

ŽELEZNIČNÝ Semafor

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY



MANAŽÉR
ŽELEZNIČNEJ
INFRAŠTRUKTÚRY

APRÍL 2021



NÁVRAT DO „NORMÁLU“

Za ostatný rok sa v ŽSR koná pravidelné zasadnutie Krízového štábu. Od priaznivých čísel v prvej vlne sme sa počas druhej vlny dostali k opatreniam, ktoré reflektovali aj zníženie mobility na pracoviskách na typových pozíciách v záujme ochrany zdravia zamestnancov a ich rodinných príslušníkov.

AUTOR: Ria Feik Achbergerová

BRATISLAVA – Z celkového počtu 13 558 zamestnancov prácu z domácnosti vykonávalo 3 190 zamestnancom, ktorým to umožňoval dohodnutý druh práce. Toto predstavuje 23,5 % z celkového počtu zamestnancov. Dnes už môžeme hovoriť o uvoľňovaní opatrení a dúfame, že sa vývin pandémie nezmení a príde k návratu zamestnancov na miesto výkonu práce, samozrejme, ešte v postupnom, obmedzenom režime. Dôležité je, že SR už nie je podľa Covid automatu v čiernej farbe, vo väčšine okresov pre vstup na pracovisko postačuje 14-dňová frekvencia testovania, v čiernych a bordových platí stále 7-dňová frekvencia. Zákaz vychádzania stále platí od 20.00 do 5.00 hod., nevzťahuje sa však na cestu do a zo zamestnania.

Zamestnanci, ktorí majú chronické ochorenia dýchacích ciest s dychovou nedostatočnosťou alebo

kožné ochorenia tváre, u ktorých by nosenie respirátora mohlo viesť k zhoršeniu stavu a zamestnanci, ktorých spôsob práce alebo pracovné podmienky neumožňujú nosenie respirátora, môžu po dohode medzi zamestnávateľom a zástupcami zamestnancov nosiť rúška v interiéri verejných budov miesto povinného respirátora.

Krízový štáb počas svojich rokovaní intenzívne preveroval možnosti prednostného očkovania zamestnancov, ktoré bolo avizované zo strany Vlády SR pre vybrané typové pozície kritickej infraštruktúry. Vďaka postupnému uvoľňovaniu očkovania pre mladšie vekové skupiny odporúčame všetkým zamestnancom, ktorí majú záujem o očkovanie, registráciu do „čakárne“ na vakcinacia.nczisk.sk.

Celkový výpadok z dôvodu COVID-19 je už pod 2 %. Situácia s výpadkom zamestnancov sa zlepšuje, je stabilizovaná, prevádzka je zabezpečená. Obsluhujeme všetky dopravné body. Dúfam, že v budúcom čísle vás už budem informovať o pozitívnejších správach z rokovania vedenia.



Milí kolegovia, železničiar,

v tomto čísle by som rada upriamila vašu pozornosť na článok o Európskom prieskume bezpečnostnej klímy, do ktorého sa zapojili aj Železnice Slovenskej republiky. Na strane 3 nájdete QR kód, ktorý vás po naskenovaní vašim mobilným telefónom automaticky presmeruje na dotazník. Chceme vás poprosiť o jeho vyplnenie, ktoré je anonymné a zároveň poskytne zaujímavé dáta o prevádzkovej bezpečnosti či

bezpečnosti pri práci a v budúcnosti môže pomôcť pri nastavovaní rôznych prijatých opatrení. Na prelome mesiacov marec a apríl spustli Policajný zbor spolu so ŽSR preventívnu kampaň Stop vreckovým zlodejom, ktorá mala upozorniť na rôzne triky vreckových zlodejov. Hoci prvé kolo kampane skončilo, dávajte si na svoje veci pozor a nenechajte sa nachytať. Ďalšou zaujímavou témou je odpredaj železničných polikliník. V článku sa dozviete nielen o odpredaji železničných polikliník, ale aj o histórii železničného zdravotníctva.

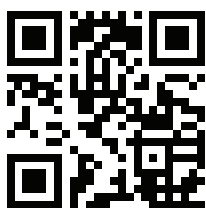
Prajeme vám príjemné čítanie!

Lucia Lizáková
Šéfredaktorka

EURÓPSKY PRIESKUM BEZPEČNOSTNEJ KLÍMY

S problematikou, riešenou v dokumente Politika bezpečnosti železničnej prevádzky veľmi úzko súvisí aj pripravovaný Európsky prieskum bezpečnostnej klímy v železničiach, ktorý sa v priebehu apríla a mája uskutočňuje aj v prostredí ŽSR. Generálny riaditeľ ŽSR Miloslav Havrila preto prosí zamestnancov o vyplnenie tohto dotazníka. Pre otvorenie dotazníka použite heslo O440.

AUTOR: Odbor bezpečnosti a inšpekcie



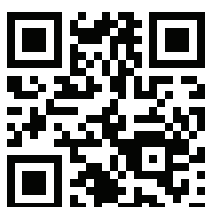
BRATISLAVA – Pri prudko narastajúcom dopyte po rýchlej, efektívnej a ekologickej doprave zohráva dnes železnica nanajvýš dôležitú úlohu. Prioritou ŽSR je disponovať a poskytovať bezpečnú, modernú a konkurencieschopnú infraštruktúru a napredovať v jej ďalšej inovácii. So Železničnou agentúrou Európskej únie (ERA) preto na prieskume spolupracujeme s cieľom komplexného porozumenia v oblasti bezpečnosti. Zároveň je pre nás dôležité mať prehľad o tom, ako naši ľudia vnímajú a pristupujú k prevádzkovej bezpečnosti a bezpečnosti pri práci, pretože nám v budúcnosti umožní navrhovať primeranejšie a účinnejšie opatrenia na ďalšie zvyšovanie jej úrovne v ŽSR.

Európsky prieskum bezpečnostnej klímy v železničiach vypracovala ERA

s podporou zvláštnej pracovnej skupiny, zloženej z odborníkov zo železničných organizácií a autorít z celej Európy. Prieskum je prístupný každému pracovníkovi železničného sektora bez ohľadu na jeho pracovnú pozíciu. V rámci prieskumu majú všetci zamestnanci ŽSR možnosť vyplniť k nemu prislúchajúci dotazník, ktorý trvá približne 15 minút. Odpovede na otázky v dotazníku budú odosielané priamo do ERA, v elektronickej forme cez počítač, mobilný telefón, tablet a pod., naskenovaním QR kódu. Zároveň vás chceme upozorniť, že dotazník je možné vyplniť pomocou všetkých webových prehliadačov okrem prehliadača Internet Explorer. Informácie sú zhromažďované anonymne a respondentov, resp. ich odpovede na jednotlivé otázky nie je možné identifikovať.



POLITIKA BEZPEČNOSTI ŽELEZNIČNEJ PREVÁDZKY



BRATISLAVA – V súvislosti so zmenami európskej legislatívy schválil generálny riaditeľ ŽSR Miloslav Havrila Politiku bezpečnosti železničnej prevádzky, ktorú spracoval Odbor bezpečnosti a inšpekcie. Hlavnou myšlienkou je reprezentovanie postoja celého vedenia

ŽSR k prevádzkovej bezpečnosti a záväzok dosiahnuť v nej definované bezpečnostné ciele na ďalšie obdobie. Jej celé znenie s platnosťou od 1. apríla 2021 je zverejnené na Intranetovom portáli ŽSR. Dokument je zároveň dostupný aj z verejného prostredia. **(O440)**

ŽELEZNIČNÉ POLIKLINIKY SA ODPREDÁVAJÚ

ŽSR chcú racionalizovať rozsah spravovaného majetku potrebného pre prevádzku železničnej infraštruktúry a kapitalizovať ostatný majetok, ktorý s touto činnosťou nesúvisí. Rovnako týmto krokom reflektujú na závery projektu „Lepšie fungovanie Železníc Slovenskej republiky“, ktorý v roku 2019 zverejnil Útvar hodnoty za peniaze (ÚHP) Ministerstva financií SR po ukončení previerky v spoločnosti.

AUTORI: (red)

BRATISLAVA – „ŽSR ako manažér železničnej infraštruktúry a zároveň jeden z najväčších zamestnávateľov na Slovensku, prejavujú vôľu prijímať kroky, ktoré smerujú k stabilite firmy,“ uviedol generálny riaditeľ ŽSR Miloslav Havrila. Areál železničnej polikliniky v Žiline s príslušenstvom a pozemkami má výmeru 3 300 m². Hlavná budova polikliniky v Žiline bola postavená v roku 1961. V správe ŽSR prešla 2 rekonštrukciami – v roku 1996, pri ktorej prišlo napríklad k výmene okien či zatepleniu obvodovej konštrukcie budovy a v roku 2017 sa v rámci opráv odstránila vlhkosť muriva a zrekonštruovalo podzemné podlažie. Stavba je trojpodlažná a s podpivničením.

V súčasnosti je budova polikliniky v prenájme poskytovateľovi zdravotnej starostlivosti. Keďže výkon takejto činnosti nie je hlavným predmetom činnosti ŽSR, uvedený súbor nehnuteľností bol klasifikovaný ako majetok určený na odpredaj (1. apríla 2017 bola zrušená vnútorná organizačná jednotka ŽSR – Železničné zdravotníctvo Bratislava, ktorá dovtedy vykonávala zdravotnú starostlivosť pre zamestnancov ŽSR). ŽSR v roku 2021 plánujú vyhlásiť ponukové konanie na prebytočný majetok, konkrétne na železničné polikliniky v Bratislave, Košiciach a vo Zvolene. Predaj nehnuteľného majetku štátu sa bude vykonávať prostredníctvom elektronickej aukcie a bude zverejnený v registri ponúkaného majetku štátu, dostupnom na stránke ropk.sk. Výnos z predaja nepotrebného majetku bude v súlade s odporúčaniami ÚHP jednorazovým príjmom ŽSR.

Do 1. apríla 2017 mali železničari vlastné železničné zdravotníctvo. Týmto dátumom zanikla vnútorná organizačná jednotka (VOJ) železničné zdravotníctvo (ŽZ). Rozhodlo o tom vedenie ŽSR v záujme vyššej efektívnosti svojej činnosti. Organizačne boli zmenené činnosti ŽZ tak, že služby zdravotnej starostlivosti sú zabezpečované prostredníctvom Odboru riadenia ľudských zdrojov, ktorý zabezpečuje napríklad lekárske preventívne prehliadky. Problematika starostlivosti o majetok, nehnuteľný a aj huteľný, bola presunutá na príslušné regionálne pracoviská Správy majetku ŽSR.

HISTÓRIA ŽELEZNIČNÉHO ZDRAVOTNÍCTVA

Ľudia zodpovedajúci za prevádzku železníc si uvedomovali, že s rozvojom železničnej dopravy je potrebné venovať sa aj bezpečnosti prepravy na koľajniciach. Aj preto má železničné zdravotníctvo dávnu históriu. Existuje od čias, kedy sa začala zvyšovať rýchlosť vlakov a železničné spoločnosti museli pri výbere zamestnancov prihliadať, popri intelektuálnych schopnostiach, aj na ich zdravotný stav a zmyslovú spôsobilosť.

Počiatky železničného zdravotníctva u nás siahajú do roku 1872 začatím činnosti úradných lekárov, zamestnaných v železničnej doprave. Najstaršie písomne doložené železničné nešťastie, ktoré zavinila porucha farbicitu zodpovedného pracovníka, sa stalo v roku 1842. V roku 1875 vo Švédsku a v roku 1918 v Drážďanoch zaznamenali tiež vážne nehody



v dôsledku poruchy zraku vlakvedúceho, ktorý si zmýlil červený signál so zeleným. Tieto nešťastia viedli k zavedeniu povinných prehliadok farbocitu u železničných zamestnancov.

Zrod organizovaného zdravotníctva na železniciach sa datuje do roku 1870, kedy v Rakúsko-Uhorsku vyšiel základný zdravotný zákon č. 68. Jeho úlohou bolo zorganizovať verejné zdravotníctvo. Podrobne sa venoval hygienickým a protiepidemiologickým úlohám okresných a obecných lekárov a liečebnú starostlivosť prenechal súkromným ordináciám. Jednou zo základných súčastí pôvodného predpisu o železničnom zdravotníctve vydaného ministrom železníc v roku 1883 bol i predpis o nákazlivých chorobách a epidémiách. Preto železničné spoločnosti dôsledne organizovali periodické očkovanie svojich zamestnancov proti varirole a vybudovali širokú sieť protituberkulózných zdravotníckych zariadení. Na rakúskych dráhach v tom období zriadili pri riaditeľstve štátnych dráh tzv. zdravotnícku kanceláriu na čele so šéflekárom. Podobná organizácia fungovala aj na ministerstve železníc.

V prvom organizačnom predpise štátnej železničnej správy z roku 1896 sa nachádza oficiálna organizačná citácia o železničnom zdravotníctve. Sú v nej vymedzené práva ministerstva a riaditeľstva štátnych dráh pri zriaďovaní železničných lekárskeho úseku, pri vymenovávaní a odvolávaní železničných lekárov a priznávaní honoráru. Všetky tieto predpisy boli zhrnuté do názvu – Predpisy o lekársko-administratívnej službe. Z hľadiska posudkovej služby bol spomínaný predpis významný v tom, že zdôrazňoval telesnú a zmyslovú spôsobilosť.

Železničné zdravotníctvo v období svojho rozvoja zriaďovalo pre svojich zamestnancov aj rozličné liečebné ústavy, ktorých úlohou bolo napomáhať prevencii, prípadne liečiť svojich zamestnancov a ich rodinných príslušníkov. Tak vznikli napríklad:

- Masarykova liečebňa pľúcnych chorôb v Kvetnici pri Poprade, v roku 1920.
- Ozdravovňa Máriin dvorec na Lapadu u Dubrovníka v Juhoslávii, ktorá slúžila deťom členov nemocenskej pokladne ako prímorská zotavovňa od roku 1922.
- Ambulatórium na Kráľovských Vinohradoch, ktoré koncentrovalo odbornú liečebnú starostlivosť (1924).

Vznikali aj nové zubné ambulancie, pľúcne ošetrovne a ambulancie zamerané na liečenie tuberkulózných ochorení.

DOČASNÉ ZRUŠENIE ŽELEZNIČNÉHO ZDRAVOTNÍCTVA

Rozvíjajúce sa železničné zdravotníctvo však v polovici 20. storočia dostalo vážnu ranu. Zákon č. 103/51 Zb. zrušil rezortné zdravotníctvo, a tým aj zdravotné poistenie a penzijný fond. Všetky tieto zložky začlenil do rezortnej štátnej správy. Zamestnancom železníc zákon zároveň odňal preferencie v rámci poskytovania zdravotnej starostlivosti. Týmto sa špeciálna vnútro- podniková zdravotná starostlivosť vymkla železnici z rúk. Preventívne a vstupné prehliadky sa vykonávali s nedostatočnou zodpovednosťou, predpisy na prijatie do pracovného pomeru na železnici prestali existovať. Za krátke obdobie nastúpilo do železníc množstvo zamestnancov, ktorí nespĺňali zdravotné kritéria a špecifické požiadavky na prácu v rezorte. V tom období sa na železnici stalo niekoľko úrazov a nehôd, ktoré zapríčinil ľudský faktor. Kvalita zdravotnej starostlivosti poklesla. Našťastie, už koncom roka 1952, ale najmä v roku 1953, uložila vláda Ministerstvu železníc vykonať zdravotné prehliadky rušňového personálu. Zaujímavosťou je, že pre zdravotnú a zmyslovú nespôsobilosť v tom období vyradili viac ako 10 percent ľudí zo služby. V ďalšom roku prešiel zdravotnými testmi vlakový a cestný personál, ako aj personál riadenia dopravy.

Vďaka novej organizácii zdravotnej starostlivosti na železniciach sa dokázalo, že práca neželezničných lekárov nezabezpečovala primeranú, ale najmä požadovanú zdravotnú starostlivosť o železničiarov. Preto vláda novým uznesením z roku 1955, v záujme zlepšenia zdravotnej starostlivosti na železnici, ale najmä pre bezpečnosť prepravovaných osôb rozhodla, že zdravotná starostlivosť prechádza z rezortu Ministerstva zdravotníctva na Ministerstvo železníc. Tým sa začala nová éra železničného zdravotníctva. Postupne sa rozvíjala preventívna starostlivosť, rozšírila sa sieť zdravotníckych zariadení prvého kontaktu. Železničné zdravotníctvo zaznamenalo najväčší rozmach v rokoch 1958 až 1964. V tom období vybudovali plne vyhovujúcu sieť základných zdravotníckych zariadení – železničných lekárskeho úseku a železničných zdravotníckych stredísk.

TRENDY TRAKČNÉHO VEDENIA PRE VYŠŠIE RÝCHLOSTI

Postupným vývojom v oblasti trakčného vedenia (TV) sa v sieti ŽSR etablovali v prevádzke dve sústavy pre elektrifikáciu železničných tratí a to jednosmerná „J“ zostava 3 kV (DC) a striedavá „S“ zostava 25 kV, 50 Hz (AC). Obe sústavy sú určené pre rýchlosti do 160 km/h a pri určitých podmienkach až do 200 km/h.

AUTOR: Milan Jalč, **SNÍMKA:** Ondrej Mlnyka

BRATISLAVA – V súčasnom období je i v krajinách V4 (napr. ČR a PR) investičná snaha zamerať sa na projektovanie a realizáciu rýchlosti 200 – 230 km/h a u VRT ≥ 250 km/h. V ŽSR dosiaľ projekčné firmy v SR trate na rýchlosť 200 km/h neprojektovali. V súčasnosti sa na túto rýchlosť projektuje ako prvý úsek Devínska Nová Ves – Kúty. Aj v ŽSR je nutné seriózne sa zaoberať problematikou vyšších rýchlostí v náležitých aspektoch. Konštatujeme, že už pre rýchlosť od 160 do 200 km/h v niektorých oblastiach chýba legislatíva a niektoré technické parametre sa len dohadujú na pracovných poradách. Pre rýchlosť nad 200 km/h chýba legislatíva úplne (nielen pre TV). Je zrejmé, že s narastajúcou rýchlosťou jazdy vlakov úmerne narastá investičná, ale aj prevádzková náročnosť železničnej infraštruktúry (ŽI) a zároveň sa bude meniť aj nevyhovujúci vozidlový a vozňový park dopravcov. Prítom je nutné prihliadať na také významné faktory, akými sú teritoriálny profil územia, okolitá infraštruktúra, umiestnenie aglomerácií a sídiel, vzájomné prepravné väzby jednotlivých druhov dopravy, spádové oblasti a výhľadové trendy v dopravných tokoch.

Významným faktorom v záujme zvýšenia rýchlosti je aj prípadná zmena doterajšieho trasovania tratí v niektorých úsekoch kvôli dosiahnutiu rýchlosti 200 km/h prípadne viac. Zariadenia trakčného vedenia nesmú byť v uvedenom ohľade limitujúcim a obmedzujúcim faktorom. Je nutné uviesť, že v projektoch na tratiach navrhnutých do 160 km/h je TV navrhnuté už na rýchlosť 200 km/h (na umožnenie prevádzky pre jednotky s výkyvnými skriňami vozňov).

Naviac, železničná doprava (konvenčné trate) je základom aj pre systémy integrovanej dopravy. Nedostatok odborných zamestnancov, vysokozdvížnej techniky a novej mobilnej koľajovej techniky pre údržbu a opravy, personálny stav, ale aj celospoločenský tlak na trend zvyšovania produktivity práce, smeruje k univerzálnosti všetkých prvkov ŽI, teda k efektívnej unifikácii technologických celkov a komponentov, čo plne platí aj pre oblasť TV. Je neekonomické a neefektívne pre logistiku zabezpečovať a mať v skladovom hospodárstve veľké spektrum náhradných dielov (komponentov, armatúr) a pri rozsiahlejších poruchách ich všetky voziť na miesta opráv. Redukcia počtu náhradných dielov znamená zníženie prevádzkových nákladov s priaznivým vplyvom na rýchlosť opravy. Pre rýchlosť 200 km/h sa využijú možnosti úprav existujúcej zostavy TV „S“ 25 kV, čo je investične menej náročné. Dôvodom je aj skutočnosť, že zvýšenie rýchlostí zo 160 km/h na 200 km/h, ešte nevyvoláva akútnu potrebu zásadného prepracovania existujúcej zostavy TV na koridorových tratiach, ale nad túto rýchlosť je možné umiestniť nástupištnú hranu u hlavných koľají len za podmienky riešenia príslušnou šírkou bezpečnostnej zóny. S prihliadnutím na uvedenú skutočnosť je optimálnou voľbou maximálna rýchlosť 200 km/h, čo platí u konvenčných tratí, a tým sa podstatne nenavýšia náklady na vyvolané úpravy u existujúcich dopravní (ŽST). U VRT sa dodržiava požiadavka oddeleného trasovania.

Pri vyšších rýchlostiach sú pre zostavu TV rozhodujúcimi faktormi predovšetkým kvalitná dynamická interakcia zberača s trolejovým drôtom a tiež mechanické

a elektrické delenia, kde prebieha výmena vodičov, kvalitná pružnosť vedenia zostavy TV a kríženie vodičov nad výhybkami. Dôležité konštrukčné prvky TV majú byť v antikorošnom vyhotovení a prednostne použité skupinovú ukoľajnenie ukoľajňovacím lanom. Ochrana oceľových konštrukcií pred koróziou je pozinkovaním, prípadne ekologickými náterovými hmotami. TV musí byť v takom konštrukčnom vyhotovení, aby vyžadovalo minimalizovanú údržbu a bolo pomerne rýchlo a ľahko opraviteľné. Celkový prierez TV musí zabezpečiť a dosiahnuť homogenitu trakčného vedenia, a tiež umožňovať náležité využitie systému elektrického ohrevu TV za účelom odstránenia ľadovky v extrémnych nepriaznivých klimatických podmienkach. Vhodným riešením je aplikácia jednotnej koncepcie umiestnenia stožiarov TV, ak je po oboch stranách železničného telesa vedená káblková trasa s káblami umiestnenými v úrovňových žľaboch, ktoré môžu slúžiť ako pochôdzková prehladková trasa (cestička) a z bezpečnostných dôvodov umiestnená až za trakčnými stožiarmi TV.

V tuneloch na koridorových tratiach je vhodným riešením použiť inovatívny systém prúdových koľajníc (PrK) ktorý zmenší priestor potrebný oproti klasickej zostave TV, pretože sa šetrí priestor prostredníctvom prúdovej koľajnice. PrK je TV bez ťahovej sily, bez napínania a má malý počet technologických komponentov, čím je systém PrK bezpečným a spoľahlivým riešením pre vybavenie tunelov aj pre prípady požiaru. Vďaka veľkému prierezu PrK nie je nutné zosilňovacie vedenie. PrK je chránená proti vniknutiu vody na zvlášť vlhkých miestach v tuneli plastovým krycím profilom. Uvedený systém sa osvedčil a v súčasnosti je zabudovaných viac ako 300 km PrK u rôznych železničných spoločností.

Pri modernizačných investičných zámeroch na vyššie rýchlosti ako 200 km/h je potrebné uvažovať s novou, už zavedenou a prevádzkovanou zostavou TV zo zahraničia, náležite spĺňajúcou kritéria a požiadavky pre príslušnú rýchlosť vysokorýchlostnej trate.



NÁKLADNÚ DOPRAVU MUSÍME DOSTAŤ NA SPRÁVNU KOĽAJ

Železnice ponúkajú bezpečné riešenia nielen pre cestujúcich, ale aj pre pohyb tovarov. Preprava po koľajach má v porovnaní s nákladnou automobilovou dopravou množstvo výhod – prepraví vysoké hmotnosti a objemy, je efektívna, ekologická a ekonomická.

Intermodálna doprava vykazuje za posledných 20 rokov vyše 16 % nárast. Spoluprácou so zahraničnými partnermi chceme posilniť konkurencieschopnosť Slovenska aj s využitím jeho dobrej geografickej polohy a prístupu k hlavným železničným trasám medzi Európou, Čínou a Ruskom.

V rámci iniciatívy ONE BELT ONE ROAD začala Čína intenzívne presadzovať železničnú prepravu kontajnerov do Európy. Len za prvý štvrtrok 2020 bolo do EÚ prepravených 2 000 vlakov, z nich však smerovalo len 0,5 % cez Slovensko. Toto číslo chceme zvýšiť pomocou väčšej podpory pre existujúce terminály. V pláne fondu obnovy sme na intermodálnu dopravu vyčlenili 15 miliónov eur (na nákup intermodálnych prepravných jednotiek či vznik nových liniek).

Pripravujeme tiež schému štátnej pomoci na nákup technických zariadení pre kombinovanú dopravu, podporu pri prepravách jednotlivých vozových zásielok, začínajúcich liniek v systéme nesprievádzanej kontinentálnej kombinovanej dopravy, ale aj existujúcich liniek. Na ministerstve dopravy a výstavby vznikol minulý rok Odbor stratégie dopravy, ktorého úlohou je okrem iných úloh aj zlepšovať podmienky prepravy tovaru železnicou. Všetkých železničiarov zo srdca zdraví

Štátny tajomník MDV SR
Jaroslav Kmeť

PLNENIE ZÁVÄZKOV KOLEKTÍVNEJ ZMLUVY ŽSR V ČÍSLACH

Vyhodnotenie záväzkov vyplývajúcich z Kolektívnej zmluvy ŽSR 2019 – 2020 za obdobie roku 2020 sa uskutočnilo so zástupcami odborových organizácií OZŽ a OAVD netradične elektronicky.

AUTOR: Odbor riadenia ľudských zdrojov

BRATISLAVA – Podľa bodu 17 KZ bolo v centrálnej evidencii ŽSR zaevidovaných v priebehu roka 2020 celkom 267 podaní, z ktorých 14 podaní sa týkalo porušení pracovnej disciplíny a nárokov vyplývajúcich z pracovného pomeru zamestnancov ŽSR. Z tohto počtu boli tri vyhodnotené ako opodstatnené. Týkali sa využívania pracovného času zamestnanca, riešili neprimerané správanie vedúceho zamestnanca v rozpore s Etickým kódexom ŽSR a neadekvátne správanie sa výpravcu k cestujúcej verejnosti. Ďalších sedem podaní bolo uzavretých ako neopodstatnené a štyri ako nevyhodnotené.

Vzdelávanie zamestnancov bolo ovplyvnené podmienkami mimoriadnych opatrení súvisiacich s ochorením COVID-19. Certifikácia rušňovodičov prebiehala plynule v nastavenom systéme. V roku 2020 bolo pre zamestnancov ŽSR vydaných 31 nových preukazov rušňovodiča a 153 harmonizovaných doplnkových osvedčení a ďalších 15 harmonizovaných doplnkových osvedčení pre potreby Železničného múzea. V roku 2020 boli prvýkrát vydané Dopravným úradom aj štyri preukazy rušňovodičov pre špeciálnu dráhu – Trenčianska elektrická železnica.

Podľa bodu 33 KZ bolo za rok 2020 zamestnancom ŽSR preplatených celkom 513 268,63 nadčasových hodín v sume 5,475 mil. eur v rámci objemu mzdových nákladov. Objem nadčasovej práce klesol oproti roku 2019 o 188 522,17 hodín, čo je pokles

o 26,9 %. Táto skutočnosť bola zapríčinená aj obmedzenou prevádzkou z dôvodu vyhlásenej pandémie koronavírusu. Vyplatená suma za nadčasovú prácu celkom bola v roku 2020 nižšia o 1,379 mil. eur. Počet hodín nadčasovej práce v priemere na zamestnanca bol 37,66 hodín, čo predstavuje sumu 401,83 eur. Za hodinu nadčasovej práce bolo v priemere vyplatené 10,67 eur.

Najväčší rozsah pracovného voľna s náhradou mzdy podľa bodu 39 KZ bol poskytnutý na vyšetrenie alebo ošetrovanie zamestnanca v zdravotníckom zariadení – celkom 418 293,23 hod. (z toho 15,55 % sú hodiny nad rámec Zákonníka práce dohodnuté v KZ) v hodnote 2,945 mil. eur, ako aj na sprevádzanie rodinného príslušníka do zdravotníckeho zariadenia na vyšetrenie alebo ošetrovanie pri náhlom ochorení alebo úraze a na vopred určené vyšetrenie, ošetrovanie alebo liečenie v rozsahu 232 525,68 hod. (z toho 13,68 % sú hodiny nad rámec Zákonníka práce dohodnuté v KZ) a hodnote 1,634 mil. eur. Náhrada príjmu pri dočasnej pracovnej neschopnosti vo výške 60 % denného vymeriavacieho základu podľa bodu 40 KZ bola zamestnancom vyplatená v sume 1,14 mil. eur.

Nadštandardný benefit s cieľom zlepšenia starostlivosti o rodinu je poskytovanie pracovného voľna s náhradou mzdy podľa bodu 41 KZ. Zamestnancom, ktorí sa starajú o dieťa mladšie ako 26 rokov, ktoré je ťažko zdravotne postihnuté, zamestnávateľ poskytol

pracovné voľno v objeme 9 368,81 hod. a sume 77 162,36 eur. Osamelým ženám a osamelým mužom, ktorí sa starajú o dieťa mladšie ako 8 rokov, bolo poskytnuté pracovné voľno s náhradou mzdy v objeme 4 441,83 hod. a sume 34 840,68 eur.

V súlade s bodom 47 KZ bola v roku 2020 dosiahnutá priemerná mzda 1 192,09 eur, čo predstavuje oproti priemernej mzde za rok 2019 nárast o 5,27 %, pri splnení podmienky dohodnutej v KZ, ktorou bolo zvýšenie tarifnej mzdy zamestnancov o sumu 40 eur mesačne s účinnosťou od 1. januára 2020.

Bod 52 KZ garantoval vyplatenie vyrovnávacieho príplatku pre zamestnancov z dôvodu straty zdravotnej spôsobilosti na výkon práce. Vyrovnávací príplatok bol vyplatený 8 zamestnancom v celkovom objeme 17 446,62 eur. Podľa bodu 53 KZ boli pri príležitosti životného jubilea 50 a 60 rokov veku zamestnanca vyplatené odmeny v objeme 499 404 eur, pri odchode do dôchodku v objeme 1 344 300 eur. Podľa bodu 57 KZ bola v roku 2020 vyplatená aj odmena pre zástupcov zamestnancov pre BOZP v sume 30 eur na zamestnanca bola v celkovom objeme 13 110 eur.

V roku 2020 bol realizovaný výdaj osobných ochranných pracovných prostriedkov v objeme 2,11 mil. eur a rovnosť v celkovej hodnote 125 529 eur.

Zástupcovia OZŽ a OAVD vo svojom stanovisku pripomienkovali najmä kvalitu zásobovania dotačných skladov jednotlivými druhmi OOPP, chýbajúce pracovné rukavice, obuv, postroje na prácu vo výškach a kvalitu niektorých odevov. K tejto opakovanej nespokojnosti odbor 440 zdôrazňuje, že všetky OOPP aj nohavice s vysokou viditeľnosťou podliehajú kontrole notifikovanej osoby. Musia vyhovovať požiadavkám na neškodnosť a zdravotnú nezávadnosť, ale zároveň musia spĺňať podmienky na bezpečnosť zamestnancov pohybujúcich sa v koľajisku alebo v priestore možného ohrozenia.

Bod 63 KZ rieši rizikové práce na ŽSR. K 31. decembru 2020 bolo na 87 rizikových pracoviskách zaradených na výkon rizikovej práce 1 910 zamestnancov, z toho 5 žien. V porovnaní s rokom 2019 sa počet zamestnancov zaradených v riziku zvýšil o 15 zamestnancov, čo predstavuje zvýšenie o 0,79 %.

Rekondičné pobyty podľa bodu 67 KZ sa uskutočňovali v Kúpeľoch Vyšné Ružbachy. Z dôvodu vyhlásenia mimoriadnej situácie na Slovensku spôsobenej koronavírusom bolo od 15. marca a neskôr od 18. októbra 2020 poskytovanie rekondičných pobytov dočasne pozastavené. Celkom bolo zrušených 10 turnusov rekondičných pobytov s počtom 719 poukazov. V roku 2020 bolo zrealizovaných 526 pobytov.

Nakoľko pri hodnotení kolektívnej zmluvy s odborármi patria medzi detailne preberané témy okrem poskytovania OOPP aj rekondičné pobyty a rovnosť a ich súčasť, budeme sa touto problematikou podrobnejšie zaoberať v niektorom z nasledujúcich čísel.

Stravovanie zamestnancov v súlade s bodom 71 KZ bolo zabezpečené vo všetkých zmenách a náklady zamestnávateľa predstavujú 5,353 mil. eur.

Do systému investičného životného poistenia DYNAMIK Ž podľa bodu 82 KZ bolo k 31. decembru 2020 zapojených 6 481 zamestnancov (47,29 % zamestnancov). Do systému 3. piliera dôchodkového sporenia podľa bodu 83 KZ zamestnávateľ poukázal príspevky k 31. decembru 2020 za 11 391 zamestnancov (83,12 % zamestnancov).

Záväzky prijaté v Kolektívnej zmluve ŽSR teda nezostali ani v mimoriadnych a sťažených pandemických podmienkach roku 2020 v žiadnom prípade iba na papieri ale, ako svedčia uvedené čísla a dosiahnuté výsledky, boli realizované a poskytované v súlade s prijímanými protiepidemickými opatreniami a v rámci jednotlivých oblastí sociálneho programu poskytované zamestnancom ŽSR spĺňajúcim podmienky.

PRVÝ ŠTVRŤROK ZÁKLADNÝCH UKAZOVATEĽOV V ČÍSLACH

Odbor riadenia ľudských zdrojov každoročne sleduje základné ukazovatele, medzi ktoré patrí napríklad evidenčný počet zamestnancov, mzdové náklady, dovolenky, nadčasovú prácu či iné. V Železničnom Semafore vás pravidelne o týchto údajoch informujeme a aktuálne prinášame s Odborom riadenia ľudských zdrojov čísla za prvý štvrťrok 2021.

AUTOR: (red)

BRATISLAVA – Tabuľka ukazuje základné porovnanie údajov za prvý štvrťrok 2021 v porovnaní s rovnakým obdobím minulého roka v oblasti zamestnanosti a odmeňovania. Podľa Kolektívnej zmluvy ŽSR 2021 – 2023 uvádza Odbor riadenia

ľudských zdrojov aj priemernú mzdu očistenú od nákladov na odmenu pri odchode do dôchodku, ktorá je už v roku 2021 súčasťou odchodného (tzv. zvýšeného odchodného podľa bodu 79 KZ) a nie je súčasťou objemu mzdových nákladov.

	1. Q 2021	1. Q 2020	rozdiel (2021 - 2020)
Evidenčný počet zamestnancov	13 535	13 650	-115
Priemerný evidenčný počet zamestnancov v prepočítaných počtoch	13 551,74	13 655,75	-104,01
Mzdové náklady celkom v tis. eur	46 320,15	47 588,46	-1 268,31
Odmena pri odchode do dôchodku v tis. eur	281	311,5	-30,5
Mzdové náklady bez odmeny do dôchodku v tis. eur	46 320,15	47 276,96	-956,81
Priemerná mzda za ŽSR bez odmeny do dôchodku v eur	1 139,34	1 154,02	-14,68
Práca z domácnosti v tis. hod.	776,86	122,18	654,68
Náhrada mzdy korona tis. hod.	303,06	67,69	235,37
z toho náhrada mzdy korona KZ 75 % v tis. hod.	267,87		
Dovolenka v tis. hod.	276,71	397,67	-120,96
Nadčasová práca v hod.	96,99	86,02	10,97
Pohotovosť v tis. hod.	577	545,5	31,5
z toho pohotovosť mimo pracoviska v tis. hod.	533,8	491,3	42,5
Náhrada mzdy za ošetrovanie zamestnanca v tis. eur	536,41	790,57	-254,16
Náhrada mzdy za sprevádzanie rodinného príslušníka v tis. eur	298,08	420,99	-122,91

OPRAVENÉ PRIECESTIE V ÚSEKU TREBIŠOV – VRANOV NAD TOPĽOU

Jednokoľajná trať pre nákladnú dopravu sa využíva a prevádzkuje len počas pracovných dní, aj preto sa výluka v úseku Trebišov – Vranov nad Topľou zrealizovala počas víkendových dní 24. – 25. apríla.

AUTOR: (red)

TREBIŠOV/VRANOV NAD TOPĽOU – Priecestie sa nachádza na ceste I. triedy 550 metrov od železničnej stanice Trebišov v medzistaničnom úseku Trebišov – Sečovce. Z dôvodu výluky bola počas víkendu mimo prevádzky trať Trebišov – Vranov nad Topľou.

V rámci výluky sa podarilo opraviť priecestie v km 0,550. Na priecestí bola potrebná demontáž priecestnej konštrukcie STRAIL, odstránenie asfaltu, výmena koľajnice na pravom páse, doťahovanie upevňovadiel, oprava základového múrika, doplnenie štrkového lôžka na smerovú a výškovú

úpravu koľaje na traťovú rýchlosť, zhutnenie štrkového lôžka, zváranie koľajníc, montáž priecestnej konštrukcie STRAIL, asfaltovanie príľahlých úsekov cestnej komunikácie na priecestí a úprava terénu v oblasti priecestia. Práce vykonávali Železnice Slovenskej republiky vlastnými kapacitami.

V pondelok 26. apríla zrealizovali Železnice Slovenskej republiky ešte dokončovacie práce v podobe asfaltovania príľahlých úsekov cestnej komunikácie priecestí, bez koľajovej výluky. Koľaj už bola v prevádzke.

PROLONGÁCIA ŽELEZNIČNÝCH PREUKAZOV SA PREDLŽUJE

Prolongovať železničné preukazy, tzv. režinky, môžete v ktorejkoľvek pokladnici KVC v železničnej stanici do 31. mája 2021. Novinkou je, že pred samotnou prolongáciou si musíte vytvoriť zákaznícke konto ZSSK ID.

AUTOR: (red)

BRATISLAVA – Vytvoriť si zákaznícke konto ZSSK ID zvládne každý. Do konta zadáte údaje ako: meno a adresu, číslo občianskeho preukazu, emailovú adresu, telefónne číslo a vytvoríte si vlastné heslo, ktorým sa do svojho ZSSK ID budete prihlasovať. Pre tých, ktorí nevedia, ako si ZSSK ID vytvoriť, stále zostáva možnosť vytvoriť si ho s pomocou osobnej pokladničky priamo v pokladnici počas prolongácie.

Vďaka ZSSK ID budete môcť využívať výhody, aké majú registrovaní cestujúci vo vlakoch ZSSK. Výhodami je napríklad 5 % bonus pri vklade kreditu, archív zakúpených cestovných dokladov, rýchly online nákup bez zadávania osobných

údajov, pripisovanie storna poplatku (ako bonus) pri vrátení dokladu. Všetky výhody zákazníckeho konta nájdete podrobne rozpísané na stránke zssk.sk/zssk-id/

Ak režinku vlastní celá rodina, každý člen musí mať vytvorené vlastné zákaznícke konto ZSSK ID na meno držiteľa režinky. Užívatelia, ktorí už mali vytvorené ZSSK ID v minulosti, si nové zakladať nemusia, ale pri prolongácii sa preukážu občianskym preukazom.

Ceny za prolongovanie sa nezmenili. Bežný železničiar tak zaplatí pri prolongácii za druhú vozňovú triedu 28 eur, rovnako tak za preukážku pre rodinného príslušníka.

ŽELEZNIČNÉ MÚZEUM PRIPRAVUJE VIRTUÁLNE PREHLIADKY

Pandémia koronavírusu zrušila za posledný rok nejedno pripravené podujatie. Galérie či múzeá uvažujú nad rôznym alternatívnym programom ako prilákať návštevníkov aj v tejto náročnej dobe. Výnimkou nie je ani Železničné múzeum Bratislava, ktoré pre svojich návštevníkov pripravuje virtuálne prehliadky.

AUTOR: Lucia Lizáková, **SNÍMKA:** Ondrej Mlynka

BRATISLAVA – Hoci sa situácia na Slovensku pomaly začína zlepšovať a od 19. apríla 2020 sa uvoľnili niektoré opatrenia, pre kultúru to stále nestačí. „Pri hustote 1 návštevník na 15 m² si neviem predstaviť prehliadku pre 30 ľudí. Musel by som kričať,“ opisuje riaditeľ Železničného múzea Michal Tunega.

Virtuálne prehliadky budú preto prebiehať formou videoprezentácie a množstvo informácií, ktoré návštevník dostane sa od klasickej návštevy múzea nebude líšiť. Rozdiel bude len v tom, že si ju návštevníci môžu pozrieť z pohodlia svojho domova. „Vo videu si povieme všetko to, čo aj pri bežnej prehliadke. Pôjde o sériu videoprehliadok, pričom každá bude zameraná len na jednu konkrétnu expozíciu alebo výstavu,“ hovorí riaditeľ Železničného múzea Michal Tunega.

V pripravovaných videoprehliadkach sa tak dozviete informácie o areále a expozícií v ňom. Hlavnými témami budú napríklad história areálu v starom depe Bratislava východ, záchrana železničnej histórie na Slovensku, parné rušne, rušne nových trakcií, osobné vozne, nákladné vozne, špeciálne koľajové vozidlá, téma traťového hospodárstva, zabezpečovacej techniky, vozebných zariadení či údržba parných rušňov.

Ak vás téma videoprehliadok zaujala, sledujte stránky železničného múzea zeleznicnemuzeum.sk a dozviete sa presné termíny spustenia videoprehliadok.

Videoprehliadky budú zverejňované na facebookovom profile Železničného múzea facebook.com/zeleznicne.muzeum.



POLICAJNÝ ZBOR A ŽSR SPUSTILI KAMPAŇ PROTI VRECKOVÝM ZLODEJOM

Koncom marca a začiatkom apríla prebiehala na Slovensku prvýkrát preventívna kampaň s názvom STOP VRECKOVÝM ZLODEJOM! Išlo o slovenskú verziu celoeurópskej kampane PICKPOCKETS!, ktorú zorganizoval Policajný zbor v spolupráci so Železnicami Slovenskej republiky. Jej cieľom bolo zvýšenie povedomia o praktikách vreckových zlodejov s dôrazom na cestujúcich v železničnej doprave.

AUTOR: (red)

BRATISLAVA – Hlavnou myšlienkou celej kampane bolo poukázanie na metódy tzv. vreckových zlodejov, ktorí používajú rôzne triky na páchanie tejto činnosti. „K infraštruktúre ŽSR patria aj budovy železničných staníc a nástupištia, kde prichádza ku krádežiam. Táto preventívna kampaň upozorňuje cestujúcu verejnosť na potenciálne nebezpečenstvo hrovou formou, ktorá je dobre zapamätateľná. Verím, že vďaka spoločným preventívnym aktivitám a obozretným cestujúcim sa nám do budúcnosti podarí znížiť krádeže na minimum,“ uviedol generálny riaditeľ ŽSR Miloslav Havrila.

Kampaň bola postavená na farebných postavičkách, ktoré predstavujú rôzne spôsoby páchania vreckových krádeží (všetky postavičky si môžete pozrieť na zadnej strane Semaforu). Kampaň má dve fázy. „Prvé kolo kampane prebiehalo v dňoch 26. marca 2021 až 2. apríla 2021. Druhé kolo bude prebiehať počas futbalového šampionátu EURO v júni,“ informovala Miriam Porubská z Ministerstva vnútra Slovenskej republiky.

Podľa štatistík polície, bolo v roku 2020 celkovo v oblasti železničnej dopravy spáchaných 266 krádeží a v roku 2019 išlo o 308 skutkov. Z uvedeného počtu bolo v roku 2020 vo vlakoch spáchaných 117 krádeží a 133 krádeží v železničných staniciach, 6 skutkov bolo spáchaných na nástupištiach a 10 skutkov bolo na iných miestach.

Z dôvodu stále prebiehajúcej epidemiologickej situácie v súvislosti so šírením koronavírusu sa prvá fáza preventívnej kampane uskutočnila prevažne bezkontaktnou formou a jej medializáciou pomocou sociálnych sietí Policajného zboru a Železníc Slovenskej republiky, ale aj formou umiestnenia letákov v železničných staniciach.

S vreckovými zlodejmi sa nestretávame len na železničných staniciach, ale pri akejkoľvek forme verejnej dopravy či na verejných priestranstvách, kde je vyššia koncentrácia ľudí. Dávajte si preto pozor na svoje veci a buďte ostražití.



HORSKÁ ŽELEZNICA Z HANDLOVEJ DO HORNEJ ŠTUBNE 3. ČASŤ

V aprílovom čísle v spolupráci s Archívom ŽSR pokračujeme poslednou časťou zo série o horskej železnici z Handlovej do Hornej Štubne. Priblížime si záverečné zhodnotenie stavby trate a pozrieme sa aj na to, ako druhá svetová vojna poškodila železničné objekty.

AUTORI: Jozef Prillinger, Denis Dymo, **SNÍMKY:** Archív ŽSR

HANDLOVÁ/HORNÁ ŠTUBŇA – V čase najväčšieho pracovného ruchu v roku 1930 na stavbe pracovalo až 4 200 pracovníkov, z toho 1 700 pracovalo na razbe piatich tunelov. Stavba železnice si vyžiadala svoju daň aj vo forme 571 ľahkých a 58 ťažkých pracovných úrazov. Žiaľ, pri stavbe zahynulo aj 12 ľudí. 7 pri výstavbe Bralianskeho (Masarykovho) tunela a 5 pri práci v kameňolomoch. V rámci prác pri výstavbe železnice Handlová – Horná Štubňa bolo premiestnených 900 000 m³ zemin. Do základov mostov a priepustov bolo uložených 28 000 m³ betónu. Dokončená železnica bola daná do prevádzky 20. decembra 1931.

Naplniť základné poslanie vybudovanej trate bolo dosiahnuté. Preprava handlovského uhlia mohla byť realizovaná aj cez Hornú Štubňu a Zvolen, nielen severnou vetvou železničnej siete. Rovnako tak prísun potravín z úrodnej nížiny Nitry do oblasti Handlovej a Hornej Nitry mohol byť zabezpečovaný novovybudovanou traťou.

Pri realizovaní výstavby trate sa počítalo, že priaznivý vplyv sa síce objaví v hospodárskom, kultúrnom a politickom živote až po čase. Predpokladalo sa, že táto trať bude pre železnicu znamenať úbytok príjmov o 3 mil. Kč ročne, pretože sa skráti tarify vzdialenosti. Nakoniec sa však tieto teoretické úvahy nepotvrdili, pretože osobná a nákladná doprava bola oveľa intenzívnejšia, ako sa predpokladalo. Taktiež, trať znamená aj úsporu pre celoštátne hospodárstvo, napr. sa očakávalo, že vplyvom lacnejšieho uhlia sa oživí Zvolenský kraj a Pohronie.

Druhá svetová vojna sa výrazne podpísala na poškodení železničných objektov. Na Pstruhárskom viadukte bola náložami zničená prvá opera a dva ďalšie piliere. V dôsledku toho boli prerazené tri koľajové polia. Oprava viaduktu bola vykonaná zdvihnutím konštrukcií a ich podopretím na podperné kozy. Na susednom Handlovskom viadukte, ktorý je starší, bola explóziou zničená klenba a opory smerom

k Prievidzi. Druhý a piaty pilier boli silne poškodené. Rozbitím prvého pilieru spadli prvé dve konštrukcie. Poškodené piliere boli definitívne opravené a namiesto dvoch zničených konštrukcií bolo vytvorené provizórium zo železných nosníkov na 4 mohutných pilieroch.

Rok po oslobodení zostávalo na Slovensku opraviť ešte necelých 100 km trate. Trať Handlová – Horná Štubňa tam už nepatrila. Prevádzka bola obnovená síce len v provizóriu, ale bolo podstatné, že bola obnovená po tak drastickej deštrukcii. Ťažké časy

pominuli, pominulo aj budovanie socializmu a zmenila sa aj dopravná politika štátu. Aj dnes jej prináleží prirovnanie skvost železničných tratí na Slovensku. Trať Handlová – Horná Štubňa slúži cestujúcim dodnes. Niektorým celoročne cestou do zamestnania alebo do školy. Iným sezónne cez zimu na svahy Rematy za lyžovačkou. Ďalším cez jeseň za hubami. Najviac však asi turistom od skorej jari do neskorej jesene ako doprava do malebného kúta Slovenska, ktoré bez prikrášlenia môžeme nazvať čarokrásnym horským krajom na zápraží „turčianskej záhradky“.

Obnova vojnou zničeného viaduktu.



Poškodený tunel pri Hornej Štubni.



KRÍŽOVKA A SUDOKU

Ráno vychádza Škót z kúpeľne a manželka mu hovorí: – Vidiš, vidíš, zase máš dorezanú tvár. To si naozaj nemôžeš kúpiť novú žiletku? – Keď bola dobrá... – tajnička					mláďa	franský kupec, zjednotiteľ Slovanov	Minister- stvo kultúry	japonská lovkyňa perforo- diel	bevyz- namný človek (hov. pejor)		malý list	pás ku kimonu	rozrývaj	nech, po česky
					Turek (zastar.)						kartová hra			
					4						šumivé vino			
					americium (zn.)		francúzsky jazdec F1							
					krídlo (odb.)		nitkovitý útvar tela						3	stával sa živším
Jozef Vysočani	hinduistický boh	5	značka kozmetiky					čin				molybdén (zn.)		
			taliancky ostrov					dvorana				Byte Order Mark		
nespala						citoslovce povzdychu			tým skôr					
						pastieri oviec			tunel (kniž.zast.)					
hercova úloha					údajne					dojči (zastar.)				
					skupenstvo vody					výmena (hovor.)				
Adaptive Body Bias				balkón (kraj.)							rímskych 2005			
				zosilnený súhlas							biela jura (geol.)			
zhŕňal hrabaním						nemecký malíar						MPZ Ukrajiny		
						bibl.mesto nerestí						kňazská hodnosť		
vlastní			nástenný gobelín					odcudzoval						
			ročné obdobie					posvätný zákaz						
2		A		starogrec. zhýralec					portland. slnok					jeden, po rusky
				pomočná poučka					súprava					
	zajal (bás.)				syn kráľa Afarea					dom.meno Mateja				
	obyvateľ Saska				zahrotená tyč					jednotka mag.odporu				
ihličnatý strom						zabíjačková polievka					Kraj.oblast. divadlo			
						existuje					ruský súhlas			
typ ruských letadiel (Antonov)			1										V	
selén (zn.)			kocka, po latinsky					patriaci Alane						

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

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

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

BLAHOŽELÁME

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

POĎAKOVANIE

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

SPOMÍNANIE

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

Vaše príspevky do májovej spoločenskej rubriky môžete posilať na adresu zsmafor@zsr.sk do 13. mája 2021.

Šéfredaktorka

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

Redakcia

Denis Dymo - dymo.denis@zsr.sk
Ria Feik Achbergerová - feikachbergerova.ria@zsr.sk

Layout & grafická úprava

Dávid Bozsaky - bozsaky.david@zsr.sk
Ondrej Mlynka - mlynka.ondrej@zsr.sk

Interný časopis Železničný Semafor

Vydáva GR ŽSR, Odbor komunikácie a marketingu, riaditeľ: Ria Feik Achbergerová
Adresa redakcie: Bratislava, 813 61, Klemensova 8, e-mail: zsmafor@zsr.sk, www.zsr.sk

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

ÚSEK ČESKÝ BROD – PRAHA-UHŘÍNĚVES UŽ SO SYSTÉMOM ETCS

Správa železnic pokračuje v zavádzaní celoeurópskeho zabezpečovacieho systému ETCS vo svojej sieti. Dokončená už bola tiež inštalácia v úseku z Českého Brodu do Prahy-Uhříněvsi. Išlo o prvú etapu prác v rámci investičnej akcie nazvanej ETCS Kralupy nad Vltavou – Praha – Kolín. Zhotoviteľom stavby je spoločnosť AŽD.

AUTOR: Správa železnic

ČESKÝ BROD – Táto investičná akcia Správy železnic vychádza z Národného implementačného plánu ETCS. Z dôvodov ďalších súbežných a podmienajúcich stavieb bola rozdelená na štyri etapy. V rámci prvej fázy bol vybavený systém ETCS úrovne L2 úsek Český Brod (vrátane) – Praha-Běchovice – Praha-Uhříněves (vrátane). Konkrétne ide o stanice Český Brod, Úvaly, Praha-Běchovice, Praha-Malešice, Praha-Hostivař a Praha-Uhříněves. Realizácia stavby bola ukončená 25. októbra 2020. Práce na ďalších úsekoch budú pokračovať v nadväznosti na dokončovaní modernizačných akcií v železničnej infraštruktúre.

V prvom realizovanom úseku došlo k úpravám existujúcich staničných a traťových zariadení, ktoré zaisťujú prenos informácií o voľnosti úsekov či stave jazdných ciest a prejazdov do

rádioblokových centráľ RBC. Celkom tu boli vybudované dve RBC.

Traťové a staničné koľaje sú vybavené neprepínateľnými eurobalízami, ktoré slúžia k predávaniu informácií medzi traťovou a palubnou časťou ETCS. V rámci prvej etapy ide o celkom 682 balíz. Vykonané boli tiež potrebné úpravy v Centrálnom dispečerskom pracovisku Praha.

Projekt je v úseku Český Brod – uzol Praha spolufinancovaný EÚ z programu Nástroj pre prepájanie Európy (CEF). Predpokladaná celková výška nákladov dosahuje 327 720 348 českých korún bez DPH. Miera podpory EÚ je 85 percent z oprávnených nákladov. Výška dotácie je maximálne 3 320 906 eur, teda zhruba 86 347 009 czk. Financovanie z národných zdrojov zaisťuje Štátny fond dopravnej infraštruktúry.

SPRÁVA ŽELEZNÍC VYHLASUJE TENDER NA NOVÝ MOST CEZ ORLÍK

Správa železnic hľadá zhotoviteľa rekonštrukcie mostu pri obci Červené nad Vltavou. Zákazka zahŕňa výstavbu nového premostenia a odstránenie existujúceho, technicky nevyhovujúceho mosta. Súčasťou vypísanej zákazky je podmienka, ktorá stanovuje najvyššiu prípustnú ponukovú cenu vo výške 543 914 065 korún bez DPH.

AUTOR: Správa železnic

ČESKÝ BROD/PRAHA – Pôvodná oceľová konštrukcia z roku 1889 je už v nevyhovujúcom stave a limituje nasadenie niektorých typov vozidiel na celej trati Tábor – Písek. Nahradená bude novým železobetónovým mostom, ktorý bude

postavený v tesnom susedstve existujúceho. S rozpätím oblúka 156 metrov a so vzopätím 34,7 metra sa nový most po svojom dokončení zaradí medzi najväčšie oblúkové mostné diela v Českej republike. Celková dĺžka mosta pritom dosiahne 316,3 metra.



VEZMEM PERO A MÔJ UMELECKÝ INŠTINKT SI ROBÍ, ČO CHCE

Tadeáš Wagner, 16-ročný chlapec z dedinky Spišský Hrhov neďaleko Levoče, je od narodenia zdravotne znevýhodnený, má svalovú dystrofiu. Napriek tomuto znevýhodneniu žije život naplno, s radosťou, nestážuje sa, neuznáva ľútosť, ale má rád humor a kreslenie, ktorému sa napriek slabej motorike venuje už od piatich rokov.

AUTOR: Denis Dymo, **SNÍMKA:** archív T. Wagnera

SPIŠSKÝ HRHOV – Svoj talent neustále rozvíja, vďaka čomu má už za sebou 9 výstav po celom Slovensku. Zapojil sa aj do dvoch medzinárodných súťaží so železničnou tematikou, keďže jeho otec pracuje celý život pre ZSSK CARGO. V roku 2014 vyhral 1. miesto v celoeurópskej súťaži Spoločenstva európskych železníc a infraštruktúrnych spoločností (CER) spomedzi 144 kresieb na tému Vianoce a železnice. Jeho kresba bola aj motívom vianočného pozdravu CER. Zapojil sa aj do súťaže Medzinárodnej železničnej únie (UIC) na tému Bezpečnosť na železničných priecestiach. Spomedzi 600 kresieb z celého sveta sa umiestnil na 3. mieste.

„Ocko si všimol môj talent, tak chcel, aby som sa zapojil. A tak som jedného dňa nakreslil obrázok, ktorý odcestoval až do Belgicka,“ spomína mladý umelec a dodáva, že železnica nie je jeho doménou v kreslení. „Najčastejšie pri svojich výtvoroch kreslím stavby, špecifické domy, mestečká a dediny, ktoré si sám vymýšľam. Nikdy nemám plán, čo idem nakresliť. Vezmem len pero a môj umelecký inštinkt si robí, čo chce.“

Tadeáš prezradil, že kreslí vždy spontánne a od srdca a používa techniku, ktorá mu najviac vyhovuje. „Používam špeciálne pero, ktoré mám vždy uložené vo svojej poličke. Je super, že ním nemusím veľmi tlačiť, keďže mám v ruke slabšiu silu,“ priznáva Tadeáš. Aj keď má v dobe dištančného vzdelávania veľa povinností, na kreslenie si nájde čas vždy, keď má náladu. „Mám zopár

rozkreslených obrázkov, ktoré nie sú ešte hotové a chce to veľa času, kým budú v cieli. Roboty je veľa.“

To, že starostlivosť o znevýhodneného človeka je veľmi náročná, no zároveň krásna vie povedať aj jeho staršia sestra Zuzana Wagnerová. „Keďže je Tadeáš na vozíku, je na nás odkázaný. Obdivujem najmä rodičov, ktorí to zvládajú bravúrne a starajú sa o neho 24 hodín denne. Chce to veľa sily, odhodlania, no najmä lásky. Vzácné je, že Tadeáš tú lásku dáva celej rodine späť. Nie nadarmo je heslo našej rodiny: spolu všetko zvládneme,“ opisuje starostlivosť o Tadeáša jeho sestra.

Tadeáš sa nevenuje len kresleniu, vo svojom mladom veku rozvíja množstvo svojich talentov. „Miluje šport, sám hrá florbal. Ovláda hlavné mestá štátov, tiež hrá už zopár rokov šach,“ prezradila o svojom bratovi Zuzana. Tadeáš je už vo svojom veku veľkou inšpiráciou pre svoje okolie a ani v týchto ťažších pandemických časoch nestráca optimizmus a odkazuje: „Vždy treba bojovať do konca. Preto si myslím, že v tejto náročnej dobe treba dodržiavať opatrenia a byť zodpovedným a ohľaduplným ku všetkým, aj tým, o ktorých možno ani neviete, no sú ohrození, sú len doma a boja sa o svoje zdravie.“

Občianske združenie Úsmev pre Tadeáša:

usmevpretadeasa.webnode.sk

číslo účtu SK9009 0000 0000 5109 882820

#zsrpodporuje

TRIKY VRECKOVÝCH ZLODEJOV



VYKLOPKÁVAČ

Sedíš vo vnútri dopravného prostriedku a niekto ti zaklope na okienko, aby upútal tvoju pozornosť. Jeho komplic, ktorý je vo vnútri, ťa následne okradne. Buď na pozore pred VYKLOPKÁVAČOM!



BLOKOVAČ

Zablokuje schodisko alebo eskalátor, aby sa vytvorila tlačienica. Zatiaľ, čo každý pozerá dopredu, aby zistil, čo sa stalo, jeho komplici ťa okradnú zozadu. Buď na pozore pred BLOKOVAČOM!



STRKAČ

Úmyselne do teba narazí v dave alebo bude do teba sácať so svojím komplicom. Zatiaľ, čo si zaskočený, on alebo jeho komplici ťa okradnú. Buď na pozore pred STRKAČOM!



„TURISTA“

Ukáže ti mapu a spýta sa na cestu. Kým sa mu ty pokúšaš pomôcť a vezmeš si do rúk jeho mapu, okradnú ťa vreckoví zloději. Buď na pozore pred „TURISTOM“!



ROZDÁVAČ

Priateľsky ťa pozdraví, objíma a podá ti napr. kvetinu. Zatiaľ, čo si v rozpakoch, zmizne ti peňaženka. Buď na pozore pred ROZDÁVAČOM!



NEŠIKA

„Náhodou“ ťa obleje alebo zašpiní. Zatiaľ, čo sa v zmatku snaží očistiť tvoje oblečenie, zmiznú ti peniaze z vrecka. Buď na pozore pred NEŠIKOM!



MANAŽÉR
ŽELEZNIČNEJ
INFRAŠTRUKTÚRY

