

ŽELEZNIČNÝ Semafor

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY

10/2020



MANAŽÉR
ŽELEZNIČNEJ
INFRAŠTRUKTÚRY



POČET ZAMESTNANCOV V KARANTÉNE SA ZNIŽUJE

Z dôvodu mimoriadnej situácie, so šírením COVID-19 sme sa rozhodli vynechať rubriku Porady vedenia a nahradiť ju aktuálnymi informáciami zo zasadnutia Krízového štábu ŽSR.

AUTOR: Michal Lukáč

BRATISLAVA – Činnosť štábu bola znova aktivovaná v auguste. Prijaté opatrenia slúžia k čo najefektívnejšiemu spomaľovaniu a eliminácii šírenia COVID-19. ŽSR priebežne zabezpečujú ochranné pomôcky a dezinfekčné prostriedky pre zamestnancov, ktorých povaha práce si vyžaduje prítomnosť na pracovisku, v záujme zachovania prevádzkyschopnosti železničnej infraštruktúry.

Jedným z opatrení Krízového štábu v uplynulom mesiaci bolo umožnenie práce z domu u tých zamestnancov, u ktorých to povaha práce dovoľuje s maximálnym trvaním troch dní v rámci pracovného týždňa. Krízový štáb zároveň pravidelne rozhoduje o nákupe a obstarávaní ochranných pracovných pomôcok a prostriedkov ako sú napríklad rukavice, rúška na opakované použitie či dezinfekčné prostriedky pre zamestnancov ŽSR. Touto cestou by sme vás

radi požiadali o súčinnosť v súvislosti s hospodárnym nakladaním s uvedenými ochrannými prostriedkami, aby nedochádzalo k nadmernému a nekontrolovateľnému predzásobovaniu sa zamestnancov na pracoviskách. Verte, že ich je a bude dosť a situácia na trhu nie je taká zlá, ako bola na jar pri prvej vlne.

Železnice Slovenskej republiky sú dnes najväčším zamestnávateľom na Slovensku. Napriek zhoršujúcej sa epidemiologickej situácii však môžeme skonštatovať, že aj keď nás koronakríza neobišla, zatiaľ sa výrazne nepodpísala pod výkon prevádzky. Ku dňu uzávierky tohto čísla Železničného Semaforu evidujú ŽSR 45 pozitívne testovaných zamestnancov na koronavírus, z ktorých 15 sa už podarilo z ochorenia zotaviť. Spolu bolo v karanténe z rozličných dôvodov 254 zamestnancov, aktuálne ich je v karanténe ešte 95.

Krízový štáb ŽSR vyzýva všetkých zamestnancov, aby situáciu súvisiacu s ochorením COVID-19 neľahčovali a nosením ochranných rúšok, dezinfekciou rúk a priestorov staníc, ale aj svojich pracovísk predchádzali šíreniu tohto nebezpečného ochorenia.



Milí kolegovia,

za oknami to vyzerá na peknú, príjemnú a farebnú jeseň, ktorú občas sprevádza aj dážď. Nadnesene a s odľahčením by sa to dalo prirovnať aj ku dňom, ktoré aktuálne žijeme. Občas sú pekné, príjemné a farebné a inokedy priveľmi daždivé. Už druhýkrát v tomto roku máme „núdzový režim“, či už v práci, alebo doma. Veľa podnikov je zatvorených, voľný čas väčšinou trávim doma so svojou rodinou a niektorí možno so svojimi koníčkami. Ak máte zaujímavé hobby, o ktoré by ste sa s nami v Semafore chceli podeliť, neváhajte nám

napísať. Nestrácajme však ani nádej na lepšie zajtrajšky. Verím, že sa v tejto situácii dokážete zorientovať aj pomocou článku, ktorý sme si pre vás pripravili spolu s Odborom riadenia ľudských zdrojov, v ktorom nájdete rady, čo robiť, ak ste pozitívny na koronavírus, ako postupovať v tejto situácii s PN-kou alebo OČR. Pandémia tento rok zrušila veľký počet podujatí, aj tých železničarských. Aj preto oslavujeme 40. výročie ukončenia parnej prevádzky aspoň na dvojstránke Semaforu. V tomto čísle sa dočítate aj o stanici Nové Zámky, ktorá je od tohto mesiaca bezbariérová, ale aj o úspechoch našich kolegov z VVÚŽ, ktorí dostali od Žilinskej univerzity recertifikáciu na nákladné vozne a mnoho iného. Prajem príjemné čítanie.

Lucia Lizáková
Šéfredaktorka

PERSONÁLNE ZMENY

Generálny riaditeľ ŽSR Miloslav Havrila:

1. 10. zaradil do funkcie námestníka riaditeľa Oblastného riaditeľstva Trnava Františka Jablončíka.

NA OBÁLKE Zrekonštruované nástupište železničnej stanice Trenčín. **TITULNÁ SNÍMKA** archív ŽSR.

VVÚŽ ŽILINA ZÍSKAL OSVEDČENIA ECM

Výskumnému a vývojovému ústavu železníc Žilina boli 30. septembra 2020 slávnostne odovzdané Osvedčenia subjektu ECM zodpovedného za údržbu nákladných vozňov a za poskytovanie údržby nákladných vozňov zástupcami Žilinskej univerzity Petrom Zvolenským a Jurajom Grenčíkom.

AUTOR: Výskumný a vývojový ústav železníc Žilina, Lucia Lizáková

SNÍMKA: Lucia Lizáková

BRATISLAVA – Každému prevádzkovateľovi nákladných vozňov vznikla povinnosť v zmysle Nariadenia Komisie EÚ zabezpečiť a prideliť každému nákladnému vozňu certifikovaný subjekt (ECM) zodpovedný za údržbu. Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky poverilo Žilinskú univerzitu v Žiline vydávaním osvedčení osobám zodpovedným za údržbu železničných nákladných vozňov a údržbárskym dielňam na údržbu nákladných vozňov.

Výskumný a vývojový ústav železníc Žilina je od 24. mája 2015 certifikovaným subjektom ECM na ŽSR zodpovedným za údržbu nákladných vozňov a za poskytovanie údržby nákladných vozňov.

V rámci svojej organizačnej štruktúry má VVÚŽ Žilina vytvorený subjekt Centrum dráhových vozidiel – ECM (CDV), ktorý vykonáva funkciu riadenia, zabezpečuje dohľad nad činnosťami údržby, riadi dokumentáciu o údržbe, riadi presun nákladného vozňa na údržbu a jeho uvedenie do prevádzky po údržbe. „Preventívna plánovaná údržba nákladných vozňov ŽSR je vykonávaná v dvoch periodických cykloch, a to v časovej

lehote 3 roky a časovej lehote 6 rokov,” povedal vedúci Centra dráhových vozidiel Tibor Polyák. Okrem iného CDV zabezpečuje výkon technických kontrol a bezpečnostných prehliadok ostatných dráhových vozidiel ŽSR (hnacie dráhové vozidlá, vozne pre osobitné účely železnice, traťové stroje), prípadne technické kontroly pre externé organizácie.

Každý rok je vykonávaný kontrolný audit subjektu zodpovedného za údržbu nákladných vozňov. „Kontrolujeme všetky typy dokumentov a na mieste preverujeme odbornú spôsobilosť vrátane prístrojového a materiálového vybavenia,” objasnil audítor Žilinskej univerzity Peter Zvolenský.

Po piatich rokoch, tzn. 16. júna 2020 bola vykonaná recertifikácia subjektu zodpovedného za údržbu nákladných vozňov a za poskytovanie údržby nákladných vozňov. Z auditu vyplynulo, že spoločnosť ako ECM nákladných železničných vozňov je pripravená a plní povinnosti vyplývajúce z nariadenia EÚ a zodpovedne pristupuje k úlohám a povinnostiam vyplývajúcich z funkcií ECM.



SLOVENSKU NESMÚ PREPADNÚŤ UŽ ŽIADNE FINANCIE

Andrej Doležal je ministrom dopravy a výstavby Slovenskej republiky od marca tohto roku. Zaujímalo nás, ako je spokojný s rozbehnutými projektami, či sa plánuje modernizácia južnej trate a s akými finančnými prostriedkami môžu v nasledujúcom období rátať ŽSR.

AUTOR: Lucia Lizáková, SNÍMKY: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Pán minister začnem trošku zľahka. Zvyknete vy osobne cestovať vlakom?

Samozrejme, vlaky využívam často a veľmi rád. Aj teraz, vo funkcii ministra dopravy som tak viackrát cestoval za pracovnými povinnosťami. Vo vlaku si oddýchnem, je to pohodlné a hlavne bezpečné.

Malé deti často obdivujú vlaky a koľaje, uvažovali ste aj vy, ako malý chlapec, o práci železničiara?

Áno, samozrejme, tak ako všetky deti, aj mňa uchvátili v detstve uniformy a železnice. Som preto rád, že mám možnosť stáť na čele rezortu dopravy a spolu s kolegami prispieť k rozvoju slovenských železníc.

Po minulej vláde ste prebrali bohatú agendu kľúčových projektov. Čo je pre váš rezort z hľadiska železničnej agendy najväčšou výzvou?

Všetci vieme, aká je dnes situácia na železniciach. Zanedbané investície za tie roky urobili svoje. Je pre mňa dôležité naštartovať procesy, aby sme mohli modernizovať, opravovať a zlepšovať tento stav a aby to pocítila hlavne cestujúca verejnosť. Mojou prioritou je vytvoriť férové prostredie pre funkčné a transparentné hospodárske súťaže aj na železničné infraštruktúrne projekty. Máme dôležité eurofondové projekty – tie z aktuálneho programového obdobia,

pri ktorých je nevyhnutné dočerpať eurofondy a tie, ktoré sa týkajú nového programového obdobia. To pre nás znamená rozbehnúť poctivú prípravu, aby sme boli úspešní pri uchádzaní sa o európske peniaze. A v neposlednom rade, aby už Slovenskej republike neprepadli žiadne financie, ktoré sú nám k dispozícii.

Posledné mesiace bojuje celý svet s koronavírusom. Ako ste napriek tomu spokojný s dynamikou prác, ktoré pokračujú na výstavbe jednej z prioritných modernizácií v úseku Púchov – Považská Bystrica?

Máme viacero investičných dopravných projektov, ktorých meškanie spôsobil stav vyvolaný pandémiou a nevyhnutnými opatreniami. Nevyhla sa tomu ani stavba modernizácie železničnej trate Púchov – Považská Teplá, na ktorej sa okrem slovenských firiem podieľajú aj spoločnosti z Českej republiky. Sprísnené podmienky na hraniciach, dochádzanie expertov, zamestnancov a meškanie dodávok materiálu zo zahraničia tu spôsobilo zdržanie približne 2 mesiace. Vedenie ŽSR ma ubezpečilo, že má situáciu pod kontrolou a vedie rokovania so zhotoviteľom stavby o návrhu akceleračných opatrení najmä na stavbe tunela Milochovej, ktoré by mali súčasné oneskorenie eliminovať a zmierniť aj prípadný ekonomický dopad na stavbu. Verím, že to úspešne dokončíme.

Mnohých cestujúcich by potešila rekonštrukcia južnej trate (Bratislava, Nové Zámky, Zvolen, Banská Bystrica, Košice). Aký by bol podľa vášho názoru najideálnejší model rekonštrukcie/modernizácie tejto trasy? V akom časovom horizonte by to mohlo byť podľa vás uskutočniteľné?

Najväčším problémom je vysoký počet tzv. pomalých ciest, kde musia vlaky ísť v mnohých prípadoch až krokom. Mojou víziou je v spolupráci so ŽSR, ale aj ministerstvom financií, zaistiť finančné krytie a rozbeh takých projektov, ktoré umožnia zvýšiť traťovú rýchlosť na tie parametre, podľa akých bol kedysi každý úsek trate vybudovaný. Len týmto nástrojom sa dá skrátiť cestovanie z Bratislavy po Zvolen takmer o 30 minút a zo Zvolena po Košice o ďalších viac ako 20 minút. Ak totiž budeme mať moderný 30 kilometrový úsek na rýchlosť 160 km/h, ale pred ním a za ním bude rýchlosť 30 km/h, tak tú vysokú rýchlosť žiadny vlak nedokáže na tak krátkom úseku dosiahnuť, a takáto investícia sa predsa na dlhé roky nevyplatí.

Na ktorý projekt sa momentálne v rámci železnice sústreďí vaša pozornosť?

V prvom rade preferujem už rozbehnuté projekty, a to z toho dôvodu, aby čo najskôr mohli byť dokončené a slúžiť verejnosti. Ide najmä o spomínaný úsek pri Považskej Bystrici, samotný uzol železničnej stanice Žilina, ďalšie úseky na Liptove a pod Tatrami. Verím, že sa po peripetiách konečne spustí aj modernizácia od Kútov po Bratislavu a elektrifikácia trate z Košíc po Moldavu nad Bodvou. Veľmi sa budem zaujímať aj o výstavbu terminálov osobnej prepravy v Trebišove, ale aj v bratislavskom Ružinove či Vrakuni. Tých zámerov a projektov je, samozrejme, oveľa viac, spomeniem aj výstavbu novej trate z Nitry po Trnovec nad Váhom či stále medializovaná téma zdvojkolajnenia trate z Bratislavy smerom na Dunajskú Stredú.

Program CEF ponúka možnosť prihlásiť sa do projektov. Aké projekty by ste si z CEF-u želali na nasledujúce obdobie?

Nástroj na prepájanie Európy v nasledujúcom programovom období ponúka pre Slovensko v národnej obálke až 660 miliónov eur. Novinkou je, že z tejto sumy máme

pre slovenské projekty zaistených iba 70 % a o zvyšných 30 % súťažíme s ostatnými krajinami. Tento fakt môžeme vidieť ako výhodu, ak sa na to pozrieme opačnou optikou. V súťaži je 30 % každej národnej obálky a dobre pripravené projekty majú šancu na vyššie prefinancovanie. Výber projektov zapojených do súťaže z grantov CEF ovplyvní aj téma nasledujúcej výzvy. S ohľadom na tieto podmienky by som bol rád, ak by sme za Slovensko, a teda aj ŽSR predložili projekty, na ktorých sme už robili v minulosti a máme s nimi dobré skúsenosti. To je hlavne dokončenie modernizácie trate v úseku Devínska Nová Ves – hranica s Českou republikou. Ide o finančne veľmi náročný úsek, ktorý delíme na viac projektov a viaceré zdroje financovania.

Rovnako budúci rok začína nový operačný program 2021 – 2027. S akými finančnými prostriedkami by mohli rátať železnice a ktoré projekty by ste radi videli financované z týchto peňazí?

Momentálne ešte neviem povedať, aká suma bude vyčlenená na dopravné projekty z celkovej sumy eurofondov, ktoré sú plánované ako alokácia pre Slovenskú republiku v nasledujúcom programovom období. Európska komisia dlhodobo deklaruje svoj záujem o zelené investície, a to určite projekty ŽSR spĺňajú. Či už ide o železničnú dopravu, terminály integrovanej dopravy, alebo záchytné parkoviská. Pre mňa je dôležitá kontinuita projektov, ich prioritizácia podľa jasne definovaných kritérií a zabezpečenie kvalitnej prípravy pre financovanie z eurofondov. Zo zoznamu projektov v našich zámeroch môžem menovať napríklad modernizácie úsekov Poprad – Spišská Nová Ves, Paludza – Liptovský Hrádok, Malacky – Kúty, Uzol Bratislava, dokončenie Uzla Žilina alebo Uzol Košice.

V rámci programu pomoci Európska únia vyhradila 14 miliárd eur pre Slovenskú republiku, vidíte priestor, že by aj ŽSR mohli dostať nejakú čiastku?

Na Ministerstve dopravy pripravujeme zoznam reforiem a konkrétnych investičných projektov financovaných v rámci tzv. Fondu obnovy. Je dôležité zdôrazniť, že sa nezameriavame len na projekty dopravnej infraštruktúry (cesty, železnice, vodná

doprava), ale aj podporu cestovného ruchu, výstavby, bytovej politiky a mestského rozvoja a iné reformy a investičné projekty, ktoré spadajú do kompetencie rezortu. Momentálne prebieha proces identifikácie projektov určených do nového Operačného programu Slovensko, Fondu obnovy ako aj do nových finančných nástrojov. Snahou MDV SR bude v maximálnej možnej miere využiť všetky zdroje financovania na prekonanie značného infraštruktúrneho dlhu, ktorý na Slovensku máme a na podporu segmentov ekonomiky, ktoré boli zásadne zasiahnuté pandémiou COVID-19. Jeho finálne znenie očakávame na jar 2021. Zoznam bude určite zahŕňať aj projekty, ktorých prijímateľom bude ŽSR.

Ministerstvo dopravy podporilo mimoriadne letné vlaky v rôznych kútoch Slovenska, napr. vláčik Záhoráček. Boli ste sa v rámci podpory cestovného ruchu na Slovensku previezť niektorým z týchto vlakov?

Sezónne vlaky vnímam ako veľmi dobrý nástroj na podporu domáceho cestovného ruchu. Na cestovanie po Slovensku využívam vlaky často, a to aj bežné vlakové spojenia pri svojich cestách do regiónov. Tohtoročnú letnú dovolenku som v rámci hesla „Dovolenka na Slovensku je dobrý nápad“ strávil na Domaši, a aj týmto spôsobom som sa nielen ako minister, ale aj ako bežný občan snažil prispieť k podpore domáceho cestovného ruchu. Sezónne vlaky majú svoje opodstatnenie. Vďaka nim môžu ľudia vidieť Slovensko aj z úplne inej perspektívy, ako je to zvyčajne z auta na diaľnici. Zároveň spoznávajú miesta, ktoré by možno práve tou cestou v aute len obišli. A v neposlednom rade tieto vlaky pomáhajú regiónom, aby sa zviditeľnili. Sme radi, že sa už ukazuje, že verejnosť má o takúto ponuku záujem, preto v tom chceme pokračovať ďalej. Už teraz pripravujeme ponuku na zimu a zvažujeme pridať aj ďalšie lokality pre budúce leto.

Na Slovensku máme veľa tratí, ktoré majú viac ako 30-ročné koľaje. Neuvažuje ministerstvo dopravy nad fondom, z ktorého by sa po vzore z Českej republiky takéto opravy hradili?

Je to dnes určite horúca téma. Práve finišujeme s prípravami na vznik fondu

dopravnej infraštruktúry, ktorý by mal byť silným nástrojom na zlepšenie stavu koľajníc a infraštruktúry. Zároveň bude náš rezort apelovať aj na ministerstvo financií, aby v rozpočte verejnej správy na nasledujúci rok, ktorý sa aktuálne kreje, boli vyčlenené dostatočné prostriedky práve aj na túto rokmi finančne podhodnotenú oblasť.



Našou snahou bude využiť všetky zdroje financovania na prekonanie infraštruktúrneho dlhu...

– Andrej Doležal

Železnice disponujú nepotrebným majetkom, ktorý majú v správe štátu a v programovom vyhlásení vlády sa uvádza vybudovanie nájomných bytov. Neuvažuje ministerstvo dopravy o využití tohto majetku na účely vybudovania nájomných bytov?

Výstavba nájomných bytov je jednou z priorit rezortu dopravy a výstavby, ktorá je zakotvená aj v programovom vyhlásení vlády SR. Rezort dopravy a výstavby už zisťuje, ako to vyzerá s nepotrebným majetkom ŽSR, ktorý by bolo možné využiť efektívnejšie, napr. na účely nájomného bývania. Treba povedať, že ide o desiatky, možno stovky budov po celom Slovensku, z ktorých dnes mnohé chátrajú, keďže základná údržba alebo len stráženie týchto objektov stojí ŽSR ročne obrovské peniaze. Zároveň tieto budovy stoja na konkrétnych pozemkoch, a štátu by tak odpadla úloha riešiť majetkovoprávne vysporiadanie pozemkov pod plánovanými nájomnými bytmi. Vidíme v tom veľký potenciál. ŽSR ušetríme náklady, ktoré môže investovať zmysluplnejšie, napríklad do opravy tratí, na druhej strane, s týmto zámerom môžeme zmysluplnejšie a efektívnejšie zhodnotiť tento majetok pre ľudí.



ŽST NOVÉ ZÁMKY

OD OKTÓBRA BEZ BARIÉR

V železničnej stanici Nové Zámky je od 6. októbra spustený do prevádzky zrekonštruovaný bývalý batožinový podchod.

AUTOR: Lucia Lizáková, **SNÍMKA:** Milan Zvonár

NOVÉ ZÁMKY – ŽSR týmto krokom zabezpečili prístup a väčší komfort z cestovania pre imobilných cestujúcich. Stavba začala v októbri 2018 a dokončili ju v marci 2020. Celkové náklady vyšli ŽSR na 1 570 148,38 eur a práce zabezpečovala stavebná spoločnosť SASPPO.

V rámci rekonštrukcie sa zrealizovali nielen stavebné úpravy samotného batožinového podchodu a výpravnej budovy, ale aj obnova výťahových šacht, upravili sa nástupištia, spevnené plochy, prístupové komunikácie, terén a osadili sa nové výťahy. Vzhľadom na potrebu druhej únikovej cesty z podchodu sa vybudovalo aj nové schodisko, ktoré vedie z podchodu na 4. nástupište.

Dispozične sa upravil aj vstup do podchodu smerom z výpravnej budovy. Práce zahŕňali povrchové úpravy stien, stropov, podláh, sanáciu podchodu vrátane hydroizolácie a vybudovania technologickej chodby pre vedenie rozvodov vody a káblových vedení. Aby mohla byť stanica plnohodnotne využívaná pre bezbariérový prístup, rozmiestnili sa v jej priestoroch piktogramy, orientačný systém pomocou hmatových výstražných a vodiacich podlahových línií, informačné a rozhlasové zariadenia, ale aj kamerový systém.

Pre včasný nástup imobilného cestujúceho do vlaku sa odporúča príchod na železničnú stanicu 30 minút pred odchodom vlaku.



BEZ BARIÉRY
národná platforma proti bariéram



**ODSTRÁŇME ZO
SLOVENSKEJ BARIÉRY**

#zsropodporuje

POČET VÁŽNYCH NEHÔD V I. POLROKU KLESOL

Zo Správy o stave bezpečnosti železničnej dopravy, bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci, ochrany pred požiarmi a ochrany životného prostredia v sieti ŽSR za 1. polrok 2020, ktorú pravidelne predkladá Odbor bezpečnosti a inšpekcie (O440), vyplýva, že Železnice Slovenskej republiky evidujú 141 nehôd (39 vážnych nehôd, 51 menších nehôd a 51 incidentov). Z celkovej vzniknutej škody vyčíslennej vo výške 735 174 eur pri týchto udalostiach dosiahla škoda na zariadeniach ŽSR výšku 195 665 eur.

AUTOR: Denis Dymo

BRATISLAVA – V prvom polroku 2020 ŽSR evidujú 39 vážnych nehôd, čo je v porovnaní s prvým polrokom 2019 o štyri menej. V sledovanom období z toho evidujú 4 nehody na priecestí a smrteľné zranenie osoby spôsobené pohybom koľajového vozidla, kategorizované ako nehoda A5, v počte 35, čo je o 5 menej ako v prvom polroku 2019.

Čo sa týka menších nehôd, ŽSR evidujú 51 menších nehôd, teda o 8 menších nehôd menej ako v rovnakom období minulého roka. V prvom polroku 2020 sme zaznamenali 9 zrážok vlaku, 16 nehôd na priecestí, 3 požiare koľajových vozidiel, 14-krát pohyb koľajového vozidla spôsobil ťažké zranenie osoby a 9 iných nehôd.

V prvom polroku 2020 vzniklo pri vážnych nehodách meškanie 240 osobných vlakov v celkovom trvaní 9 278 minút. Za zmienku stojí fakt, že v prvom polroku 2019 sme v dôsledku vážnych nehôd evidovali meškanie 926 osobných vlakov v trvaní 22 001 minút, čo je výrazné zníženie. Pri menších nehodách sme zaznamenali meškanie 106 osobných vlakov v trvaní 5 677 minút. V tomto prípade, opäť v porovnaní s prvým polrokom 2019, evidujeme mierne zníženie, kedy v dôsledku menších nehôd meškalo 133 osobných vlakov v trvaní 6 032 minút.

Až 90 % vážnych nehôd v prvom polroku 2020 zavinieli cudzie osoby. ŽSR sú v tomto období zodpovedné len za jednu vážnu nehodu. Pri menších nehodách evidujeme 31 % nehôd zavinených cestným vozidlom

a takisto 31 % nehôd zavinených cudzou osobou. ŽSR sú zodpovedné za vznik len 10 % menších nehôd. Pozitívnu správou je aj to, že v sieti ŽSR zaznamenávame klesajúci trend v počte dokonaných samovrážd, ako aj v počte smrteľných zranení. Kým v prvom polroku 2019 sme evidovali 40 smrteľných zranení (z toho 30 samovrážd), tak v prvom polroku 2020 zaznamenávame 35 smrteľných zranení (z toho 26 samovrážd). V tejto štatistike nie sú uvedené úrazy vzniknuté pri nehodách na priecestí kategorizovaných ako vážne nehody alebo menšie nehody.

V kategórii „nehoda na priecestí“, bolo v sledovanom období zaznamenaných celkom 20 nehôd, z toho 4 nehody boli vážne. V porovnaní s prvým polrokom 2019 to predstavuje nárast o 1 nehodu. Zodpovednosť za vznik týchto nehôd bola vo všetkých prípadoch pripísaná užívateľom železničných priecestí, čiže vodičom cestných vozidiel, cyklistom alebo chodcom. Celkom bolo na železničných priecestiach usmrtených 5 osôb, čo je o 3 osoby viac ako v predchádzajúcom porovnávanom období a ťažko zranených rovnako 5 osôb, čo predstavuje o 3 osoby menej ako v prvom polroku 2019.

Zo Správy o stave bezpečnosti za prvý polrok 2020 vyplýva, že najviac nehôd sa stalo na železničných priecestiach so svetelným zabezpečovacím zariadením bez závor – 12. Nasleduje pasívne priecestie, so 7 nehodami, a 1 nehoda na železničnom priecestí so svetelným zabezpečovacím zariadením a závorami.

39
vážnych nehôd v prvom polroku
2020. O štyri menej ako v
rovnakom období 2019.

20
nehôd na priecestiach v správe
ŽSR, z toho 4 vážne, za prvý
polrok 2020.

51
menších nehôd, teda o 8 menej
ako minulý rok za rovnaké
obdobie.

25
usmrtených a tiež ťažko
zranených osôb v prvom
polroku 2020 na železničných
priecestiach.

9
zrážok vlaku v prvom polroku v
kategórii menších nehôd.

12
nehôd na priecestiach so
svetelným zabezpečovacím
zariadením bez závor – najviac
zo všetkých kategórií priecestí.

9 278
minút meškalo spolu 240 vlakov
vplyvom vážnych nehôd za prvý
polrok. V prvom polroku 2019 to
bolo až 22 001 minút.

141
je celkový počet evidovaných
nehôd v prvom polroku 2020 –
z čoho 39 boli vážne, 51 menšie a
51 incidenty.

35
smrteľných zranení v 1. polroku,
okrem tých, ktoré vznikli na
priecestí kategorizovaných ako
vážne resp. menšie nehody.

125
tisíc eur je škoda na zariadeniach
ŽSR. Celková škoda, ktorá
vznikla pri 141 evidovaných
nehodách je 735 tisíc eur.

Správa o stave bezpečnosti železničnej dopravy, bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci, ochrany pred požiarimi a ochrany životného prostredia v sieti ŽSR je prístupná všetkým zamestnancom na intranetovom portáli v časti: Dokumenty > Ostatné dokumenty > Bezpečnosť a inšpekcia > Analýza bezpečnosti > Správy o stave bezpečnosti.

Nevenuje sa len bezpečnosti z hľadiska nehodovosti, ale aj BOZP, pracovným úrazom, chorobám z povolania, rizikovej práci, stavu pracovného prostredia, ďalej oblasti ochrany pred požiarimi a v neposlednom rade oblasti ochrany životného prostredia.

Tieto údaje sú cenným zdrojom informácií, či už pri pracovných poradách, pravidelných školeniach, analýzach rizík, alebo vypracovávaní rôznych štatistík alebo záverečných prác na stredných a vysokých školách.

COVID-19: ČO MÁM ROBIŤ A NA ČO MÁM NÁROK?

Na Slovensku máme druhú vlnu koronavírusu. Aj preto si pre vás Odbor riadenia ľudských zdrojov pripravil malý manuál, čo máte robiť ak ste pozitívny/a, ak potrebujete čerpať PN či OČR v dôsledku pandémie.

AUTOR: Odbor riadenia ľudských zdrojov, **GRAFIKA:** unsplash.com

BRATISLAVA – Pozitívny test na COVID-19 môže výjsť komukoľvek z nás. V prípade, že váš test bude pozitívny, dodržiavajte nasledujúce rady:

- Oznámte túto informáciu vášmu všeobecnému lekárovi (ak o tom nemá vedomosť), ktorý vám v prípade potreby vystaví pandemickú PN.
- Oznámte informáciu o pozitívnom výsledku testu vášmu zamestnávateľovi.
- Spíšte zoznam osôb, s ktorými ste boli v kontakte s telefónnymi číslami a počkajte, pokiaľ vás kontaktuje príslušný regionálny úrad verejného zdravotníctva (RÚVZ).
- Oznámte informáciu o pozitívnom výsledku testu všetkým osobám, s ktorými ste boli v úzkom kontakte, a to v období 5 dní pred nástupom príznakov tohto ochorenia alebo 5 dní pred testom až do začiatku svojej izolácie.
- Požiadajte ich, aby telefonicky kontaktovali hygienika RÚVZ a informovali ho, že boli v kontakte s pozitívne testovanou osobou. Kontakt s pozitívnu osobou nahlásia aj svojmu všeobecnému lekárovi.
- Podliehate povinnej domácej izolácii (karanténe), ktorou je zabezpečené oddelenie infikovaných osôb od ostatných osôb a ktorá zabráni ďalšiemu šíreniu tohto ochorenia. Domáca izolácia trvá minimálne 10 dní od zistenia pozitívneho výsledku na COVID-19.
- Počas celej karantény dodržiavajte všetky hygienické opatrenia a sledujte svoj zdravotný stav, v prípade aj miernych klinických príznakov, telefonicky kontaktujte svojho všeobecného lekára a dohodnite sa na ďalšom postupe.
- Ak by ste mali závažné príznaky (ťažkosti s dýchaním, tlak alebo bolesť na hrudníku), volajte záchrannú zdravotnú službu. Upozorníte ich však, že ste pozitívne testovaný/á.
- O dĺžke karantény a ukončení celej liečby rozhodne váš všeobecný lekár na základe zdravotného

stavu. Ak ste bezpríznakový/á, ošetrojúci lekár vás uvoľní do práce po ukončení 10 dňovej karantény.

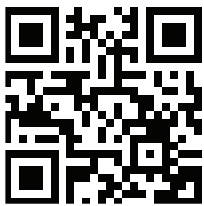
- Počas karantény sa riadte pokynmi RÚVZ a vášho všeobecného lekára.
- Ak predčasne opustíte karanténu, môže byť sankcionovaný/á z dôvodu verejného ohrozenia zdravia.

PANDEMICKÁ PRÁCENESCHOPNOSŤ

Nárok na pandemickú PN má zamestnanec, ktorému ošetrojúci lekár potvrdil dočasnú PN z dôvodu karantény alebo izolácie alebo zamestnanec, ktorý sa vracia z rizikových krajín (aktuálny zoznam je na korona.gov.sk), je povinný absolvovať 10-dňovú domácu izoláciu. Musí sa registrovať a vyplniť formulár na webe korona.gov.sk/ehranica.

Ako požiadať o pandemickú PN:

- Zamestnanec kontaktuje svojho ošetrojúceho lekára telefonicky alebo e-mailom, ktorý vystaví potvrdenie o dočasnej PN z dôvodu karanténneho opatrenia alebo izolácie.
- Doklady s telefónnym číslom poistenca lekár zašle Sociálnej poisťovni, preto je potrebné, aby poistenec svoje telefónne číslo nahlásil.
- Sociálna poisťovňa kontaktuje poistenca v karanténe a telefonicky s ním spíše žiadosť.
- V prípade, že poistenec neodovzdá svoje telefónne číslo všeobecnému lekárovi, musí pobočku Sociálnej poisťovne kontaktovať sám.
- Zamestnanec bezodkladne informuje zamestnávateľa o tom, že je v karanténe.
- Sociálna poisťovňa po podaní žiadosti o nemocenské vydá písomné rozhodnutie o nároku na túto dávku. Ak zamestnancovi vznikne nárok na nemocenské, začne Sociálna poisťovňa následne vyplácať PN od prvého dňa dočasnej pracovnej neschopnosti vo výške 55 % denného vymeriavacieho základu.



Viac sa dočítate
v článku na webe
Sociálnej poisťovne
po zosnímaní QR
kódu alebo na
tomto odkaze:
www.bit.ly/37p7VRG

PANDEMICKÁ OČR

Pandemické ošetrovné je poskytované počas krízovej situácie. Nárok na pandemické ošetrovné majú zamestnanci (rodičia, náhradní rodičia, osvojiteľia a vybrané dospelé osoby), ktorí počas krízovej situácie ošetrojú choré dieťa alebo sa starajú o zdravé dieťa alebo určenú kategóriu dospelých osôb. Za to isté obdobie ošetrovania aj viacerých osôb patrí iba jedno pandemické ošetrovné.

Výška pandemického ošetrovného je 55 % denného vymeriavacieho základu.

Nárok vzniká, ak sa zamestnanec stará:

- O zdravé dieťa do dovŕšenia 11 rokov veku (10 rokov + 364 dní) – ak boli detské jasle, materská škola alebo škola uzatvorené rozhodnutím príslušných orgánov alebo v nich bolo nariadené karanténne opatrenie – netreba potvrdenie pediatra.
- O choré dieťa do dovŕšenia 16 rokov veku (15 rokov + 364 dní) – potrebné potvrdenie pediatra na origináli Žiadosti o ošetrovné.
- O inak zdravé dieťa od dovŕšenia 11. roku veku do dovŕšenia 18. roku veku (17 rokov + 364 dní) s dlhodobým nepriaznivým zdravotným stavom – ak bola škola uzavretá rozhodnutím príslušného orgánu – netreba potvrdenie pediatra.
- O dieťa do začatia povinnej školskej dochádzky (spravidla 0 až 6 ročné),
 - na ktoré doteraz rodič poberal rodičovský príspevok
 - ktoré nie je zapísané v detských jasliach alebo materskej škole a stará sa oň iná osoba, ktorá sa počas krízovej situácie oň nemôže starať – netreba potvrdenie pediatra.
- O dieťa, o ktoré sa inak stará osoba, ktorá je počas koronakrízy v karanténe/izolácii alebo ochorela – potrebné potvrdenie lekára osoby, ktorá je v karanténe/izolácii na origináli Žiadosti o ošetrovné.

- O osobu (dieťa, vnuk, pravnuke, rodič, starý rodič, prastarý rodič, súrodenec, manžel/manželka alebo rodič manžela/manželky), ak bolo rozhodnutím príslušných úradov uzavreté zariadenie sociálnych služieb, v ktorom sa takejto osobe poskytuje sociálna služba ambulantnou alebo pobytovou formou – netreba potvrdenie lekára.

Ako požiadať o pandemickú OČR:

Pre uplatnenie nároku zamestnanec:

- Vyplní formulár Žiadosť o ošetrovné alebo vyplní formulár prostredníctvom vyhlásenia na origináli Žiadosti o ošetrovné potvrdenej ošetrovúcim lekárom (lekár potvrdzuje žiadosť v prípade ochorenia dieťaťa).
- Musí zaslať pobočke Sociálnej poisťovne vyplnené Čestné vyhlásenie k žiadosti o ošetrovné. Čestné vyhlásenie je možné poslať aj za dva, tri mesiace naraz, dávka však môže byť vyplatená až po doručení tohto vyhlásenia. Ak zamestnanec chce dávku za príslušný mesiac, treba vyplňať a posilať tlačivo do poisťovne priebežne po mesiacoch.
- Žiadosť o ošetrovné a čestné vyhlásenie k žiadosti o ošetrovné môže zamestnanec podať a odoslať do poisťovne:
 - elektronicky, zaslaním elektronického formulára,
 - e-mailom, zaslaním žiadosti/čestného vyhlásenia v prílohe,
 - poštou alebo vhođením do schránky pobočky.
- Zašle žiadosť o ošetrovné a čestné vyhlásenie k žiadosti o ošetrovné na adresu miestnej príslušnej pobočky podľa sídla zamestnávateľa.
- Musí informovať o OČR svojho zamestnávateľa, napríklad tak, že zašle kópiu čestného vyhlásenia e-mailom svojmu nadriadenému a do mzdovej účtarne.



40 ROKOV OD UKONČENIA PARNEJ PREVÁDZKY V ČESKOSLOVENSKU

Koniec éry najväčšej ikony železníc 19. a 20. storočia, parného rušňa, plánoval politický režim v Československu už od 60. rokov 20. storočia. Železnica mala byť moderným odvetvím národného hospodárstva, ne-hospodárne parné rušne bolo potrebné čo najskôr vyradiť a ich výkony odovzdať motorovej a elektrickej trakcii. Lenže nedostatok prostriedkov a všeobecne nie príliš intenzívny záujem vedenia štátu o tento druh dopravy spôsobil, že sa koniec parnej trakcie neustále odkladal.

AUTOR: Michal Tunega, **SNÍMKY:** Nicole Hricová, archív ŽM

BRATISLAVA – Kým v západnej Európe v 60. rokoch 20. storočia vznikali prvé múzejné železnice s parnou prevádzkou, v Československu bola zhora tlačaná tendencia všetko zastarané, tzn. parné rušne a technické vybavenie slúžiace parným rušňom čo najskôr vyradiť a zlikvidovať. Lenže všeobecné zanedbávanie a podfinancovanie železničnej dopravy u nás, prejavujúce sa nedostatočnou obnovou tratí a vozidlového parku spôsobilo, že „zmodernizovanie“ odvetvia úplným vyradením parných rušňov z prevádzky sa natiahlo až

na začiatok 80. rokov 20. storočia. Veľké objemy prepráv na jednej strane a na druhej strane výrazne oneskorené dodávky nových motorových a elektrických rušňov tak umožnili predĺženie prevádzkového života parných rušňov. Neodvratný koniec parnej trakcie v bežnej prevádzke nastal až v roku 1980. V auguste 1980 vedenie ČSD usporiadalo rozlúčkovú akciu v Liberci. Už vtedy sa ale naplno prejavil záujem verejnosti – aj keď ČSD pripravili síce zaujímavú, ale statickú výstavu parných rušňov na libereckej stanici, význam-

<< Nadšenci z Vrútok počas roku 2020 upravili rušeň 556.036 do podoby, v akej ťahal „posledný“ parný vlak 17. októbra 1980.

Len obmedzenia súvisiace s COVID-19 zabránili tomu, aby si rušeň na deň presne po 40 rokoch zopakoval jazdu z Bratislavy cez Galantu a Trnavu do Leopoldova.

ne väčší záujem železničných nadšencov bol o „živé“ parné rušne na mimoriadnych vlakoch. Navyše, tieto oslavy boli predčasné, pretože posledný pravidelný parný vlak odviezol rušeň ČSD až o necelý rok neskôr, v júli 1981 v okolí Sokolova.

Slovenské rozlúčenie s parnými rušňami pripadlo na piatok 17. októbra 1980. ČSD s pomocou železničných nadšencov pripravili jazdu mimoriadneho vlaku ťahaného parným rušňom 556.036 z Bratislavy Filiálky cez Pezinok a Trnavu do Leopoldova, kde nasledovala výstava parných rušňov a ďalší program. Keďže Slovensko v tom čase ešte nemalo žiadny funkčný múzejný parný rušeň, tak sa okrem vtedy ešte prevádzkového rušňa 556.036 výstavy zúčastnil malý parný rušeň 310.097 vo vystavovateľnom stave, ktorý už predtým slúžil ako pomník v Bratislave a 5 funkčných parných rušňov z Čiech. Do týchto plánov však vstúpila nehoda, ktorá sa v daný deň skoro ráno stala v Pezinku. Na bratislavskom zhlaví stanice sa zrazil prechádzajúci nákladný vlak s ujdenými vozňami manipulačného vlaku, ktorý v stanici posunoval. Výsledkom nehody bolo poškodenie viacerých vozidiel, vážne poškodenie železničnej infraštruktúry a zatarasenie trate. Preto aj rozlúčkovému vlaku musela byť operatívne zmenená trasa a nakoniec išiel odklonom cez Galantu a Sered'. Akoby osud chcel naznačiť, že s parnými rušňami sa netreba lúčiť. Keďže hovoríme o dobách, kedy boli mobilné telefóny ešte

neznámym pojmom a informácie o zmene trasy sa medzi ľuďmi nedostali, tak všetci, ktorí čakali medzi Bratislavou a Trnavou na parný vlak, ostali sklamaní. Úsmevná situácia nastala v Trnave. Dav ľudí čakal na príchod slávnostného parného vlaku od Bratislavy a vlak prišiel od Serede. Navyše ho dotiahol „Sergej“, teda motorový rušeň T 679.1334, ktorý bol k vlaku privesený v Galante, aby nemusel parný rušeň dvakrát obiehať súpravu.

Aj keď 17. október 1980 dal definitívnu bodku za pravidelnou prevádzkou parných rušňov a väčšina z nich nenávratne zanikla, niekoľko sa ich podarilo zachrániť vďaka nadšencom a niekoľkým osvietovým zamestnancom rezortu dopravy. Pre parné rušne sa tak našlo nové, kultúrne a osvetové uplatnenie a dodnes dokážu k železnici pritiahnúť masy zvedavcov a upriamiť pozornosť na krásu a čaro železníc. V súčasnosti sú takto zachránené parné rušne súčasťou zbierkového fondu podnikového múzea Železníc Slovenskej republiky – Železničného múzea Slovenskej republiky. Zaujímavosťou je, že obidve slovenské „pary“ z výstavy v Leopoldove dodnes existujú a sú súčasťou zbierok múzea. Rušeň 310.097 je ako vystavovateľný súčasťou železničnej expozície v starom rušňovom depe Bratislava východ a Štoker, ako je rušeň 556.036 prezývaný, je v prevádzkyschopnom stave v opatere Spolku Výhrevne Vrútky.

Slávnostný vlak 17. 10. 1980 zastavil v Galante, kam pôvodne vôbec nemal ísť.

Od Galanty po Trnavu ostal parný rušeň 556.036 na konci vlaku a vlak ťahal motorový rušeň T 679.1334, prezývaný „Sergej“ pre sovietsky pôvod.



HISTÓRIA TRATE

VESELÍ NAD MORAVOU – MYJAVA – NOVÉ MESTO NAD VÁHOM

Po prevrate a vzniku novej Československej republiky v roku 1918 bolo potrebné prepojiť Slovensko s Českom. Jednou z možností bolo železničné prepojenie. Nebola to ľahká úloha, keďže hranicu tvorí hornatý terén a bolo potrebné vybrať tie najlepšie varianty. Jednou z nich bola aj trať Veselí nad Moravou – Myjava – Nové Mesto nad Váhom. Stavba tejto trate bola ustanovená zákonom č. 235 sb. Z. a n. z 30. marca 1920 o stavbe nových dráh na štátne náklady.

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

BRATISLAVA – Tak, ako každú tretiu stredu v mesiaci, tak aj v septembri sa mala konať prednáška SVTS, tentokrát v spolupráci s naším archívom na tému výstavby trate Veselí nad Moravou – Myjava – Nové Mesto nad Váhom. Prednáška sa nekonala pre pandemické opatrenia, ale bola by škoda aspoň čitateľom nepriblížiť zaujímavosti a informácie z výstavby tejto trate. Pri príprave prednášky boli použité najmä dokumenty z nášho archívu, a to zbierka fotoalbumov, pamätné knihy železničných staníc a hlavne pamätné spisy z výstavby tejto trate.

Stavba trate bola rozdelená do viacerých úsekov a dávala sa do prevádzky postupne, prvý úsek bol otvorený už 19. 7. 1927 v stanici Lipov a následne až po Myjavu v decembri toho istého roku a v tejto časti sa zameriame práve na tento úsek trate. Pri vytyčovaní trasy trate sa bralo do úvahy niekoľko faktorov, a to poloha východiskovej stanice Veselí nad Moravou, pohraničný horský hrebeň, rozvodie riek Váh a Morava a prípojná stanica Nové Mesto nad Váhom. Najvyšší bod trate sa nachádza v tuneli M. R. Štefánika vo výške 400 m n. m.

Stavba trate bola slávnostne začatá 8. 7. 1923 za účasti ministra železníc J. Stříbrného, ministra poľnohospodárstva M. Hodžu, ministra pre zjednotenie zákonov I. Markoviča, generálneho inšpektora J. S. Machara, generála J. Spireho a ďalších zástupcov úradov, tlače a pod. Prvý výkop vykonal minister železníc J. Stříbrný na začiatku tunelového

zárezu. Trať sa začala budovať pri Tuneli M. R. Štefánika pod Poľanou a samotná stavba tunela, ktorý bol v tom čase najdlhším v Československu, trvala 4 roky.

Aby sa tunel vôbec mohol začať stavať, bolo potrebné vystavať aj ďalšie stavby a inštalácie, ako napríklad strojovne, kováčsku a kamenársku dielňu, drtiče, pily, sklady. Tiež bolo potrebné postaviť lanové dráhy, poľnú drážku a upraviť cesty tak, aby sa materiál mohol dostať k stavbe. Tiež sa myslelo aj na zamestnancov, ktorým sa postavili baraky, sociálne zariadenia, nemocnica, kantína. Pri tuneli vzniklo aj mäsiarstvo, holičstvo a kaviareň.

Práca v tuneli nebola jednoduchá. Teplota vzduchu v tuneli bola priemerne 11 °C. Pri razení sa vyskytla voda na viacerých miestach. Robotníci museli pracovať v nepremokavých plášťoch, v ktorých však bolo príliš teplo, a preto uprednostňovali prácu pod ochrannými strechami a častejšie striedanie. V tuneli na moravskej strane, sa objavili aj horľavé plyny, konkrétne metán, ktorý sa stáva po zmiešaní so vzduchom výbušným. Pri stavbe tunela sa na indikáciu horľavých plynov využívali Wolfove benzínové a elektrické indikačné lampy a Pielerove indikačné lampy.

Ďalšími významnými stavbami na tejto časti trate sú Lipovský a Devánský viadukt. Každý z nich má 5 otvorov s rozpätím 24 m v krajných poliach a 49,20 m v troch stredných poliach. Celková dĺžka každého viaduktu je 209 m. K železničnej trati patria

#1



#1 Záber zo stavby
Tunela generála
M. R. Štefánika.

#2 Robotníci pózuju
na konštrukcii
Devánskeho viaduktu.

#3 Železná konštrukcia
Lipovského viaduktu.

#4 Staničenie trate
– oficiálne stanovenie,
ustanovenie alebo
umiestnenie polohy
konkrétneho
významného
orientačného bodu,
ktorý bude slúžiť
na určovanie polôh
ďalších bodov.

#5 Spustenie
prevádzky na prvej
časti – minister
železníc Najman
pózuje pri pamätníku
Tunela M. R. Štefánika.

#6 Stanica
Lipov – krásne
ozdobné žudrá.

UKRYTÉ V ARCHÍVE ŽSR

aj stanice a zastávky. Na tejto časti trate stanice zdobili krásne žudrá, čo sú klenuté výstupky nad vchodom. Tieto ozdobné žudrá sú len po stanicu Vrbové, na slovenskej strane trate sa už nenachádzajú. Žudrá maľoval akademický maliar Vojtech Pernica.

Po technických revíziách a technicko-polícajných skúškach boli do prevádzky dávané postupne jednotlivé časti trate. Ako sme už spomínali, prvým bol úsek Veselí nad Moravou – Lipov, ktorý sa dal do prevádzky 19. 7. 1927. Ďalším úsekom, ktorý bol daný do prevádzky, bol úsek Lipov – Myjava 8. 12. 1927. Pri otvorení trate boli aj malé slávnosti na jednotlivých staniach. Stanice boli vyzdobené a prvý vlak čakali obyvatelia obcí. Väčšia slávnosť bola na stanici Myjava.

V nasledujúcom čísle vám predstavíme ďalšie zaujímavé fotografie z výstavby tejto trate, zaspomíname si na otvorenie druhej časti a pozrieme sa aj na informácie o personálnom zabezpečení výstavby trate a iných sociálnych veciach.



KRÍŽOVKA A SUDOKU

Večer o jedenástej zvonía v lekárovom byte. – Kto to je, tak neskoro?! – Joj, pán doktor, pohrýzol ma pes. – Neviete, že ordinujem len ráno? – tajnička				Pomôcky: Akela, kip, Alla, mls, kvaka	vlk z Knihy džungle	1	domácke meno Adely	existuje	časť atolu	Pomôcky: ajaja, edil, arap, trán, ipa, Vok	nepoobíjaj	stiahli z kože	2	meno speváčky Pugače- vovej
				bahnia- kovitý vták						premenná hviezda				
				frekventant školy pre důstojníkov						starorím. úradník hektár (skr.)				
				zn. elek- trospotreb. španielska exkráfovňá				stmavol od slnka Sarmat						
Jozef Vysočani	zberal úrodu trhaním	5	meno Romančika predložka (od)				federálny štát USA mučiť, trýznit'							
divadelný záves						zvyšok po ohni bezcenná vec				typ rus. letadiel akože			3	nemocnič. oddelenie
citoslovce zúfania					širší vchod do dvora EČV okr. Tur.Teplce					strešná krytina maškrtá (zastar.)				
túž				veľrybí tuk Association of SouthEast Asian Nations					kilometer (skr.) polovica priemeru			stotina hektára címer		
rádium (zn.)			černocho, po rusky(zast.) napodob- benina					kus dreva lesklý náter						
dvakrát znížený tón "A"					kilogram (hovor.) EČV okr. R. Sobota					zlosť, hnev žen.meno (8.3.)				druh bielej repy
základná jednotka objemovej miery					rúbala dom.meno Matildy					bočná strana tlak krvi (skr.)				
	okres (skr.)	vyrastanie 6					druh revolvera bežanie					kilovolt (skr.) Adamova družka		
biblická postava					Istro Ban- ka (skr.) starorím. minca			model tam						
laoský peniaz				4							posledný Rožmberk			
matka zaklada- teľov Ríma				púšť v Afrike							druh papagája			

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

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

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

BLAHOŽELÁME

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

POĎAKOVANIE

[Redacted text block]

[Redacted text block]

SPOMÍNANIE

[Redacted text block]

UKONČENIE PLATNOSTI LETNÉHO ČASU 2020

BRATISLAVA – Dvakrát ročne sa v Európe posúva čas. Nariadením vlády SR č. 46/2017 Z. z. zo dňa 8. februára 2017 bolo ukončenie platnosti letného času v roku 2020 stanovené na 25. októbra 2020, kedy sa o 3.00 h letného času posunú hodiny na 2.00 h stredoeurópskeho času.

Ak vás zaujíma, čo prináša zmena času pre prácu výpravcu, prečítajte si náš článok z minulého roka, kedy sme sa v novembrovom čísle Železničného Semaforu porozprávali s výpravcom železničnej stanice v Lučenci. **(red), snímka: unsplash.com**



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 Turanský - 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

Tlač a distribúcia: ZOOM Creative, s. r. o. Medená 10, BB

KYBERNETICKÝ ZÁKON: NOVINKY PRE ŽELEZNIČIAROV

Útoky prostredníctvom počítačovej siete sa vyskytujú oveľa častejšie a predstavujú čoraz väčšie nebezpečenstvo. Predchádzaniu a minimalizovaniu škôd prijala NR SR zákon č. 69/2018 Z. z. o kybernetickej bezpečnosti a o zmene a doplnení niektorých zákonov a príslušné spresňujúce vyhlášky, ktoré zavádzajú celý rad povinností pre prevádzkovateľov základných služieb a poskytovateľov digitálnych služieb.

AUTOR: Železničné telekomunikácie, (red)

BRATISLAVA – ŽSR musia prijať a dodržiavať celý rad bezpečnostných opatrení v rozsahu stanovenom zákonom o kybernetickej bezpečnosti. Vysokú úroveň bezpečnosti komunikačných a informačných systémov sa snažia udržiavať Železničné telekomunikácie (ŽT), ktorých hlavným cieľom je ochrana zákazníkov a zamestnancov železníc.

ŽT sa snažia naplňovať požiadavky kybernetického zákona a stali sa partnerom pre organizácie zaisťujúce kybernetickú bezpečnosť v SR, ktorými sú Národný bezpečnostný úrad Slovenskej republiky (NBÚ), Národné centrum kybernetickej bezpečnosti (SK-CERT), Úrad pre reguláciu elektronických komunikácií a poštových služieb (RÚ SR), Národná agentúra pre sieťové a elektronické služby (NASES), Jednotka pre riešenie kybernetických bezpečnostných incidentov v SR (CSIRT) v oblasti nahlasovania a riešenia bezpečnostných varovaní, zraniteľností, kybernetických bezpečnostných incidentov a útokov.

ŽT nie sú partnerom s povinnosťami len voči orgánom štátu, ale aj voči svojim dodávateľom a zákazníkom. K povinnostiam patrí informovať podnik (dodávateľa/zákazníka) na poskytovanie elektronických komunikačných služieb alebo sietí, ku ktorému je sieť alebo informačný systém pripojený, o zaradení do registra prevádzkovateľov základných služieb. Ďalej je to notifikačná povinnosť voči tretej strane o hlásenom kybernetickom bezpečnostnom incidente, bezodkladné ohlásenie závažného kybernetického incidentu NBÚ a oznámenie skutočnosti, že bol spáchaný trestný čin, ktorého sa kybernetický bezpečnostný incident týka.

Na základe narastajúcich požiadaviek na bezpečnosť sa pristúpilo k vypracovaniu Bezpečnostnej koncepcie rozvoja informačnej a kybernetickej bezpečnosti v ŽSR. Koncepcia popisuje skutkový stav súladu ŽSR s požiadavkami legislatívy a bezpečnostnými štandardmi a na základe analýzy existujúceho stavu navrhuje smer rozvoja infor-

mačnej a kybernetickej bezpečnosti v ŽSR. V rámci stratégie rozvoja informačnej a kybernetickej bezpečnosti bol navrhnutý komplexný rad odporúčaní pre zabezpečenie a zvýšenie úrovne informačnej bezpečnosti pre oblasti ochrany osobných údajov, pre zvýšenie bezpečnosti na technologickej úrovni, v oblasti kybernetickej bezpečnosti, v oblasti elektronických komunikácií, v oblasti zabezpečenia súladu s medzinárodnými bezpečnostnými štandardmi radu ISO 27000.

Na základe požiadaviek zákona o kybernetickej bezpečnosti a z dôvodu potreby riadenia bezpečnosti na ŽSR bolo vydané Nariadenie GR č. 23/2020 o zriadení výboru pre riadenie kybernetickej a informačnej bezpečnosti. Cieľom zriadenia uvedeného výboru je metodicky riadiť a kontrolovať oblasť kybernetickej a informačnej bezpečnosti, stratégie a rozvoja informačných systémov, informačných technológií a elektronických komunikačných systémov na ŽSR.

Hlavnou úlohou Bezpečnostného výboru ŽSR vedeného Riaditeľom ŽT je podpora riadenia bezpečnosti a iniciatív v oblasti bezpečnosti na ŽSR. Bezpečnostný výbor ŽSR ďalej zabezpečuje riadenie stratégie v oblasti bezpečnosti, riadenie bezpečnostných rizík v rozsahu celej organizácie, akceptáciu bezpečnostných rizík, schvaľovanie a rozhodovanie o implementácii významných bezpečnostných opatrení a postupov, schvaľovanie odporúčaní, návrhov strategických a koncepčných materiálov v jednotlivých oblastiach bezpečnosti, rieši interdisciplinárne problémy bezpečnosti. Ďalej dohliada na implementáciu Bezpečnostnej politiky ŽSR a schválených strategických a koncepčných materiálov v oblasti bezpečnosti, predkladá vedeniu ŽSR na schválenie návrh zodpovedností za implementáciu a prevádzku jednotlivých opatrení a postupov týkajúcich sa bezpečnosti na ŽSR, predkladá vedeniu ŽSR na schválenie návrh potrebných zdrojov na riešenie bezpečnosti ŽSR.

NOVÉ SLUŽBY

MOBILNÝCH ČIAT SŽ

V utorok 29. septembra sa v stanici Praha-Libeň za prítomnosti generálneho riaditeľa SŽ Jiřího Svobody a zástupcov Národnej rady osôb so zdravotným postihnutím (NRZP ČR) uskutočnila prezentácia nových služieb mobilných čiat, ktorú zaisťuje SŽ od septembra na 869 staniciach.

AUTOR: SŽ

PŘEROV – Podľa generálneho riaditeľa Správy železníc Jiřího Svobody je takéto rozšírenie služieb ďalším dôkazom kontinuálnej snahy manažéra infraštruktúry o systematické sprístupňovanie cestovania po železnici ľuďom so zdravotným znevýhodnením. „Posledné analýzy dokladajú rastúcu bezbariérovosť železnice. V rámci koridorov a ďalších dôležitých medzinárodných tratí tvorí podiel staníc s bezbariérovým prístupom na nástupišťa 54 %. V prípade výpravných budov na hlavných tratiach ide o 50 %. Tým to ale nekončí a určite budeme v našej snahe a v spolupráci s Národnou radou osôb so zdravotným postihnutím ČR pokračovať aj naďalej.“

„Som skutočne veľmi rád, že sme sa v tejto problematike posunuli dopredu. Málokto si dokáže predstaviť, s akými problémami

sa ľudia so zdravotným znevýhodnením môžu stretnúť, navyše ešte pri cestovaní, ktoré je pre nich samo osebe často veľmi namáhavé a stresujúce,“ povedal Václav Krása, predseda NRZP ČR. Služba tzv. mobilných čiat spočíva v poskytovaní pomoci ľuďom so všetkými typmi zdravotného znevýhodnenia (telesným, zrakovým, ale aj sluchovým) od predstaničného priestoru až na nástupište, predovšetkým v tzv. neobsadených staniciach.

„Veľmi oceňujem snahu zástupcov Správy železníc, s ktorými intenzívne spolupracujeme takmer na dennej báze. Samozrejme, ideálny stav zatiaľ nie je docielený, ale verím, že bude naša spolupráca pokračovať v prospech nielen ľudí so zdravotným znevýhodnením, ale taktiež pre seniorov, rodičov s kočíkmi a podobne,“ dodal Václav Krása.

ROUDNICE NAD LABEM BUDÚ BEZ BARIÉR

Medzi Prahou a Ústím nad Labem pribudne ďalšia bezbariérovo prístupná stanica – Roudnice nad Labem. V rámci rekonštrukcie sa súčasne vonkajšie a ostrovné nástupište zvýši, čo zaistí pohodlný prístup do vlaku. Na nástupište sa cestujúci dostanú novými výťahmi. Existujúce úrovňové nástupište nahradí jednostranné ostrovné, taktiež s novým výťahom a schodiskom. Na tieto stavebné práce hľadá SŽ aktuálne zhotoviteľa.

AUTOR: SŽ

KOLÍN – Počas realizácie projektu prejde zásadnou obnovou aj podchod, vedľa nových výťahov sa taktiež čiastočne nahradí jeho pôvodná konštrukcia. Stavebné úpravy prebehnú taktiež vo výpravnej budove, opraví sa schodisko a doplní nový orientačný systém. Nástupište a podchod dostanú celkom nové osvetlenie a v celej stanici bude zariadený aj nový kamerový systém. V súvislosti s výstavbou nového

nástupišťa a usporiadaním koľají sa tiež upraví trakčné vedenie a existujúce zabezpečovacie zariadenie. Rýchlosť prejazdu stanicou zostane na 130 km/h pre klasické súpravy. Súčasťou novej vypísanej zákazky na stavebné práce je aj podmienka, ktorá stanovuje najvyššiu prípustnú ponukovú cenu vo výške 344 644 671 korún bez DPH. Začiatok realizácie stavby sa predpokladá na konci tohto roka.

BUĎME ZODPOVEDNÍ A J NAĎALEJ!



Často si umývajte ruky mydlom a teplou vodou, najmenej po dobu 20 sekúnd. Ak nemáte k dispozícii mydlo a vodu, použite dezinfekčný prostriedok na ruky na báze alkoholu.



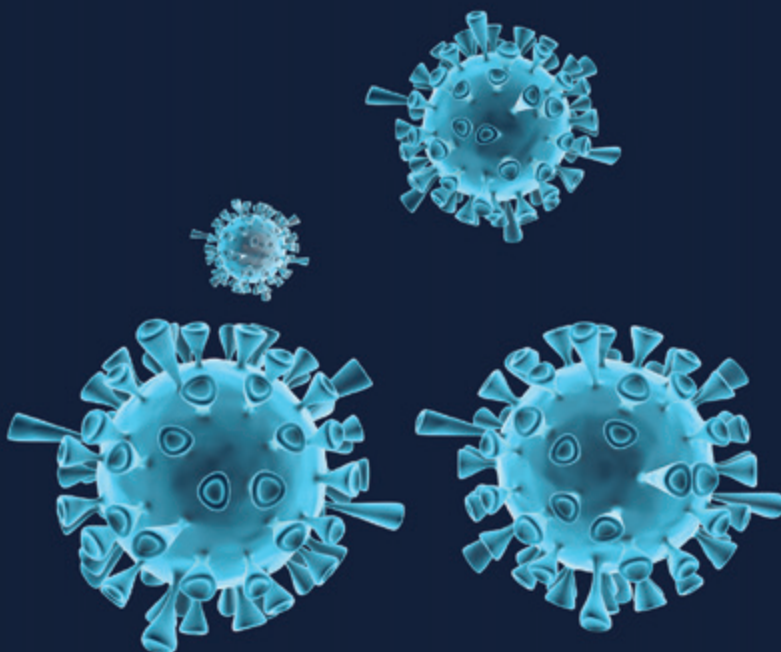
Nedotýkajte sa očí, nosa a úst neumytými rukami. Zakrývajte si nos a ústa pri kašľaní a kýchaní jednorazovou papierovou vreckovkou a následne ju zahod'te do koša.



Vyhýbajte sa blízkeho kontaktu s ľuďmi, ktorí javia príznaky nádchy alebo chrípky. Dodržujte vzdialenosť najmenej jeden meter medzi vami a kýmkoľvek, kto kašle alebo kýcha.



Nosenie ochranného rúška a respirátora má význam u chorej osoby s respiračným ochorením, ale aj u zdravej osoby, ktorá sa zdržuje v blízkosti človeka s respiračným ochorením.



MANAŽÉR
ŽELEZNIČNEJ
INFRAŠTRUKTÚRY