

ŽELEZNIČNÝ

Semafor

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY

JÚN/JÚL 2020



MANAŽÉR
ŽELEZNIČNEJ
INFRAŠTRUKTÚRY



PORADÁM VEDENIA DOMINOVALI PREVÁDZKOVÉ, EKONOMICKÉ AJ INVESTIČNÉ TÉMY

Vedenie ŽSR sa aj v uplynulom období venovalo v rámci porád vedenia dôležitým témam. Okrem aktuálnej prevádzkovej a ekonomickej situácie sa otvorili aj témy z investičnej oblasti. ŽSR ako manažér železničnej infraštruktúry kladú veľký dôraz aj na kvalitu obslužnej infraštruktúry v blízkosti železničných staníc.

AUTOR: Michal Lukáč

BRATISLAVA – Do porady vedenia bol zaradený materiál pod názvom Konceptcia parkovísk na sieti ŽSR. Námetník GR pre prevádzku Milan Kubiček podrobne informoval o aktuálnom stave projektu a odporúčaní Správy majetku ŽSR k ďalšiemu postupu. V súčasnosti analyzuje výstupy projektu, vrátane ďalších krokov.

Medzi doterajšie odporúčania Správy majetku patrí napríklad príprava jednoduchej prezentácie možnosti realizovania stavby parkoviska, odstavného plochy a to na základe už zrealizovaných stavieb parkovísk. Prezentáciu bude potom následne možné použiť pre komunikáciu so samosprávami a priblížiť im potenciál aktivity.

Ďalším odporúčaním je preverenie potenciálu pozemkov ŽSR na stavbu ta-

kýchto parkovísk v spolupráci s miestnymi riaditeľstvami a následne identifikovať významné lokality, kde sa dá nad výstavbou uvažovať. Správa majetku zároveň odporúča rokovať s MDV SR o možnostiach financovania budovania parkovísk. Tam, kde to nebude v možnostiach ŽSR pomôcť samosprávam pri čerpaní prostriedkov aj z operačných programov, z ktorých môžu čerpať financie práve samosprávy.

Vedenie ŽSR sa zároveň zaoberalo implementáciou zákona č. 155/2020 Z. z., ktorý nadobudol účinnosť 17. júna 2020 a podľa jeho ustanovení je možné poskytnúť dotáciu na úhradu nájomného.

Predložený materiál obsahuje informácie o podmienkach poskytnutia dotácie, o predmete nájmu, na ktorý môže byť dotácia poskytnutá, o alternatívach

PERSONÁLNE ZMENY

Generálny riaditeľ ŽSR Miloslav Havrila:

- 31. 5. 2020 odvolal z funkcie námestníka generálneho riaditeľa pre ekonomiku ŽSR Viliama Markócsyho,
- 1. 6. 2020 vymenoval do funkcie námestníka generálneho riaditeľa pre ekonomiku ŽSR Petra Bagina.
- 31. 5. 2020 odvolal z funkcie riaditeľa Kancelárie generálneho riaditeľa ŽSR Pavla Bullu,
- 1. 6. 2020 vymenoval do funkcie riaditeľa Kancelárie generálneho riaditeľa ŽSR Alexandra Zavackého.
- 31. 5. 2020 odvolal z funkcie riaditeľa Odboru právnych vzťahov GR ŽSR Michala Škriaba,
- 1. 6. 2020 vymenoval do funkcie riaditeľa Odboru právnych vzťahov GR ŽSR Miriam Majorošovou.
- 1. 6. 2020 vymenoval do funkcie riaditeľa Oblastného riaditeľstva Trnava Ivana Soviča,
- 1. 6. 2020 zaradil do funkcie hovorcu ŽSR na Odbore komunikácie a marketingu GR ŽSR Riu Feik Achbergerovú.
- 30. 6. 2020 odvolal z funkcie riaditeľa Odboru projektového riadenia – PMO GR ŽSR Mariána Líškaya,
- 1. 7. 2020 poveril výkonom funkcie riaditeľa Odboru projektového riadenia – PMO GR ŽSR Alexandra Zavackého.
- 30. 6. 2020 odvolal z funkcie riaditeľky Správy majetku ŽSR Bratislava Katarínu Tkáčikovú,
- 1. 7. 2020 vymenoval do funkcie riaditeľa Správy majetku ŽSR Bratislava Dušana Šefčíka.
- 1. 7. 2020 zaradil do funkcie námestníčky riaditeľa Správy majetku ŽSR Bratislava Katarínu Tkáčikovú.

NA OBÁLKE Montážny voz trolejového vedenia (MVTV) v ŽST Gbeľany. **TITULNÁ SNÍMKA** Ondrej Mlynka

možných zliav a forme predkladania žiadosti o dotáciu.

Uplynulé dva mesiace porád vedenia boli aj v duchu schvaľovania Podnikateľského plánu ŽSR na roky 2020 – 2022. Podnikateľský plán prezentuje spôsob zabezpečenia správy, údržby, prevádzky, rozvoja a obnovy železničnej infraštruktúry, ako i ostatných obchodných činností.

Základným finančným krytím sú finančné prostriedky schválené v rámci rozpočtu verejnej správy – prostriedky štátneho rozpočtu, ako aj vlastné zdroje spoločnosti. Návrh Podnikateľského plánu bol vypracovaný v súlade s Rozpočtom verejnej správy, Programovým vyhlásením vlády v oblasti železničnej dopravy, pripravovanou Stratégiou ŽSR a pripravovaným Implementačným plánom, ktorým sa budú realizovať opatrenia vyplývajúce z auditu realizovaného Útvárom hodnoty za peniaze a Implementačnou jednotkou.

Zároveň v súlade s platnou legislatívou v oblasti železničnej dopravy, Opat-

rením č. 2/2018 Dopravného úradu, ktorým sa určujú úhrady za prístup k ŽI a servisným zariadeniam (zo 7. septembra 2018 a účinnosť od 1. januára 2019), prihlíada na schválenú organizačnú štruktúru platnú od 1. januára 2020, s nastavenými procesmi ŽSR, platnými dodávateľsko-odberateľskými zmluvami a objednávkami dopravných výkonov pre rok 2020.

Návrh Podnikateľského plánu obsahuje aj očakávané dopady na hospodárenie ŽSR v súvislosti so šírením respiračného ochorenia COVID-19. ŽSR vychádzajú z predpokladu, že od 1. júla 2020 sú obnovené všetky činnosti ŽSR, vrátane tých, ktoré poskytujú do exterého prostredia.

Predpokladané dopady pandémie COVID-19 budú mať negatívny vplyv na výsledok hospodárenia ŽSR vo výške 4,439 mil. eur. Očakávaná skutočnosť odzrkadľuje aj náklady a výnosy, ktoré sú v skutočnosti už naúčtované, ale neplánujú sa (napríklad opravy nákladov a výnosov minulých období, škody a náhrady škôd na majetku ŽSR).



Milí kolegovia, železničari,

po prvýkrát nedržíte Semafor fyzicky vo svojich rukách. V dôsledku pandémie a nového obstarávania Železničného Semaforu sme si pre vás s kolegami pripravili letné online číslo. Predpokladám, že mnohí z vás budú tráviť letnú dovolenku kvôli aktuálnej situácii s COVID-19 doma, na Slovensku. V najnovšom čísle sa dočítate aké doklady potrebujete, ak chcete použiť na vyúčtovanie svojej dovolenky rekreačný poukaz, a tiež vám poradíme, aké dokumenty potrebujete ak chcete zaplatiť svojim deťom tábor pomo-

cou rekreačného poukazu. V prípade, že sa predsa len rozhodnete vycestovať do zahraničia, nájdete v našom čísle aktualitu zahraničných manažérov infraštruktúry, ale aj malý tip na výlet. Železnica nikdy nespí, a preto sme sa pozreli ako pokračuje modernizácia úseku Púchov – Žilina či rekonštrukcia Štrba – Štrbské Pleso. V aktuálnom čísle sme vypovedali aj Františka Babína, železničara, ktorého vášňou je filmovanie dokumentov. Ak máte aj vy zaujímavý koníček, ktorý by ste chceli zdieľať s vašimi kolegami prostredníctvom Semaforu, neváhajte nám napísať na mailovú adresu zsemafor@zsr.sk.

Prajem vám pekné leto.

Lucia Lizáková
Šéfredaktorka



MODERNIZÁCIA PÚCHOV – ŽILINA POKRAČUJE

Modernizácia železničnej infraštruktúry v úseku Púchov – Žilina, ktorá by mala byť hotová na konci roka 2021 pokračuje. Počas posledných mesiacov sa na dynamike prác podpísala aj pandémia, ktorá niektoré práce spomalila. Ambíciou ŽSR, ale aj Zhotoviteľa stavby je dodržať aktuálny harmonogram bez omeškania, a to 15. december 2021. Aktuálne stavba pokračuje v normálnom režime ako pred pandémiou.

AUTORI: Lucia Lizáková, Július Oláh
SNÍMKY: Doprastav



PÚCHOV – Negatívny dopad v harmonograme prác prišiel pri výstavbe kľúčového a z pohľadu stavebno-technického hľadiska najvýznamnejšieho objektu, ktorým je Tunel Milochov. „Hlavným dôvodom omeškania bolo znemožnenie nasadenia personálnych a výrobných kapacít na strane podzhotoviteľského subjektu, ktorý je z Českej republiky,” vysvetlil Július Oláh z Odboru investorského. Keďže na základe zavedených opatrení na strane Českej aj Slovenskej republiky kvôli zníženiu šírenia koronavírusu sa špecialisti stavebnej firmy nemohli dostať na stavisko, stavebné práce tak boli nútene pozastavené približne na dva mesiace.

Železničný most nad Nosickou priehradou (hore) a železničný most nad Váhom. Realizácia nosnej vodorovnej konštrukcie pomocou vozíkov letmej betonáže na váhadlách P2 a P3.

Nový most nad
Nosickým kanálom
pre cestujúcich
a verejnosť. Výsuv
nosnej oceľovej
konštrukcie
(montážne
diely MD 9-8).



Jedným z mnohých
významných
stavebných objektov
v rámci celej stavby
je železničný most
vedúci ponad
Nosickú priehradu,
na ktorom prebiehajú
práce od náterov
montážnych zvarov,
izoláciu mostovky,
otrýskávanie betónu,
dilatačné kapsy,
osádzanie tlmičov
kmitov až po čistenie
ložísk úpravy
povrchov chodníkov
a násyp kameniva.



Most po zasýpaní
štrkovým lôžkom –
pohľad zo strany od
Nimnice.





Oporný gravitačný
múr – úprava
hlbenej časti tunela
Diel na východnom
portáli.



V tuneli Milochovo
aktuálne prebiehajú
raziace práce.
Postupuje sa pri
nich systémom
„strop a dno“ t. j., že
v tunelovej rúre sa
najprv razí priestor
pod budúcim
stropom tunela, kde
je aktuálne v kalote
vyrazených viac ako
1 447 metrov.



Železničný most nad
Nosickým kanálom –
v prvej polovici roku
2020 sa podarilo
dokončiť práce na
novom železničnom
moste nad Nosickou
priehradou, ktorá
vedie železničnú
trať ponad koryto
Nosického kanála.
Most bol dokončený
v júni 2020.



V JÚLI SA VYMIEŇALI PODVALY AJ KOĽAJNICE

Letné mesiace sú ideálnym časom na rôzne opravy či údržbu. Železnice Slovenskej republiky využívajú tento čas efektívne a v mesiacoch jún a júl zrealizovali niekoľko výluk s cieľom skvalitnenia železničnej infraštruktúry. zrealizovali v mesiacoch jún a júl niekoľko výluk z dôvodu skvalitnenia železničnej infraštruktúry.

AUTOR: (red), SNÍMKA: Ondrej Mlynka

BRATISLAVA – Koncom júna sa realizovali výlukové práce v úseku Jelšovce – Lužianky – Zbehy. Počas výluky na prácach etapy Z1 (Lužianky – Zbehy) sa vykonala náhrada pôvodných ovládacích koľajových obvodov PZZ počítačmi osí. Pricestia v km 1,856 a v km 2,100 boli počas celej doby výluky strážené. Pricestie v km 1,361 bolo pre užívateľov cestnej komunikácie označené dopravnými značkami, upozorňujúcimi na vypnuté pricestné zabezpečovacie zariadenie z činnosti a vlaky prechádzali rýchlosťou 10 km/h.

V úseku Bánovce nad Bebravou – Rybany sa začiatok júla niesol v duchu úpravy pricestných zabezpečovacích zariadení (PZZ) v km 13,040 a v km 15,584. Dôvodom bola montáž jednosmerného meniča napätia SMN04 pre napájanie obvodov svetiel výstražníkov. Začiatkom júla realizovali Železnice Slovenskej republiky niekoľko opráv súvisiacich s výmenou koľajníc. Zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Trnava realizovali výmenu koľajníc v oblúkoch v medzistaničnom úseku Čachtice – Vadovce a v úseku Stará Turá – Paprad'.

NA KYSUCIACH SA ROZŠÍRILA REKUPERÁCIA

V roku 2015 sa povolila rekuperácia na úseku Košice – Čadca. V pláne bolo umožniť vlakom rekuperovať už od hraníc s ČR, no z dôvodu zákazu rekuperácie na súvisiacom prihraničnom českom úseku, musela byť rekuperácia ukončená už pri trakčnej meniarni (TM) umiestnenej severne od železničnej stanice Čadca.

AUTORI: Miloš Šefčík, Odbor oznamovacej a zabezpečovacej techniky a elektrotechniky, **SNÍMKY:** Vlastimil Svitek

ČADCA/MOSTY U JABLUNKOVA –

Informácia o plánovanom povolení rekuperácie aj na prihraničnom úseku so Slovenskom prišla zo Správy železníc (OŘ Ostrava) v máji 2020. V spolupráci s VVÚŽ Žilina prebehli potrebné doplňujúce kontrolné výpočty k elektrickým trakčným pomerom v úseku TM Čadca – TM Mosty u Jablunkova a SEE OR Žilina naplánovala potrebné výlukové práce súvisiace s premiestnením návěstidiel pre rekuperáciu na trati.

Práce vykonali zamestnanci SMSÚ EE TV Púchov z pracoviska OTV Čadca počas napäťových výluk v sobotu 13. júna 2020. Zdemontovali sa návěstidlá pre elektrickú prevádzku „Rekuperácia zakázaná“ a „Rekuperácia dovolená“ v kilometri 280,741 pri TM Čadca a osadili sa nové návěstidla na štátnej hranici s návěstou „Rekuperácia dovolená“ v kilometri 286,530.

Takýmto krátkym predĺžením došlo na strane Železníc Slovenskej republiky a na strane Správy železníc k umožneniu vlakom rekuperovať na celom približne 700 km dlhom úseku Praha – Ostrava – Čadca – Košice bez obmedzení, obzvlášť na úseku s výraznými sklonovými pomermi.

Elektromontéri Ladislav Paštrnák a Vladimír Barčák zo SMSÚ EE TV Púchov, pracovisko OTV Čadca, demontujú návěstidlo pre elektrickú prevádzku s návěstou „Rekuperácia zakázaná“ pri TM Čadca.



REKUPERÁCIA je v železničnom po-nímaní proces premeny časti kinetickej energie pohybujúceho sa vlaku s elektrickým hnacím koľajovým vozidlom počas elektrodynamického brzdenia na využiteľnú elektrickú energiu dodávanú naspäť do trakčnej elektrickej siete.

Počas konvenčného brzdenia ako ho poznáme dochádza k treniu medzi rotujúcou a pevnou časťou brzdy. Toto trenie vyvoláva brzdný moment a vozidlo spomalí, prípadne zastaví. Ešte done-dávna bola jediná úloha brzd zastaviť vozidlo. Ak sa však zamyslíme hlbšie, pri brzdení vzniká veľká energia, ktorú sme v minulosti nevyužívali, a teda sme ju od-viedli do okolia. Zároveň pri konvenčnom brzdení dochádza k značnému mechanic-kému opotrebovaniu brzd a ich súčastí.

Všeobecne vozidlá (elektrické alebo mo-torové) s elektrickým prenosom výkonu vybavené elektrodynamickou brzdou pri brzdení využívajú generatorický chod elektrických trakčných motorov.

V tomto generatorickom režime vytvá-ra elektromotor brzdný moment tým, že pracuje v opačnom režime a premie-ňa pohybovú energiu rotujúcich kolies na elektrickú energiu. Vyrobenú elek-trickú energiu vozidlo buď neefektívne marí na teplo v brzdovom odporníku, alebo v tom efektívnejšom prípade je napríklad schopné vyrobenú elektric-kú energiu dodať naspäť do napájacej trakčnej siete, kde sa môže opätovne použiť. Vozidlo teda rekuperuje.

Prínosom brzdenia hnacích vozidiel s elektrodynamickou brzdou je pred-chádzanie mechanického opotrebova-nia brzd. Ak je elektrické hnacie vozidlo s elektrodynamickou brzdou vybavené ešte aj funkciou rekuperácie, zároveň plní aj ekologický aspekt a to v opä-tovnom využívaní tzv. zelenej ener-gie. Rekuperačné brzdenie, skrátene rekuperácia, je výhodná ako pre do-pravcu, tak pre manažéra infraštruktúry a z ekologického hľadiska prospešná pre celú spoločnosť.



Osadzovanie návěstidla pre elektrickú prevádzku s návěstťou „Rekuperácia dovolená“ na novom mieste na štátnej hranici s Českou republikou v medzistaničnom úseku Mosty u Jablunkova – Čadca.

LETO NA ÚSEKU ĽUDSKÝCH ZDROJOV NIE JE ODDYCHOVÉ

Agenda, ktorú má na starosti Odbor ľudských zdrojov je široká. O tom, čo momentálne v tomto období riešia, ale aj o tom ako sa pripravujú na zvládnutie dovolenkovej sezóny sme sa porozprávali s Gabrielou Gajdošovou, riaditeľkou odboru riadenia ľudských zdrojov, poverenou výkonom funkcie námestníčky generálneho riaditeľa pre ľudské zdroje.

AUTORI: Odbor riadenia ľudských zdrojov, Lucia Lizáková, SNÍMKA: Ondrej Mlynka

Pani riaditeľka, čomu aktuálne venujete na vašom odbore najväčšiu pozornosť?

Mnohým sa to bude zdať možno neuveriteľné, keď skonštatujem, že veľká časť našich pracovných činností je v súčasnosti spojená s aktivitami zástupcov odborových organizácií na ŽSR.

Predpokladám, že máte na mysli prípravu na kolektívne vyjednávanie, ktoré nás čaká už na jeseň, keďže platnosť Kolektívnej zmluvy ŽSR 2019 – 2020 končí 31. decembra 2020.

Samozrejme, príprava na sociálny dialóg s odborármi v rámci kolektívnych vyjednávaní je pre nás veľmi dôležitá. Odborové organizácie OZŽ a OAVD predložili v týchto dňoch návrh Dodatku č. 3 ku KZ ŽSR, ktorým sa detailne zaoberáme po stránke právnej, ale najmä nákladovej. To je jedna z najdôležitejších súčastí našej agendy. Odborové organizácie však zároveň prinášajú aj ďalšie témy, ktoré súvisia s riešením podmienok činnosti zástupcov zamestnancov podľa § 240 Zákonníka práce.

Chápem to tak, že sociálny dialóg ŽSR je od väčšiny zamestnávateľov odlišný už len počtom odborových organizácií, ktoré máme. Z predchádzajúcich rokov, s ktorými máte skúsenosti, čo vnímate ako najväčší problém pri takom množstve odborov a vyjednávaní?

Áno, súvisí to so skutočnosťou, že u nás má do kolektívnych pracovnoprávných vzťahov možnosť vstúpiť celkom 13 odborových organizácií. Tieto vzťahy zahŕňajú spolourozhodovanie, prerokovanie, informovanie, kontrolnú činnosť a kolektívne vyjednávanie. Zákonník práce ani zákon o kolektívnom vyjednávaní však vo väčšine ustanovení detailne nerieši podmienky zamestnávateľa, pluralitu odborových organizácií, ani oblasť vzájomných vzťahov medzi jednotlivými odborovými organizáciami. Vzniká tým viacero problémov. Na oboch stranách účastníkov sociálneho dialógu sa usiluje o spoločné, čo najlepšie, riešenie ekonomických a sociálnych podmienok pre zamestnancov. Tento cieľ je však narúšaný vzájomnými vzťahmi niektorých odborových organizácií. A to je to, čo by tu vôbec nemalo byť.



Ako vnímate vy, zo strany zamestnávateľa, dialóg so zástupcami odborových organizácií ako aj medzi nimi navzájom?

V súčasnosti je táto situácia značne komplikovaná, pretože zatiaľ aj napriek snahe zamestnávateľa, neprišlo medzi odborovými organizáciami k dohode o rozdelení pracovného voľna na činnosť odborovej organizácie v súlade so Zákonníkom práce. Vzájomné vzťahy medzi odborovými organizáciami sú z tohto dôvodu narušené. Zamestnávateľ sa potom stáva účastníkom ďalších konaní a poskytuje súčinnosť Úradu na ochranu osobných údajov ako aj Inšpektorátu práce. Spracovanie zložitých podkladov nás pritom vzájomne oberá o časový priestor, ktorý by mohol byť využitý na vzájomný dialóg a nie náročné dokazovanie ďalších skutočností.

Bude to teda na úseku ľudských zdrojov horúca jeseň, čo nás v nej čaká?

Aj napriek skúsenostiam očakávame od spoločného dialógu zmluvných strán efektívny prístup a vzájomne prijateľné argumenty k riešeniu základných oblastí. Predpokladáme, že pripravovaná novela Zákonníka práce prinesie zmeny, ktoré sa pravdepodobne dotknú nás všetkých. Nezostáva nám iné, len dúfať, že budú vyhovovať najmä zamestnancom.

ZVÝŠENÁ VÝMERA DOVOLENKY

Podľa Zákonníka práce je základná výmera dovolenky štyri týždne. U zamestnanca, ktorý do konca príslušného kalendárneho roka dovŕši najmenej 33 rokov veku, je päť týždňov. Zmena, ktorá nastala v tomto kalendárnom roku, sa dotkne zamestnanca, ktorý sa trvale stará o dieťa. Aj v tomto prípade bude výmera dovolenky najmenej v rozsahu 5 týždňov.

AUTORI: Odbor riadenia ľudských zdrojov, (red), SNÍMKA: unsplash.com

BRATISLAVA – Do tejto skupiny patria aj zamestnanci, ktorí sú mladší ako 33 rokov, ale trvale sa starajú o dieťa, ktoré ešte nedovŕšilo plnoletosť (18. rok veku alebo uzatvorenie manželstva pred dovŕšením 18. roku veku).

Podľa Metodického pokynu NGR ĽZ číslo 28723/2020/O510 zo dňa 19. júna 2020, ktorý bližšie vysvetľuje súvisiace pojmy patrí do okruhu osôb, ktoré sa trvale starajú o dieťa, rodič alebo náhradný rodič (podľa zákona o rodičnej, pričom 5 týždňov dovolenky patrí obom rodičom.

Nárok na dodatočný jeden týždeň dovolenky zamestnancovi vzniká momentom, kedy sa začne trvale starať o dieťa a skončí momentom skončenia trvalej starostlivosti o dieťa. V praxi sa len vo výnimočných prípadoch stane, že moment začiatku trvalej starostlivosti o dieťa bude zhodný so začiatkom kalendárneho roka.

Ak sa zamestnanec začne o dieťa trvale starať v priebehu roka, má nárok na 4 týždne dovolenky za daný kalendárny rok a nárok na pomernú (aliquotnú) časť dodatočného týždňa dovolenky mu vznikne od prvého dňa kalendárneho mesiaca, v ktorom sa začal trvale starať o dieťa (pričom je potrebné, aby zamestnávateľovi písomne oznámil a preukázal vznik starostlivosti).

V prípade, ak sa zamestnanec trvale stará o dieťa a v priebehu roka trvalá starostlivosť zanikne, zamestnanec má nárok na 4 týždne dovolenky za daný kalendárny rok plus nárok na pomernú (aliquotnú) časť dodatočného jedného týždňa za čas od 1. januára daného roka do posledného dňa

kalendárneho mesiaca, v ktorom došlo k zániku trvalej starostlivosti o dieťa.

Ak súd rozhodol o úprave vzťahov rodičov k dieťaťu tak, že jednému z rodičov určil osobnú starostlivosť o dieťa a druhý rodič má právo na styk s dieťaťom, iba styk s dieťaťom (prípadne len platenie výživného) nepredstavuje trvalú starostlivosť o dieťa, avšak ani ju automaticky nevylučuje. V takom prípade musí zamestnanec, ktorému súd upravil styk s dieťaťom, preukázať, že sa s dieťaťom nielen stýka, ale aj sa oň trvale stará. V prípade striedavej starostlivosti o dieťa majú osobnú starostlivosť striedavo obaja rodičia, a teda z tohto hľadiska ide o trvalú starostlivosť o dieťa.

Nárok na vyššiu výmeru dovolenky má aj zamestnanec, ktorý nie je biologickým rodičom dieťaťa a prevzal na základe právoplatného rozhodnutia príslušného orgánu dieťa do starostlivosti nahradzujúcej starostlivosť rodičov alebo ktoré mu bolo zverené rozhodnutím príslušných orgánov na neskoršie osvojenie alebo do pestúnскеj starostlivosti. Rovnako v prípade, ak zamestnanec nie je biologickým rodičom dieťaťa, ale žije s dieťaťom v spoločnej domácnosti a o dieťa sa trvale stará.

V zmysle Zákonníka práce má zamestnanec povinnosť oznamovať zamestnávateľovi bez zbytočného odkladu všetky zmeny, ktoré sa týkajú pracovného pomeru a súvisia s jeho osobou.

Bližšie podrobnosti, ako aj vzory oznámenia a čestného prehlásenia nájdete v uvedenom Metodickom pokyne NGR ĽZ.



PRÍSPEVOK NA REKREÁCIU A LETNÉ PRÁZDNINOVÉ TÁBORY

Po období koronakrízy väčšina z nás vymení letné dovolenky pri mori za rekreáciu na Slovensku. Dovolenkovaním u nás doma môžete dokonca ušetriť, ak využijete rekreačný poukaz.

AUTORI: Odbor riadenia ľudských zdrojov, (red), SNÍMKA: unsplash.com

BRATISLAVA – Príspevok na rekreáciu sa poskytuje zamestnancom v sume 55 % oprávnených výdavkov, najviac však v sume 275 eur za kalendárny rok, čo zodpovedá 55 % celkových nákladov na rekreáciu zo sumy 500 eur. Nárok na príspevok sa posudzuje vždy k prvému dňu rekreácie. Rekreačný poukaz nemusíte využiť len na relaxovanie a dovolenku.

V prázdninovom období môžete príspevok využiť aj pre letné aktivity vašich detí v detských a študentských táboroch. Oprávnenosť výdavkov sa posudzuje v súlade s Metodickým pokynom GR (MP GR) číslo 27306/2019/O510-1 na základe predložených účtovných dokladov. Počas školských prázdnin je teda možné tento príspevok využiť na organizované viacdenné aktivity a zotavovacie podujatia (môžu to byť tiež viacdenné detské tábory bez prenocovania, kde rodič ráno dieťa odovzdá a v priebehu dňa si ho prevezme), pre dieťa zamestnanca navštevujúce základnú školu alebo niektorý z prvých štyroch ročníkov gymnázia s osemročným vzdelávacím programom.

Celkový objem finančných prostriedkov, ktorý zamestnávateľ vynaložil na rekreačné poukazy v prvom polroku 2020, je 155,58 tis. eur. Z toho v prvom štvrtroku bolo vyčerpaných 846 rekreačných poukazov v objeme 124,73 tis. eur a v druhom štvrtroku 2020 celkom 228 rekreačných poukazov v objeme 30,85 tis. eur.

POTREBNÉ DOKLADY PRE VYUŽITIE REKREAČNÉHO POUKAZU NA PRÁZDNINOVÉ LETNÉ TÁBORY

Podujatia organizované subjektom, ktorý podniká (napr. občianske združenie, rozpočtová organizácia, nezisková organizácia):

- **Pri predložení potvrdenia o účasti dieťaťa** na voľnočasovej aktivite, musí obsahovať meno dieťaťa, dátum narodenia, bydlisko, termín a cenu s DPH. Doklad o úhrade v hotovosti (príjmový pokladničný doklad/doklad z registračnej pokladnice) alebo doklad z pokladnice e-kasa klient/doklad o úhrade platobnou kartou cez POS terminál alebo doklad o bez-

hotovostnej platbe (výpis z bankového účtu, poštový poukaz);

- **Pri predložení vyúčtovacej faktúry**, ktorá musí obsahovať okrem náležitostí daných zákonom aj meno dieťaťa, dátum narodenia, bydlisko podľa MP GR a doklad o úhrade v hotovosti (príjmový pokladničný doklad /doklad z registračnej pokladnice) alebo doklad z pokladnice e-kasa klient / doklad o úhrade platobnou kartou cez POS terminál, alebo doklad o bezhotovostnej platbe (výpis z bankového účtu, poštový poukaz).

Pre podujatia organizované subjektom, ktorý nepodniká (má len príležitostné príjmy a nevykonáva sústavnú podnikateľskú činnosť napr. občianske združenie, rozpočtová organizácia, nezisková organizácia):

- Pri predložení potvrdenia o účasti dieťaťa na voľnočasovej aktivite, musí obsahovať meno dieťaťa, dátum narodenia, bydlisko, termín a cenu. Zároveň doložíte doklad o úhrade v hotovosti (príjmový pokladničný doklad) alebo doklad o bezhotovostnej platbe (výpis z bankového účtu alebo poštový poukaz).



AKTUALITY K ZAHRANIČNÝM CESTOVNÝM VÝHODÁM

Od 8. júna je opäť obnovené vydávanie voľných cestovných lístkov FIP na trate zahraničných železníc aj počas stránkových dní.

AUTORI: Odbor riadenia ľudských zdrojov, (red), SNÍMKA: unsplash.com

BRATISLAVA – Žiadatelia tak môžu prostredníctvom svojej personalistiky do 30. septembra 2020 požiadať o:

- stornovanie neprecestovaných lístkov „FIP“ z nárokovosti na rok 2020 a ich opätovné vystavenie. Žiadateľ vyplní predpísané tlačivo a priloží nepoužité lístky. Stornované lístky nebudú považované ako prečerpané z nárokovosti na danú krajinu v tomto roku. Pôvodná žiadanka so spisným poplatkom zostáva v platnosti;
- vystavenie lístkov, ktorých výdaj bol pozastavený a žiadanky boli z Výdajne FIP vrátené evidenčnej zložke. Pôvodná žiadanka zostáva v platnosti, personalistka aktualizuje dátum (preškrtnie a vyznačí aktuálny dátum so svojím podpisom).

Upozorňujeme žiadateľov, aby zvážili žiadosť o vystavenie lístkov FIP podľa podmienok vycestovania do konkrétneho štátu. Vydané lístky FIP od 8. júna 2020 už nie je možné stornovať.

OBMEDZENIA DEUSTCHE BAHN

V dôsledku pandémie nebudú do 12. decembra 2020 na tratiach vlakovej spoločnosti DB AG platiť každoročné obmedzenia dopravy „Sperrliste“, kedy v konkrétnych dňoch v týždni neplatili voľné cestovný lístky FIP. To znamená, že držiteľia zahraničných cestovných výhod FIP môžu počas tohto obdobia pri cestovaní do Nemecka používať všetky vlaky spoločnosti DB AG.

Zoznam neštátnych železníc, kde FIP lístky neplatia „Aufstellung NE Bahnen“ zostáva naďalej v platnosti. Pri plánovaní vašej cesty si všimnite zobrazenie obsadenosti na bahn.de a v DB Navigator.

INFORMÁCIA K CESTOVANIU VLAKMI POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE

Od 4. júna majú poľské železnice PKP odlišné požiadavky pri cestovaní vlakmi. Na voľné cestovné lístky FIP je rezervácia miest povinná, ale bezplatná. Podrobnosti nájdete na ich webe intercity.pl.



OČKOVANIE PROTI ENCEFALITÍDE

Kliešťová encefalitída je závažné zápalové ochorenie mozgu a mozgových blán spôsobené vírusom, ktorý prenáša kliešť. Práve v letných mesiacoch je pri pohybe v prírode najväčšie riziko, že sa na nás tento parazit zachytí. Železnice Slovenskej republiky preto pravidelne zabezpečujú očkovanie pre prevádzkových zamestnancov.

AUTORI: Odbor riadenia ľudských zdrojov, SNÍMKA: unsplash.com

BRATISLAVA – Hoci pri spôsobe prenosu dominuje kliešť, zaznamenávaný je aj prenos konzumáciou tepelne neupraveného mlieka a mliečnych výrobkov od zvierat (oviec, kôz a kráv), ktoré boli nakazené týmto ochorením.

Kliešťová encefalitída patrí medzi preventabilné ochorenia, čo znamená, že jej môžeme predchádzať. Aj tento rok zamestnávateľ zabezpečuje v súlade so zákonom očkovanie proti kliešťovej encefalitíde pre zamestnancov, ktorí vykonávajú práce spojené s prevádzkou a údržbou železničnej infraštruktúry a sú vystavení riziku nákazy.

Priebeh očkovania sa začína základným očkovaním, ktoré pozostáva z podania troch dávok očkovacej látky. Kompletné očkovanie tromi dávkami chráni minimálne počas 3 rokov. Protilátky chrániace pred infekciou sa vytvoria o 10 až 14 dní po podaní druhej dávky.

Dôležité je však následné pravidelné preočkovanie jednou dávkou, pretože v prípade

nepravidelného preočkovania je miera ochrany nižšia.

Netreba zabúdať, že prisatý infikovaný kliešť môže prenášať aj iné závažné ochorenia, napríklad lymskú boreliózu, proti ktorej zatiaľ nie je vakcinácia. Preto pred odchodom na pracovisko a do lokalít, kde by mohli byť prítomné kliešte, je potrebné chrániť sa správnym odevom (dlhé nohavice, dlhé rukávy), použitím repelentov na telo a oblečenie. Vždy si po pobyte v oblasti s výskytom kliešťov skontrolujte svoje oblečenie a celé telo, obzvlášť podpazušie, slabiny, nohy, pupok, krk. Prisatého kliešťa je potrebné čo najskôr odstrániť pinzetou kývavým pohybom, bez točenia. Po vytiahnutí kliešťa kožu v mieste jeho prisatia vydezinfikujte. V prípade potreby, ak rana v priebehu niekoľkých dní neustúpi alebo ste neodstránili celého kliešťa, vyhľadajte odbornú pomoc.



UŽ TENTO ROK ZAČNE MODERNIZÁCIA V ÚSEKU POPRADE – LUČIVNÁ

Železnice Slovenskej republiky 11. júna 2020 podpísali zmluvu s úspešným uchádzačom verejného obstarávania na modernizáciu v úseku Liptovský Mikuláš – Poprad Tatry (mimo), 1.etapa (Poprad – Lučivná).

AUTOR: Ria Feik Achbergerová

BRATISLAVA – Projekt rieši modernizáciu železničnej trate v úseku Poprad – Lučivná na rýchlosť do 160 km/h. Práce naplánované na dvadsaťpäť mesiacov sa budú financovať s využitím finančných prostriedkov Európskej únie cez komunitárny program Nástroj na prepájanie Európy (CEF), ktorý je riadený priamo Európskou komisiou.

„Zvýšime bezpečnosť, pretože všetky priecestia a priechody budú nahradené mimoúrovňovým križovaním.

Miloslav Havrila

Dĺžka celého predmetného úseku Poprad – Lučivná v súčasnej pôvodnej trase je 12,868 km. V modernizovanej trase bude mať úsek celkovú dĺžku 12,700 km, z toho približne 22 % trate bude vedená na novom telese. V rámci modernizácie sa vybuduje a zrekonštruuje sedem železničných mostov. Vybudujú sa dva nové podchody pre cestujúcich. V celom modernizovanom úseku sa zrušia existujúce železničné priecestia. V miestach s obytnou zástavbou, teda v Poprade, Svite a Lučivnej, budú pozdĺž trate vybudované protihlukové steny. Modernizovaná bude zabezpečovacia a oznamovacia technika, trakčné vedenie a tiež ostatná súvisiaca infraštruktúra spolu s dotknutými inžinierskymi sieťami. Celkové náklady na realizáciu projektu sú vo výške 97 316 657 eur, z toho 77 619 766 eur pochádza zo zdrojov EÚ.

„Som veľmi rád, že vybudovaním modernej železničnej trate sa zvýši komfort

a plynulosť železničnej prevádzky, a tým sa v konečnom dôsledku znížia negatívne účinky dopravy na okolité prostredie, ktoré budú eliminované aj ďalšími technickými opatreniami. Okrem väčšieho komfortu a plynulosti prevádzky, zvýšime aj bezpečnosť, pretože všetky železničné priecestia a priechody budú nahradené mimoúrovňovým križovaním pozemnej komunikácie so železničnou traťou,“ uviedol generálny riaditeľ ŽSR Miloslav Havrila. Modernizáciou trate sa dosiahne nová úroveň technickej vybavenosti a použiteľnosti zabudovaním najmodernejších a najprogresívnejších prvkov a tým skvalitnenie a zlepšenie jej technických parametrov ako celku.

Nástroj na prepájanie Európy (anglický názov Connecting Europe Facility, ďalej len „CEF“) predstavuje komunitárny program Európskej Únie, ktorý umožňuje financovať prípravu a realizáciu projektov spoločného záujmu v rámci politiky transeurópskych sietí v sektoroch dopravy, energetiky a telekomunikácií. V sektore dopravy je cieľom programu CEF vytvoriť nástroj pre realizáciu európskej politiky v oblasti dopravnej infraštruktúry.

Zameriava sa najmä na podporu investícií do budovania novej dopravnej infraštruktúry v Európe alebo obnovu a modernizáciu existujúcej dopravnej infraštruktúry. V prípade CEF je dôraz kladený na cezhraničné spojenia na základnej sieti TEN-T a na inovatívne riešenia v doprave. Ministerstvo dopravy a výstavby SR plní úlohu členského štátu podľa čl. 22 Nariadenia o CEF, a zároveň figuruje ako príjemca vybraných projektov CEF (hlavne v prípade projektov implementovaných rozpočtovými organizáciami MDV SR).



NOVÉ ZÁCHYTNÉ PARKOVISKO PRIBUDLO V IVANKE PRI DUNAJI

Generálny riaditeľ ŽSR Miloslav Havrila a zástupcovia ministerstva dopravy a výstavby SR dňa 1. júla 2020 slávnostne ukončili stavbu záchytného parkoviska v Ivanke pri Dunaji. Podujatia sa zúčastnili aj Predseda Bratislavského samosprávneho kraja Juraj Droba a zástupca starostu obce Ivanka pri Dunaji, ako aj zástupca zhotoviteľa stavby. Parkovisko má kapacitu 158 parkovacích miest a jeho súčasťou je aj stojisko pre 80 bicyklov.

AUTOR: (red), **SNÍMKY:** Ondrej Mlynka

IVANKA PRI DUNAJI – Už v predchádzajúcich číslach Železničného Semaforu sme vás informovali, že projektov záchytných parkovísk na Slovensku pribúda. Po Malackách, Svätom Jure či Pezinku, je tu ďalšie – v Ivanke pri Dunaji. Záchytné parkoviská v blízkosti železničných staníc majú za úlohu zvýšiť komfort cestujúcich a zatriť cestovanie verejnou dopravou, čím v konečnom dôsledku pomôžu výrazne znížiť vyťaženosť cestnej komunikácie.

Generálny riaditeľ ŽSR, Miloslav Havrila uviedol, že: „ŽSR sú pripravené rokovať

s ďalšími samosprávami o podobných projektoch typu park and ride. Chcel by som vyzvať zástupcov samospráv, aby kontaktovali ŽSR vo veci projektov záchytných parkovísk. Cieľ tohto projektu je jasný, a to zvýšenie prepravy verejnosti po železnici a odľahčenie cestnej siete.“

Parkovisko pre integrovanú automobilovú dopravu v obci Ivanka pri Dunaji je situované pri železničnej zastávke Ivanka pri Dunaji a je rozdelené Nádražnou ulicou na ľavé so 78 parkovacími

miestami z toho 3 parkovacie miesta sú vyhradené pre imobilné osoby a pravé parkovisko s 80 parkovacími miestami z toho 3 parkovacie miesta sú vyhradené pre imobilné osoby. Parkovisko je oplotené a obe krídla parkoviska sú vybavené bezpečnostným kamerovým systémom a verejným osvetlením.

Prístup z parkoviska k nástupištiam je riešený dvomi spôsobmi, a to v podobe prístupového chodníka, ktorý, okrem iného, slúži aj ako bezbariérový prístup k železničnému nástupisku pre imobilných cestujúcich a krytým schodiskom.

Pre lepšiu informovanosť cestujúcej verejnosti sú k dispozícii štyri informačné tabule, ktoré zobrazujú odchody vlakov a sú situované smerom k obojstranným parkoviskám alebo umiestnené priamo na nástupištiach. Parkovanie osobných motorových vozidiel nie je s poplatné.

S výstavbou sa začalo minulý rok v októbri. Celkové oprávnené výdavky na projekt financovaný z fondov EÚ (OP

Integrovaná infraštruktúra) predstavujú viac ako 1,7 milióna eur. Investíciu realizujú Železnice Slovenskej republiky s cieľom zvýšenia prepravy cestujúcej verejnosti prostredníctvom železničnej dopravy a odľahčenia cestnej siete do Bratislavy.

V rámci podpory mobility a zníženia počtu motorových vozidiel na našich cestách bolo v Ivanke pri Dunaji vybudované aj parkovisko pre bicykle s kapacitou 80 miest. Parkovisko je kryté s osvetlením v oplotenom domčeku pod kamerovým systémom, v ktorom je možné pohodlne a bezplatne uzamknúť bicykel na neobmedzený čas.

Hlavným cieľom budovania dopravných terminálov a záchytných parkovísk je skvalitniť infraštruktúru verejnej osobnej dopravy pre obyvateľov, ktorí ju pravidelne využívajú pri ceste za prácou, za službami, či v rámci svojich voľnočasových aktivít. Ďalšie záchytné parkoviská financované z eurofondov sú plánované v Nových Košariskách a Zohore.





CHMAROŠSKÝ VIADUKT V TÓNOCH ELEKTRONICKEJ HUDBY

Každé zákutie má svoj príbeh, akurát niektorým chýba ich rozprávač. Hlavným práním tvorcov projektu Scenery (Scenéria) bolo prepojenie dvoch prvkov, a to scenérie krajiny a hudobného žánru. Pre svoju prvotinu si vybrali Chmarošský viadukt, ktorý dýcha históriou, obklopuje ho nádherná krajina a v spojení s elektronickou hudbou vznikla zaujímavá kombinácia, akú železnica ešte nezažila.

AUTOR: Lucia Lizáková SNÍMKY: BIXO

TELGÁRT – Prvotná myšlienka projektu vznikla v roku 2019, avšak k jej realizácii došlo až v marci 2020. Najdôležitejším atribútom pri realizácii projektu je výber lokality, vhodné vsadenie interpreta do prostredia, samotný interpret či produkčné a technické zabezpečenie. Chmarošský viadukt zaujal tvorcov z hľadiska jeho historického, hospodárskeho, ale aj architektonického významu. „Chmarošský viadukt nás zaujal ako časť Telgártskej slučky. Keďže spolupracujeme s Čiernymi dierami pri výbere miesta, tak sme už niečo z histórie vedeli. Je to najkomplikovanejšie technické dielo na Slovensku a za jej vznikom stálo mnoho komplikácií, na ktoré sme sa rozhodli pouká-

zať,“ vysvetlil výber miesta produkčný manažér Scenery, Matúš Bielik.

Prvý diel v tomto projekte podporili aj Železnice Slovenskej republiky, a tak na Chmarošskom viadukte odštartoval súkromný koncert Lukáša Zdurienčíka so skladbou Blame Your Gene. Z hľadiska bezpečnosti participuje na projekte úzky okruh ľudí, a tak sa na viadukte v čase natáčania nachádzali len traja ľudia, a to kameramani a interpret, ktorí boli rovnako zabezpečení bezpečnostnými prvkami. Celé natáčanie, sa samozrejme, uskutočnilo pod dohľadom bezpečnostného dozoru zo strany ŽSR, ktorý bol počas celého natáčania v prípade potreby či komplikácii prítomný. „Mu-



sím spomenúť profesionálny prístup zo strany ŽSR, či už v komunikácii alebo priamo na mieste v deň natáčania. Mnoho iných inštitúcií by si mohlo brať príklad," ocenil spoluprácu so ŽSR Bielik.

Hlavnou myšlienkou tvorcov je vyprodukovať sériu audiovizuálnych diel s pridanou hodnotou. Vyberajú si ťažko dostupné terény, ktoré sa nachádzajú vo výškach a každá snímka sľubuje jedinečnosť. Osloviť chcú vždy jedného špecifického slovenského autora, ktorý bude prezentovať svoju vlastnú hudobnú tvorbu vo formáte live act, teda hranie naživo. „Snímky tohto druhu sú veľmi populárne v zahraničných krajinách a my chceme týmto spôsobom pozdvihnúť krásnu scenériu a historickú hodnotu vybraných lokalít," zakončil produkčný manažér Matúš Bielik.

Ďalšie miesta, kde sa Scenery presunie sú „tajomstvom" avšak prezradili, že hľadajú miesta ako napríklad veľké zdroje pitnej vody na Slovensku, hrady, banícke komplexy alebo práve železnice a jej zákutia. Cieľom je nájsť miesta s určitou mierou problematiky, ktoré by následne podnietili priestor pre diskusiu. Scenery v minulosti realizoval už podobný projekt na historickej budove RTVS (obrátenej pyramíde) v Bratislave v spolupráci s moderátorom Rádia_FM Yankom Kralom.

*Zosnímajte alebo
klinkite na qr kód
a pozrite si celé video,
ktoré ukazuje krásy
a históriu železnice
v spojení s modernou
elektronickou hudbou.*



PARNÁ LOKOMOTÍVA 555.3008 „MAZUTKA“





KVALITNÉ UCHOVANIE DOKUMENTOV JE ZÁKLAD

Železničné telekomunikácie Bratislava ponúkajú v rámci svojej širokej palety služieb aj službu skenovania a tlače dokumentov nielen pre ŽSR, ale aj pre externých zákazníkov. Špecializované skenovacie pracovisko umožňuje tlač veľkoformátových výkresov, máp, technickej a projektovej dokumentácie, propagačných a reklamných materiálov či fotografií.

AUTOR: ŽT, Lucia Lizáková, SNÍMKY: ŽT

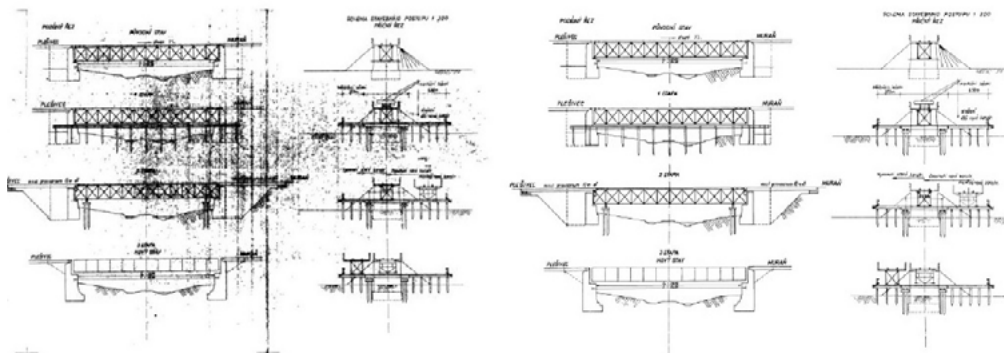
BRATISLAVA – Činnosť skenovania a veľkoplošnej tlače Železničných telekomunikácií sa realizuje na pracovisku v Čiernej nad Tisou od roku 2008. Za uplynulých 12 rokov prešla mnohými softvérovými aj technickými zmenami, ktoré si vyžadovala doba a rýchle sa rozvíjajúci informačno-technologický sektor. V súčasnosti je k dispozícii veľkoplošná tlačiareň, veľkoplošný skener, výkonná veľkoplošná rezačka a softvér na čistenie naskenovaných dokumentov.

Hlavnou náplňou pracoviska je skenovanie dokumentov, ich korekcia, odstraňovanie nečistôt či prípadnej nečitateľnosti, digitálna archivácia a kvalitná veľkoplošná tlač veľkosti A0, ktoré si vedia vytlačiť čierno-bielo, ale aj farebne. V posledných rokoch sa podarilo digitálne archivovať na veľkosť A4 viac ako 250 000 strán dokumentácie. Dôležitou činnosťou pre železnice je tlač listov grafikonu vlakovej dopravy a jeho zmien, tlač vývesov radenia vlakov osobnej dopravy, tlač plachiet vlakovtorby pre výpravcov a tlač vývesov príchodov a odchodov vlakov. Na požiadanie boli tlačené aj menšie formáty ako predpisy či reklamy alebo viazané propagačné brožúry.

Podľa Železničných telekomunikácií má digitálna archivácia najväčší význam a výhody v zachovaní pracovných dokumentov v rovnakej podobe. Nevyblednú, netrhajú sa, nezašpinia sa a pri správnom zálohovaní sú zachované na dlhé roky.

Bonusom navyše je, že sa dajú opätovne vytlačiť alebo rozmnožiť. Ďalšou nezanedbateľnou výhodou digitálneho archívu je možnosť prístupu k dokumentom z prevádzkového terénu pri prácach na mostoch, tuneloch alebo pri havarijných stavoch, pričom kvalitu dokumentov zvyšuje ich korekcia po naskenovaní pred uložením. Desiatročia skladované dokumenty sú digitálne vyčistené, ľahko čitateľné a umožňujú dodatočné zakreslenie prípadných stavebných, inštalačných či iných zmien počas prevádzky.

Železničné telekomunikácie preto vyzývajú všetkých, aby využili možnosť kvalitného uchovania a záchrany cenných dokumentov, ktoré majú na pracoviskách a zároveň tak prispievajú k skvalitneniu práce všetkých kolegov.



Príklad naskenovaného dokumentu (vľavo) a softvérovo vyčistený dokument (vpravo).

IMPLEMENTÁCIA IS ASSR NA ŽSR

V prostredí ŽSR využívame rôzne informačné systémy, ktoré slúžia na zber, spracovanie a poskytovanie informácií vedúcim pracovníkom a zamestnancom ŽSR. Jedným z informačných systémov prevádzkovaných na ŽSR je aj Automatizovaný systém správy registratúry (IS ASSR) podporovaný softvérovou aplikáciou Fabasoft, ktorý je v gescii Odboru krízového riadenia a ochrany (O160).

AUTOR: Dalibor Kukla (O160)

BRATISLAVA – Aplikácia zabezpečuje automatizovanú a komplexnú správu registratúry, elektronizáciu administratívnych činností a podporu pracovných procesov, pričom spĺňa všetky požiadavky platnej legislatívy pre oblasť správy registratúry podľa usmernení Ministerstva vnútra Slovenskej republiky.

Fabasoft je na ŽSR nasadený od roku 2009 a desať rokov bol využívaný výlučne na GR ŽSR a ÚS ŽSR. Takýto stav nebol ideálny, nakoľko pre komplexné zabezpečovanie automatizovanej správy registratúry je potrebné, aby bol systém nasadený v celom prostredí ŽSR. Od 1. januára 2019 sa preto začalo s rozširovaním Fabasoftu aj na ďalšie VOJ. V súčasnosti je okrem GR ŽSR a ÚS ŽSR implementovaný aj na ÚIVP, CLaO, ŽE, VVÚŽ, MO, SŽG, OR Trnava a OR Košice a v nasledujúcich mesiacoch bude nasadený aj na zvyšných VOJ. Celoplošná produkčná prevádzka IS ASSR zabezpečí jednotné aplikovanie administratívnych procesov, rýchlejšie a efektívnejšie vyhľadávanie, ako aj prehľad o administratívnych procesoch vo všetkých fázach životného cyklu dokumentu.

Medzi najdôležitejšie úkony spojené s implementáciou IS ASSR na ŽSR patrí vydanie Metodického usmernenia riaditeľa odboru krízového riadenia a ochrany GR ŽSR k spôsobu ukončenia neautomatizovanej správy registratúry a prechodu na automatizovaný systém správy registratúry VOJ. Dôležité je tiež zostavenie celej organizačnej štruktúry VOJ ako aj založenie samotných používateľov. Ďalej je potrebné zabezpečiť školenia (dištančné

aj prezenčné) pre nových používateľov IS ASSR, nastaviť šablóny dokumentov, procesy a systém tak, aby vyhovoval požiadavkám konkrétnej VOJ a konzultovať celý priebeh implementácie so správcom registratúry VOJ, prevádzkovateľom a dodávateľom IS ASSR, aby bola správa registratúry zabezpečená v plnom rozsahu. Spomenuté dištančné školenia sú zabezpečené prostredníctvom e-learningu – školiaceho programu, ktorého obsah bol navrhnutý zamestnancami O160.

Počas prezenčných školení je zväčša prítomný aj zamestnanec O160, alebo správca registratúry príslušnej VOJ, ktorý zabezpečuje metodickú podporu pre školiťelov ÚIVP. V predchádzajúcom období ovplyvnenom koronavírusom, nebolo možné zrealizovať naplánované školenia. Alternatívou bolo využiť a nastaviť školiace prostredie IS ASSR tak, aby bolo na určitú dobu k dispozícii novým používateľom, ktorí nemohli kvôli opatreniam absolvovať prezenčné školenie. Poďakovanie patrí najmä správkyniam registratúry OR Trnava a OR Košice, ktoré zvládli prechod na automatizovanú správu registratúry ukážkovo. Ďalšou VOJ, ktorá od 1. septembra prejde na IS ASSR bude OR Žilina.

Veríme, že si zamestnanci ŽSR našli k Fabasoftu cestu a budú ho využívať tak, aby evidenciou dokumentov a zodpovednou prácou so záznamami a spismi pomohli k správne fungovaniu systému, čo v konečnom dôsledku bude prínosom nielen pre správcov registratúry a pracovníkov podateľne ale predovšetkým pre samotných používateľov.



V STAROM SMOKOVCI ZREKONŠTRUJÚ BUDOVU TRAKČNEJ MENIARNE

Projekt je vypracovaný na základe Zmluvy o dielo uzatvorenej dňa 27. júna 2017, kde predmetom vypracovania je rekonštrukcia nevyhovujúceho stavu budovy trakčnej meniarne. Zhotoviteľom stavby je firma TEXO PARTNER Bratislava a odovzdanie staveniska sa uskutočnilo 24. júna 2020. Samotné realizačné práce budú začaté po predložení a schválení časového a finančného harmonogramu. Predpoklad začiatku prác je 15. júla 2020. V zmysle uzatvorenia zmluvy sa zhotoviteľ zaviazal dokončiť stavbu do 12 mesiacov od odovzdania staveniska a celkové náklady stavby podľa Zmluvy o dielo budú 2 285 000,00 eur bez DPH.

AUTORI: Odbor investorský, (red), **SNÍMKA:** Odbor investorský

STARÝ SMOKOVEC – Objekt meniarne bol postavený v roku 1912 v súvislosti s úpravou elektrického napätia železnice. Je postavený v Starom Smokovci (časť Horný Smokovec), na severnej strane trate TEŽ Starý Smokovec – Tatranská Lomnica. Meniareň je typickým predstaviteľom hodnotnej secesnej industriálnej stavby s jednotným koncepčným zámerom – použitie pohľadových neomietnutých tehál na fasádach, tvar striech, vysoké sokle z kyklopského kamenného muriva, členenie okenných výplní. Hmotové a pôdorysno-dispozičné riešenie stavby vychádza z pôvodných funkčných potrieb.

Objekt sa delí na technologickú časť, ku ktorej patrí i prevýšená veža a na obytnú východnú časť. Budova z estetického a tepelno-technického hľadiska nespĺňa terajšie zákonom stanovené podmienky. Fasáda je poškodená, bez zateplenia, vlhne od zemnej vlhkosti a je neodizolovaná. So-

ciálno-hygienické zariadenie pre zamestnancov a v pohotovostných miestnostiach je pôvodné, elektroinštalácia pôvodná a zastaraná a nevyhovuje novým normám. Rekonštrukciou trakčnej meniarne sa vylepšia parametre po stránke stavebno-technickej pre zamestnancov trakčnej meniarne, pohotovostných miestnostiach i nájomníka v bytovej jednotke. Vylepší sa aj z estetického a bezpečnostného hľadiska. Prestavba sa bude týkať zateplenia objektu, výmeny strešnej krytiny so žľabmi a zvodmi, výmeny okien a zostávajúcich dverí vonkajších a vnútorných so zárubňami, odizolovania celého objektu, výmeny rozvodov vody, kanalizácie, úpravy všetkých vnútorných stien a stropov novou omietkou a výmeny všetkých podláh v objekte. V rámci elektroinštalácie budú kompletne vymenené rozvody a zariadenia, ako aj bleskozvod na streche. Bude sa riešiť elektrický ohrev žľabov a zvodov a nové elektrické vykurovanie, respektíve navrh-

nutie iného druhu vykurovania priestorov a vykurovacích telies ústredného kúrenia. Súčasťou komplexnej rekonštrukcie budovy je aj rekonštrukcia sociálno-hygienických priestorov pre zamestnancov ŽSR, v pohotovostných miestnostiach a samostatnej bytovej jednotky. Ďalej bude potrebné pri vstupe do meniarne riešiť z bezpečnostného hľadiska prekrytie

schodišťa. V rámci rekonštrukcie je potrebné zrekonštruovať spevnené plochy pred a okolo trakčnej meniarne s odvedením dažďovej vody, zrušiť pôvodné vonkajšie stanovište trakčných transformátorov so záchytnou šachtou a upraviť terén pre prístupovú cestu smerom k pôvodnému stanovištu trakčných transformátorov pre motorové služobné vozidlá.

ZAČALI PRÁCE NA OZUBNICI MEDZI ŠTRBOU A ŠTRBSKÝM PLESEM

Za približne 210 dní Železnice Slovenskej republiky zrekonštruujú legendárnu ozubnicovú trať v úseku medzi Štrbou a Štrbským Plesom. Práce potrvajú od 6. júla 2020 do 6. februára 2021. Investícia do obnovy trate predstavuje 18,58 mil. eur z vlastných zdrojov ŽSR.

AUTOR: Denis Dymo, SNÍMKY: Michal Feik

ŠTRBA/ŠTRBSKÉ PLESO – Práce, ktoré budú realizovať firmy STRABAG Bratislava, Swietelsky-Slovakia Bratislava, AŽD SLOVAKIA Bratislava a ELTRA Košice, sa uskutočnia s cieľom rekonštrukcie železničného zvršku, železničného spodku a odvodnenia ozubnicovej elektrifikovanej trate. Rekonštrukcia sa dotkne aj nástupísk v ŽST Štrba, Štrbské Pleso a v zastávke Tatranský Lieskovec. Obnoví sa osvetlenie, podlaha vstupnej haly v ŽST Štrba, priechody pre chodcov

a oporné múry. Domáci a turisti budú počas výluky prepravovaní náhradnou autobusovou dopravou.

Dopravca Železničná spoločnosť Slovensko v spolupráci so ŽST zabezpečí informovanie cestujúcich vo všetkých ŽST a zastávkach na úseku Štrba – Štrbské Pleso informačným zariadením, výveskami v ŽST a zastávkach a prostredníctvom sprievodného personálu v každom dotknutom vlaku.



CHCEL SOM, ABY SA MOJE SPOMIENKOVÉ OBRÁZKY HÝBALI

O tom, že na železnici máme množstvo šikovných a kreatívnych ľudí so zaujímavými koníčkami čítame každý mesiac. Počas letných mesiacov zvykneme chodiť na výlety častejšie a robiť si spomienkové videá či fotografie. Aj preto sme sa rozhodli osloviť Františka Babína, ktorý síce nezverejňuje svoju prácu na internete, ale aktívne prihlasuje svoje diela do filmárskych súťaží.

AUTOR: Lucia Lizáková, **SNÍMKA:** unsplash.com

ZVOLEN – Rodák z Levíc žije už 25 rokov v Turci v obci Horná Štubňa. Vyštudoval dopravnú priemyslovku so zameraním na oznamovaciu a zabezpečovaciu techniku v Trnave a tomuto odvetviu sa venoval 8 rokov. V roku 1990 prestúpil na Elektroúsek Zvolen a prešiel rôznymi pozíciami až po súčasnú pozíciu vedúceho oddelenia riadenia SEE Zvolen. Okrem práce, ktorá ho živí sa už 25 rokov venuje nakrúcaniu filmov či dokumentov. A práve o jeho filmárskom koníčku, začiatkoch, ale aj nezdaroch je nasledujúci rozhovor.

Ako ste sa k nakrúcaniu filmov dostali?

Okrem toho, že momentálne už niekoľko rokov vo svojom voľnom čase nakrúcam, som aj turista a prírodu som kedysi rád fotografoval. Čoraz viac som ale chcel, aby sa moje spomienkové obrázky hýbali. Svoju prvú kameru som si kúpil pred 25 rokmi. Bola to analógová kamera Panasonic na kazety VHS. Spočiatku som robil pohľadnice zo zájazdov a výletov pre kolegov, kamarátov a svojich známych. Keď sa o mojej kameramanskej záľube dozvedel kolega Miroslav Kalach, „dotiahol“ ma do kolektívu kameramanov – filmárov železničiarov združených v organizácii FISAIC.

Aký žáner filmov točíte?

Venujem sa dvom žánrom, a to dokumentu a reportáži. Práve vďaka týmto dvom žánrom som pričuchol

aj k animácii. Napríklad v dokumente o Úvraťovej železnici vo Vychylovke som animáciu použil na ukázanie toho ako funguje úvrať.

Prečo ste sa rozhodli venovať práve takejto tvorbe?

Dáva mi možnosť zachytiť to, čo vyžaruje človek, priestor a situácia.

Pamätáte si ešte na svoj úplne prvý počin? Čo ste natočili?

Moje prvé dielo, vtedy som mal 22 rokov, malo ambíciu byť dokumentom o priemyslovej úzkorozchodnej muzeálnej železnici v Mladějove na Morave. Ťažila sa tam surovina na výrobu šamotu. Ukázalo sa, že téma bola dobrá, ale filmárskych chýb tam bolo naozaj veľa. Časom, po upozornení lektora, ktorý pôsobil v združení FISAIC som chyby postupne naprával.

V májovom čísle Železničného Semaforu sme mali rozhovor s vaším kolegom Jánom Stankom, ktorý sa vo svojom voľnom čase venuje modelovaniu vláčikov. Práve o jeho vláčikoch ste natočili krátky dokument. Ako to celé vzniklo?

Najskôr prišiel nápad. Paradoxne mi, ale dlho trvalo kým som si uvedomil, aký materiál mám vo svojej blízkosti. Požiadal som preto kolegu Miroslava Kalacha, aby mi robil druhú kameru. Čím viac kamier z rôznych uhlov, tým je výsledok lepší. Z toho technického hľadiska bolo potrebné zamyslieť sa nad tým, ako rozložíme v jeho byte kamery. Dbať sme museli na

to, aby v interiéri neboli zbytočné ruchy a šumy. Keď som mal vyriešenú technickú stránku, musel som sa zamyslieť nad tým, aké otázky mu pre účel dokumentu položím. Aby bol film zaujímavejší bolo treba vymyslieť a vycestovať aj na nejaké modelárske súťaže. V rámci natáčania sme teda vycestovali aj na súťaž do Trnavy a Lietavskej Lúčky, a tiež sme pripojili zábery zo Zvolena z blízkosti železnice.

Čo bola hlavná myšlienka dokumentu o vláčikoch, ktoré ste spolu natočili?

Hlavnou myšlienkou natočiť film o modelárovi Stankovi bolo prepojenie môjho koníčka s tým jeho. Zároveň ukázať jeho šikovnosť a moje schopnosti ako sa dokážem vysporiadať s touto témou.

Viete odhadnúť koľko minút mal surový (nezostrihaný) materiál?

Surového materiálu z dvoch kamier som mal zhruba 6 hodín. Dĺžka záberov z exteriéru bola približne 2 hodiny a celková dĺžka filmu je len 8 minút. (smiech)

Ako dlho zhruba trvá postprodukcia takéhoto diela?

Postprodukcia je veľmi individuálna, ale mnohokrát trvá desiatky hodín. Po tom ako si natočíte celý materiál a sadnete si za počítač, prichádza na rad roztriedenie záberov do nejakých skupín. Potom prichádzajú hodiny strihania, ukladania záberov tak, aby to bolo dobré a pekné. Jednoducho sa to síce povie, ale sú za tým hodiny driny. Zábery na seba musia nadväzovať. Celok, detail, polodetail alebo aj farebné zladenie všetkých záberov. Ladenie zvukov od rozhovoru, hovoreného slova cez ruchy až po doplnkovú hudbu zaberie tiež istý čas. Ťažko povedať ako dlho dielo vznikalo, pretože treba zladiť potreby domácnosti, prácu a čas na strihanie mi väčšinou ostal po večeroch až do noci. Ak by som to mal zrátať dokopy, tak to trvalo možno aj 70 hodín a od prvého záberu až po konečný titulok filmu ubehol 1 rok.

Spomeniete si ešte na nejaké nakrúcanie, ktoré bolo iné?

Raz prišiel za mnou môj kolega a kamarát s nápadom natočiť film „Vlakom okolo Slovenska“. V tomto našom

projekte bol v úlohe režiséra, scenáristu a kameramana. Ja som bol v pozícii kameramana a herca.

Aké to je pokryť dokument v roli kameramana, scenáristu, herca, strihača, zvukára a ešte v rôznych iných polohách? Keď sa točí film, každý má svoju pozíciu, aké to je teda byť 5v1?

Byť v takejto pozícii je náročné. Najmä z toho pohľadu, že nemám kritického oponenta, ktorý by ma hneď upozornil na chyby. Potom sa mi niekedy stane, že prípadné chyby obrazu musím v strižni opravovať alebo retušovať. Ak je chyba vo zvuku, musím ho nahráť opäť doma a prispôbiť ho. Samozrejme, ak sa dá, najlepšie je vrátiť sa na pôvodné miesto a záber urobiť znova, ale opäť to zaberá nejaký čas navyše. Samozrejme, najlepšie je keď sa stopercentne venujem len jednej činnosti, vtedy je výsledok oveľa lepší.

Čo bolo cieľom tohto vášho spoločného počínu?

Cieľom bolo čo najviac kopírovať hranice SR po tratiach ŽSR a ukázať krásy Slovenska. Spravili sme 3 filmovacie termíny a každý sa skladal z dvoch dní s prespaním v Strečne, Snine či Bratislave. Cestovali sme spolu vo vlaku. Zaujímavé to bolo najmä v „naháňaní“ vlakov, keď sme sedeli v aute a snímali ich za jazdy. Náročné bolo aj snímať moje (hercove) prestupy v uzlových staniciach. Konečný film má dĺžku 12 minút a surového materiálu sme mali tak 4 hodiny.

Prichádza u vás natáčanie spontánne alebo sa na to dlhodobo pripravujete? Aké témy sú vám blízke?

Neviem to úplne presne zadefinovať, keďže to nakrúcanie je niekedy spontánne, niekedy plánované. Čo sa týka tém, najčastejšie je to príroda alebo železnica a najlepšie je, keď je to spolu.

Zúčastňujete sa nejakých súťaží?

Zúčastňujem sa súťaží v rámci medzinárodnej organizácie FISAIC, našich súťaží CINEAMA, Rodinné video v Liptovskom Hrádku. Moje video som mal aj na súťaži FISAIC v Gente, Schonau am Königsee, aj u nás v Spišskej Novej Vsi boli nejaké čestné uznania.

PARA SYMBOLICKY OTVORILA SEZÓNU V ŽELEZNIČNOM MÚZEU

V sobotu, 27. júna si mohli Bratislavčania a návštevníci hlavného mesta vyskúšať jazdu mimoriadnym parným vlakom na podujatí s názvom Prvý parný deň. Ten v doobedňajších hodinách spojil železničné stanice Hlavná stanica, Lamač, Nové Mesto a Petržalka so Železničným múzeom. Poobede sa parný vlak vybral na cestu do Pezinka a späť.

AUTOR: Denis Dymo, SNÍMKY: Michal Feik, Denis Dymo

BRATISLAVA – Podujatie pripravili Železnice Slovenskej republiky v spolupráci so Železničným múzeom Slovenskej republiky, Klubom priateľov histórie železničnej dopravy Bratislava, Klubom železničnej nostalgie Bratislava východ, Občianskym združením vlaky.net a Občianskym združením Vláčikovo. Podujatie sa organizuje pravidelne v apríli už od roku 2009. Vzhľadom na situáciu ohľadom výskytu pandémie COVID-19 však bolo podujatie posunuté až na neskorší, júnový dátum.

Hlavným lákadlom podujatia boli spomínané jazdy mimoriadnych parných vlakov ťahaných parným rušňom 555.3008 Mazutka a pestrý sprievodný program v areáli Železničného múzea. Súčasťou podujatia bolo aj vozenie detí na drezinách alebo na stanovišti parného rušňa, prezentácia modulového a modelového koľajiska v poštovom vozni Fa 5-2085, prehliadka historickej techniky či moderovaná prehliadka múzea so sprievodcom.



SPESTRENÍM BOLA VÝSTAVA POŠTOVÝCH ZNÁMOK

Súčasťou programu bola po prvýkrát aj výstava poštových známok so železničnou tematikou v originálnom poštovom vozni Poštového múzea Slovenskej pošty. Prvá výstava niesla názov Technické pamiatky a doprava na poštových známkach. Vystavené boli výtvarné návrhy, líniové rozkresby známok a FDC, ako aj samotné známky a FDC známok a filatelistických produktov, ktoré vydala Slovenská pošta po roku 1993 a venujú sa doprave a dopravným prostriedkom. Na tejto výstave však boli použité iba kópie umeleckých diel.

Druhá výstava s názvom Železnice na svetových známkach predstavila chronologický historický vývoj poštových známok. Na výstave boli zastúpené poštové známky zo všetkých kontinentov a bolo vystavených viac než 250 známok, tlačových listov a známkových zošitkov. Dokonca tu mali svoje zastúpenie aj niektoré malé ostrovné štáty, ktoré zrejme ani železničnú sieť nemajú.

Prvého parného dňa sa zúčastnilo stovky návštevníkov za dodržania, v tom čase, všetkých platných opatrení pred šírením COVID-19. ŽSR spoločne so Železničným múzeom SR zhodnotili akciu ako úspešnú, vzhľadom na spätnú väzbu návštevníkov a tešia sa aj na ďalšie podobné akcie. Kalendár plánovaných podujatí Železničného múzea SR nájdete aj na webových stránkach zeleznicnemuzeum.sk.



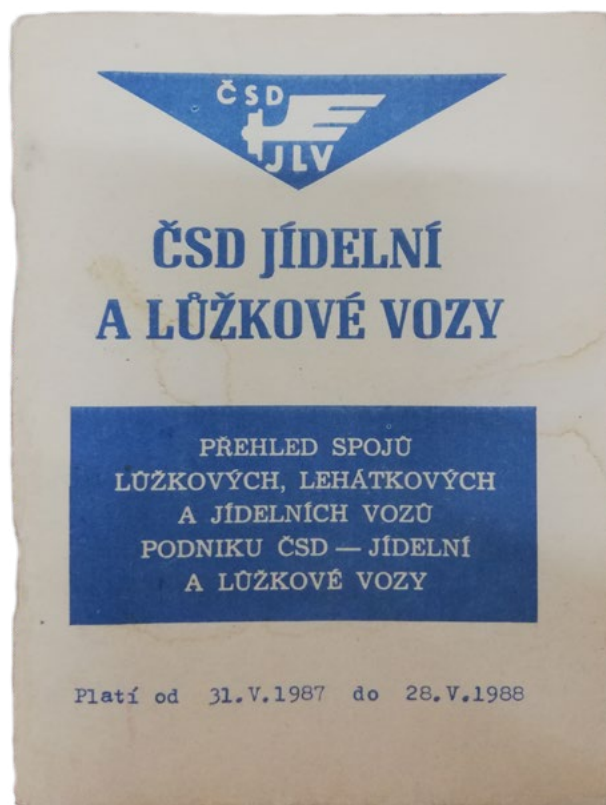
STOROČNÁ HISTÓRIA CESTOVNÝCH PORIADKOV

Tak ako v minulých číslach Železničného Semaforu, aj v tomto nahliadneme do Archívu ŽSR a priblížime si históriu fungovania železníc. Železnice súvisia s cestovaním a cestovanie s cestovnými poriadkami. K cestovným poriadkom máme v archíve hoci nevelikú, ale o to zaujímavejšiu zbierku, ktorá ucelene začína až v roku 1981 a cestovné poriadky zbierame aj dnes. Zaujímavejšie sú však jednotlivé exempláre z tejto oblasti.

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

BRATISLAVA – Najstarší cestovný poriadok uložený v našom archíve pochádza z roku 1884 a ide o trať Bratislava – Žilina a Trnava – Galanta, ktorú prevádzkovala Rakúsko-uhorská spoločnosť štátnej železnice. Je v nemeckom jazyku a časť je aj v maďarčine. V cestovnom poriadku sa nachádza aj cenník cestovných lístkov pre jednotlivé vlakové triedy. Napríklad cestovný lístok z Trnavy do Trenčína stál v tom období v 1. triede 4,35 koruny, kým v tretej to bolo 2,18 koruny.

Druhý najstarší je zimný cestovný poriadok platný od 1. októbra 1909. Tento cestovný poriadok je zaujímavý tým, že je určený pre cestujúcich z Trnavy smerom na Bratislavu, Viedeň, Budapešť, Žilinu a Břeclav. Obidva cestovné poriadky vydalo vydavateľstvo Žigmunda Wintera z Trnavy. Dalo by sa povedať, že tieto cestovné poriadky sú lokálne, pretože nie sú zamerané na celú republiku, iba na niektoré oblasti.



Veľmi zaujímavým cestovným poriadkom pre cestujúcich v období 1. republiky boli Medzinárodné spoje Československej republiky, ktoré vydávalo Ministerstvo železníc. Ide o cestovný poriadok v tvrdej väzbe, ktorý okrem informácií o odchode vlakov informuje cestovateľov aj o krásach a zaujímavostiach v našej republike. Tento cestovný poriadok mal byť k dispozícii v popredných hoteloch, v cestovných a informačných kanceláriách a na oceánskych parníkoch, aby sa čo najviac ľudí dozvedelo, čo naša krajina ponúka. Cestovný poriadok bol viacjazyčný. Avšak v Archíve ŽSR sa nám zachovali iba dva ročníky týchto publikácií, aj keď vychádzali až do roku 1939.

Dobrou pomôckou pre cestujúcich bol aj prehľad spojov, ktoré mali lôžkové či lehátkové vozne, a tak isto aj jedálenské. Jeden takýto prehľad

platný v rokoch 1987/1988 sa zachoval aj v Archíve ŽSR. Okrem vlakov a ich cestovných poriadkov obsahoval aj cenník za lôžka a lehátka v jednotlivých vlakoch a na tratiach a tiež aj ceny občerstvenia podávaného v týchto vozňoch. V súčasnosti sa už tieto informácie cestujúci dozvie prostredníctvom internetu a informačných technológií, o to sú tieto dokumenty vzácnejšie, keďže sa už takéto typy tlačovín nevydávajú.

K cestovným poriadkom neodmysliteľne patrí grafikon a grafikonové pomôcky, ktoré však slúžili najmä pre služobnú potrebu. V našom archíve máme uložené grafikonové listy aj z roku 1939 alebo nákretné cestovné poriadky rýchlikov, spešných a osobných vlakov pre všetky trate Slovenských železníc z roku 1942. Do tejto kategórie patrí aj grafický prehľad pravidelnej nákladnej dopravy z roku 1973.

JEDNO MALÉ VÝROČIE

Generálne riaditeľstvo železníc v minulosti nemalo svoju vlastnú budovu, kde by bola sústredená všetka administratíva. Jednotlivé odbory boli rozptýlené po celej Bratislave. Časť bola umiestnená na Palisádach a časť aj na Šancovej ulici.

AUTORI: Denis Dymo, Daša Krčová

BRATISLAVA – V roku 1928 sa konečne podarilo sústrediť všetku centrálnu službu bratislavského riaditeľstva železníc do jednej budovy. Dovtedy boli jednotlivé oddelenia a skupiny roztrúsené po celej Bratislave. Stavba budovy, v ktorej sa mala sústrediť celá administratíva, začala v roku 1926 a ukončená bola v roku 1929. Pôvodne sídlila hlavná časť bratislavského riaditeľstva v budove bývalého honvédskeho veliteľstva na Palisádach. V roku 1921 sa presťahovali oddelenia III., IV., V. a VI. do novej provizórnej budovy na Šancovej ulici. Medzi zamestnancami bola táto budova známa ako králikáreň alebo tiež Straková akadémia.

Nová budova bola slávnostne predaná do prevádzky ministrom železníc V. Najmanom 29. júna 1928. Stavbu realizovala

„Spojená stavebná účasťinárka spoločnosť v Bratislave“. Celková rozloha budovy je 4 557 m², zastavaná plocha je 3 623 m², plocha dvora je 930 m². V budove sa nachádza 272 miestností, počet okien je 449. Spojenie medzi jednotlivými poschodiami zabezpečuje osobný Paternoster od firmy Českomoravská-Kolben. Paternostery sú obežné výťahy administratívnych budov z obdobia československej republiky. Jedna z takýchto technických vzácností sa nachádza aj v budove Generálneho riaditeľstva ŽSR. Veža je stavaná ako železobetónová rámová konštrukcia. Centrálné kúrenie postavila firma Hygia z Moravskej Ostravy a je vodotepelné. Zriadená bola aj automatická ústredňa systémom Siemens a Halske. Rozvodná sieť bola spravená tak, aby bolo možné do každej miestnosti pripojiť telefón.



VLAKOM PO STOPÁCH ŠVESTKOVEJ DRÁHY

V Českej republike, cez malebnú krajinu Českého stredohoria sa kľukatí regionálna železnička známa ako „Švestková dráha“. Trať, ktorá bola dokončená ešte v roku 1898 medzi mestami Čížkovice a Obrnice, získala svoj názov ešte pred vojnou podľa vtedajších slivkových („švestkových“) sádov v jej okolí. Prevádzka osobných vlakov bola na nej ukončená koncom roku 2007 a odvtedy po nej len občas jazdili nákladné vlaky.

AUTOR & SNÍMKY: Alfréd Hebert

LITOMEŘICE – V roku 2016, ako prebytočnú, odkúpila Švestkovú dráhu od českého štátu spoločnosť AŽD, ktorá ju do roku 2019 kompletne zrekonštruovala. Cieľom bolo vybudovať „skúšobné laboratórium“ pre testovanie najnovších železničných technológií a súčasne bola na trati sprevádzkovaná turistická linka medzi Lovosicami a Mostom. Od grafikonu 2019/2020 sa na Švestkovú dráhu vrátila každodenná železničná prevádzka v úseku Litoměřice – Lovosice – Most.

Skôr však, ako mohla byť začatá bežná prevádzka vlakov vo verejnom záujme a z nepotrebnnej lokálky sa stal moderný skúšobný polygón, musela prakticky celá trať prejsť rozsiahlymi opravami železničného spodku a zvršku. Predovšetkým bolo nutné obnoviť odvodnenie celého telesa trate a opraviť nepriechodné priepuste. Veľká pozornosť bola venovaná aj mostným telesám a konštrukciám, ktoré už nespĺňali požadovanú nosnosť, aby mohli

po trati jazdiť aj ťažké nákladné vlaky. Vymenili sa nevyhovujúce a poškodené podvaly a koľajnice. Počas rekonštrukcie boli tiež upravované geometrické polohy koľaje tak, aby bolo možné využívať v niektorých úsekoch rýchlosť až do 100 km/h. Už počas rekonštrukčných prác boli použité niektoré novinky, napríklad unikátny stroj RU-800S. Na približne 35 km dlhej trati bolo opravených aj 27 priecestí.

Celá trať je diaľkovo riadená z regionálneho dispečerského pracoviska v ŽST Lovosice pomocou elektronického stavadla ESA 44 s GTN (graficko-technologickou nadstavbou). Súčasťou pracoviska je vlastný informačný systém pre cestujúcich a na celej trati je inštalovaný kamerový systém. Dispečer na diaľkovo ovládanej trati má k dispozícii aj systém ASVC – Automatické stavanie vlakových ciest so živým napojením na TMS (Traffic Management System) s predikciou možných konfliktov v dopravnej prevádzke na dráhe.

Regionálne
dispečerské
pracovisko
v Lovosiciach odkiaľ
je riadená celá trať.
Pracovisko disponuje
aj systémom ASVC
s predikciou možných
konfliktov v prevádzke
na tejto trati.

Ovládanie vonkajších prvkov, ako sú prestavníky, počítače osí, nadväzujúce priecestné a traťové zariadenia, alebo návěstidlá, je zaistené prostredníctvom elektronických rozhraní – panelov EIP umiestnených v nácestných staniciach. Novinkou v zabezpečení výhybiek je nová upevňovacia súprava prestavníkov bez kľbových čapov, ktoré bez zvýšených nárokov na údržbu prináša zvýšenú spoľahlivosť. Na trati sú inštalované bežné návěstidlá typu AŽD 70 osadené LED svetlami namiesto bežných žiaroviek. Výnimkou je nové návěstidlo SNA-100 s masívnejšou konštrukciou určené na nasadenie na tratiach s rýchlosťou nad 160 km/h. Je ľahko rozoznateľné vďaka hranatému stožiaru a tiež umožňuje výmenu návěstných svetiel jednotlivo, bez potreby demontovať celé návěstidlo. Vzhľadom na vyšší počet priecestí bolo použitých hneď niekoľko verzií PZZ, od zjednodušených výstražníkov bez potreby technologickej skrine, až po PZZ s brvnami z hliníka alebo kompozitných materiálov doplnené LED výstražným nasvietením brvien.

Švestková dráha sa medzi moderné európske trate radí aj inštaláciou vlakového zabezpečovača ETCS úrovne L1,

L2 a EFFECTIVE. Za týmto účelom bola na trati pridaná rádiobloková centrála RBC a dátový komunikačný systém GSM-R. Do koľajiska boli namontované eurobalízy s upevňovacou súpravou pre zvýšenú ochranu proti ich mechanickému poškodeniu zo zvesených spriahadlových súčastí, alebo proti iným mechanickým vplyvom.

Skutočnou lahôdkou medzi technologickými novinkami je testovanie diagnostického systému defektoskopie koľajníc FTS (Frauscher Tracking Solution), ktorý pracuje na princípe kontroly odoziev šírenia svetla v optickej kabeláži v závislosti na vonkajších okolnostiach ovplyvňujúcich jeho šírenie. Na svoju činnosť využíva štandardné optické káble pre komunikáciu zabezpečovacích a oznamovacích zariadení vo vzdialenosti maximálne do 10 m od kontrolovanej koľaje, a to bez ohľadu na spôsob uloženia v zemi. Ďalšou novinkou sú testy lietajúcich bezpilotných systémov (dronov) pre vzdialenú operatívnu kontrolu poruchových stavov na trati, kedy je možné využívať drony na maximálne priblíženie sledovaného zariadenia, ako sú návěstidlá, prestavníky, alebo vizuálne chyby, či lomy koľajníc. Švestková dráha, medzi prvými v Európe, je pripravená na testy autonómnych vlakov jazdiacich bez rušňovodiča pomocou systému ATO over ETCS (automatická prevádzka vlaku nad systémom ETCS). Táto technológia umožní vlakom ekonomicky efektívnejšiu prevádzku pri šetrnejšom opotrebení vlakových súčastí a vybavenia trate, a navyše komfort prepravy cestujúcich. Medzi poslednými novinkami je projekt Inteligentnej zastávky, ktorým je modulárny kiosk, pomocou ktorého cestujúci tlačidlom „Stop“ signalizuje idúcemu vlaku, že má zastaviť na zastávke na znamenie. Zastávka je online prepojená na reálnu polohu vlaku na trati, bezbariérová optimalizovaná (aj s hlásením pre nevidiacich) a využíva napríklad slnečnú energiu.

Príbeh Švestkovej dráhy sa začal písať pred viac ako 120 rokmi, a aj keď takmer zanikla, dnes sa považuje za jednu z najmodernejších regionálnych železničných tratí v Európe, a môže slúžiť pri návšteve Českej republiky vďaka svojej polohe a okoliu ako tip na výlet nielen pre železničiarov.



BLAHOŽELÁME

Krásne životné jubileum 60 rokov života v týchto dňoch oslávil náš kolega **Vojtech Petík**, ktorý má na železnici odpracovaných 42 rokov. Pri tejto príležitosti ti všetko dobré chceme priať, zdravie, šťastie a lásku zaželať. Temperament, svojský humor nech ťa neopúšťa. Iskru v oku, pevný krok nech máš každý ďalší rok. Želáme ti ešte veľa kilometrov bez nehody na elektro bicykli do práce a späť. **Kolektív spolupracovníkov SMSÚ ŽB Prešov**



Krásne životné jubileum 50 rokov v júni oslávil náš zamestnanec **René Porubský**, výpravca NS Rišňovce a životné jubileum 60 rokov oslávil **Jozef Igaz**, hradlár a **Marian Barta**, robotník v doprave Nitra. Mnohé chvíle v prešlom žiti, ťažké boli ako jarmo, ale človek v srdci cíti, že tie roky nežil darmo. Nech tento krásny deň, dá úsmev a radosť len, nech každý ďalší rok dá len šťastný krok. Všetko najlepšie, veľa zdravia vám želá **vedenie a kolektív zamestnancov ŽST Nitra**.

Krásne životné jubileum 50 rokov oslávil náš kolega, návestný majster **Michal Melicher**, zamestnanec SMSÚ OZT ZT Leopoldov – pracovisko Piešťany. Dodatočne mu blahoželáme a želáme pevné zdravie, šťastie, veľa osobných aj pracovných úspechov a veľa pekných výletov, hlavne na jeho obľúbenom bicykli. **Kolektív zamestnancov SMSÚ OZT ZT Leopoldov**



Krásne životné jubileum 50 rokov oslávil náš kolega, kontrolný dispečer oddelenia riadenia dopravy Zvolen **Marek Matta**. Milý Marek, pri tejto príležitosti ti zo srdca prajeme všetko najlepšie, veľa zdravia, šťastia a životného optimizmu. **Vedenie a kolektív zamestnancov Sekcie riadenia dopravy Zvolen**



Pekné životné jubileum 50 rokov oslávila 2. júna naša kolegyňa **Gabriela Kondrková**, ktorá pracuje ako dozorca výhybiek v ŽST Žilina-Teplička. Nadišiel deň tvojich krásnych narodenín, preto blahoželáme s veľkým potešením. Nech ti v ďalších rokoch planie láska, šťastie, radosť čistá, nech ti život neprichýstá ani bolesť, ani žiaľ, ale iba radosť stále. Ku krásnemu jubileu ti veľa zdravia, osobných a pracovných úspechov praje **vedenie ŽST a kolektív zamestnancov ŽST Žilina-Teplička**.

Krásne životné jubileum 60 rokov oslávil 29. júna náš kolega vedúci posunu stanice Žilina-Teplička **Peter Kurta**. Pri tejto príležitosti mu zo srdca prajeme všetko najlepšie, hlavne veľa zdravia, šťastia, rodinnú pohodu a optimizmus do ďalších rokov života. **Vedenie ŽST a kolektív zamestnancov ŽST Žilina-Teplička**

V mesiaci máj a jún oslávili krásne okrúhle životné jubileum 50 rokov **Juraj Hrachiar** – zámočník kotajových konštrukcií a **Eugen Farkaš** – traťový robotník. Pri tejto príležitosti vám v mene celého kolektívu k vášmu krásnemu jubileu želáme, nech sa splnia vaše želania, nešťastia nech vás nerania, v zdraví a stálej mladosti žíte v šťastí, radosť, v pohode s myslou veselou, s dobrými priateľmi a rodinou. **Kolektív traťových Plešivcov**

Krásne životné jubileum 50 rokov oslávil dňa 5. júna 2020 kamarát a kolega **Martin Miškuf**, zamestnanec SMSÚ OZT OT Košice. Nech tvoj život s láskou rastie, nech na úspech máš vždy šťastie. Aby všetky chvíle boli vzácne, nech tvoje kroky nebojácne s istotou a v spokojnosti kráčajú do budúcnosti. Všetko najlepšie ti praje **pracovný kolektív zamestnancov odvetvia OZT**.



Významné životné jubileum 50 rokov oslávil dňa 18. júna náš kolega, priateľ a kamarát **Dušan Petrovič**. Pri tejto príležitosti ti chceme v mene celého kolektívu TO Levice, prac. Zlaté Moravce, zaželať pevné zdravie, veľa šťastia a spokojnosti v osobnom aj pracovnom živote. **Kolektív zamestnancov SMSÚ TO Levice**



Svoje životné jubileum 50 rokov, oslávil 30. júna 2020, náš kolega **Marek Raučina**, ktorý pracuje vo funkcii výpravca v NŽST Výhybňa Píal. Z príležitosti tohto krásneho jubilea, prajeme v mene celého kolektívu, srdečné blahoželanie s prianím pevného zdravia, šťastia, radosť a do ďalších rokov veľa osobných a pracovných úspechov. **Prednosta ŽST a kolektív**

Krásne životné jubileum 50 rokov oslávil 11. júla **Martin Šuľa**, ktorý pracuje na ŽSR od roku 1988, v súčasnosti ako prevádzkový dispečer na oddelení riadenia dopravy OR Košice. Všetko najlepšie mu praje **kolektív oddelenia riadenia dopravy**.



Krásne životné jubileum 60 rokov dňa 26. júna oslávil náš kolega **Pavol Janík**, zamestnanec technologického oddelenia na O 410. Ako to zvykom býva, aby sa ti splnilo, čo tvoje srdce skrýva. Veľa ďalších rokov, veľa šťastných krokov, veľa dobrých vecí, želáme ti všetci. Vraj si chcel rozmeniť, milý bratku, na drobné svoju šesťdesiatku. Myslíš, že niekto by chcel vziať od teba rôčkov šesťdesiat? Dnes máš 60 rokov krásnych, preto ti želáme v tejto básni, veľa šťastia, zdravia, lásky, nech v srdci nemáš žiadne vrásky. Tak ti prajeme na Tvoj sviatok veľa dobrých kamarátok, ešte lepších vínovníkov a plný stôl štampárikov. Veľa zdravia, šťastia, lásky, žiadne starosti, žiadne vrásky. Radosť z vnútra, z rodiny, krásne narodeniny. Vieme, že dnes ruže patria tebe, preto ich v duchu kladieme na tvoj stôl, nech každý lupienok za nás šepká ti, aby bol šťastný život tvoj a mnoho lásky v ňom. **Kolektív kolegov, kamarátov z technologického oddelenia O410**



Dňa 25. mája 2020 oslávila krásne životné jubileum 60 rokov naša spolupracovníčka **Eva Procházková**, referentka prierezových činností SMSÚ OZT ZT Košice. Deň za dňom sa mňa, striedajú sa lepšie aj horšie, ale jeden z tých najlepších je ten, keď ty milá naša kolegyňa, kamarátka a priateľka Evička si oslávila svoje krásne životné jubileum 60 rokov. Nech ťa život po šťastných cestách unáša, každý deň nech radosť a pohodu prináša. Každá chvíľa nech spokojnosťou hreje a hlavne veľa zdravia nech sa na teba stále smeje. K tvojim narodeninám ti praje všetko najlepšie **kolektív SMSÚ OZT ZT Košice a OZŽ pri SOZT**.



Významné životné jubileum 60 rokov oslávil dňa 7. júna 2020 náš kolega **Miroslav Hajdamár**, ktorý pracuje vo funkcii signalista v ŽST Levice. K tomuto krásnemu životnému jubileu blahoželáme a do ďalších rokov prajeme veľa zdravia, šťastia, osobných a pracovných úspechov, veľa radosť a pohody v kruhu svojej rodiny. **Prednosta ŽST a kolektív**



Naša kolegyňa **Anka Mattová** sa 3. júla dožila krásneho životného jubilea 60 rokov. Všetko čo možno z lásky dať, dovol aby sme ti mohli priať, nech nemáš nikdy oči slzami zariosené, ale srdce celé láskou navždy naplnené. Nech každý deň je pre teba slávnosťou a úsmev nevymizne z pier ti radosť. Zdravie nech ti slúži, ešte dlhé roky, šťastné nech sú všetky tvoje ďalšie kroky. Všetko najlepšie prajú **kolegyne a kolega z Dotačných skladov 2401 – 2410 a vedenie SL Košice**.



Významné životné jubileum 50 rokov oslávil koncom mája výpravca ŽST Trebišov **Peter Belej**. Pri tejto príležitosti mu zo srdca prajeme všetko najlepšie, hlavne veľa zdravia, šťastia, rodinnú pohodu a optimizmus do ďalších rokov. Život plný radosť, bez nervov a starostí praje **kolektív železničnej stanice Trebišov**.



V mesiaci júl oslávil náš kolega, výpravca NŽST Gáň **Lubomír Hlavanda** jubileum 40 rokov. Pri tejto príležitosti prajeme oslávencovi čo najdlhšie zdravie, čo človek hľadá – šťastie, a to čo človek pri troche porozumenia nájde – lásku. Všetko najlepšie želá **kolektív NŽST Gáň**.



V mesiaci jún oslávila svoje životné jubileum – 60 rokov, naša milá kolegyňa, **Žúborová Anna** – výhybkárka zo ŽST Medzibrodie nad Oravou. Pri tejto miléj príležitosti jej prajeme veľa zdravia, šťastia a spokojnosti v osobnom a aj pracovnom živote. **Kolektív zamestnancov ŽST Kraľovany a pridelených nesamostatných staníc**



V uplynulých dňoch oslávili svoje životné jubileá 50 rokov naši kolegovia **Viliam Martinský** výpravca NŽST Zvolen nákladná stanica a **Pavel Máth** posunovač NŽST Zvolen nákladná stanica, ktorým želáme do ďalších rokov všetko najlepšie, veľa zdravia, šťastia, lásky, veľa osobných i pracovných úspechov. Päťdesiat rokov a päťdesiat ruží, nech vám zdravie stále slúži, nech sa vám splní každé vaše želanie, nech vypočuté je každé vaše volanie. Nech slza bolesti vám tvár nikdy nezmáča, žiaľ a smútok nech sa vám chrbtom otáča, nech len zdravie, šťastie, láska a добрota, sú náplňou ďalších rokov vášho života. Všetko najlepšie želajú **spolupracovníci a vedenie ŽST Zvolen**.

V mesiaci júl oslávil krásne životné jubileum náš kolega **Ján Svitan**, kontrolór trate na SMSÚ ŽST TO Liptovský Mikuláš. Železnici je verný od svojho nástupu k Traťovej dištancii ČSD Poprad-Tatry dňa 3. novembra 1981. Do ďalších rokov ti prajeme veľa zdravia, šťastia a spokojnosti doma aj na pracovisku. **Priatelia a spolupracovníci TO Liptovský Mikuláš**



Krásne životné jubileum 50 rokov, oslávila 18. júla 2020, naša kolegyňa **Julie Romanová**, ktorá pracuje vo funkcii výhybkár NŽST Tekovský Hrádok. Ku krásnemu životnému jubileu, prajeme v mene celého kolektívu pevné zdravie, veľa šťastia, spokojnosti, životného optimizmu, rodinnej pohody a do ďalších rokov veľa osobných a pracovných úspechov. **Prednosta ŽST a kolektív**

Keď stále miluješ a rád si pivko vypiješ, keď máš roky a ako mladý muž si žiješ, keď stále platí že život ťa má rád, tak naozaj neviad, že už máš 60. Všetko najlepšie k aprílovému jubileu úžasného kolegu **Jána Páleníka** prajú **kolegovia z MDS Levice, GR a SM**.



Životné jubileum 60 rokov oslávil 1. júla **Peter Chomiščák**, dozorca výhybiek ŽST Nitra. Čo zaželať ti v tento čas? Vôbec neviad, že máš biely vlas. I keď – čo-to pobolieva, nech sa ti z toho netočí hlava. Iba dobré veci čo v živote ťa stretli, nech ti ostávajú v pamäti a tie horšie, na poučenie do budúcnosti sú ti! Veľa šťastia, hlavne zdravia, lásky, porozumenia, pohody a dobrých priateľov želá **vedenie ŽST Nitra a kolektív zamestnancov**. Zároveň ti ako predsedovi OZŽ ďakujeme za prikladnú prácu v odboroch, kultúrne, či športové aktivity.



Okrúhle životné jubileum 50 rokov oslávil 13. júna náš kolega výpravca z NŽST Kostoľany nad Hornádmi **Ján Džima** a o pár dní neskôr, 23. júna, rozšíril rady päťdesiatnikov ďalší výpravca z rovnomennej železničnej stanice **Marek Ontko**. K nemenej krásnym 50 rokom života sme 2. júla blahoželali **Beáte Horváthovej**, výpravkyni z NŽST Drienovská Nová Ves a 20. júla **Tiborovi Kolenovi**, výpravcovi z NŽST Malá Lodina. Pri tejto príležitosti vám v mene celého kolektívu prajeme nech sa vám splnia všetky želania, nech ďalší život vás po šťastných cestách unáša a každý deň radosť a pohodu prináša. K tomu pevné zdravie, šťastie, životný optimizmus a veľa pracovných i osobných úspechov. **Vedenie a kolektív zamestnancov ŽST Kysak a pridelených dopravní**



Krásne životné jubileum 50 rokov oslávil 13. júla náš kolega posunovač železničnej stanice Žilina-Teplička **Štefan Gondáš**. Pri tejto príležitosti mu zo srdca prajeme všetko najlepšie, hlavne veľa zdravia, šťastia, rodinnú pohodu a optimizmus do ďalších rokov života. **Vedenie ŽST a kolektív zamestnancov**

POĎAKOVANIE

V mesiaci máj opustili naše rady **Mária Barátová** operátorka Zvolen osobná stanica a **Stanislav Izrael** výpravca Zvolen osobná stanica, ktorí pôsobili na železnici 42 rokov.



Týmto sa im chceme poďakovať za ich dlhoročnú prácu na železnici a popriať im v ďalších rokoch života veľa radosti, zdravia a oddychu. Ako rýchlo tečie voda, tak aj vaše pracovné roky ubehli, dôchodok vám ruku podal, za ním ste sa rozbehli. Nech na tejto novej ceste, čo pred vami teraz máte, iba zdravie, šťastie, silu, dobrých ľudí stretávate. V kruhu svojich blízkych dlhé roky žite v kľude, spomínajte v dobrom na nás, keď vám doma smutno bude. To vám z úprímného srdca všetci želáme.

Spolupracovníci a vedenie ŽST Zvolen

Po odpracovaní viac ako 34 rokov na železnici skončil pracovný pomer **Bohuš Baják**, dozorca výhybiek ŽST Nitra, NS Ivanka pri Nitre. Do cieľovej stanice dorazil tvoj vlak, práca sa s tým skončila, už ju nechaj tak! Na výpravu ďalší čaká, oddychu je plný, na dôchodku nech sa každé tvoje pranie splní. Tak nasadni a vychutnaj si jazdu dlhú, opojnú, užívaj si dlhé roky jeseň žitia pokojnú. Do ďalšieho života želáme pevné zdravie, radosť, lásku a spokojnosť v kruhu najbližších. **Vedenie a kolektív spolupracovníkov ŽST Nitra**

Zo srdca sa chceme poďakovať **Pavlovi Zrníkovi**, signalistovi v Lubochni, za všetky krásne chvíle, ktoré sme spoločne prežili pri plnení povinností v prospech ŽSR. Ďakujeme ti za tvoj prístup a rady, ktoré si nám neraz nezištne podal. Prajeme ti, aby si na zaslúženom dôchodku v pevnom zdraví na nás dlho v dobrom spomínal. **Vedenie ŽST Ružomberok a všetci zamestnanci NŽST Lubochňa**

SPOMÍNAME

Aj keď zhasla sviečka tvojho života, neodišiel si, zostávaš v srdciach blízkych. Dňa 28. júna 2020 uplynul rok, čo nás navždy opustil náš priateľ, kolega, prednosta stanice Košice **Marián Hric**. Celý svoj život zasvätil práci na železnici, dlhé roky spájal ľudí, organizoval športové a spoločenské podujatia. Kto ste ho poznali, venujte mu, prosím, tichú spomienku. Ďakujeme ti za všetky spoločne strávené chvíle. **Tvoj bývalý kolega**



So smútkom v srdci sme si 19. júla 2020 pripomenuli 6. výročie, odkedy nás opustil náš kolega a priateľ **Jozef Beňo** vo veku 55 rokov, ktorý dlhé roky pracoval ako výpravca v ŽST Kysak. Kto ste ho poznali, venujte mu tichú spomienku. Česť jeho pamiatke! **Kolektív zamestnancov ŽST Kysak a pridelených dopravní**



Na krídlach anjela vzlietol si vďiaľ, necítiš bolesť necítiš žiaľ. Necítiš života bolestné muky, tam v diaľke ťa objali pánové ruky. Keby sa dal vrátiť ešte ten čas, otvoríš svoje oči a počuť tvoj hlas. S hlbokým smútkom a s bolesťou v srdci oznamujeme všetkým kolegom a známym, že nás dňa 13. júla 2020 nečakane opustil vo veku nedožitých 64 rokov náš dlhoročný spolupracovník a dobrý kamarát **Štefan Kmeť**, ktorý dlhé roky pracoval ako údržbár v ŽST Zvolen. Česť jeho pamiatke! **Spolupracovníci a vedenie ŽST Zvolen**



Dňa 23. mája 2020 vo veku nedožitých 50 rokov nás po ťažkej chorobe navždy opustil celoživotný železničiar, kolega, priateľ a diamantový darca krvi **Miloš Hlinka**. Na železnici začínal ako absolvent železničného učilišťa Trenčín v ŽST Vrútky, pracoval vo viacerých funkciách, naposledy u traťovákov pri TO Žilina. Zároveň veľkú časť svojho života venoval činnosti zástupcu zamestnancov v odborovej organizácii Federácia Prevádzkových Pracovníkov. Touto cestou sa chceme rozlúčiť s našim Miloškom za **bývalých spolupracovníkov, kamarátov a odborárov**. Kto ste ho poznali, venujte mu tichú spomienku.



Železnica nespája len miesta a ľudí, ale aj svojich zamestnancov. V sobotu 6. júna 2020 si svoje „áno“ povedali aj dvaja zamestnanci ŽSR návestný majster zo SMSÚ OZT ZT Galanta Martin Mitúch a dozorkyňa výhybiek zo ŽST Galanta – NS Sládkovičovo Katarína Kósová. Manželstvo je vtedy krásne, keď sa dvaja zhodnú v láske. Preto sa vždy radi majte a po iných nežmurkajte! Nepripusťte v dome hádky, budete mať život sladký. Nech vám hviezda lásky svieti, nech vám šťastie v náručí letí. Nech vám vašu lásku splatí zlatý hlások vašich detí. Všetko len to najlepšie, veľa krásnych chvíľ mladomanželom na spoločnej ceste životom vám praje kolektív zamestnancov ŽST Galanta a Sládkovičovo a kolega zo ŽST Komjatice Tomáš.

Šéfredaktorka

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

Redakcia

Michal Lukáč - lukac.michal@zsr.sk
Denis Dymo - dymo.denis@zsr.sk
Ria Feik Achbergerová - feikachbergerova.ria@zsr.sk

Layout & grafická úprava

Ondrej Mlynka - mlynka.ondrej@zsr.sk
Dávid Bozsaky - bozsaky.david@zsr.sk
Alexander Turansky - turansky.alexander@zsr.sk

Interný časopis Železničný Semafor

Vydáva GR ŽSR, Odbor komunikácie a marketingu, riaditeľ: Michal Lukáč

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

KRÍŽOVKA A SUDOKU

– Jean, kto tam klope vonku? – Pane, to je iba dážd'. – (... tajnička)				Pomôcky: apadana, inotaj, rao, ski	pomoc, záštiťa	pieskový násyp	strážne zvieratá, psy	Informačné Technológie (skr.)	vydávala sipavý zvuk	Pomôcky: adu, lar, petrol, raja	ročné obdobie	adresa (skr.)	alegória	javisková dekorácia
				kópia						neodborník				
				2						matkina sestra				
				osobné zámeno exmetrop. Barmy				petrolej (hov. zast.) je nerozhodný						
Jozef Vysočani	odsunutie	1	druh papagája arabské muž.meno				vyslovenie nesúhlasu sonograf (hovor.)					titán (zn.) vojenská zmluva		
mláďa						spoločen. miestnosť rímsky cisár					cestovný preukaz šport. klub v Madride			
poskytla					dolná končatina väzenská miestnosť					plochá mor. ryba dul				
lyže (zastar.)				hodnota mesto so šíkmou vežou					dĺžka života zbavoval buriny			ústredná budova perzského paláca		pálený cukor
slovenská rieka			pružina druh žaby					školák 5. ročníka druh športovej hry						
ponáralo							bodal biblická postava					pascal (zn.) úzka doska		
	úder	bodavý hmyz oblečenie				orol, po česky vojenská predajňa					gibon bieloruský titul indic. feudála			
surová nafta					riečka v Brazílii tým spôsobom					slovná pomoc prítomie				
tromf, po maďarsky				popruh EČV okr. Tur.Teplíce					až ta (expr.zried.) zirkón (zn.)					
3														
vyhynutá kočovníčka							treba (nár.)				Above Airport Level (skr.)			

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

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

NAJDÔLEŽITEJŠIE STOP MÔJHO ŽIVOTA

Správa železníc sa už tradične zapojí do celosvetovej kampane ILCAD – Medzinárodný deň bezpečnosti na železničných priecestiach. Tento rok je venovaný stretnutiu osobného vlaku s autobusom a záchrane zranených.

AUTOR: SŽ

PRAHA – „Aj napriek rôznym osvetovým, preventívnym a bezpečnostným kampaniam o počte zrážok automobilov na priecestiach klesá počet usmrtených osôb pomaly. Správa železníc preto využíva každú možnosť ako na túto skutočnosť upozorniť. Keby sa nám vďaka tejto akcii podarilo zachrániť len jeden život, bude to mať zmysel,“ uviedol generálny riaditeľ Správy železníc Jiří Svoboda.

ILCAD (International Level Crossing Awareness Day) vznikol v roku 2009 z iniciatívy Medzinárodnej železničnej únie UIC. Správa železníc chce svojou účasťou na tejto celosvetovej bezpečnostnej akcii upozorniť najmä profesionálnych vodičov, ale aj ďalších vodičov na správne konanie na železničných priecestiach. Zmyslom tejto kampane je minimalizovať nehody s fatálnymi následkami. Správa železníc sa v rámci projektu, ktorého súčasťou je od roku 2010, rozhodla tentokrát zamerať na profesionálnych vodičov autobusov a nákladných áut.

Brzdná dráha nákladného vozidla v celkovej hmotnosti 40 ton je pri rýchlosti 80 km/h na suchej ceste zhruba 130 metrov a vlak, ktorý sa na regionálnej trati pohybuje rýchlosťou 80 kilometrov za hodinu brzdí približne 400 metrov. Rýchlik, ktorý ide rýchlosťou 160 kilometrov za hodinu po spustení všetkých brzdoých systémov prejde až do úplného zastavenia ďalších 1 600 metrov. Pokiaľ sa niekto rozhodne nerešpektovať výstražné zariadenie na priecestí a pokúsi sa prejsť tesne pred prichádzajúcim vlakom, nedáva rušňovodičovi fakticky žiadnu možnosť zastaviť pred blížiacim sa nebezpečenstvom a odvrátiť tak zrážku.

A práve to je aj prípad simulovanej zrážky autobusu a osobného vlaku na prejazde, ktorú chystá Správa železníc. Celá udalosť je o to smutnejšia, že ju zavinil vodič profesionál, ktorý je zodpovedný za bezpečie a životy svojich pasažierov. Bohužiaľ, v tomto prípade nerešpektoval výstražné zariadenie prejazdu, ktoré už bolo v činnosti, a na prejazd vošiel priamo pred čelo osobného vlaku. Úplne identická nehoda sa pritom stala v nedeľu 14. júna. Pri stretnutí osobného vlaku a linkového autobusu našťastie nikto neprišiel o život, došlo však ku zraneniu 10 cestujúcich. Jeden musel byť dokonca prepravený leteckou záchrannou službou do nemocnice.

V štatistikách zrážok na železničných priecestiach z profesionálov jednoznačne vedú u našich susedov vodiči nákladných áut, ktorí v rokoch 2014-2020 spôsobili celkovo 66 nehôd. Vodiči autobusov spôsobili v rovnakom období sedem nehôd. U zrážok s osobnými vozidlami sa počet nehôd ročne pohybuje okolo 110. Celkovo tak každý rok dochádza k zhruba 160 zrážkam, pri ktorých umierajú desiatky ľudí. Minulý rok bol pre českého manažéra infraštruktúry v tomto ohľade rekordný, zomrelo 43 osôb.

Na českej železnici je 7 825 železničných priecestí. Ide o európsky unikát, kedy jedno priecestie pripadá na takmer každý kilometer trate na celej železničnej sieti. Správa železníc ročne investuje do ich modernizácie a zvýšenia zabezpečenia zhruba jednu miliardu korún. Čiastočne sa darí zrušiť aj nevyužívané priecestia na účelových, poľných a lesných komunikáciách. Počas modernizácie koridorov a pri výstavbe nových preložiek sa už automaticky buduje namiesto železničných priecestí najbezpečnejšie mimoúrovňové kríženie.

STANICA PRZEMYŚL

AKO STANICA ROKA?

Neobarok s bohato zdobenou fasádou a krásnymi interiérmi. Stanica v poľskom Przemysle je príkladom budovy, kde slovo stanica nadobúda vznešenejší význam a samotná budova sa podobá veľkolepému sídlu.

AUTOR & SNÍMKA: PKP

PRZEMYŚL – V polovici mája sa v Poľsku začalo tretie vydanie súťaže „Železničná stanica roka“, ktorú organizovala Nadácia ProKolej a Nadácia skupiny PKP. Má stanica v Przemysle šancu stať sa stanicou roka v Poľsku? Konkurencia je pomerne vysoká, keďže v celej krajine existuje viac ako 630 staníc a 90 % z nich sú zariadenia spravované spoločnosťou Polskie Koleje Państwowe SA a nachádzajú sa v najväčších poľských aglomeráciách, ale aj v malých mestách. Ročne slúžia miliónom cestujúcich, ale slúžia aj malým miestnym komunitám. Stále viac historických budov získava svoju bývalú krásu, ale stavajú sa aj úplne nové stanice, čo znamená, že konkurencia z roka na rok rastie a výber je zložitejší.

PREČO STANICA PRZEMYŚL?

V roku 2012 bola dokončená rekonštrukcia stanice v Przemysle, vďaka ktorej získala späť svoj historický charakter a bola tiež prispôbená moderným štandardom osobnej dopravy vrátane požiadaviek týkajúcich sa služieb osobám so zdravotným postihnutím. Najviditeľnejšia, pre cestujúcich, ktorí navštívia stanicu, je jej architektúra a výzdoba, ktorá vzbudzuje skutočný obdiv. Pôvodná budova, ktorej stavba bola dokončená v roku 1860, nepôsobila tak reprezentatívnym dojmom. Dnešnú neobarokovú podobu jej dodala až rekonštrukcia na konci 19. storočia. Potom boli zbúrané veže stanice a budova sa rozšírila o miestnosti bývalej úschovne batožiny. V tom čase sa vytvorilo zastrešenie nástupišťa priľahlého k fasáde budovy a dnes vzbudzuje reprezentatívny charakter interiéru. Hala je z hľadiska detailov výzdoby najbohatšia, udržiavaná v jasných farbách a v barokovom štýle s veľkou expozíciou v strednej časti stropu.



Za zmienku stoja aj maľby umiestnené mierne nad rímsami, ktoré alegoricky znázorňujú, okrem iného, komunikačné, dopravné a mestské erby (vrátane Przemysla a Krakova). Zaujímavý interiér má aj dvojposchodovú reštauračnú miestnosť. Obzvlášť pozoruhodné sú nástenné maľby maliara Mariana Strońského, ktoré vznikli v rokoch 1928 – 1933. Prezentovali panorámu Przemyslu a severnú vežu hradu Przemysł. Okrem vzhľadu stanice je to aj moderná budova. V rámci investície usku-točnenej pred niekoľkými rokmi sa na stanici objavili elektronické informačné tabule pre príchod a odchod vlakov, ako aj mnoho ďalších vylepšení vrátane nového systému hlasového oznamovania. Obnovené bolo aj pôvodné funkčné členenie miestností, čo uľahčilo pohyb po stanici a fasáda získala nové osvetlenie zdôrazňujúce jej architektonické detaily. Vďaka tomu je železničná stanica Przemysł Główny „silným“ kandidátom na titul Železničná stanica roka.

ČESKÉ DRÁHY PRIJÍMAJÚ OPATRENIA V SÚVISLOSTI S TRAGICKÝMI NEHODAMI

Naši českí susedia sa v priebehu mesiaca júl museli popasovať s niekoľkými vážnymi nehodami na železničnej infraštruktúre. Niektoré z nich mali fatálne následky a skončili tragicky.

AUTOR: ceskedrahy, SŽ, (red), SNÍMKA: SŽ

ČESKO – Prvá z nehôd sa stala v utorok 7. júla, pri ktorej sa v popoludňajších hodinách zrazili dva osobné vlaky pri Karlových Varoch. Pri nehode prišli o život dvaja cestujúci a niekoľko desiatok cestujúcich bolo zranených. O pár dní neskôr sa v piatok 10. júla zrazil osobný vlak s rýchlikom v Prahe-Běchoviciach. K zrážke došlo, pretože sa obidva vlaky ocitli na rovnakej koľaji. V tomto prípade sa vykoľajilo niekoľko vagónov a nikto sa našťastie nezranil. Šťastnejšie nezačal ani ďalší týždeň, v utorok 14. júla došlo vo večerných hodinách k zrážke osobného a nákladného vlaku v úseku medzi obcou

Pri zrážke prišiel práve jeden z rušňovodičov o život a 35 ľudí bolo zranených. Príčiny zrážok sa zatiaľ stále vyšetrujú.

V súvislosti s niekoľkými nehodami na tratiach českého manažéra infraštruktúry prijímajú ČD a ČD Cargo niekoľko opatrení. V tlačovej správe, ktorú vydali České dráhy píšú o skvalitnení výcviku rušňovodičov. „Zameriame sa na ďalšie skvalitnenie výcviku, priebežného tréningu a zvýšenie kontrol výkonu rušňovodičov. Už minulý rok sme ich uskutočnili o 25 percent viac ako pred rokom. Príčiny všetkých týchto mimoriadnych udalostí budú po vyšetrení súčasťou povinného školenia a pripravíme špeciálny blok tréningu na simulátoroch v Prahe a v Českej Třebovej zameraný na reakčné schopnosti pri mimoriadnostiach,“ vymenoval okamžité opatrenia generálny riaditeľ ČD Václav Nebeský. Podľa Jiřího Svobodu, generálneho riaditeľa Správy železníc zohráva a v budúcnosti bude zohrávať ľudský faktor významnú úlohu. „Čo môžeme urobiť okamžite je apel na všetky zúčastnené strany v rámci železnice. Dopravcovia musia dôsledne a pravidelne kontrolovať svojich zamestnancov. Predpisy sú jasne dané a ich dodržiavanie je základný, nevyhnutný krok pre fungovanie železničnej dopravy,“ vyjadril sa Svoboda.

Jedným z prvých opatrení pre zníženie pochybenia ľudského faktora bude mimoriadna zmena cestovného poriadku 2019/2020, ktorá sa uskutoční k 15. augustu a zavedie ohlasovaciu povinnosť vo všetkých dopravných na všetkých tratiach prevádzkovaných podľa predpisu D3, kde je prevádzkovateľom dráhy Správa železníc.

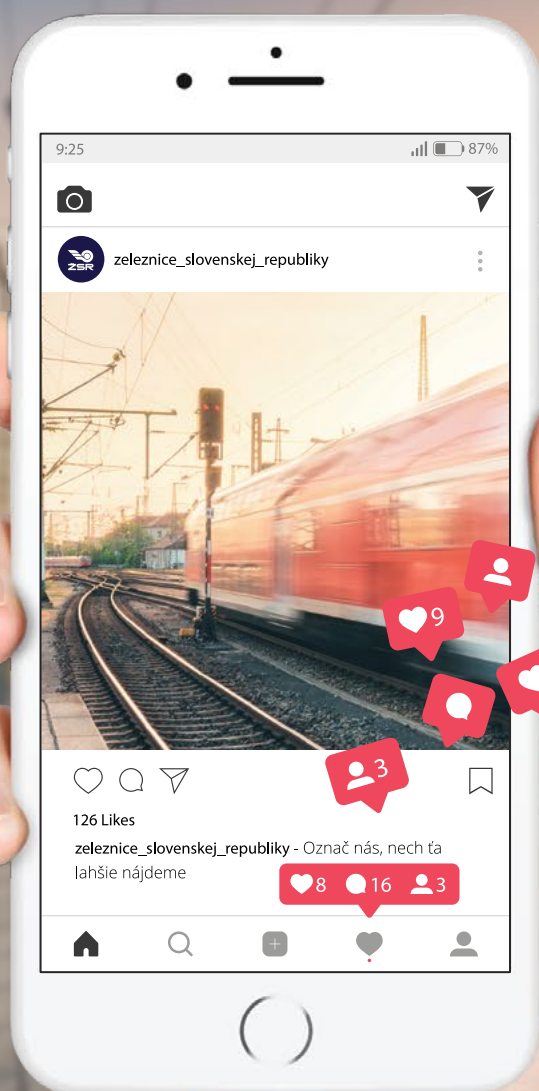


Osobný vlak CityElefant narazil 14. júla do stojaceho poštového expresu dopravcu ČD Cargo, ktorý stál pred vchodovým návestidlom.

Úvaly a Českým Brodom na hlavnej trati Praha – Kolín. Ku kolízii vlakov došlo krátko po pol desiatej hodine večer pri meste Český Brod. Podľa tlačovej správy, ktorú vydali České dráhy sa prepracovanosť rušňovodiča či jeho neskúsenosť vylučuje.

AJ TVOJA FOTKA MOŽE TVORIŤ TITULKU SEMAFORU :)

„preto si vždy ponechaj originál v plnej kvalite“



Neváhaj
a pridaj
sa k nám



Instagram

zeleznice_slovenskej_republiky