácou dám je nadmieru spokojný aj prednosta stanice Cyprián Rychnavský. Ľudia si totiž parčíky fotia aj chvália. Opäť sa však potvrdilo, že ak sa chce, všetko sa dá, dokonca aj za málo peňazí.

(balky)

Prednosta stanice Cyprián Rychnavský (v strede) je s dielom dám spokojný. Neraz pracovali vo voľnom čase a pridali sa aj ďalší kolegovia. Stálo to za to, rozkvitnuté parčíky sa ľudom páčia.

Alena Mondryová (vľavo) a Viera Fottová do záhonu zakomponovali aj prútený rušeň so sirôtkami.

Vandali aj v Banskej Bystrici a Brezne

Železničné stanice Banská Bystrica a Brezno nie sú výnimkou a s neprispôsobivými cestujúcim majú svoje skúsenosti. Aj v týchto staniciach úradujú opilci, bezdomovci a vandali.

„V Železničnej stanici Banská Bystrica sa aj my stretávame s vandalmi. Poškodzujú nové lavičky, odpadkové koše, strhávajú vývesky, odcudzujú hliníkové časti madiel do podchodu, skrutky. Výnimkou nie sú ani útoky sprejerov,“ povedala prednostka ŽST Banská Bystrica, Jarmila Kornietová. Ako však prednostka dodala, ide skôr o ojedinelé prípady, keďže v budove sídli oddelenie policajného zboru a s pomocou polície sa dajú prípady poškodzovania eliminovať. **„Ale máme zastávku v Šalkovej, kde je zdevastovaná nielen bývalá výpravná budova, ale vandali sa podpísali už aj pod novší prístrešok pre cestujúcich,“** bezútešne konštatuje prednostka. V Banskej Bystrici je však problém okrem vestibulu aj s priestormi okolo budovy „releovky“, kde každý deň vyspávajú neprispôsobiví občania. Výdatne im v tom pomáha množstvo alkoholu. Situáciu by podľa vedenia stanice pomohlo vyriešiť oplotenie celého priestoru a osadenie tabúľ so zákazom vstupu. Rovnako, ako banskobystrická železničná stanica, aj tá v Brezne má svoje negatívne skúsenosti s vyčíňaním cestujúcich. **„Predovšetkým po piatku a sobote vyzerá vestibul stanice strašne,“** hodnotí situáciu prednosta breznianskej stanice Ivan Janovec. Ťažiskom tejto lokality je podľa našich informácií klub, ktorý s obľubou navštevujú ľudia aj zo širšieho okolia. A práve podgurážená mládež, ktorá cestuje naspäť do svojich domovov, tu robí najväčší neporiadok. Veď posúďte sami.

ika, foto: I. Janovec, Ľ. Zabák

Zábava na horehronský spôsob. Prevrátená lavička spolu s cestujúcim vo vestibule ŽST Brezno.

Dvere do budovy už dávno nebránia do nej vstúpiť.

Aj výpravná budova v Šalkovej je značne zdevastovaná vandalmi. Je to však stále pekný objekt. Do kedy?

Interiér v Šalkovej je úplne zničený.

Najdlhší a najhlbší železničný tunel na svete GOTTHARDSKÝ TUNEL

S výstavbou tunela popod švajčiarske Alpy sa začalo v roku 1999 a po 17 rokoch ho 1. júna 2016 slávnostne otvorili. Prvých 500 cestujúcich vyhralo cestovný lístok v lotérii. Stavba - cestu z Zürichu do Milána skráti približne o hodinu. V budúcnosti by ním malo denne prechádzať vyše 300 osobných a nákladných vlakov rýchlosťou 270 kilometrov za hodinu. Prvé jazdy sú však iba testovacie, na bežné používanie ho sprístupnia až 11. decembra 2016. Až do dokončenia výstavby Gotthardského tunela bol najdlhším železničným tunelom Seikanský, ktorý od roku 1988 spája japonské ostrovy Hokkaidó a Honšú. Má dĺžku 53,9 kilometra, z čoho asi 23 vedie pod hladinou mora.

Výstavba najdlhšieho železničného tunela na svete trvala 17 rokov.

GOTTHARDSKÝ TUNEL V ČÍSLACH

1999	rok začiatku výstavby
57,1	dĺžka tunela v km
11,3	mil. € stála výstavba
2,3	km sa nachádza pod Alpami
270	km/h bude najvyššia povolená rýchlosť

Najdlhší železničný tunel na Slovensku

je Čremošniansky tunel, dlhý 4697,15 metra. Začína v ústí doliny Túfna a prechádza pod sedlom Malý Šturec. Končí až pred železničnou stanicou v Čremošnom.

Najdlhší slovenský železničný tunel je Čremošniansky. Foto: vlaky.net

V Británii prebieha výstavba najväčšieho železničného projektu v Európe

Tunel Crossrail - najväčší železničný a konštrukčný projekt v Európe. Predpoklad ukončenia prác a spustenia tunela je v roku 2018. Hlavným a najzaujímavejším článkom projektu je výstavba 42 km nových tunelov. Odľahčí dopravu, prevezie 200 miliónov cestujúcich za rok a prinesie do rozpočtu Veľkej Británie pekný finančný obnos. Nové železničné spojenie, prepojí juhovýchodnú a juhozápadnú železničnú sieť Anglicka priamo cez centrálny Londýn. Konštruktéri úspešne pokračujú v jeho výstavbe.

Vážna železničná nehoda v Taliansku

Na juhu Talianska sa v utorok 12. júla predpoludním zrazili dva osobné vlaky. Nehoda si podľa doterajšej bilancie a správ z talianskych agentúr vyžiadala 27 ľudských životov. Blízke regionálne nemocnice prijali vyše 50 zranených.

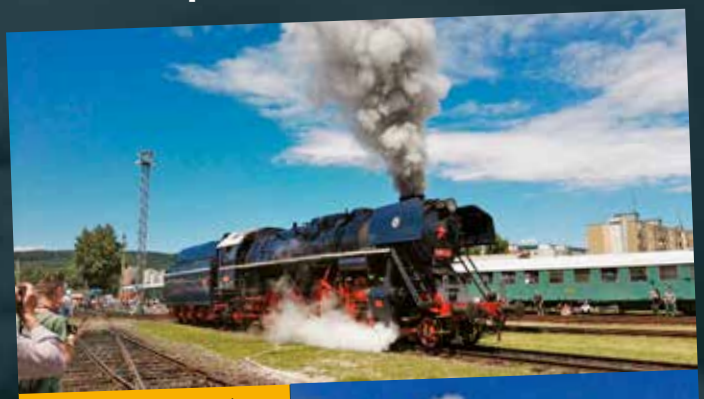
Príčina nehody zatiaľ nebola objasnená. Nešťastie sa stalo na jednokoľajnej regionálnej trati v oblasti Apúlia medzi mestami Ruvo di Puglia a Corato, asi 30 kilometrov západne od prístavného mesta Bari. Dva osobné vlaky išli oproti sebe a vo veľkej rýchlosti do seba narazili. Linkou cestuje zvyčajne veľa ľudí, najmä študentov. Každý z vlakov mal štyri vagóny, prvé dva vozne z oboch vlakov boli pri zrážke úplne zničené.

(Zdroj: internet)

Historické železničné vozidlá sa opäť stretli v Bratislave

Už je tradíciou, že jún patrí nielen začiatku leta, ale pre fanúšikov železničnej histórie je jún najmä mesiacom stretnutia historických železničných vozidiel a výnimkou nebol ani tento rok. Niesol sa v znamení osemnástky. Osemnásty ročník Rendezu sa uskutočnil 18. a 19. júna. Všetci návštevníci a železniční nadšenci sa počas tohto víkendu stretli v Rušňovom depe Bratislava východ, aby si pozreli množstvo atrakcií, ktoré organizátori počas dvoch dní pripravili. A bolo sa skutočne na čo pozerať.

Slávnostného otvorenia podujatia sa zhostili generálny riaditeľ ŽSR Tibor Šimoni a vtedajší generálny riaditeľ sekcie železničnej dopravy a dráh MDVRR SR Jiří Kubáček. **„Všetkým, ktorí sa s obrovským nasadením, tisíckami hodín práce trpezlivo snažia, aby história neupadla do zabudnutia, patrí veľké poďakovanie a úcta. Verím, že aj prostredníctvom záľuby v železničnej histórii sa bude rozvíjať aj budúcnosť železnice a povolanie železničiar získa opäť svoje niekdajšie postavenie a úctu. Môžem vám dať prísľub, že Železnice Slovenskej republiky budú i naďalej túto jedinečnú akciu podporovať,"** uviedol Tibor Šimoni.



„Z pohľadu organizátora považujem za zaujímavosť aj fakt, že na podujatí sme predstavili viac farebných ako čiernych parných rušňov, pričom v minulosti bola pre parné rušne typická práve čierna farba," povedal vedúci Múzejno-dokumentačného centra Michal Tunega.

Slovenské kluby železničnej nostalgie sa postarali o prezentáciu 14 jedinečných historických kúskov na točni, z ktorých niektoré už prekročili storočnicu. Súčasťou Rendezu bola však aj „zahraničná návšteva" železničných vozidiel z Rakúska, Maďarska alebo Čiech. Návštevníci tohtoročného Rendezu boli dokonca svedkami stretnutia pôvodného rušňa a pôvodného vozňa Viedenskej električky. Stalo sa tak po neuveriteľných 81 rokoch Program pozostával z defilé rušňov, ktoré sa na točni striedali, pestrej palety jázd historických vlakov, ktoré si návštevníci veľmi pochvaľovali. Medzi atrakcie patrilo aj modelové koľajisko a rušno bolo aj počas vojenskej ukážky bojov spadajúcich do obdobia 2. svetovej vojny. Počas tohto víkendu sa naplno ukázalo, že láska k železničnej histórii dokáže prenášať aj stroje v čase, nepozná prekážky a ani deň oddychu.

(pop)

Historický osobný vozeň Ce463 pochádza z roku 1911 a je vyrobený z teakového dreva. MDC ho získalo z košického mostného obvodu v roku 2004. Dobrovoľníci, sponzori a aj samotné ŽSR sa rozhodli zrekonštruovať túto unikátnu pamiatku. Vozeň je dnes plne prevádzkyschopný, jeho maximálna rýchlosť je 100 km/hod. Po Rendezi poputoval do depozitára MDC v Topoľčanoch.

Rendez 2016 bol lákadlom pre veľký počet účastníkov - od tých najmenších fanúšikov železníc až po staršie ročníky. Organizátori sa však postarali o to, že si v pestrom programe našiel každý to svoje.