

ŽELEZNIČNÝ SEMAFOR

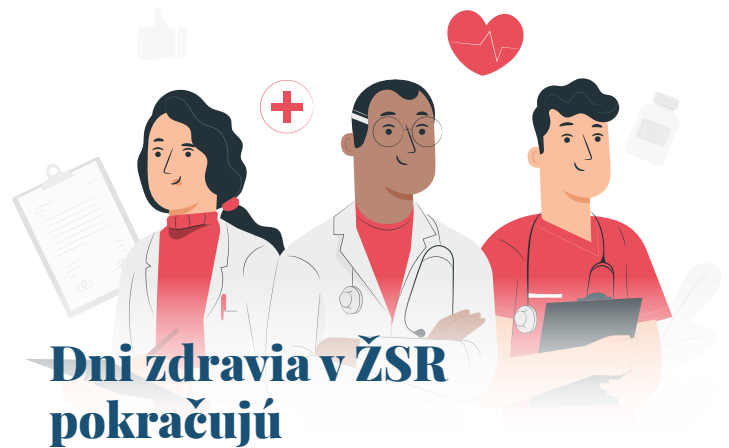
✦ MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNIC SLOVENSKEJ REPUBLIKY ✦

✦ 32. ROČNÍK | JÚL 2024



Obsah:

- 02 Dni zdravia v ŽSR pokračujú
- 03 Prevádzková prémie dostala reálne kontúry
- 04 Generálni riaditelia európskych železníc vyzývajú na zmeny
- 06 Zoznámte sa s pracoviskami: Hlbší pohľad na riadenie ľudských zdrojov a organizáciu práce
- 09 Zamestnanci GR ŽSR darovali krv pre 87 pacientov
- 10 ŽSR uviedli do prevádzky 1. prestupný terminál v Bratislave
- 12 Letný tábor železničných youtuberov 2024
- 14 Výstavba trate Banská Bystrica — Dolná Štubňa, jej zničenie a rekonštrukcia (1936 — 1946) ČASŤ IV
- 16 Vrtochy počasia potrápili železnicu
- 18 Infrabel postupuje na novej trati medzi Gentom a Bruggami
- 19 Inzercia
- 20 Oznamy
- 21 Škôlkari na návšteve v ŽST Trnava
- 22 Križovka
- 23 Tragédia pri Nových Zámkoch



Dni zdravia v ŽSR pokračujú

V júli sme pokračovali Dňom zdravia v Trnave, ktorý bol zameraný na prevenciu a opäť poskytoval zamestnancom bezplatné zdravotnícke vyšetrenia a poradenské služby. V stredu 3. júla využilo túto možnosť v Trnave 62 zamestnancov.

AUTOR: (red), ILUSTRÁCIA: freepik.com

BRATISLAVA — Zamestnanci mali opäť príležitosť skontrolovať si znamienka, zmerať krvný tlak či hladinu glukózy. Počas vyšetrení mohli využiť aj bezplatné poradenstvo, ktoré im pomôže včas predchádzať hypertenzii, vysokému cholesterolu alebo odhaliť cukrovku. Ak zdravotníci namerali vyššie hodnoty alebo sa objavili pochybnosti, meranie sa zopakovalo k spokojnosti zamestnancov aj zdravotníkov.

Deň zdravia je benefitom, ktorý ŽSR ponúkajú svojim zamestnancom, pretože starostlivosť o zdravie prostredníctvom prevencie a včasnej diagnostiky je kľúčová. Veríme, že tento druh prevencie inšpiruje našich zamestnancov na pravidelné lekárske prehliadky a väčší záujem o svoje zdravie.

Personálne zmeny

Generálny riaditeľ Železníc Slovenskej republiky Alexander Sako:

- 3. 7. 2024 odvolal z funkcie námestníka generálneho riaditeľa pre ľudské zdroje Pavla Komarňanského,
- 4. 7. 2024 poveril výkonom funkcie námestníka generálneho riaditeľa pre ľudské zdroje Petra Blaha.

NA OBÁLKE: Prvý terminál integrovanej osobnej prepravy v Bratislave. **TITULNÁ SNÍMKA:** Beáta Balga



Prevádzková prémie dostala reálne kontúry

V utorok 9. júla 2024 bol zmluvnými stranami podpísaný Dodatok č. 11 Kolektívnej zmluvy ŽSR 2021 — 2023 (ďalej len KZ). Schválením tohto dodatku bol splnený záväzok, ktorý vyplýval z Dodatku č. 10 KZ, v ktorom sa zamestnávateľ spolu so zástupcami OZŽ zaviazali pripraviť spoločne v odborných komisiách podmienky na poskytovanie prevádzkovej prémie zamestnancom.

AUTOR: O 510, (red), ILUSTRÁCIA: freepik.com

BRATISLAVA — Základom prevádzkovej prémie bolo určenie objektívnych merateľných kritérií, podľa ktorých bude zamestnancom priznaná. Špecificky pre úseky riadenia dopravy, železničných tratí a stavieb, oznamovacej a zabezpečovacej techniky, elektrotechniky a energetiky a mostného obvodu. Prevádzková prémie je určená pre zamestnancov vybraných prevádzkových typových pozícií, ktoré sú uvedené v prílohe 2.1 Smernice pre odmeňovanie zamestnancov ŽSR.

Prevádzková prémie sa bude v roku 2024 vyhodnocovať v trojmesačných intervaloch (jún až august a september až november), a teda vyplatená bude so mzdou za ďalší mesiac po ukončení hodnotiaceho obdobia. To znamená so mzdou za mesiac september uvidíte prevádzkovú

prémii v októbrovom výplatnom termíne a so mzdou za mesiac december v januárovom výplatnom termíne. Pre celkovú sumu prevádzkovej prémie bol v roku 2024 vyčlenený finančný objem v rozsahu 4,2 % tarifných miezd vybraných prevádzkových typových pozícií podľa rozpisu plánovaných miest.

V súlade s Dodatkom č. 10 a 11 KZ bude prevádzková prémie poskytovaná od 1. júna 2024. Zároveň podľa predošlej dohody zamestnávateľ zabezpečí s účinnosťou od 1. 7. aj zvýšenie tarifnej mzdy všetkých zamestnancov o 3 %.

Keďže každá pozícia má merateľné ukazovatele prevádzkovej prémie rôzne, konkrétne si ich k svojej typovej pozícii prečítate na intranete.



Generálni riaditelia európskych železníc vyzývajú na zmeny

Generálny riaditeľ ŽSR Alexander Sako sa v dňoch 5. a 6. júla 2024 zúčastnil v Budapešti na samite generálnych riaditeľov železníc EÚ, ktorý pri príležitosti maďarského predsedníctva v Rade EÚ zorganizoval generálny riaditeľ MÁV Zoltán Pafféri.

AUTOR: O 210, (red)

BUDAPEŠŤ — Pracovný program stretnutia generálnych riaditeľov a vedenia CER v Bruseli sa niesol v duchu vzájomného informovania sa o situácii financovania prevádzky a rozvoja jednotlivých železničných infraštruktúr naprieč Európou. Jedným zo spoločných cieľov vedení železníc v Európskej únii je vytvoriť spoločný tlak na národné parlamenty,

Európsky parlament a Európsku komisiu, aby sa začali problémy železníc reálne riešiť.

Generálny riaditeľ ŽSR informoval o situácii na Slovensku a zdôraznil, že: „Až vtedy si začneme niečo vážiť, keď to stratíme. My už železnicu, žiaľ, strácame. Služby železníc musia byť atraktívne a konkurencieschopné,

pričom na Slovensku nielen oproti iným módom dopravy, ale aj oproti zahraničiu. Pokiaľ sa však celkovo v Európe nespamätáme a nepozdvihneme stav železničnej infraštruktúry, bude negatívny vývoj smerom k degradácii naďalej pokračovať.“

Na uvedenom sa zhodli všetci zúčastnení generálni riaditelia a vrcholom stretnutia bolo schválenie Budapeštianskej deklarácie o zabezpečení potrebného financovania na nasledujúce obdobia.

Už takmer dve storočia zohráva železnica v moderných ekonomikách dôležitú úlohu pri spájaní ľudí a miest, zabezpečovaní kontinuity tokov nákladnej a osobnej dopravy a bezpečnosti dodávok v rámci súčasnej EÚ i mimo nej.

Pokiaľ sa však celkovo v Európe nespamätáme a nepozdvihneme stav železničnej infraštruktúry, bude negatívny vývoj smerom k degradácii naďalej pokračovať.

V súčasnosti je železnica kľúčovým prvkom mobility a globálnych logistických reťazcov a bude aj naďalej stredobodom rozvoja budúcej mobility v Európe. Existuje na to niekoľko dôvodov.

- Železnice majú mimoriadne environmentálne vlastnosti a zohrávajú dôležitú úlohu pri dekarbonizácii odvetvia dopravy.
- Železnice sú energeticky najefektívnejším druhom dopravy a prispievajú k energetickej bezpečnosti Európy.
- Železnice ako druh hromadnej dopravy môžu prepravovať veľké objemy tovaru a cestujúcich na dlhé vzdialenosti a poskytovať spoľahlivú mobilitu v husto obývaných a preťažených oblastiach, čím prispievajú k sociálnoekonomickej súdržnosti.
- Železničná infraštruktúra využíva menej priestoru v porovnaní s cestnou infraštruktúrou, poskytuje nízke emisie hluku a najvyššie bezpečnostné štandardy.
- Železnice sa ukázali ako veľmi efektívny príjemca finančných prostriedkov EÚ vo všetkých členských štátoch a jeden z najväčších investorov na kontinente.

Napriek týmto výhodám predstavuje rýchly prechod na železničnú osobnú a nákladnú dopravu skutočnú výzvu. Tvorcovia politik EÚ budú musieť v prvom rade zabezpečiť ambicioznejší, stabilnejší, predvídateľnejší, transparentnejší a dlhodobejší finančný rámec, ktorý by podporil dôležitú úlohu železníc pri dosahovaní cieľov dekarbonizácie definovaných v politikách EÚ v oblasti dopravy a klímy.

Len potrebné investície do železničných tratí v rámci realizácie základnej siete TEN-T do roku 2030 sa odhadujú na 500 miliárd eur. Neoddeliteľnou súčasťou politiky TEN-T je aj rozvoj európskej vysokorychlostnej železničnej siete (HSR), ktorej cieľom je spojiť hlavné mestá, veľké mestá, mestské uzly a letiská a podporiť rozvoj medzinárodných služieb osobnej dopravy.

V každom prípade verejné financovanie je a zostane hlavným zdrojom financovania železničnej infraštruktúry. Pokiaľ ide o verejné financovanie, členský štát by mal manažérovi infraštruktúry poskytnúť stabilné a včas oznámené viacročné financovanie údržby, obnovy a novej výstavby železničnej infraštruktúry na obdobie najmenej 5 rokov. Výška zdrojov, ktoré má manažér infraštruktúry ročne k dispozícii, by mala byť pre manažéra infraštruktúry transparentná.

Zapojenie súkromného financovania by mohlo poskytnúť ďalšie zdroje. Poskytnutie vhodných podmienok na zapojenie súkromného dlhového kapitálu môže byť preto v určitých prípadoch nápomocné, najmä v členských štátoch, v ktorých nie je možné ďalej zvyšovať verejné zdroje, aby sa dosiahli ambície stanovené pre železničnú infraštruktúru v nasledujúcich rokoch. V situácii, keď štát naďalej financuje investície, ktoré sa majú uskutočniť, by zapojenie súkromného dlhového kapitálu mohlo skutočne zlepšiť riadenie finančných tokov do železničného systému, čím by sa časom zmiernili finančné záväzky štátu.

Ďalší viacročný finančný rámec bude mať zásadný význam na zabezpečenie budúcnosti európskych železníc a bude musieť byť rozšírený, ak má byť dostatočný na financovanie ambícií stanovených v mnohých politických dokumentoch, ako je stratégia EÚ pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu alebo nové nariadenie o TEN-T.



Zoznámte sa s pracoviskami:

Hlbší pohľad na riadenie ľudských zdrojov a organizáciu práce

V júlovom čísle Železničného Semaforu si predstavíme činnosť odborov, ktoré spadajú pod úsek námestníka GR pre ľudské zdroje, ktorým je dočasne poverený Peter Blaho. Predstavia sa nám Odbor riadenia ľudských zdrojov a Odbor organizácie a riadenia. Na otázky nám odpovedali riaditelia oslovených odborov.

AUTOR: O 510, O 530, (red), SNÍMKA: unsplash.com/@headwayio

Odbor riadenia ľudských zdrojov (O 510)

Riaditeľom Odboru riadenia ľudských zdrojov je Miroslav Šimko. Odbor riadenia ľudských zdrojov je členený na 3 oddelenia a do jeho riadiacej pôsobnosti spadá 5 účelových stredísk ŽSR — regionálnych pracovísk ľudských zdrojov (v Bratislave, Trnave, Žiline, vo Zvolene a v Košiciach).

Oddelenie personálneho riadenia v rámci svojej pôsobnosti metodicky riadi proces

personálneho riadenia, ktorý zahŕňa personálnu prácu so zamestnancami (od vyhľadávania uchádzačov v rámci externého a interného trhu práce, realizáciu výberových konaní, administráciu prijímacích konaní, zaradenie novoprijatých zamestnancov do pracovného procesu, zmeny pracovných zmlúv, zvyšovanie a prehľbovanie kvalifikácie zamestnancov, ako aj komplexný proces činností súvisiacich s odchodom zamestnancov).

Okrem personálnej práce so zamestnancami metodicky riadi vnútroštátne a zahraničné cestovné výhody, ako aj oblasť zdravotnej politiky a pracovných podmienok zamestnancov. V rámci zabezpečovania uvedených činností komunikuje s odborovými organizáciami, orgánmi štátnej správy, so Sociálnou poisťovňou a zdravotnými poisťovňami.

Oddelenie odmeňovania a kolektívneho vyjednávania nastavuje a metodicky riadi systém odmeňovania zamestnancov, riadi vzťahy so zástupcami odborových organizácií a zabezpečuje sociálny dialóg. Ďalej zabezpečuje sociálny program ŽSR, do ktorého patrí spracovanie požiadaviek na príspevky zo sociálneho fondu ŽSR, metodicky riadi poskytovanie rekondičných pobytov pre vybrané prevádzkové profesie, zabezpečovanie nárokovateľnosti zamestnancov na rovnošatu a osobné ochranné pracovné prostriedky.

Oddelenie vzdelávania a rozvoja zamestnancov metodicky usmerňuje odborné vzdelávanie na získanie odborných spôsobilostí ŽSR v zmysle Predpisu — Z 3. Ďalšou oblasťou je riešenie vzdelávania vo vzťahu k externému prostrediu, predovšetkým k partnerským školám, žiakom a študentom, ktorí majú so ŽSR uzatvorenú učebnú alebo štipendijnú zmluvu, prípadne zmluvu o poskytnutí praktického vyučovania.

Čo je z hľadiska odborovej agendy najťažšie alebo najkomplikovanejšie spracovať?

Z hľadiska agendy O 510 je legislatívou stanovených veľa oblastí, ktoré podliehajú sociálnemu dialógu so zástupcami zamestnancov. Ide teda o hľadanie konsenzu medzi možnosťami ŽSR a požiadavkami zástupcov zamestnancov.

Aké sú ciele vášho odboru na najbližšie obdobie?

Na nastávajúce obdobie je cieľom O 510 popri personálnej činnosti a pracovnoprávnej agende zamerať sa vo väčšej miere na riadenie a rozvoj ľudských zdrojov a zavedenie nových agend. Rovnako je cieľom zdefinovať aktívnejšiu zahraničnú spoluprácu v rámci ĽZ v zmysle výmeny „best practices“ a, samozrejme, zdefinovať strategické ciele pre oblasť ĽZ.

Cieľom je vytvoriť zo ŽSR zamestnávateľa, ktorý bude atraktívny a konkurencieschopný na prilákanie kvalifikovanej pracovnej sily a na druhej strane vytvoriť súčasným zamestnancom také pracovné podmienky, ktoré by ich zastabilizovali v zotrvaní v ŽSR.

V rámci odmeňovania je ambíciou vedenia ŽSR klásť väčší dôraz na odmeňovanie na základe jasne stanovených ukazovateľov a ich vyhodnocovania.

Aké projekty a úlohy sú aktuálne prioritou?

V zmysle akútnosti považujeme za najzávažnejší problém akútny nedostatok prevádzkových zamestnancov v bratislavskom a trnavskom regióne, najmä v typových pozíciách výpravca, návestný majster, elektromontér, posunovač, a s tým súvisiaci problém so zabezpečením plynulosti železničnej prevádzky.

Prioritou je prijímať opatrenia, ktoré by okamžite smerovali k zabezpečeniu plynulosti železničnej prevádzky, pretože pri vysokom podstave zamestnancov v prevádzkových typových pozíciách bude náročné zvládnuť v prevádzke dovolenkové obdobie.

V rámci vzdelávania ide o prípravu konceptu manažérskej akadémie po vzore českých kolegov zo Správy železníc, štátni organizace, ktorej podstatou je zabezpečenie kontinuity v riadení a príprava a výchova stredného manažmentu.

Ďalej sa pripravuje školenie inštruktorov duálneho vzdelávania, uzatvárajú sa nové Rámcové zmluvy o vzájomnej spolupráci so strednými školami, pripravuje sa Smernica pre vzdelávanie, ktorá bude súhrnným materiálom k vzdelávacím programom.

Taktiež aktuálne prebieha v spolupráci s Ústredím práce, sociálnych vecí a rodiny SR odborné vzdelávanie zamestnancov v rámci projektu Podpora rozvoja zručností zamestnancov.

Odbor organizácie a riadenia (O 530)

Riaditeľom Odboru organizácie a riadenia je Martin Kráľ. Odbor organizácie a riadenia GR ŽSR riadi a koordinuje realizáciu organizačných zmien v ŽSR, čiže každú zmenu organizačnej štruktúry alebo plánovaných miest vedených v rozpise plánovaných miest, alebo zmenu ustanovení organizačného poriadku. Spracováva analýzy a poskytuje konzultačnú podporu v rámci ŽSR v oblasti organizačného usporiadania, zlepšovania procesov a merania ich výkonnosti. Metodicky riadi modelovanie procesov, vytvára a spravuje procesný model ŽSR. Spracováva metodiku riadenia biznis projektov, projektov KIS, a v týchto projektoch poskytuje metodické riadenie a konzultačnú podporu pre manažéra projektu a administrátora projektu. Eviduje informácie o zavedených systémoch manažérstva kvality a certifikátoch v ŽSR. Spracováva stanovisko na zavedenie alebo zrušenie systému kvality v ŽSR. Zabezpečuje správu Katalógu typových pozícií ŽSR z pohľadu typov a popisov pracovných pozícií. Odbor metodicky riadi a nastavuje systém interných riadiacich aktov (ďalej len „IRA“), taktiež posudzuje návrhy IRA a vydáva okrem vlastných IRA aj niektoré základné organizačné normy, najmä organizačné poriadky.

Čo je z hľadiska odborovej agendy najťažšie alebo najkomplikovanejšie spracovať?

V rámci agendy spracovania procesných modelov je náročné udržiavať aktuálne informácie v procesnom modeli. Uvedené vyplýva napríklad z dôvodu častých organizačných zmien, nie vždy jednoznačne určených postupov, pracovnej vyťaženia zamestnancov, ktorí zodpovedajú za aktuálnosť procesných modelov. Taktiež pri zázname procesných modelov nie je jednoduché udržiavať efektívnu komunikáciu so zamestnancom, ktorý informácie

poskytuje tak, aby záznam informácií bol efektívny a netrval neprímerane dlho. V oblasti návrhov a implementácií zlepšení sa nie vždy stretávame s pochopením pri presadzovaní zmien, čo zavádzanie vnútroorganizačných zmien výrazne predlžuje a komplikuje.

Aké sú ciele vášho odboru na najbližšie obdobie?

V oblasti procesov máme za cieľ pokračovať v aktualizácii procesného modelu podľa potrieb a požiadaviek vedenia ŽSR. Taktiež chceme vydať smernicu pre správu modelov procesov na ŽSR, ktorá bude reflektovať nové potreby v oblasti riadenia procesov a funkcionality aktualizovaného softvéru na prehládanie procesov. V rámci oblasti zlepšovania procesov, získavania analytických dát a merania výkonnosti budeme pokračovať v rozšírení EDH aj na ďalšie typy pracovísk SMSÚ ŽTS. Samozrejme, v rámci svojich kompetencií a zodpovedností budeme naďalej aktívne spolupracovať v už prebiehajúcich projektoch (09/2019 Národná implementácia TTR v SR, 02/2019 Investičný controlling a reporting, 03/2021 Nastavenie interných podmienok na maximalizáciu externých tržieb ŽSR (mimo hlavnú činnosť), 15/2017 Nový model riadenia DPaM, 01/2019 Zvýšenie automatizácie plánovacích procesov).

Aktuálne pripravujeme nový zámer projektu Šandardizácia výkonných pracovísk SMSÚ OZT.

V oblasti KTP je hlavným cieľom postupné pretvorenie KTP na dokument, ktorý presne vymedzuje a určuje možnosti zaraďovania zamestnancov do jednotlivých typových pozícií podľa konkrétne určených kritérií a kľúčových atribútov vykonávanej pracovnej činnosti.

Aké projekty a úlohy sú aktuálne prioritou?

Aktuálne dokončujeme implementáciu informačného systému elektronická denná hlásenka (EDH) na pracoviskách SMSÚ ŽTS TO. Uvedený systém výrazne zefektívnil zadávanie údajov o výkonoch, ktoré exportuje ďalej do informačných systémov EDOS a SAP. EDH taktiež poskytuje dôležité informácie na podporu spracovania dochádzky a príplatkov. V júni tohto roka vstúpilo do ostrej prevádzky všetkých 18 pracovísk SMSÚ ŽTS TO. Implementácia EDH bude zdokumentovaná spracovaním správy z implementácie, ktorá ma byť predložená na rokovanie vedenia ŽSR v septembri 2024. Taktiež už aktuálne pracujeme na rozšírení EDH aj na ďalšie typy pracovísk SMSÚ.



Zamestnanci GR ŽSR darovali krv pre 87 pacientov

Darovanie krvi v GR ŽSR má svoju niekoľťkoročnú tradíciu a je symbolom ľudskosti, solidarity, spolupatričnosti, kolegiálnosti a odvahy pomôcť tam, kde iní nemôžu. V piatok 19. júla sa v priestoroch zasadačky č. 2 uskutočnilo už tohtoročné druhé darovanie krvi.

AUTOR: Lucia Lizáková SNÍMKA: Denis Dymo

BRATISLAVA — Odber sa konal už štandardne v spolupráci s Národnou transfúznou službou Slovenskej republiky a z 37 registrovaných darcov napokon darovalo krv 29 ľudí. „Vážime si, že máme v ŽSR ľudí, ktorí neváhajú pomôcť tým, ktorí to potrebujú. Ide o prejav nesebeckosti a zároveň odvahy darovať kúsok zo seba, aby pomohli druhým, a to je skutočne obdivuhodné,“ zhrnula organizátorka Dominika Jemalová.

Od darcov sa tento mesiac podarilo získať približne 13 litrov krvi, čo pomôže až 87 pacientom. Najčastejším dôvodom vylúčenia z odberu, aj tentoraz, bola znížená hodnota hemoglobínu.

Tešíme sa na ďalšie darovanie, ktoré sa uskutoční 29. novembra 2024. Ďakujeme všetkým, ktorí sa zúčastnili a podporili túto ušľachtilú akciu.



ŽSR uviedli do prevádzky

1. prestupný terminál v Bratislave

Nová železničná zastávka Bratislava-Vrakuňa je od 2. júla 2024 súčasťou integrovaného dopravného systému (IDS) na území Bratislavského samosprávneho kraja. Cestovanie v Bratislave je tak efektívnejšie, pohodlnejšie, jednoduchšie a ekologickejšie.

AUTOR: Lucia Lizáková, SNÍMKY: Beáta Balga

BRATISLAVA — Železnice Slovenskej republiky vybudovali prvý prestupný terminál osobnej prepravy medzi vlakovou a autobusovou stanicou. V roku 2022 podpísali Železnice Slovenskej republiky Zmluvu o dielo so zhotoviteľom stavby TSS GRADE, ktorej predmetom bolo naprojektovanie a zrealizovanie stavby s názvom „ŽSR, Terminály integrovanej osobnej prepravy v Bratislave, úsek Devínska Nová Ves

— Bratislava hlavná stanica — Podunajské Biskupice, TIOP č. 7 Bratislava-Vrakuňa“. Celková hodnota diela je 3,9 milióna eur a je spolufinancované z prostriedkov Európskej únie, a to z Programu Slovensko (PSK).

Terminál integrovanej osobnej prepravy Vrakuňa je situovaný na železničnej trati Bratislava — Komárno. V rámci stavby sa vybuďovala nová železničná



zastávka, ktorá je umiestnená pri trolebusovom obratisku na ulici Čiližská, čo je z hľadiska polohy TIOP-u obrovskou výhodou a pre cestujúcich ponúka významnú časovú úsporu pri presunoch.

Železničnú zastávku tvorí jednostranné nástupište s dvomi prístreškami pre cestujúcich s rozmermi 8×21 m a $8 \times 24,4$ m s príslušným mobiliárom, ako sú smetné koše a lavičky. Súčasťou prístreškov pre cestujúcich sú aj stojiská na bicykle s prístupom pre imobilných cestujúcich. Samozrejmosťou je vybavenie zastávky informačnými tabuľami, ktoré poskytujú informácie o aktuálnych spojoch.

Podstatou terminálov je zjednodušenie prestupnosti cestujúcej verejnosti z jedného druhu hromadnej dopravy na iný druh ekologickej dopravy. TIOP Bratislava-Vrakuňa v sebe skĺbil možnosť prestupu zo železničnej dopravy na mestskú hromadnú dopravu. Napriek tomu, pre absenciu Dohody o spolupráci medzi Magistrátom mesta Bratislava a ŽSR, ktorú železnice potrebujú na dokončenie častí TIOP-u súvisiacich s mestskou infraštruktúrou, nie je možné zhotoviteľovi stavby realizovať práce na zastávkach MHD, prístreškoch pre cestujúcich ani na chodníkoch. Všetky tieto stavebné objekty boli súčasťou stavby TIOP. Železnice Slovenskej republiky vykonali všetky možné a dostupné kroky, aby mohli verejnosti sprístupniť aspoň železničnú časť TIOP-u vo Vrakuňi.

Podstatou terminálov je zjednodušenie prestupnosti cestujúcej verejnosti z jedného druhu hromadnej dopravy na iný druh ekologickej dopravy.

Nová železničná zastávka Bratislava-Vrakuňa tak od 2. júla 2024 dopĺňa integrovaný dopravný systém v Bratislavskom samosprávnom kraji.

Prvý terminál integrovanej osobnej prepravy v Bratislave TIOP Vrakuňa prispeje k zatraktívneniu železničnej osobnej prepravy a bude pozitívnou konkurenciou k individuálnej automobilovej doprave v rámci hlavného mesta Bratislava, pretože znížením individuálnej automobilovej dopravy príde k odľahčeniu cestných trás a k zníženiu hlukového, ako aj emisného smogu.





Letný tábor železničných youtuberov 2024

Železnice Slovenskej republiky v spolupráci s organizáciou FISAIC zorganizovali 7. ročník Letného tábora železničných youtuberov, ktorý sa konal od 11. do 14. júla v areáli SIP Strečno. Tento rok tábor prilákal 50 detí vo veku od šesť do desať rokov, ktoré čakal program plný zábavy, vzdelávania a nových technológií.

AUTOR: Lucia Lizáková, SNÍMKY: Dominika Jemalová

STREČNO — Organizátori tento rok opäť posunuli prípravu tábora dopredu a deťom pripravili špeciálne tvorivé dielne s indiánskou tematikou, ktoré vyvrcholili nezabudnuteľným Indiánskym dňom. Tvorivé dielne boli kreatívnou aktivitou, ktorú deti zdieľali so svojimi rodičmi. „Snažili sme sa pre deti pripraviť pestrý program, ktorý sa stretol s priaznivým ohlasom. Musíme pochváliť aj rodičov, ktorí usilovne deťom pomáhali pri príprave na Indiánsky deň. Veľmi pozitívne hodnotíme práve to, že sme s rodinnými tímami strávili čas spoločne v prírode a mobilné telefóny mali len sprievodnú úlohu,“ spomína organizátorka Letného tábora železničných youtuberov Soňa Kubincová.

Jednou z ďalších zaujímavých aktivít bola príprava železničného príbehu z pohľadu detí, ktorý bol inšpirovaný knižkou Želkova škôlka. Deti mali za úlohu vymyslieť svoj vlastný príbeh, ktorý potom prezentovali ostatným kamarátom z tábora. Tieto aktivity podporili nielen detskú kreativitu, ale aj schopnosť tímovej práce. „Deti nás milo prekvapili svojou kreativitou a fantáziou a zároveň sa pritom lepšie spoznali,“ doplnila Kubincová.

Každoročne dávajú organizátori priestor aj prednáškam, ktoré by deti zaujali. Tento rok si prednášku pre deti pripravil Tomáš Barantál a témou bola bezpečnosť na železnici. Deti sa dozvedeli o základných pravidlách bezpečnosti, o tom, ako sa majú správať

na železničných staniciach, priecestiach a všeobecne v blízkosti koľají. Prednáška deťom priblížila aj základné typové pozície na železnici, čo deťom umožnilo lepšie pochopiť nielen prácu, ale aj základné pravidlá správania sa na železnici.

Súčasťou programu bolo aj dovoliť deťom nahliadnuť do sveta točenia a úpravy videa na účely reklamy, s čím pomohol mladým nádejným youtuberom Ladislav Munk. Deti tak pričuchli nielen k tvorbe svojho vlastného reklamného videa, strihu a postprodukciu, ale aj k základným princípom reklamy a videotvorby. Táto aktivita podporila ich mediálnu gramotnosť a povedomie o fungovaní digitálnych médií. Okrem tvorby videí si deti mohli vypočuť aj prednášku o dronoch s ukážkou, ako ich používať. Deti získali povedomie o tom, ako sa dron ovláda, aké sú jeho možnosti a ako ho môžu využiť pri tvorbe videí či monitoringu železničných tratí. Niektoré z detí si mohli dokonca vyskúšať ovládanie drona pod dohľadom skúseného inštruktora.

Letný tábor železničných youtuberov bol aj tento rok mimoriadne úspešný. Deti odišli domov plné zážitkov, nových vedomostí a inšpirácie. Organizátori dúfajú, že tieto zážitky podporia záujem detí o železniciu a technológiu a že sa niektorí z nich v budúcnosti rozhodnú pre kariéru v tomto dynamickom odvetví.





Výstavba trate

Banská Bystrica — Dolná Štubňa

jej zničenie a rekonštrukcia
(1936 — 1946) ČASŤ IV

Júlové číslo Železničného Semaforu pokračuje v seriáli o histórii trate Banská Bystrica — Dolná Štubňa. V tejto časti si prejdeme stavebniny, personálne a sociálne veci, ale aj to, aké počasie počas výstavby vládlo.

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

BRATISLAVA — Na výstavbu trate bolo potrebné zabezpečiť dostatok stavebného materiálu, ako je kameň či drevo. Výhodou je, ak sa tento materiál nachádza v blízkosti stavby, preto sa pri trati zakladali lomy. Celkovo sa pripravovalo 14 lomov, avšak nakoniec sa ukázalo, že nie všetky mali dostatok kvalitného materiálu.

Kameň lepšej kvality dodávali andezitové lomy „Steinhürdel“, „Nad Inšpektorskou“ a čiastočne aj lom „Prašnica“. Pre nedostatok vhodného kameňa ho bolo potrebné dovážať zo vzdialených lomov.

Dovážať drevo nebolo potrebné, pretože sa zadovážilo z blízkych hôr a rezivo z okolitých píl. Na celej trati sa spotrebovalo 44 000 m³ guľatiny a 41 000 m³ reziva. Železa sa spotrebovalo celkovo 18 579 q — okrem železničného zvršku. Celková spotreba cementu bola 576 000 q a pre práce v zimnom období sa použilo 3 500 q bauxitcementu (1 q (metrický cent) — 100 kg).

Železnica prechádzajúca horským krajom má veľa prírodných prekážok a jej stavba si preto vyžaduje značné množstvo zemských presunov. Priemerný pohyb zemín na 1 km celej trate je až 77 300 m³, čo bolo najviac z posledného obdobia stavaných železníc.

Rozpojovanie hornín sa vykonávalo ručne, avšak v skalných zárezoch sa používali pneumatické kladivá. Rozpojený materiál sa odvážal v preklopných plechových vozíkoch s obsahom 0,75 až 1,00 m³ alebo v drevených, s obsahom 1,5 až 2,00 m³. Rozvážali sa parnými, benzínovými a naftovými lokomotívami.

Personálne a sociálne veci

Najvyšší stav robotníkov na výstavbe trate bol v roku 1938, a to 12 339 robotníkov. V tuneloch bol najvyšší stav 5 701. Zamestnaných bolo celkovo iba 38 cudzincov. Pracovný čas bol 8-hodinový. Mzdy boli dohodnuté v kolektívnej zmluve z 2. 9. 1936, ktorá mala platiť až do ukončenia stavebných prác, avšak vzhľadom na zmenené politické pomery bola uzatvorená nová kolektívna zmluva z 1. 6. 1940.

Mzda sa pohybovala v rozmedzí od 1,70 Ks pre poslíčkov a nosičov vody až po 4,70 Ks pre mínerov, murárov a tesárov.

Robotníci boli ubytovaní v susedných obciach. Pre odľahlé pracoviská, ako tunely či kameňolomy, boli postavené baraky pre 50 — 100 ľudí. Celkovo bolo postavených 220 barakov, z toho 118 nákladom podnikateľských firiem a 102 nákladom stavebníka. Robotníci sa stravovali v jedálňach a okrem toho si varili v 6 kuchyniach. Všetky robotnícke kolónie mali zavedenú pitnú vodu. Pre pracovníkov v tuneloch boli k dispozícii nepremokavé obleky, ktoré sa sušili v siedmich sušiarňach.

V Banskej Bystrici bol vybudovaný infekčný pavilón. Na poskytovanie prvej pomoci a lekárskej starostlivosti bolo na odľahlých úsekoch zriadených 5 sanitných miestností, ktoré boli vybavené obväzmi a najpoužívanejšími liekmi. Ťažko chorí a zranení boli prevážaní tromi sanitnými autami do nemocníc buď v Banskej Bystrici, alebo do Turčianskeho sv. Martina.

Pre deti zamestnancov boli vybudované 2 školy s vyučovacím jazykom slovenským. Jedna škola bola v Bartoške a druhá v Hornom Harmanci. Pre zamestnancov bola k dispozícii putovná knižnica s 1 129 zväzkami.

Ranení sa odvážali do nemocníc v Banskej Bystrici a Turčianskom Sv. Martine. Na stavbe došlo k 2 266 úrazom, z toho bolo 492 ťažkých a 35 smrteľných.

Počasie

Počasie malo vplyv na počet pracovných dní v roku. Na výstavbe trate sa nedá pracovať za každého počasia. V zimnom období sa pre nepriaznivé počasia nepracovalo v rokoch 1937/38 — 110 dní, 1938/39 — 107 dní a v zime 1939/40 — 114 dní. Pre dažď sa v roku 1937 nepracovalo 43 dní, v roku 1938 — 32 dní, 1939 — 24 dní a v roku 1940 (do septembra) — 62 dní.

Maximálna denná teplota bola v auguste 1938 a to 34 °C, minimálna v januári 1940, a to -31 °C. Za tuhej zimy v roku 1939/40 klesla teplota aj v dlhých tuneloch pod bod mrazu, minimálna teplota -16 °C bola nameraná v tuneli č. 8a. Maximum denných zrážok bolo 30. 5. 1940, a to 48,5 mm. Najvyšší stav snehu bol v roku 1937, a to 99 cm, v ostatných rokoch to bolo v roku 1938 — 69 cm, v roku 1939 — 45 cm a v roku 1940 — 84 cm.

Vrtochy počasia potrápili železnicu

ŽSR sa aj tento rok stretávajú s viacerými výzvami, ktoré prináša nepriaznivé počasie. Mesiac júl bol obzvlášť náročný, pretože výrazné výkyvy počasia spôsobili množstvo incidentov, ktoré ovplyvnili prevádzku na viacerých tratiach. Prinášame prehľad tých najdôležitejších udalostí, ktoré vznikli následkom extrémne vysokých teplôt alebo silných búrok.

AUTOR: Denis Dymo, SNÍMKY: ŽSR, unsplash.com/@wistomsin

8. júl

Moldava nad Bodvou — Výh. Drienovec: rušňovodič vlaku R 920 ohlásil vybočenie koľaje, čo viedlo k prerušeniu dopravy medzi Moldavou nad Bodvou a Turňou nad Bodvou od 16.00 do 19.13 hod. Po kontrole bola trať opäť zjazdná, ale s obmedzením rýchlosti na 10 km/h.

Mníšek nad Hnilcom: pri návrate vlaku Os 7422 nahlásil rušňovodič naplavenie a podmytie koľaje za vchodovým návěstidlom. Následná kontrola potvrdila podmytú lôžku, čo viedlo k vylúčeniu traťovej koľaje medzi Mníškom nad Hnilcom a Švedlárom od 18.20 h. dňa 8. 7. do 17.50 h. dňa 9. 7. Po obnovení prevádzky bolo zavedené POTR 30 km/h.

9. júl

Nové Košariská — Podunajské Biskupice: traťmajster zistil vybočenie koľaje, čo si vyžiadalo neplánovanú výluku a zavedenie náhradnej autobusovej dopravy (NAD). Po obnovení prevádzky bola zavedená POTR 30 km/h.

12. júl

Sereď — Trnava a Ivanka pri Nitre — Nitra: výluka napätia a narazenie vlakov do spadnutých stromov po búrke.

Diviaky — Príbovce-Rakovo: vlak Os 7532 narazil do stroju, čo spôsobilo neplánovanú výluku.

Bánov — Nové Zámky: po búrke došlo k narazeniu vlaku Os 5230 do stromu a následnej výluke.

Čadca — Čierne pri Čadci: strom na trakčnom vedení spôsobil neplánovanú výluku napätia.

Tvrdošovce — Palárikovo a Gbelce — Mužla: silné búrky v okolí Nových Zámok a Štúrova spôsobili značné škody na infraštruktúre. Počas večerných hodín došlo k poškodeniu trakčného vedenia. Na oboch úsekoch spadli polámané stromy na trať, čo viedlo k poškodeniu trakčného vedenia a podpier. Vďaka súčinnosti zamestnancov z úseku EE, ŽTS, a využitiu viacerých koľajových mechanizmov OTV z obvodu OR Trnava, sa v sobotu 13. 7. podarilo obnoviť prevádzku na úseku Palárikovo — Tvrdošovce po 2. koľaji o 16.16 h a na úseku Mužla — Gbelce po 2. koľaji o 21.40 h. Prvé traťové koľaje v oboch úsekoch zostávajú nezjazdné, pričom na nich aktuálne prebiehajú opravné práce a odstraňovanie spadnutých stromov, ktoré zasahujú do priechodného prierezu.

Dunajská Streda — Dolný Štál: popadané stromy po búrke spôsobili prerušenie dopravy a vyžiadali si pomoc (HaZZ).

Lovinobaňa — Kriváň: rušňovodič vlaku R 919 nahlásil podozrenie na vybočenie trate, ktoré sa potvrdilo. Výsledkom bola neplánovaná výluka od 14.35 do 20.31 hod., po ktorej bolo zavedené POTR 30 km/h.

Bajč — Nové Zámky: rušňovodič vlaku Os 4820 ohlásil vybočenie koľaje, čo viedlo k neplánovanej výluke od 15.00 do 22.29 h. Po obnovení prevádzky bola zavedená POTR 50 km/h.

13. júl

Trenčianska Turná — Mníchova Lehota: popadané stromy zasahujúce do priechodného prierezu koľaje spôsobili prerušenie dopravy.

14. júl

Spišská Belá — Podolíneč: vlak Os 8317 narazil do stromu, čo spôsobilo prerušenie dopravy takmer na 4 hodiny.

Medzilaborce — Medzilaborce št. hr.: po búrke boli zistené nahnuté konáre stromov zasahujúce do koľaje.

Sása-Pliešovce — Krupina: vlak Zr 11670 narazil do spadnutého stromu, čo poškodilo pluh na hnacom vozidle.

Kysak — Ličartovce: počas jazdy vlaku Os 8524 došlo k nárazu do stromu, čo poškodilo automatické spriahadlo a spôsobilo hodinové prerušenie dopravy.

Tieto incidenty jasne ukazujú, aké dôležité je venovať pozornosť údržbe a kontrole infraštruktúry, najmä počas obdobia nepriaznivého počasia. ŽSR aj naďalej pracujú na zlepšovaní infraštruktúry a zvyšovaní bezpečnosti.



Spišská Belá — Podolíneč



Gbelce — Mužla



Tyrdošovce — Palárikovo





Infrabel postupuje na novej trati medzi Gentom a Bruggami

Zlepšenie železničnej infraštruktúry medzi Gentom a Bruggami je čoraz naliehavé pre rastúci dopyt po osobnej aj nákladnej doprave v regióne. Vzhľadom na to, že po tejto trase prejde denne až 250 vlakov, je potrebná efektívnejšia a optimalizovaná železničná sieť. Infrabel preto stavia tretiu a štvrtú trať medzi Gentom a Bruggami.

ZDROJ & SNÍMKA: railtech.com

V súčasnosti zdieľajú nákladné a osobné vlaky rovnaké koľaje, čo spôsobuje meškania a zápchy, najmä počas rušných období, ako sú napríklad letné mesiace, keď cestovný ruch bude vrcholiť. Na uspokojenie tohto rastúceho dopytu po doprave a zlepšení efektívnosti prebiehajú práce na výstavbe tretej a štvrtej koľaje medzi Gentom a Bruggami. Vďaka tomuto rozšíreniu budú môcť vlaky premávať plynulejšie, pričom rýchle vlaky budú na stredných koľajach a pomalšie vlaky na vonkajších koľajach, čím sa zabráni rušeniu a umožní sa plynulejší dopravný tok.

Práce zahŕňajú výstavbu dvoch ďalších tratí medzi Gentom a Bruggami, pričom existujúce trate sa umiestnia medzi nové. Okrem toho sa vylepšuje 7 staníc pozdĺž trasy s modernizáciou platform, prístupových bodov, parkoviska pre bicykle a ďalších zariadení

v spolupráci s NMBS. Na úsekoch, kde vznikajú ďalšie koľaje, sa robia úpravy komunikácií, železničných zariadení a plotov s ohľadom na životné prostredie obyvateľov, prípadne vrátane protihlukových bariér.

Nedávno dokončené projekty zahŕňajú výstavbu nových okružných mostov a Snekpaai medzi Gentom a Landegemom, ako aj obnovu a reorganizáciu stanice Drongen. Na celej trase medzi Gentom a Bruggami boli vymenené všetky mimoúrovňové križovatky a obnovené a upravené mosty nad železničnou traťou. Okrem toho sa obnovilo a povýšilo okolie staníc Oostkamp, Maria-Aalter a Aalter. Financovanie týchto projektov je čiastočne podporované Európskou úniou, čím sa urobil významný krok k zlepšeniu železničnej infraštruktúry a podpore efektívnej a udržateľnej dopravy v regióne.

DOVOLENKA JE PREČ A VY BY STE
CHCELI EŠTE NIEČO ZAŽIŤ?

MÁME RIEŠENIE!

Zažite víkend v jednom z našich ubytovacích zariadení.
Navštívte Bratislavu, Strečno, Starý Smokovec alebo Košice.

Využite ponuku zamestnávateľa v rámci sociálneho programu ŽSR.
Zľavy aj pre držiteľov režijných preukazov.
Viac info na: ubytujsavevyhodne.sk



Pozvánka – Strahos 2024

Katedra železničného staviteľstva a traťového hospodárstva Stavebnej fakulty Žilinskej univerzity v Žiline v spolupráci s Výskumným a vývojovým ústavom železníc Žilina, OR Žilina a Generálnym riaditeľstvom ŽSR usporiada 2. a 3. októbra v Žiline 20. seminár traťového hospodárstva STRAHOS 2024.

Alžbeta Pultznerová
Katedra železničného staviteľstva a traťového hospodárstva Stavebná fakulta Žilinskej univerzity v Žiline

Univerzitná 8215/1,
010 26 Žilina

strahos2024@uniza.sk
+421 41 513 5813
svf.uniza.sk/kzsth

KUTNÁ HORA — Príspevky budú venované aktuálnym informáciám z oblastí:

- legislatívy a stratégie realizácie stavebnej činnosti v železničnom staviteľstve,
- modernizácie a rekonštrukcie železničných tratí a staníc,
- konštrukcií a konštrukčných prvkov zlepšujúcich spoľahlivosť a životnosť existujúcich a nových železničných tratí a staníc,

- organizácie výstavby, údržby a opráv železničných tratí a staníc.

Odborným garantom seminára je Libor Ižvolt, vedúci Katedry železničného staviteľstva a traťového hospodárstva Stavebnej fakulty UNIZA a Peter Blaho, námestník generálneho riaditeľa ŽSR pre prevádzku.

Aktuálne info o seminári môžete získať na kontaktnej adrese uvedenej vľavo.

Blahoželáme

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

Podakovanie

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

Spomíname



Príspevky do augustovej rubriky posielajte na zsemafor@zsr.sk do 12. augusta 2024.

Škôlkari na návšteve v ŽST Trnava

Deti z Materskej školy Borová mali nedávno jedinečnú príležitosť navštíviť ŽST Trnava.

AUTOR: Róbert Miškovič, (red), SNÍMKY: MŠ Borová

TRNAVA — Naši zamestnanci spolu s pánom prednostom ŽST Trnava pripravili pre deti bohatý program, ktorý ich nadchol a zaujal. Návšteva sa začala prezentáciou vo vozni, ktorý slúži ako malé múzeum a je odstavený pri nástupišti č. 4. Deti s učiteľkami mali možnosť dozvedieť sa viac o histórii a fungovaní železníc, čo ich veľmi zaujalo. Následne ich čakali rôzne aktivity v zasadačke ŽST Trnava (na veži). Deti si vyskúšali výrobu vlastnej výpravky,

vymaľovali omaľovánky so železničnou tematikou a hrali sa s drevenými vláčkami. Rozžiarené očka a úsmevy na tvárach detí hovorili za všetko.

Na pamiatku si odniesli drobné darčeky od Odboru komunikácie a marketingu a Odboru riadenia ľudských zdrojov GR ŽSR. Táto návšteva určite zanechala v deťoch nezabudnuteľné spomienky a emócie, a možno medzi nimi vyrastú aj budúci železničari.



V cukrárni sa prihovoril návštevník majiteľke: - Pani, tie vaše zákusky sú otrasné! - Čo si to dovoľujete, mladý muž? Ja som robila zákusky, keď ste vy ešte neboli na svete! - Hmm, v poriadku. Potom tajnička. ...			Pomôcky: Abás, Apo, orka	staršia značka žiletiek	orgány sluchu	rádium (zn.)	trochu, máličko	Pomôcky: argal, Aza, Kaa, Zair	severo-americká dobytkárska farma	filipínska sopka	molybdén (zn.)	3	súbor máp		
			predzvest' záchvatu						závora						
			1							povel pre psa					
			okrem iného			oblok							španielsky člen		
Jozef Vysočani	zastavila	4	EČV okr. Vranov n/T rímskych 499	vlastnou rukou		úder do lopty (šport.) muž.meno (8.3.)				meno Rapaičovej					
bývalý názov Konga					vyhynutý kočovník pílenním odrezal					syn kráľa Lynkea					
Automatiz. železničnej dopravy (skr.)				sláčik					siatie				diabol (expr.)		
označenie seniora			jemná hmľa Radio Grande	zložnokvetá rastlina				zaraď	roľa						
lehota						zátoka stredo-americký štát					tam				
usušené výkaly dobytky						Apolónia (dom.) myšiaky				strážne zviera					
popovek			žiadnym smerom koráb						spájaj spletaním zem pozdĺž rieky			snivajú (kniž.)	prudko vyráža vzduch z pľúc		
staro-arménske mesto				silné povrazy slovenská rieka				jav pri búrke škriepka (zastar.)							
	Nová scéna (skr.)	EČV okr. Rožňava			tu máš			dôsledný, dôkladný MPZ Poľska							
2															
úsilie						moslimský boh					had z Knihy džungle				

Pošlite nám (sutaz@zsr.sk) **adresu a správnu odpoveď** krížovky a trom vyžrebovaným pošleme darček.
 Krížovka z minulého čísla: „... Ja to viem, pán doktor, ale ten pes asi nie.“ Výhercovia: Silvia T., Stanislav B., Marián Č.

Šéfredaktorka

Lucia Lizáková

T: 920/7801

E: lizakova.lucia@zsr.sk

Interný časopis Železničný Semafor

Vydáva GR ŽSR, Odbor komunikácie a marketingu, riaditeľ: Vladimíra Bahýľová

Adresa redakcie: Bratislava, 813 61, Klemensova 8, e-mail: zsemafor@zsr.sk, www.zsr.sk

Tlač a distribúcia: ZimPress, spol. s r. o., Vajnorská 135, 831 04 Bratislava

Redakcia

Denis Dymo — dymo.denis@zsr.sk

Grafická úprava

Dávid Bozsaky — bozsaky.david@zsr.sk





Tragédia pri Nových Zámkoch

Dňa 27. júna 2024 o 17.03 hod. došlo na 1. traťovej koľaji medzi Novými Zámkami a Dvormi nad Žitavou k zrážke medzinárodného EC vlaku na pravidelnej linke Praha — Budapešť s autobusom, ktorý prechádzal cez železničné priecestie.

AUTOR: Denis Dymo, SNÍMKA: ŽSR

NOVÉ ZÁMKY/DVORY NAD ŽITAVOU — Vlak EC 279 ZSSK išiel zo ŽST Nové Zámky smer ŽST Dvory nad Žitavou po 1. traťovej koľaji, kde došlo na aktívnom železničnom priecestí v železničnom kilometri 147,088 s jedinečným identifikačným číslom SP2018 k jeho zrážke s autobusom, čo malo za následok usmrtenie siedmich osôb a niekoľko ďalších osôb bolo zranených.

Z dôvodu tejto nehody bola v úseku Nové Zámky — Dvory nad Žitavou úplne prerušená železničná prevádzka do 3.05 hod. nasledujúceho dňa, keď bola čiastočne

obnovená prevádzka po 2. traťovej koľaji v oboch smeroch. Priecestné zabezpečovacie zariadenie (PZZ) v km 147,088 bolo do úplného obnovenia železničnej prevádzky vypnuté z činnosti po 1. a 2. traťovej koľaji a pred železničným priecestím boli z oboch strán osadené prenosné dopravné značky IP 30a. Doprava po oboch traťových koľajach bola úplne obnovená 28. júna 2024 od 15.45 hod.

Predbežne je vylúčená technická porucha PZZ na dotknutom priecestí typu ZSSR so závorami. Presná príčina vzniku tejto tragickej udalosti je predmetom vyšetrovania.



KOĽAJ !

NIE JE

IHRISKO