

ŽELEZNIČNÝ SEMAFOR

✧ MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY ✧

✧ 31. ROČNÍK | FEBRUÁR 2023



Milé kolegyné a kolegovia,



o bilancii uplynulého roka z pohľadu prevádzky, investícií, financií a ľudských zdrojov sa dozviete od mojich kolegov, námestníkov, na nasledujúcich stranách. Dovoľte mi preto pozrieť sa na výzvy tohto roka.

Železničná doprava na Slovensku má, napriek niektorým projektom, ktoré sa podarilo v uplynulých rokoch uskutočniť, stále čo doháňať. Investičný dlh v oblasti žel. infraštruktúry, teda odkladanie jej opráv, rekonštrukcií a modernizácií, investície do budov, ale najmä do ľudí, počítame v miliardách eur. Rok 2022 sa vyznačoval nielen pokračovaním pandémie, konfliktom na Ukrajine, energetickou krízou a nedostatkom finančných zdrojov pre ŽSR, bol to aj rok výrazných úspechov pre modernizáciu infraštruktúry, posunov pri naplňovaní opatrení Útvaru hodnoty za peniaze, ale aj ocenení za našu prácu zo strany externého prostredia.

V roku 2023 nás čakajú mnohé výzvy. Medzi najväčšie v rámci zlepšenia žel. infraštruktúry považujem elektrifikáciu trate Bánovce nad Ondavou — Humenné a modernizáciu železničnej trate Poprad — Spišská Nová Ves, úsek Poprad — Vydrník, v ktorých sa aktuálne vyhodnocujú ponuky verejného obstarávania. Pokračujeme v modernizácii uzla Žilina, trate Čadca — št. hr. SR/ČR či trate Devínska Nová Ves — Kúty — št. hr. SR/ČR. Trať Moldava nad Bodvou — Haniska zase čaká elektrifikácia. Do finále so stavebnými prácami a s modernizáciou by sa malo ísť na trati Poprad — Lučivná. Rozpracované sú aj bratislavský a trebišovský TIOP, rekonštrukcia prebieha aj v ŽST Košice. Medzi priority patrí úspešné ukončenie Operačného programu integrovanej infraštruktúry. Práve v roku 2023 sa čerpanie pomoci z fondov EÚ v rámci tohto programu končí. Začína sa práca na čerpaní prostriedkov z Plánu obnovy a odolnosti, Operačného programu Slovensko či Nástroja na podporu Európy CEF.

Veľkou výzvou na rok 2023 je zastaviť znižovanie počtu zamestnancov v nedostatkových typových pozíciách, zlepšovanie pracovných podmienok, ale najmä zlepšenie mzdových podmienok. Našou snahou bude aj v tomto roku nájsť riešenia, aby snaha, ktorú dennodenne ukazujete pri výkone železničarskeho povolania, nezostala neocenená. ŽSR naďalej patria k jedným z najväčších a najstabilnejších zamestnávateľov na Slovensku, a za to patrí vďaka najmä vám, za vašu lojalnosť, dlhoročnú vernosť a svedomitú prácu.

Slovensko sa v rámci EÚ zaviazalo do roku 2030 presunúť 30 percent dopravy z ciest na železnice pre ekologickejšiu formu dopravy. Ministerstvo dopravy chce podporovať opatrenia, ktoré povedú k väčšiemu presunu dopravy z ciest na železnice. Verím, že rok, v ktorom si pripomíname 175. výročie od začatia prevádzky železníc na území Slovenska, budeme môcť nazývať prelomovým nielen pre GVD, ale najmä pre tak potrebné dofinancovanie oblastí ľudských zdrojov, odloženej údržby a celej infraštruktúry a na konci roka povieme, že prebehol „šťastlivo“.

*Ing. Miloslav Havrila
Generálny riaditeľ*

Ďalšie zmeny v grafikone

Grafikon železničnej dopravy je o kompromisoch a o vybalansovaní medzi požiadavkami cestujúcich, správcom infraštruktúry a objednávateľmi-dopravcami, ale aj o stave a usporiadaní infraštruktúry a možnosťami dopravcu v oblasti vozňových súprav a rušňov. Krátko po spustení nového grafikonu prišli v januári nové zmeny.

AUTOR: (red)

BRATISLAVA — Z pohľadu Železníc Slovenskej republiky je základnou zmenou navýšenie počtu objednaných vlakov osobnej dopravy vedených vo verejnom záujme z 35 800 000 vlkm na 38 miliónov vlkm. „To znamená nárast objednaných výkonov približne o 6 %,“ povedal riaditeľ odboru dopravy Ivan Wlachovský. Vlaky by tiež mali priemerne zrýchliť o dve minúty. „Samozrejme, sú trate, kde je to spojenie je rýchlejšie o desiatky minút. Najväčšie zrýchlenia sú na tratiach z Bratislavy do Žiliny a ďalej do Košíc. Zároveň veľmi výrazne sa zrýchľuje spojenie smerom do Nitry alebo do Prievidze. Najväčšie predĺženie jazdných časov je na trati Paľárikovo — Zvolen,“ doplnil Wlachovský.

Z hľadiska diaľkovej dopravy sú od nového roka najväčšou zmenou pre cestujúcich vlaky EX 6XX Bratislava — Košice, ktoré nezastavujú na pôvodných zastávkach Leopoldov, Piešťany, Nové Mesto nad Váhom a Trenčianska Teplá. Na celej trati sa tak vynechaním zastávok podarilo skrátiť jazdný čas až o 24 minút. Rýchliky 7XX Bratislava — Žilina zastavujú navyše v Pezinku, Brestovanoch, Dubnici nad Váhom a Ilave a vlaky s označením REX 17XX Bratislava hl. st. — Trenčín zastavujú

navyše na zastávkach Pezinok a Brestovany. Cestujúci z týchto staníc tak môžu využiť na cestovanie z/do Košíc vlaky REX 17XX s prestupom v Trenčíne na/z vlakov EX 6XX s prestupným časom smerom do Košíc 18 minút a 19 minút smerom z Košíc. V súčasnom grafikone je predĺžený čas cestovania v úseku Bratislava hl. st. — Banská Bystrica.

Nový grafikon posilnil víkendové vlakové spojenia v úsekoch Banská Bystrica — Mlynky a Banská Bystrica — Margecany, ktoré majú lepšie prepojiť regióny a oblasti Slovenského raja. Víkend bude posilnený aj v Tatrách v úseku Poprad Tatry — Tatranská Lomnica. V rámci regionálnej dopravy sa na traťovom úseku Nové Mesto nad Váhom — Veľká nad Veličkou zvýši počet osobných vlakov v rannej a popoludňajšej dopravnej špičke a zároveň je možnosť prípoja v železničnej stanici Trenčín alebo Nové Mesto nad Váhom a v rámci traťových úsekov Bratislava — Nové Zámky pribudlo 12 párov vlakov kategórie REX pre lepšie prepojenia cez pracovné dni. V úseku Čadca — Mosty u Jablunkova (ČR) ostali premávať len dva medzištátne osobné vlaky.



Simulátor a virtuálna realita ako súčasť odbornej prípravy

Vo vzdelávaní sa všeobecne neustále skloňuje vhodné prepojenie teórie a praxe. Pri odbornom vzdelávaní zamestnancov, pripravujúcich sa na výkon profesie, je žiaduce, aby títo zamestnanci správne pochopili vzťahy a súvislosti práce, na ktorú sa pripravujú. Učitelia, resp. lektori v triedach a ich prezentačné schopnosti boli v minulosti jediným zdrojom odovzdávania informácií. V čase informačných technológií sa objavujú moderné spôsoby učenia sa a jedným z nich je aj simulátor.

AUTOR: Ria Feik Achbergerová, SNÍMKA: Jozef Diky

STREČNO — Simulátor, ako už názov vypovedá, simuluje realitu, sprostredkúva vonkajšie prostredie, vzťahy a zákonitosti prostredníctvom počítačového softvéru na IT zariadeniach. Účastník vzdelávania si tak môže priamo v učebni vyskúšať v nasimulovanom prostredí virtuálnej reality obsluhu zariadenia či šoférovanie auta. ŽSR v spolupráci s ÚIVP sa podarilo ako prvému subjektu v železničnom sektore spustiť prevádzku simulátora hnacích koľajových vozidiel a traťových strojov. Slávnostné spustenie do prevádzky sa uskutočnilo v Stredisku internátnej prípravy (SIP) Strečno.

Začiatkom februára sa v SIP Strečno uskutočnilo dvojdnové pracovné stretnutie zástupcov ministerstva dopravy (MD), Dopravného úradu (DÚ) a Ústredného inštitútu vzdelávania a psychológie (ÚIVP). V úvodný deň stretnutia privítal riaditeľ ÚIVP Peter Blaho predovšetkým nastupujúceho generálneho riaditeľa Sekcie železničnej dopravy a dráh MD Petra Šulka, generálneho riaditeľa Sekcie stratégie dopravy MD Rastislava Cenkého, ako aj riaditeľa Divízie dráh a dopravy na dráhach DÚ Ivana Škodu, ako aj ďalších zástupcov MD SR a DÚ

SR. Účastníci stretnutia diskutovali najmä k témam odbornej spôsobilosti, pripravovaných zmien v legislatíve, zlepšovania kvality systému výučby železničných profesií a strategických vízií v oblasti železničnej dopravy. V oblasti ľudských zdrojov sa poukázalo na dobre známy problém súčasnosti, nedostatok kvalifikovaného odborného personálu nielen v ŽSR, ale v celom železničnom sektore. Zo strany ÚIVP bola prezentovaná spolupráca medzi vzdelávacími inštitúciami, ktorá je bežnou doterajšou praxou. V ostatnom čase je tendencia vykonávania komplexného vzdelávania ZSSK Slovensko so Železničnou spoločnosťou CARGO. ÚIVP neustále prezentuje, že oblasť infraštruktúry je potrebné realizovať pre všetky subjekty lektorami ÚIVP z dôvodu jednotného výkladu, čo má veľký vplyv na bezpečnosť železničnej dopravy.

Nasledujúci deň bolo hlavným bodom programu slávnostné spustenie prevádzky simulátora hnacích koľajových vozidiel a traťových strojov. Simulátor bol uvedený do vzdelávacieho procesu za účasti predsedu Správnej rady ŽSR Ladislava Bariaka, generálneho riaditeľa ŽSR Miloslava Havrilu, námestníkov GR a hostí z MD SR a DÚ SR. Súčasťou simulátora je aj 3D vizualizácia hnacieho koľajového vozidla typu Siemens Vectron a Škoda Panter vo virtuálnej realite. Riadiace panely sú navrhnuté tak, aby bolo možné ich pripojenie a odpojenie k centrálnej jednotke pomocou rýchleho a bezpečného spojenia. Všetci účastníci sa zhodli na tom, že inovácia vzdelávacieho procesu s využitím simulátorov na získavanie a tréning zručností pri mimoriadnych situáciách prispeje k zvýšeniu bezpečnosti železničnej dopravy. Simulátor je zaradený do procesu vzdelávania už od februára 2023.

Ďakujeme za úsporu energií

Vedenie Železníc Slovenskej republiky by sa chcelo poďakovať všetkým svojim zamestnancom železníc za šetrenie energií, vyplývajúce z Nariadenia generálneho riaditeľa o opatreniach na zníženie spotreby elektrickej energie a zemného plynu v ŽSR.

AUTOR: (red)

BRATISLAVA — Spotreba elektriny v priestoroch ŽSR predstavuje veľkú položku v celkových nákladoch ŽSR. Aktuálna nepriaznivá situácia v oblasti energií vo svete si vyžaduje zaviesť opatrenia na zníženie spotreby elektrickej energie, tepla a plynu. Vlastná spotreba ŽSR, ako sú EOV, osvetlenie železničných priestranstiev, budovy, vykurovanie, klimatizácie a administratíva, sú oblasti s najväčším podielom spotreby. Generálny riaditeľ ŽSR preto na jednotlivých úsekoch, oblastných riaditeľstvách a VOJ nariadil zaviesť opatrenia na hospodárne a efektívne využívanie elektriny,

plynu a tepla. Po mesiacoch október, november a december sa už ukazujú aj prvé výsledky. Na základe nariadených a zavedených opatrení na hospodárne a efektívne využívanie elektriny a zemného plynu došlo k zníženiu spotreby uvedených energií v mesiacoch október, november a december 2022 v celkovom percentuálnom vyjadrení za celé ŽSR v rámci elektrickej energie (netrakčná) na úroveň 11,62 % a pri zemnom plyne na úroveň 13,46 %. Čo sa týka netrakčnej elektrickej energie, tak najvyššiu úsporu v percentách dosiahlo Generálne riaditeľstvo v Bratislave — a to 26,66 %.

Námestníci sa zhodujú: Úspech firmy je v ľudskom potenciáli

Bilancia uplynulého roka je pre každého iná. V rámci ŽSR sme sa pozreli na jednotlivé úseky a oslovili námestníkov generálneho riaditeľa, aby nám uplynulý rok z ich pozície zhodnotili. V odpovediach sa zhodli, že minulý rok bol akýmsi vrátením sa do stabilného režimu práce po pandémii koronavírusu.

AUTOR: Lucia Lizáková, SNÍMKY: archív ŽSR

Milan Kubiček — námestník generálneho riaditeľa pre prevádzku

Z pohľadu úseku prevádzky bol rok 2022 jeden z najnáročnejších za posledné roky. Priniesol nám pokračujúcu pandémiu koronavírusu, čo si vyžadovalo prijímanie opatrení vo vzťahu k zabezpečeniu vlastných zamestnancov, ako aj k cestujúcej verejnosti. V začiatkoch vojenského konfliktu na Ukrajine sme v prvých momentoch vytvorili zázemia na viacerých železničných staniciach pre utečencov, poskytovali sme informácie a prepravu do susedných štátov. Minulý rok nás postretlo aj zvyšovanie cien energií a z toho dôvodu sme museli prijímať opatrenia na znižovanie energetickej náročnosti vo všetkých oblastiach. Rok 2022 symbolizuje aj enormný nárast inflácie, čo spôsobilo zvýšenie cien služieb, tovaru a práce, čo pri pretrvávajúcom nedostatočnom financovaní prevádzky v ŽSR spôsobuje narastajúcim spôsobom vznik pretrvávajúcich porúch na železničnej infraštruktúre a obmedzuje možnosti príslušných zodpovedných zamestnancov odstraňovať ich. V závere roku 2022, pri opätovnom náraste utečencov z tretích krajín, sme pre nich opäť vytvárali zázemia na viacerých železničných staniciach.

Pri plánovaní a realizovaní výluk v roku 2022 bolo nezvyčajne veľa požiadaviek na koordináciu a realizáciu investičných akcií z fondových prostriedkov, na koordináciu so susednými manažermi infraštruktúry, ako aj ostatných požiadaviek na výluky z vlastných prostriedkov. Úspešne sme ukončili projekt 02/2020 Spracovanie databázy prístupnosti železničných staníc ŽSR, kde sa vykonala pasportizácia majetku ŽSR súvisiaceho so zabezpečením prístupnosti železničného systému osobám so zdravotným znevýhodnením. Jeho implementácia (a aj neustála aktualizácia) je zverejnená na webovej stránke ŽSR. Ďalej sa podarilo medziročné zvýšenie výnosov z predaja nepotrebného majetku a pokračovanie v obnove tepelných zariadení zmenou palivovej sústavy s vylúčením tuhého paliva. Taktiež bola zrealizovaná rekonštrukcia mosta km 28, 760 Štrbské Pleso technológiou predpínania CFRP lamiel — systém Sika® CarboStress®. S úsekom pre rozvoj a informatiku sme v minulom roku značne participovali na zabezpečovaní rozsiahlej výlukovej činnosti pri realizovaní modernizačných prác a komplexných rekonštrukciách.

V roku 2023 je v pláne naďalej riadiť dopravu, spravovať a udržiavať železničnú infraštruktúru v prevádzkyschopnom



stave so zabezpečením bezpečnej a plynulej železničnej prevádzky. Naším cieľom je aj naďalej spolupracovať s úsekom rozvoja a informatiky v potrebných činnostiach pri zabezpečovaní pokračovania prebiehajúcej a pripravovanej výlukovej činnosti v rámci modernizácie a komplexných rekonštrukcií železničnej infraštruktúry. Rok 2022 len potvrdil, že základ zvládnutia aj takého náročného roku, ako bol rok 2022, je v ľudskom potenciáli zamestnancov pracujúcich v ŽSR. Preto chcem využiť túto možnosť a všetkým poďakovať za odvedenú prácu.



Jozef Veselka — námestník generálneho riaditeľa pre rozvoj a informatiku

Rok 2022 bol rokom vrátenia sa do stabilného režimu práce po cove a s tým spojenou potrebou akcelerácie prác a nastavenie procesov ŽSR na nové podmienky plánovania a prípravu investícií podľa „Metodiky prípravy a hodnotenia investičných projektov“. Úsek 200 bol kľúčovým v zapojení sa ŽSR do prípravy a schvaľovania „Harmonogramu prípravy a výstavby projektov žel. infraštruktúry“. Ide o materiál, ktorý zásadným spôsobom ovplyvňuje, aká investícia sa v akom čase bude v podmienkach ŽSR realizovať. V minulom roku sme vlastnými kapacitami spracovali Štúdie realizovateľnosti Optimalizácia trate Jelšovce — Prievidza, zdvojkolaženie trate Devínska Nová Ves — Marchegg št. hr. a následne ich aj obhájili pri hodnotení na MF SR (ÚHP). Zvládli sme proces prípravy a hodnotenia projektov zaradených v Pláne obnovy a odolnosti — Elektrifikácia trate Bánovce nad Ondavou — Humenné, modernizácia trate Poprad-Tatry — Vydrník, pre ktoré boli následne vyhlásené verejné súťaže na výber zhotoviteľa stavby. Verejným obstarávaním sme zabezpečili zhotoviteľa medzinárodnej Štúdie realizovateľnosti VRT V4, čím sme začali

spolu s krajinami V4 proces prípravy vysokorýchlostnej trate na Slovensku. V roku 2022 sme ukončili realizáciu jedného z najväčších projektov, čo sa týka technickej náročnosti, a to modernizáciu trate Púchov — Považská Teplá s dvomi tunelmi, mostami a estakádou. Zároveň sme pokračovali v realizácii stavieb dostavba zriaďovacej stanice Žilina — tzv. uzol Žilina, modernizácii trate Devínska Nová Ves — Kúty — št. hr. SR/ČR, kde sa začala realizácia prác na nosnom objekte stavby, a to mosta cez rieku Morava, modernizácii trate Poprad — Lučivná, elektrifikácii trate Moldava n/B. — Haniska. Taktiež sme po úspešnom verejnom obstarávaní začali realizáciu ďalšieho úseku modernizácie trate Čadca — št. hr. SR/ČR. Zároveň som rád, že sa nám do financovania zo zdrojov EÚ podarilo zaradiť aj projekty, ktoré boli pôvodne financované z vlastných zdrojov, a tým sa urýchlilo začatie ich realizácie a odstraňovanie nevyhovujúceho stavu infraštruktúry ŽSR. Takto sa nám podarilo získať spolu zatiaľ ďalších 95 mil. eur a ďalšie projekty sú v obstarávaní. Sú to Dvory nad Žitavou rek. výhybiek, rek. koľají 1 a 2 v úsekoch Nové Zámky — Palárikovo a Tvrdošovce — Trnovec nad Váhom, Boleráz — Smolenice rek. koľaje 1 a ďalšie. Samozrejme, bolo by potrebné spomenúť aj ostatné projekty ŽSR, významné napríklad z hľadiska odstránenia zlého stavu žel. infraštruktúry, ktoré nás dlhodobo trápili a obmedzovali samotnú železničnú prevádzku, a to najmä úsek trate Beša — Píal, Húľ — Úľany nad Žitavou alebo rekonštrukciu nástupíšť v ŽST Košice. V pláne na rok 2023 je výber zhotoviteľa na spracovanie Doplnku uzla BA pre úsek BA Predmestie — BA Filiálka, pokračovanie v procese EIA pre uzol BA, spustenie procesov EIA na úsekoch Bratislava — Komárno, Varín — Paludza, Bratislava vetva Juh,

spustenie štúdií realizovateľnosti na Modernizáciu uzla Košice, južného ťahu Palárikovo — Zvolen, Optimalizácia trate Nové Zámky — Nitra — Leopoldov, aktualizácia štúdie BA Vajnory — Nové Zámky — Komárno, spustenie procesov na zlepšenie parametrov tratí na vybraných úsekoch podľa požiadaviek naplnenia cieľového Plánu dopravnej obslužnosti. Rok 2023 je rokom, keď sa definitívne ukončí Operačný program integrovaná infraštruktúra, takže hlavné zameranie sa bude viazať na úspešné ukončovanie jednotlivých projektov v OPPI, ďalej pokračovanie už rozbehnutých projektov. Ďalším cieľom je rozbehnúť všetky projekty v Pláne obnovy a odolnosti, ktorých harmonogram je postavený na začatí alebo realizácii v roku 2023. V neposlednom rade sa už musíme zamerať na Operačný program Slovensko, ktorý nám dáva ďalšiu možnosť čerpania zo zdrojov EÚ, pričom ŽSR chce z tohto obdobia takisto vyťažiť maximum možných finančných prostriedkov pre stavby železničnej infraštruktúry, tak ako to bolo aj v predchádzajúcich Operačných programoch. Vo všeobecnosti nás rok 2022 okrem iného ešte lepšie vycvičil v efektívnosti práce, pretože sme boli nútení pracovať aj prostredníctvom videokonferencie. Tiež nás naučil po pandémie veľa o ľudskom potenciáli, potrebe odborníkov na svojom mieste, lebo bez toho by nebolo úspechov a pokroku ani v ŽSR.

Peter Bagin — námetník generálneho riaditeľa pre ekonomiku

Rok 2022 bol pre ŽSR ťažký, najmä v súvislosti s nízkou pridelenou dotáciou na prevádzkovanie železničnej infraštruktúry zo štátneho rozpočtu. V Rozpočte verejnej správy na roky 2022 — 2024 bola ŽSR pridelená

dotácia na prevádzkovanie železničnej infraštruktúry vo výške 239,1 mil. eur, čo predstavovalo medziročný pokles o 59,5 mil. eur. ŽSR deklarovali, že schválená dotácia na prevádzkovanie železničnej infraštruktúry neumožňuje zabezpečiť všetky činnosti vyplývajúce z predmetu Zmluvy o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry v plnom rozsahu. Ďalším zásadným vplyvom na hospodárenie ŽSR v roku 2022 bol rast cien energií, tovarov a služieb už od začiatku roku 2022, umocnený vznikom konfliktu na Ukrajine v mesiaci február. Vďaka rokovaniam s Ministerstvom dopravy SR a Ministerstvom financií SR bola navýšená dotácia na prevádzkovanie železničnej infraštruktúry o 35 mil. eur na dofinancovanie prevádzky a následne o 7 mil. eur na financovanie odloženej údržby a 73,5 mil. eur na zabezpečenie vyrovnaného hospodárenia zo Zmluvy o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry

Schválenie rozpočtu na rok 2023 Národnou radou SR koncom minulého roku vytvára z pohľadu financovania ŽSR určité pozitívne očakávania. V tejto súvislosti bol pre jednotlivé organizačné jednotky po dlhšom období pridelený celoročný limit spotrebovaných nákupov a služieb. Čerpanie týchto prostriedkov je však ešte podmienené súhlasným stanoviskom Ministerstva financií SR, ktoré sa momentálne snažíme získať, a následne dodatkom k Čiastkovej zmluve o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry zmluvne zabezpečiť. Súčasťou diskusií je v neposlednom rade aj otázka financovania zvyšovania plátov zamestnancov, ako aj opatrení na stabilizáciu zamestnanosti. Rok 2022 nám ukázal, koľkým novým neočakávaným výzvam musí spoločnosť čeliť, a to prináša potrebu hľadania nových možností financovania, nastavenia obstarávania



a uzatvárania zmluvných vzťahov. Keďže riziká z roku 2022 pretrvávajú, aj počas tohto roku bude potrebné sledovať vývoj a prispôbovať sa novým okolnostiam.



Pavol Komarňanský — námetník generálneho riaditeľa pre ľudské zdroje

V centre našej pozornosti sú zamestnanci. Nielen naši súčasní, ale aj tí budúci, a to najmä pre komplikovanú situáciu v zabezpečovaní obsadenia prevádzkových typových pozícií. Vzhľadom na obmedzené možnosti stanovené rozpočtom verejnej správy sú to zložité úlohy. Konkurencia na trhu práce je neúprosná, a preto je našou snahou posilniť podľa možností odmeňovanie zamestnancov a zároveň poskytovať zaujímavé benefity pre všetkých zamestnancov. Tieto sú upravené najmä v kolektívnej zmluve, ako aj v novoprijatej Smernici na udržanie zamestnanosti v minulom roku. Napriek tomu dochádza k poklesu zamestnancov, čo nás veľmi mrzí. Vážime si sociálny zmier, ktorý sa nám podarilo udržať počas platnosti súčasnej kolektívnej zmluvy. Začali sme rokovania o siedmej zmene KZ ŽSR 2021 — 2023 s partnerskými odborovými organizáciami. V minulom roku sme dokázali zabezpečiť zvýšenie tarifnej mzdy o 45 eur od apríla 2022 a o ďalších 50 eur od decembra 2022. Tým sa objem tarifnej mzdy zvýšil o 4,24 mil. eur v porovnaní s rokom 2021. Zamestnanci ocenili aj riešenie zložitej ekonomickej situácie inflačným príspevkom v sume 500 eur spolu s výplatom v decembri 2022, ako aj 310-eurovej prémie poskytnutej v decembri 2022.

Našou snahou a základnou zodpovednosťou je udržať bezpečnosť a prevádzkyschopnosť železničnej dopravy. To pre nás na úseku ľudských zdrojov znamená udržať a zastabilizovať

zamestnancov najmä v železničnej prevádzke. Zastaviť znižovanie počtu zamestnancov v nedostatkových typových pozíciách, kde počet zamestnancov klesol za rok 2022 o 32 výpravcov, 31 elektromontérov pevných trakčných a silnoprúdových zariadení a 19 signalistov. Práve na tieto profesie a dotknuté pracoviská sú zamerané výhody smernice na udržanie zamestnanosti a poskytovanie stabilizačného a náborového príspevku, ako aj príspevkov na bývanie a ubytovanie. Čím ďalej tým viac si uvedomujeme, že nám chýbajú odborní zamestnanci, ktorých si však musíme v pracovnom procese sami „vychovať“. Preto sa aktívne zapájame do systému duálneho vzdelávania, máme zavedený štipendijný program, realizujeme odbornú prax, ale máme záujem posilniť aj absolventský program a jeho uplatňovanie. Odovzdávanie skúseností, poznatkov a znalostí bude najmä na vedúcich zamestnancoch. Jedine intenzívny záujem nám k tomu pomôže. Školský systém nám v mnohých oblastiach nepripravuje absolventov a možných zamestnancov. Ich získanie si vyžaduje intenzívnu snahu, ale ich udržanie ešte väčšiu. Je to nevyhnutná súhra viacerých komponentov, ako je vytváranie vhodného priateľského pracovného prostredia, zlepšovanie pracovných podmienok, ale najmä zlepšenie mzdových podmienok. To všetko si vyžaduje dostatočné finančné zdroje spolu s plným nasadením všetkých zamestnancov, najmä tých dlhoročných s pozitívnym vzťahom k Železniciam Slovenskej republiky. Našou snahou je dosiahnuť aj v tomto roku dohodu v kolektívnom vyjednávaní a nájsť riešenie na posilnenie mzdovej oblasti, aby dôvera našich zamestnancov zostala zachovaná. Lojalita zamestnancov a pochopenie smerovania zamestnávateľa sú zárukou našej stability aj do budúcnosti.

Darovanie krvi v roku 2022 v ŽSR

Odbor riadenia ľudských zdrojov organizuje minimálne trikrát ročne darovanie krvi pre zamestnancov s miestom výkonu práce v Bratislavskom a Trnavskom kraji v budove Generálneho riaditeľstva ŽSR. Akcia je organizovaná v spolupráci s Národnou transfúznou službou (NTS), ktorá na odber krvi poskytuje mobilnú odberovú jednotku (MOJ) s tímom lekárov a zdravotných sestier. Darovanie krvi je bezplatné a pre darcov je pripravené občerstvenie pred a po odbere a MOJ venuje každému darcovi jednu stravovaciu poukážku.

AUTOR: O510

BRATISLAVA — V roku 2022 bola zo Sociálneho fondu ŽSR za udelenie plakiet vyplatená vo forme peňažného daru pre 187 darcov celková suma 54 367 eur.

Medzi typové pozície, ktoré v roku 2022 získali peňažný dar za udelenie plakiet, patria najmä výpravca (27 zamestnancov), elektromontér P-TaSZ (17 zamestnancov), návestný majster a signalista (rovnako po 13 zamestnancov) a traťový robotník (12 zamestnancov).

Najmladší zamestnanec, ktorý získal bronzovú Janského plaketu, je montér oceľových konštrukcií z Mostného obvodu a najstaršia zamestnankyňa, ktorá získala zlatú Janského plaketu, je signalistka z Oblastného riaditeľstva Žilina.

Milí naši darcovia, chceli by sme sa vám poďakovať za darovanie krvi, ktoré je vlastne darom života. Tento krok na pomoc iným je prospešný, bezpečný a jednoduchý humánny čin. Krv je pre nás všetkých nevyhnutným zdrojom života, je hnacou energiou nášho ľudského mechanizmu a zachraňuje životy.

V roku 2023 sú plánované termíny darovania krvi nasledujúce:

- 17. marec 2023
- 21. júl 2023
- 24. november 2023

Informujeme vás o benefite poisťovní, ktorým je Vitamínový balíček určený pre všetkých darcov krvi. Na balíček vzniká nárok za bezplatné darovanie krvi. V nasledujúcich odkazoch je pre vás postup na jeho získanie podľa jednotlivých poisťovní.

Poistenci VŠZP:

vszp.sk/benefity/vitaminovy-balicek-darcov-krvi/

Poistenci Dôvery:

dovera.sk/poistenec/benefity/vsetky/vyhody-pre-darcov-krvi

Poistenci Unionu:

union.sk/balicek-pre-darcu-krvi/

Vnútorňa organizačná jednotka	Janského pl. bronzová	Janského pl. strieborná	Janského pl. zlatá	Janského pl. diamantová	Kňazovického plaketa	Spolu
Generálne riaditeľstvo Bratislava	2	1	3	1	-	7
Účelové strediská	-	1	3	-	-	4
Mostný obvod	2	2	-	1	1	6
Oblasť riaditeľstvo Žilina	5	12	5	-	1	23
Oblasť riaditeľstvo Zvolen	9	10	9	5	3	36
Oblasť riaditeľstvo Košice	16	10	16	7	1	50
Oblasť riaditeľstvo Trnava	9	14	6	11	3	43
Správa majetku ŽSR	-	2	1	-	2	5
Ústredný inštitút vzdelávania a psychológie	1	2	-	1	-	4
Centrum logistiky a obstarávania	2	1	-	-	-	3
Železničná energetika	1	1	1	-	-	3
Výskumný a vývojový ústav železníc Žilina	-	-	-	1	-	1
Železničné telekomunikácie Bratislava	1	-	-	1	-	2
Spolu	48	56	44	28	11	187

Podakovanie za krásny čin solidarity zamestnancom ŽSR

Redakčná pošta býva rôzna. Februárová však mala nádych solidarity a veľkej vďačky. Od Kúpeľov Číž, v ktorých realizujeme rekondičné pobyty pre zamestnancov nám prišlo podakovanie pre našich zamestnancov. Práve na jednom z posledných pobytov ukázali naši zamestnanci veľké srdce.

AUTOR: (red)

BRATISLAVA — „Zamestnanci ŽSR, ktorí sa zúčastnili na rekondičnom pobyte v PKJ Číž v termíne od 20. januára do 4. februára 2023 preukázali, že majú aj v týchto zložitých časoch veľké srdce, že myslia aj na iných, vrátane tých, ktorým v živote chýba to najcennejšie, a tým je zdravie. V PJK Číž máme chlapčeka Paťka M., ktorý je tu na 150-dňovom liečení pre ochorenie Perthes. Práve skupina vašich

zamestnancov urobila pre menovaného chlapčeka pred svojím odchodom anonymnú finančnú zbierku. Ďakuje mamička Paťka M. a rovnako aj my,” napísali nám v e-maili z Kúpeľov Číž.

Vedenie Železníc Slovenskej republiky si takýto ľudský čin zamestnancov nesmierne váži a ďakuje im za takýto krásny prejav solidarity.

Umelou inteligenciou na znižovanie rizika pádu stromov

Poveternostné podmienky na území Slovenskej republiky sa stávajú čoraz menej predvídateľné a vplyv počasia už zaznamenáva svoje extrémne hodnoty. Už v minulých číslach sme sa zaoberali napr. námrazou na trakčnom vedení. Silný vietor, množstvo zrážok a ťažký sneh bývajú častou príčinou pádu stromov.

AUTOR: Ján Rohlíček, SNÍMKY: Hitachi Energy

BRATISLAVA — Každý pád stromu či už na elektrifikovanej alebo neelektrifikovanej trati vždy znamená obmedzenie, resp. prerušenie železničnej prevádzky. Túto negatívnu situáciu vnímajú nielen cestujúci, dopravcovia, ale aj samotní zamestnanci, ktorí následky vrtochov počasia odstraňujú. Riešenie problematiky pádu porastov je náročné. Je potrebné splniť množstvo legislatívnych podmienok a než sa pristúpi k samotnému odstráneniu nebezpečných porastov, ubehne veľa času. Uvedená situácia spôsobuje množstvo incidentov v dôsledku pádov stromov na trať s dôsledkami poškodenia zariadení infraštruktúry ŽSR a patričného vplyvu na bezpečnosť a plynulosť dopravy na dráhach.

Pád stromu vo väčšine prípadov nemá za následok len pretrhnutie trakčného vedenia. Zaznamenávame aj poškodenia ramien, výložníkov, samotných trakčných podpier. Na ilustráciu, v priemere za rok registruje odvetvie elektrotechniky a energetiky cca 100 incidentov na trakčnom vedení v súvislosti s pádmi stromov.

Nebezpečné sú tiež konáre v blízkosti tratí s trakčným vedením. Pri kontakte konárov so živou časťou trakčného vedenia dochádza k výpadkom napájania, často k prepáleniu nosného lana, prípadne aj trolejového drôtu.

Pády stromov nemajú vplyv len na bezpečnosť a plynulosť železničnej prevádzky. Každý zásah údržbových zložiek je spojený so značnými finančnými nákladmi potrebnými na sanáciu vzniknutých škôd. Uvedené náklady by mohli byť správnym manažovaním procesu

ušetrené a použité na údržbu a obnovu iných dôležitých zariadení železničnej infraštruktúry.

Výrub, orezávanie nebezpečných stromov a porastov v blízkosti tratí je nutné plánovať. Pre efektívne plánovanie však potrebujeme správne údaje dôležité predovšetkým na diagnostiku miery rizika incidentov v jednotlivých úsekoch tratí a následné určenie priorit. Je veľmi dôležité zamerať sa na monitoring vegetácie, následne na jej efektívnu reguláciu. Dňa 18. januára 2023 sa na GR ŽSR uskutočnila prezentácia na tému manažment vegetácie (Vegetation manager) od spoločnosti Hitachi Energy.

Monitoring a regulácia vegetácie je komplexný cyklický proces, ktorý sa skladá:

- zo zberu údajov o stromoch a porastoch,
- z analýzy priorit,
- z tvorby plánov pre výrub a orezávanie,
- z realizácie výrubov.

Vegetation Manager je prepojená súprava nástrojov na plánovanie, ktorá poskytuje vo webovej aplikácii monitoring a inventarizáciu vegetácie, umožňuje efektívne plánovanie jej regulácie. Systém je založený na dátach zo satelitu, ktoré aplikácia pomocou umelej inteligencie dokáže spracovať, následne prediktívne včas upozorňovať na rozsah ohrozenia železničnej infraštruktúry. Systém je možné doplniť aj o dáta z dronov, ktoré nasnímajú stav porastov v príslušnom území, prípadne z kamier inštalovaných na dráhových vozidlách. Týmto

spôsobom je možné kontrolovať hlavne stav porastov na kritických úsekoch tratí.

Na základe monitorovaných údajov systém dokáže vykonať ich analýzu a generovať optimalizované odporúčania, čo sa týka tvorby plánov výrubov.

Systém okamžite identifikuje problematické oblasti s nebezpečnými porastami a na tieto upozorňuje. Z údajov aplikácie je možné aj kontaktovať vlastníka pozemku, aby nebezpečné porasty v blízkosti železničnej infraštruktúry odstránil. Využitie tohto spôsobu môže viesť taktiež k úspore času a prostriedkov našej spoločnosti.

„Vegetation Manager“ používa obrázky z rôznych vizuálnych zdrojov vrátane fotografií, videí vyhotovených zo satelitov Maxar. Začlenenie satelitnej technológie umožňuje prehľadať celé územie pozdĺž dráh vrátane vyhodnotenia povolených vzdialeností pre potrebu dodržania súladu s platnou legislatívou. Satelitná technológia poskytuje komplexné prehľady o stave monitorovanej vegetácie.

Umožňuje okamžitú viditeľnosť celej siete, jej analýzu na komplexnej úrovni, ako aj na detailnej úrovni problematických miest.

Dnes používané metódy plánovania výrubu/orezávania porastov sú časovo náročné. Mnohokrát nedokážu správne analyzovať stav vegetácie v súlade s terénnymi podmienkami tak, aby bolo možné efektívne plánovať jej reguláciu. Veľké množstvo energie je potrebné venovať činnostiam, ako sú identifikácia miest, spisovanie porastov, spracovávanie podkladov pre príslušné štátne orgány, upozornenia vlastníkov pozemkov, požiadavky pre proces verejného obstarávania, procesy kontroly výsledkov výrubu a orezávania porastov a pod. Uvedené činnosti je možné pomocou systému „Vegetation Manager“ vykonávať omnoho efektívnejšie.

Podobný systém s pozitívnymi skúsenosťami štandardne využívajú už niektorí manažéri infraštruktúry, napr. anglické železnice, železnice v USA, ako aj železnice v Austrálii.

Na obrázku je zobrazené územie s nebezpečnými porastami v blízkosti elektrických vedení.

Miesta, kde je potrebné vykonať rez porastov, sú označené červenou, resp. ružovou farbou.





110 rokov trate: Prievidza – Handlová

V polovici februára, konkrétne 15. februára, trať z Prievidze do Handlovej oslávila 110. výročie od spustenia svojej prevádzky.

AUTOR: Denis Dymo, SNÍMKY: Archív ŽSR

PRIEVIDZA/HANDLOVÁ – Po roku 1909 sa v tejto oblasti našlo bohaté ložisko hnedého uhlia. Tento nález razom zmenil vývoj celého okolia, z ktorého sa stala banícka oblasť. Do obcí sa krátko nato začali sťahovať noví obyvatelia s vidinou ponuky práce v bani, a tým aj s vidinou lepšieho života.

Krátko po spustení priemyselnej ťažby uhlia v tejto oblasti museli majitelia banského podniku vyriešiť problém prepravy vyťaženej suroviny. Pretože pred postavením trate z Prievidze do Handlovej sa vyťažené uhlie z prvých banských polí v Handlovej dopravovalo do Prievidze vozmí ťahanými koňmi, odkiaľ sa nákladnou súpravou ťahanou parným rušňom prepravilo už vtedy

vybudovaným železničným spojením až do Nových Zámkov po železničnej trati spájajúcej Prievidzu s Veľkými Bielicami, ktorá bola vybudovaná roku 1896. Riešením tohto problému malo byť práve železničné spojenie medzi Prievidzou a Handlovou.

Výstavba železničného spojenia sa začala v roku 1911 smerom zo stanice Privigye – Bojnóc furdő (Prievidza) do Nyitrabánya – Krickerhau (Handlová). Prvá jazda drevených vozňov ťahaných parnou lokomotívou zasneženým údolím proti toku riečky Handlovky sa uskutočnila 15. februára 1913. V tento deň bol pod dreveným banským triedišťom naplnený prvý vagón handlovského uhlia. Prvýkrát zapískala para variaca sa v parnom kotle lokomotívy.



Rušeň vyrazil na trať dlhú 19,2 km do Prievidze. Trať prechádzala smerom na juh v miernom stúpaní so zastávkami v Malej Čause, Chrenovci, Jalovci, Ráztočne. Po prejazde handlovským tunelom dlhým 132,6 metra celá trať začína prudko stúpať v sklone 15 % na handlovský viadukt. Približne 200 metrov dlhý most, postavený v oblúku na šiestich andezitových pilieroch vo výške 20 metrov, prepája údolie Žiar a Vtáčnik. Konečnou stanicou, až do 21. decembra 1931, kým nebola vybudovaná trať do Hornej Štubne, bola železničná stanica v Handlovej.

Jubilujúca trať je neelektrifikovaná, jednokoľajná a stanica Handlová leží v km 18,550 na trati Prievidza – Horná Štubňa. Je stanicou zmiešanou podľa povahy práce a medzil'ahlou z prevádzkovej stránky. Stanica bola vybudovaná v tesnej blízkosti banského podniku. Na účely rýchlej prepravy a nakladania vyťaženého handlovského zlata bol postavený banský triedič uhlia, unikátna a jedinečná industriálna stavba postavená na expedovania uhlia. K stanici je pridelená aj nesamostatná stanica Chrenovec.



Milé železničiarky, milí železničiari,

vstúpili sme do roka, keď slovenská železnica oslávi svoje úctyhodné 175. narodeniny. Pri čoraz dynamickejšom vývoji našej civilizácie máločo pretrvá takmer dve storočia. A predsa, koľaje stále prepájajú naše mestá. A v oblasti dopravy robia tak nanajvýš ekologicky. Kým cestná doprava produkuje až 72 percent emisií, železničná doprava sa podieľa na zvyšovaní CO₂ v krajinách EÚ len 0,5-percentným podielom. Opäť sa tak potvrdzuje výnimočnosť koľajovej dopravy.

Jedným z cieľov na ministerstve dopravy je presunúť viac tovaru na železnice. V rámci toho vláda schválila Konceptiu rozvoja intermodálnej dopravy. Formou dotácií sa podporuje budovanie nových terminálov, nákup prepravných jednotiek, vznik nových a podpora existujúcich pravidelných liniek kombinovanej dopravy. K tomu, aby sme efektívne podporovali nákladnú, ale aj osobnú železničnú dopravu, je však kľúčová kvalitná infraštruktúra. Investícia do dopravnej infraštruktúry je tým správnym riešením. Poskytuje sa práca tam, kde nie je, a vytvára sa prostredie na príchod nových investícií. Teraz je ten správny čas, lebo železnica potrebuje byť vo forme viac ako kedykoľvek predtým.

Jaroslav Kmeť
Štátny tajomník MDV SR



Dobré vzťahy sú základ

Spolupráca českého a slovenského manažéra železničnej infraštruktúry (ŽI) vytvára pevný základ na rozvoj železníc v stredoeurópskom priestore a je dôležitá aj v dnešných časoch. Čelíme novým úlohám, ktoré sme nedávno ešte nepoznali. Dobré vzťahy medzi našimi spoločnosťami trvajú už roky. Dôkazom toho je stretnutie generálneho riaditeľa ŽSR Miloslava Havrila a Jiřího Svobodu, generálneho riaditeľa Správa železníc s.o.

AUTORI: Miroslav Garaj, Denis Dymo, SNÍMKA: Správa železníc s.o.

PRAHA — Rokovanie sa uskutočnilo 19. a 20. januára v Prahe a okrem GR ŽSR boli členmi delegácie aj Jozef Veselka — námestník GR ŽSR pre rozvoj a informatiku, Milan Kubiček — námestník GR ŽSR pre prevádzku a Miroslav Garaj — riaditeľ odboru stratégie a zahraničnej spolupráce GR ŽSR. Zvyšnú časť českej delegácie tvorili ich české náprotivky. Nosnými témami okrem predbežného vyhodnotenia roku 2022 a výhľadu na rok 2023 z pohľadu financovania oboch železničných infraštruktúr boli aj témy:

- Uzavretie rámcovej zmluvy medzi ŽSR a štátom.
- Stav prípravy vysokorýchlostných tratí (Česká republika má náskok, na Slovensku sa v decembri na základe zmluvného vzťahu s úspešným uchádzačom vo verejnej súťaži začala spracúvať Štúdia realizovateľnosti v rámci prepojenia krajín V4.
- Problematika rastu cien energií a dosahy na manažérov ŽI, ktorí sa v roku 2022 maximálne snažili nepreniesť tento rast na svojich zákazníkov dopravcov.
- Českú stranu sme informovali o významných realizovaných a pripravovaných stavbách (Devínska Nová Ves — Kúty št. hr. na 200 km/h, Uzol Žilina, Čadca — Mosty u Jablunkova, Lučivná — Poprad Tatry, Poprad Tatry — Spišská Nová Ves, Uzol Bratislava, zámery pre úseky Bratislava — Nové Zámky — Komárno/Štúrovo a Palárikovo — Zvolen, Uzol Košice).

- Zavádzanie nových prvkov v údržbe a diagnostike železničných tratí — ŽSR už pilotne overujú prvý moderný diagnostický vlak.
- Diskusia k aktuálnemu návrhu Európskej komisie na revíziu právneho rámca na prideľovanie a správu kapacity, ako aj riadenie prevádzky, revízia nariadenia o sieti TEN-T.
- Zavádzanie systému ETCS vrátane budúcej výhradnej prevádzky vlakov s týmto systémom.

Druhý deň rokovania bol spojený s tzv. inšpekčnou jazdou po železničnom uzle Praha, kde boli prezentované informácie o postupe prípravy a realizácie už ukončených stavieb v uzle, ako aj pripravované a výhľadové zámery. Jazda bola pre ŽSR v mnohom inšpiratívna, no zároveň aj potvrdila, že v rovnakých stupňoch prípravy, ako aj v samotnej realizácii projektov modernizácie, sa naše železnice boria takmer s rovnakými problémami, pričom českí kolegovia majú vďaka inému systému financovania rozvoja siete voľnejšie ruky. Stretnutie GR ŽSR a Správy železníc s.o. bolo pokračovaním stretnutia z Vysokých Tatier z októbra 2021. Generálny riaditeľ ŽSR Miloslav Havrila sa za stretnutie poďakoval a ponúkol opätovné stretnutie na Slovensku ešte v roku 2023.

Na foto zľava: Miroslav Garaj, Jozef Veselka, Milan Kubiček, Miloslav Havrila, Jiří Svoboda, Jaroslav Flegl, Radek Čech

Železničná stavba desaťročia

Stavby na železnici neboli doposiaľ hodnotené na žiadnych celoslovenských oceňovaniach, akými sú napríklad Stavba roka agentúrou ABF alebo JAGA, alebo CE-ZA-AR a pod.

AUTOR: (red)

BRATISLAVA — Správna rada PSKD, hlavný organizátor medzinárodnej konferencie Fórum koľajovej dopravy, sa preto rozhodla v spolupráci so ŽSR, ZSSK a ŽS Cargo Slovakia vyzdvihnúť náročnosť, veľkosť, komplexnosť, zmysluplnosť a krásu stavieb na železnici. Úvodný ročník tohto oceňovania sa organizátori rozhodli urobiť za uplynulé desaťročie, za roky 2012 — 2022. Z dôvodu veľkého počtu realizovaných stavieb mohli nominácie do hodnotenia predkladať výlučne investori, teda ŽSR, ZSSK a ŽS Cargo Slovakia.

Zo širokej nominácie sa do záverečného hodnotenia dostala päťica stavieb. Víťaza Hlavnej ceny „Železničná stavba desaťročia 2012 — 2022 FKD“ určí odborná porota. Laureát Ceny verejnosti „Železničná stavba desaťročia 2012 — 2022“ vzíde z internetového hlasovania, ktoré bude prebiehať aj na stránke zsr.sk.

Obe ceny budú odovzdávané víťazom na slávnostnom galavečere v rámci medzinárodnej konferencie Fórum koľajovej dopravy, ktorý sa bude konať 14. a 15. marca 2023 v Hoteli DoubleTree by Hilton v Bratislave. Päťicu nominovaných stavieb v poradí od západu na východ Slovenska tvorí:

NOMINÁCIA Č. 1

Žst. Trnava — rekonštrukcia prijímacej budovy a príslušných objektov

NOMINÁCIA Č. 2

Modernizácia trate Nové Mesto n/V — Púchov, úsek Nové Mesto n/V — Zlatovce

- Dvojkoľajný tunel „Turecký vrch“ v dĺžke 1 775 m

NOMINÁCIA Č. 3

Modernizácia trate Nové Mesto n/V — Púchov, úsek Zlatovce — Trenčianska Teplá

- Nový železničný most v Trenčíne ponad Váh v dĺžke 340 m

NOMINÁCIA Č. 4

Modernizácia trate Púchov — Žilina, úsek Púchov — Považská Teplá

- Dvojkoľajný tunel „Diel“ v dĺžke 1 050 m
- Dvojkoľajný tunel „Miločov“ v dĺžke 1 770 m
- Ocelový most ponad Váh, typ konštrukcie Langrov trám, dĺžka premostenia 379 m
- Estakáda ponad Nosickú priehradu, typ konštrukcie „extrados“, dĺžka premostenia 592 m

NOMINÁCIA Č. 5

Žst. Čierna n/T — modernizácia prekládkových kapacít

Blahoželáme



Response	Percentage
Yes, the U.S. should take action to address climate change	85%
No, the U.S. should not take action to address climate change	15%

[illegible][illegible]

Podakovanie

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

Spomíname

[Redacted text block]

Vaše príspevky môžete posilať
na adresu zsemafor@zsr.sk
do 7. marca. 2023.

Vedenie prijalo nový pracovný benefit

Zamestnanci administratívy môžu od februára čerpať nový benefit, ktorým je práca z domácnosti v maximálnom rozsahu 7 dní v mesiaci. Na základe rozsiahlejšej diskusie s námestníkmi sa rozhodol generálny riaditeľ Miloslav Havrila schváliť ho skúšobne na obdobie do 30. júna 2023. Následne dôjde k jeho prehodnoteniu a rozhodne sa, či bude benefit ponechaný alebo zrušený.

AUTOR: (red), SNÍMKA: unsplash.com/@lucija_ros

BRATISLAVA — Režim práce, ktorý vedenie ŽSR odsúhlasilo, je príležitostnou prácou z domácnosti a nejde o trvalý výkon práce z domu. „Ide o benefit, ktorý je v súčasnosti žiadaný najmä zamestnancami vykonávajúcimi metodickú činnosť, ale aj uchádzačmi o prácu, pretože ide o štandardný benefit vo väčšine spoločností,“ spresnil námestník generálneho riaditeľa pre ľudské zdroje Pavol Komarňanský. Zamestnancom, ktorým dohodnutý druh práce dovoľuje aj príležitostný výkon práce z domácnosti, môže byť na základe dohody s nadriadeným umožnené využívanie tohto benefitu. Väčšina benefitov vyplývajúcich z kolektívnej zmluvy je pre všetkých zamestnancov, alebo sú tam aj také, ktoré sú cielené len pre

prevádzkových zamestnancov. Toto je prvý benefit, ktorý sa na nich nevzťahuje. Takto vykonávaná príležitostná práca nie je spojená s finančnými nákladmi zamestnávateľa. „Väčšina štandardných benefitov si vyžaduje finančné plnenie a náklady zamestnávateľa. Dlhodobu zachováme benefity, ktoré sú tak užité, že väčšina zamestnancov ich považuje za samozrejmosť, nie benefit. Aj tu sa snažíme zatriktívniť využívanie, napríklad v oblasti rekondičných pobytov alebo nárokov zo sociálneho fondu. Vedenie ŽSR rozhodlo o uplatňovaní tohto benefitu na skúšobnú lehotu, počas ktorej sa overí prínos, najmä na základe poznatkov od vedúcich zamestnancov, či tento režim práce priniesol jej zefektívnenie,“ dovysvetlil námestník.

Šéfredaktorka

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

Redakcia

Denis Dymo - dymo.denis@zsr.sk
Ria Feik Achbergerová -
feikachbergerova.ria@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: Ria Feik Achbergerová

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





Na trati sa zrazil vlak s bagrom

V piatok 20. januára prebiehali v úseku Žilina — Bytčica výkopové práce pre traťové zabezpečovacie zariadenie v rámci modernizácie Dostavba zriaďovacej stanice Žilina — Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry na uzle Žilina. Počas týchto prác došlo k menšej nehode kategórie B1, počas ktorej narazil osobný vlak do bagra.

AUTOR: Lucia Lizáková, O440, SNÍMKA: Peter Babušík

ŽILINA — V zmienenom úseku pracovala pracovná skupina za plnej prevádzky pod dohľadom vedúceho, ktorý mal zoznam osobných vlakov, ktoré premávali po uvedenej trati s presným časovým rozpisom ich odchodov zo železničných staníc Žilina aj Bytčica. Pracovná skupina mala z oboch strán pracovného miesta vytvorené bezpečnostné hliadky, ktoré upozorňovali na jazdy vlakov pracovníkov skupiny prostredníctvom rádiostanice. V čase, keď prechádzal úsekom Os 3520 ZSSK, bezpečnostná hliadka upozornila všetkých zamestnancov pracovnej skupiny vrátane strojníka bagra o jazde vlaku. V tom čase však bager pracoval v mieste, kde bolo potrebné vyhnúť sa stĺpu v blízkosti traťovej koľaje, a tak bager zasahoval do priechodného prierezu koľaje. „Keď pracovník bezpečnostnej hliadky oznámil jazdu osobného vlaku, nachádzal sa vo vykopanej jame jeden pracovník, a tak sa bager nestihol včas dostať mimo priechodný prierez koľaje. Rušňovodič vlaku, ktorý prechádzal popri uvedenej pracovnej skupine počas dňa viackrát, vždy, keď videl zamestnancov, použil na upozornenie

zamestnancov návesť 104 Pozor, a keď sa priblížil na vzdialenosť 160 metrov od bagra, začal vlak pribrzďovať. Pri následnej jazde však rušňovodič videl, že bager sa stále nachádza v priechodnom priereze, a tak použil rýchločinné brzdenie na zastavenie vlaku. Rovnako strojník v bagri sa snažil prostredníctvom lyžice bagra dostať mimo priechodný prierez koľaje, čo sa mu však nepodarilo, a tak došlo k nárazu pravej časti riadiaceho vozňa v čele vlaku do zadnej časti bagra,” opísal vznik nehody Miroslav Horňák, vedúci oddelenia z Odboru bezpečnosti a inšpekcie. Pri nehode, našťastie, nedošlo k žiadnemu zraneniu vlakového personálu, cestujúcich ani nikoho z pracovnej skupiny. V čase nárazu sa vo vlaku nachádzalo 59 cestujúcich, ktorým z vlaku pomohli hasiči z HaZZ Žilina a niektorých previezli evakuačným autobusom do NŽST Bytčica. Doprava bola po nehode prerušená zhruba na dve hodiny a došlo k zmeškaniu jedného vlaku osobnej dopravy o 19 minút a odrieknutiu štyroch vlakov. Poškodenie riadiaceho vozňa Os 3520 ZSSK bolo vyčíslené na sumu 13 846,20 eura a bagra na sumu 4 420,94 eura.

Krádež v Železničnom múzeu

Podľa riaditeľa Železničného múzea SR v Bratislave Michala Tunegu, k drobným krádežiam dochádzalo už na jeseň 2022, ale hromadne sa kradnutie rozbehlo až okolo Vianoc a Nového roku.

AUTOR: Denis Dymo

BRATISLAVA — V Železničnom múzeu SR v Bratislave vyčíňali zloději. Ukradnutá bola kabeláž z viacerých vozidiel z fondu múzea. Zloději najskôr kompletne rozkradli elektrickú inštaláciu (najmä káble) z meracieho vozňa. Tu, okrem iného, zloději ukradli aj káble k slúchadlu na dvoch starých telefónoch a kľúče z dverí, ktoré vnútri oddeľovali jednotlivé miestnosti.

Ďalej bola rozkradnutá a významne poškodená kabeláž na rušni T 678.016. „V prípade tohto rušňa je to o to smutnejšie, že o rušeň bol záujem zo strany občianskych združení, pričom následne po zverení vybranému združeniu mal byť rušeň sprevádzkovaný a uvedený do prevádzkyschopného stavu,“ uviedol riaditeľ múzea. Ďalej bola rozkradnutá aj kabeláž na podbíjačke.

Zatiaľ udalosť ešte nie je uzavretá. Vďaka spolupráci zamestnancov Železničného múzea SR a príslušníkov Železničnej polície boli prichytení pri čine dvaja muži bez domova a títo boli následne aj zatknutí. Vyšetrovanie však naďalej pokračuje a nie je vylúčené, že sa na krádežiach podieľalo viacero osôb nezávisle od seba.

Riaditeľ železničného múzea Michal Tunega tvrdí, že kultúrna škoda po krádežiach je nevyčísliteľná. „Škody ešte neboli úplne vyčíslené, ale len pri motorovom rušni T 678.016 zmizli a boli poškodené káble v hodnote zhruba 35 000 eur, pričom predbežne odhadované náklady na uvedenie do pôvodného stavu sú 150 000 — 180 000 eur,“ informoval riaditeľ Železničného múzea.

17. FÓRUM KOĽAJOVEJ DOPRAVY
RAIL TRANSPORT FORUM
14. – 15.3.2023 Hotel DoubleTree by Hilton, Bratislava

USPORIADATELIA KONFERENCIE:

PSKD

ŽSR

ZSSK CARGO

ŽELEŽNICA SPOLUPRÁCAJE SLOVENSKA
 HODNOTY DOPRAVY

S PODPOROU ZASTÚPENIA
 EURÓPSKEJ KOMISIE
 NA SLOVENSKU

Európska
 komisia

ZLATÝ PARTNER:

CADECO

STRIEBORNÍ PARTNERI:

Dopravný
 20

REWAN.sk
 bezpečný partner

premac
 A CRH COMPANY

Valbek

British Embassy
 Bratislava

SITEL

HBH
 projekt

dti

RAIL TRANSPORT SLOVENIA

MEDIÁLNI PARTNERI:

HLAVNÝ MEDIÁLNY
 PARTNER:

is
 INŽENIERSKÉ STAVBY
 POZEMNÉ STAVBY

ASB

ORGANIZÁTOR
 ŽELEŽNICE

semafor
 PRÁVNÍK ZAMESTNANEC ŽELEŽNICE SLOVENSKO / SLOVENIA

MAGAZÍN
 MOBILITA V STRAŽE P TECHNOLÓGIIE / KVALITA

SILNICE
 ŽELEZNICE



V dreve vidím fantáziu

Ľudovít Balla pracuje v Oblastnom riaditeľstve Košice SMÚ ŽTS Traťový obvod Čierna nad Tisou. Železničarskemu remeslu sa venuje 5 a pol roka, ale okrem toho je vo svojom voľnom čase aj vášnivým rezbárom. Podľa jeho slov rezbár potrebuje na tvorenie trpezlivosť, fantáziu, šikovnosť, ale aj milovať to, čo robí.

AUTOR: Lucia Lizáková, SNÍMKY: archív Ľudovít Balla

PRIBENÍK — Ľudovítovi Ballovi sa živé krásy dané prírodou páčili od malička. Rastliny, vtáky, stromy a samostatná práca s drevom, to ho lákalo najviac. Aj preto sa to stalo jeho pôvodným povoláním stolára a v roku 2007 začal vyrezávať. Po tom ako továreň na nábytok v ktorej pracoval zanikla, nastúpil o pár rokov na železnici a rezbárstvo ostalo jeho koníčkom dodnes.

Kol'ko takých rezbárskych kúskov za rok vytvoríte?

Väčšinou nepočítam menšie výrezy na úrovni môjho hobby, avšak väčšie zákazky sú zvyčajne tak dva- až trikrát za rok, pretože je to časovo veľmi náročné.

Čo bolo doteraz pre vás najväčšou rezbárskou výzvou?

Najväčšou rezbárskou výzvou bola pre mňa brána „Székely“ v mojej rodnej dedine Strážne, ktorú som urobil ako dar pre farnosť. Nikdy predtým som žiadnu podobnú rezbársku prácu nerobil, preto to bola pre mňa výzva.

Používate vždy len pekné nové drevo alebo pracujete aj s drevom, ktoré si už niečo prežilo?

Pracujem so všetkými druhmi dreva, pretože v každom dreve vidím fantáziu.

Máte nejakého umeleckého rezbára, ku ktorého tvorbe inklinujete?

Vážim si každého rezbára, pretože viem, že jeho práca, tvorba a fantázia je výtvorom šikovných rúk a každý jeden kúsok je jedinečným a vystihujúcim. V mojich výtvoroch sa objavujú diela v ktorých nájdete najmä prírodu, ľudové, ale aj antické motívy.

Viete vždy dopredu, čo z ktorého kusa dreva vznikne alebo vyrezávate aj bez nápadu?

Tvorenie je plánované, v prípade, že ide o zákazky, ale niekedy vyrezávam spontánne, práve z toho dôvodu, v akom stave drevo mám. Myslím tým formu dreva, farbu, tvar a podobne.

Mávate aj tvorivú krízu? Respektíve, zvyknete sa so svojím dielom aj potrápíť?

Pri mojich rezbárskych prácach mám niekedy ťažkosti. Je to náročné, ale vždy sa snažím ich eliminovať. Koniec koncov, v každej práci sa nájdu náročné chvíle.

Nemáte chuť si niekedy všetky svoje diela nechať a nerozlúčiť sa s nimi?

Keď vyrobím dielo a odvezú ho z mojej dielne, je to ako by vzali aj kúsok zo mňa. Všetky výtvory sú zafixované v mojej pamäti a na pamiatku si vždy každé odfotím.

Kde všade môžeme nájsť vaše práce?

Moje diela sa väčšinou nachádzajú v obciach Medzibodrožie, ale aj v Maďarsku, v Rumunsku a najďalej v talianskom Assisi.

Je možné užiť sa dnes ako rezbár alebo je to len koníček?

Týmto povolaním, teda čisto iba povolaním rezbára, sa za tie roky ťažko užijím, preto je to len na úrovni koníčka, ktorému sa chcem aj naďalej venovať.



UPOZORNENIE!

VÝSTAVBA:



MANAŽÉR
ŽELEZNÍČNEJ
INFRAŠTRUKTÚRY

TERMINÁLU INTEGROVANEJ OSOBNÉJ PREPRAVY - TREBIŠOV

9. 1. 2023 – 31. 5. 2023

V dôsledku prác bude nástup/výstup cestujúcich
umožnený na provizórnom skrátenom nástupišti.



Ak hľadáte ďalšie informácie o výlukách, využite
Mapu významných výluk pre aktuálny týždeň pramo v QR kóde:

