

ŽELEZNIČNÝ SEMAFOR

↳ MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY



↳ 29. ROČNÍK | OKTÓBER 2021



Vplyv 3. vlny sa zatiaľ neprejavil na prevádzke

Zasadnutia Krízového štábu boli aktivované pre pôsobenie v súvislosti s prípravou na elimináciu dosahov 3. vlny pandémie COVID-19. Okrem zasadnutí Krízového štábu sa na Generálnom riaditeľstve aktivovali aj Oblastné krízové štáby na oblastných riaditeľstvách.

AUTOR: Ria Feik Achbergerová

BRATISLAVA – Účastníci krízového štábu konštatovali celkové zhoršenie aktuálnej situácie podľa covid automatu najmä na východe a severe Slovenska. Pri ostatnom zasadnutí sa evidoval výpadok zamestnancov na úrovni 0,89 %, ktorý tvoria pozitívne prípady aj počet negatívnych zamestnancov v karanténe. V infraštruktúre

pokračujeme v režime bežnej prevádzkovej situácie. Zatiaľ neevidujeme problém spôsobený výpadkom zamestnancov. V súvislosti s opatreniami v oblasti ľudských zdrojov – tretia vlna COVID-19 a inštitútu prideľovania práce z domu, odporúčame klásť dôraz na čerpanie dovolení u zamestnancov. V prípade zhoršenia pandemickej situácie určuje nadriadený čerpanie tohto inštitútu. Naďalej prebiehajú plánované školenia, ktoré pokračujú v maximálnej možnej miere. Na zvýšenie bezpečnosti a zabezpečenie dezinfekcie priestorov budú pracoviská, na ktorých sa predpokladá zvýšený pohyb zamestnancov, vybavené germicídnymi žiaričmi.



Milí kolegovia, železničari,

deň sa s dňom zišiel a vy opäť držíte v rukách nový mesačník Železničný Semafor. V tomto čísle nájdete množstvo nápomocných informácií pre vás z Odboru riadenia ľudských zdrojov. Dočítate sa o príspevku na ubytovanie pre nedostatkové profesie, prečítate si, v akej fáze je prémieový poriadok alebo o tom, ako môžete získať príspevok na profesijný

rast a v akej výške. Spoločne sme zmapovali aj práce na železničnej infraštruktúre, pozreli sme sa na to, či rast cien stavebných materiálov ovplyvnil rozbehnuté stavby, v októbri sa nezháľalo a opravili sa niektoré priecestia a začalo sa s rekonštrukciou nástupíšť v Košiciach. Priestor sme venovali, samozrejme, aj obľúbenej rubrike Ukryté v archíve ŽSR, v ktorej sa dočítate o železničnej trati Bánovce nad Ondavou – Veľké Kapušany – Užhorod, ktorá bola vybudovaná ako jedna z prvých stavieb novej Československej republiky. Prajeme vám príjemné čítanie!

Lucia Lizáková
Šéfredaktorka

PERSONÁLNE ZMENY

Generálny riaditeľ ŽSR Miloslav Havrila:

1. 10. 2021 vymenoval do funkcie riaditeľa Odboru prevádzkového manažmentu GR ŽSR Róberta Borčina.

NA OBÁLKE Vykoľajený nákladný vlak na trase Sereď – Siladice kompletne poškodil približne 1,2 km trate.

TITULNÁ SNÍMKA Odbor bezpečnosti a inšpekcie



Rekonštrukcia v Košiciach

Vybrané nástupištia a koľaje v ŽST Košice prechádzajú rekonštrukciou. Stavenisko bolo zhotoviteľovi odovzdané 9. septembra 2021 a práce majú byť hotové do 26 mesiacov od odovzdania staveniska. Celkovo ide o investíciu vo výške 12,77 milióna eur bez DPH. Verejné obstarávanie vyhlásili ŽSR ešte v auguste 2019 a práce realizuje spoločnosť Transservis.

AUTOR: Denis Dymo, SNÍMKA: Ondrej Mlynka

KOŠICE – Rekonštrukciu prejdú nástupištia číslo 1, 2, 3, železničný zvršok koľaje 1b, respektíve 3b, a koľaje č. 1, 3a, 5, 6, 7, 8, 9 a 11. Rekonštrukcia stanice sa vykonáva s ohľadom na zvýšenie bezpečnosti a dosiahnutie požadovaných technických parametrov. Dôležité je odstránenie nevyhovujúceho technického stavu železničného zvršku, prepojenia uzemňovacej sústavy s ukoľajnením, vysokého opotrebenia a zastaranosti, ktoré spôsobili vznik havarijného stavu niektorých zariadení, ktoré priamo ohrozujú bezpečnosť zamestnancov aj cestujúcich. Na 1., 2. a 3. nástupišti sa uskutoční rozsiahla rekonštrukcia elektrických zariadení, konštrukcie samotného nástupištia, osvetlenia, zariadení oznamovacej a zabezpečovacej techniky a priestorov vonkajšieho výpravcu.

Taktiež je potrebné vyriešiť prístup imobilných cestujúcich na 2. nástupišti.

Prístup imobilných a cestujúcich s batožinami je umožnený na nástupište č. 1 výťahom vo vestibule a na nástupišti č. 2 a 3 sú projektované veľkocapacitné osobné výťahy pre 16 osôb na mieste terajšieho severného ramena schodiska. Okrem toho je projektovaná bezbariérová rampa na prístup na nástupišti č. 3 vedľa južného ramena príchodového schodiska.

V súčasnosti ŽSR na základe pokynu ministerstva dopravy pracujú na príprave súťažných podkladov na vyhlásenie verejného obstarávania zhotoviteľa štúdie realizovateľnosti, ktorá stanoví budúce riešenie rozsahu, potreby a koncepcie výstavby modernej železničnej stanice, ako aj posúdenie rozsahu koľajiska, nástupíšť a pod., nielen samotnej ŽST Košice, ale celého uzla Košice. Proces aj realizácia budú, samozrejme, závisieť od disponibilných finančných zdrojov.

Jednotný prémiový poriadok v ŽSR

Aktuálnou otázkou odmeňovania zamestnancov ŽSR je Jednotný prémiový poriadok. Tento dokument je súčasťou dohody medzi zamestnávateľom a odborovou organizáciou OZŽ podľa bodu 70.A Smernice pre odmeňovanie zamestnancov ŽSR, ktorá je Prílohou č. 1 KZ ŽSR 2021 – 2023. Predpokladaný termín na prijatie tohto dokumentu bol 30. jún 2021.

AUTOR: Odbor riadenia ľudských zdrojov

BRATISLAVA – Jeho história sa začína ešte v roku 2019, keď bola zriadená pracovná skupina na tento účel za účasti zástupcov odborových organizácií OZŽ, OAVD, FPP, NKOS-Ž a SSŽ. Na týchto stretnutiach zamestnávateľ navrhol prioritne zjednotiť percento pridelovaného objemu prémie pre štyri oblastné riaditeľstvá, kde je dôležité posilniť motivačnú funkciu prémie u prevádzkových zamestnancov. Cieľom prvého kroku bolo dosiahnuť objem prémie pre každé OR vo výške 11 % z objemu tarifnej mzdy. Toto zvýšenie prémie by predstavovalo pre ŽSR nárast mzdových nákladov o 3,00 milióna eur ročne.

Zamestnávateľ navrhol riešiť jednotné zásady prémiového poriadku v časti 13. Prémie v Smernici pre odmeňovanie zamestnancov. Rok 2020 a epidemická situácia s COVID-19 skomplikovala prevádzkyschopnosť, ale aj finančnú situáciu nielen v ŽSR, ale aj v celom hospodárstve. To sa odrazilo aj v úlohách prijatých v KZ ŽSR na rok 2021. Ekonomický vývoj však naďalej nie je priaznivý ani na rok 2022. ŽSR sú subjektom verejnej správy a zamestnávateľ nemá vplyv na výšku pridelených finančných prostriedkov z tohto rozpočtu. Z týchto dôvodov nebolo možné v súčasnosti prijať návrhy zmluvnej strany OZŽ k Jednotnému

prémiovému poriadku. Odbormi navrhnutá minimálna prémie 5 % z tarifnej mzdy predstavuje nárast mzdových nákladov o 1,21 mil. eur ročne. Ďalšou požiadavkou bolo zavedenie osobného príplatku so zohľadnením odpracovaných rokov a odbornej spôsobilosti. Posúdenie odbornej spôsobilosti bolo zapracované do tarifných tried pri novelizácii odmeňovania v rokoch 2018 a 2019, keď medziročne vzrástla tarifná mzda o 10,37 mil. eur v roku 2018 a o 15,41 mil. eur v roku 2019. Navyše sú typové pozície, aj tie prevádzkové, na ktorých sa nevyžaduje odborná spôsobilosť a týmto by tento príspevok neprináležal. V riešení zamestnanosti sa už dlhodobejšie zameriavame na obsadzovanie najmä nedostatkových prevádzkových typových pozícií. Zavedenie tohto príplatku preto nepovažujeme za správne.

Pôvodný návrh z roku 2019 na riešenie prémiovania bol zo strany ŽSR. Už z tohto je zrejmé, že si uvedomujeme, že je nevyhnutné prijať určité zásady, ktoré by mali zjednotiť podmienky poskytovania tejto nezaručenej zložky mzdy. Je vecou diskusie, či bude určená len minimálna prémie, alebo bude určená aj maximálna, prípadne, či bude dohodnutá prémie pre vedúcich zamestnancov. Všetko je však závislé od dostatku mzdových

prostriedkov. O navýšení objemu prémie môže zamestnávateľ kolektívne vyjednávať až vtedy, keď budú známe pridelené finančné prostriedky na chod ŽSR na rok 2022 z rozpočtu verejnej správy. Naším záujmom je riešiť motiváciu primerane pre všetkých zamestnancov ŽSR. Nie je správne tvrdenie odborárskych partnerov, že 20 % zamestnancov, ktorí nie sú z prevádzky, odoberá 50 % z celkového objemu prémie. Do týchto 20 % zamestnancov je zahrnutých aj 558 vedúcich zamestnancov, z ktorých je 329 priamo sa podieľajúcich na chode železničnej prevádzky. Takisto do tohto okruhu boli zahrnutí aj zamestnanci takých zložiek, ako je Správa majetku, Železničné telekomunikácie, Železničná energetika, Generálne riaditeľstvo, ako aj Ústredný inštitút vzdelávania a psychológie, teda aj tí, ktorí usmerňujú a svojimi činnosťami zabezpečujú chod prevádzky. Prevádzky, ktorá svojou činnosťou zabezpečuje plnenie základných povinností manažéra infraštruktúry.

V predchádzajúcich rokoch obidve zmluvné strany KZ od roku 2019 deklarovali snahu neznižovať do teraz pridelené objemy mzdových prostriedkov na prémie na konkrétnu VOJ. Až posledné stanoviská za stranu odborových organizácií boli s návrhom zníženia objemu prémie najmä pre zamestnancov GR a ďalších špecializovaných VOJ, kde je mimoriadne silná konkurencia v odmeňovaní zamestnancov v iných spoločnostiach. Zamestnávateľ nepovažuje za primerané snahy odborového partnera o prerozdelenie prémie, ktoré by znamenalo pre časť zamestnancov zníženie priemernej mzdy. Zároveň by týmto krokom došlo k takému minimálnemu zvýšeniu prémie prevádzkových zamestnancov, že by to spôsobilo nespokojnosť na oboch stranách. Už v súčasnosti sa prejavuje nezáujem prevádzkových zamestnancov o výberové konania na miesta metodikov alebo vedúcich zamestnancov na nižších stupňoch riadenia z dôvodu nedostatku finančnej motivácie.

Nielen zlá ekonomická situácia, ale aj nepriaznivá epidemická situácia spôsobujú napätie vo vzájomných vzťahoch. Nemáme záujem o vyhrotenú konfrontáciu. Z týchto dôvodov zástupcovia zamestnávateľa neakceptovali ani návrh sprostredkovateľky a budú hľadať také riešenia, ktorými dôjde k udržaniu zamestnanosti a zjednocovaniu prémie pre jednotlivé typové pozície v rámci všetkých VOJ ŽSR tak, aby bola dodržaná zásada odmeňovania na základe zložitosti, zodpovednosti a náročnosti vykonávanej práce.

OKTÓBER 2021



Klimatické zmeny sú tu, odpoveďou je aj železničná doprava

Tornádo v Česku, záplavy v Nemecku, požiare na juhu Európy. Tento rok má zatiaľ smutnú bilanciu. Slovensko pohlcujú vlny horúčav, sucha, búrok a prietrží mračen. Počasie nám signalizuje, že ku klimatickým zmenám nemôžeme byť hluchí ani slepí. Poľahky si našli aj naše mierne pásmo, v ktorom spokojne žili celé generácie našich predkov. Dvadsať storočie našťastovo naštartovalo mnoho negatívnych zmien a dosahov na zdravie našej planéty, a 21. storočie nám ich zrátať a poďakovať.

Svet musí v boji proti klimatickým zmenám ťahať za jeden povraz a prijímať efektívne riešenia. Verím, že jednou z ciest ako produkovať menej skleníkových plynov je podpora a rozvoj železničnej dopravy. Potrebujeme viac cestujúcich vo vlakoch, lepšiu a rozsiahlejšiu infraštruktúru aj pokračovať v modernizácii vozňového parku. Základom týchto investícií je dostatok finančných prostriedkov, verím, že železničná doprava si bude zo štátneho rozpočtu ukrájať čoraz väčší koláč, ktorý jej aj právom patrí. Ďalším krokom je aj efektívne investovanie peňazí zo zdrojov EÚ. Cesta je ešte dlhá, no dôležité je vedieť, že jej súčasťou sú koľaje. Železnica tu s nami bola vždy, len my sme potrebovali pochopiť, ako veľmi ju potrebujeme.

Jaroslav Kmeť
Štátny tajomník MDV SR

Príspevok na ubytovanie pre nedostatkové profesie

Na základe pozitívnych skúseností s poskytovaním príspevku na ubytovanie bola do nového Metodického pokynu generálneho riaditeľa číslo 34203/2021/O510-1 doplnená aj možnosť využitia príspevku na bývanie, konkrétne na splátky hypotekárneho úveru. Poskytovanie príspevku zefektívňuje obsadzovanie nedostatkových prevádzkových typových pozícií najmä v OR Trnava (na základe individuálneho posúdenia aj v ostatných OR, v závislosti od aktuálneho stavu zamestnanosti), kde je vzhľadom na konkurenciu na trhu práce problematické nájsť nových zamestnancov.

AUTOR: Odbor riadenia ľudských zdrojov

BRATISLAVA – Stále platí, že povinnosťou zamestnanca je pri príspevku na ubytovanie dokladovať spôsob a cenu ubytovania Zmluvou o nájme v súlade s Občianskym zákonníkom alebo so zákonom č. 98/2014 Z. z. o krátkodobom nájme, prípadne zmluvou o ubytovaní.

V prípade príspevku na bývanie je povinnosťou zamestnanca predložiť zamestnávateľovi novú alebo už existujúcu úverovú (hypotekárnu) zmluvu. Nehnuteľnosť, na ktorú je viazaný hypotekárny úver, môže byť vzdialená maximálne 100 km od miesta výkonu práce.

Príspevok na ubytovanie sa aj naďalej poskytuje mesačne, maximálne však 36 mesiacov, príspevok na bývanie sa poskytuje mesačne maximálne 60 mesiacov. Po tomto období je povinnosťou zamestnanca odpracovať

tzv. stabilizačné obdobie, ktoré je pri príspevku na ubytovanie 1 rok, pri príspevku na bývanie 2 roky. Počas poberania príspevku na ubytovanie je možné kedykoľvek prejsť na poberanie príspevku na bývanie, avšak celkový počet mesiacov poberania príspevkov nesmie prekročiť 60 mesiacov.

Výška poskytovaného príspevku na ubytovanie je v sume výšky mesačného nájomného zamestnanca, maximálne 250 eur. Príspevok na bývanie je vo výške mesačnej splátky hypotekárneho úveru zamestnanca, maximálne 350 eur.

Schvaľovanie žiadostí o príspevok pre:

- novoprijatých prevádzkových zamestnancov do OR Trnava,
- prevádzkových zamestnancov, ktorí premigrujú z iného OR, prípadne z inej VOJ do OR Trnava,

- zamestnancov OR Trnava, ktorí zmenia profesiu na niektorú z prevádzkových typových pozícií podľa prílohy č. 1 MP GR,

je realizované na úrovni príslušného vedúceho RP LZ. V prípade, že zamestnanec požiada o výnimku z MP GR, schvaľovanie žiadosti sa realizuje na úrovni námestníka GR pre ľudské zdroje prostredníctvom O510 GR ŽSR.

Zoznam nedostatkových prevádzkových typových pozícií s nárokom na príspevok na ubytovanie a bývanie (uvedený

v prílohe č. 1 metodického pokynu) sa v porovnaní s predchádzajúcim metodickým pokynom nezmenil. Poskytovanie príspevku na ubytovanie zároveň zostáva zachované v pôvodnom rozsahu za nezmenených podmienok pre zamestnancov, ktorým nárok vznikol pred účinnosťou nového metodického pokynu.

Príspevok sa v súčasnosti poskytuje 46 zamestnancom a jeho poskytovanie sa nám javí ako perspektívna forma motivácie a stabilizácie zamestnancov najmä formou príspevku na bývanie.

PROFESIA	POČET K 09/2021	POČET K 09/2020	POČET K 09/2019
Inšpektor na školenie	1	1	1
Výpravca	23	23	16
Návestný majster	2	2	1
Zámočník koľajových konštrukcií	1	1	-
Elektromontér PT a SZ	-	3	2
Rušňovodič – traťový strojník	3	3	1
Vedúci posunu	2	-	-
Posunovač	2	1	1
Signalista	4	1	1
Dozorca výhybiek	3	5	3
Vodič nákladného vozidla	1	1	1
Traťový robotník	2	2	2
Dozorca dopravné na DOT	1	-	-
Dozorca prevádzky	1	-	-
Celkový súčet	46	43	29

Ako vyplýva aj z tabuľky, príspevok je v súčasnosti poskytovaný 46 zamestnancom ŽSR.

Za posledné tri roky má počet zamestnancov, ktorým je príspevok poskytovaný, rastúci trend.

Najčastejšie (až 23-krát zo 46 prípadov) je príspevok poskytovaný výpravcom.

Príspevok 2 000 eur na profesijný rast

Nedostatok výpravcov v Oblastnom riaditeľstve Trnava, predovšetkým na pracoviskách v Bratislavskom a Trnavskom kraji, je dvoj- až štvornásobne vyšší v porovnaní s ostatnými OR ŽSR. Tento deficit je spôsobený predovšetkým výrazne vyšším konkurenčným prostredím na trhu práce. Získať na pozíciu výpravca zamestnancov z externého prostredia pre OR Trnava je preto náročný proces. Navyše plynulosť a bezpečnosť železničnej dopravy môže byť ich nedostatkom ohrozená.

AUTOR: Odbor riadenia ľudských zdrojov

BRATISLAVA – Spomínané faktory viedli k myšlienke zamerať sa na našich zamestnancov v súčasnosti zaradených v iných typových pozíciách a zvýšiť ich záujem o prácu výpravcu **finančným príspevkom v maximálnej výške 2 000 eur**. Predpokladáme, že na základe nadobudnutých praktických skúseností z prevádzky a znalostí o náplni práce výpravcu budú záujemcovia úspešnejší pri absolvovaní odbornej skúšky ako externí uchádzači.

Z uvedených dôvodov sa generálny riaditeľ ŽSR rozhodol zaviesť príspevok na profesijný rast. Zverejnený Metodický pokyn generálneho riaditeľa na poskytovanie príspevku na profesijný rast na intranete je účinný od 1. októbra 2021.

Príspevok môžu získať zamestnanci ŽSR, ktorí prejavia záujem o pozíciu výpravca v Oblastnom riaditeľstve Trnava, na pracoviskách, kde je táto typová pozícia nedostatočne obsadená. Príspevok bude poskytovaný postupným uvoľňovaním finančných prostriedkov nasledujúco:

- **Suma 300 eur bude zamestnancovi jednorazovo vyplatená po úspešnom absolvovaní psychologického vyšetrenia a lekárskej prehliadky na pozíciu výpravca** s výplatou za mesiac, v ktorom nastúpi do kurzu OS č. 19.
- **Suma 500 eur bude zamestnancovi jednorazovo vyplatená s výplatou za mesiac,**

v ktorom získa zamestnanec odbornú spôsobilosť na OS č. 19.

- **Suma 400 eur bude následne zamestnancovi vyplatená za každý odpracovaný rok v typovej pozícii výpravca v trvaní 3 rokov.**

V MP GR sú riešené konkrétne podmienky nároku a dôvody na vrátenie príspevku pri nedodržaní určených podmienok. Oblastné riaditeľstvo Trnava uzatvorí so zamestnancom Dohodu o poskytnutí príspevku na profesijný rast pred zaradením zamestnanca do kurzu na získanie odbornej spôsobilosti na OS č. 19, po splnení podmienok overenia psychickej a zdravotnej spôsobilosti.

Poberanie tohto príspevku nevyklučuje možnosť získania príspevku na ubytovanie alebo bývanie. Príspevok na profesijný rast nie je mzda za vykonanú prácu, predstavuje modifikáciu náborového príspevku na súčasné podmienky ŽSR. Treba ho chápať ako bonus za uzatvorenie dohody o zmene pracovných podmienok na typovú pozíciu výpravca a ďalšie zotrvanie na tejto pozícii.

Záujemcovia o typovú pozíciu výpravca v Oblastnom riaditeľstve Trnava môžu svoju žiadosť adresovať na Sekciu riadenia dopravy OR Trnava **ORTT_SRD@zsr.sk, telefónne číslo: 921 4230**. Vo svojej žiadosti nezabudnite uviesť potrebné údaje ako: meno, priezvisko, súčasnú typovú pozíciu, pracovisko a VOJ. Môžu uviesť aj železničnú stanicu, kde by neskôr chceli pracovať v pozícii výpravca.



Zdražovanie materiálov môže ovplyvniť aj železniciu

V priebehu posledného roka ovplyvnilo mnohých zdražovanie. Inflácia sa tak dotkla nielen tovaru a služieb, potravín či finančných služieb, ale napríklad aj cien za palivá, a tie sa podľa Štatistického úradu Slovenskej republiky zvýšili takmer o 19,5 %. Priamo úmerne so zdražovaním pohonných látok išli hore aj stavebné materiály. Zisťovali sme, ako sa takéto zvyšovanie cien podpíše na už rozbehnutých projektoch na železničnej infraštruktúre.

AUTOR: Lucia Lizáková, SNÍMKA: ŽSR

BRATISLAVA – Podľa ministra dopravy a výstavby Slovenskej republiky Andreja Doležala je rast cien vybraných stavebných materiálov extrémny a netýka sa len rastu cien v stavebnom sektore, ale dotýka sa už aj železničného sektora a odrzrkadľuje sa na raste cien niektorých súčiastok. „Aj v našom sektore sú zhotoviteli, ktorí hovoria, že to nedokážu postaviť za cenu, za akú sa zákazka vysúťažila,“ povedal v jednom zo svojich livestreamov.

Železnice Slovenskej republiky majú aktuálne na železničnej infraštruktúre rozbehnutých niekoľko projektov ako napríklad Púchov – Považská Teplá, dostavba zriaďovacej stanice Žilina-Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina, elektrifikácia trate Haniska – Moldava nad Bodvou, TIOP Trebišov a modernizácia trate Devínska Nová Ves – Kúty – št. hr. SR/ČR, komplexná rekonštrukcia trakčného vedenia trate Púchov – Lúky pod Makytou – Horní Lideč, ŽST Podbrezová – rekonštrukcia výhybiek, rekonštrukcia ozubnice Štrba – Štrbské Pleso či rekonštrukcia nástupišť 1, 2 a 3 v ŽST Košice. „V súčasnosti eviduje objednávateľ požiadavku, resp. oznámenia z dôvodu cenového nárastu stavebných materiálov, ako je oceľ, drevo, betón či plast,“ povedal nám riaditeľ Odboru investorského

Štefan Sedláček. ŽSR podľa jeho slov poskytlí MDV SR podklady vyplývajúce z posudzovania nárastu možných nákladov stavby z dôvodu nárastu cien stavebných materiálov a na MDV SR vznikla pracovná skupina, ktorá má navrhnúť riešenia. Minister sa v livestreame vyjadril, že riešením by mohla byť metodika, ktorú pripravujú. V nej bude každá z potenciálnych žiadostí o navýšenie zmluvnej ceny posudzovaná individuálne a ten, kto bude chcieť zazmluvnenú cenu navýšiť, bude musieť zdokladovať, ktoré materiály a v akej cene mu narástli. Následne to na ministerstve porovnajú s pripravovanou metodikou a na jednotlivých úrovniach posúdia.

Rast cien stavebných materiálov zatiaľ vážne neovplyvnil rozbehnuté stavby ŽSR. Jedným z nevyhovujúcich scenárov, ktoré by mohli nastať z dôvodu navýšovania cien materiálov a ich dodávky, je, že sa môže posúvať konečný termín ukončenia jednotlivých stavieb. „Omeškania by musel zhotoviteľ dokladovať, samozrejme, ak si uplatní nárok, že k uvedenej skutočnosti s dosahom na stavbu skutočne došlo. V rámci našich investičných projektov stavieb sú zmluvy so zhotoviteľmi spracované tak, že zhotoviteľ zabezpečuje aj materiálovú časť stavby. To znamená, že ŽSR mu neurčujú ani nestanovujú podmienky nakupovania materiálov,“ uzavrel Sedláček.

Výstavba trakčnej elektrickej siete TEŽ

Tatranské elektrické železnice (TEŽ) sú miestnymi úzkorozchodnými jednokoľajovými železničnými traťami s elektrickou prevádzkou. Napriek tomuto konštatovaniu sa počas svojej histórie neraz ocitli na popredných miestach v pomyselnom rebríčku trakčných elektrických sietí z pohľadu zavádzania technických a technologických novinek. Pri príležitosti blížiaceho sa 110. výročia dokončenia siete TEŽ je v článku zhrnutá história, súčasnosť a budúcnosť podtatranskej trakčnej elektrickej siete 1,5 kV DC.

AUTOR: Jozef Alušík, SNÍMKA: archív ŽSR

BRATISLAVA – Brzdou rozvoja kúpeľníctva a turizmu v 19. storočí bola dopravná nedostupnosť Vysokých Tatier pre majetných návštevníkov z Viedne či Budapešti. To sa zmenilo v roku 1872 otvorením Košicko-bohumínskej železnice. Z dôvodu záujmu sa vypravovali mimoriadne priame vlaky na trase Viedeň – Poprad, vybudované boli hotely Grand v Starom Smokovci a Tatranskej Lomnici pre bohatú celoeurópsku klientelu. To všetko by však nebolo možné bez pohodlného a kapacitne dostatočného spojenia medzi železničnou stanicou v Poprade a tatranskými osadami. Prvé spojenie bolo vybudované klasickou adhéznou železnicou s parným pohonom medzi Popradom a štátom vlastnenými kúpeľmi v Tatranskej Lomnici v roku 1895. O rok neskôr bola vybudovaná ozubnicová železnica

s parným pohonom medzi železničnou stanicou v Štrbe a osadou Štrbské Pleso. Tatranská Lomnica a Štrbské Pleso tak oproti smokoveckým osadám získali veľkú konkurenčnú výhodu. Vybudovanie dopravného spojenia medzi Popradom a smokoveckými osadami sa tak stalo hlavnou témou. Keď v roku 1879 na svetovej výstave v Berlíne predviedol Werner von Siemens prvý prevádzkyschopný elektrický rušeň, zavŕšil temer sto rokov trvajúcu snahu železničiarov využiť elektromotor na pohon železničných vozidiel. Technický problém – ako dostať dostatočne výkonnú batériu do železničného vozidla pri zachovaní aspoň energetickej účinnosti parných strojov – vyriešil genálne tým, že ťažkú batériu vo vozidle nahradilo dynamo, pevne umiestnené vedľa železničnej trate, pričom ním vyrobená

*Autori čerpali z nasledujúcej literatúry:
Szojka L. – Dejiny Tatranskej elektrickej železnice
a Michelko P., Handzuš M. – Volali ho omnibus.*

elektrina bola k železničnému vozidlu privedená samostatným vodičom. Siemens postavil nový zvláštny typ elektrickej distribučnej siete – trakčnú elektrickú sieť. Patentovaný nápad sa začal šíriť po veľkých európskych a severoamerických mestách veľmi rýchlo a električky čoskoro vytlačili koňmi alebo parným rušňom ťahané koľajové povozy, ktoré dovtedy znečisťovali mestá exhalátmi a obťažovali obyvateľov hlukom. Toto riešenie sa ukázalo byť z rovnakého dôvodu prospesné v baniach, lesoch a kúpeľných oblastiach, kde sa podarilo prebiť veľký odpor miestnej samosprávy oproti svojej okolie znečisťujúcej, hlučnej a z dôvodu požiarov zlé meno majúcej parnej trakcii.

PRVÁ TROLEJBUSOVÁ TRASA V UHORSKU

Po 15 rokoch rôznorodých nápadov na dopravné spojenie medzi Popradom a smokoveckými osadami sa ujala až žiadosť miestnych popradských podnikateľov, ktorí prišli v roku 1904 so žiadosťou o vybudovanie dráhy pre cestné elektrické motorové vozidlo – trolejbus. Na napájanie použili už prevádzkovanú malú vodnú elektrárňu vo Veľkej, ktorá súčasne slúžila aj ako mlyn. Elektrárňu napájala vlastnú distribučnú elektrickú sieť striedavým napätím s veľkosťou 3 kV, ktoré bolo vonkajším vedením na drevených stožiaroch privedené do Popradu, Starého Smokovca a Tatranskej Lomnice na napájanie elektrického osvetlenia. Na tie isté drevené stožiare bolo upevnené aj dvojvodičové vedenie 2 x 50 Cu pre trolejbus. Na napájanie trolejbusu bola v Dolnom Smokovci vo „važeckom“ domčeku (bol poniže dnešnej meniarne Smokovec) vybudovaná meničová stanica s rotačným meničom, kde výstupné dynamo dodávalo jednosmerný prúd do výšky 60 A do trakčnej siete napätia 500 V.

Skúšobná prevádzka trolejbusu sa začala expresne už v júni 1904. Doprava

trolejbusmi bola využívaná, o tom svedčí údaj, že v období medzi júlom a septembrom 1905 prepravili tatranské trolejbusy 14 000 cestujúcich! V prevádzke však boli len tri letné sezóny, keďže presne na taký čas jej bola vydaná koncesia (úradné povolenie). Príčinou jej neobnovenia boli prevádzkové problémy – vtedajšia prašná cesta bola pre trolejbus v prípade nepriaznivých poveternostných podmienok nezjazdná (kolesá trolejbusu boli klasické drevené bez pneumatík), samotná prevádzka bola ťažkopádna: jazda v dobrom počasí trvala 75 minút. Navyše investori v tom čase získali novú koncesiu na výstavbu úzkorozchodnej železnice.

VÝSTAVBA TATRANSKEJ ELEKTRICKEJ VICINÁLNEJ ŽELEZNICE

Investorom a prevádzkovateľom železničnej trate aj pozemnej lanovky na Hrebienok bola akciová spoločnosť, ktorá v priebehu rokov prechádzala zmenami názvu z maďarského na český a slovenský, t. j. T. H. É. V. – T. V. E. D, resp. T. V. E. Ž: Tatranské vicinálne elektrické železnice (vicinálny = vedľajší, miestny). Projektovanie, výstavbu a prvé roky prevádzky sprevádzalo množstvo technických problémov a chýb, ktoré nastali z dôvodu snahy urýchliť výstavbu, ako aj šetriť každú korunu. Prevádzka železnice z Popradu do Starého Smokovca sa síce začala v roku 1908, avšak trať hneď potom prešla niekoľkými výraznými prestavbami. V konečnom dôsledku bolo spustenie prevádzky komerčným úspechom, keďže len v prvej zimnej sezóne pozemná lanovka na Hrebienok vyniesla 25 000 návštevníkov. V rovnakom čase sa začalo s projektovaním tzv. horného úseku z Tatranskej Lomnice cez Starý Smokovec až na Štrbské Pleso, ktorý mal spojiť tatranské osady na Klotildinej ceste. Trať sa v úseku medzi Poliankou a Lomnicou podarilo spojzdrniť ešte počas zimnej sezóny v roku 1911. Súčasne sa začalo

s prípravami na projektovanie nadväzujúceho úseku Tatranská Lomnica – Tatranské Matliare – Tatranská Kotlina – Kežmarok, najmä krátkeho 1,5 km úseku pod dnešný Grandhotel Praha, k realizácii ktorého z dôvodu svetovej vojny a následnej ekonomickej recesie už nikdy nedošlo. V auguste roku 1912 sa spojzdnil úsek z Polianky do Štrbského Plesa.

HISTÓRIA NAPÁJANIA TRAKČNEJ ELEKTRICKEJ SIETE

Z pohľadu elektrickej trakcie sa medzi Popradom a Starým Smokovcom pôvodne uvažovalo s plným využitím objektov po zrušenej trolejbusovej trati. Menovité napätie siete 500 V však z dôvodu úbytkov napätia nepostačovalo na prevádzku električky, a tak bola napokon týmto napätím napájaná len pozemná lanovka na Hrebienok. Z elektrárne vo Veľkej zostalo napájané distribučné vedenie 3 kV na napájanie meničovej stanice v Smokovci, ktorá bola doplnená o ďalší rotačný menič s požadovaným zvýšeným výstupným napätím 650 V. Trolejové vedenie bolo prevažne prosté, s medeným trolejovým drôtom s prierezom 50 mm² (ďalej označujeme ako TD:50 Cu), pričom v úseku medzi napájacími stanicami vo Veľkej a v Smokovci bol trolejový drôt zdvojený. Vedenie bolo zavesené na 710 drevených stožiaroch, nekompenzované a ukotvené na oboch koncoch na dvoch oceľových stožiaroch. Napínacie oceľové nosné lano dopĺňovalo trolejové vedenie v miestach úrovňových križovaní a v staniách Poprad a Starý Smokovec.

V roku 1911 sa rozhodlo o zvýšení napätia trakčnej elektrickej siete na 1 500 V a to nielen v budovanom hornom úseku, ale aj v už prevádzkovanom dolnom úseku železnice. S tým súvisela výmena drevených stožiarov za oceľové, použitie nekompenzovaného reťazkového trolejového vedenia s TD:60 Cu a NL:40 Cu. V úseku medzi Veľkou a Smokovcom

bol jeho vodivý prierez zvýšený zosilňovacím vedením ZV:50 Cu. Najväčšou zmenou bola výstavba novej meničovej stanice v Hornom Smokovci a nového trojfázového vn vedenia 15 kV 42 Hz (na frekvenciu 50 Hz sa prešlo až v roku 1924) napájaného z novej tepelnej elektrárne s výkonom 1,2 MVA v Poprade.

Napätie vn siete 15 kV, 42 Hz bolo v novej meničovej stanici transformované na trojfázových 3 300 V na napájanie dvoch rotačných meničov. Každý motor meniča poháňal súčasne dve dynamá s výkonom po 105 kW a napätím 825 V, ktorých sériovým radením sa dosiahlo výstupných 1 650 V na napájanie trakčnej elektrickej siete. Keďže nová meničová stanica predstavovala jediný napájací bod pre celú trakčnú elektrickú sieť od Popradu po Štrbské Pleso a Tatranskú Lomnicu, boli rotačné meniče doplnené o Piraniho agregát. Išlo o batériovú zálohu s úctyhodnou hmotnosťou 30 t (táto záťaž spôsobila, že vežička v súčasnosti prevádzkovaná meniarne je dodnes naklonená k zvislej polohe), ktorá sa pri znížení napätia v trakčnej sieti (pri jej zvýšenom zaťažení) vybíjala, a naopak, pri zvýšenom napätí (odľahčení trakčnej siete) automaticky dobíjala a vyrovnávala tak špičky v odberovej charakteristike meničovej stanice.

V novovybudovanom hornom úseku TEŽ bolo trolejové vedenie medzi Štrbským Plesom a Starým Smokovcom nekompenzované, pričom vyrovnávanie ťahov pri zmenách teploty sa vykonávalo ručne počas pravidelnej údržby dvadsiatimi závitovými napínačmi. Reťazkové trolejové vedenie malo zdvojený trolejový drôt 2 x TD:60 Cu a NL:40 Cu. V úseku Starý Smokovec – Tatranská Lomnica bol len jeden trolejový drôt. Zaujímavosťou bolo, že podpery trolejového vedenia slúžili súčasne ako podpery pre trojfázové energetické vedenie 15 kV, t. j. striedavé a jednosmerné vedenie viedli paralelne.

ŽSR opravili priecestia

V úseku trate Snina – Dlhé nad Cirochou prebehla počas troch dní výluka z dôvodu opravy železničného priecestia. Realizácia sa na jednokoľajovej trati organizovala v dvoch časových intervaloch. V utorok a stredu (12. a 13. október) prebiehala výluka v čase od 8.00 h do 20.00 h a vo štvrtok už len od 8.00 h do 18.00 h podvečer.

AUTOR: (red), SNÍMKY: ŽSR



SNINA/DLHÉ NAD CIROCHOU – V rámci výluky sa v uvedenom úseku vykonala oprava železničného priecestia s jedinečným identifikačným číslom (Jič) SP1506 v km 21,064. Práce sa začali odstránením asfaltu a starej priecestnej konštrukcie a vytrhaním koľajového poľa. Práce pokračovali pokládkou cestných panelov, uložením trativodnej rúry pozdĺž priecestia či zriadením podvalového podložja. Nasledovala montáž nového koľajového poľa, osadenie betónových skruží na odvodnenie a zaústenie odvodňovacej rúry, úprava smerovej a výškovej koľaje na tratovú rýchlosť či osadenie základového múrika. Na záver sa namontovala nová priecestná konštrukcia STRAIL, zvarili sa koľajnice a vyasfaltovali príslušné úseky cestnej komunikácie na priecestí.

OPRAVOVALO SA AJ V ÚSEKU HONTIANSKE TESÁRE – ŠAHY



Počas prvých dvoch dní (2. a 3. 10.) trvala výluka nepretržite. Počas týchto dvoch dní sa demontovala stará konštrukcia STRAIL, vybúrali sa asfaltové nábehy pozemnej komunikácie, vymenil sa koľajový rošt a štrkové lôžko so zahustením. Postupne sa strojovo vykonala smerová a výšková oprava koľaje na rýchlosť 30 km/h, a tiež úprava štrkového lôžka do predpísaného profilu. Počas zvyšných troch dní (4. až 6. 10.), keď sa prešlo do modelu denných výluk v časovom rozpätí od 7.00 h do 14.50 h, sa osadili základové železobetónové prefabrikáty pre priecestnú konštrukciu STRAIL, namontovala sa konštrukcia a vyasfaltovali nábehy priecestia a príslušných úsekov cestnej komunikácie. Počas všetkých výlukových dní zároveň prebiehali opravné práce v rámci hlavnej činnosti, a to smerová a výšková oprava koľaje, úprava štrkového lôžka do predpísaného profilu, odstraňovanie porastu a odstraňovanie defektoskopických porúch v celom medzistaničnom úseku. Všetky práce spojené s montážou priecestnej konštrukcie vykonávala firma DIS Bratislava a ostatné práce na železničnom zvršku vykonali zamestnanci TO Levice, MDS Levice.



Veľké veci na detskej železnici

Košická detská historická železnica si v sobotu 9. októbra pripomenula 65 rokov od dokončenia trate Dňom železničky. Návštevníkom predstavila veľké novinky. Na konečnej stanici Alpinka to bol jediný slovenský trenažér pre rušňovodičov umiestnený v reálnej kabíne a návštevníci sa pvozili aj na novej 10-miestnej motorovej drezine, ktorá obohatí ponuku detskej železnice o tzv. Rodinné vláčiky či mimoriadne jazdy.

AUTOR: (red), SNÍMKY: Detská železnica Košice



KOŠICE – „Na konečnej stanici Alpinka bol verejnosti sprístupnený prvý trenažér pre rušňovodičov, ktorý je dielom našich šikovných dobrovoľníkov a mladých železničiarov. Tiež sa do života uviedla nová motorová drezina, ktorá dokáže odviezť 10 cestujúcich,“ informuje Ľubomír Lehotský, riaditeľ Detskej železnice v Košiciach.

Na záver sezóny vedenie OZ ocenilo dobrovoľníkov, ktorí sa zaslúžili o chod jedinej zachovanej detskej železnice na Slovensku. „Mladých ľudí chceme neustále podporovať a motivovať na dobrovoľníctvo. Vďaka nim sme aj v náročných podmienkach a pandemických opatreniach mohli urobiť radosť štyrom desiatkam tisíc návštevníkom nielen z Košíc, ale z celého Slovenska, ba i zo zahraničia,“ dodal Lehotský, ktorý je hrdý na to, že v tejto sezóne pribudli noví rušňovodiči, kuriči a ďalší kvalifikovaní pracovníci z vlastných radov.

Vďaka novým posilám je železnička schopná ponúknuť už túto jeseň nový produkt vhodný pre rodiny a menšie skupiny pod názvom Rodinný vláčik. „Pri sprísňujúcich sa obmedzeniach

to bude ideálny prostriedok, ako si užiť jazdu bezpečne, iba s vlastnou rodinou či bývajúcimi v jednej domácnosti. Vďaka drezine bude oveľa dostupnejšia možnosť objednať si súkromnú jazdu a prežiť nezabudnuteľné chvíle v Čermeľskom údolí. Stačí vyplniť formulár s presným dátumom a časom a môžete povozit' celú rodinu vtedy, keď to vyhovuje vám. Rodinný vláčik je určený pre tých, ktorí nechcú sedieť doma, ale túžia si vychutnať jeseň a zimu netradične,“ približuje Lehotský.

Návštevníci si počas celého Dňa železničky mohli vyskúšať simuláciu jazdy v reálnej kabíne rušňovodiča, povozit' sa na novej motorovej drezine, cyklo- a pákovej drezine, či zažiť vyhlíadku z ramena žeriava. V zábavnej aukcii strát a nálezov mohli zabojsovať napríklad o bundy rôznych veľkostí, dioptrické okuliare či bábiky, ktoré našli dobrovoľníci vo vozňoch a ku ktorým sa doposiaľ nikto neprihlásil. Výťažok z aukcie bude použitý na ďalší rozvoj železničky. Novinkou bol aj reprezentatívny nástenný kalendár na roky 2022 – 2023 s historickými fotografiami zo života Detskej železnice.



Nová trať zmiernila zaostalost' regiónu

Železničná trať Bánovce nad Ondavou – Veľké Kapušany – Užhorod bola vybudovaná ako jedna z prvých stavieb novej Československej republiky. Bola reakciou na nové usporiadanie krajín po rozpade Rakúsko-Uhorska.

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

BÁNOVCE NAD ONDAVOU/VOJANY – Dovtedy totiž existovali len trate vedené v prevažnej miere severojužným smerom, spájajúce centrá Viedeň a Pešť s dôležitými časťami monarchie. Nové správne centrá boli izolované a chýbalo prepojenie západ-východ s Podkarpatskou Rusou.

Miestna dráha Užhorod – Vojany bola uvedená do prevádzky už 30. októbra 1910 a nadväzovala v Užhorode na trať MÁV. Jej predĺženiu do Bánoviec nad Ondavou v roku 1914 zabránila 1. svetová vojna. Až po jej ukončení bola vybudovaná táto 19 km dlhá spojnica. Projekt železnice vypracovala novozriadená Expositúra pre štúdiu a trasovanie železníc pri riaditeľstve štátnych železníc v Bratislave v roku 1919 a ešte v tom istom roku bolo ukončené i vymeranie novej železnice.

S vlastnou výstavbou sa začalo 7. januára 1920 a 20. októbra 1921 bola dokončená železnica odovzdaná do prevádzky. Od 23. júna 1920 vykonával výstavbu železničný pluk československej armády. Pri stavbe železnice bol použitý tiež materiál z demontovaných druhých koľají blízkych nevyťažených severojužných železničných spojení. Súčasne s výstavbou novej železnice bola zrekonštruovaná tiež staršia trať Užhorod – Vojany.

Nová železničná trať prispela k priemyselnému rozvoju regiónu, preprave tovaru i mobilite obyvateľstva. Po druhej

svetovej vojne a hlavne v období budovania socializmu bola elektrifikovaná a stala sa dôležitou dopravnou tepnou pri prepravách tovarov do a zo ZSSR. Po roku 1989 nastal útlm prepravy tovarov a znížila sa aj migrácia obyvateľstva zásluhou veľkej nezamestnanosti v regióne, dokonca v roku 2012 tu bola osobná doprava úplne zastavená, avšak len na 7 rokov. V roku 2019 bola osobná preprava obnovená.



*Prehliadka konštrukcie
mosta cez Laborec*



*Privítanie pána ministra
Šrámka pánom prednostom Oxom*



*Otvárací vlak zo dňa
15. októbra 1920 v stanici Vajany*



Policajno-technická skúška 1921



*Privítanie pána ministra
obyvateľstvom v Budkoveiach*



Inundačný most v km 18.5/7



*Výhybňa Drahičov
staničná budova*

Na maratóné štartovali aj železničiarke

Mnoho železničiarov má veľkého športového ducha. Presvedčate nás o tom z čísla na číslo. Ďalším dôkazom sú aj naše kolegyně z Oblastnej správy Košice Kinga Imreczeová, Dominika Kušnírová, Simona Sopková a Amira Starcová, ktoré v nedeľu 3. októbra reprezentovali ŽSR, konkrétne OSM KE, na Medzinárodnom maratóné mieru 2021 v kategórii štafetový beh.

AUTOR: (red), SNÍMKA: Kinga Imreczeová



KOŠICE – Organizátori si v tomto roku pripomínali 60. výročie od košického štartu dvojnásobného olympijského víťaza z Ríma a Tokia, Etiópčana Abebeho Bikilu. Počas víkendu štartovalo takmer 7 000 bežcov v niekoľkých kategóriách: minimaratón (4,2 km), Medzinárodný maratón mieru (42,195 km), polmaratón (21,097 km), štafeta Magna maratón (12 km, 9 km, 12 km a 9 km), inline (20 km) a handbike (20 km). V kategórii štafety štartovali prvýkrát aj naše železničiarke a okolo trate ich povzbudzovali nielen známi a rodina, ale aj vedúci SM ŽSR, OSM KE Martin Pindroch. „Našou motiváciou bolo posúvať si skúsenosti, vzájomne si pomáhať pri tréningu a vyskúšať niečo nové,“ povedala nám Kinga Imreczeová, referentka služieb a médií OSM. Podľa jej slov si tak po štafete odniesli nielen množstvo vyplavených endorfínov, ale aj hrdosť, radosť a šťastie, ktoré sa im zide pri ďalších štafetách, lebo síce táto bola prvá, ale vraj nie posledná. 😊

Členovia Klubu vyslúžilých traťovákov sa opäť stretli

Klub vyslúžilých traťovákov Bratislava združuje už 29 rokov zamestnancov odvetvia traťového hospodárstva. V stredu 8. septembra sa už tradične stretli na výročnej schôdzi.

AUTOR: (red)

BRATISLAVA – Klub má aktuálne 64 členov vo vekovej kategórii 63 až 92 rokov a za svoju existenciu mal najviac 126 členov. Na tohtoročnej výročnej schôdzi členovia zhodnotili uplynulé dva roky. „Ako všetci vieme, tieto dva roky boli zvláštne, poznačené koronakrízou, čo spôsobilo, že v roku 2020 sme sa na žiadnej spoločnej akcii nestretli. Za osemnásť rokov klub každoročne absolvoval aspoň dve zaujímavé akcie, na ktorých sme navštívili pozoruhodné miesta na našich tratiach, kde sa niečo robilo, navštívili sme historické pamiatky alebo sa členovia pokochali krásami slovenskej prírody. Takto sme už pochodili prakticky celé Slovensko,“ povedal Tibor Karkuš, predseda KVT. Výročnej schôdze sa pravidelne spájajú s odbornou exkurziou alebo prednáškou o novinkách

v odvetví tratí a stavieb v ŽSR. V tomto roku sa klub prvýkrát stretol v júni na návšteve galérie moderného umenia Danubiana a areálu Divoká voda v Čunove. Na tohtoročnej výročnej schôdzi sa od zástupcu firmy Swietelski dozvedeli podrobnosti o rekonštrukcii zubačky Štrba – Štrbské pleso, kde boli použité nové konštrukčné prvky trate a aj nové postupy prác. Napriek tomu, že členovia sú už na dôchodku, majú stále veľký záujem o dianie na tratiach, kde prežili celý svoj pracovný život. Rovnako to bolo aj na tejto výročnej schôdzi, kde odzneli návrhy na návštevu Železničného múzea SR, prehliadku rekonštruovanej zubačky či návštevu Zuberca a Spálenej doliny na Orave. Dúfajme, že celková situácia na Slovensku nám to v budúcom období dovolí.



V Siladiciach sa vykoľajil vlak

V sobotu 25. septembra o 15.03 h došlo v ŽST Siladice v okrese Hlohovec k nehodovej udalosti. Na výhybke č. 18 došlo k odtrhnutiu a vykoľajeniu jedenástich vozňov nákladného vlaku a k následnému poškodeniu infraštruktúry a trakčného vedenia.

AUTOR: Denis Dymo,

SNÍMKY: Odbor bezpečnosti a inšpekcie



SILADICE – Nehodová udalosť spôsobila prerušenie dopravy na trase Sereď – Siladice po 1. a 2. traťovej koľaji od 15.03 h. Vykoľajený nákladný vlak kompletne poškodil približne 1,2 km trate. Trať medzi Leopoldovom a Sereďou sa pre osobnú železničnú dopravu nevyužíva. Nákladných prepravcov Železnice Slovenskej republiky informovali o obmedzení na tomto úseku. Vzhľadom na rozsah spôsobených škôd železnice nevedia určiť, kedy bude trať kompletne sprejazdnená, avšak doprava po 2. traťovej koľaji bola obnovená 8. 10. o 15.35 h. Okolo miesta, kde boli vykoľajené vozne, je zatiaľ stále obmedzená rýchlosť vlakov na 40 km/h a úsekom prechádzajú vlaky elektrickej trakcie so stiahnutými zberačmi. Prvú traťovú koľaj následne čaká komplexná rekonštrukcia. Príčina vzniku nehodovej udalosti je v štádiu riešenia. Škody zo strany ŽSR budú vyčíslené až po finálnej oprave infraštruktúry, taktiež zatiaľ neboli, vzhľadom na značné poškodenie, resp. totálne zničenie, vyčíslené škody zo strany dopravcu (vozne) a prepravcu (náklad).

Blahoželáme

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

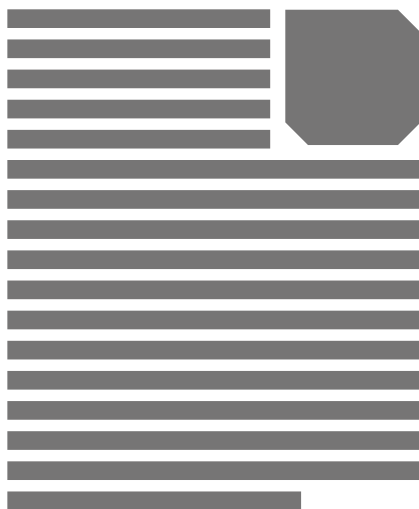
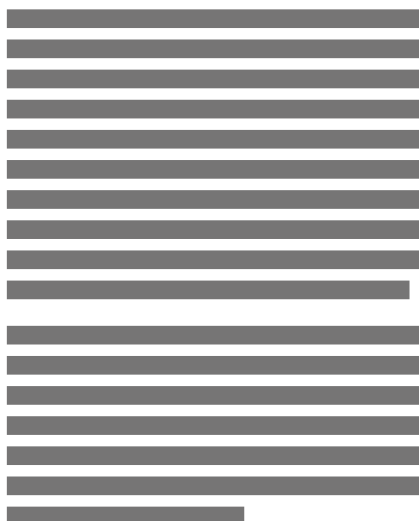
[Redacted text block]

[Redacted text block]

Podakovanie

[Redacted text block]

Spomíname



Vaše príspevky do novembrovej spoločenskej rubriky môžete posilať na adresu zsemafor@zsr.sk do 11. novembra 2021.

Databáza podnetov ožíva

Odbor projektového riadenia GR ŽSR (ďalej len O180) opätovne spúšťa Databázu podnetov, kde môžete zasielať svoje nápady na zlepšenie pracovných postupov, ktoré nestoja veľa peňazí, ale môžu priniesť úsporu alebo prínos vášmu pracovišku, ako aj celej spoločnosti.

AUTOR: Odbor projektového riadenia GR ŽSR

BRATISLAVA – Postup je veľmi jednoduchý. Podnety je možné predložiť prostredníctvom ikony „Nový podnet“ v záložke Databáza podnetov, ktorá sa nachádza na intranetovom portáli ŽSR, e-mailom na adresu databazapodnetov@zsr.sk alebo poštou na adresu: Železnice Slovenskej republiky, Generálne riaditeľstvo, Odbor projektového riadenia, Klemensova 8, 813 61 Bratislava.

Predloženie podnetu nepodlieha predchádzajúce-
mu schváleniu nadriadeným zamestnancom a mal
by byť zrozumiteľný a konštruktívne formulovaný,
v súlade s platnou legislatívou a reálne uskutočni-
teľný. Získané podnety budú ďalej riešené v súlade
so Smernicou pre riadenie projektov na ŽSR.

O180 GR ŽSR následne posúdi originalitu podnetu a na
základe jeho obsahového zamerania ho postúpi na
vyjadrenie útvaru, ktorý má problematiku vo svojej
gescii. Posudzované budú len neanonymné podnety.
Perspektívne podnety sa následne budú realizovať

v rámci bežných aktivít príslušného gestorského útva-
ru ŽSR. V prípade, ak má podnet multidisciplinárny
charakter a spadá gesčne do pôsobnosti viacerých or-
ganizačných útvarov, bude riešený formou samostat-
ného projektu riadeného manažérom z O180 GR ŽSR.
K všetkým predloženým podnetom budú spracované
stanoviská príslušných organizačných útvarov ŽSR
a poskytnutá spätná väzba autorovi podnetu.

Všetkými relevantnými podnetmi sa v mesačných
intervaloch bude zaoberať aj vedenie ŽSR na svojom
pravidelnom rokovaní. Úspešné podnety budú schvá-
lené generálnym riaditeľom ŽSR. Prostredníctvom
Databázy podnetov budete mať prístup k všetkým
podnetom aj vy a budete sa k nim môcť vyjadriť,
hodnotiť ich či navrhnúť iné vylepšenia. Zamestnanci,
ktorých podnety budú realizované, môžu byť za svoju
iniciatívu smerujúcu k zvyšovaniu efektívnosti ŽSR
odmenení. Veríme, že mnohí využijete túto možnosť
a zašlete svoje podnety, ktorými môžete aj vy pri-
spieť k zefektívneniu činnosti nášho podniku.

Z nákladného auta vypadol zle upevnený kmeň stromu rovno na idúce auto. Vystúpi z neho žena a lamentuje: – To mi môj muž nikdy neuverí, ... – tajnička				Pomôcky: akantit, Arad, sidara	prebrala sa k životu	usušená tráva	čistiaci prostriedok	Diesel Engine	južný plod	Pomôcky: arkier, Kazi, Iaka, sladič	stanica terchnickej prehladky (skr.)	mesto v Rumunsku	EČV okr. Sobrance	rímskych 999		
				časť obce							obyvatelia Saska					
				1												
				Dietlova Tv postava pracova na krosnách						francovka EČV okr. Detva					2	kurzívové písmo
Jozef Vysočani	stiahol z kože	3	zvyšok po ohni sibírsky veľtok			choroba kĺbov sparno					časové jednotky sídlo v Rusku					
odhadom					čriedy spevohra							astát (zn.) mongolský pastier				
čas					primát filmový mimozemšťan			vzorovaná tkanina zvrtné zámeno								
Royal Maríner			morský kôrovec sírník strieborný						zamieňal (hovor.) opäť, zasa							
Anna (dom.)				v tejto chvíli výklenok na fasáde						Krokova dcéra kráčala						
tropická živica					rádium (zn.) citoslovce smiechu		západočes. mesto nórska metropola				mimovoľný záškľb akváriová rybka					
Pomôcky: akara, italika, smak	chut' (šariš. náreč.)	koráb ovčie vlny s kožami				kameň na brúsenie slovná pomoc						popovok somár				
srna						EČV okr. R. Sobota vazal			akože približne				Emanuel (dom.)	obyvateľ Ruska		
robí mútnym, kalí					vlastnila existuje					hebrejský kmeň EČV okr. Trnava						
4																
Katarína (dom.)							syn Penelopy									

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





Futbalová oslava Dňa železničiarov

V posledný septembrový piatok, pár dní pred oficiálnym Dňom železničiarov, usporiadal Futbalový klub slovenských železničiarov (FKSŽ) v Ivanke pri Dunaji futbalový turnaj, na ktorom sa zúčastnili tímy železničných dopravcov Metrans, Rail Cargo Operator a PKP Cargo, mužstvo zo ŽST Bratislava Hlavná stanica, tím z Generálneho riaditeľstva ŽSR a domáci usporiadateľ FKSŽ. Zástupcovia z Českej republiky sa už vopred ospravedlnili z dôvodov súvisiacich s pandemickými opatreniami.

AUTOR: Radoslav Jurčina, SNÍMKA: Ondrej Mlynka

IVANKA PRI DUNAJI – Po dvoch úvodných zápasoch sa účastníkom prihovril generálny riaditeľ železníc Miloslav Havrila, ktorý spolu s námestníkom pre rozvoj a informatiku Jozefom Veselkom slávnostne turnaj otvorili. V príhovore vyzvali zúčastnených na fér hru, aby tímy hrali s nasadením, ale hlavne bez zranení. Turnaj následne pokračoval ďalšími zápasmi. Za polooblačného, mierne veterného počasia a za sprievodu prelietajúcich lietadiel z blízkeho bratislavského letiska predvádzali aktéri svoje nesporné futbalové umenie a príkladne bojovali o čo najlepšie výsledky. Mužstvo z generálneho riaditeľstva podávalo od začiatku výborné výkony a svoje zápasy vyhrávalo na nulu. Rovnako sa však darilo aj FKSŽ. Práve tieto dva tímy sa

stretli v poslednom zápase a v súboji dosiaľ nezdolaných odohrali finále turnaja. Po náročnom dni plnom heroických výkonov našli viac síl futbalisti z FKSŽ, ktorí po výsledku 3:0 úspešne obhájili minuloročné prvenstvo.

Na záver sa uskutočnilo vyhlásenie výsledkov, ceny odovzdával prítomným generálny riaditeľ ŽSR spolu s námestníkom pre ľudské zdroje Pavlom Komarňanským. A hoci sa športové zápolenie skončilo, Deň železničiarov pokračoval ďalej. Oslava železničiarov prebiehala až do konca dôstojne a na úrovni. A mysle účastníkov čoraz viac ovládala jediná myšlienka, že dnešným víťazom je každý, kto sa na podujatí v Ivanke zúčastnil a strávil príjemný deň v spoločnosti svojich kolegov a známych.



V Železničnom múzeu Slovenskej republiky sme 16. októbra ukončili tohtoročnú železničnú sezónu.

Návštevníci si užili deň v priestoroch múzea, pozreli si vystavené exponáty a pozvili sa na drezinách.

