

ŽELEZNIČNÝ SEMAFOR

✧ MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY 

✧ 32. ROČNÍK | JANUÁR 2024



ŽSR podpísali zmluvu na realizáciu modernizácie severnej trasy

Poprad Tatry — Vydrník

Modernizácia úseku trate Poprad – Vydrník predstavuje ďalšiu etapu výstavby modernizácie tratí v sieti ŽSR a je pokračovaním modernizovaného úseku Lučivná – Poprad.

AUTOR: Denis Dymo

BRATISLAVA — V zmysle ukončeného verejného obstarávania Železnice Slovenskej republiky (ŽSR) dňa 22. 12. 2023 aj na základe vydaného súhlasného stanoviska Ministerstva dopravy SR podpísali so zhotoviteľom „Združenie pod Dubinou“ zmluvu o dielo na realizáciu stavby s názvom „Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Poprad Tatry (mimo) – Krompachy. Časť: A.1 Poprad Tatry (mimo) – Vydrník“.

Cieľom stavby je prestavba existujúcej železničnej dopravnej cesty na účely zlepšenia jej technického vybavenia a použiteľnosti, a to zabudovaním moderných a progresívnych prvkov, a tým zlepšenia jej parametrov. Stavba musí spĺňať po realizácii požiadavky v zmysle zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, vyhlášky MDPT SR č. 350/2010 Z. z. o stavebnom a technickom poriadku dráh, platných STN noriem, EN noriem a platných predpisov ŽSR.

Úsek železničnej trate Poprad Tatry – Vydrník je súčasťou dvojkoľajnej železničnej trate Bratislava – Žilina – Košice – Čierna nad Tisou – štátna hranica s Ukrajinou, ktorá je súčasťou vetvy Va. koridoru č. V., súčasťou trasy E 40 podľa dohody AGC (Európska dohoda o medzinárodných železničných magistrálach) z r. 1985 a súčasťou trasy C-E 40 podľa dohody

AGTC (Európska dohoda o najdôležitejších trasách medzinárodnej kombinovanej dopravy) z r. 1993.

Hlavnými kritériami modernizácie železničnej infraštruktúry predmetného úseku trate je:

- dosiahnutie parametrov vyplývajúcich z dohôd AGC a AGTC a predpisu Z10,
- zvýšenie traťovej rýchlosti do 160 km/h,
- zvýšenie priestorovej priechodnosti,
- zvýšenie únosnosti železničného spodku,
- zvýšenie bezpečnosti prevádzky,
- zvýšenie bezpečnosti cestujúcich,
- zvýšenie kultúry, komfortu a plynulosti cestovania,
- zníženie negatívnych dosahov železničnej prevádzky na obyvateľstvo,
- zlepšenie a skvalitnenie životného prostredia.

Vybudovaním modernej železničnej trate sa zvýši komfort a plynulosť jazdy, a tým sa v konečnom dôsledku znížia negatívne účinky dopravy na okolité prostredie, ktoré budú eliminované aj ďalšími technickými opatreniami. Akceptovaná zmluvná hodnota predstavuje sumu 368 897 543,08 eura bez DPH a lehota výstavby je do 1 004 dní od odovzdania prvého staveniska.

Leo Express ponúka zľavnené ročné cestovné lístky

Súkromná spoločnosť Leo Express, ktorá od 10. 12. 2023 nahradila dovtedajšieho dopravcu ZSSK Slovensko na regionálnej trati 131 Bratislava – Komárno, ponúka zamestnancom ŽSR možnosť zakúpenia zľavneného ročného cestovného lístka DunajPass na uvedenú trať.

BRATISLAVA/KOMÁRNO — Bežná cena DunajPassu je 365 eur za rok, zamestnanci ŽSR si ho môžu zakúpiť za zvýhodnenú sumu 89 eur za rok. Lístok sa vystaví na meno a je neprenosný. Ponuka platí len pre zamestnancov ŽSR a nevzťahuje sa na rodinných príslušníkov.

Zamestnanci ŽSR si môžu zakúpiť zľavnený DunajPass od 15. januára 2024 nasledujúcim spôsobom:

1. Zamestnanec sa preukáže zamestnaneckým preukazom v pokladnici Leo Express (prebehne

vizuálna kontrola) na Železničnej stanici Bratislava hlavná stanica.

2. Zamestnanec v pokladnici vyplní formulár, na základe ktorého mu bude vyhotovená cestovná karta DunajPass (vyhotovenie trvá približne 7 pracovných dní).
3. Zamestnanec zaplatí sumu 89 eur a po uplynutí 7 pracovných dní si vyzdvihne v pokladnici Leo Express v ŽST Bratislava hlavná stanica cestovnú kartu DunajPass.

Personálne zmeny

27. 12. 2023 skončila pracovný pomer dohodou odchodom do predčasného starobného dôchodku vedúca Oddelenia personálneho riadenia v Odbore ľudských zdrojov Katarína Tóthová,
31. 12. 2023 skončila pracovný pomer dohodou odchodom do starobného dôchodku vedúca Účelového strediska ŽSR – Účtovného centra Zvolen Anna Brzová,
21. 12. 2023 skončil pracovný pomer dohodou vedúci Účelového strediska ŽSR – Strediska prípravy a realizácie Košice Ľudovít Pelegrin.

Generálny riaditeľ Železníc Slovenskej republiky Alexander Sako:

30. 12. 2023 odvolal z funkcie riaditeľa Oblastného riaditeľstva Zvolen Mariána Izakoviča,
01. 01. 2024 vymenoval do funkcie riaditeľa Oblastného riaditeľstva Zvolen Radomíra Grexu.
31. 12. 2023 odvolal z funkcie riaditeľa Odboru dopravy GR ŽSR Ivana Wlachovského,
01. 01. 2024 vymenoval do funkcie riaditeľa Odboru dopravy GR ŽSR Petra Šulka.
31. 12. 2023 odvolal z funkcie riaditeľa Odboru železničných tratí a stavieb GR ŽSR Jána Uhnaveho,
31. 12. 2023 odvolal z funkcie riaditeľa Odboru oznamovacej a zabezpečovacej techniky a elektrotechniky GR ŽSR Jozefa Košiceho,
01. 01. 2024 poveril výkonom funkcie riaditeľa Odboru železničných tratí a stavieb GR ŽSR a Odboru oznamovacej a zabezpečovacej techniky a elektrotechniky GR ŽSR Róberta Borčina.
31. 12. 2023 odvolal z funkcie riaditeľa Oblastného riaditeľstva Košice Igora Poláka,
01. 01. 2024 vymenoval do funkcie riaditeľa Oblastného riaditeľstva Košice Jaroslava Sakáča.
31. 12. 2023 odvolal z funkcie riaditeľa Odboru interného auditu GR ŽSR Miroslava Pleceníka.
01. 01. 2024 vymenoval do funkcie riaditeľa Odboru nadlimitných zákaziek a koncesí GR ŽSR Martina Raučinu.
01. 01. 2024 zaradil do funkcie vedúcej Oddelenia personálneho riadenia v Odbore riadenia ľudských zdrojov GR ŽSR Blanku Puterovú.
01. 01. 2024 zaradil do funkcie vedúcej Účelového strediska ŽSR – Účtovného centra Zvolen Adrianu Rajčanovú.
15. 01. 2024 vymenoval do funkcie riaditeľa Odboru interného auditu GR ŽSR Dominika Šteffka.

NA OBÁLKE: Nočné pluhovanie na TEŽke. **TITULNÁ SNÍMKA:** Ján Pavliga



Implementácia Inteligentného riadenia kapacity infraštruktúry (TTR) na Slovensku

V dňoch 9. – 10. novembra 2023 sa uskutočnil druhý ročník medzinárodnej konferencie Národné dni TTR na Slovensku 2023. Cieľom stretnutia bolo predstavenie stavu a pokroku projektu Implementácie TTR na Slovensku. Stretnutia sa zúčastnili najvýznamnejší zákazníci ŽSR (železničné podniky), realizujúci svoj biznis aj mimo hraníc SR. Svoje príspevky odprezentovali nielen zástupcovia Železníc Slovenskej republiky, ale aj Ministerstva dopravy SR, Rail Net Europe, Forum Train Europe a Správy železníc ČR. Sympóziu nadviazalo na predošlé stretnutia.

AUTOR: Lucia Lizáková, SNÍMKY: Jozef Dudák

BRATISLAVA — Dvojdnové stretnutie sa začalo príspevkom, v ktorom národný manažér projektu TTR pre SR Jozef Dudák odprezentoval aktuálny stav projektu TTR na Slovensku. Okrem témy včasného plánovania kapacity železničnej infraštruktúry boli účastníci oboznámení aj s návrhom nového právneho rámca Európskej komisie na využívanie kapacity infraštruktúry. Prezentujúci v rámci svojich príspevkov nadviazali na aktuálne témy a problémy v rámci plánovania, prideľovania a informačnej podpory TTR

v celej Európe a konferenčný deň zakončila panelová diskusia k téme návrhu nového právneho rámca na využívanie kapacity infraštruktúry (TTR), ktorá priniesla konštruktívne otázky a postrehy. Druhý deň sa niesol v duchu workshopov a školení, ktoré organizátori zamerali na operatívnu úroveň. ŽSR vysvetlili železničným podnikom a ministerstvu dopravy proces tvorby Požiadaviek na kapacitu (CNA) a Kapacitného modelu (CM) a následne poskytli ukážku a školenie v informačnom systéme na to určenom.



Elektrický rušeň Laminátka, kus nostalgie v Železničnom múzeu

Železničné múzeum Slovenskej republiky, ako podnikové múzeum Železníc Slovenskej republiky, je jedinou pamäťovou inštitúciou na Slovensku, ktorá vykonáva komplexnú dokumentačnú činnosť v oblasti vývoja železníc na území Slovenska. Okrem mnohých iných zákonných povinností sa v rámci možností sústreďuje na vytvorenie prierezového a systematického zbierkového fondu, reprezentujúceho všetky oblasti práce železníc.

AUTOR: ŽM, (red), SNÍMKA: archív ŽM

BRATISLAVA — Vo všeobecnosti však platí, že verejnosť najviac vníma a zaujíma sa o tie oblasti, s ktorými prichádza najčastejšie do styku. Citeľné je to najmä pri rušňoch a vozňoch. A práve tejto oblasti sa z hľadiska dopĺňania zbierky najviac dotklo rozdelenie kedysi jednotných ŽSR. „Kým dovtedy bolo možné nepotrebné rušne a vozne získať vnútropodnikovo, po rozdelení a vzniku, aj keď stále štátnych, ale už právne samostatných dopravcov, to už tak jednoducho nešlo a doteraz nejde. Preto veľmi oceňujeme prístup Železničnej spoločnosti Slovensko, ktorá sa rozhodla poskytnúť tým subjektom, ktoré sa primárne venujú záchrane železničnej histórie, vybrané nepotrebné rušne a vozne za mimoriadne priaznivých podmienok,“ uviedol Michal Tunega, vedúci účelového strediska Železničného múzea SR. A tak sa stalo, že zbierky múzea obohatil elektrický rušeň označený 240.028-1 (do roku 1988 označený S 499.0028), známy pod familiárnou prezývkou Laminátka. Je zástupcom rušňov určených na univerzálnu traťovú službu na tratiach napájaných striedavou trakčnou sústavou. Spolu so staršími rušňami radu S 489.0 a rušňami radu S 499.1 určenými na maximálnu rýchlosť 140 km/h patrili pod

továrenským označením 47 E výrobcu Škoda Plzeň do skupiny 255 rušňov vyznačujúcich sa typickým dizajnovým stvárnením, ktoré umožnilo vyhotovenie rušňových skriň zo skleneného laminátu. Preto aj tá prezývka. Rušeň S 499.0028 bol vyrobený v roku 1968 pod výrobným číslom 5870. Československé štátne dráhy rušne prevzali 16. augusta 1968 a prideliť ho rušňovému depu Bratislava. O dvanásť dní neskôr, 28. augusta 1968, vykonal na trati Bratislava – Břeclav tzv. technicko-bezpečnostnú skúšku, pri ktorej dosiahol naozaj úctyhodnú rýchlosť 150 km/h. V prevádzke patrila pod rušňové depo Bratislava a od decembra 1991 pod rušňové depo Nové Zámky. Dlhé desaťročia tak dotváral bežný každodenný kolorit železničnej prevádzky na južnej časti siete elektrifikovaných tratí na Slovensku. Pod hlavičkou novozámockého depa odviezol posledný osobný vlak 10. decembra 2023 a už 13. decembra 2023 bol po „papierovom“ prevzatí vlastnou silou prevezený do Železničného múzea v starom rušňovom depe Bratislava východ. Po uvedení do historizujúceho vzhľadu v budúcnosti bude určite vyhľadávaným strojom na jazdách mimoriadnych vlakov, ako aj na výstavách železničnej techniky.

ŽSR predstavujú silu spolupráce a efektivity: Zoznámte sa s pracoviskami

Železnice Slovenskej republiky sú štruktúrované z veľkého množstva odborov, oddelení a pracovísk, z ktorých je každé dôležité a špecifické svojou agendou a hlavnou náplňou práce, no vo vzájomnom prepojení tvoria fungujúci celok. V priebehu celého roka vám budeme v Železničnom Semafore predstavovať jednotlivé odbory a pracoviská, ich náplň, pracovné ciele či rôzne komplikácie, s ktorými sa počas svojej práce stretávajú. Začiatok roka venujeme odboru, ktoré spadajú do metodickéj pôsobnosti Náместníka GR pre rozvoj a informatiku, Jozefa Veselku. V tomto čísle začneme konkrétne s predstavením Odboru investorského a Odboru expertízy, za ktoré nám poskytnú vyjadrenia ich riaditelia.

AUTOR: O 220, O 230, (red)

Odbor investorský (O 220)

Riaditeľom odboru je Štefan Sedláček.

Odbor investorský na Železničiach SR riadi investičný proces od procesu plánovania, riadenia procesov verejného obstarávania (PNO a EÚ projekty – do 31. 1. 2024), prípravy a zabezpečenia projektovej dokumentácie, inžinierskej činnosti projektov, zabezpečovania povolení potrebných a podmieňujúcich výstavbu, realizácie až po ukončenie diela a odovzdanie do užívania správcovi budúceho majetku.

Odbor investorský riadi Účelové strediská prípravy a realizácie Bratislava, Žilina, Košice, ktoré zabezpečujú a riadia činnosť investora v ŽSR v procese investičnej výstavby, a to najmä v realizačnej oblasti. Zabezpečujú činnosť stavebného dozoru. Sú priamo riadené riaditeľom Odboru investorského GR ŽSR.

Čo je z hľadiska odborovej agendy najťažšie alebo najkomplikovanejšie spracovať?

V podstate každá oblasť investičného procesu má svoje špecifiká, ktoré je obtiažne spracovať. V investičnom procese vlastne neexistujú jednoduché procesy a postupy, nakoľko akákoľvek činnosť je naviazaná na legislatívne procesy (dodržiavanie zákonov, nariadení, ustanovení a pod.), vzťahové procesy (hlavne vzťahy medzi Objednávateľom a Zhotoviteľom sú dosť komplikované, neexistuje žiadny ideálny stav v tomto vzťahu), majetkové procesy (zásah do práv vlastníkov nehnuteľností) a, samozrejme, akékoľvek zmluvné procesy a v neposlednom rade finančné a plánovacie procesy (či už dotknuté Eurofondy, štátny rozpočet, vlastné zdroje a iné úverové zdroje).

Aké sú ciele vášho odboru na najbližšie obdobie?

Za ciele na najbližšie obdobie považujeme hlavne:

- Administratívno-finančné ukončenie programového obdobia Operačného programu Integrovaná Infraštruktúra.

- Prípravu a procesovanie verejného obstarávania investičných projektov Plánu obnovy a odolnosti SR.
- Prípravu investičného plánu ŽSR pre rok 2024.
- Pokračovanie v rozpracovaných projektových dokumentáciách a rozostavaných stavbách ŽSR.
- Podanie žiadosti projektu modernizácie trate Vydrník – Spišská Nová Ves do programu financovanie CEF.

Aké projekty a úlohy sú aktuálne prioritou?

Za úlohy, ktoré sú prioritou je možné považovať vyššie uvedené ciele, nakoľko sa týkajú samotnej činnosti a náplne Odboru investorského. Samozrejme, ale základnou úlohou je pokračovanie v rozpracovaných stavbách financovaných z prostriedkov EÚ (PSK, CEF, POaO), a to:

- dokončenie stavby elektrifikácie trate Haniska – Moldava n/ Bodvou, (PSK),
- pokračovanie výstavby elektrifikácie trate Bánovce n/Ondavou – Humenné (POaO),
- pokračovanie výstavby Uzla Žilina (PSK, CEF),
- pokračovanie projektovej prípravy a realizácie stavby Devínska Nová Ves – Malacky, Kúty – št. hr. SR/ČR (CEF),
- dokončenie stavby TIOP Vrakuňa (PSK),
- pokračovanie výstavby modernizácie trate Čadca – št. hr. SR/ČR (PSK, CEF),
- začatie výstavby modernizácie trate Poprad (mimo) – Vydrník (PSK),
- výstavba TIOP Bory (PSK).

Z úverových zdrojov ide o pokračovanie realizácie stavby rekonštrukcie nástupišťa č. 1, 2, 3 v ŽST Košice.

Samozrejme, prioritných úloh má Odbor investorský viac, týkajú sa, mimo iného, aj využívania vlastných zdrojov ŽSR, z ktorých sa financujú, okrem projektov železničnej infraštruktúry, investície do obnovy budov ŽSR, koľajovej mechanizácie, majetkovoprávného vysporiadania nehnuteľností a v neposlednom rade aj informačných technológií železničných telekomunikácií.

Odbor expertízy (O 230)

Riaditeľom odboru je Ivan Štecko.

V zmysle organizačného poriadku je hlavným poslaním Odboru expertízy posudzovanie projektovej dokumentácie stavieb ŽSR, činnosť k stavbám cudzích investorov, činnosť k územnoplánovacím dokumentom a predpisová a normotvorná činnosť.

Odbor expertízy je zložený z troch oddelení:

- Oddelenie expertízy (O 231) - vedúci Juraj Grič
- Oddelenie územného rozvoja a správnych konaní stavieb cudzích investorov (O 232) - vedúci Marian Urbánek
- Oddelenie predpisov (O 233) - vedúci Vladimír Hečko

Zamestnanci odboru expertízy sa zúčastňujú na projektoch ŽSR ako členovia komisií, sú členmi pracovných skupín na tvorbu/novelizáciu predpisov a noriem v gescii O 230, sú členmi pracovných skupín na tvorbu/novelizáciu predpisov, noriem v gescii iných organizačných útvarov, podieľajú sa v spolupráci s Dopravným úradom SR na aktualizácii Národného referenčného dokumentu potrebného pre proces schvaľovania prevádzky koľajových vozidiel v SR, zúčastňujú sa rozporových konaní k predkladaným návrhom zákonov, zúčastňujú sa správnych konaní k stavbám cudzích investorov a zúčastňujú sa aj prerokovaní územných plánov KURS, VÚC, miest a obcí.

Čo je z hľadiska odborovej agendy najťažšie alebo najkomplikovanejšie spracovať?

Činnosť všetkých troch oddelení má svojim spôsobom komplikovanú agendu, ktorá sa musí riešiť na dennej báze.

Aké sú ciele vášho odboru na najbližšie obdobie?

Zabezpečiť chod odboru a plniť všetky pridelené úlohy. Navýšiť mzdy pracovníkov, nakoľko sú vzhľadom na charakter ich práce platovo nedocenení a hrozí ich odchod do súkromného sektoru. Navýšiť počet pracovníkov, pretože O 230 má trvalo podstatu pracovníkov vzhľadom na pridelenú agendu.

Na kol'ajniciach čísel



Ukazovateľ	2022	2023
Priemerný počet zamestnancov	13 339,81	13 156,51
Počet zamestnancov k 31.12.	13 303	12 707
z toho robotníci	6 330	6 001
z toho prevádzkoví zamestnanci	5 929	5 726
z toho administratívni zamestnanci	1 044	980
Počet zamestnancov k 31.12. mimo evid. stav	233	229
Počet zamestnancov k 31.12. so zdrav. postih.	548	549
Počet prijatí do pracovného pomeru	716	952
Počet skončení pracovného pomeru	928	1 575
Priemerná mzda v eur	1 299,47	1 463,17
Mzdové náklady v eur	208 016 072	231 002 495
z toho prémie	16 314 320	16 516 523
z toho práca nadčas	8 917 203	10 624 804
Mimoriadna prémie		4 262 052
Sociálny fond - výpomoci v eur	175 432	150 407
Príspevok na rekreáciu v eur	791 397	907 362
Práceschopnosť a OČR v hod.	1 428 191	1 221 172

Začiatok roka je sprevádzaný bilancovaním nielen v súkromnom, ale aj pracovnom prostredí. Zhodnoteniu minulého roka z pohľadu čísel sa nevyhol ani Odbor ľudských zdrojov. Na nasledujúcej dvojstrane sa dozvieme koľko ľudí odišlo do dôchodku, aká bola zamestnanosť či priemerná mzda v roku 2023.



16 516 523€
prémie

+952

začiatok vs ukončenie
pracovného pomeru

-1 575

Ukazovateľ	2023
Skončenia pracovného pomeru celkom VOJ	1575
z toho:	
· dohodou	284
z toho z organizačných dôvodov	7
· starobný dôchodok	252
· predčasný starobný dôchodok	772
· invalidný dôchodok	5
· výpoveď daná zamestnávateľom	14
z toho z organizačných dôvodov	5
· výpoveď daná zamestnancom	59
· okamžité skončenie PP zamestnávateľom	19
z toho len za alkohol	8
· skončenie PP na dobu určitú	69
· skončenie PP v skúšobnej dobe	60
· úmrtie	41



Jesenné náborové aktivity vzdelávacích programov ŽSR

Koniec leta sa spája s Celoslovenským zrazom historických železničných vozidiel - Rendez, ktorý organizujú ŽSR a každoročne má veľkú návštevnosť zo strany nadšencov železničnej dopravy. Tradičnými sú aj podujatia Študuj dopravu v mestách Vrútky a Trnava, ktoré sa konajú pod záštitou ministra dopravy SR a ŽSR sú už niekoľko rokov ich súčasťou. Cieľom týchto podujatí bola čo najväčšia propagácia železničnej dopravy, systému duálneho vzdelávania a ponuky štipendijného programu ŽSR.

AUTOR: Janka Jurčinová, SNÍMKY: archív ŽSR

TRNAVA — V októbri sa konalo rovnomenné a rovnako úspešné podujatie podporené železničnými modelármi na Strednej priemyselnej škole dopravnej v Trnave. Podujatie otvoril župan trnavského samosprávneho kraja Jozef Viskupič a Peter Šulko, vtedajší generálny riaditeľ sekcie železničnej dopravy a dráh a zároveň hrdý absolvent tejto dopravnej školy. Vysoká účasť návštevníkov bola odrazom výbornej organizácie, atmosféry a aktivitou študentov školy, ktorí svojich budúcich spolužiakov sprevádzali pri ukážkach v dopravnej sále.

V rovnaký deň bolo možné v Trnave navštíviť aj akciu organizovanú trnavským VÚC s názvom Kam na strednú. Celkovo sa s ďalšími 50 vystavovateľmi rôznych odborov a zamerania odprezentovali aj ŽSR.

Ďalšími väčšími a zaujímavými podujatiami bola Burza informácií pre voľbu povolania v Martine a Správna voľba povolania v Košiciach. Počas dvoch dní boli na oboch podujatiach odovzdané informácie o možnostiach spolupráce so ŽSR a všetkých výhodách, ktoré táto spolupráca prináša žiakom ôsmych a deviatych ročníkov základných škôl, ktorí sa v tomto období rozhodujú o svojom ďalšom smerovaní do budúcnosti. Pre západné Slovensko bola Burza informácií

zorganizovaná v Nových Zámkoch, kde potvrdili svoju účasť aj ŽSR.

Okrem spomínaných podujatí sú partnerskými školami pre budúcich žiakov pravidelne organizované Dni otvorených dverí (DOD). Ponuka vzdelávať sa v spolupráci so ŽSR bola na týchto akciách do konca roka 2023 predstavená rodičom a žiakom SOŠ dopravnej v Martine, SOŠ dopravnej v Trenčíne, SOŠ technickej v Šuranoch, SOŠ železničnej v Košiciach a na novej partnerskej škole v rámci duálneho vzdelávania SOŠ elektrotechnickej v Trnave. Štipendijný program ŽSR bol počas DOD propagovaný na SPŠ dopravnej v Košiciach a SPŠ dopravnej v Trnave.

Odprezentované boli študijné a učebné odbory, z ktorých sú absolventi v rámci ŽSR uplatniteľní po skončení štúdia v dopravnej, technickej alebo elektrotechnickej oblasti.

Možnosť získať nových žiakov do systému duálneho vzdelávania bola využitá aj počas rodičovských združení prvákov partnerských škôl. Veríme, že odovzdané informácie zaujali a výsledkom bude vyšší záujem o štúdium s podporou ŽSR v systéme duálneho vzdelávania alebo štipendijného programu.

V Tvrdošovciach sú nové výhybky

Situácia v oblasti údržby a opráv železničných tratí sa, po vzniku ŽSR, začala postupne zhoršovať. S poklesom objemov finančných prostriedkov sa znižoval rozsah potrebných výkonov, hlavne v oblasti líniových opravných prác. Problémy začali narastať s fyzicky a morálne zastaranou ťažkou koľajovou a cestnou mechanizáciou. Klesali počty kvalifikovaných zamestnancov a pracovným čatám začala chýbať moderná malá mechanizácia. Preto je potešiteľné, keď sa napriek objektívnym skutočnostiam podarí zrealizovať akciu, ktorá je technicky zaujímavá, výrazne zlepši stav trate a zvýši bezpečnosť vlakovej dopravy.

AUTOR: Ján Melcer, SNÍMKY: Miroslaw Źelezik



Zriadená podkladová vrstva koľajového lôžka pripravená na pokládku regenerovaných výhybiek a koľajových polí.



Pohľad na vymenenú časť výh. č. 18 v záverečnej etape stavby.



Pokládka výhybiek koľajovým žeriavom EDK 750.

TVRDOŠOVCE — Jednou z takýchto stavieb bola oprava koľajového lôžka výhybiek č. 14, 15 a 18 na koľaji č. 1 bratislavského zhlavia v ŽST Tvrdošovce na trati Bratislava hlavná stanica – Štúrovo z júna 2022. Výhybky už túto opravu potrebovali.

Stavba sa realizovala hospodárskym spôsobom zamestnancami SMSÚ ŽTS TO Nové Zámky v spolupráci s výkonnými pracoviskami odvetvia OZT a elektrotechniky. Koľajovú a cestnú mechanizáciu zabezpečovali MDS Nové Zámky a Bratislava.

Akcia pozostávala z vytrhnutia výhybiek a prípojných polí, odstránenia starého koľajového lôžka, zo zriadenia nového koľajového lôžka, z výmeny podvalov, výmeny oceľových výhybkových súčiastok, pokládky regenerovaných výhybiek a prípojných polí, úpravy geometrickej polohy koľaje a výhybiek strojne s doplnením koľajového lôžka, zo zriadenia bezстыkových výhybiek a z bezстыkovej koľaje aluminotermickým zváraním a z dokončovacích prác. Všetkým zúčastneným zamestnancom ŽSR patrí poďakovanie za dobre a kvalitne odvedenú prácu, za ich zručnosť a technickú úroveň.

Na záver je potrebné dodať, že stavba voľne pokračovala aj v roku 2023. Tentoraz sa realizovala dodávateľským spôsobom. Opravené boli výhybky na tom istom zhlaví, ale na koľaji č. 2. Týmto stav celého bratislavského zhlavia v ŽST Tvrdošovce dosiahol požadovanú úroveň kvality a bezpečnosti.

Oblastné riaditeľstvá bilancujú rok 2023

Nový rok je priestorom na bilanciu, čo sa počas roka podarilo, nepodarilo, čo nás ešte len čaká. Železnici denne sprevádzajú mimoriadnosti, výluky, prechodné obmedzenia traťovej rýchlosti. Sú to premenné, ktorým sa nedá vyhnúť. ŽSR realizovali aj v uplynulom roku 2023 množstvo opráv, modernizácií či rekonštrukcií nielen vďaka eurofondom, dofinancovaniu z ministerstva, ale aj vďaka vlastným kapacitám. Ich výsledkom je novšia infraštruktúra, komfortnejšie cestovanie a v niektorých prípadoch kratšie jazdné časy.

AUTOR: (red), SNÍMKY: Jozef Kavulič, archív ŽSR

ŽILINA/KOŠICE — Prvý a druhý kvartál sa v Oblasťnom riaditeľstve Žilina niesol v duchu koľajových výluk. V apríli uskutočnilo Oblasťné riaditeľstvo výluky v úseku Žilina – Rajec, na ktorých sa zrekonštruoval železničný zvršok, zabudovala sa nová priecestná konštrukcia STRAIL a vyasfaltovalo sa. Práce boli realizované pracovníkmi SMSÚ ŽST TO Žilina v spolupráci s dodávateľskou firmou, ktorá realizovala montáž priecestnej konštrukcie a asfaltovanie.

V máji pokračovalo Oblasťné riaditeľstvo Žilina prácami na súvislej výmene koľajníc v úseku Kráľova Lehota – Východná. Vymenili sa koľajnicové pásy, poškodené podložky pod päťou koľajníc, poškodené upevňovadlá. Niektoré upevňovadlá sa zregenerovali, zvarili sa koľajnicové pásy do bezстыkovej koľaje a zriadila sa nová upínacia teplota v bezстыkovej

koľaji a na záver sa urobil zvoz vyzískaných koľajnicových pásov v celkovej dĺžke 1 170 metrov. V tomto prípade prebiehali opravy pracovníkmi SMSÚ ŽST TO Liptovský Mikuláš a práce boli financované z vlastných zdrojov ŽSR.

Druhý kvartál zakončilo Oblasťné riaditeľstvo Žilina prácami v úseku Kraľovany – Trstená, kde takisto prebiehali koľajové výluky, pri ktorých sa zrekonštruoval železničný zvršok, zabudovala sa priecestná konštrukcia STRAIL a vyasfaltovalo sa. Práce sa realizovali pracovníkmi SMSÚ ŽST TO Vrútky v spolupráci s dodávateľskou firmou, ktorá zrealizovala montáž priecestnej konštrukcie a asfaltovanie.

V júni prebiehali výluky aj v úseku Štrba – Východná, kde išlo o súvislú výmenu koľajnicových pásov,

Žilina



Žilina



výmenu poškodených podložiek pod päťou koľajníc, výmenu poškodených upevňovadiel, regeneráciu ostatných upevňovadiel, zváranie koľajnicových pásov a ich zváranie do bezстыkovej koľaje a zriadenie novej upínacej teploty v bezстыkovej koľaji. Následne sa zvozili vyzískané koľajnicové pásy v celkovej dĺžke 1 502 metrov. Výluky sa realizovali pracovníkmi SMSÚ ŽST TO Liptovský Mikuláš a financované boli z vlastných zdrojov ŽSR.

Aktuálne neprebiehajú v OR Žilina žiadne výlukové práce okrem bežnej údržby a prebiehajúcej modernizácie Uzla Žilina a trate Čadca – Mosty u Jablunkova, o ktorých sa viac dozviete v najbližších číslach.

V košickom oblastnom riaditeľstve stále prebieha aktuálne niekoľko modernizácií. Dodávateľsky realizuje spoločnosť ELTRA elektrifikáciu a modernizáciu trate medzi ŽST Humenné – ŽST Bánovce nad Ondavou, o ktorej sme už v priebehu roku 2023 písali. Aktuálne prebieha aj elektrifikácia a modernizácia trate medzi ŽST Haniska pri Košiciach – ŽST Veľká Ida – výhybňa Chym – ŽST Čečejevce – ŽST Moldava nad Bodvou. ŽSR podpísali zmluvu s úspešným uchádzačom verejného obstarávania na národný projekt „Elektrifikácia trate Haniska pri Košiciach – Moldava nad Bodvou“ 30. júna 2021. Prvé výluky sa začali realizovať výstavbou trakčných základov už 4. októbra 2021 v ŽST Moldava nad Bodvou a práce na elektrifikácii a modernizácii pokračujú aj v súčasnosti. Na modernizácii sa zrealizuje výstavba trolejového a zosilňovacieho vedenia, rekonštrukcia železničného zvršku a železničného spodku staničných koľají a výhybiek,

modernizácia zabezpečovacieho zariadenia s možnosťou diaľkového ovládania, modernizácia priecestí, modernizácia železničných staníc, zastávok a nástupíšť. Výluky od začiatku prebiehajú denne za plnej prevádzky. Pri výlukách na jednokoľajných úsekoch je použitá náhradná autobusová doprava. Stavba je financovaná z fondov Európskej únie a zhotoviteľom diela je skupina ELHAMO zložená z vedúceho člena ELTRA a člena TSS GRADE.

V železničnej stanici Košice prebieha aj komplexná rekonštrukcia železničného zvršku koľají č. 1. 1b, 3a a rekonštrukcia nástupišťa č. 3. ŽSR podpísali zmluvu s úspešným uchádzačom verejného obstarávania na stavbu „ŽST Košice – rekonštrukcia nástupíšť č. 1, 2, 3 a KRŽŽ koľ. č. 11, 9, 8, 7, 6, 5, 3a, 1“ 30. novembra 2020. Prvé výluky sa realizovali úpravou zabezpečovacieho zariadenia od 2. októbra 2021 a práce na modernizácii stále pokračujú.

Na základe projektovej dokumentácie sa zrealizuje modernizácia nástupíšť 1, 2, 3, podchodov, osvetlení, zriadenie výťahu, rekonštrukcia železničného zvršku a železničného spodku staničných koľají a výhybiek, modernizácia zabezpečovacieho zariadenia, úprava trakčného vedenia, modernizácia elektrických rozvodov. V súčasnosti už je v predčasnom užívaní zrekonštruované nástupište č. 2 a aktuálne prebiehajú práce na modernizácii nástupišťa č. 3. Výluky rovnako prebiehajú za plnej prevádzky. Stavba je financovaná z vlastných finančných prostriedkov ŽSR vyčlenených na túto investíciu a zhotoviteľom diela je firma TRANSSEVIS Košice.

Bytčica



Bytčica



DEJINY KOŠICKO- BOHUMÍNSKEJ ŽELEZNICE

V rokoch 1918 až 1945

Časť X Z trosiek k novému začiatku

Od novembra 1944 do apríla 1945 prešla cez väčšinu železničných tratí na Slovensku totálna deštrukcia. Po rušnej doprave spojenej s evakuáciou a s ústupom vojska, ktorú ukončili hlučné výbuchy mostov, tunelov, budov a rôznych zariadení, sa na železnici rozhostilo ticho. Neprerušoval ho hrkot kolies vlakov, pískanie lokomotív, zvonenie telefónov, klepot telegrafných prístrojov, rozhovor ľudí na nástupiskách. Ale už na druhý deň po prechode frontu rumoviská ožili množstvom železničiarov i miestnych obyvateľov snažiacich sa, aby vlaky premávali čo najskôr. Všetci vedeli, že bez železnice nie je možná obnova krajiny.

AUTOR: Juraj Ďurček,

SNÍMKA: publikácia *Rekonštrukcia železníc na Slovensku*

BRATISLAVA — Po oslobodení Košíc 19. januára 1945 začalo Povereníctvo pre dopravu a verejné práce – dopravná správa organizovať práce na rekonštrukcii železníc. Prvé sa opravovali trate vedúce z východu na západ potrebné pre vojenské transporty Červenej armády a spojencov, teda od Michalianskej do Košíc a z Košíc smerom do Žiliny. Na konci januára 1945 bola v rukách Červenej armády trať od Košíc po Východnú, celá KBŽ až v apríli 1945.

Veľký rozsah zničenia na Slovensku – z 3 506 km tratí 71 % – bol spôsobený dlhým prechodom frontu. Rýchle obnovenie dopravy nebolo možné pre deštrukciu veľkých umelých stavieb – mostov a tunelov. A tých na tratiach v horskom a členitom teréne bolo veľa. Od Košíc po Spišskú Novú Ves všetkých 8 veľkých mostov cez Hornád ležalo v troskách, pri Kysaku sa nadjazdový most spojky medzi KBŽ a traťou do Prešova zosunul na traťovú koľaj. Na kopy šrotu sa zmenili oceľové mosty cez Váh pri Žiline, Strečne, Turanoch, cez Oravu pri Kraľovanoch, most cez Varínku a rovnako dopadli železné i betónové mosty

medzi Ružomberkom a Štrbou a desiatky kratších mostov a priepustov. Všetkých 7 tunelov na slovenskom území KBŽ bolo nepriechodných po zámernom zničení. Ťahanovský tunel pri Košiciach bol obídnený novou preložkou trate, ostatné tunely sa opravili – najskôr len provizórne.

Pre najväčšiu koncentráciu umelých stavieb pri Strečne (2 mosty, 3 tunely) sa tento úsek označoval ako Strečniansky uzol. Len v tomto krátkom úseku sa škody odhadovali na 100 mil. Kčs. Pri Strečne sa pred Váhom koľaje od seba vzdiaľujú, aby každá po samostatnom moste s tromi poľami vošla do tunela (jednokoľajného) a za ním sa koľaje priblížia, aby vošli do dvojkolejného tunela. Na most v ľavej koľaji (v smere do Žiliny) Nemci zatiahli 5 rušňov s tendrami, takže po jeho odpálení aj s mostom spadli do rieky, čo komplikovalo opravu. Preto sa ako prvý rekonštruoval most v pravej koľaji, ktorý síce nespadol, ale po výbuchoch bol veľmi poškodený – krajné polia sa podoprelí zabaranenými bárkami a namiesto stredného poľa demontovaného rozrezaním na kusy sa postavilo

provizórne premostenie tromi oceľovými nosníkmi s celkovou dĺžkou 57,5 m. Aj čistenie a oprava tunelov sa skomplikovali tým, že do nich Nemci skôr ako odpálili nálož, zatiahli 13 rušňov a 30 vozňov.

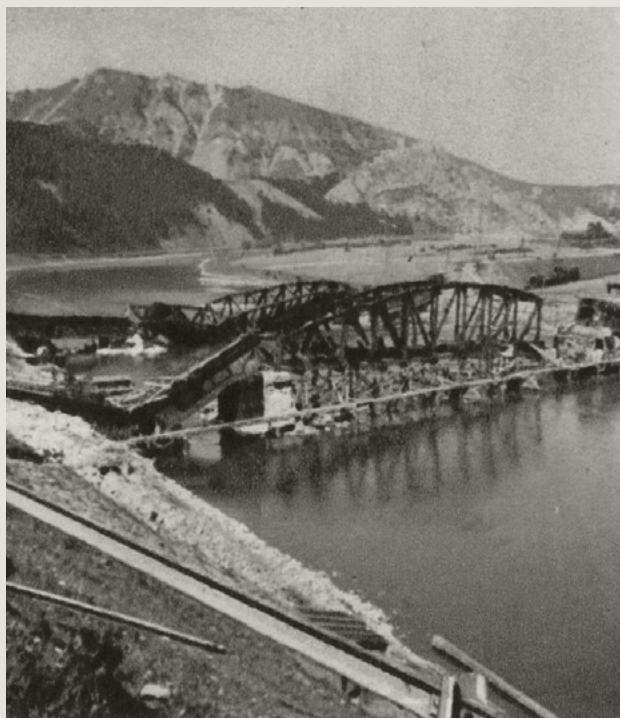
Rýchly začiatok rekonštrukcie železníc súrili velitelia ČA, ktorí poskytli železničných odborníkov. Pri prvých im-provizovaných opravách sa používal materiál získaný pri odstraňovaní ruín. Namáhavá fyzická práca sa vykonávala len s ručnými nástrojmi, ktoré sa často museli zhŕňať u miestneho obyvateľstva. Traťová a hlavná staničná koľaj sa vyskladali z najdlhších zachovaných koľajníc z vedľajších koľají a vlečiek, pričom sa používali aj krátke kusy (3 m). Jazyky pre výhybky sa museli ručne vysekať, skrivené nahriať narovnávať, prestrelené zvráť. V povojnovom nedostatku sa ťažko zaoberali pracovní odev a obuv, strava i ubytovanie. Počet pracovníkov zapojených do prvej obnovy slovenských železníc sa odhaduje na 250 000. Inžinieri riadiaci práce na seba brali veľkú zodpovednosť, keď bez projektov riadili opravy poškodených alebo stavby nových mostov. Po mnohých desaťročiach sa znovu museli niektoré veľké mosty stavať z dreva. Ak aj boli k dispozícii oceľové nosníky, bol problém s ich dopravou, kým nepremávali vlaky (kratšie nosníky (15 – 20 m) sa mohli voziť po ceste). Nedostatok nákladných automobilov spomaľoval dovážanie potrebných materiálov a dopravu robotníkov.

Po provizórnych rekonštrukciách začali prvé osobné vlaky premávať v úsekoch často ohraničených veľkými mostmi alebo tunelmi, ktoré sa ešte opravovali, takže konečná zastávka bola pri nich. Dňa 26. marca 1945 išiel prvý vlak z Markušoviec do Spišských Vlachov, rušeň a niekoľko vozňov požičal podnik Ruda Koterbachy. V 84-kilometrovom úseku Spišská Nová Ves – Košice bola provizórna oprava ukončená 27. mája a slávnostne sa začala doprava. Východná (km 141,9) mala spojenie s Popradom (km 110,6) už v apríli, vlaky zachádzali až k opravovanému tunelu Štiavnik (km 99,4) pri stanici Hrabušice (Vydriň). Z Liptovského Mikuláša (km 168,9) po most pri Kraľovanoch (km 209,4) začali vlaky premávať na konci júna, po dokončení mosta na začiatku augusta ďalej po Turany, kde sa prestupovalo pri moste (km 221,0) a po jeho provizórnej oprave 19. augusta vlaky premávali až do Vrútok (km 228,5).

Pre náročnú obnovu Strečnianskeho uzla nemohla byť skôr ukončená rekonštrukcia KBŽ. Preto sa 8. a 9. mája 1945 prvá povojnová československá vláda a slovenské povereníctva prepravili vlakmi z Košíc do Prahy cez

Slovenské Nové Mesto, Budapešť a Bratislavu. Úsek Žilina – Čadca – Bohumín sa uviedol do prevádzky 1. augusta 1945. Vo štvrtok 13. septembra 1945 – dva dni pred plánovaným termínom dokončenia rekonštrukcie – sa slávnostne otvoril úsek medzi Žilinou a tunelmi pri Strečne, a teda celej KBŽ. Podarilo sa spojiť východ so západom Slovenska a dva vyzdobené osobitné vlaky – jeden vypravený z Bratislavy (s delegáciou Slovenskej národnej rady) a druhý z Martina – to stretnutím medzi strečnianskymi tunelmi symbolicky vyjadrili. Išlo o veľký úspech železničného staviteľstva a dôkaz usilovnosti slovenského i českého národa. Pravidelná vlaková doprava odteraz výrazne prispievala k celkovej hospodárskej konsolidácii – v prvom vlaku sa viezlo uhlie dôležité nielen pre železnicu, ale pre všetky zložky spoločnosti.

Na KBŽ sa zatiaľ jazdilo len po jednej provizórne opravenej traťovej koľaji. Počas prevádzky sa však v dvojkoľajných úsekoch opravovala druhá koľaj definitívne, teda podľa noriem. Trvalo ešte niekoľko rokov, v niektorých prípadoch desiatky, kým sa postavili nové mosty, staničné budovy, výhybkárske stanovišťa, výhrevne (depá), vodárenské zariadenia, sklady, zabezpečovacie a dorozumievacie zariadenia a pod. Postupne sa KBŽ zdvojkolajnila a elektrifikovala v celej dĺžke, to však už prišla o svoje tradičné pomenovanie, pretože ju začlenili do Trate družby (Čierna nad Tisou – Žilina).



Železničiar si novoročné predsavzatia nedávajú

Nový rok mnohí vnímajú ako čistý štít na uskutočnenie cieľov, ktoré sa nám nepodarilo splniť v predošlom roku. Určite to poznáte a aspoň raz si každý z nás povedal, že od nového roku začne cvičiť, zdravšie sa stravovať, ale vo výsledku mu to vydržalo len pár týždňov. V redakcii sme urobili malú anketu a zisťovali sme, ako sme na tom s dávaním si novoročných predsavzatí.

AUTOR: Lucia Lizáková, ILUSTRÁCIA: unsplash.com/@valentinlacoste

BRATISLAVA — V novoročnej ankete prekvapivo viedla odpoveď, že si novoročné predsavzatia dávať nezvyknete, avšak bolo tam množstvo milých rád, ako sa nakopnúť pri dodržaní tých súčasných.

Emil Kičura,
prednosta
ŽST Kysak

Novoročné predsavzatia si viac-menej nezvyknem dávať. Jedným z mojich tohtoročných prání je venovať sa viac rodine. Keďže práca je zároveň aj mojím koníčkom, som v obecnom zastupiteľstve, školskej rade a ešte aj dobrovoľným hasičom, toho času je potom na rodinu pomenej. Predsavzatia si nedávam, z toho dôvodu, lebo nie je potrebné, aby na ne nastal nový rok. Bolo by asi vhodné predsavzatia „oprášiť“ vždy na začiatku každého mesiaca. 😊

Rastislav Čemčanský,
prednosta ŽST
Čadca

Novoročné predsavzatie si nedávam, pretože zmeniť môj život k lepšiemu môžem okamžite v priebehu roka a nemusím čakať na zmenu kalendára. Do nového roku 2024 prajem každému hlavne zdravie, lebo to je azda jediné, čo sa nedá kúpiť, a šťastie, lebo ho je málo. Aj keď si novoročné prania osobne nedávam, tak tip na ich dodržanie spočíva v samotnej pevnej vôli každého jednotlivca. Najťažšie je začať a nedať sa spočiatku odradiť rečami kolegov, priateľov alebo aj prípadným neúspechom. Pretože som rekreačný bežec, ale aj turista, robím si bilanciu jednotlivých pretekov, ale aj túr, na ktorých som sa v priebehu roku aktívne zúčastnil a pripravím si plán na ďalší rok, čo by som chcel ešte uskutočniť. Pri tejto aktivite je však potrebné najmä zdravie, vyhnúť sa zraneniam a až následne

je možné splniť si svoje plány. Pocit z každého zvládnutého odbehnutého behu alebo vykonanej túry je neopísateľný.

Jarmila Ferancová,
Sektoria metodiky
a plánovania ŽT

Novoročné predsavzatia si nedávam. Na mojich cieľoch pracujem celý rok. Napríklad minulý rok bolo mojím želaním urobiť výstavu obrazov a sen sa mi splnil. Každý rok na Vianoce pri vešaní ozdôb si na stromček zavesím svoje želania, nielen ja, ale aj moji blízki. Presne o rok si prečítame, čo sa nám splnilo a na čom máme ešte popracovať. Každý máme sny a ciele, je dôležité na nich aj pracovať. Najdôležitejšie zo všetkého je, akou energiou pri svojich snoch pracujete. Väčšinou sa mi ciele a sny plnia. Nie sú to veľké sny, celok sa skladá z malých kúskov a život sa skladá z malých snov a cieľov a vznikne krásny život.

Stalo sa na železnici

- 19. decembra 2023 počas jazdy osobného vlaku došlo na priecestí s jedinečným identifikačným číslom (JIČ) SP2079 v úseku Bratislava ÚNS – Bratislava-Nové Mesto k zrážke s cestným motorovým vozidlom. Udalosť sa zaobišla bez zranenia osôb a bez poškodenia infraštruktúry.
- 22. decembra 2023 v úseku Veľké Uherce – Veľké Bielice vlak zrazil a usmrtil cyklistu na priecestí s JIČ SP2341.
- 23. decembra 2023 vlak narazil na priecestí s JIČ SP2079 v úseku Bratislava-Nové Mesto – Bratislava ÚNS do cestného motorového vozidla.
- 27. decembra 2023 na priecestí s JIČ SP0893 v úseku Úľany nad Žitavou – Maňa došlo k nárazu motorového vozidla do osobného vlaku. V osobnom vlaku ani v osobnom motorovom vozidle nebol nikto zranený.
- 29. decembra 2023 počas jazdy osobného vlaku v úseku Vyšné Hágy – Štrbské Pleso TEŽ došlo k zrážke vlaku s motorovým vozidlom na priecestí s JIČ SP0354.
- 4. januára pracovníci SMSÚ ŽTS TO Vrútky pri pracovnej činnosti v úseku Kraľovany - Párnica zbadali zosuv svahu a spadnutie stromov zasahujúcich do priechodného prierezu traťovej koľaje, čo ohlásili výpravcovi.
- 7. januára sa na priecestí s JIČ SP0850 v úseku Palárikovo – Šurany zrazil vlak s cestným motorovým vozidlom, pričom došlo k usmrteniu dvoch osôb v tomto vozidle.

Železnice Slovenskej republiky vyzývajú na opatrnosť pri pohybe v blízkosti železničnej trate. Vlak je obrovský kolos, ktorý môže mať brzdnú dráhu v závislosti od rýchlosti aj viac ako kilometer a následky zrážky s ním bývajú fatálne.

Železnice Slovenskej republiky ako manažér infraštruktúry opakovane apelujú na všetkých vodičov, chodcov, cyklistov, aby si pred železničným priecestím počínali vždy mimoriadne opatrne, najmä sa presvedčili, či môžu bezpečne prejsť cez železničné priecestie. Na železničných priecestiach označených dopravnou značkou „Stoj, daj prednosť v jazde!“ je vodič povinný zastaviť vozidlo na takom mieste, z ktorého má náležitý rozhľad na trať, musí dbať však na to, aby vozidlo nezasahovalo do priechodného prierezu koľaje, kde by mohlo byť zachytené prechádzajúcim vlakom. Tieto ustanovenia sa, samozrejme, vzťahujú aj na chodcov a cyklistov.

V prípade uviaznutia vozidla na železničnom priecestí je potrebné zavolať Integrovaný záchranný systém (IZS) na telefónne číslo 112 a nahlásiť JIČ, umiestnené na zadnej strane výstražníkov alebo dopravného značenia. Operátori IZS následne vykonajú opatrenia na varovanie rušňovodiča koľajového vozidla.

Ak dôjde k zastaveniu vozidla na priecestí, spustí sa svetelná výstraha a zatvorí sa závory, je potrebné spustenie závery bez zaváhania preraziť, pretože za krátku chvíľu vojde na priecestie vlak alebo iné koľajové vozidlo, ktorého hmotnosť býva niekoľko stoviek ton, brzdná dráha stovky metrov, ktorého rušňovodič nie je vodičom uviaznutého vozidla včas varovaný a nemá tak v drviwej väčšine prípadov žiadnu šancu pred prekážkou zastaviť.

Blahoželáme

[Redacted text block]



[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]



[Redacted text block]

[Redacted text block]

Podakovanie

[Redacted text block]



[Redacted text block]

[Redacted text block]



[Redacted text block]



[Redacted text block]

Novinky v správe registratúry

V roku 2024 aplikáciu Fabasoft čakajú zmeny, ktoré vyplývajú z noviel dvoch vyhlášok, ktoré riešia správu registratúry. Prvou je novela vyhlášky č. 628/2002, ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona o archívoch a registratúrach a o doplnení niektorých zákonov, vyšla pod č. 336/2023. Druhou je novela vyhlášky č. 410/2015 o podrobnostiach výkonu správy registratúry orgánov verejnej moci a o tvorbe spisu. Keďže dodržiavanie ustanovení tohto zákona a vyhlášok je záväzné pre všetkých zamestnancov, ktorí tvoria alebo prijímajú záznamy, pripomeňme si najdôležitejšie zmeny.

AUTOR: oddelenie 162

BRATISLAVA — Najväčšie zmeny sa týkajú práce s elektronickými dokumentami. Novela vyhlášky č. 628/2002 sa zameriava na postupy pri vyradovaní konaní a preberaní týchto dokumentov do Archívu ŽSR. Taktiež kladie dôraz na ochranu elektronických dokumentov. Na druhej strane, novela vyhlášky č. 410/2015 špecifikuje prijímanie elektronických zásielok, upravuje prácu so spismi a používanie pečiatok, či už klasických, alebo tých elektronických.

Všetky zmeny aplikácie Fabasoft budú konzultované s Ministerstvom vnútra SR – Slovenským národným archívom, so Železničnými telekomunikáciami a dodávateľom aplikácie a pred nasadením do produkcie testované zamestnancami O 160 GR ŽSR, Oddelenia správy registratúry a archívu. Podrobný zoznam zmien, ktoré sa týkajú nielen aplikácie Fabasoft, ale aj Registratúrneho poriadku a registratúrneho plánu ŽSR bude zverejnený na Intranetovom portáli ŽSR.

Vedenie neinvestičného fondu SOLIDARITA zamestnancov ŽSR spolu s vedením všetkých troch železničných spoločností už tradične vyhlásilo akciu pod názvom

Podporme hodinovou mzdou SOLIDARITU!

Akcia prebieha až do konca novembra 2024. Poukázaním finančného príspevku na účet fondu SOLIDARITA je opäť príležitosť znovu dokázať, že nám na osudoch našich kolegov naozaj záleží. Človek v ťažkej životnej situácii vždy ľahšie všetko znáša, ak cíti, že na svoje trápenie nie je celkom sám. Práve za tento vzácny kúsok spolupatričnosti a ľudského citu ďakujeme všetkým železničiarom, ktorí sú priaznivcami fondu SOLIDARITA.

Veľmi si vážime všetkých tých, ktorí prispeli svojou hodinovou mzdou na pomoc kolegom v zložitej životnej situácii. Na účet fondu bola v roku 2023 poukázaná z tejto akcie suma takmer 14 200 eur. Z týchto prostriedkov bolo vyplatených 10 finančných podpôr zamestnancom všetkých troch železničných spoločností.

Súhlas s poukázaním príslušného finančného príspevku odovzdajte v mzdovej učtárni v termíne do konca mesiaca, za ktorý chcete prispieť. Pravidlá poskytovania podpôr ostávajú nezmenené a rovnako platia pre zamestnancov Železníc Slovenskej republiky, Železničnej spoločnosti Cargo Slovakia a Železničnej spoločnosti Slovensko.

Vedenie fondu SOLIDARITA spolu s vedením všetkých troch železničných spoločností vopred ďakuje všetkým, ktorých táto výzva nenechá ľahostajných.

- Kam ideš Jano? - Ani sám neviem... Doma som povedal, že som na porade, v dielni si myslia že som na montáži, sám som chcel ísť na futbal, ale ... tajnička.				Pomôcky: akad, Aza, ekipa, lepota	písala, po česky	škrabka pri pluhu	krtko	oersted (zn.)	kryt vrchnej časti budovy	Pomôcky: Akis, sapa, atabek, koa, Oziris	český maliar (Mikoláš)	vyčnievajúca časť hradieb	symetrály	pletol
				zožni						hist.územie na Sloven. okrem iného (skr.)				
				3										
				čin				lúštil						
Jozef Vysočani	napuchla	4	krídlo (odb.) Eduard (domác.)				selén (zn.) turecký hodnostár			štátny (skr.) poorezávalo			5	mast' (zastar.)
spevohra						filmový zbojník z Hybe sud				áno, po česky syn boha Fauna				
zem					tropická rastlina vojenský oddiel						americium (zn.) iridium (zn.)			
matkin brat				pohár (kniž.) břloh zvierat					závodné družstvo osobné zámeno					
Cheque Dejejeuner			Nadežda (domác.) poverčivosť				staroegypt. boh Slnka tatársky náčelník							
nádhera (bás.)						Mohamedov radca Odyseova vlasť					EČV okr. Vranov n/T zadná časť lode			
značka francúz. horčice					Talian, po česky koncovka zdrobnelín					múčka z kurkumy Tuhý kom. odpad				
Pomôcky: Akaba, amora, kapara	10 x 10	voltampér (zn.) hod			zn. elektrospotrebič. staroarm. mesto			muž.meno (5.12.) Andrea (domác.)					ako (poet.)	tým spôsobom
slovenský denník				prístav v Jordánsku abvolt (zn.)					pokrstenie Správa dráhy					
1						2								
mládza						stredný stupeň kambria (geol.)					čln na Rýne			

Pošlite nám (sutaz@zsr.sk) **adresu a správnu odpoveď** križovky a trom vyžrebovaným pošleme darček.
 Križovka z minulého čísla: „... sa páči, ale pekne jeden po druhom.“ Výhercovia: Vladimír C., Miroslava K., Slavomír K.



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
 Ondrej Mlynka — mlynka.ondrej@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

Slovenský projekt TTR robí významné kroky

O úspechu projektu TTR na Slovensku, ktorý je v kompetencií Železníc Slovenskej republiky (ŽSR), pozitívne napísala aj zahraničná stránka [forumtraineurope](#). V rubrike Zo zahraničia preto tento úspech nemôžeme vynechať.

AUTOR: Lucia Lizáková, ZDROJ: [forumtraineurope](#)

Organizačné usporiadanie projektu TTR

Za projekt TTR na Slovensku zodpovedajú Železnice Slovenskej republiky (ŽSR). Projektový tím tvoria motivovaní zamestnanci ŽSR pod vedením národného implementačného manažéra Jozefa Dudáka. ŽSR sa úspešne uchádzali o finančné prostriedky z nástroja NextGenerationEU, ktorý poskytuje až 100-percentný príspevok na proces TTR a náklady na implementáciu projektu. Tím ŽSR TTR bol vytvorený naprieč rôznymi odbormi firmy, v závislosti od ich zapojenia rôznych aspektov, ako sú právo, plánovanie obmedzenie kapacity (TCR), harmonogram, projektový manažment a obchod (manažment kapacity).

Pre slovenský národný projekt TTR bol zriadený riadiaci výbor pre dohľad nad projektom, v ktorom sú okrem najvyššieho vedenia ŽSR zastúpené aj Ministerstvo dopravy SR, Regulačný orgán (Dopravný úrad) a Národné združenie dopravcov nákladnej dopravy (AROS). Národný projektový tím bol zriadený ako rozšírenie tímu ŽSR TTR, ktorý je otvorený pre zainteresované strany trhu železníc, ktoré chcú formovať implementáciu. Tím môže napríklad pripomienkovať navrhované interné smernice ŽSR a procesné diagramy, testovať IT systémy a poskytovať ŽSR pravidelnú spätnú väzbu k rôznym aspektom.

Túto možnosť využili traja FTE členovia, železničné podniky ZSSK, ZSSK Cargo, Metrans Danubia, ako aj dvaja nečlenovia Railtrans a Leo Express.

ŽSR vedú transparentný a pravidelný dialóg so železničnými podnikmi. Strategické TTR dni sú naplánované každoročne pre všetky zainteresované strany a národné projektové tímy sa stretávajú štvrtročne. Okrem toho sú združenia zastupujúce železničné podniky súčasťou riadiaceho výboru.

Metodologický prístup

V začiatkoch národného projektu sa muselo rozhodnúť, či ísť smerom k pilotnej línii s obmedzeným rozsahom (tak, ako sa rozhodli mnohí manažéri infraštruktúry), alebo ísť priamo do celkovej postupnej implementácie vrátane komplexného riadenia zmien. ŽSR sa rozhodli pre ťažšiu cestu, považovali ju za prostriedok, ako niečo urobiť so znižujúcim sa modálnym podielom železníc na dopravnom trhu v SR, ale zároveň pochopili, že na splnenie ambiciózných klimatických cieľov EÚ sú potrebné zásadné zmeny. Ak to zhodnotíme z dnešného pohľadu, historické rozhodnutie manažmentu sa zdá byť dobré. Po prvé, Európska komisia navrhla nariadenie, ktoré odzrkadľuje najmä prvky TTR, čím ŽSR posúvajú zainteresované

strany na národnej železnici k vysokej informovanosti a pripravenosti na nevyhnutné zmeny v budúcnosti, čím sa stáva realistickou implementáciou do budúcich termínov presadzovania práva. Po druhé, ministerstvo dopravy vyjadrilo podporu ambícií ŽSR a uprednostnilo žiadosť ŽSR o 100-percentné financovanie implementácie.

Ďalšie aktivity sú:

- Bolo vypracované právne posúdenie TTR, ktoré identifikuje prvky, ktoré nie sú v rozpore s národnou legislatívou a legislatívou EÚ. ŽSR nečakajú na to, kým právne predpisy EÚ zavedú všetky prvky TTR ako povinné, ale snažia sa aktívne pracovať s tými časťami, ktoré nie sú v rozpore, a preto je možné ich implementovať.
- Bola vypracovaná národná štúdia uskutočniteľnosti TTR pre proces TTR a IT (DCM), ktorá ukazuje pomer prínos/náklady 3,05 v 16-ročnom horizonte.
- Bola zvolená implementácia procesu vo forme smerníc ŽSR. Odborníci na riadenie zmien identifikovali v rámci štruktúry ŽSR, ktoré oddelenia vlastnia aké informácie, a nastavili procesné diagramy a interné postupy, aby zaviedli prvky TTR. Navrhované interné smernice ŽSR pre Kapacitnú stratégiu, Kapacitný model a Požiadavky na kapacitu (CNA) už schválilo vedenie ŽSR.
- Hoci finančné prostriedky EÚ financovali niektoré z personálnych nákladov ŽSR, implementácia prvkov TTR je v tejto fáze veľmi náročná na zdroje z dôvodu nedokončeného vývoja medzinárodných a národných IT nástrojov a značného množstva manuálnej práce. ŽSR sa tak rozhodli postupne implementovať TTR, pričom každoročne zvyšujú geografické pokrytie rozsahu TTR novými traťami. Pre cestovný poriadok 2025 sú v rozsahu hlavné a odklonové (alternatívne) trate RFC 7, cestovný poriadok 2026 prináša rozšírenie na trate RFC 5. S cieľom obmedziť vplyv na železničné podniky sa od nich požaduje, aby predkladali CNA len pre novú a zmenenú dopravu.

Stav implementácie

ŽSR sa snažia dobehnúť celkový harmonogram implementácie TTR v EÚ. V dôsledku nedostatku zdrojov ide o postupný proces, no medzera sa postupne znižuje. Dátumy pre Kapacitnú stratégiu, model a ponuku budú

plne harmonizované pre cestovný poriadok 2027, zatiaľ čo dátumy zverejnenia TCR môžu trvať dlhšie.

- Kapacitná stratégia 2025 je publikovaná v angličtine, návrh Kapacitnej stratégie 2026 v slovenskom jazyku je v štádiu konzultácií, pričom návrh Kapacitnej stratégie 2027 by mal byť dostupný v prvom štvrtroku 2024.
- Zatiaľ čo Kapacitný model 2025 sa plánuje zverejniť ešte tento rok, železničné podniky boli požiadané, aby poskytli oznámenia o potrebách kapacity (CNA) na rok 2026 do 10. decembra 2023 prostredníctvom softvéru ECMT. Vzhľadom na spätnú väzbu železničných podnikov a skupín RNE-FTE navrhli ŽSR proces CNA ako dialóg, v marci sú všetky železničné podniky pozvané na výmenu, kde by ŽSR vysvetlili železničným podnikom, ktoré doručené CNA železničnými podnikmi nemôžu byť plne zohľadnené v ich Kapacitných modeloch, prečo je to napríklad tak a spoločne s nimi hľadať alternatívy.
- ŽSR zverejnili Kapacitnú ponuku na rok 2025 pred termínom ročnej žiadosti o trasu z dôvodu veľkého množstva ručnej práce – rozsah je obmedzený pre hlavné trate súčasného RFC 7 (ponuka by zahŕňala produkty osobnej aj nákladnej dopravy).
- ŽSR interpretujú navrhovanú vyhlášku 443 tak, že pri naša povinnú implementáciu Digitálneho manažmentu kapacity (DCM) v roku 2026, čo je ambiciózne, ale nie úplne nereálne – väčšina komponentov môže byť vo vývoji. ŽSR sa úspešne pripojili cez rozhranie ako jeden z prvých MI s nástrojom RNE TCR. Testuje sa prepojenie ŽSR s Vlakovým informačným systémom (TIS), Traťovým koordinačným systémom (PCS), rovnako ako nový IS na tvorbu ročného cestovného poriadku ŽSR (KIS), ktorý by sa stal kompatibilným s normami DCM a TAF/TAP TSI. Okrem toho ŽSR plánujú v budúcom roku vypísať tender na vlastný strategický/predbežný plánovací softvér na kapacitu, čo je pre zainteresované strany motiváciou na testovanie nástroja ECMT – aby sa naučili potrebné funkčné požiadavky na tento softvér. Implementácia DCM pre slovenský projekt TTR je plne financovaná z fondov EÚ.
- ŽSR sa vyjadrili aj k ich práci na príprave využitia Rámcových dohôd na viacročné pridelovanie kapacity, ktoré predpokladá častejšie využívať navrhované nariadenie EÚ 443.

Sleduj, fotaj, označuj :-)



zeleznice_slovenskej_republike

