

ŽELEZNIČNÝ SEMAFOR

› MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNIC SLOVENSKEJ REPUBLIKY 

› 32. ROČNÍK | MAREC 2024



Obsah:

- 02 Od Vás
- 03 VVÚŽ Žilina vykonal podstatný krok k akreditácii ďalšej skúšky
- 04 Zoznámte sa s pracoviskami: Kľúčové projekty na modernizáciu a bezproblémový chod železníc
- 07 Jarný filmársky seminár FISAIC
- 08 Fórum koľajovej dopravy
- 10 Ženská posila na železnici (z archívu)
- 12 Najmenej vlastných požiarov za 5 rokov
- 14 Sociálny fond ŽSR Na GR sa opäť darovalo
- 15 Testovanie lokomotívy na tratiach ŽSR
- 16 Za zatvorenými dverami (rozhovor)
- 18 Oznamy
- 19 Pozvánka — Prvý parný deň
- 20 Štokor opäť prevádzkyschopný
- 21 Krížovka
- 22 Pýcha japonskej železnice pohľadom železničiara (rozhovor)

Od Vás

Do redakcie nám v priebehu mesiaca prišla otázka, ako to aktuálne vyzerá s výmenou režijných preukazov a upozornenie o tom, že vám neplatia režijniky u českých susedov a musíte si za lístky priplácať. Opýtali sme sa preto za vás Odboru ľudských zdrojov, ako to s centrálnou výmenou vyzerá.

AUTOR: (red)

BRATISLAVA — Príprava postupových krokov realizácie centrálnej výmeny železničných preukazov (ŽP) naďalej pokračuje. V súčasnom období očakávame podpis Dohody o podmienkach výmeny ŽP medzi ZSSK a ŽSR.

Na základe stanoviska ZSSK držiteľia, ktorí ešte nedisponujú novým režijným preukazom, môžu plnohodnotne využívať pôvodný ŽP, a to nielen na Slovensku, ale aj na tratiach Českých dráh. Uvedené platí do konca prolongačného obdobia, resp. do ukončenia centrálnej výmeny. V prípade, že by ste počas výmeny preukazov mali podobné problémy s uznaním Železničného preukazu, môžete sa obrátiť na Odbor riadenia ľudských zdrojov ZSSK: Zuzana Oriesková (+421 220 29 7492, orieskova.zuzana@slovakrail.sk), Ján Gabriš (+421 220 29 4437, gabris.jan@slovakrail.sk).

O ďalšom postupe pri centrálnej výmene železničných preukazov vás budeme včas informovať.

Personálne zmeny

Generálny riaditeľ Železníc Slovenskej republiky Alexander Sako:

- 1. 3. 2024 vymenoval do funkcie riaditeľa Odboru infraštruktúry GR ŽSR Róberta Borčina,
- 3. 3. 2024 odvolal z funkcie riaditeľa Železničných telekomunikácií Bratislava Igora Siberta,
- 4. 3. 2024 vymenoval do funkcie riaditeľa Železničných telekomunikácií Bratislava Martina Lukáčika,
- 4. 3. 2024 vymenoval do funkcie riaditeľa Ústredného inštitútu vzdelávania a psychológie Igora Siberta.

NA OBÁLKE: Medzilaboratórne porovnávacie meranie VVÚŽ Žilina. **TITULNÁ SNÍMKA:** Klaudia Kralovičová

VVÚŽ Žilina vykonal podstatný krok k akreditácii ďalšej skúšky

Železnice Slovenskej republiky sa prostredníctvom Výskumného a vývojového ústavu železníc Žilina a jeho skúšobného laboratória rozhodli rozšíriť portfólio akreditovaných skúšok a merania o statickú zaťažovaciu skúšku mostov. V dňoch 12. – 13. marca 2024 sa v hale Mostného obvodu realizovalo medzilaborátorne porovnávacie meranie s účasťou viacerých skúšobných laboratórií pod gesciou spoločnosti VUIS – CESTY ako nestranným organizátorom a vyhodnocovateľom.

AUTOR: Lucia Lizáková

BRATISLAVA — Na získanie akreditácie pre skúšku je nutné splniť definované podmienky a vykonať niekoľko krokov. „Nutnou, no nie však postačujúcou podmienkou, je získanie certifikátu o úspešnom absolvovaní porovnávej medzilaborátornej skúšky, ktorá sa konala v dňoch 12. a 13. marca v hale Mostného obvodu v Bratislave,“ priblížil Ondrej Kridla, autorizovaný statik ŽSR. Na porovnaní sa zúčastnilo päť skúšobných laboratórií, a to TSÚS Prešov, TSÚS Bratislava, Žilinská univerzita, INSET a, samozrejme, VVÚŽ. Skúšobné laboratória sú povinné svoju výkonnosť a kvalitu navzájom porovnávať, nad čím drží dohľad poverený orgán, Slovenská národná akreditačná služba (SNAS). Tá nielen akreditáciu udeľuje, ale aj následne dozoruje. „Pokiaľ chceme pôsobiť, respektíve ponúkať služby v prostredí skúšania a merania mostov, musia výstupy mať vysokú kvalitu a relevanciu, čo pre odberateľa zaručuje práve akreditácia našich skúšok,“ doplnil Kridla.

Výkon skúšky sa realizoval v dvoch fázach. V prvej fáze, v utorok 12. marca, boli na skúšobný most osadené snímače merania, zapojili a overili sa meracie aparatúry a následne, v stredu 13. marca, sa vykonalo samotné meranie. Skúška pozostávala z naloženia bremena hmotnosti 64 ton na skúšobný most a po

ustálení meraných hodnôt sa skúšobný most odľahčil – bremeno bolo sňaté. Po zložení sa opäť vykonalo meranie v nezaťaženom stave. „Organizátor skúšobným laboratóriám určil podmienky výkonu porovnávej skúšky, medzi ktorými bola aj podmienka vzájomného nespolupracovania laboratórií počas výkonu skúšky tak, aby vzájomne neboli ovplyvnené výsledky meraní (zákaz vzájomného nazerania do meracej techniky, počítačov a zákaz komunikácie o výsledkoch meraní). Skúšobným laboratóriám boli organizátorom pridelené kódy, pod ktorými ďalej v procese vyhodnocovania vystupujú. Spracované výsledky merania sa odovzdajú organizátorovi, ktorý ich vyhodnotí. Vyhodnocovateľ následne zúčastneným skúšobným laboratóriám oznámi výsledok medzilaborátorneho porovnania a vydá certifikát o jeho absolvovaní,“ priblížil riaditeľ VVÚŽ Ján Urda. Podľa neho ide o skúšku, ktorá pomôže nielen pri vnútro podnikových výkonoch, najmä pre Mostný obvod, ale VVÚŽ dokáže byť aj konkurencieschopný a môže úspešne akreditovanú skúšku ponúkať aj externým subjektom. „Doteraz sme boli limitovaní tým, že sme skúšku dokázali síce zrealizovať, ale výstupy nemali váhu akreditovanej skúšky. Týmto sa nielen ušetria financie ŽSR, ale služba môže byť poskytovaná externým subjektom,“ zakončil Urda.

Zoznámte sa s pracoviskami:

Kľúčové projekty pre modernizáciu a bezproblémový chod železníc

V marcovom čísle Železničného Semaforu pokračujeme v našej rubrike s predstavovaním pracovísk, ktoré spadajú do metodologickej pôsobnosti námestníka GR pre rozvoj a informatiku Jozefa Veselku. V tomto čísle si predstavíme vnútorné organizačné jednotky (VOJ) Výskumný a vývojový ústav železníc Žilina, Železničnú energetiku a Železničné telekomunikácie Bratislava. Na otázky nám odpovedali riaditelia oslovených Voj.

AUTOR: ŽT, VVÚŽ, ŽE, (red)

Železničné telekomunikácie (ŽT)

Riaditeľom železničných telekomunikácií je Martin Lukáčik. Železničné telekomunikácie (ŽT) sú vnútornou organizačnou jednotkou ŽSR a poskytovateľom informačno-komunikačných a telekomunikačných služieb v železničnom, štátnom, ako aj komerčnom prostredí.

Železničné telekomunikácie poskytujú profesionálne IT služby a technológie, najmä však v oblasti hlasových a dátových služieb na zálohovanej optickej sieti ŽSR s ohľadom na vysokú bezpečnosť, bezvýpadkovosť a neustále zvyšovanie kvality poskytovaných služieb. ŽT prevádzkujú dve vlastné geograficky oddelené dátové centrá v štandardoch TIER III a TIER II+, ktoré sú navzájom redundantne prepojené vysokokapacitnou optickou sieťou. Obe dátové centrá sú nepretržite monitorované a prevádzka v nich ide nepretržite v režime 24/7/365. Podporu infraštruktúry a koncových používateľov IT služieb, zamestnancov ŽSR, zabezpečujú servisné tímy rozmiestnené rovnomerne v siedmich lokalitách po celom území SR.

Železničné telekomunikácie zabezpečujú komplexné telekomunikačné služby pre ŽSR a sú integrovaným poskytovateľom komplexných informačno-komunikačných služieb a v poskytovaní svojich služieb sa opierajú o odborné know-how, moderné technológie, dlhoročné skúsenosti s poskytovaním telekomunikačných služieb a o vlastnú zálohovanú optickú sieť, ktorá sa tiahne po celom území Slovenska s pripojením peeringových centier SIX, Sitel a na zahraničných partnerov vo všetkých susedných krajinách.

Železničné telekomunikácie sú držiteľom certifikátu pre systém manažerstva podľa normy EN ISO 9001:2009, udelený firmou EUROCERT na poskytovanie telekomunikačných a informatických služieb. V rámci svojho predmetu pôsobenia ŽT zabezpečujú prevádzkovanie informačných technológií, informačných systémov pre oblasť riadenia, ekonomiky a prevádzky pre ŽSR, ako aj pre odčlenené železničné spoločnosti ZS Cargo Slovakia a ZSSK. Na podporu vybraných procesov ŽT zabezpečujú vlastný vývoj aplikačných riešení interným tímom vývojárov. V neposlednom rade ŽT vrcholovo riadia informačnú a kybernetickú bezpečnosť v ŽSR.

Čo je z hľadiska odborovej agendy najťažšie alebo najkomplikovanejšie spracovať?

Určite jednou z najkomplikovanejších činností je držať krok s neustále sa vyvíjajúcimi technológiami v oblasti IT a nárokmi, ktoré tieto technológie kladú na prevádzku informačných systémov a s tým spojená potreba zabezpečiť dostatočné finančné prostriedky na realizáciu činností zameraných na rozvoj a modernizáciu IKT prostredia.

Dlhodobým problémom ŽT a všetkých odborných zložiek je obsadenie vysokošpecializovaných odborných pracovných pozícií personálom s požadovanými znalosťami a skúsenosťami, navýšenie mzdových prostriedkov súčasných zamestnancov na zamedzenie odlevu kvalifikovaných zamestnancov do súkromného sektora a ich kontinuálne vzdelávanie.

Aké sú ciele ŽT na najbližšie obdobie?

Prvoradou úlohou ŽT je zachovať vysokú dostupnosť prevádzkovaných systémov s ohľadom na ich bezvýpadkovú prevádzku a kvalitu poskytovaných služieb ako pre ŽSR, tak aj pre externé prostredie. Na tento účel musíme zabezpečiť platnú licenčnú podporu na kritické produkty, aplikačnú podporu na prevádzkované technológie a informačné systémy a podporu výrobcov prevádzkovaných technológií a IKT systémov.

Druhou, nie menej dôležitou úlohou a cieľom je zabezpečenie obnovy aktuálne prevádzkovaných technológií, ktoré už vekovo a generačne prekročili svoj štandardný čas životnosti. Snahou ŽT je nahradiť predmetné zariadenia a technológie generačne najnovšími technológiami, prostredníctvom ktorých budú ŽT poskytovať svoje služby na úrovni obdobnej a vyššej ako v súčasnosti. Pri týchto investíciách plánuje ŽT využiť finančné zdroje nielen z oblasti finančných zdrojov ŽSR, ale bude sa uchádzať o čerpanie z EÚ fondov a programov vyhlásených Ministerstvom dopravy SR a Ministerstvom investícií, regionálneho rozvoja a informatizácie SR.

Aké projekty a úlohy sú aktuálne prioritou?

ŽT má tento rok ambície spustiť realizáciu viacerých veľkých projektov. Jedným z nich je migrácia/prechod na najnovšiu verziu ERP systému ŽSR SAP ECC na SAP S4 a databázové prostredie SAP HANA. Prioritná realizácia projektu je dôležitá z dôvodu končiacej sa podpory (do roku 2027) spoločnosťou SAP na aktuálnu verziu SAP ECC. Ďalšou úlohou ŽT je v rámci projektu TTR realizácia obstarávania pre Implementáciu digitálneho

manažmentu kapacity (TTR IT nástroje ŽSR). V krátkom čase tiež plánujeme so začatím realizácie projektu Dátového skladu diagnostiky, ktorý bude centrálnym úložiskom diagnostických dát o železničnej infraštruktúre, nameraných a zozbieraných novými diagnostickými vlakmi NDT a GPK.

Výskumný a vývojový ústav železníc (VVÚŽ)

Riaditeľom VVÚŽ je Ján Urda. Hlavným poslaním VVÚŽ je výkon merania, monitoringu a diagnostiky železničnej dopravnej cesty a jej infraštruktúry.

Plní funkciu autority železníc v oblasti defektoskopie a metrologie, posudzovania bezpečnostných rizík, vykonáva expertnú činnosť pre správu železničnej dopravnej cesty, dráhové vozidlá a dopravu na dráhe. Vykonáva tiež činnosť v oblasti skúšobníctva, revízií a certifikácií systému železníc, jeho subsystémov a ich prvkov, taktiež certifikáciu personálu v oblasti zvarovania a defektoskopie pre činnosti vykonávané v ŽSR. V súlade so stratégiou rozvoja železníc rieši úlohy aplikovaného výskumu a vývoja, vykonáva špecializované činnosti zamerané na technický rozvoj železníc. Vykonáva činnosti vyplývajúce pre ŽSR z platnej legislatívy. Špecializované činnosti vykonáva aj pre mimorezortné organizácie.

VVÚŽ je držiteľom 23 osvedčení, poverení a uznaní z Ministerstva dopravy SR, Ministerstva školstva SR, Dopravného úradu SR, zo SNAS, Žilinskej univerzity a je taktiež akreditovaným skúšobným laboratóriom pre skúšky subsystémov infraštruktúry.

Čo je z hľadiska odborovej agendy najťažšie alebo najkomplikovanejšie spracovať?

Z hľadiska našej činnosti je dôležité a niekedy aj zložité a komplikované zabezpečiť monitoring a diagnostiku železničnej dopravnej cesty v reálnom čase pre celú sieť ŽSR, ktorá zahŕňa hlavne meranie geometrickej polohy koľaje a geometrických parametrov trakčného vedenia, defektoskopiou koľajníc a taktiež revízie určených technických zariadení ŽTS, OZT a EE. Sú to dôležité merania, bez ktorých by bola ohrozená plynulosť a bezpečnosť železničnej prevádzky. Komplikácie

nám spôsobujú predovšetkým absentujúce personálne kapacity v niektorých vysoko odborných a špecializovaných typových pozíciách, ako aj zabezpečenie dostatočnej mobility a vybavenia modernou meracou technikou pre jednotlivé pracoviská.

Aké sú ciele vášho odboru na najbližšie obdobie?

V najbližšom období je naším cieľom zabezpečiť rutinnú prevádzku a meranie novým defektoskopickým vlakom NDT, ktorý VVÚŽ prevzal od zhotoviteľa minulý rok a budeme ním zabezpečovať defektoskopiю koľajníc celej siete ŽSR. Súbežne by sme chceli iniciovať začatie výstavby objektu technického zázemia pre tento diagnostický vlak zastrešením súčasného experimentálneho pracoviska VVÚŽ v Bratislave.

Tento rok plánuje VVÚŽ zabezpečovať novú činnosť, a to vykonávanie ESC a RSC testov (testov kompatibility HDV s ETCS a komplexnej diagnostiky systému ERTMS) pre celé ŽSR.

Aké projekty a úlohy sú aktuálne prioritou?

Aktuálnou prioritou je úspešné dokončenie projektu obstarania diagnostického vlaku GPK, ktorý by sme mali prevziať od zhotoviteľa niekedy v lete tohto roka, a ktorým budeme zabezpečovať diagnostiku koľají a výhybiek celej siete ŽSR.

Železničná energetika (ŽE)

Riaditeľom ŽE je Marcel Beregi. Železničná energetika (ŽE) je vnútorná organizačná jednotka ŽSR, ktorá bola zriadená 1. 1. 2004. Náplňou činnosti ŽE je nákup a predaj elektrickej energie a zemného plynu v rámci ŽSR a komerčné využitie železničnej energetickej infraštruktúry s rešpektovaním väzieb na elektrickú prenosovú sústavu SR v súlade so zákonom o energetike č. 251/2012 Z. z.

V rámci svojej činnosti ŽE stanovuje zásady využitia energetickej infraštruktúry ŽSR a zabezpečuje obchodnú politiku v oblasti nákupu a predaja elektrickej energie a zemného plynu pre organizačné jednotky v rámci ŽSR, externé spoločnosti a domácnosti. Analyzuje a tvorí

cenovú politiku nákupu a predaja elektriny, spolupracuje pri schvaľovacom procese s ÚRSO. Tiež zabezpečuje spoluprácu, marketing a obchodný styk s dodávateľmi a odberateľmi elektrickej energie a zemného plynu.

Čo je z hľadiska odborovej agendy najťažšie alebo najkomplikovanejšie spracovať?

- V súčasnosti je to agenda merania a vyhodnocovania spotreby trakčnej elektriny na základe nameraných údajov z HKV a proces pripájania zariadení na výrobu a uskladňovania elektriny do MDS ŽSR.
- Postavenie ŽE oproti nadradeným regionálnym DS. Činnosť týchto DS je regulovaná ÚRSO, napriek tomu majú vlastné regionálne špecifiká, čo zneumožňuje rovnaký postup riešenia v regióne Košice oproti postupu v Bratislave alebo Žiline.
- Vzájomná náročná komunikácia z hľadiska časového rámca, ale aj odborného súladu pri riešení prevádzkových záležitostí medzi ŽE – OR – VOJ (komunikácia vnútorných organizačných jednotiek ŽSR zastrešujúcich obchod – správa – majetok).
- Rýchle pripojenie zákazníka na základe jeho žiadosti. Výzvou na riešenie sú chýbajúce doplnkové služby ako poskytnutie vypracovania projektovej dokumentácie, revíznej správy, ŽE nemá vlastné kapacity na fyzické vybudovanie odberného miesta.

Aké sú ciele vášho odboru na najbližšie obdobie?

Na zabezpečenie bezproblémového a bezpečného chodu vlakovej dopravy a prislúchajúcej infraštruktúry uskutočňuje ŽE činnosti, ktoré súvisia s plnením podmienok meniacej sa legislatívy, ako napríklad aktualizácia a úprava Prevádzkového poriadku prevádzkovateľa distribučnej sústavy ŽSR, komunikácia a podklady pre príslušné rozhodnutia ÚRSO, zabezpečenie plnenia príslušných nariadení vlády, spracovanie s tým súvisiacich kompenzácií a ich predkladanie na MH SR.

Ďalej zabezpečiť v oblasti nákupu a predaja elektriny pre externých zákazníkov konkurenčnú schopnosť ŽSR v oblasti predaja a distribúcie elektriny oproti regionálnym dodávateľom elektriny, zvyšovanie pomeru meraných odberov v ŽSR oproti nameraným odberom, či vytváranie efektívnych návrhov na šetrenie nákladov na elektrinu v internom železničnom prostredí.

Aké projekty a úlohy sú aktuálne prioritou?

Veľkou prioritou je proces pripájania zariadení na výrobu (a uskladňovanie) elektriny (ZVE), keďže sú to legislatívne nariadenia. Vzhľadom na prudko sa vyvíjajúcu situáciu v oblasti využívania energie z obnoviteľných zdrojov a zvyšujúci sa legislatívny tlak na prevádzkovateľov distribučných sústav, sa v ŽE spracováva za túto oblasť návrh dokumentov, ktoré budú zastrešovať oblasť pripájania ZVE do MDS ŽSR. Výsledkom bude „Smernica na stanovenie postupov, úloh a kompetencií na realizáciu procesu pripájania ZVE do miestnej distribučnej sústavy (MDS) ŽSR“. V súlade s týmto procesom musí ŽE spracovať a predložiť na ÚRSO Technické podmienky pripojenia zariadení ZVE k MDS ŽSR.

Aktuálne je pred zrealizovaním a odovzdaním úloha „Informačný systém vyhodnotenia trakčnej energie a služby technickej podpory prevádzky informačného systému (IS)“. Tento IS bude čiastočne nahrádzať funkcionality pripravovaného veľkého IS prevádzkovateľa

distribučnej sústavy ŽSR, ktorý je v procese posudzovania zo strany UHP. Tento IS bude slúžiť okrem iného na zber nameraných údajov z elektrických HKV železničných dopravcov, výmenu údajov so zahraničnými manažermi železničnej infraštruktúry. Uvedený IS umožní začať zber a výmenu dát na fakturáciu spotreby elektriny na HKV na základe nameraných údajov z nainštalovaných elektromerov na HKV. Predpokladáme, že spustenie skúšobnej fakturácie na HKV, ktorých nainštalované meranie spĺňa legislatívne podmienky, bude možné v 2. kvartáli roka 2024.

Dlhodobou prioritou je budovanie meraní na výstupnej strane trakčných meniarňí a napájacích staníc, merania trakcie na hraničných priechodoch, ktoré sú okrem merania na HKV nevyhnutné na určenie výšky strát v trakčnej časti MDS ŽSR a zabezpečiť personálny stav odborne fundovaných zamestnancov a ich mzdové ohodnotenie, aby ŽE mohla plniť prislúchajúce úlohy aj v najbližších rokoch.

Jarný filmársky seminár FISAIC

V rámci jedinečnej spolupráce európskych železničných správ už viac ako 70 rokov fungujú aktivity medzinárodnej železničnej organizácie FISAIC. Venuje sa rozširovaniu kontaktov medzi železničiarimi v oblasti kultúrnych a ostatných voľnočasových aktivít.

AUTOR: Odbor riadenia ľudských zdrojov

BRATISLAVA — ŽSR majú v tejto organizácii zastúpenie v sekcii Film a video, ktorá umožňuje účasť na súťažiach spolu s kolegami železničiarimi najmä z Česka, Nemecka, Belgicka a Francúzska. Vzájomná výmena skúseností je tak pre filmárov amatérov o to zaujímavejšia.

Naša filmárska skupina sa už tradične stretáva v priestoroch SIP Strečno na seminároch Film a video FISAIC. Ďalší z nich sa uskutoční v termíne od 12. do 15. apríla 2024. Na programe je hodnotenie a odborná diskusia k pripraveným krátkym filmom a videám pod vedením lektora režiséra Ladislava Munka. Účasť prisľúbili aj naši českí kolegovia. Individuálne konzultácie a úprava filmov so zameraním na výstižný strih obrazu, ako aj úpravu zvukovej stopy posúva zážitok

z filmov na vyššiu umeleckú úroveň. Najlepšie filmy, vyhodnotené v našej národnej súťaži, potom posielame na medzinárodnú súťaž FISAIC, ktorú by mali organizovať francúzski železničiar.

Na aprílovom seminári však radi privítame aj nových kolegov, ktorí majú záujem o takúto tvorbu. Pripravený film nie je podmienkou účasti. Na filmovom zážitku má vždy veľký podiel práve správny nápad. Je zaujímavé sledovať spoločne jeho spracovanie v jednotlivých obrazoch a súvislostiach. A mať možnosť využiť aj odborné odporúčania režiséra. Na základe skúseností našich kolegov vždy filmovej výpovedi pomohli. Takže neváhajte a v prípade záujmu nás kontaktujte na adrese pollagova.maria@zsr.sk.



Fórum koľajovej dopravy

18. ročník Fóra koľajovej dopravy sa uskutočnil 12. – 13. marca 2024 v Bratislave. Diskutovali na ňom zástupcovia európskych inštitúcií, železničných spoločností a manažérov infraštruktúry, ministerstiev i akademickej obce z krajín V4 a ostatných členských štátov EÚ. Zástupcom Železníc Slovenskej republiky bol v diskusii námestník generálneho riaditeľa ŽSR pre prevádzku Peter Blaho.

AUTOR: Denis Dymo, SNÍMKY: Peter Frolo

BRATISLAVA — Medzinárodná odborná konferencia Fórum koľajovej dopravy ponúka priestor na nové informácie, diskusiu a výmenu odborných názorov a skúseností v oblasti rozvoja, investícií a novínok v železničnej a mestskej koľajovej doprave, ako aj možnosť hľadania riešení vo vzťahu na potreby obcí, miest, krajov a regiónov pri integrácii a cezhraničnej koordinácii dopravy.

Cieľom medzinárodnej odbornej konferencie Fórum koľajovej dopravy je poukázať na pretrvávajúce rozdiely medzi jednotlivými európskymi regiónmi a hľadanie spoločnej cesty, ktorá by pomohla naplniť stratégiu Európskej únie v rámci rozvoja

kvalitnej železničnej dopravnej siete a znižovania negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie.

Oslovili sme aj organizátora podujatia a predsedu Správnej rady PSKD Slavomíra Podmanického, aby nám zhodnotil uplynulý ročník.

Ako hodnotíte uskutočnený 18. ročník FKD?

Zišlo sa vyše 170 účastníkov zo 7 krajín EÚ, z Veľkej Británie, zo Švajčiarska, z Rakúska, Fínska, Poľska, Česka a zo Slovenska. Význam podujatia podporili svojou účasťou štátni tajomníci MD SR Denisa Žiláková a Igor Choma, rektor Žilinskej univerzity Ján Čelko,

predstavitel' Zastúpenia EÚ na Slovensku Radim Dvořák, obchodná radkyňa Rakúskeho veľvyslanectva v Bratislave Bettina Trojer, zástupcovia veľvyslanectva Veľkej Británie, zástupcovia krajov, miest, železničných spoločností a ďalší predstavitelia domácich a zahraničných stavebných a projektových spoločností, výrobcov a dodávateľov technológií v oblasti koľajovej dopravy.

Diskusia v prvý deň konferencie mala zaujímavý priebeh, od predstavenia strategických zámerov, financovania investícií, cez kritiku stavu železničnej dopravy na Slovensku, po vízie a inšpirácie. Budúci rok musíme určite dať diskusií väčší priestor. Na druhý deň konferencie sa podarilo zabezpečiť v dvoch blokoch súbor kvalitných prednášok zahraničných expertov. Myslím, že s odbornou úrovňou a s organizáciou konferencie mohli byť účastníci spokojní.

Tradične, už po 13. krát sa na galavečeri Fóra uskutočnilo vyhlásenie prestížneho ocenenia „Osobnosť železničnej a mestskej koľajovej dopravy na Slovensku za rok 2023“. Z päťice nominovaných Vedecký výbor konferencie tajným hlasovaním určil víťaza. Laureátom tohto ocenenia sa stal Ľubomír Turinič, dlhoročný projektant a riaditeľ projektov spoločnosti PRODEX, dnes Valbek SK. Viac o oceňovaní a laureátovi nájdete na webstránke fkd.sk.

Aké témy na tohtoročnej konferencii dominovali, a prečo sú podľa vás dôležité?

V diskusii rezonovala najmä téma stratégie rozvoja železničnej dopravy na Slovensku, modernizácia koridorových tratí vers. vysokorýchlostné trate. Úzko súvisiacou témou bolo financovanie, ale aj pripravované zmeny v procesoch EIA, stavebného konania, verejného obstarávania, všetko s cieľom urýchliť prípravu a realizáciu stavieb modernizácie železničnej dopravy na Slovensku, v snahe využiť na 100 % zdroje z fondov EÚ, z Plánu obnovy atď. Na druhý deň konferencie odzneli prednášky o trende v rozvoji železničnej dopravy EÚ, vízie a úlohy v oblasti interoperability, o príprave nových noriem TSI a pod. Zaznela aj kritika do radov železničných spoločností na ich absenciu v aktivitách pri tvorbe predpisov a nariadení v oblasti technického rozvoja, spoločných európskych noriem a nariadení.

Ako sa vám podarilo vybudovať a udržať silnú a aktívnu komunitu účastníkov a partnerov (aj zo zahraničia) tejto konferencie?

Určite je to zásluhou snahy prioritne zabezpečiť kvalitu medzinárodného fóra. Predchádzajúce ročníky svojou

odbornou a organizačnou kvalitou presvedčili širokú odbornú verejnosť, akademickú obec, ale aj štátnu a verejnú správu, a dobré meno konferencie sa nám už od prvých ročníkov podarilo šíriť aj do zahraničia, zo začiatku hlavne do Českej republiky. FKD je jediná konferencia tohto druhu na Slovensku.

Čelili ste pri organizácii tohtoročného podujatia nejakým výzvam? Ako ste ich zvládli?

Byť na tohtoročnom Fóre koľajovej dopravy bolo určite zaujímavé nielen pre tradičné novinky a trendy v rozvoji železničnej dopravy v EÚ, ale najmä z dôvodu nového programového vyhlásenia vlády, novej stratégie vedenia rezortu dopravy a informácií o finančných zdrojoch. Myslím, že túto výzvu sme zvládli, čo sa potvrdilo účasťou oboch štátnych tajomníkov ministra dopravy a gen. riaditeľa Sekcie žel. dopravy a dráh MD SR.

Aké novinky alebo inovácie môžeme očakávať v budúcnosti, je sa ešte kam posúvať?

Ak myslíte novinky pri organizovaní konferencie, tak ďalší, 19. ročník Fóra koľajovej dopravy, bude v termíne 18. a 19. 3. 2025. V rámci slávnostného galavečera bude okrem tradičného 14. ročníka oceňovania „Osobnosti za rok 2024“ oceňovanie železničnej stavby za roky 2023 — 2024.

O rok budeme chcieť informovať železničiarov a odbornú verejnosť o novinkách v legislatíve EÚ, o nových podmienkach interoperability, TSI a pod. a, samozrejme, aj o stave novej legislatívy v stavebníctve, vo verejnom obstarávaní.



UKRYTÉ V ARCHÍVE ŽSR

Ženská posila na železnici

Marec je mesiacom, keď oslavujeme aj Medzinárodný deň žien. Aj ženy sú pevnou súčasťou histórie železníc. Vzrastajúca potreba Česko-slovenských štátnych dráh (ČSD) nahradiť pracovné sily za mužov, odchádzajúcich pracovať do ťažkého priemyslu, otvorila dvere možnostiam, aby na železnici pracovali aj ženy. Spočiatku to boli len ľahšie administratívne práce, ale postupom času sa emancipovane plne presadili v širokom spektre železničných profesií.

AUTOR: Denis Dymo, Daša Krčová, SNÍMKY: Archív ŽSR

BRATISLAVA — V roku 1950 vyšlo vládne nariadenie č. 105/1950 Sb., ktorým sa vyhlasoval Štatút národných podnikov priemyslových. V tomto nariadení sa, okrem iného, riešili aj personálne otázky a nábor nových pracovníkov, či už z radov mládeže a dorastu alebo žien. To, že sa aj ČSD týmto riadili, dokazujú aj zápisy z pamätných kníh. Ako príklad uvádzame niekoľko autentických výpisov týchto pamätných kníh:



Banská Štiavnica, 1951

„V dôsledku zvýšenia jak nákladnej, tak i osobnej prepravy bol doplnený stav zamestnancov u staničnej služby na 20 a u cestovnej na 22. V tomto roku previedla stanica nábor žien k doprave, čím získala celkom 6 žien a to pre službu osobných pokladníčok 3 a pre službu sprievodcu osobných vlakov 3.“

Šurany, 1950 — Prijímanie žien k železnici

„V roku 1950 byly prijaté do služieb ČSD v našej stanici ženy a to: pre službu v osobnej pokladni, v nákladnej pokladni, v evidenčnej kancelárii do tranzita a za čist. výhybiek.“

Varín, 1950

„Vzrastajúca potreba mužov k ťažkému priemyslu, prinútila i správu ČSD, aby miesta ľahšie byly nahradzované ženami. Táto snaha nás priviedla k prijatiu 3 žien, na miesta pokladničné. Prijali sme 3 dievčatá k službe osobných pokladničiek. Prvý raz v histórii stanice Varín sa objavili mená pokladničiek na výplatných listinách, sú prvými priekopníčkami žien v doprave: byly zaradené ako podružné osobné pokladničky. Zamestnankyňám ide

každý po ruke, snažíme sa im spraviť službu príjemnou a prajeme im hodne zdraru v ďalšom pôsobení v ČSD.“

Medzev, 1950

„V rámci náboru ženských síl pre železnice bola dňa 15. 9. prijatá pre službu pokladničky zamestnankyňa R. T., tým sa stav zamestnancov stanice zvýšil na 10. Po jej zacvičení má byť uvoľnený do výrobného priemyslu terajší pokladník.“

Na železnici sa ženy uplatnili takmer vo všetkých funkciách, či už ako sprievodkyne, účtovníčky, pokladničky, pisárky, telegrafistky, výpravkyne či prednostky stanice. Ženy sa uplatnili aj vo fyzicky ťažších prácach ako čističky vagónových súprav alebo výhybiek. Svoje umiestnenie našli aj v technických odboroch.

V nadväznosti na Medzinárodný deň žien sa aj týmto spôsobom chceme poďakovať vám, všetkým bývalým aj súčasným zamestnankyniam ŽSR, za vašu prácu a odhodlanie k železničarskemu povolaniu. Momentálne vás na železnici pracuje 3142, čo predstavuje 24,5 % zo všetkých zamestnancov ŽSR a ste neoddeliteľnou súčasťou tohto náročného povolania.



Najmenej vlastných požiarov za 5 rokov

Železnice Slovenskej republiky z pozície manažéra železničnej infraštruktúry za rok 2023 evidujú 531 udalostí sledovaných v zmysle zákona o dráhach a predpisu ŽSR Z 17 Nehody a mimoriadne udalosti. Vyplyva to zo Správy o stave bezpečnosti železničnej dopravy, bezpečnosti a ochrane zdravia pri práci, ochrany pred požiarmi a ochrany životného prostredia v sieti ŽSR za rok 2023, ktorú každoročne predkladá Odbor bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR.

AUTOR: Denis Dymo, SNÍMKA: rawpixel.com

BRATISLAVA — ŽSR zaznamenali 106 vážnych nehôd, 98 menších nehôd a 117 incidentov. Z celkovej vzniknutej škody vo výške 5 606 427 eur pri týchto udalostiach dosiahla škoda na zariadeniach ŽSR výšku 662 190 eur. ŽSR dlhodobo apelujú na ľudí, aby dodržiavali zákon o dráhach a do obvodu dráh vstupovali len na miestach, kde je to povolené, čo prispieva aj k poklesu počtu nehôd. Pri zistení akéhokoľvek podozrivého konania či pohybu osôb v priestoroch priecezi treba kontaktovať políciu.

V kategórii „Nehoda na priecestí“ bolo zaznamenaných celkovo 34 nehôd, čo predstavuje nárast o 5 nehôd v porovnaní s predchádzajúcim obdobím. Zodpovednosť za vznik týchto nehôd bola vo všetkých prípadoch pripísaná užívateľom železničných priecestí (vodičom cestných vozidiel, cyklistom alebo chodcom). Na pasívnych priecestiach zabezpečených dopravnými značkami bolo zaevidovaných 13 nehôd, na aktívne zabezpečených priecestiach spolu 21 nehôd. Pri nehodách na priecestiach bolo usmrtených 11 osôb (o 9 osôb viac ako v predchádzajúcom období) a ťažko zranených bolo 6 osôb (o 3 osoby menej ako v predchádzajúcom období). V roku 2023 bolo ešte zaznamenaných 8 zrážok koľajových vozidiel s užívateľmi priecestí (o 3 menej ako v roku 2022), ktoré neboli,

vzhľadom na následky kategorizované ako nehody, ale boli šetrené ako tzv. ostatné udalosti.

V roku 2023 ŽSR evidujú 96 smrteľných úrazov v súvislosti s jazdou koľajových vozidiel, čo je o tri viac oproti roku 2022. Z toho však dokonaných samovrážd bolo v minulom roku 70, pričom v roku 2022 ich bolo 77. Ide teda o mierny pokles počtu samovrážd. Ťažkých úrazov bolo zaznamenaných 26, čo je pokles o 15 oproti roku 2022.

V roku 2023 vzniklo v ŽSR 43 registrovaných pracovných úrazov, čo je o 2 úrazy viac ako v roku 2022. Z tohto počtu neboli v roku 2023 zaznamenané žiadne závažné (teda ťažké alebo smrteľné) pracovné úrazy, pričom v roku 2022 boli evidované na sieti ŽSR 2 smrteľné pracovné úrazy.

V kalendárnom roku 2023 vzniklo z dôvodu prevádzkovania zariadení ŽSR 6 požiarov, čo je na porovnanie s rokom 2022 o 2 požiare menej. Na železničných dráhach v objektoch a priestoroch prevádzkovaných ŽSR bolo v roku 2023 evidovaných 48 vlastných požiarov, 1 požiar v objektoch a priestoroch ŽSR v ekonomickom prenájme iným právnickým osobám a fyzickým osobám – podnikateľom a 26 požiarov vzniklo zmluvným dopravcom. V porovnaní

s rokom 2022 sme zaznamenali pokles o 72 vlastných požiarov ŽSR, a to najmä v dôsledku poklesu požiarov suchých porastov popri železničnej dopravnej ceste, ktoré majú každoročne rozhodujúci vplyv na štatistiku. Počet vlastných požiarov za rok 2023 predstavuje najnižší počet požiarov za sledované obdobie uplynulých 5 rokov. V 7 prípadoch vznikla aj škoda spolu vo výške 176 454 eur, čo je o 88 597 eur viac v porovnaní s minulým rokom, a zároveň je to druhá najvyššia škoda v sledovanom období uplynulých 5 rokov. Tento nárast bol spôsobený najmä požiarmi technologických zariadení, kde v prípade 3 škodových požiarov vznikla škoda na majetku ŽSR vo výške 173 660 €.

V roku 2023 boli činnosti na úseku ochrany životného prostredia v podmienkach ŽSR úspešne zabezpečené Odborom bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR nielen vo vzťahu k zložkám ŽSR, ale i vo vzťahu k štátnym organizáciám, orgánom štátnej správy a Slovenskej inšpekcii životného prostredia. V roku 2023 bola zabezpečená aktualizácia „Akčných plánov ochrany pred hlukom vybraných úsekov železničných dráh v správe ŽSR pre prevádzku v roku 2021“, čo je dôležitý dokument, zaoberajúci sa vplyvom hluku vznikajúceho prevádzkou železničnej dopravy na sieti ŽSR na oblasti v blízkosti vybraných železničných tratí a staníc.

44
usmrtených osôb pri nehodách na priecistiach (o 9 viac ako v predchádzajúcom období).

00
smrteľných úrazov v súvislosti s jazdou koľajových vozidiel evidujú ŽSR v roku 2023, čo je o tri viac oproti roku 2022.

40
vlastných požiarov — v porovnaní s rokom 2022 sme zaznamenali pokles o 72 vlastných požiarov ŽSR.

002
-tisíc eur dosiahla škoda na zariadeniach ŽSR (z celkovej vzniknutej škody vo výške 5 606 427 eur).

34
nehôd v kategórii „Nehoda na priecisti“, čo predstavuje nárast o 5 nehôd v porovnaní s predchádzajúcim obdobím.

43
registrovaných pracovných úrazov v roku 2023, čo je o 2 viac ako v roku 2022.

Sociálny fond ŽSR

Železnice Slovenskej republiky tvoria sociálny fond v zmysle zákona č. 152/1994 Z. z. o sociálnom fonde povinným prídedom a ďalším prídedom, ktorý je dohodnutý v Kolektívnej zmluve ŽSR v maximálne možnej výške. Každý zamestnávateľ bez ohľadu na to, či je alebo nie je podnikateľský subjekt, musí tvoriť sociálny fond. Rozdielna je tvorba fondu, jeho výška, ale najmä jeho použitie, ktoré upravuje § 7 zákona.

AUTOR: Odbor riadenia ľudských zdrojov, ILUSTRÁCIA: rawpixel.com

BRATISLAVA — Samotný zákon je z hľadiska svojho rozsahu nevelký, má len 10 paragrafov. Cieľom Sociálneho fondu ŽSR je vytváranie priaznivých podmienok v oblasti starostlivosti o zamestnancov, regenerácia duševných a fyzických síl a zabezpečenie ďalších sociálnych aktivít. Príspevky z fondu sa poskytujú len zamestnancom v evidencnom stave, nemajú na ne nárok zamestnanci na materskej, rodičovskej dovolenke, uvoľnení na výkon funkcie v odborovom orgáne alebo na výkon verejnej funkcie.

Príspevok z fondu je možné poskytnúť v určenom rozsahu nielen zamestnancovi, ale aj na účely potrieb jeho rodinných príslušníkov. Príspevok sa poskytuje na základe písomnej žiadosti zamestnanca, ktorú je potrebné doručiť na odbor 510 GR alebo príslušné RP ĽZ. Posúdenú žiadosť následne schváli námestník GR pre ľudské zdroje. Na dokumentačnom serveri nájdete tlačivo, ktoré je potrebné vyplniť. Tlačivo bolo zmenené tak, aby sa pevne dohodnuté nároky vyplácali bez predchádzajúcej žiadosti zamestnanca. Ide o sociálnu výpomoc z dôvodu dlhodobej práceneschopnosti a pracovné výročia. Žiadosť je potrebné predložiť v prípade príspevku na sociálnu výpomoc alebo pri poskytovaní peňažného daru za darovanie krvi. V roku 2023 bolo čerpanie fondu nasledujúce:

Finančné čerpanie sociálneho fondu za rok 2023

1. Príspevok na stravovanie 6 981 030,29 eura
2. Príspevok na sociálnu výpomoc 150 407 eur
3. Dlhodobá pracovná neschopnosť 106 061 eur
4. Peňažné dary
 - a) Plaketa za darcovstvo krvi 54 257 eur
 - b) Dary pri pracovných výročiach 269 810 eur
5. Príspevok na regeneráciu pracovnej sily 513 976,96 eura
6. Príspevok odborovým organizáciám 56 875,14 eura

Celkové čerpanie za rok 2023 bolo 1 912 638,21 eura.

Na kolektívnom vyjednávaní, ktoré bolo 7. marca 2024, sa dohodlo čerpanie sociálneho fondu na rok 2024. Ako novinka je pre zamestnancov dohodnutá v rámci regenerácie možnosť aktivovania karty Multisport, ktorá prináša výber pestrých športových a relaxačných aktivít ako kompenzáciu pracovného vyťaženia. Bližšie informácie pripravujeme pre vás do ďalšieho čísla Semaforu a informovanie formou hromadného mailu.

Na GR sa opäť darovalo

V pondelok 18. marca 2024 sa v priestoroch zasa-dačky č. 5 uskutočnilo tohtoročné prvé darovanie krvi. Odber sa konal už štandardne v spolupráci s Národnou transfúznou službou Slovenskej republiky a z 30 prihlásených darcov mohlo darovať

20 prihlásených. Z tohto počtu darcov sa podarilo získať približne 9 litrov krvi. Najčastejším dôvodom vylúčení z odberu bola aj tentoraz znížená hodnota hemoglobínu. Najbližší odber krvi je naplánovaný na piatok 19. júla 2024.



Testovanie lokomotívy na tratiach ŽSR

Železničná infraštruktúra ŽSR testovala duálnu lokomotívu Siemens Vectron Dual Mode, ktorá spája výhody elektrických a motorových lokomotív. Umožňuje priamu jazdu vlaku po neelektrifikovaných, ale aj elektrifikovaných tratiach bez nutnosti výmeny lokomotívy. Uľahčuje tak prechádzanie medzi úsekmi s trakčným vedením aj bez neho.

AUTOR: Lucia Lizáková, SNÍMKA: SIEMENS

DUNAJSKÁ STREDA/HANISKA — Lokomotíva vyrazila na svoju cestu 15. – 16. januára 2024 na trase z Dunajskej Stredy cez Žilinu do Hanisky a späť. Cieľom bolo overenie technických údajov deklarovaných výrobcou rušňa, ktoré vypracoval Marián Pipiš z odboru expertízy v spolupráci s Michalom Baťkom z odboru dopravy.

Lokomotíva bez problémov prepravila po náročnej trati cez Tatry vlaky s hmotnosťou viac ako 1 000 ton a dopravila ich po celej trase bez potreby výmeny lokomotívy. V rámci skúšobnej prevádzky na tratiach ŽSR sa však pozrela aj na iné trate.

Skúšobná duálna lokomotíva má maximálnu traťovú rýchlosť 160 km/h a je určená pre napájací systém 15 kV 16,7 Hz. Jej výkon na elektrifikovaných tratiach je 2 400 kW a na neelektrifikovaných dieselových tratiach 2 000 kW. Výrobca pracuje aj na variante, ktorý bude schopný pracovať na napájacích systémoch 15 kV 16,7 Hz aj 25 kV 50 Hz. Plánuje sa aj doplnenie vlakového kúrenia a zabezpečovacích systémov Mirel a ETCS s cieľom zvýšiť bezpečnosť a umožniť prevádzku na slovenských železničiach, a to nielen v nákladnej, ale aj v osobnej doprave. Tento variant bude schválený na plnú prevádzku aj na tratiach ŽSR.



Za zatvorenými dverami

Pracovníci Železničného múzea SR po poslednej akcii roka v októbri a ukončení hlavnej sezóny neodchádzajú do zimného spánku. Pre nich sa v tom okamihu začína náročný a prácny proces opráv, upratovania, vylepšovania a prípravy na novú sezónu.

AUTOR: Denis Dymo, SNÍMKY: archív ŽSR

BRATISLAVA — O tom, ako to vyzerá v Železničnom múzeu SR v starom rušňovom depe Bratislava východ počas zimy, keď sa nekonajú žiadne akcie, a ako prebiehajú prípravy na novú sezónu, sme sa porozprávali s riaditeľom Železničného múzea SR Michalom Tunegom.

Aké aktivity alebo projekty sú prioritou Železničného múzea SR po ukončení hlavnej sezóny?

Po ukončení hlavnej sezóny sa sústreďujeme hlavne na to, aby sme dali do poriadku veci, ktoré sa počas roka pokazili. Opravujeme si vozidlá, chystáme ich na ďalšiu sezónu a venujeme sa takým veciam, na

ktoré nemáme čas počas leta a ktoré nevyžadujú pekné počasie. Venujeme sa teda knižnici, archívu, zapisovaniu nových prírastkov a pomaly sa chystáme na ďalšiu sezónu.

Ako vyzerá typický pracovný deň v múzeu mimo hlavnej sezóny?

Ráno sa stretne, v rýchlosti si povieme, čo ideme robiť a následne sa každý pustí do svojej roboty. Navyše, keď sú tu nejaké väčšie a ťažšie roboty, tak sa navzájom voláme na pomoc, čo niekedy znamená aj prezliekanie sa z „civilu“ do montérok, potom zase späť a podobne.

Aké všetky aktivity musíte vykonať pred otvorením novej sezóny?

Musíme pripraviť propagačné materiály, čiže dať s predstihom na známosť verejnosti, čo sa chystá, na aké podujatia sa môžu tešiť. Potom následne musíme prichystať areál, to znamená vykosiť všetky plochy, kam má verejnosť prístup, ale takisto aj tie, kam sa verejnosť nedostáva. Musíme vyčistiť celý areál, odstrániť všetky nedostatky z minulej sezóny alebo aj také, ktoré vzniknú počas zimy. Musíme popopravovať vozidlá a prichystať ich na prevádzku tak, aby mohli spoľahlivo odvozovať mimoriadne vlaky a pripraviť samotné akcie.

Aká je najväčšia akcia v Železničnom múzeu?

Najväčšou akciou u nás, ktorú chystáme pravidelne každý rok, je podujatie Rendez, celoslovenské stretnutie historických železničných vozidiel. Stretnú sa tu všetky vozidlá z našej zbierky na jednom mieste. Túto akciu tento rok pripravujeme na 15. a 16. júna.

V decembri múzeum získalo do svojej zbierky aj rušeň „Laminátka“. Ako vyzerali údržba a príprava tohto rušňa?

Tento rušeň sme získali v podstate v prevádzkyschopnom stave, takže po všetkých administratívnych záležitostiach, ktoré bolo potrebné vyriešiť, vzhľadom na to, že sme rušeň kupovali od ZSSK, tak

sme poň len prišli, prichystali ho na prevoz a vlastnou silou sme ho dopravili do múzea.

Chystáte sa tento rušeň použiť aj v nadchádzajúcej sezóne pri nejakých mimoriadnych jazdách, prípadne ako výstavný kus?

„Laminátku“ by sme chceli počas tohto roka použiť hlavne na návozy mimoriadnych vlakov alebo teda na návozy historických vozidiel na rôzne akcie. V budúcnosti by sme chceli rušeň uviesť vzhľadovo do stavu, v akom bol vyrobený. Potom by sa mohol využívať aj na rôznych výstavách.

Plánuje múzeum nejaké novinky alebo vylepšenia do novej sezóny?

Do novej sezóny chystáme vynovenie expozície traťových strojov, ktorá sa nachádza v exteriéri. Tú upravujeme a budeme tam dopĺňať traťové stroje. Pre návštevníkov máme prichystané informačné tabule vo vnútornej časti expozície traťového hospodárstva, takže si návštevníci budú môcť prečítať čo najviac o tom, ako sa vyvíjala technika železničného zvršku aj spodku, ako sa budovali železnice, aké traťové stroje fungovali a aké náradie sa používalo pri opravách tratí.

Už 20. apríla sa na vás tešíme v Železničnom múzeu SR na Prvom parnom dni – úvodnom podujatí tohto roka, ktorým otvoríme sezónu 2024.



Blahoželáme

[Redacted text block]

[Redacted text block]



[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]



[Redacted text block]

[Redacted text block]



[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]



[Redacted text block]

[Redacted text block]



[Redacted text block]

Podakovanie

Blank space for acknowledgments, featuring a vertical column of horizontal lines and a yellow circular graphic element.

Blank space for acknowledgments, featuring a vertical column of horizontal lines and a yellow circular graphic element.

Spomíname

Blank space for remembrance, featuring a vertical column of horizontal lines.

Vaše príspevky do aprílovej spoločenskej rubriky môžete posielat' na adresu zsemafor@zsr.sk do 12. apríla 2024.



Pozvánka – Prvý parný deň

Stalo sa už dobrým zvykom v Železničnom múzeu SR v starom rušňovom depe Bratislava východ pripomenúť si začiatok sezóny úvodným podujatím – Prvým parným dňom, keď je v múzeu prvýkrát v sezóne prítomný aj fučiaci a dymiaci parný rušeň. Múzeum preto 20. apríla privíta vo svojom areáli v starom rušňovom depe Bratislava východ prvých návštevníkov v sezóne 2024. Pre návštevníkov sú v tento deň pripravené mimoriadne jazdy historických vlakov, expozície v priestoroch múzea, jazda na drezinách a iný bohatý program pre menších aj väčších.

Prvý parný deň pre širokú verejnosť pripravujú Železnice Slovenskej republiky – Železničné múzeum Slovenskej republiky v spolupráci s Klubom železničnej nostalgie Bratislava východ, Klubom priateľov histórie železničnej dopravy Bratislava a Občianskym združením VLAKY.NET. Múzeum bude počas Prvého parného dňa otvorené v čase od 10.00 do 17.00. Tešíme sa na vás! Viac informácií nájdete na zeleznicnemuzeum.sk.



Štoker opäť prevádzkyschopný


Parný rušeň označený 556.036, prezývaný tiež Štoker, je medzi železničnými fanúšikmi a nadšencami železníc notoricky známy. Málokto však vie, že svoj posledný mimoriadny historický vlak s cestujúcimi odviezol v auguste 2022. Ak mal byť ďalej prevádzkovaný, musel sa podrobiť oprave kotla, ktorú si vyžaduje platná legislatíva.

AUTOR: Michal Tunega, SNÍMKA: Boris Dzurnak

BRATISLAVA — Rušeň 556.036 vyrobila Škoda Plzeň v roku 1952 (vtedy továreň niesla názov Závody V. I. Lenina). Bol jedným z 510 kusov parných rušňov radu 556.0 určených na ťahanie nákladných vlakov na celom území bývalého Československa. Rušne tohto radu sa pre modernú konštrukciu a dobré vlastnosti v prevádzke výborne osvedčili a svoje kvality dokazovali obdivuhodnými výkonmi. Dva takéto rušne v decembri 1958 dokonca vytvorili československý rekord v hmotnosti vlaku, ktorý nebol dodnes prekonaný. Z Kojetína do Ostravy odviezli nákladný vlak, ktorý tvorilo 121 vozňov s hmotnosťou 8 272 ton. Rušeň 556.036, ktorý je súčasťou zbierok Železničného múzea Slovenskej republiky, je tiež výnimočný, ale z iného hľadiska. Dňa 17. októbra 1980 odviezol na trati Bratislava filiálka — Galanta — Trnava — Leopoldov posledný vlak ťahaný parným rušňom na území Slovenska. Po ukončení parnej prevádzky bol niekoľko rokov vedený v evidenčnom stave rušňového depa Leopoldov a až následne bol vyčlenený na zachovanie pre budúce generácie. Neskôr sa rušňa ujali dobrovoľníci zo Spolku Výhrevne Vrútky, ktorí ho majú dodnes zverení do opatery. A práve títo dobrovoľníci sa po odvezení posledného nostalgického vlaku

v auguste 2022 rozhodli, že nenechajú rušeň „vychladnúť“, a teda dlhodobo odstaviť z prevádzky. Naplánovali opravu, zohnali potrebný materiál a najmä finančné prostriedky. Oprava bola o to náročnejšia, že nešlo „len“ o výmenu plameníc a žiarnic v kotle, ale museli sa vykonať aj ďalšie rozsiahle opravárenské zásahy. „Hotovo“ zahlásili 18. februára 2024 a už 24. a 25. februára rušeň predviedli v plnej kráse a sile na mimoriadnych fotovlakoch pre zahraničných fotografov na prekrásnej trati Červená Skala - Mlyny. Tu sa fotografom deň predtým predviedol aj ďalší parný rušeň zo zbierok múzea, rušeň 477.013, ktorý je v opatere členov Klubu železničných historických vozidiel Poprad.

Štoker 556.036 sa tak opäť zaradil do flotily prevádzkyschopných historických železničných vozidiel na Slovensku a záujemcovia ho budú môcť tento rok vidieť na čele viacerých parných vlakov. Kalendár jász mimoriadnych historických vlakov bude v podobe plagátu už čoskoro vyvesený vo väčšine železničných staníc a ak všetko pôjde tak, ako má, tak sa tento rok môžete tešiť aj na ďalšie opravené a sprevádzkované historické železničné vozidlá.

Lekár hovorí pacientovi: - Stále pôsobíte unaveným dojomom. Naposledy som vám vravel, aby ste chodili spavať so sliepkami... - Chodím, chodím pán doktor, ale ... tajnička.				Pomôcky: aal, Lol, aktor, tola	dopravná linka	tým spôsobom	a dato	duševné rozpolo- ženie	Pomôcky: halali, hara, lido	snád'	otázka 1. pádu	tamto	prejavil nesúhlas	rozhádzala		
				turistický prístrešok						žalobca (práv.) kuchynská nádoba						
				2												
				v poriadku (z anglič.) astát (zn.)			plytká pláž povrch drevín							Rozvodný závod indická váh. jednotka		
Jozef Vysočani	druh Fatimy	1	ťaž Obchodný dom			pokladnica (hovor.) pracovný aktív					na tom mieste tlapa					
kyslá pochutina					zem kanón					plavidlá podnik v Trutnove						
produkt včiel					Dorota (domác.) značka pascalu				obch.názov steatitu dvorana							
arabský člen			okraj úst tanečníca v balete					konfiš- kovaľa ukončenie poločky								
ťala						prikryvka na kone (hovor.) opak						EČV okr. S.Lubovňa medaila (hovor.)				
Pomôcky: kalit, sotor	tu máš Železničný odbor			stiahla z kože darček, po česky							Material Access Area ubytovacie zariadenie					
plat žoldniera					promočná sieň nežnosť					EČV okr. Humenné nebdajú		otec (hypok.)	skladaj do záhybov			
veľká vodná plocha						zosilnený súhlas ugrofínsky pojem duše			úzky košík (nár.) meno Rapaičovej							
	Ústavný súd		šúchal Zväz invalidov				obyvatelia Liptova bizmut (zn.)									
3																
prudkým vyrážaním vzduchu si čistili nos								úhor, po nemecky				symetrála				

Pošlite nám (sutaz@zsr.sk) **adresu a správnu odpoveď** križovky a trom vyžrebovaným pošleme darček.
 Križovka z minulého čísla: „... veru nie, už viac ako desať rokov som jediný.“ Výhercovia: Zuzana M., Zoltán T., Dominika T.



Šéfredaktorka
 Lucia Lizáková
 T: 920/7801
 E: lizakova.lucia@zsr.sk

Redakcia
 Denis Dymo — dymo.denis@zsr.sk

Grafická úprava
 Dávid Bozsaky — bozsaky.david@zsr.sk

Interný časopis Železničný Semafor
 Vydáva GR ŽSR, Odbor komunikácie a marketingu, riaditeľ: Vladimíra Bahýľová
 Adresa redakcie: Bratislava, 813 61, Klemensova 8, e-mail: zsemafor@zsr.sk, www.zsr.sk
 Tlač a distribúcia: ZimPress, spol. s r. o., Vajnorská 135, 831 04 Bratislava



Pýcha japonskej železnice pohľadom železničiara

Jozef Dudák má za sebou úspešné strategické projekty. Donedávna bol národným manažérom projektu TTR pre SR. Keďže je železničiar telom a dušou, v lete precestoval Japonsko najmä vlakmi Shinkansen a o zážitky s ich železničným systémom sa s nami podelil.

AUTOR: Lucia Lizáková, SNÍMKA: Jozef Dudák

JAPONSKO — Slovo Shinkansen je mnohým pomerne známe, ak ste sa s ním však doteraz nestretli, ide o sieť vysokorýchlostných vlakových tratí. Skladá sa z deviatich tratí a obsluhuje väčšinu významných veľkých miest alebo turistických stredísk v Japonsku. Známý je aj anglický výraz „Bullet train“, čiže doslovne strela.

Aký to bol pre železničiara pocit zažiť takúto sieť tratí? Predstihlo to moje očakávanie. Trate systému Shinkansen majú normálny rozchod koľají 1 435 mm ako u nás v ŽSR a sú elektrifikované napätiami 25 kV 60 Hz (západne od Tokia), 25 kV 50 Hz (východne od Tokia) a 20 kV 50 Hz (trať Jamagata - Shinkansen). Pre bezpečnosť a rýchlosť prevádzky majú trate mimoúrovňové kríženie s ostatnými druhmi dopravy a s ostatnými železnicami. Z veľkej časti vedú po mostoch, v tuneloch, aby trať viedla priamo a dosiahla čo najväčšie polomery výškových a smerových oblúkov, čím dosiahne vyššiu prevádzkovú rýchlosť.

O akých rýchlostiach sa teda bavíme?

Štandardom je na väčšine tratí 240 km/h, na novších úsekoch s vhodnými podmienkami je rýchlosť až do 360 km/h. Najnovšia súprava jazdí priemernou rýchlosťou okolo 300 km/h. Už v týchto časoch finišujú s testami novej

súpravy, ktorá by mala prekračovať hranicu 600 km/h na magnetickom vankúši, určite ste už započuli slovo Maglev. Hoci Shinkansen nie je najrýchlejší vlak na svete, môže sa pochváliť dokonalou presnosťou a bezpečnosťou.

Máte nejaké údaje o bezpečnosti aj štatisticky?

Momentálne štatistiky uvádzajú v priemere okolo 45 sekúnd meškania na jednu súpravu za rok. Pozoruhodný je fakt, že za svoju viac ako 50-ročnú históriu nedošlo k žiadnemu smrteľnému zraneniu (nerátajú sa samovraždy vyskočením z vlaku a skočením pod vlak).

Takže nemajú žiadne dopravné nehody?

Áno, presne tak. Ako som spomínal, sieť tratí Shinkansen je oddelená od siete iných dopravných módov, dokonca aj v samotných prestupových staniách sú nástupiská a koľaje Shinkansenov oddelené od ostatných koľají Japonských železníc. To znamená, že na koľaje Shinkansenov sa iný vlak nedostane.

Keďže ide o rýchlovlaky, ako dlho trvá preprava?

Prvé súpravy v roku 1964 dokázali vzdialenosť 515 km medzi Osakou a Tokiom zdolať za 4 hodiny, rok neskôr to bolo za 3,5 a dnes je to okolo 2 hodín. Iba na porovnanie,

na Slovensku prejde najrýchlejší IC vlak vzdialenosť medzi Košicami a Bratislavou (cca 450 km) za 4 a pol hodiny.

Skúste opísať kultúru cestovania, ako vlaky vyzerajú?

Vo vlaku sú pohodlné široké sklopiteľné sedačky, s dvomi miestami na jednej strane a tromi na druhej, s dostatočným priestorom na nohy, výklopným stolíkom, úložným priestorom na batožinu, nastaviteľnou ventiláciou, vešiakom. Vlak vždy zastaví na presne určenom mieste. Vstup je na väčšine nástupísk chránený ďalšou bránou. Nastupuje sa malými dverami a vlak sa počas jazdy hermeticky uzavrie. Sedačky sú iba jedným smerom, takže sa cítite ako v lietadle. V porovnaní s lietadlom máte oveľa viac priestoru na nohy a sedadlo je širšie. Zarazilo ma, že vždy, keď sme išli Shinkasenom, sedačky boli v smere jazdy. Nikde som nevidel, ako súpravy otáčajú, bolo to pre mňa záhadou. Až kým sme sa pri jednom vystupovaní zdržali a všimol som si, že sedačky sa automaticky otáčajú.

Pod'me k cenám lístkov alebo ako ste to riešili?

My sme si dopredu zarezervovali tzv. „Japan Rail Pass“. Ide o viacúčelový zľavnený železničný lístok, ktorý poskytuje neobmedzený prístup k všetkým vlakom Japan Rail National (JR), autobusovej doprave, trajektovým službám a letiskovým transferom. Cestovaním s JR Passom máte príležitosť objaviť celú krajinu takmer za rovnakú cenu, akú by ste zaplatili za spiatočnú letenku z Tokia do Kjóta. Ide o najväčšiu zľavu na ich verejnú dopravu.

Lístok ste si kupovali až na stanici v Japonsku?

Nie, lístok sme si rezervovali dopredu, prišiel do 2 dní zasielateľskou službou, tzv. kupón na výmenu JR Passu. Po príchode do Tokia sme ho aktivovali v kancelárii JR. Tie sa nachádzajú na väčšine letísk a na všetkých hlavných železničných staniciach. Prekvapením bolo, že išlo o zelený papierový lístok s rozmermi cca 5 x 8 cm s jedným magnetickým prúžkom. Pri vstupe do vyhradenej časti stanice sme ho vložili do turniketov, kde prebehol, dvere sa otvorili a na druhej strane sme si lístok zobrali.

Kde všade vám lístok platil?

JR Pass platil na všetkých linkách Shinkansenu, okrem liniek Nozomi a Mizuno, na linkách Tokaido (Tokio – Osaka) a Sanyo Shinkansen. Tieto vlaky sú ako niečo u nás SuperCity. My sme chodili Shinkansenmi s názvom Kodama, Hikari alebo Sakura, ktoré pokrývajú rovnaké trasy, akurát stoja na viacerých zastávkach. Do Nagana sme šli hnedým Shinkasenom, ktorý sa volal Asama.

Ako ste sa orientovali na staniciach?

Na staniciach bola vždy časť nástupísk Shinkansen označená tvarom rušňa a farbou. Nápis na tabuliach radení vlakov, resp. na informačných tabuliach boli aj v latinke po anglicky, resp. preskakovali medzi japonským písmom a anglickým ekvivalentom. Ucelené súpravy boli na rôznych tratiach prispôsobené frekvencii cestujúcich, boli označené číselne. Najkratšia mala myslím 8 vozňov, boli aj 10 až 12-vozňové. Keď sme išli vlakom s názvom Kodama, boli spojené aj 2 súpravy, čiže 16, resp. 20 vozňov. V súprave boli vždy na začiatku a na konci vozne bez miestenky, ostatné miesta boli s miestenkou. Keď sme napríklad išli na výlet z Tokia na báju horu Fuji, tak sme si museli pozrieť, kde vystupujeme v stanici Odawara, či tam daná linka daná Shinkansenu mala zastavenie.

Všimli ste si pri radení vozňov nejakú zaujímavosť?

Japonci milujú animáky, a to sa prejavuje aj v bežnom živote, aj na vlakoch, napr. sme videli „imidžovku“ ružový Shinkansen vo farbe Hello Kitty, alebo aj pokreslený vlak Nintendo a Super Mário Bros. Na ostrov Hokaido chodí krásny ružovo-modrý Shinkansen.

Aký dojem vo vás zanechalo Japonsko?

Vo mne zanechalo veľmi dobrý dojem. Japonsko je „iný svet“. Je dôkazom, že keď sa chce, verejná doprava môže byť funkčná. Všade bolo čisto vrátane WC na staniciach, ktoré boli zadarmo. Nikde neboli odpadkové koše. Je to veľmi disciplinovaný národ, všade sa pekne čakalo v radoch, nik sa netlačil, nepredbiehal. Pred miestom nástupu do vlaku bolo nakreslené, ako sa máte radiť. Japonci sú úslužný národ, všade, kde sme prišli, sa klaňali, až sme si aj my osvojili ich pozdravy „koničiva“ a „arigato“ aj s úklonom.

Shinkansen map





MANAŽÉR
ŽELEZNIČNEJ
INFRAŠTRUKTÚRY

ODPORUČTE NÁM BUDÚCEHO ZAMESTNANCA A ZAROBTE 600 EUR

PRÍSPEVOK ZA ZÍSKANIE ZAMESTNANCA:

Príspevok môže získať zamestnanec ŽSR, ktorý odporučá uchádzača z voľných zdrojov trhu práce na nedostatkovú typovú pozíciu. Príspevok bude poskytnutý v maximálnej sume 600 EUR za jedného nového zamestnanca nasledovným spôsobom:

- › suma 300 EUR - jednorazovo po uplynutí skúšobnej doby nového zamestnanca
- › suma 300 EUR - jednorazovo po odpracovaní 1 kalendárneho roka od ukončenia skúšobnej doby nového zamestnanca alebo po úspešnom absolvovaní odbornej skúšky novým zamestnancom, podľa toho čo nastane neskôr.

BLIŽŠIE INFORMÁCIE: Regionálne pracovisko LŽ Trnava
0910 309 991