

ŽELEZNIČNÝ SEMAFOR

✎ MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY



✎ 30. ROČNÍK | AUGUST 2022



Rokovania boli aj o zámenách pozemkov

ŽSR sú jedným z najúspešnejších poberateľov prostriedkov z európskych fondov. V súvislosti s končiacim sa programovým obdobím na Operačný program Integrovaná infraštruktúra (OP II) 2014 — 2020), bolo vedenie informované, že na všetky dostupné grantové zdroje v najbližšom období budú vypísané posledné písomné vyzvania. Ide o zostávajúce tzv. národné projekty schválené riadiacim výborom.

AUTOR: Ria Feik Achbergerová

BRATISLAVA – ŽSR sa teda budú opätovne uchádzať o zdroje na možné projekty na modernizáciu a rekonštrukciu infraštruktúry. ŽSR taktiež vzali na vedomie „Správu o začatých a prebiehajúcich nadlimitných a podlimitných metódach verejného obstarávania a priameho rokovacieho konania pri obstarávaní tovarov, služieb a stavebných prác realizovaných na ŽSR za obdobie 1. januára 2022 – 30. júna 2022“.

Správa majetku podrobne oboznámila vedenie ŽSR s predloženým materiálom týkajúcim sa I. etapy zámeny vlastníctva majetku štátu v správe ŽSR v Bratislave,

v katastrálnom území Trnávka, Staré Mesto, Rača a Devínska Nová Ves, za majetok vo vlastníctve hlavného mesta SR Bratislavy, v katastrálnom území Petržalka a Trnávka na účely majetkovoprávneho vyrovnania pozemkov zastavaných stavbami verejnej dopravnej infraštruktúry na území hl. mesta SR Bratislava.

Vedenie tiež vzalo na vedomie aktuálny stav jednotlivých realizovaných projektov na ŽSR. V súlade so Smernicou pre riadenie projektov na ŽSR bola predložená na schválenie Správa z analýzy súčasného stavu projektu Prechod IS SAP na SAP HANA.

V súvislosti so situáciou s ochorením COVID-19 môžeme konštatovať, že ŽSR sú stále schopné zabezpečovať bezproblémovú prevádzku na sieti.



Milí kolegovia, železničiar,

leto sa blíži ku koncu a o chvíľu nastúpime do rutinného kolobehu školy, práce a krúžkov. Verím, že ste si leto užili napriek extrémnym horúčavám, ktoré ho sprevádzali. V augustovom čísle sa dočítate

o požiaroch, ktoré sú na železnici častým javom, a o rozpínaní koľají v dôvodu vysokých teplôt. Odbor riadenia ľudských zdrojov informuje o nových zmenách v stravovaní a o príplatkoch za prácu vo výškach a v hĺbkach. Už po piatykrát sa v SIP Strečno konal aj tábor youtuberov, na ktorom sa mohlo zúčastniť aj vaše dieťa. Reportáž z tejto akcie nájdete vnútri čísla. Prajem príjemné čítanie!

Lucia Lizáková
Šéfredaktorka

NA OBÁLKE Vlak prechádzajúci po Chmarošskom viadukte v Telgárte. **TITULNÁ SNÍMKA** Samuel Maruškin

Ministerstvo vyriešilo rast cien stavebných materiálov

Mechanizmus, ktorý rieši rast cien stavebných materiálov pri už rozostavaných stavbách, vzala na vedomie aj vláda SR. V rezorte dopravy pomôže pri stavbách železníc, ciest aj nájomných bytov. Už skôr ministerstvo predstavilo aj tzv. indexačný vzorec pre stavby, ktoré ešte len pôjdu do verejného obstarávania.

AUTOR: MDaV

BRATISLAVA – Metodiku na zdokladovanie rastu cien tvorilo ministerstvo dopravy v spolupráci s Ministerstvom financií SR, ÚHP, Úradom pre verejné obstarávanie či so Štatistickým úradom. „Podstata našej metodiky hovorí o tom, že externé vplyvy – vojna, COVID-19 a ich kombinácia majú priamy vplyv na rast cien stavebných materiálov. Máme takéto signály od množstva zhotoviteľov, týka sa to v podstate každej stavby,“ povedal minister dopravy a výstavby SR Andrej Doležal.

... externé vplyvy – vojna, COVID-19 a ich kombinácia majú priamy vplyv na rast cien stavebných materiálov.

Mechanizmus pomôže napríklad aj pri dostavbe TIOP-u v Trebišove, kde už zhotoviteľ pohrozil pozastavením prác. Nielen tu, ale aj pri ostatných stavbách však budú musieť firmy zdokladovať, ako narástli súčasné ceny v porovnaní s minulosťou. Opierať sa pritom budú o ceny, ktoré

prezentuje Štatistický úrad SR. „Touto metodikou sa nedá prikryť zlyhanie obstarávateľov ani zhotoviteľov. Ak niekto v minulosti napríklad podstrelil hodnotu zákazky extrémne nízkou cenou, tak ani touto metodikou nedokáže vrátiť tú cenu hore. Umožní len nárast ceny vo výške, v akej objektívne narástli ceny stavebných materiálov,“ dodal minister.

Metodiku ministerstvo konzultovalo aj so Zväzom stavebných podnikateľov Slovenska a verí, že stavebný trh ju prijme pozitívne. Zdraženie rozostavaných stavieb však zrejme bude mať vplyv aj na budúce projekty. „Ak ide o eurofondové stavby, máme vyjadrenie ministerky Remišovej, že tieto náklady budú brané ako oprávnené a kryté eurofondmi. Ak ide o stavby kryté zo štátneho rozpočtu, tak minimálne v našom rezorte to pôjde na úkor budúcich stavieb. Neočakávame mimoriadne dotácie z ministerstva financií na vykrytie týchto nákladov, ale možno sa mýlim a budeme milo prekvapení,“ uzavrel minister Andrej Doležal.

ZA POŽIARM JE VAČŠINOU I NEDBALOSŤ

Leto so sebou prináša nielen príjemné slnečné dni, ktoré nám vyčaria úsmev na tvári, ale dokáže nás aj poriadne potrápiť. Napríklad také vysoké teploty spôsobujú časté požiare, ktoré na železničnej sieti spôsobujú problémy.

AUTOR: Lucia Lizáková, **ILUSTRÁCIA:** Dávid Bozsaky

BRATISLAVA – V mesiaci jún zaznamenali ŽSR v priestoroch a objektoch v správe ŽSR 19 vlastných požiarov, z toho 16 prípadov boli požiare suchých trávnatých porastov popri železnici.

Koľko požiarov evidujeme za posledný mesiac?

V porovnaní s mesiacom jún 2021 sme zaznamenali v priestoroch a objektoch v správe ŽSR 19 vlastných požiarov, z toho 16 prípadov boli požiare suchých trávnatých porastov popri železnici. V porovnaní s mesiacom jún 2021 sme mali len 20 vlastných požiarov, z toho 13 požiarov suchých trávnatých porastov popri železnici. Ak budeme hodnotiť 1. polrok 2022, tak evidujeme 72 vlastných požiarov, z toho 56 požiarov suchých trávnatých porastov. V porovnaní s rovnakým obdobím roku 2021 to predstavuje o 27 vlastných požiarov viac a pri požiaroch suchých trávnatých porastov o 25 viac.

Ako rýchlo sa darí požiare uhasiť?

Údaje o rýchlosti, teda času potrebného na uhasenie požiaru, neevidujeme, ale závisia od rôznych okolností, ako je rozsiahlosť požiaru, prístupnosť miesta požiaru či od objektu zasiahnutého požiarom. Samozrejme, sú aj prípady, keď pre zabezpečenie bezpečnosti zasahujúcich hasičov, resp. pre požiare v prechodovom priereze je potrebné buď znížiť rýchlosť vlakov prechádzajúcich okolo miest zasiahnutých požiarom, či úplne zastaviť prevádzku dopravy na dráhach.

Sú z hľadiska klímy požiare častejšie alebo je to bežná vec, ktorá v lete železniciu sprevádza?

Aj keď celkový počet 72 vlastných požiarov za polrok tohto roku je nadpriemerný – priemer za posledných 10 polrokov je 53,4 a počet požiarov suchých trávnatých porastov 56 oproti priemeru 38,8 požiaru. Boli aj roky, v ktorých počet požiarov za polročné obdobie dosiahol oveľa vyššie čísla. V roku 2007 išlo o 147 požiarov pri 134 požiaroch suchých porastov, v roku 2011 až 166 požiarov, z toho 131-krát to boli požiare suchých porastov a v roku 2012 až 224 požiarov za prvých 6 mesiacov, pričom počet požiarov suchých porastov bol 194. Čiže ak by sme hodnotili uplynulých 15 rokov, potom priemerný počet požiarov za prvých 6 mesiacov je 76,7 a tohtoročný počet 72 vlastných požiarov je pod dlhodobým priemerom. Môžeme teda konštatovať, že požiare sprevádzajú železnice každoročne. Ich počet závisí najmä od počasia v jarnom a letnom období príslušného roku.

Aké sú najčastejšie príčiny požiarov?

Najčastejším druhom požiarov v objektoch a priestoroch v správe ŽSR sú požiare suchých trávnatých porastov. Tie tvoria každoročne od 65 % až do 95 % zo všetkých vlastných požiarov. Najčastejšou príčinou je nedbalosťné konanie, a teda nepovolené vypaľovanie trávnatých porastov neznámymi osobami na pozemkoch v ich vlastníctve, z ktorých sa požiare, napr. vplyvom vetra, prenášajú na pozemky v správe ŽSR.

V niekoľkých prípadoch vznikajú aj pri intenzívnych brzdeniach nákladných vlakov či technického nedostatku na ich brzdom ústrojenstve.

Aké škody zhruba požiare tento rok spôsobili železničiam?

Za obdobie prvých 6 mesiacov tohto roku vzniklo 6 požiarov s následkami. Škoda je aktuálne vyčíslená vo výške 70 595 eur. Avšak až 99 % z tejto škody predstavujú škody vzniknuté pri dvoch požiaroch. Prvý požiar vznikol 19. januára 2022 na pracovisku Trakčnej meniarne Vojany, kde došlo k výpadku napájania trakčnej meniarne z dôvodu explózie prístrojového transformátora napätia v rozvodni R 110 kV a k následnému požiaru. Príčinou vzniku požiaru bola deštrukcia prístrojového transformátora napätia vo fáze L2 poľa vývodu vvn linky L6839, spôsobená prepätím. Škoda bola predbežne vyčíslená na

60 000 eur a zo strany zamestnancov ŽSR nedošlo k porušeniu predpisov v oblasti ochrany pred požiarom.

Požiar, pri ktorom škoda dosiahla druhú najvyššiu hodnotu, vznikol pár dní nato, 21. januára 2022 v ŽST Považská Bystrica na koľaji č. 3. Vozeň v správe ŽSR, ktorého prevádzkovateľom je VVÚŽ Žilina, sa využíva na ubytovanie zamestnancov vykonávajúcich diagnostiku mostných konštrukcií na železničnej infraštruktúre. Požiar bol zapríčinený prevádzkovo-technickou poruchou na elektroinštalácii vozňa. Porucha vznikla v dôsledku prevádzkového opotrebenia elektroinštalácie bez cudzieho zavinenia. Poškodená bola elektroinštalácia vozňa, tepelná izolácia, drevené obklady a PVC podlahy v technickej miestnosti, rozbitá sklenená výplň 1 okna, poškodené 1 vchodové dvere a časť náteru strechy. Škoda po požiaru bola predbežne vyčíslená na 10 000 eur.

Potrápili nás aj „vybočenia“ koľají

Extrémne horúce počasie bez zrážok tak v Európe, ako aj na Slovensku spôsobovalo v júli nemalé problémy aj v železničnej doprave. Železničná infraštruktúra bola vplyvom počasia značne namáhaná a v okolí železničných tratí sme zaznamenali niekoľko požiarov.

AUTOR: Denis Dymo

BRATISLAVA – Železničnú sieť v menšej miere potrápili aj takzvané vybočenia. To znamená, že vplyvom vysokých teplôt sa koľajnice roztiahnu a pnutie sa prejaví ich zvlnením. Napríklad situácia zo štvrtka 21. júla: v úseku Sliač Kúpele – Zvolen bolo nahlásené zvlnenie koľaje v km 3,350 a bolo zavedené dočasné zníženie rýchlosti na 50 km/h v km 3,300 – 3,400.

Doterajšie mimoriadne teplotné podmienky nemali vplyv na prevádzkyschopnosť trolejového vedenia, ktorého stav je pravidelne monitorovaný.

Trolejové vedenie je projektované na prevádzku v teplotnom rozsahu -30 °C až +80 °C.

Železnice Slovenskej republiky v kritických miestach zavádzali takzvané teplotné prechodné obmedzenia traťovej rýchlosti. To znamená, že v kritických denných časoch sa znížila rýchlosť vlakov tak, aby bola zachovaná bezpečnosť cestujúcej verejnosti. Zamestnanci železníc v týchto dňoch venovali mimoriadne zvýšenú pozornosť všetkým okolnostiam, ktoré by mohli viesť k vzniku nehodových udalostí.

Diaľkový dohľad nad prevádzkou vybraných zariadení elektrotechniky

Systémy diaľkového riadenia (DLR) procesu napájania pevných elektrických trakčných a silnoprúdových zariadení (PET a SZ) slúžia v prvej prioritě k umožneniu diaľkového riadenia technológie objektov PET a SZ z riadiacich stredísk elektrotechniky (RSE), štandardne bez miestnej obsluhy objektu. V RSE sú na tieto účely zriadené riadiace systémy dispečerské (RSY-D), ktoré v určených režimoch spolupracujú so zariadeniami inštalovanými v riadených objektoch.

AUTOR: Juraj Černožský, (red), SNÍMKA: O460

BRATISLAVA – Elektrodispečer používa systém RSY-D ako hlavný nástroj, ktorým vykonáva diaľkový dohľad nad prevádzkou a operatívne do nej zasahuje diaľkovými povelmi. Týka sa riadenia prevádzky PET a SZ – trakčných napájacích a spínacích staníc, dopravných bodov s rozvetvením a so spínaním častí trakčného vedenia, vybraných silnoprúdových zariadení situovaných pozdĺž tratí ŽSR (rozvod 6kV, rozvody napájania zabezpečovacích zariadení v staniciach a pod.). Avšak v podmienkach operatívnej prevádzky riadenej elektrodispečermi z RSE sa v poslednom čase ukazuje čoraz naliehavejšou požiadavka systémovo a dôsledne riešiť dohľad nad prevádzkou autonómne pracujúcich silnoprúdových zariadení v širšom rozsahu, predovšetkým v objektoch, kde bola v procesoch dispečerizácie vylúčená miestna obsluha.

NÁHRADNÉ PRÚDOVÉ ZDROJE NZE

Od roku 2012 sa realizuje koncepcia diaľkového dohľadu nad NZE všade, kde je to možné. Požaduje sa signalizácia na RSE v minimálnej zostave signálov vstupu do objektu, existencie napájania z regionálnej distribučnej sústavy, signalizácie chodu NZE, združenej poruchovej signalizácie. Dnes sa v prípadoch modernizácií, rekonštrukcií zavádza štandardne aj signalizácia stavu nádrže pohonných látok (PHL). Signalizácia musí byť integrovaná priamo v systéme RSY-D, čím sa sleduje požiadavka, že RSY-D ostane jediným nástrojom na výkon diaľkového dohľadu a riadenia z RSE. Dohľad slúži na včasnú identifikáciu poruchových stavov s následkom

zásahu údržby a opráv, tiež na plánovanie efektívneho rozvozu PHL pre objekty v kompetencii zložiek údržby SMSÚ EE. Okrem toho sa v podmienkach novoinštalovaných NZE požaduje zriadenie diaľkového servisného dohľadu priamo z pracovísk údržby SMSÚ EE. Tento dohľad slúži na podrobnú identifikáciu prevádzkových a poruchových stavov tak, aby bolo možné efektívne plánovanie prípadného zásahu údržby, opráv.

AUTONÓMNE METEOSTANICE AMS

Požaduje sa signalizácia na RSE v zostave METEO veličín, ktoré príslušná AMS poskytuje. Zároveň aj signalizácia združenej poruchovej signalizácie. V prípade novobudovaných AMS sa štandardne prenáša nasledujúce spektrum METEO veličín zo sledovaného objektu: teplota, rýchlosť vetra, rýchlosť nárazov vetra, smer vetra, tlak, vlhkosť, rosný bod. Signalizácia je integrovaná priamo v systéme RSY-D.

Objekty AMS sa postupne v procesoch modernizácií a rekonštrukcií rozmiestňujú pozdĺž elektrifikovaných tratí ŽSR. Elektrodispečer ju vníma priamo na monitoroch v schémach riadenia trakcie. Cieľom je zabezpečiť celoplošné sledovanie meteorologickej situácie vo vybraných objektoch pozdĺž elektrifikovaných tratí z RSE.

Vzdialeným cieľom je poskytnúť signalizáciu AMS aj iným pracoviskám na riadenie dopravy a riadenie prevádzky železničnej infraštruktúry (pracoviská

diaľkového ovládania tratí DOT, lokálne centrá riadenia dopravy LCRD, centrá riadenia dopravy CRD). Podmienkou bude celoplošné rozmiestnenie objektov AMS pozdĺž všetkých tratí ŽSR. Takýto počín bude znamenať vybudovanie celoplošného systému sledovania meteorologickej situácie vo všetkých kľúčových dopravných bodoch siete ŽSR.

Následným krokom bude v spolupráci so subjektom schopným generovať krátkodobé presné predpovede počasia na základe údajov AMS tieto poskytovať spolu s výstrahami distribuovanými na príslušné pracoviská riadenia dopravy a prevádzky ŽSR. V minulosti bola na túto tému rozvinutá konzultačná spolupráca so SHMÚ.

RIADIACE SYSTÉMY ELEKTRICKÉHO OHREVVU VÝHYBIEK, RESP. VONKAJŠIEHO OSVETLENIA (RS-EOV, RS-VO)

Sú to autonómne systémy na riadenie EOV, resp. VO v dopravných bodoch. Štandardne zabezpečujú inteligentné miestne riadenie a prevádzkový dohľad v rámci príslušného objektu, obvykle z kancelárie výpravcu. Pri novobudovaných systémoch sa požaduje zabezpečenie možnosti delegovania prevádzkového dohľadu s kompetenciou riadenia na vzdialené pracoviská v reťazci DOT, LCRD, CRD. Zároveň sa požaduje zabezpečenie prevádzkového dohľadu bez kompetencie riadenia priamo na RSE formou signalizácie kľúčových veličín vrátane združenej poruchovej signalizácie priamo v systéme RSY-D. Okrem toho sa v podmienkach novoinštalovaných systémov požaduje zriadenie diaľkového servisného dohľadu priamo z pracovísk údržby SMSÚ EE. Tento dohľad slúži na podrobnú identifikáciu prevádzkových a poruchových stavov tak, aby bolo možné efektívne plánovanie prípadného zásahu údržby, opráv.

ĎALŠIE ZARIADENIA...

V blízkej budúcnosti sa počíta s rozšírením dohľadu z RSE vo vzťahu k ďalším dôležitým objektom: napríklad transformačných staníc napájajúcich dôležité dopravné body, klimatizácií a pod.

KONCEPCIA O460 GR ŽSR

V popísaných štyroch bodoch bola stručne popísaná koncepcia stanovená zo strany Odboru oznamovacej a zabezpečovacej techniky a elektrotechniky o dohľade



Vysoké horúčavy aj investície do infraštruktúry

Leto nám dáva zabráť. Slovensko sužujú horúčavy, sucho aj nedostatok vody. Extrémne počasie sa podpísalo aj na železnici. Vplyvom teplôt sa začali koľajnice na viacerých úsekoch rozťahovať, čo sa prejavilo ich zvlnením. V kritických miestach boli preto zavedené teplotné POTR. Chcem sa poďakovať všetkým zamestnancom železníc, ktorí v týchto dňoch venovali zvýšenú pozornosť všetkým okolnostiam, ktoré by mohli viesť k vzniku nehodových udalostí. Bezpečnosť cestujúcich je garantovaná aj vďaka ich nasadeniu.

Dosah klimatických zmien vieme zmierniť ekologickými a trvalo udržateľnými riešeniami. Dôležitosť železničnej dopravy, ktorá nezaťažuje životné prostredie, tak ako osobná a nákladná automobilová doprava, bude preto stúpať. August okrem teplôt priniesol železničiam aj tri dôležité verejné obstarávania: modernizáciu železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Poprad – Vydrník, elektrifikáciu trate Bánovce nad Ondavou – Humenné a implementáciu GSM-R do siete ŽSR na úseku Varín – Košice – Čierna nad Tisou – štátna hranica. Projekty v hodnote stoviek miliónov eur napomôžu modernizovať železničnú infraštruktúru.

Jaroslav Kmeť
Štátny tajomník MDV SR

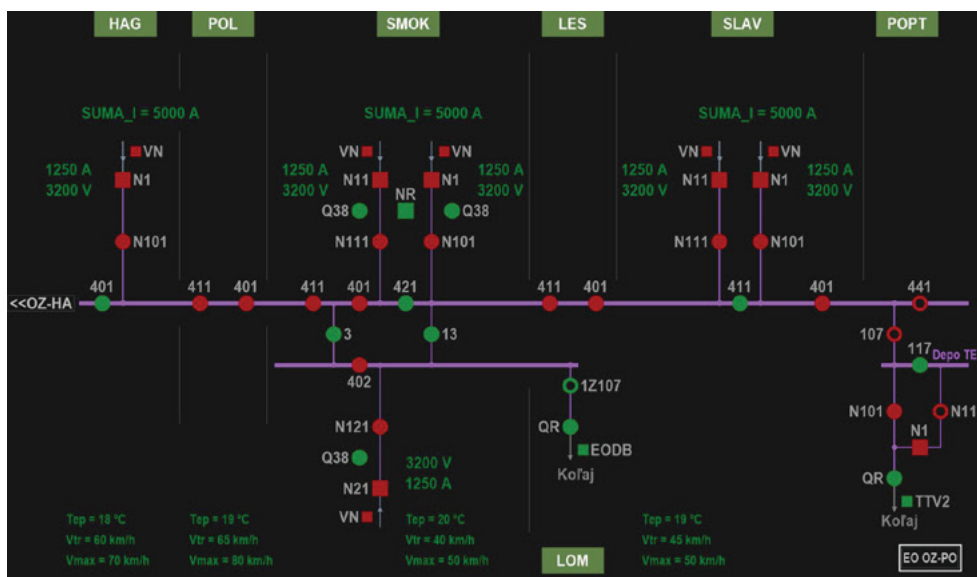
naď prevádzkou predmetných zariadení. Hlavné požiadavky na vlastnosti takýchto zariadení boli implementované do predpisu ŽSR Všeobecné technické požiadavky na kvalitu stavieb – VTPKS, ako aj do súvisiacich predpisov ŽSR.

V zmysle prijatej koncepcie ŽSR GR O460 bol začatý proces postupnej integrácie menovaných druhov zariadení do siete objektov monitorovaných/riadených diaľkovo zo systémov RSY-D inštalovaných v RSE. Integráciu zariadenia do diaľkového dohľadu s využitím systému RSY-D inštalovaného na RSE je možné zabezpečiť dvomi cestami:

1. Priamym zabudovaním signalizácie do telegramu existujúceho zariadenia na riadenie PET a SZ, pokiaľ je k dispozícii.
2. Využitím úložiska dát dátového portálu elektrotechniky DP-EE. Portál DP-EE bol vybudovaný na serveroch železničných telekomunikácií na účely sprostredkovania bezpečnej výmeny dát medzi zariadeniami obvykle pripojenými do LAN ŽT a systémami riadenia PET a SZ, ktoré vzájomne komunikujú

cez virtuálnu privátnu sieť VPN EE. Úložisko portálu DP-EE je vybavené aplikáciami slúžiacimi na zabezpečenie komunikácie s príslušnými druhmi zariadení, ako aj ich inštanciami konfigurovanými pre každú sústavu RSY-D a každé RSE zvlášť. Výsledkom je, že každý elektrodíspečer sleduje len zariadenia spadajúceho do jeho kompetencie. Výhodou využitia portálu DP-EE je, že umožňuje zabezpečiť dohľad nad zariadením umiestneným kdekoľvek pozdĺž trati ŽSR (aj neelektrifikovaných). Zariadenia môžu komunikovať priamo cez prípojku LAN ŽSR alebo sprostredkované s využitím prenosu GSM.

Uvedená koncepcia bola vytvorená v spolupráci s Odborom oznamovacej a zabezpečovacej techniky a elektrotechniky a Železničnými telekomunikáciami. Na jej základe pokračuje proces postupného pripájania sledovaných zariadení k RSY-D inštalovaných v RSE s cieľom v dohľadnom čase systematicky zabezpečiť celoplošné rozšírenie diaľkového dohľadu pre všetky kľúčové objekty v sieti ŽSR pri dodržaní zásad jednotnosti, ako aj kybernetickej bezpečnosti.



RSE Poprad:
simulovaná situácia
reálnej schémy riadenia
úseku Hággy –Poprad

Poznámka:
Všetky METEO veličiny sú
zobrazované rovnako, bez
ohľadu na spôsob prenosu.



ŽSR podpísali na samite dve vyhlásenia

Rakúsky manažér infraštruktúry ÖBB tradične privítal generálnych riaditeľov a členov predstavenstiev z firiem v železničnom sektore vo Viedni, aby mohli spoločnými vyhláseniami reflektovať aktuálne potreby vo vybraných oblastiach. Vyše tridsať účastníkov prijalo pozvanie Andreasa Matthäa, generálneho riaditeľa ÖBB, na každoročný samit a zaoberali sa témami digitalizácie železníc a vojny na Ukrajine.

AUTOR: O210, (red), SNÍMKA: Milan Kubiček

VIEDEŇ – Kľúčovými boli diskusie, ktoré mali posilniť spoluprácu a výmenu skúseností medzi partnerskými železnicami a poukázať na spoločné európske hodnoty.

Prvé vyhlásenie, ktoré bolo na podujatí kolektívne podpísané, sa venuje pomoci pre Ukrajinské železnice (UZ). Podporu pri tomto významnom kroku prišiel na miesto vyjadriť aj Vasyľ Chymynec, ukrajinský veľvyslanec v Rakúsku. Zúčastnení generálni riaditelia a členovia predstavenstiev sa zaviazali, ak je to možné, pomáhať pri znovuvybudovaní ukrajinskej železnice po ukončení prebiehajúceho konfliktu a vyzvali EÚ, aby zabezpečila pomoc na rekonštrukciu (aj) železničnej infraštruktúry na Ukrajine. Olexandr Kamišin, predseda predstavenstva UZ, využil priestor na verejné poďakovanie všetkým susedným a západným krajinám za pomoc poskytnutú od vypuknutia vojny.

Druhé vyhlásenie, ktoré bolo rovnako jednohlasne prijaté, zdôrazňuje nutnosť zavádzania inteligentných technických prevádzkových riešení. Digitalizácia

a automatizácia celej európskej infraštruktúry umožní presun dopravy z iných módov na železnicu, čo výrazne podporí dekarbonizáciu dopravy a dosiahnutie cieľov Európskej zelenej dohody v oblasti klímy. Kľúčovým je pritom prekonávanie vnútroštátnych prevádzkových špecifikácií s cieľom vytvoriť harmonizovanú európsku infraštruktúru a postupne odstraňovať osobitné vnútroštátne predpisy, ktoré bránia interoperabilite nutnej pre plynulú cezhraničnú dopravu.

Podporu týmto dvom vyhláseniam vyjadrili aj Železnice Slovenskej republiky. Milan Kubiček, námestník generálneho riaditeľa pre prevádzku, svojou účasťou a hlasovaním vydal jasné stanovisko o snahe ŽSR vyjsť v ústrety modernizácii sektora a dosiahnuť konkurencieschopnosť so susednými manažérmi infraštruktúry. Hlavné výzvy a príležitosti pre európsky železničný sektor, zhrnuté v oboch podpísaných dokumentoch, budú predložené európskym inštitúciám a stanú sa tak jedným zo základných kameňov pri budovaní jednotnej modernej železničnej siete naprieč celým kontinentom.



Tender na elektrifikáciu trate Bánovce – Humenné

V utorok 2. augusta 2022 boli vo vestníku Úradu pre verejné obstarávanie zverejnené súťažné podklady pre projekt „ŽSR, Elektrifikácia a súvisiace rekonštrukcie na úseku trate Bánovce nad Ondavou – Humenné“. Predmetom projektu je elektrifikácia a modernizácia existujúcej jednokoľajnej železničnej trate jednosmernou trakčnou sústavou 3 kV a zrealizovanie súvisiacej rekonštrukcie zariadení a stavieb železničnej infraštruktúry v dĺžke 33,5 km.

AUTOR: Ria Feik Achbergerová, (red), SNÍMKA: Ondrej Mlynka

BRATISLAVA – Podľa slov štátneho tajomníka ministerstva dopravy Jaroslava Kmeťa je projekt elektrifikácie Bánovce – Humenné vlajkovým projektom Plánu obnovy a odolnosti. „Ide o významnú stavbu, ktorá napomôže zlepšiť kvalitu životného prostredia. Moderná trať umožní nasadiť moderné súpravy a vozne, skráti čas prepravy

a poskytne vyšší komfort cestovania,“ uviedol Kmeť.

Z hľadiska významu patrí trať projektu medzi významné vnútroštátne trate (2. kategória). Elektrifikácia umožní nahradiť motorovú trakciu elektrickou pre väčšinu vlakov na linke Košice – Humenné. Okrem



zníženia emisií skleníkových plynov povedie elektrifikácia aj k skráteniu jazdných časov vďaka lepšej dynamike jazdy elektrických vozidiel. Komplexná rekonštrukcia a modernizácia železničnej infraštruktúry zlepšia bezpečnosť prevádzky, umožnia zvýšiť maximálnu rýchlosť v závislosti od zvolenej alternatívy, povedú k ďalším časovým úsporám a znížia prevádzkové náklady ŽSR.

Zrealizovanie súvisiacej rekonštrukcie predstavuje najmä predelektrifikačné úpravy, výstavbu zabezpečovacích zariadení 3. kategórie, rekonštrukcie a úpravy zariadení a stavieb železničného zvršku a spodku, ako aj ostatné požadované práce podľa projektovej dokumentácie poskytnutej obstarávateľom (pre dve časti diela) a podľa projektovej dokumentácie požadovanej vyhotoviť a dodať v rámci tejto zákazky (pre jednu časť diela).

Elektrifikácia a súvisiace rekonštrukcie na úseku trate Bánovce nad Ondavou – Humenné budú pozostávať z 3 častí:

Komplexná rekonštrukcia koľajového zvršku v úseku Bánovce nad Ondavou – Strážske

Účelom stavby je komplexná rekonštrukcia železničného zvršku koľaje č. 1 v úseku Bánovce nad Ondavou – Strážske a rekonštrukcia železničného spodku. Ide o trať s priaznivými smerovými pomermi, preto je vhodná na zvýšenie rýchlosti zo 100 km/h na 120 km/h bez extrémne vysokých finančných nákladov. Stavba bude mať pozitívny prínos vo zvýšení traťovej rýchlosti, v zlepšení parametrov dopravnej cesty, znížení nákladov na údržbu, zlepší sa plynulosť jazdy a zvýši sa bezpečnosť.

Rekonštrukcia staničného zab. zariadenia v ŽST Michalovce

Ide o časť, ktorej predmetom sú stavebné práce na rekonštrukcii staničného zabezpečovacieho zariadenia (SZZ) v ŽST Michalovce. Súčasťou rekonštrukcie SZZ je aj zrušenie stavadiel na obidvoch zhlaviach, elektrický ohrev výhybiek, demontáž izolovaných stykov a stavebné úpravy technologickej miestnosti vo výpravnej budove na osadenie nového zariadenia SZZ. Realizáciou stavby B sa výrazne prispeje k zvýšeniu bezpečnosti a plynulosti železničnej dopravy a budú vytvorené podmienky na dispečerizáciu trate v budúcnosti.

Elektrifikácia trate Bánovce nad Ondavou – Humenné

Účelom stavby je elektrifikácia existujúcej jednokoľajnej železničnej trate v úseku Bánovce nad Ondavou – Humenné, vykonanie ďalších požadovaných predelektrifikačných prác a zrealizovanie súvisiacej rekonštrukcie na tomto úseku železničnej trate. V stavbe ide predovšetkým o vybudovanie trakčného systému jednosmernej trakčnej sústavy 3 kV na izolačnú hladinu 25kV AC.

Vysoký stupeň prípravy, environmentálne prínosy a podpora konkurencieschopnosti železničnej dopravy sú dôvody, pre ktoré bol projekt zaradený do Plánu obnovy a odolnosti. Podmienkou financovania projektu z Plánu obnovy a odolnosti je ukončenie realizácie a čerpania zdrojov do konca roku 2026. Lehota výstavby je 810 dní odo dňa nadobudnutia účinnosti zmluvy. Podľa ŽSR je plánovaný termín ukončenia realizácie jún 2026. Predpokladaná hodnota zákazky je 170 642 789,24 eur.



Tábor youtuberov spája generácie

V dňoch od 11. do 14. augusta sa už po piatykrát uskutočnil železničarsky Letný tábor youtuberov, ktorý má tradičné sídlo v SIP Strečno. Do tábora sa prihlásilo tento rok 47 detí a podľa organizátorov sa záujem z roka na rok zvyšuje.

AUTOR: Lucia Lizáková,

SNÍMKY: Ondrej Mlynka, Lucia Lizáková, Linda Szabová

STREČNO – Príprava tábora sa začala už od polovice apríla. Kým sa tábor neuskutoční, je potrebné zariadiť množstvo vecí, ktoré s úspešnou realizáciou tábora súvisia. Je to najmä príprava informačného hromadného e-mailu, zostavenie programu pre prípad, že by účastníkov mohlo zastihnúť daždivé počasie, ako aj zabezpečenie ubytovania, stravovania a dopravy. Linda Szabová a Viera Kajabová, zodpovedné za organizáciu Letného tábora youtuberov, uviedli, že o tábor je zo strany zamestnancov veľký záujem. Táborový turnus bol obsadený do troch dní od odoslania e-mailu. „Po prihlásení sme zaslali účastníkom dotazníky, v ktorých sme

získovali základné informácie o našich ‚youtuberoch‘. Či majú vlastný YouTube kanál, v čom by sa chceli viac zdokonaľiť,“ povedali organizátorky. Železničarsky tábor má unikátnu koncepciu v tom, že do tábora prídu deti spolu so svojimi blízkymi. „Je to veľmi príjemná aktivita pre deti a ich rodičov alebo aj starých rodičov, ktorá dáva príležitosť, aby sa naše železničarske rodiny z rôznych krajov zoznámili aj medzi sebou. Majú možnosť lepšie sa spoznať, pretože pre všetkých je pripravený zaujímavý program. Deti spoznávajú nových kamarátov a celá atmosféra prispieva k tomu, aby v nich aj do budúcnosti zostal lepší vzťah k železnici. Ako najväčšie pozitívum vidím

spoločné rodinné zážitky, spoznávanie sa navzájom medzi zamestnancami a zároveň vzbudenie záujmu o železničarské povolanie medzi deťmi,” zhrnul námestník pre ľudské zdroje Pavol Komarňanský, ktorý bol v tábore so svojimi deťmi. Rodičia si tu môžu počas štyroch dní užiť so svojimi deťmi nielen príjemný oddychový čas, ale zároveň počas aktivít a výletov načerpať novú energiu a odniesť si príjemné zážitky. Záverom dodal: „Som rád, že okrem bežných a zákonných povinností zvládame zorganizovať aj niečo celkom iné, odlišné a zaujímavé. Aj príprava takýchto aktivít má svoje miesto v starostlivosti o zamestnancov,” uviedol. Na tábor sa využívajú zariadenia, ktoré má ŽSR vo vlastníctve, a zamestnanci preto môžu

na úhradu využiť aj prostriedky zo sociálneho fondu, ktoré majú ako benefit v rámci platnej kolektívnej zmluvy. Tento rok deti čakal bohatý program v podobe prednášok. Grafický dizajnér Ondrej im porozprával o dôležitosti farieb, youtuber Draho ich naučil, premyslieť si, čo chceme videom povedať a sami si vyskúšali video natočiť. Redaktor Martin Jurčo z RTVS pripravil skúšku praktického čítania tlačových správ a nahrávania na mikrofón, čo je dôležité aj pri tvorbe videí. Na deti neurobili dojem len prednášajúci, ale aj tematické výlety na nočný hrad Strečno či do Terchovej. „Dostala som tento tábor ako zážitkový darček. Som tu spolu so svojou sestrou a páči sa mi tu. Mám tu nových kamarátov a najviac sa nám so sestrou páčil



Organizačný tím ŽSR.



Youtuber Draho pomáha deťom s tvorbou videí.



Účastníci tábora.



Redaktor Slovenského rozhlasu Martin Jurčo ukázal deťom prácu redaktora.

asi výlet do Terchovej, ten bol výborný,” povedala Daniela M., ktorá dostala tábor od rodičov ako darček k narodeninám a o zážitky sa delila spoločne so svojou sestrou. Mladším účastníkom sa páčil nielen youtuber Draho, ale zaujala ich aj prehliadka nočného hradu Strečno. „Najviac sa mi páčil youtuber Draho a potom hrad. Nakoniec bola ohňová šou, ktorá sa mi páčila najviac,” povedala nám Sofia. Bohatý program si neužívali len deti. Všade ich sprevádzali aj rodičia, ktorí boli nadšení nielen z programu, ale aj z toho, že mali možnosť zoznámiť sa so svojimi kolegami z rôznych kútov Slovenska. „Toto je výborné z hľadiska zblíženia sa nás železničiarov v rôznych profesiách, pretože železničiar je v podstate

širokospektrálne zamestnanie. My, rodičia sa tu zoznamujeme a deti si užívajú tábor. Už sme tu druhýkrát. Prvýkrát sme boli pred pandemiou a páčilo sa nám. Dcéru to zaujalo a sami sme ostali prekvapení, že má desať rokov a už nás predbehla v schopnostiach s tabletom a sama si robí animácie. Keď vidíme, čo dokáže bez toho, aby sme jej v niečom poradili a pomohli, že si sama nájde návod na YouTube a sama sa to naučí, sme radi, že ju to tak chytilo a veľmi sa z účasti v tábore tešila,” zhodnotil náš zamestnanec z Púchova. Ak ste tento ročník nestihli, nemusíte byť sklamaní, podľa ohlasov na tábor organizátor urobí maximum pre to, aby sme sa s veľkou pravdepodobnosťou stretli aj o rok.

Viac fotografií nájdete na zadnej strane tohto čísla.



Železničari vítali leto futbalom

Futbalový klub slovenských železničiarov (FKSŽ) usporiadal turnaj v malom futbale, netradične v júnovom termíne. V Ivanke pri Dunaji sa 17. júna stretlo 8 tímov. Po dvojročnej „vynútenej“ pauze prišli aj českí priatelia z Tišnova a Ústí nad Labem, prihlásili sa aj tímy dopravcov, Metrans (Danubia), PKP Cargo a Railtrans International, osmičku doplnili tímy ŽST Bratislava hlavná stanica, GR ŽSR a domáceho usporiadateľa FKSŽ.

AUTOR: Radoslav Jurčina, (red), SNÍMKY: Radoslav Jurčina

IVANKA PRI DUNAJI – Už zápasy v skupinách ukázali, že turnaj je mimoriadne vyrovnaný. Počas zápasov nebola núdza o krásne športové momenty, hodnotné individuálne výkony a ukážky kolektívneho ducha tímu. To všetko umocnil fakt, že sa stretla skupina ľudí, ktorá prišla spoločne stráviť deň a oddýchnuť si pri spoločnej aktivite. Dostatočný počet mužstiev dal príležitosť odohrať v závere vyradovacie zápasy a vygradovať tak celý

turnaj. V prvom semifinále si PKP Cargo poradil s Tišnovom 3:1, druhé semifinále bolo dramatickejšie a FKSŽ postúpil po výsledku 2:1 nad Metransom. Finále už jednoznačne ovládol FKSŽ, ktorý úspešne obhájil víťazstvo spred roka. Turnaj prišiel osobne podporiť námestník generálneho riaditeľa pre ľudské zdroje Pavol Komarňanský, ktorý sa zúčastnil aj na záverečnom odovzdávaní cien a pogrataloval k výkonom víťazom i porazeným.

V ŽSR sa konala prvá „RNE roadshow“ pre kvalitu dát

Zástupcovia úseku pre riadenie výkonnosti vlakov na RNE, Peter Šisolák a Ivana Tomeková, sa stretli s predstaviteľmi ŽSR, aby predstavili stratégiu kvality dát a zabezpečili, že kvalita dát ŽSR zasielaných do systémov RNE bude mať v rámci spoločnosti dostatočnú prioritu.

AUTOR: O210

BRATISLAVA – Témou diskusie bol záväzok Deklarácie TIS (Train Information System) a dve príručky o kvalite údajov. Zástupcovia RNE zdôraznili dôležitosť a prínosy požadovanej kvality dát v systéme TIS. Námestník generálneho riaditeľa pre prevádzku Milan Kubiček uviedol, že kvalite dát treba prikladať relevantný význam a verí, že sa podarí dosiahnuť diskutované ciele. Riaditeľ odboru riadenia dopravy

Ivan Wlachovský potvrdil, že budú prijaté príslušné opatrenia na zavedenie potrebných postupov podľa príručiek RNE a Deklarácie TIS. Na rokovaní bol ustanovený zástupca ŽSR do platformy na vysokej úrovni pre kvalitu dát, ktorá bude diskutovať dosiahnuté výsledky a ciele na polročnej báze. Podobné stretnutia bude RNE organizovať pre každého manažéra infraštruktúry, ktorý prejaví záujem.

Novinky z odboru ľudských zdrojov

Odbor riadenia ľudských zdrojov každý mesiac pripravuje najaktuálnejšie informácie. V auguste pribudol dodatok v KZ, ktorý upravuje príplatok za prácu vo výške a v hĺbke a od septembra sa budú zmeny týkať aj stravného počas tuzemských pracovných ciest.

AUTOR: Odbor riadenia ľudských zdrojov, (red)

BRATISLAVA – V súlade s prijatým Dodatkom č. 5 ku KZ ŽSR 2021 – 2023 sa od 1. augusta 2022 zmenilo znenie bodu 76.A Smernice pre odmeňovanie zamestnancov ŽSR.

Osobitný príplatok sa poskytuje zamestnancovi, ktorý vykonáva prácu vo výške alebo v hĺbke presahujúcej 5 metrov, ktorému činnosť môže vyplývať aj z charakteristiky typovej pozície. Ide o práce, na ktoré zamestnanec absolvoval lekársku prehliadku a odbornú prípravu podľa platnej legislatívy. Ochrana zamestnancov proti pádu sa musí vykonať kolektívnym alebo osobným zabezpečením proti pádu, pri práci nad voľnou hĺbkou aj sekundárnym zabezpečením (použitím záchytných sietí a konštrukcií). Osobitný príplatok sa eviduje v minútach.

Osobitný príplatok sa poskytuje pre typové pozície majster EE, elektro-montér PTSZ, rušňovodič – elektro-montér, návestný majster, diagnostik špecialista DSM, diagnostik mostov VVÚŽ, technik mostov VVÚŽ, montér oceľových konštrukcií, zvarač kovov, tunelár, majster TuO a autorizovaný statik ŽSR.

Podmienkou na priznanie osobitného príplatku za prácu vo výške alebo nad voľnou hĺbkou presahujúcou 5 metrov je splnenie nasledujúcich podmienok:

Zdravotná spôsobilosť pre prácu vo výške nad 1,5 metra podľa Metodického pokynu námestníka generálneho riaditeľa pre ľudské zdroje k povinným lekárske preventívnym prehliadkam a psychologickým vyšetreniam č. 29377/2020/O510 v znení zmeny č. 1 a 2 s účinnosťou od 14. 7. 2022.

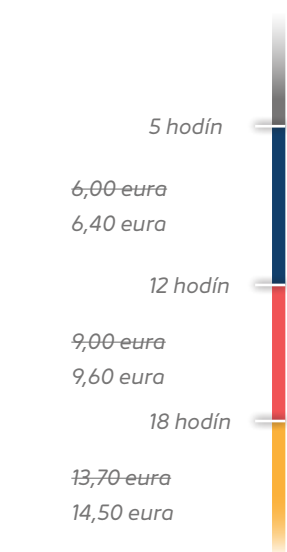
Odborná spôsobilosť

Osobitný príplatok za prácu vo výške alebo nad voľnou hĺbkou presahujúcou 5 metrov sa poskytuje v sume 0,60 eura na hodinu za skutočne odpracovaný čas za príslušný mesiac. Odpracovaný čas sa eviduje za jednotlivé pracoviská v dňoch v minútach.

Viacerí zamestnanci považujú prácu vo výške alebo nad voľnou hĺbkou za rizikovú prácu, čo nie je pravda. Za prácu vo výške alebo v hĺbke presahujúcej 5 metrov sa neposkytuje mzdové zvýhodnenie za sťažený výkon práce.

Stravné sa opäť zvyšuje

V aprílovom čísle sme vás informovali, že s účinnosťou od 1. mája prišlo do platnosti Opatrenie Ministerstva práce, sociálnych vecí a rodiny Slovenskej republiky č. 116/2022 Z. z. o sumách stravného, na základe ktorého sa menili sumy stravného pri pracovných cestách. Od 1. septembra



Suma stravného v závislosti od dĺžky trvania pracovnej cesty po novom.

Prečiarknutá suma je výška pôvodného stravného a suma pod ňou je stravné platné od 1. septembra 2022.

prichádza ďalšie opatrenie Ministerstva práce, sociálnych vecí a rodiny SR č. 281/2022 Z. z., ktoré bude zvyšovať sumy stravného pri tuzemských pracovných cestách.

Od 1. septembra 2022 sa zvyšuje aj cena stravného lístka na 4,80 eura.

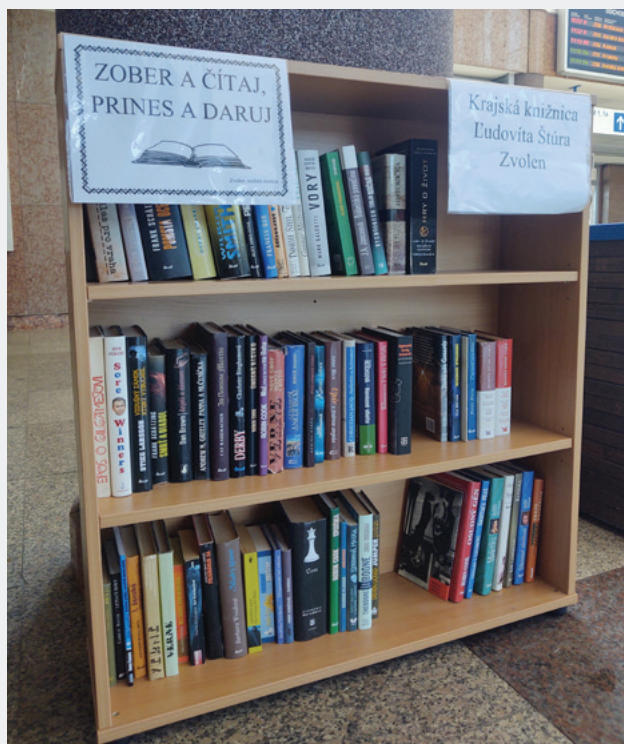
V tejto súvislosti budú automaticky stanovené nové zvýšené sumy paušálov pre zamestnancov, u ktorých z povahy práce vyplýva nutnosť častých, pravidelne sa opakujúcich pracovných ciest a uplatňuje sa paušalizácia. Zároveň sa v súlade s § 152 Zákonníka práce zvyšuje od 1. septembra 2022 aj cena stravného lístka na sumu 4,80 eura, z čoho príspevok zamestnávateľa je v sume 2,99 eura vrátane príspevku zo Sociálneho fondu (0,35 eura) a príspevok zamestnanca je 1,81 eura.

V septembri nás čakajú Dni zdravia

Odbor riadenia ľudských zdrojov v spolupráci so Všeobecnou zdravotnou poisťovňou pripravuje pre zamestnancov v mesiaci september Dni zdravia.

Stretnúť sa budete môcť s odborníkmi, ktorí vám poradia v oblastiach ako napríklad: bazálny metabolizmus, hodnota svalov a tukov v tele, BMI (body mass index), meranie tlaku a pulzu, meranie cholesterolu, kožné vyšetrenie znamienok či s meraním zraku. Presné dátumy a konkrétne podmienky účasti zamestnancov budú oznámené v dostatočnom predstihu formou hromadného e-mailu.

Podujatie sa uskutoční v sídlach oblastných riaditeľstiev, v Bratislave na Generálnom riaditeľstve a v Železničných telekomunikáciách.



Knihy spríjemnia čas v stanici

Vo vestibule železničnej stanice Zvolen osobná stanica bol 19. júna 2022 Krajskou knižnicou Ľudovíta Štúra vo Zvolene nainštalovaný regál s knihami, ktorý bude slúžiť pre cestujúcich a návštevníkov stanice.

AUTOR: Denis Dymo, SNÍMKA: Pavol Klimo

ZVOLEN – Takéto malé knižné miesta sú krásny spôsob, ako sa dostať k novým titulom, zdieľať knihy s ostatnými ľuďmi či skrátiť si čas čakania v stanici. Podmienky sú jednoduché. Cestujúci a návštevníci stanice si z regálu môžu požičiavať knihy, prípadne ich po prečítaní vrátiť, alebo aj darovať do regálu knihy pre iných cestujúcich. Takýmto spôsobom je možné vymeniť množstvo kníh, s cieľom zlepšiť prístup ku knihám pre čitateľov všetkých vekových a sociálnych skupín a potešiť iných.

Odstránenie bariér smeruje k prístupnosti staníc

Problematikou bezbariérovosti sa aktuálne v ŽSR zaoberá Alena Kolimárová z Odboru expertízy spolu so svojimi kolegami. Problematika jej nie je cudzia a roky sa s ňou stretáva pri prípravách prípravách rôznych stavieb.

AUTOR: Lucia Lizáková, (red), SNÍMKA: unsplash.com/@naletu

BRATISLAVA – Svoju pozíciu vníma Alena Kolimárová ako zastrešenie každodennej tímovej práce. Sama hovorí, že v uvedenej problematike nezohráva rolu len ona sama, ale každý kolega v kolektíve. Podľa jej slov by bez súhry nápady a pripomienky neboli kompletne.

Na začiatok skúsme porovnať, ako sú na tom iné krajiny s bezbariérovosťou a ako sme na tom my?

V zahraničí pravdepodobne v tejto oblasti dosiahli požadované kritériá hlavne z dôvodu dostatočného finančného zabezpečenia, preto je to tam lepšie. U nás, hoci technické normy a legislatíva sa imobilným venovali oddávna (ešte z čias ČSSR), zväčša to bola oblasť, ktorá nemala prioritu v prípade finančného krátenia nákladov stavby, keď sa myslelo v prvom rade na bezpečnosť železničnej infraštruktúry a plynulosť prevádzky.

Aké sú vaše vízie ohľadom bezbariérovosti na železničných staniciach?

Na čom podľa vás treba zapracovať a čo zlepšiť?

Úplne postačí dodržiavať technické špecifikácie interoperability a myslieť na to

už pri začiatku prípravy stavby každého odvetvia ŽSR. Následne je potrebné mať dostatočné finančné zdroje. K nadobudnutiu bezbariérovosti sú vždy potrebné stavebné zásahy. Bezbariérovosť súvisí s nadobudnutím štandardizácie staníc, k čomu bola vypracovaná smernica Dispozičné usporiadanie a vybavenie verejnej časti staničných budov č. 329/2018/SM ŽSR-Đu z 20. novembra 2018. Nevenuje sa iba staničnej budove, ale aj predstaničnému priestoru, prístupovým cestám, nástupišťam, hlasovému a vizuálnemu informačnému systému a podobne.

Prístupnosť železničných staníc pre všetky kategórie cestujúcich nie je len „problematikou úpravy“ železničnej infraštruktúry, ale aj „problematikou úprav“ predstaničných námestí, autobusových zastávok, parkovísk a prístupových komunikácií k železničným staniciam a zastávkam. Preto považujem za nevyhnutné, aby sa danou témou zaoberalo komplexne a spolu so samosprávou sa riešili okrem železničnej infraštruktúry aj autobusová a automobilová doprava vrátane riešenia statickej dopravy v predstaničných priestoroch.

Kde by sme sa chceli v rámci bezbariérovosti posunúť?

Odstránením jestvujúcich bariér zlepšíme prístupnosť, povinnosti spojené s prístupnosťou máme na základe „Nariadenia komisie (EÚ) č. 1300/2014 o technických špecifikáciách interoperability týkajúcich sa prístupnosti železničného systému Únie pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou.“ Na získanie informácie o aktuálnej prístupnosti dopravných bodov, kde zastavujú vlaky osobnej dopravy, v súlade s Nariadením GR ŽSR č. 25/2020 sa uskutočnil Projekt č. 02/2020 „Spracovanie databázy prístupnosti železničných staníc ŽSR“. Očakávam, že závery tohto projektu výrazne pomôžu pri posune v oblasti PRM (t. j. oblasti pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou).

Rezervy možno máme v oboznamovaní sa s praktickými podnetmi a so skúsenosťami smerujúcimi k zlepšeniu životných podmienok PRM, aby sa postupne prispelo k priblíženiu PRM väčšinej spoločnosti. Uvítala by som, keby sa aktuálne medzinárodné normy zapracovali do slovenskej legislatívy, čím by sa ich odporúčacia sila zmenila na povinnú. Ďalej by pomohla jednoduchšia dostupnosť legitímnych aktuálnych noriem, publikácií a školení, čo by podporilo empatiu, záujem a vzdelávanie sa.

Skúsme opísať, aká je štandardná bezbariérová stanica? Aké všetky prvky by mala obsahovať, aby sme ju mohli považovať za plne bezbariérovú?

Bezbariérovosťou je čo najjednoduchší a plynulý pohyb cestujúceho. Odstránenie bariér smeruje k prístupnosti staníc, ktorá vyplýva z aktuálneho stavu pasportizácie a zberu požadovaných údajov o majetku ŽSR súvisiaceho so zabezpečením prístupnosti železničného systému osobám so zdravotným postihnutím a osobám so zníženou pohyblivosťou.

Aké všetky prvky sú sledované, sú zrejme z údajov „Databázy údajov o prístupnosti staníc pre PRM“ podľa prílohy „Manuál k údajom o prístupnosti staníc pre PRM“ vyplývajúcich zo Smernice č. 27138/2022/O180 zo dňa 14. 6. 2022 „Spracovanie a aktualizácia údajov o prístupnosti staníc pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou (PRM)“, na čo slúži pre cestujúceho pomerne jednoducho ovládateľná aplikácia na webovej stránke ŽSR zsr.sk/pre-cestujucich/zoznam-stanic-ich-pristupnost/.

Opatrenia týkajúce sa bariér sa netýkajú len osôb na invalidnom vozíčku, nevidiacich, slabozrakých, nepočujúcich, ale aj dôchodcov či mamičiek s kočíkom. Je možné komplexne pokryť všetky tieto aspekty a vyjsť v ústrety každému?

Pri príprave stavieb vyžadujeme od projektantov dodržiavanie legislatívy, STN, TNŽ a najmä Nariadenie komisie EÚ TSI 1300/2014, ktoré to pokrýva. Nie je žiadnou novinkou, keď v rámci inžinierskej činnosti upozorňujeme projektantov na skontaktovanie sa s dotknutými združeniami: Slovenský zväz zdravotne postihnutých (SZZP), občianske združenie Bez bariér, Únia nevidiacich a slabozrakých Slovenska (ÚNSS) atď., aby boli ich požiadavky splnené. Je smutné, že mnohokrát aj relevantné požiadavky občanov a organizácií, vyplývajúce napr. z noriem, nie sú uvádzané do praxe formou právnej legislatívy SR alebo EÚ v primeranej lehote. Dostupnosť noriem v legislatívnom prostredí SR (aj vzhľadom k autorskému zákonu) je veľmi problematická, ba niekedy až nemožná, ak je norma vydaná v inom ako slovenskom jazyku. Za vhodné riešenie tohto problému by bolo včasné a riadne uvádzanie všetkých nevyhnutných technických špecifikácií v platnej právnej legislatíve SR a EÚ, ktorá je primerane dostupná pre všetkých, bez zbytočných poplatkov a autor-ských obmedzení.

Blahoželáme

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

Podakovanie

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

Vaše príspevky do septembrovej spoločenskej rubriky môžete posilať na adresu zsemafor@zsr.sk do 14. septembra 2022.

– Vo vlaku sa pýta cestujúci revízora: – Načo chcete vidieť môj cestovný lístok? Ved'... – tajnička				Pomôcky: amiant, apokopa, Danaj	chvat, náhlenie	bylina s veľkými listami	ubral oraním	bizmut (zn.)	Anna (dom.)	Pomôcky: anoli, RO, arva, Olur, Uman	konzervo- val údením	solmiz. slabika	mäsožravý chrobák	príslušník starogréck. kmeňa v Argu
				nenávisť, zlosť						bolesti v krížoch				
				5						sidlo na Ukrajine				
				One Person Operation				jap. umelé vlákno						
				obyvateľ Sale				izbová rastlina						
Jozef Vysočani	indiánsky kmeň v Mexiku	4	špagát, motúz						arabský člen			rádium (zn.)		
			rímskych 1501						francovka			živočích		
osem- veslica (hovor.)					chlapec (hov.expr.)						záhada			
					tropický jašter						nemecká kartová hra			
1		O				ugrofínsky pojem duše				EČV okr. Snina			3	osada pri Jordáne
						treba (nár.)				sidlo v Turecku				
amfi- bolový azbest							odsúvanie hlások							
							časť atolu							
na tomto mieste			brloh					člen star. národa						
			mládež					ochotník						
Automatiz. železničnej dopravy (skr.)				úzka doska					Universal Time			MPZ Rumunska		
				bárium (zn.)					mesto v Čechách			syn boha Apolóna		
Pomôcky: amara, hara, Opata	aj keď	pás ku kimonu				druh Fatimy					limit (skr.)			
		starogréck. boh vojny				čistidlo na motory					EČV okr. Košice			
prikryvka na kone (hovor.)					rascový likér					kórejská auto- mobilka				pokolenie
					stará dĺž- ková miera					prúd				
hranica (lek.)				špic					tender, po česky					
				titán (zn.)					hektár (skr.)					
2											orgán zraku			
peňažná záruka							riečny kôrovec				kaďa			

Pošlite nám (sutaz@zsr.sk) **adresu a správnu odpoveď** krížovky a trom vyžrebovaným pošleme darček.



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

SLOVENSKÝ „SEMMEERING“ 150-ROČNÝ

Dvanásteho augusta tohto roku to bolo už 150 rokov, čo sa po novovybudovanej trati Vrútky – Hronská Dúbrava (vtedy Hronská Breznica) prešiel prvý vlak. Z Vrútok bol vlak vypravený o 1.18 hod. a do Martina prišiel o 1.31 hod. Do Budapešti vlak zavítal o 12. hodine.

AUTOR: Denis Dymo,

SNÍMKA: unsplash.com/@asoggetti

VRÚTKY/HRONSKÁ DÚBRAVA – Vybudovanie „Severnej železnice“ bolo potrebné už dávno. Hovorí o tom aj návrh V. P. Tótha, ktorý predniesol v Uhorskej snemovni 23. novembra 1871. V uvedenom návrhu sa okrem iných zdôvodnení na vybudovanie trate spomína: „Zemepisná poloha Uhorska robí túto krajinu koruny sv. Štefana povolanou stať sa prirodzeným uzlovým zväzom medzinárodného obchodu Európy i s východom. Aby sa z takéhoto zväzu vyplývajúce veľké výhody stali otvorenými, ustanovuje sa: – vystavať menovaným obchodom slúžiace železnice a rozprestrieť po krajine národohospodársky rozvrhnutú sieť.“

Vybudovanie železnice sever – juh vytvorilo už dávno chýbajúce spojenie

stredného Považia cez Turiec s Pohroním. Napojením na tepnu Bohumín – Budapešť sa jej komunikačný význam ešte zvýšil. Vtedy ešte chýbalo spojenie smerom na západ, ktoré bolo vybudované až v tridsiatych rokoch 20. storočia. Podobne to bolo aj so spojením smerom na Banskú Bystricu, ktorá potom zohrala veľkú a významnú úlohu v komunikačnom spojení v odbojovom hnutí počas Slovenského národného povstania.

Z prírodopisného hľadiska prechádza trať Turčianskou kotlinou, ktorá je z jednej strany lemovaná Malou Fatrou a z druhej strany Veľkou Fatrou. Za Turčianskymi Teplicami sa trať dostáva do Kremnického pohoria, čo zvýšilo cenu železnice tým, že trať prechádzala aj cez Kremnicu, ktorá je



známa svojím bohatým zlatonosným terénom. Vtedajšie baníctvo, zahrňujúce v sebe ložiská drahých kovov, slúžilo ako „hypotéka“ na stavbu trate. Okrem toho, že stavba železnice spojila mesto s celou krajinou, dala mnohým nezamestnaným prácu, keďže jej výstavba trvala len na ťažnom úseku Kremnice plné tri roky.

Okolie Kremnice nebolo len zdrojom dreva, ale aj iného potrebného materiálu a Kremnické pohorie bolo bohatým zdrojom nerastných surovín. Najviac to boli rôzne druhy andezitov a ich tufov. Bohaté zdroje andezitu tak slúžili ako hlavný zdroj lomového kameňa. Ťažbou andezitu boli zvýraznené aj mnohé zaujímavé prírodné úkazy, ako napríklad Kõrmendyho jaskyňa. Na druhej strane však prítomnosť nepriepustného pevného andezitu spôsobuje, že vodstvo na tomto území je iba povrchové a celá táto oblasť je tak chudobná na vodu. Preto tu veľkú úlohu zohral hlavný turčkovský vodovod – najväčšie stredoveké vodné dielo Kremnice.

Pre túto trať sa často využíval aj názov „Slovenský Semmering“, a to pre jej charakteristickú vlastnosť, najmä v úseku Horná Štubňa – Bartošova Lehôtka, kde trať prechádzala množstvom tunelov s východmi na svahy a so širokým panoramatickým výhľadom na pestrú krajinu. Termín otvorenia železnice bol pôvodne plánovaný na 1. júla, avšak ťažkosti s jalnianskym násypom, ktorý vplyvom nesprávne odvedeného svahu narúšal svoju statiku, spôsobili predĺženie termínu otvorenia.

To, že sa počiatky existencie tejto trate spájajú aj s kurióznymi situáciami, potvrdzujú archívne materiály, čo nám približuje aj originálny článok v Národných novinách z 15. augusta 1872:

„... nutne nám ešte jeden zriedkavý prírodný úkaz spomenúť, bo skoro by bol zavdal príčinu tomu, aby oznámené už otvorenie tejto železnice ešte o dakoľko dní opozdené bolo. Včera totiž rušal zo Zvolena do Vrútok vlak, ktorý mal ešte niektoré potrebné veci po staniciach porozvážať a cesta mu dobre ubývala, i cez jalniansky násyp prešiel šťastlivo – no príduc medzi Kremničku a Bartoš Lehôtku zostal razom stáť vzdor tomu, že kolesá na rušni celou silou pracovali. Uľaknuté úradníctvo a služobníctvo, vlak tento sprevádzajúce, neznajúc si príčinu neočakávaného vývoja vysvetliť, poskákalo z vozňov a hrnulo sa k rušni. A hľa, tu videlo, že celý ten vlak, jemuž bol trojspražný – asi 1 200 centov ťažký – rušeň predpriahnutý, zastavili húsenice.

Tieto hmyzy obžravšie načisto okolné bylinstvo, tiahli asi na 30 siah širokým pásom križom cez železnicu a síce v takom množstve, že prednie kolesá z rušňa sotva medzi ne boli vbegli, a dakoľko tisíc z nich rozdlávil a v samom lekváre sa šmýkali! Ďalej to už nešlo, bo koľajnice boli až príliš hladké. A trenie, nímž sa voz vopred pohybuje, stalo sa úplne nemožným, i bolo prinútené celé osobníctvo toho vlaku dať sa do boja s húsenicami, a ten keď jejich nekonečný počet bol podlávený a za nimi valiacim sa príchod na koľajnice zamedzený – čo vyžadovalo prácu vyše dobrej štvrt hodiny – posýpal si rušeň cestu drobným pieskom a prešmyknul sa šťastlivo ďalej. – Teraz je otázka: či má para a či húsenice väčšiu silu?“

V pohľade do minulosti je dobré si spomenúť aj na úspechy, no aj na ťažkosti pri budovaní tejto významnej severojužnej spojnice, ktorá zohrala za svojej existencie už nejednu ozaj dôležitú úlohu.

