

ŽELEZNIČNÝ

Semafor

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY

JÚL 2021



MANAŽÉR
ŽELEZNIČNEJ
INFRAŠTRUKTÚRY



KAPITALIZÁCIU MAJETKU K FINANCIÁM NA OPRAVU TRATÍ

Po dlhých mesiacoch, keď bola hlavnou témou rokovaní vedenia najmä pandemická situácia, vedenie momentálne diskutuje o predaji majetku ŽSR a iných dôležitých veciach.

AUTOR: Ria Feik Achbergerová

BRATISLAVA – V júli sa vedenie ŽSR zaoberalo viacerými materiálmi, napríklad návrhom na predaj nehnuteľnosti Fatranka v hodnote 1,4 mil. eur, ktorý bol predložený na rokovanie Vlády SR a dňa 14. júla schválený. Odpredaj sa uskutočňuje v súlade s § 45 zákona č. 92/1991 Zb. o podmienkach prevodu majetku štátu na iné osoby, a to na základe výsledkov 9. kola ponukového konania formou elektronickej aukcie, ktoré bolo vyhlásené v dňoch 22. septembra až 22. októbra 2020. Objekt nie je využívaný od roku 2016 z dôvodu nerentability prevádzky objektu nájomcom a ukončenia nájomnej zmluvy.

ŽSR uprednostnili kapitalizáciu objektu formou odpredaja, keďže išlo o trvalo nepotrebný majetok. V súlade s napĺňaním odporúčaní z Útvaru hodnoty za peniaze sa ŽSR snažia efektívne kapitalizovať majetok,

ktorý nesúvisí s hlavnou činnosťou, ktorou je správa a údržba železničnej infraštruktúry. Z tohto dôvodu bola zverejnená aj ponuka na predaj Železničnej polikliniky v Žiline. Ponuka zverejnenia skončila 30. júna 2021, ale nebol žiaden záujemca. Uskutoční sa ďalšie kolo ponukového konania s tými istými podmienkami.

Vedenia ŽSR sa zaoberalo aj Zámerom projektu Štandardizácia pracovísk SMSÚ ŽTS TO. V rámci jednotnej štruktúry je ďalej potrebné určiť činnosti pre jednotlivé typové pozície a zadefinovať princípy pre určovanie počtov jednotlivých typových pozícií. Optimálne nastavené a štandardizované procesy vytvárajú priestor pre plnenie opatrení Útvaru hodnoty za peniaze, ktoré požaduje znižovanie úrovni riadenia a zefektívnenie administratívnych činností.

ŽSR vyvíjajú úsilie na zvýšenie ponuky služieb pre cestujúcu verejnosť. Jedným z krokov sú aj rokovania so Slovenskou poštou na umiestnenie balíkomatov Slovenskej pošty na staniciach ŽSR. Pilotné projekty balíkomatov očakávame na Hlavnej stanici Bratislava a na ŽST Bratislava – Petržalka v priebehu tohto roka.



Milí kolegovia, železničiari,

leto máme v plnom prúde a každý slnečný deň nás prekvapuje čoraz vyššími teplotami. Verím, že si po dlhom čase, ktorý sme všetci strávili doma, leto užijete a počas dovolení a času na oddych načerpáte množstvo novej energie do pracovných dní. V redakcii sme s kolegami nezaháľali ani tento mesiac a pripravili sme si pre vás júlové číslo, v ktorom sa dočítate množstvo novinek. V Železničnom múzeu

vznikol v priebehu mesiaca jún pamätník pre zosnulých železničiarov, ktorí zomreli pri výkone svojho povolania. Spoločne s Jozefom Dudákom z Odboru projektového riadenia sme si pripravili článok o Európskom inteligentnom manažmente kapacity železničnej infraštruktúry, do ktorého sa zapájajú aj ŽSR. V júlovom čísle nájdete aj tip na výlet s deťmi v rámci Trnavského kraja výletným vlakom Pálffy s bohatým programom, ako aj stále rubriky ako archív či novinky z Odboru ľudských zdrojov.

Prajem vám pekné leto a príjemné čítanie!

Lucia Lizáková
Šéfredaktorka



ELEKTRIFIKÁCIA V ÚSEKU HANISKA – MOLDAVA SA ZAČÍNA

Železnice Slovenskej republiky 30. júna 2021 podpísali zmluvu s úspešným uchádzačom verejného obstarávania na národný projekt „Elektrifikácia trate Haniska pri Košiciach – Moldava nad Bodvou, realizácia“.

AUTOR: Ria Feik Achbergerová, **SNÍMKA:** Dávid Bozsaky

BRATISLAVA – „Elektrifikácia trate medzi Haniskou pri Košiciach a Moldavou nad Bodvou je dobrá správa pre celý región. Obyvateľom prinesie rýchlejšie a pohodlnejšie cestovanie do Košíc. Verím, že aj vďaka elektrifikácii ľudia uprednostnia vlaky ako najekologickejšiu formu dopravy,“ uviedol Andrej Doležal, minister dopravy a výstavby.

Elektrifikáciou trate sa umožní pripojenie vlakovej dopravy uvedeného úseku do IDS Košice. Samotná elektrifikácia je plánovaná ako jednosmerná trakčná napájacia sústava 3 kV na izolačnú hladinu striedavej trakcie 25 kV, 50 Hz (väzba na koncepciu vozby uzlom Košice 3 kV). Optimalizáciou by malo prísť k modernizácii zabezpečovacích zariadení s možnosťou diaľkového ovládania. Taktiež príde k úprave ŽST a zastávok. V rámci projektu ostáva najvyššia traťová rýchlosť na úrovni 100 km/h.

„Dĺžka úseku plánovaného na elektrifikáciu je cca 20 km. Základným cieľom projektu je dosiahnuť lepší dopravný komfort cestujúcich zlepšením dynamiky jazdy a lepšou vybavenosťou trate. Zlepší sa aj súbeh osobných a nákladných vlakov na elektrifikovanom úseku. Ďalším cieľom je zvýšenie parametrov

trate a zlepšenie využitia pracovnej sily,“ uviedol generálny riaditeľ ŽSR Miloslav Havrila.

Košice sú dôležitým železničným uzlom východného Slovenska. Na juhozápad od Košíc smeruje čiastočne dvojkoľajná trať do Plešivca a Zvolena, ktorá je však elektrifikovaná len v úseku Košice – Haniska pri Košiciach. Trať je súčasťou hlavného južného železničného koridoru Košice – Zvolen – Bratislava, ktorý je zaradený do súhrnnej siete TEN-T.

Zámerom je kontinuálne pokračovať v elektrifikačných prácach v smere na Banskobystrický kraj (prioritne v úseku Haniska pri Košiciach – Moldava nad Bodvou a výhľadovo v úsekoch Moldava nad Bodvou – Fiľakovo a Fiľakovo – Zvolen).

Národný projekt „Elektrifikácia trate Haniska pri Košiciach – Moldava nad Bodvou, realizácia“ bude financovaný z Operačného programu Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020, Prioritná os 5 – Železničná infraštruktúra a obnova mobilných prostriedkov. Zhotoviteľom diela je skupina „ELHAMO“ zložená z vedúceho člena ELTRA a člena TSS GRADE. Celkové náklady na realizáciu projektu sú vo výške 58 801 975,66 eur bez DPH.

KOĽAJ NIE JE IHRISKO

Bezpečnosť na železnici je pre Železnice Slovenskej republiky jednou z priorit. Nepozornosť a zbytočný hazard sú dlhodobou najčastejšou príčinou ťažkých zranení a úmrtí na koľajniciach.

AUTOR: Denis Dymo, SNÍMKA: freepik.com



BRATISLAVA – Letné prázdniny a teplé počasie lákajú von všetkých, pričom často sa cieľom hier a zábavy, najmä maloletých, stávajú železničné trate a železničné stanice. ŽSR vyzývajú verejnosť k opatrnosti pri pohybe v blízkosti železničnej trate. Vlak je obrovský kolos, ktorý môže mať brzdnú dráhu v závislosti od rýchlosti aj viac ako kilometer a následky zrážky s ním bývajú fatálne. ŽSR preto prosia aj rodičov, aby informovali svoje deti o nebezpečenstvách, ktoré im hrozia na železničných tratiach a v ich okolí a o možných dôsledkoch, ktoré pre ne z prítomnosti na takýchto miestach vychádzajú.

Zrážky koľajových vozidiel s osobami v železničnom priestore, do ktorého je zakázaný vstup (teda mimo priecestí a priechodov), sa delia na neoprávnený pohyb osôb v priechodnom priereze koľaje (v tomto prípade sa predpokladá neúmyselné konanie) a na samovraždy a pokusy o samovraždu (v tomto prípade sa predpokladá úmyselné konanie s cieľom seba poškodenia). V oboch prípadoch však ide o závažné porušenie ustanovení zákona o dráhach. Účastníkmi takýchto zrážok však nie sú len deti. Za obdobie rokov 2016 – 2020 bol podľa

analýzy Žilinskej univerzity priemerný vek osôb zrazených koľajovými vozidlami viac ako 43 rokov.

Dôvody, prečo ľudia úmyselne porušujú zákony a ohrozujú tak svoje životy, sú rôzne, z tých, ktoré evidujeme, väčšinu prípadov tvoria ľudia, ktorí sa touto formou rozhodli ukončiť svoj život. V ostatných prípadoch ŽSR môžu len predpokladať, že ľudia sa ponáhľajú a sú zamyslení, čo je znakom tejto doby a najmä mládež vyhľadáva nebezpečné situácie, preto prebiehajú pred vlakmi, fotia sa v koľajisku, natáčajú si videá a klipy, vyliezajú na odstavené koľajové vozidlá alebo hádzu do vlakov kameň, či kladú prekážky do koľajiska. Pri zrazeniach sa často stretávame s nepozornosťou, keď osoby nielen vojdú neoprávnene do koľajiska, ale navyše nevenujú pozornosť daniu okolo seba a železničnej doprave, majú na ušiach slúchadlá, na hlave kapucňu alebo pozerajú do mobilu.

Riešeniami preventívneho charakteru sa ŽSR v spolupráci s políciou alebo inými organizáciami venovali už v minulosti. Môžeme spomenúť kampaň „Stihnem – nestihnem“ z roku

2017 alebo kampaň v spolupráci so združením IP-čko z roku 2020, ktorá bola zameraná na elimináciu samovrážd na železnici anonymnými pohovormi so psychológmi. Pri zlyhaní všetkých dostupných riešení (oplotenie viac ako 2 000 km tratí v správe ŽSR určené na obmedzenie vstupu osôb do koľajiska je nereálne, býva poškodzované alebo rovno zničené) vidia ŽSR riešenie už len v represívnych opatreniach zo strany polície.

PROBLÉMOM JE AJ VANDALIZMUS

ŽSR sa okrem tragických mimoriadnych udalostí pravidelne stretávajú aj s vandalizmom, preto opätovne upozorňujeme aj na nebezpečné dôsledky vandalizmu, a teda aj úmyselného poškodzovania majetku. Oblastné riaditeľstvá a Správa majetku sa s témou vandalizmu stretávajú takmer denne, keď dochádza ku kladeniu rôznych predmetov nepovolanými osobami na koľajnice (kamene, betónové dielce, drevo, kovové predmety a pod. – možnosť vzniku nehôd), prípadne hádzanie predmetov do prechádzajúcich vlakov spôsobuje rozbitie okien dopravcov, čo spôsobuje nielen materiálne škody, ale dochádza aj k poškodeniu zdravia osôb vo vlakoch. Tieto udalosti majú navyše značný vplyv aj na plynulosť železničnej dopravy, keďže často dochádza k meškaniu vlakov. Škody tiež spôsobujú nepovolané osoby pri rôznych „grafiti“ činnostiach na koľajových vozidlách dopravcov, ale tiež na budovách a zariadeniach ŽSR.

Na železnici sa stretávame aj s poškodením priecestných zabezpečovacích zariadení. „Podrobnou analýzou štatistických údajov o poškodení na priecestiach, ktorú vedú jednotlivé Oblastné riaditeľstvá (poškodené a zlomené závorové rahná, poškodené výstražníky a pod.) sme došli k záveru, že tieto väčšinou neboli zapríčinené s úmyslom vandalizmu. Jednalo sa skôr o dôsledky nerešpektovania výstražného stavu na priecestí a následné zlomenie zatvárajúcich sa závorových rahnien či následky

cestných dopravných nehôd, keď vodič cestného vozidla z miesta nehody ušiel. Sporadicky sa vyskytnú aj prípady úmyselného poškodenia, ako napr. rozbitie svetiel výstražníkov na priecestí, resp. návestidiel neznámymi osobami,“ hovorí riaditeľ Odboru bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR Marian Bošňák.

Bošňák dodáva, že v oblasti požiarov v tomto roku sa na Odbore bezpečnosti a inšpekcie stretli s prípadom úmyselného založenia požiaru neznámou osobou objektu skladov na vyradený materiál v neobsadenej dopravni Tekovský Hrádok dňa 15. februára 2021 so škodou 200 eur a objektu nevyužívanej hospodárskej budovy patriacej bývalému nájomcovi služobného bytu v tejto dopravni dňa 16. februára 2021 so škodou 100 eur. Najviac požiarov ale súvisí s vypaľovaním trávy a porastov okolo železničných tratí, tieto sú väčšinou bez škody.

Škody spôsobené vandalizmom na rôznych zariadeniach Železníc Slovenskej republiky sa pohybujú ročne v desiatkach tisíc eur. Škody eviduje príslušný správca konkrétneho zariadenia alebo budovy, sú to stovky rôznych prípadov a rôznych príčin, ktoré následne objasňuje Policajný zbor Slovenskej republiky. Vinníka sa však málokedy podarí vypátrať, a tak následky takéhoto konania odstraňujú Železnice Slovenskej republiky z vlastných zdrojov, pričom tieto financie by mohli byť oveľa účelnejšie využité, napr. na obnovu železničnej infraštruktúry alebo zlepšenie komfortu cestujúcich pri cestovaní obnovou železničných staníc či zastávok.

Prosíme verejnosť, aby bola všímvavá k daniu na železnici, aby pri zistení podozrivého konania či pohybu cudzích osôb na železnici či v blízkosti majetku ŽSR kontaktovala políciu a eliminovala trestnú činnosť. Dodržiavanie základných bezpečnostných pravidiel nám pomôže eliminovať výskyt mimoriadnych udalostí na železničných tratiach, ktoré sú často veľmi tragické a každý rok kvôli nim zbytočne vyhasne niekoľko životov. Dávajte si na seba pozor!

ŽSR AKTIVOVALI

NOVÉ ZARIADENIA NA PRIECESTIACH

Nové priecestné zabezpečovacie zariadenie typu PZSBT od spoločnosti BETAMONT bolo na trati Košice – Čierna nad Tisou (km 27,013 Somo-
tor) aktivované a uvedené do overovacej prevádzky koncom mája.

AUTOR: Rastislav Grega, Ján Mantič, Peter Výrostko, Juraj Šimunek,
SNÍMKY: Ján Mantič

SOMOTOR – Okrem priecestného zabezpečovacieho zariadenia, v spolupráci s pracovníkmi Odboru oznamovacej a zabezpečovacej techniky a elektrotechniky VVÚŽ Žilina a Oblastného riaditeľstva Košice, bude overovaná aj závara novej konštrukcie, záznamové a diagnostické zariadenie porúch zabezpečovacieho zariadenia, počítač osí a kamerový systém s čítaním evidenčných čísel vozidiel.

Zdarnému uvedeniu zariadení do overovacej prevádzky predchádzala dlhá cesta od myšlienky, cez technické riešenia zariadení, spracovanie výrobnéj a sprievodnej technickej dokumentácie. Spracované rozbory bezpečnosti na generickú aj špecifickú aplikáciu boli posúdené akceptovanou nezávislou inštitúciou. Zariadenia boli inštalované na základe podpísanej zmluvy o prevádzkovom overení a boli uvedené do užívania.

V prípade kladného ukončenia overovacej prevádzky spoločnosť BETAMONT rozšíri portfólio zariadení, ktoré pomôžu zvýšiť bezpečnosť na železničných priecestiach.

ZÁVORA NOVEJ KONŠTRUKCIE

Na železničných priecestiach sa v súčasnosti v prevažnej miere používajú závory, ktoré využívajú na zdvíhanie rahna elektromotor a na spúšťanie gravitačnú silu. Zamestnanci BETAMONTU navrhli závoru ovládanú hydraulickým motorom a piestom. Ovládanie hydraulického motora je pomocou riadiacej jednotky, tvorenej programovateľným logickým automatom (PLC) a kontroly činnosti sú prenášané do logiky PZZ.

Zásadný rozdiel oproti doteraz používaným závorám je v tom, že závorové rahno je „zapevnené“ aj v uzavretej, aj v otvorenej polohe. Dĺžka rahna môže byť aj do deviatich metrov. Kontrola chodu závory je sledovaná počas celej doby a v každom uhle tak, že si programovateľný logický automat kontroluje polohu závory v danom okamihu. Pomocou snímača polohy piesta upravuje rýchlosť pohybu rahna, aby bol dodržaný predpísaný čas sklápania a zdvíhania závory. Pohon závory je vymeniteľný ako celok. V prípade poruchy pohonu sa na mieste vymení a nastaví kompletná pohonná jednotka za novú. Skriňa závory má špeciálnu povrchovú úpravu. Je to kombinácia žiarového zinkovania s polyuretánovou farbou. Týmto spôsobom sa zaručuje dlhá životnosť a odolnosť proti hrdzaveniu.

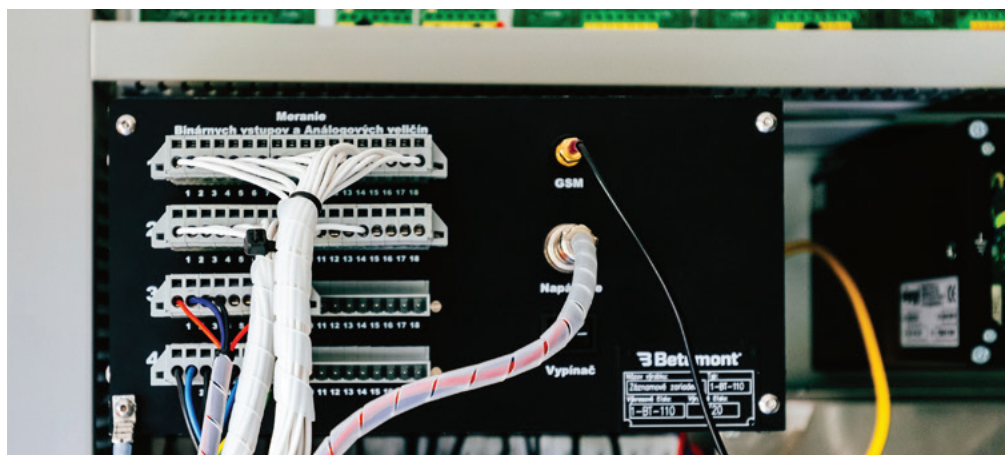
Celá koncepcia závory je postavená na znižovaní prevádzkových nákladov z pohľadu údržby. Na zariadení je výrobcom predpísaná údržba iba dvakrát za rok a všetky informácie o stave a činnosti závory sú prenášané dopravnému a udržiavúcemu zamestnancovi.

V prípade uzavretia vozidla závorami na priecestí je možné závorové rahno ručne zdvihnúť, avšak, zariadenie zaeviduje, že došlo k pohybu rahna mimo činnosti ovládacích prvkov a v spolupráci s obvodmi priecestia odošle informáciu dopravnému a udržiavúcemu zamestnancovi. V prípade, že dôjde k ulomeniu rahna, aj tento stav je kontrolovaný a evidovaný, a tiež sú o tom informovaní udržiavúci a dopravní zamestnanci.



*Závora od výrobcu
BETAMONT, ktorá má
novú konštrukciu.*

*Zapojenie
prípojných
svorkovnic
Diagnostického
a záznamového
zariadenia.*



ZÁZNAMNÍK ČINNOSTI A PORÚCH ZABEZPEČOVACIEHO ZARIADENIA

Diagnostické a záznamové zariadenie je výrobok spoločnosti BETAMONT, určený na snímanie a archivovanie údajov o prevádzke priecestných reléových zabezpečovacích zariadení. Namerané údaje sú ukladané na pamäťové médium. Uložené údaje je možné pomocou pripojeného notebooku, vybaveného dodávaným programovým vybavením prehliadať, poprípade archivovať pre potreby podrobných diagnostických analýz. Zariadenie je schopné vybrať stavy, respektíve zmenu stavu, oznámiť formou SMS správy určeným pracovníkom údržby alebo prevádzky železničnej dopravy.

Jadro záznamového zariadenia tvorí programovateľný logický automat, ktorý je s podpornými obvodmi osadený do celokovového puzdra odolného proti mechanickému namáhaniu. Zariadenie je určené na umiestnenie v skrini priecestného zabezpečovacieho zariadenia v reléovom domčeku.

Hlavnou výhodou diagnostického a záznamového zariadenia je možnosť pripojiť ho pomocou siete LAN ako samostatné sieťové zariadenie s vlastnou IP adresou. Takýmto spôsobom je možné zabezpečiť diaľkový dohľad nad samotným priecestným zabezpečovacím zariadením bez nutnosti fyzickej prítomnosti udržiavajúceho pracovníka na priecestí. Diagnostické a záznamové

zariadenie tiež umožňuje snímanie a analýzu nameraných dát mimo skrine priecestného zabezpečovacieho zariadenia, napríklad vyhodnotenie teploty vnútorných priestorov technologického domčeka, sledovanie činnosti prvkov zabezpečujúcich indikáciu neoprávneného vstupu do objektu a pod.

POČÍTAČ OSÍ

Systém počítača osí UniAC[2] spoločnosti Voestalpine je definovaný ako generický produkt (produkt nezávislý od aplikácií), spĺňajúci preddefinované hraničné podmienky, rozhrania a funkčnosť podľa EN 50126-1, EN 50126-2. Môže byť použitý ako počítačový bod alebo ako úplný systém počítania osí/náprav pre:

- zisťovanie voľnosti koľaje,
- aktiváciu a spúšťanie zabezpečovacích systémov a i.

Systém počítača osí UniAC[2] je schválený podľa CENELEC SIL4 spoločnosťou TÜV-Sud v Braunschweigu. Pracuje v rozmedzí rýchlostí 0 km/h až 350 km/h. Vnútorné vybavenie pracuje v rozsahu teplôt od -30 °C do +70 °C. Napájanie je povolené v rozsahu 19 V DC až 72 V DC.

K hlavným výhodám počítača osí patrí jednoduchý konfiguračný nástroj založený na grafickom používateľskom rozhraní (Application Architect), modulkárna štruktúra hardvéru, kombinovaný modul vyhodnocovania a počítania. Snímače kolies sú napájané prúdom 20 mA, čím je zaistená najvyššia možná

odolnosť proti rušeniu. Počítač osí obsahuje aj modernú diagnostiku, vrátane online ukladania analógových signálov.

Jednotlivé elektronické karty počítača osí (AXN) sú osadené modernými zobrazovacími jednotkami, čo je pre údržbu jednoznačným prínosom. Na zobrazovacích jednotkách sú zobrazené čísla snímačov osí zapojených do karty, elektrické parametre snímača osí, verzia SW a prípadné poruchové hlásenia. Udržujúci zamestnanec pohľadom získa všetky relevantné informácie a okamžite sa môže rozhodnúť o ďalšom postupe.

KAMEROVÝ SYSTÉM

Kamerový systém je primárne určený na detekciu motorového vozidla na priecestí v čase výstrahy, rozpoznanie jeho evidenčného čísla a odoslanie správy o tejto udalosti. Doplňujúcou možnosťou je aj meranie rýchlosti približujúcich sa vozidiel k priecestiu. Účelom tohto systému je hlavne prevencia pred nehodovými udalosťami, ale aj možnosť represie v prípade porušenia dopravných predpisov, hlavne vjazdu vozidla v čase výstrahy, prípadne nedodržanie rýchlosti vozidla pred priecestím, kde bude prečítané a uchované evidenčné číslo vozidla pre ďalšie spracovanie s prípadným využitím všetkých nameraných a evidovaných údajov pre potreby polície.

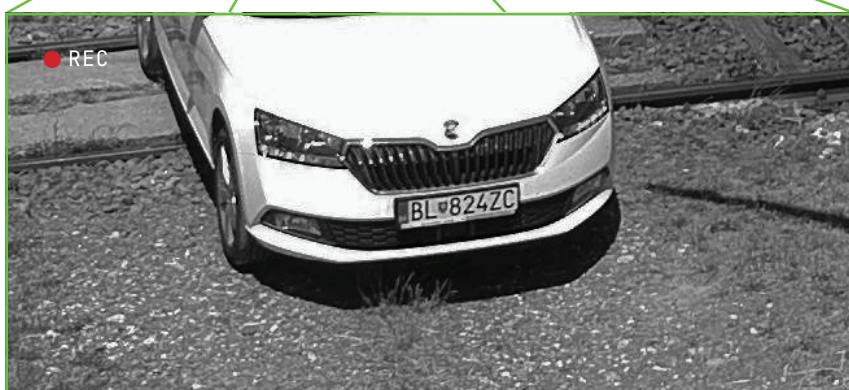
Kamerový systém je vzájomne prepojený s priecestným zabezpečovacím systémom. Okrem toho umožňuje sledovanie diania na priecestí v normálnej prevádzke a vizuálne overenie správnej funkčnosti priecestného zabezpečovacieho zariadenia, výstražníkov a závor online, ale aj vo zvolenom časovom intervale.

Kamerový systém na priecestí je zložený z dvoch typov kamier. Prehľad o dianí na priecestí zabezpečia štandardne dve prehľadové kamery, ktoré zosnímajú celkovú situáciu priecestia v čase udalosti.

Ďalšie dve kamery sú s licenciou pre rozpoznávanie evidenčných čísel vozidla umiestnené na vhodnej pozícii, ktoré automaticky detekujú prítomnosť vozidla a vyhotovia snímku vozidla s EČV.



Snímač osí Uni[AS].



Špeciálny software následne prevedie obrázok EČV do textovej podoby napr. v ASCII alebo UNICODE kóde. Uvedené údaje odosle do softwarovej aplikácie BETAMONT Measure-in-Motion® na ďalšie spracovanie.

Snímky z prehľadovej kamery a z kamery na rozpoznanie EČV.

Pre každý záznam vozidla je systémom vygenerovaný jedinečný digitálny podpis, ktorý umožňuje identifikovať, či došlo k neoprávnenej manipulácii so záznamom (či už v databáze, alebo počas prenosu). Na podpisovanie sa využívajú kryptograficky silné metódy hašovacej funkcie SHA a asymetrického šifrovania RSA.



ZOSNULÍ ŽELEZNIČIARI MAJÚ SVOJ PAMÄTNÍK

S myšlienkou zriadenia pietneho miesta prišlo občianske združenie Klub priateľov železníc východného Slovenska, reprezentované Kamilom Kočiškom. Po dohode so ŽSR sa v areáli Železničného múzea SR v Bratislave zriadilo pietne miesto symbolického cintorína. Tvorí ho monument s menami a popismi tragických udalostí. Zriaďovateľom a správcom symbolického cintorína sú ŽSR.

AUTOR: (red), SNÍMKA: Ondrej Mlynka

BRATISLAVA – Dňa 23. júna sa za účasti predsedu NR SR Borisa Kollára, ministra dopravy Andreja Doležala, štátneho tajomníka ministerstva dopravy Jaroslava Kmeťa, zástupcov spoločností ŽSR, ZSSK a Cargo Slovakia odhalil pamätník na pamiatku tých železničiarov, ktorí prišli o život počas výkonu svojho zamestnania. „Je nevyhnutné pripomínať si osudy všetkých pracovníkov železníc, ktorí pri výkone svojho povolania tragicky zahynuli. Vyzdvihujem ich statočnosť, vzdávam im hold a prejavujem úctu pozostalým. O to viac si vážim túto myšlienku. Aj to je jeden zo spôsobov, ktorým nielen ŽSR, ale aj ja osobne, chceme prejaviť česť pamiatke všetkým príslušníkom „Modrej armády,“ uviedol Boris Kollár. O vznik pamätníka sa významne pričínal aj štátny tajomník ministerstva dopravy Jaroslav Kmeť: „Keď za mnou pred vyše rokom prišli železničiarri František Demko a Kamil Kočiško, aby mi predstavili Pamätník železničiarov, vedel som, že urobím všetko, čo je v mojich silách, aby bol pamätník dokončený. Železničiarске remeslo, bohužiaľ, prináša aj tragické okamihy. Som rád, že železničiarri majú pietne miesto, kde im môžeme vzdať hold.“ ŽSR prevzali na seba záväzok zriaďovateľa a správcu pietneho miesta v priestoroch Železničného múzea ako verejne prístupného miesta. „Toto miesto má byť aj mementom pre nás ostatných, aby sme si každý deň uvedomovali, že povolanie železničiar je nielen krásne, ale aj ťažké a predovšetkým zodpovedné. Zodpovedné za seba samých, ale aj za svojich spolupracovníkov, ktorí sa podieľajú na železničnej prevádzke,“ pripomenul generálny riaditeľ ŽSR Miloslav Havrila.

JÚL 2021



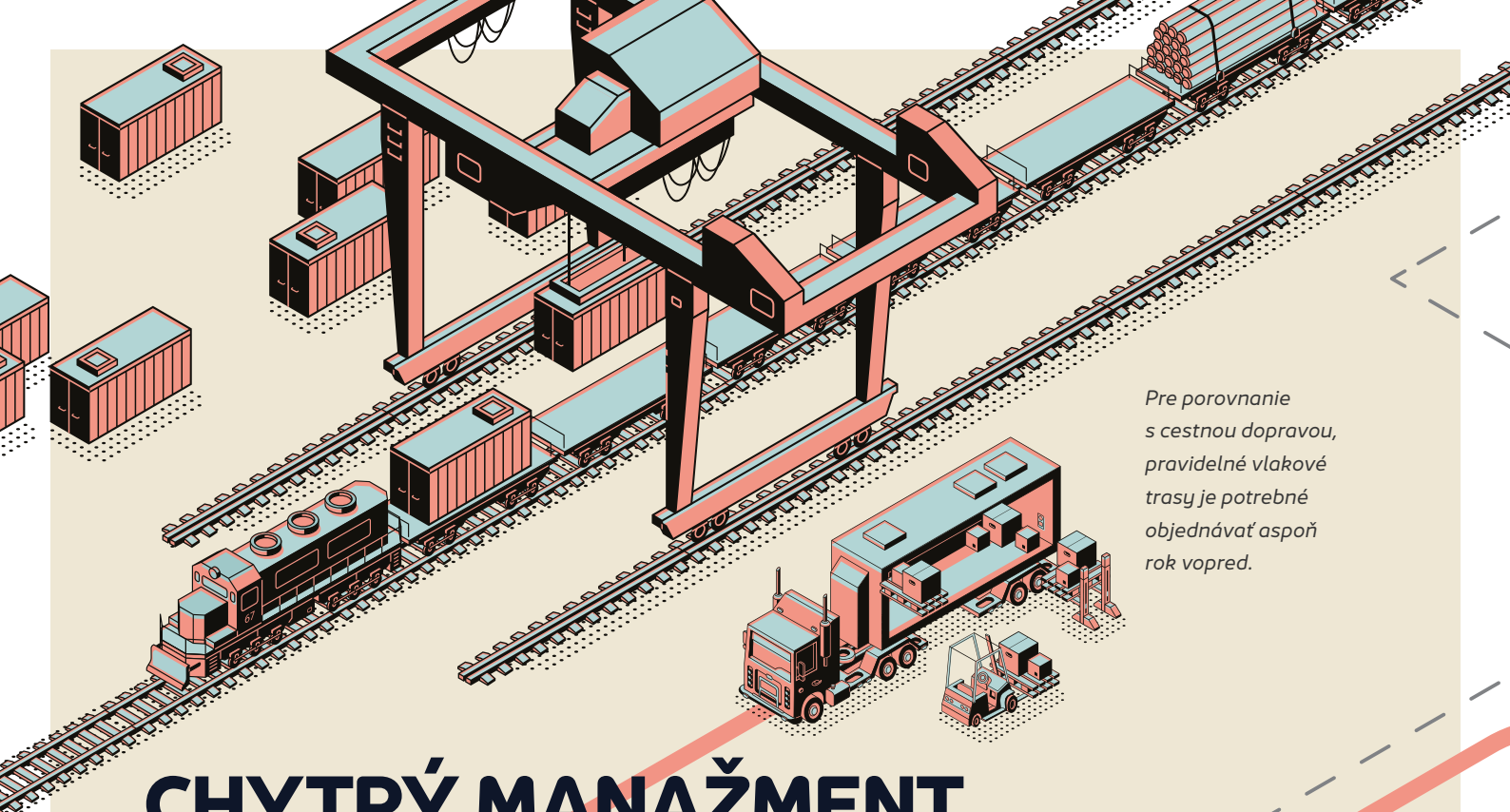
POCTA MODREJ ARMÁDE

Železničiarске povolanie je viac poslanstvom ako prácou. Ide o veľmi prospešnú a zaujímavú profesiu, no v princípe aj nebezpečnú, pretože nešťastie len málokedy chodí po horách. A viac ako 170-ročná história slovenských železníc to len potvrdzuje. Archívy sú plné záznamov o nešťastiach, ktoré si vyžiadali od predstaviteľov modrej armády tú najvyššiu obeť. Rodiny prišli o milovaných, železničiarri o kolegov a priateľov...

Na Slovensku doteraz neexistovalo pietne miesto venované železničiarom, ktorí zahynuli pri výkone svojho povolania. To sa zmenilo na konci júna, keď bol za účasti predsedu parlamentu Borisa Kollára odhalený Pamätník železničiarov. Autorom myšlienky je dopravný námestník ŽST Trebišov a predseda občianskeho združenia Klub priateľov železníc východného Slovenska Kamil Kočiško, ktorý sa o jeho dokončenie usiloval takmer desať rokov. Pamätník staval svojpomocne za pomoci kolegov – železničiarov a priateľov. Za jeho dokončenie sa zasadzoval aj generálny riaditeľ ŽSR Miloslav Havrila.

Všetkým, ktorí sa podieľali na tom, aby bol pamätník dokončený, patrí moja vďaka. Symbolický cintorín má celoslovenskú pôsobnosť a význam. Budeme si tu môcť pripomínať členov modrej armády a môžeme im vzdať úctu, ktorá im patrí. Mojm veľkým želaním je, aby sa každý železničiar vždy z práce vrátil k svojim blízkym živý a zdravý. Nech poznáme z vlakov len šťastné návraty. Dal by Boh. Všetky železničiarске a železničiarov zo srdca zdraví

**štátny tajomník MDV SR
Jaroslav Kmeť**



Pre porovnanie s cestnou dopravou, pravidelné vlakové trasy je potrebné objednávať aspoň rok vopred.

CHYTRÝ MANAŽMENT KAPACITY NA SR

Medzinárodné združenie manažérov infraštruktúry a pridelovateľov kapacity RailNetEurope (RNE), ktorého sú ŽSR členom, prijalo na svojom valnom zhromaždení uznesenie o národnej implementácii medzinárodného projektu Inteligentný manažment kapacity železničnej infraštruktúry (označenie TTR), vrátane pilotného zavedenia na vybraných tratiach železničných nákladných koridorov (RFC).

AUTOR: Lucia Lizáková, Jozef Dudák, ILUSTRÁCIE: freepik.com

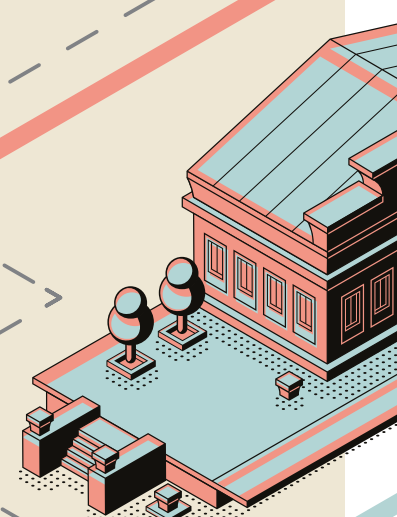
BRATISLAVA – Keďže ide o medzinárodný projekt, ktorý bol iniciovaný zo strany nadnárodných organizácií železničných podnikov Forum Train Europe (FTE), ktoré sú podporované Európskou asociáciou nákladnej železničnej dopravy (ERFA) a má aj podporu Európskej komisie, implementácia projektu v jednej krajine má vplyv na procesy pridelovania kapacity železničnej infraštruktúry a zostavy cestovných poriadkov medzinárodných trás (GVD) aj v ostatných krajinách zúčastnených na príslušných medzinárodných trasách. Implementácia projektu v ŽSR je preto potrebná z dôvodu zachovania spolupráce pri pridelovaní kapacity infraštruktúry v rámci viacerých sietí (Smernica 2012/34/EÚ v zmysle aktuálne platných zmien a doplnení).

V Európe je projekt realizovaný od roku 2018 pod názvom Redizajn kapacity

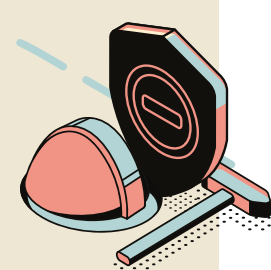
a cestovného poriadku a Železnice Slovenskej republiky pristúpili k projektu TTR v roku 2019. Cieľom projektu je harmonizovanie podmienok na európskom železničnom trhu a zvýšenie konkurencieschopnosti železničnej dopravy v EU ako aj v Slovenskej republike.

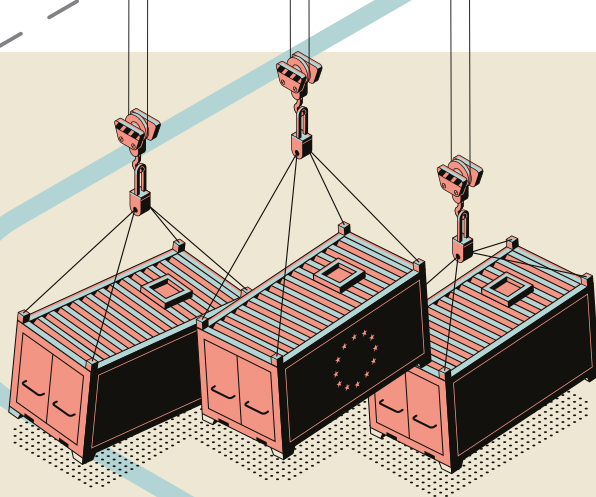
Do projektu sú zapojení všetci manažéri infraštruktúry členských štátov (vrátane Švajčiarska, Nórska a Veľkej Británie) pre implementáciu s rovnakým cieľom – nový prístup lepšieho a plynulejšieho plánovania kapacity železničnej dopravy. Projekt TTR zároveň zohľadňuje viacero postupných časových prvkov, ktoré sú pri dlhodobom, strednodobom, ale aj krátkodobom plánovaní kapacity ŽI dôležité, a to plánovanie dočasného obmedzenia kapacity ŽI, kapacitnú stratégiu, kapacitné modely, ponuku kapacity, žiadosti do ročného GVD, priebežné

Dopravcovia a manažéri infraštruktúry majú len obmedzené možnosti optimalizácie vlakovej trasy.



štátna hranica





Proces spracovania
medzinárodných
vlakových trás môže
trvať týždne.

plánovanie, plánovanie vlakových trás mimo ročného GVD (ad hoc), ako aj počas samotnej prevádzky vlaku.

V praxi si aktuálne dopravcovia objednávajú vlakové trasy osem až dvadsať mesiacov dopredu, pričom podľa dát iba 20 až 25 percent trás je nemenných. To znamená, že zvyšných 75 až 80 percent trás je stratových nielen na strane dopravcu, ale aj manažéra infraštruktúry. „Keď chcete prepraviť tovar autom alebo osoby autobusom, sadnete si za volant, zapnete si google maps a prejdete napríklad z Belgicka do Čiech a prepravíte tovar a osoby. Železnica takto nefunguje. Potrebujete mať rezervovanú vlakovú trasu aspoň rok dopredu, každá železničná sieť má iné prevádzkové podmienky a pravidlá (rôzne trakčné napájanie, zabezpečenie, návestnú sústavu) a iné spoplatnenie, a tiež nevíte predpokladať kedy a kde bude vaša trasa obmedzená, presmerovaná alebo preplánovaná. Tento projekt by mal zabezpečiť, aby sa cestovné poriadky vlakov (GVD) stabilizovali a aby sa o aktuálnych obmedzeniach na tratiach ako aj plánovaných veľkých obmedzeniach kapacity hovorilo a hlavne informovalo v dlhšom časovom horizonte. Zároveň sa pri zjednotení komerčných podmienok nebudú kompenzačné platby za infraštruktúru (meškanie, blokovanie kapacity) realizovať v každej krajine inak,“ vysvetľuje Jozef Dudák z Odboru projektového riadenia.

Tvorba prvého prvku Kapacitnej stratégie začína už päť rokov pred plánovanou zmenou grafikonu vlakovej dopravy a umožňuje všetkým zúčastneným stranám zapojiť sa do skorej fázy plánovania. Vopred premyslené a prediskutované kroky pomôžu efektívnejšie a flexibilnejšie dosiahnuť optimalizáciu využívania dostupnej kapacity, identifikujú prípadne

zníženie dostupnosti kapacity a zároveň znížia náročnosť viacnásobného odsúhlasovania pri realizácii žiadosti o trasu. „Každá železničná trať (servisné zariadenie) má svoju maximálnu kapacitu. To znamená, koľko vlakov rôznych druhov, v rôznych časových oknách cez traťový úsek v daný deň prejde. V projekte TTR ide o manažment dostupnej kapacity, teda koľko kapacity si vyčleníme napríklad na prestavbu, opravu, údržbu trate, koľko kapacity nám rezervujú trasy nákladných, osobných a služobných vlakov a koľko vlakových trás ešte môžeme predávať,“ upresňuje Dudák.

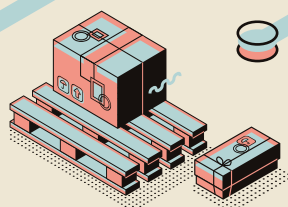
Podľa neho nie je možné bez stabilných a dobre plánovaných dočasných obmedzení kapacity (TCR) vytvoriť vysokokvalitné vlakové trasy. Dôležité je, aby boli obmedzenia včas a správne plánované, koordinované s dotknutými manažermi infraštruktúry a konzultované so žiadateľmi o kapacitu. Podľa nového rozdelenia by sa dočasné obmedzenia kapacity so závažným vplyvom na dopravu koordinovali 18 mesiacov pred zmenou GVD, TCR s veľkým a stredným vplyvom do 12 mesiacov pred zmenou GVD a TCR s malým vplyvom 4 mesiace pred zmenou GVD. Spustenie TTR tak



pomôže šetriť nielen čas, ale aj finančné prostriedky jednotlivých zapojených manažerov infraštruktúry a dopravcov.

Odhadované celkové náklady na projekt TTR (právne analýzy, redizajn procesov, investície do IT, riadenie zmien a ľudské zdroje) v rozpätí rokov 2015 – 2030 sú v celej Európskej únii odhadované na 1,5 miliardy eur. Očakávané prínosy však prevyšujú náklady a ráta sa so sumou 2,1 miliardy eur ročne od roku 2025.

Tejto téme sa budeme podrobnejšie venovať aj v ďalších vydaniach Železničného Semaforu.



Proces spracovania
krátkodobých
vlakových trás môže
trvať hodiny.



REGIONÁLNE PRACOVISKO V ŽILINE MÁ NOVÚ VEDÚCU

Činnosti na úseku ľudských zdrojov nezabezpečujú len zamestnanci z Odboru riadenia ľudských zdrojov, ale aj zamestnanci regionálnych pracovísk ľudských zdrojov, ktoré vznikli v rámci projektu centralizácie v septembri 2017 a sú umiestnené v najväčších železničných uzloch v Bratislave, Košiciach, Trnave, Zvolene a v Žiline.

AUTOR & SNÍMKA: Odbor riadenia ľudských zdrojov

ŽILINA – V tomto čísle by sme vám chceli bližšie predstaviť Regionálne pracovisko ľudských zdrojov v Žiline (RP LZ), kde pracuje 17 našich kolegov. Práve pre nich bol prelom týchto dvoch polrokov trochu iný. Po 38 rokoch na železnici sa rozhodla odísť do dôchodku dlhoročná vedúca RP LZ Zuzana Kazdová. V Žiline sa podarilo vytvoriť pod jej vedením zdatný pracovný kolektív, ktorý vychádza v ústrety všetkým požiadavkám kladeným na oblasť ľudských zdrojov. Väčšina pracovísk RP LZ má sídlo v Žiline na Ulici 1. mája, ale pracoviská máme aj priamo v ŽST Žilina, vo Vrútkach, v Púchove a v Trenčíne. RP LZ zabezpečuje všetky personálne činnosti pre zamestnancov OR Žilina a VVÚŽ.

Bývalá vedúca Zuzana Kazdová dopĺňala do svojho kolektívu najmä

zamestnancov, ktorí už mali skúsenosti zo železničnej prevádzky. Činnosti mnohých prevádzkových typových pozícií im neboli neznáme a ani požiadavky alebo predpoklady vyžadované pre tieto pozície. Ako sama konštatuje, posledných päť kolegov dopĺňali iba z výkonných pracovísk železničnej dopravy alebo infraštruktúry. „Ak sú zamestnanci šikovní, mali by mať možnosť kariérneho rastu. Vážim si ich skúsenosti priamo z prevádzky, je to veľký prínos aj pre RP LZ, aj pre výkonné pracoviská. Títo kolegovia poznajú problémy z oboch strán. Zhodujú sa aj vo tvrdení, že práca na úseku ľudských zdrojov je oveľa náročnejšia ako očakávali a predpokladali. Myslím, že sa nám podarilo vytvoriť okrem kolektívu odborne zdatných ľudí aj kolektív, v ktorom sú veľmi dobré vzájomné vzťahy,“ hovorí bývalá vedúca RP LZ.

Od 1. júla prebrala funkciu vedúcej RP LZ Erika Seková. Ako vedúca má pred sebou neľahkú úlohu. Aj napriek tomu, že bola dlhoročnou personalistkou a hybnou pákou mnohých procesov náboru, detailne poznať takmer 50 právnych predpisov, vrátane Zákonníka práce a takmer 60 interných riadiacich aktov pre oblasť personálnych činností, vzdelávania, odmeňovania alebo starostlivosti o zamestnancov je novou výzvou. Najviac sa teší na možnosť rozširovania modulu SAP HR a jeho aplikácií aj do nových oblastí starostlivosti o zamestnancov. Ako prvá to bude oblasť spracovania nárokov na OOPP. Novou oblasťou sú aj vzťahy, oprávnenia a požiadavky odborových organizácií.

Samozrejme, každá práca má svoje výhody aj nevýhody. „Nevieme, čo je to zobrať si dovolenku na prelome mesiacov alebo na konci roka. Dodržanie termínu uzávierky je však pre nás najdôležitejšie, pretože chápeme, že je to tá správna vizitka našej spoľahlivosti. Pri tejto práci však zažívame aj úsmevné a trochu aj nepochopiteľné situácie. Napríklad, ak sa zamestnanec vyberie na periodickú lekársku prehliadku bez lekárskeho posudku alebo ak chce železničnú preukážku pre svoju manželku bez toho, aby nám oznámil, že sa oženil, alebo si uplatňujú rekreačný príspevok na čas, kedy boli na pracovnej ceste. Berieme to ale tak, že pre nás samozrejme veci nemusia byť jasné aj ostatným zamestnancom a snažíme sa pomôcť v každej situácii,“ hovorí Zuzana Kazdová.

Práca na oddelení personálnych činností a vzdelávania je naozaj rôznorodá a vyžaduje nielen od vedúcej Magdalény Oswaldovej špecifický prístup k uchádzačom o prácu, ale aj samotným zamestnancom. Pri svojej práci sa staráme o budúcich kolegov od prvého kontaktu so zamestnávateľom v rámci náborovej činnosti, následne zabezpečujeme vstupné lekárske prehliadky a psychologické vyšetrenia. Po prijatí do pracovného pomeru spracovávame všetky dokumenty v súvislosti so vznikom pracovného pomeru, zabezpečujeme získanie odbornej spôsobilosti zamestnancov, vystrojenie OOPP potrebnými k výkonu práce. Zároveň spracovujeme osobné údaje v module SAP HR, ako aj v osobných spisoch týkajúce sa zamestnanca pre účely pracovného pomeru, najmä plnenia daňových a odvodových povinností, ale aj rodinných príslušníkov zamestnanca, napríklad pre účely cestovných výhod. Aj keď od 1. januára 2021 zmenu priezviska a trvalého pobytu už nemusí zamestnávateľ ani zamestnanec hlásiť do Sociálnej a zdravotnej poisťovne, ide o základnú povinnosť zamestnanca vyplývajúcu z § 81 písm. g) Zákonníka práce

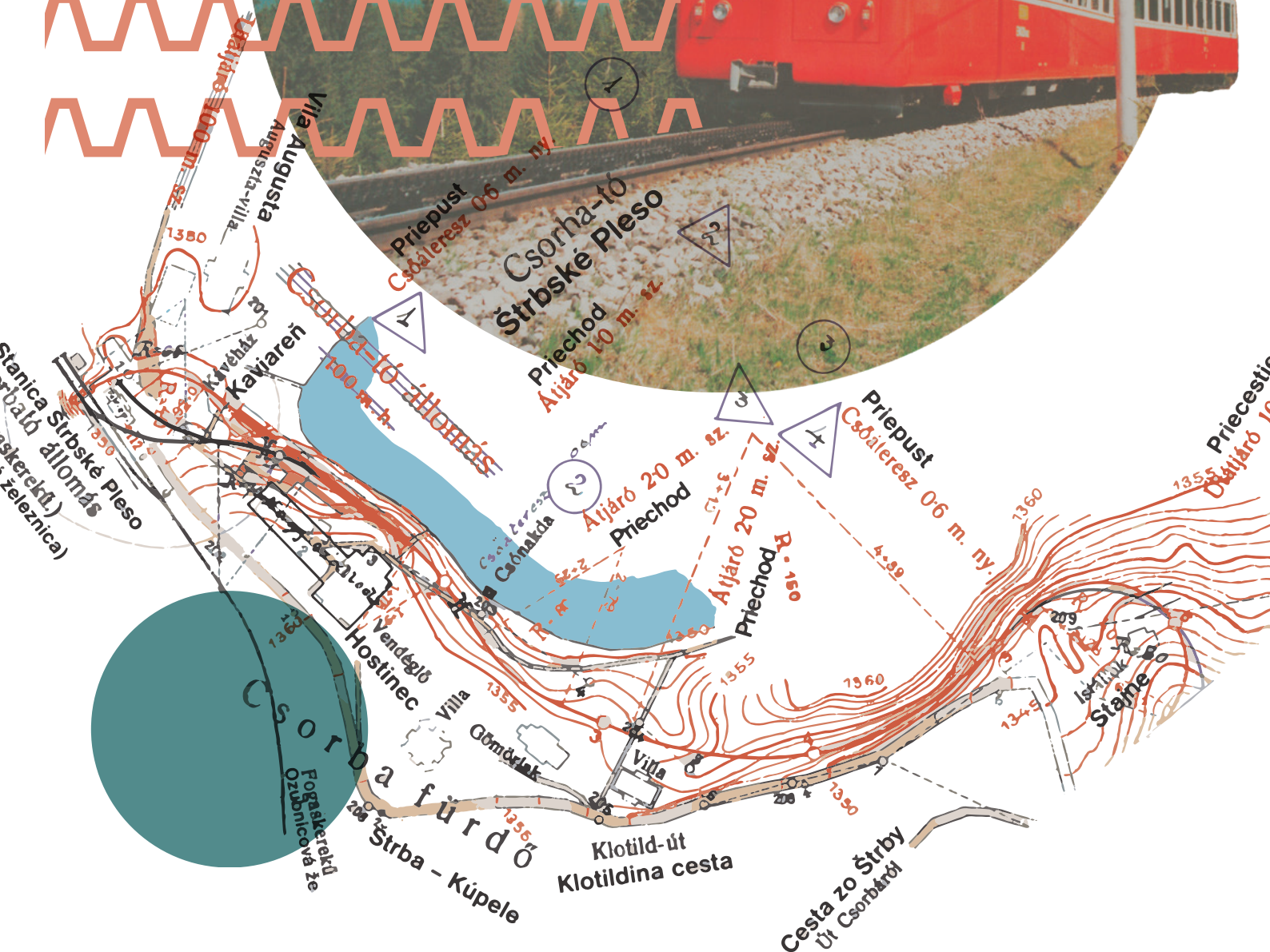
a Pracovného poriadku ŽSR. Zmenu je možné hlásiť na tlačive, ktoré je na intranetovom portáli alebo dostupné u personalistky.

Na oddelení odmeňovania a starostlivosti o zamestnancov pod vedením Márie Letkovej spolu pracujeme najmä na tom, aby každému s pípnutím mobilu prišla bezchybná výplata. To znamená správne priradenie tarifnej triedy v module SAP HR, pravidelná kontrola dochádzkového listu zamestnanca pri mesačnej uzávierke a kontrola zdokladovaných prekážok v práci. Pod naším dohľadom je aj nadčasová práca, pracovná pohotovosť, cestovné príkazy, školenia, rekondičné pobyty, odmeny pri životných výročiach, ako aj zdokladovanie prekážok v práci, lekárske prehliadky a kontrola zostatkov dovolení. Pri náročnom období s koronavírusom v čase uplatnenia práce z domu a prekážok v práci na strane zamestnávateľa pribudla detailná kontrola v elektronickom dochádzkovom systéme EDOS. V rámci starostlivosti o zamestnancov zabezpečuje RP LZ nabíjanie elektronických Callio kariet a distribúciu nápojových poukážok, vybavuje požiadavky zamestnancov na príspevok zo sociálneho fondu, eviduje nárok na rekondičné pobyty a zakladá rezervácie na rovnošatové súčasti. Komplikovanou novou agendou je z hľadiska dokladovania aj splnenie podmienok pre poskytnutie príspevku na rekreáciu podľa Zákonníka práce.

„Ešte stále som sa celkom neaklimatizovala do mojej novej pozície v dôchodku a stále, síce v ústraní, prežívam pracovné udalosti s mojimi kolegami. Musím spomenúť, že nás veľakrát zamrzelo, ak sa dozvieme, že zamestnanci riešia problém, ktorý súvisí s agendou ľudských zdrojov, prostredníctvom iných zložiek. A pritom často ide o veci alebo nedorozumenia, kde by stačil jeden telefonát priamo k nám a vysvetlenie by všetko dalo do poriadku. Preto určite odporúčam všetkým zamestnancom, ak sa vyskytol problém, prosím, volajte alebo napíšte priamo na vaše Regionálne pracovisko ľudských zdrojov, sme tu pre vás,“ hodnotí situáciu v komunikácii Zuzana Kazdová a zároveň s ňou súhlasí aj jej nástupkyňa Erika Seková.

Kontakty:

- vedúca RP LZ Žilina Ing. Erika Seková, tel. 930/2477
- vedúca oddelenia personálnych činností a vzdelávania Magdaléna Oswaldová, tel. 930/2478
- vedúca oddelenia odmeňovania a starostlivosti o zamestnancov Mária Letková, tel. 930/2403



125 ROKOV OZUBNICOVEJ ŽELEZNICE

Vysoké Tatry, oblasť najmenších veľhôr na svete, sú jednou z najkrajších oblastí Slovenska. Dôležitou súčasťou infraštruktúry vo Vysokých Tatrách je aj preprava osôb, ktorú ŽSR zabezpečujú prostredníctvom Tatranských elektrických železníc a Ozubnicovej železnice. A práve Ozubnicová železnica slávi v júli tohto roka svoje 125. výročie.

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

ŠTRBA/ŠTRBSKÉ PLESO – O predbežný súhlas s výstavbou ozubnicovej železnice požiadal gróf Keglevich. Nezávisle od neho sa o výstavbu zaujímali a predbežnú koncesiu získali aj gróf Stentiványi a budapeštiansky staviteľ Emil Várnai. O výstavbu ozubnice sa začala zaujímať aj Košicko-bohumínska železnica (KBŽ), ktorá nakoniec získala definitívnu koncesiu a podujala sa stavbu realizovať. Náklady na výstavbu sa odhadovali na 190 tis. zlatých. Projektantom bol Emil Várnai. KBŽ pre potreby výstavby trate založila Spoločnosť ozubnicovej železnice Štrbské Pleso (Csorbatói Fogaskerekű Vasút Társaság).

Bola to prvá skutočne horská trať na Slovensku. Mala dĺžku 4,77 km, z nich 4,09 km bolo s ozubnicovou tyčou. Výškový rozdiel medzi koncovými stanicami bol 454 metrov. Na trati boli na drevených podvaloch osadené koľajnice s hmotnosťou 22,5 kg. Železnica s rozchodom 1 000 mm a zmiešanou ozubnicovo-adhéznou prevádzkou začína v Štrbe na kusej koľaji pri staničnej budove, lokalizovanej na severnej strane stanice KBŽ. Ku svojej cieľovej stanici viedla trať tak, aby v miestach križovania s cestami (bolo ich 12) ležala buď na rovine, alebo iba v miernom stúpaní, umožňujúcim vyhnúť sa na priecestiach uloženie ozubeného hrebeňa. Prevýšenia na trati, z ktorých najväčšie dosahovalo 127 ‰, boli prekonávané s použitím ozubnice sústavy Riggerbach. Na Štrbskom Plese končila trať pri drevenej staničnej budove 2 kusými koľajami.

Výstavba pod vedením staviteľov Niedenthala a Kornhäusera začala v auguste 1895 a technicko-policijná obchôdzka trate sa uskutočnila 27. júla 1896 a ešte v ten istý deň sa začala aj prevádzka. Zabezpečovala ju KBŽ až do 1. februára 1921, keď ju spolu s prevádzkou ostatných tratí KBŽ prevzali v roku 1918 vzniknuté Česko-slovenské štátne dráhy (ČSD). Na začiatku prevádzky premávali vlaky iba v letnej sezóne – od 15. 6. do 15. 9. Neskôr sa doba sezónnej prevádzky predlžovala, takže v roku 1912 jazdili vlaky až do 30. septembra. Počas celej existencie ozubnicovej železnice zabezpečovali jej prevádzku dva rušne, štyri osobné a dva nákladné vozne. Rušne boli konštruované tak, aby sa ich kotol dostal do vodorovnej polohy na spáde 60 ‰, a preto na rovine pôsobili „skrčeným“ dojmom. Výstavbou ozubnicovej železnice do Štrbského Plesa sa skončilo budovanie parostrojníkových železníc v oblasti Vysokých Tatier a začala sa éra elektrickej trakcie.

Ako sme vás už viackrát v Železničnom Semafore informovali, momentálne na ozubnicovej trati prebieha rekonštrukcia, ktorá začala v júni minulého roka a jej dokončenie sa nezaďržiateľne blíži ku koncu. Budú na nej premávať nové električky zo Švajčiarska. Od 21. júna 2021 je „zubačka“ v skúšobnej prevádzke a momentálne na nej prebiehajú záťažové testy, skúšky ZSSK a udeľujú sa povolenia od príslušných úradov. Až následne bude ozubnicová železnica opäť pripravená privítať domácich, ale aj turistov a pokračovať v písaní svojej výnimočnej a bohatej histórie.



KRÍŽOVKA A SUDOKU

– Dedko, kto je to abstinent? pýta sa vnúčík. – No u nás v dedine takého nemáme, ale to je ... – tajnička				Pomôcky: akter, elk, Tave, lost, lusk	písmeno gréckej abecedy	vyžaruje	lesklý náter	arabský člen	spôsoboval duševné utrpenie	len	stratený, po anglicky		1	austrálsky papagáj
				pridal sladidlo								Červený kríž		
				2								Letecké opravovne		
				chomitá useň				protestan- ský kňaz				tým spôsobom		
				krídlo (odb.)				ostrov v Chorvátsku						
Jozef Vysočani	omietal	5	turecký důstojník			zn.bulhar. cigariet			francúzska rieka					
			čin, skutok			zabíjačková polievka			vodováha					
zobrala						kypril zem pluhom				kapustov. zelenina				
						ohorok				silný povraz				
morský arktický vták					dal do obalu						EČV okr. Krupina			
					prezývka am. vojaka						kremík (zn.)			
roh miestnosti				severoam. Indián				národnosť v Španielsku					kyslá pochutina	
				Centrálny tomograf				ruský šľachtic						
Ochrana železníc			odtučená smotana				Beňadik, po španielsky							
			vojdi, nasadni				juhoamer. dravá ryba							
záklópka						benátsky cestovateľ					Obchodné centrum			
						lovecké stanovište					herec, po rusky			
domácke meno Anny				bodná zbraň						nemocnič. oddelenie				
				kapor, po česky						vstrebávala saním				
struk (kniž.)					dom.meno Kornélie				člen staré- ho národa					
					matka zakla- dateľov Ríma				olejnatá rastlina					
	zinok (zn.)	sídlo na Balkáne				Alán						zosilnený súhlas	symetrála	
		francúzsky člen				Čestné vyhlásenie								
3								4						
lož, klamstvo									kaprovitá ryba					

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

			8		3			
1		4		9		8		2
9		1				4		8
6			3	8	5			1
7	6						1	5
			2		1			
	1	8				3	7	

	7						8	
			4	9	6			
4			8		2			3
		6		3		2		
		8				5		
	1		9		8		4	
2			3		9			1
	9	3				8	5	
				1				

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]

[Redacted text block]

POĎAKOVANIE

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

SPOMÍNANIE

[Redacted text block]

Vaše príspevky do augustovej spoločenskej rubriky môžete posilať na adresu zsemafor@zsr.sk do 6. augusta 2021.

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

Layout & 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: ZOOM Creative, s. r. o. Medená 10, BB



NOVÝ MODEL RIADENIA DPaM NA ŽELEZNICIACH

Prvý júl si väčšina z nás spája so začiatkom leta, letných prázdnin a letných dovoleniek. Pre členov projektového tímu projektu č. 15/2017 „Nový model riadenia dopravných prostriedkov a mechanizácie (ďalej len „DPaM“) ŽSR“ je tento dátum spojený s implementáciou výstupu z projektu a začiatkom prác v novom organizačnom usporiadaní vo všetkých SMSÚ ŽTS MDS (ďalej len „MDS“).

AUTOR: Ivana Palacková, (red), **SNÍMKA:** archív Ivany Palackovej

BRATISLAVA – Pred necelými tromi rokmi prišla z vedenia ŽSR požiadavka na nové organizačné usporiadanie a zjednotenie organizačnej štruktúry a procesov v MDS. Projektový tím sa chytil novej výzvy a začal sa oboznamovať s fungovaním a prostredím v MDS. Začalo sa obdobie analytických prác, ktoré boli zamerané na popísanie a porovnanie rozpisu plánovaných miest v rámci VOJ, ako aj medzi VOJ, popisu procesov a ich štandardizácie smerom k zjednoteným typovým pozíciám. V rámci zbierania údajov pre správne nastavenie počtu plánovaných miest jednotlivých administratívnych typových pozícií a správneho rozdelenia procesov sa snímokovanie pracovného dňa vykonalo aj dvakrát. Po snímokovaní boli následne definované referenčné hodnoty pre stanovenie počtu plánovaných miest vybraných profesií. Popísanie a štandardizované procesy k jednotlivým typovým pozíciám, zadané kritériá na počty plánovaných miest jednotlivých administratívnych profesií boli otestované v pilotnej prevádzke v troch MDS, a to v MDS Trenčianska Teplá, MDS Žilina a MDS Spišská

Nová Ves. Členovia projektového tímu od začiatku navštevovali dané MDS, rozprávali sa so zamestnancami a počas pilotnej prevádzky získavali spätnú väzbu na nastavené nové organizačné usporiadanie. Zároveň sa priebežne konali aj stretnutia s cieľom zjednotiť a doladiť procesy a riešiť postrehy z pilotnej prevádzky v rozšírenom kruhu projektového tímu. V rámci projektového tímu sa stretla skvelá partia ľudí, či už zo strany metodikov vrcholových procesov, ako aj zástupcov MDS, čo viedlo k úspešnému splneniu požiadavky vedenia ŽSR a zároveň aj k nastaveniu východiskových kritérií pre ďalšie projekty. Všetkým zúčastneným na tomto projekte patrí veľká VĎAKA! Implementáciou nového organizačného usporiadania sa práce v rámci projektu nekončia a ďalej sa pokračuje v prácach spojených s koncepciou DPaM výhľadovo na 5 až 10 rokov. Zároveň sa budú pravidelne navštevovať všetky MDS, aby sa priebežne zodpovedali otázky zamestnancov ohľadom nového nastavenia a bude sa overovať, ako sa zamestnanci stotožnili s novým nastavením a osvojili si nové procesy.



Toto leto môžete spoznávať krásy Trnavského kraja aj z výletných vlakov Pálffy a Štefánik či Brezovskej lokálky. Krajská organizácia cestovného ruchu ich bude v spolupráci s Trnavským samosprávnym krajom vypravovať každú sobotu od 3. júla do 11. septembra 2021.

AUTOR & SNÍMKA: Denis Dymo

SMOLENICE – Dňa 29. júna sa uskutočnila predpremiérová jazda výletného vlaku Pálffy z Bratislavy do Smoleníc, ktorého sa zúčastnil predseda Trnavského samosprávneho kraja Jozef Viskupič, podpredseda TTSK, predseda Krajskej organizácie cestovného ruchu Trnavský kraj Pavol Kalman, starosta obce Smolenice Anton Chvala, riaditeľka Divadla Jána Palárika v Trnave Zuzana Hekel, ŽSR zastupoval riaditeľ OR Trnava Ivan Sovič a ďalší partneri projektu.

Vlaky budú premávať na troch trasách vrátane jász späť. Prvý výletný vlak Pálffy bude jazdiť z Bratislavy cez Trnavu do Smoleníc, druhý z Nového Mesta nad Váhom cez Trnavu do Smoleníc. Tretí výletný vlak Štefánik bude vypravovaný z Bratislavy cez Trnavu, až do rodiska M. R. Štefánika, Brezovej pod Bradlom. Pripravená je aj špeciálna jazda Brezovskou lokálkou z Brezovej pod Bradlom do Jablonice, ktorá je zameraná na objavovanie tamjšieho kaštieľa. „Rozhodli sme sa priniesť nový typ atrakcie, a to výletné vlaky. Ide o spôsob, ako deťom priblížiť

históriu a kultúru a ako im dať možnosť spoznať rôzne miesta Trnavského kraja. Rovnako v nich vidím veľký potenciál na podporu cestovného ruchu,“ uviedol trnavský župan Jozef Viskupič. Počas cesty vlakom do Smoleníc sa o sprievodný program postarajú herci zo župného Divadla Jána Palárika v Trnave a predstavia príbeh grófký Pálffyovej a jej rodiny. Na ceste vlakom až k oblaťkom v Brezovej pod Bradlom, divadelný príbeh zavedie cestujúcich do čias života jedného zo zakladateľov Československa, M. R. Štefánika.

Aj pre nadšencov železničnej dopravy budú jazdy výletnými vlakmi skutočnou lahôdkou. Budú sa môcť poviť v rušňoch, ktoré už na tratiach bežne nestretnú, no možno v nich strávili svoje detské časy. Jedným z najväčších lákadiel je vozeň Krásavec z roku 1911, ktorý patrí medzi skutočné unikáty. Celý vozeň, ako aj jeho interiér je vyrobený z dreva a len nedávno bol celý zrekonštruovaný. Na svoje si príde každý. Milovníci vlakov, ako aj tí, ktorí radi spoznávajú históriu. Dobrodružní výletníci i cestovatelia vyhľadávajúci komfort.

Pandemická situácia nedovolila na deň presne po 40 rokoch zrealizovať plánované podujatie s názvom „Kráľovná železníc neodišla“, ktorá mala byť rekonštrukciou slávnostného programu zo 17. októbra 1980, kedy bola ukončená pravidelná prevádzka parných rušňov na Slovensku.

Železnice Slovenskej republiky v spolupráci s partnerskými občianskymi združeniami sa preto rozhodli podujatie usporiadať v náhradnom termíne v sobotu 26. júna 2021.

