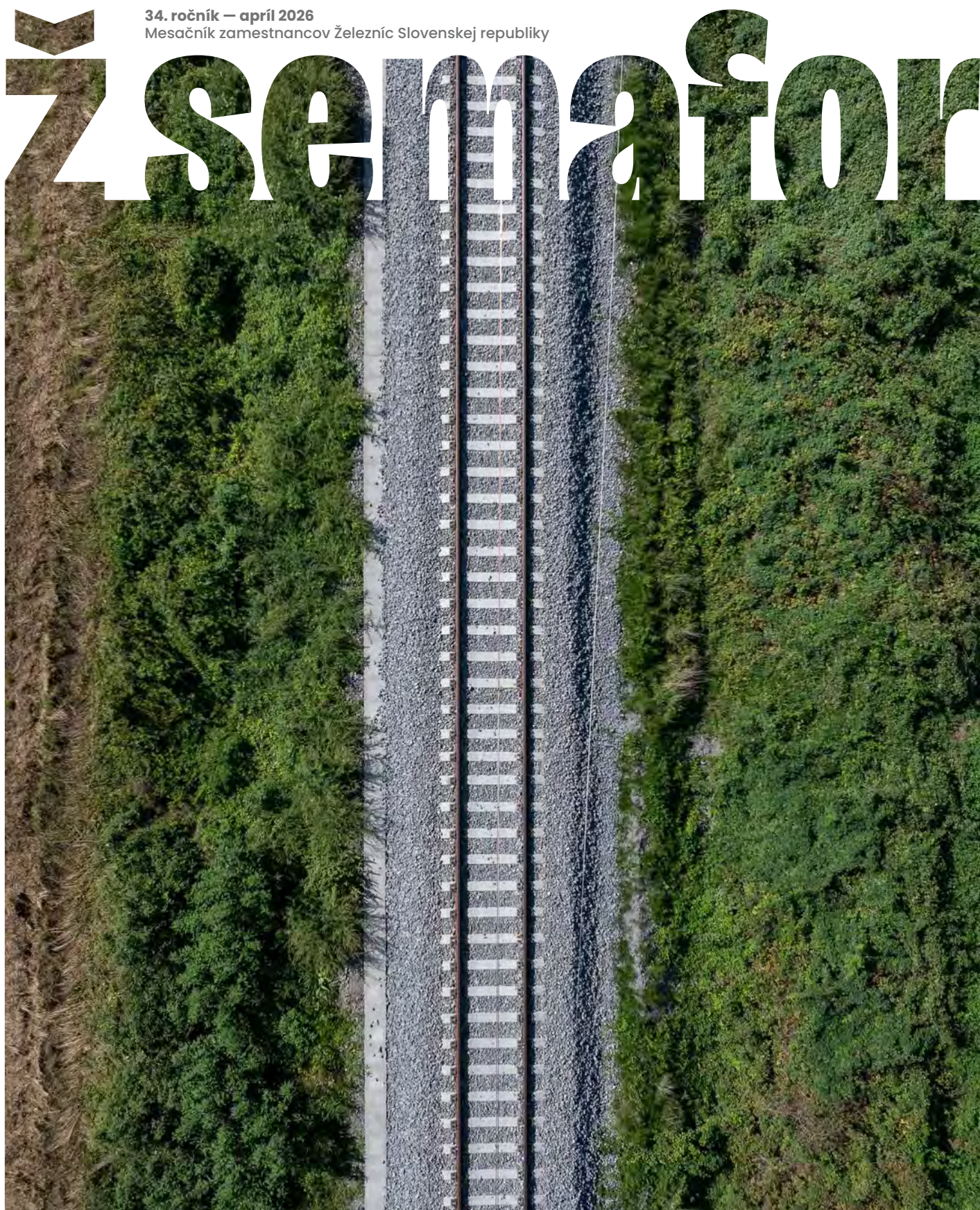


34. ročník — apríl 2026  
Mesačník zamestnancov Železníc Slovenskej republiky

# ŽSemašfor



Šéfredaktorka

Lucia Lizáková

T: 920/7801

E: lizakova.lucia@zsr.sk

Redakcia

Denis Dymo — dymo.denis@zsr.sk

Grafická úprava

Beáta Balga — balga.beata@zsr.sk

Interný časopis Železničný Semafor

Vydáva GR ŽSR, Odbor komunikácie a marketingu, riaditeľka: Petra Lániková

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

Tlač a distribúcia: ZimPress, spol. s r. o., Squarebizz — Hala C, 7470, 841 07 Bratislava — DNV

NA OBÁLKE: Pohľad na železničnú infraštruktúru z vtáčej perspektívy

TITULNÁ FOTOGRAFIA: ŽSR





# Darujte 2 % z dane a pomôžte

Neinvestičný fond SOLIDARITA zamestnancov železníc aj tento rok organizuje zbierku 2 % zo zaplatenej dane za rok 2025. Výťažok je určený na pomoc železničiarom a ich rodinám v náročných životných situáciách, najmä pri pracovných úrazoch, živelných pohromách či iných ťažkostiach spojených s ich povoláním.

Novinkou je možnosť prerozdeliť až 6 % z dane, napríklad medzi rodičov dôchodcov a neziskovú organizáciu. Zapojenie je jednoduché a nestojí vás nič navyše.

Ak nemáte čas na vybavovanie, fond to urobí za vás. Stačí poslať podpísané „Vyhlásenie“ spolu s „Potvrdením o zaplatení dane“ na adresu SOLIDARITA zamestnancov ŽSR, Klemensova 8, 813 61 Bratislava najneskôr do 28. apríla 2026.

Aj malé gesto môže mať veľký význam.

## Obsah

- 3 Darujte 2 % z dane a pomôžte
- 4 Generálny riaditeľ ŽSR vystúpil na Fóre koľajovej dopravy v Bratislave
- 6 Rýchlejšie spojenie s Bratislavou poteší cestujúcich
- 7 Železničné stanice Levice a Veľké Kozmálovce slúžia cestujúcim
- 8 Na železničných priecestiach rozhodujú sekundy
- 10 Vývoj bezpečnosti železničnej infraštruktúry ŽSR v roku 2025
- 12 130 rokov železnice v Prievidzi
- 14 Viete, ako sa správať pri náleze podozrivého predmetu?
- 15 Kniha o tatranských úzkokoľajkách uvedená do života
- 16 Práca na železnici si vyžaduje zodpovednosť a disciplínu
- 18 Kybernetická bezpečnosť sa začína u vás. Ako funguje sociálne inžinierstvo?
- 20 Oznamy



## DAROVANIE KRVI V BUDOVE GR ŽSR

Dňa 18. marca 2026 sa v budove Generálneho riaditeľstva ŽSR v Bratislave uskutočnil mobilný odber krvi. Do darovania sa zapojilo 18 záujemcov, z ktorých 12 napokon krv darovalo. Celkovo sa podarilo odobrať 5,5 litra krvi, ktorá pomôže zachraňovať ľudské životy. Poďakovanie patrí všetkým darcom, ktorí sa rozhodli prispieť k tejto ušľachtilej iniciatíve.



## ĎALŠÍ POSUN NA ZÁHORÍ

Jedna traťová koľaj je už zrekonštruovaná, osadené sú trakčné stožiare aj protihlukové steny. Výrazný pokrok vidno aj na zastávke Devínske jazero, kde je jedno nástupište takmer dokončené. Súčasťou projektu je aj nový bezbariérový nadchod pre chodcov so schodami a s výťahmi, ktorý zlepší prístup na nástupištia a zvýši komfort cestujúcich. Paralelne pokračuje výstavba cestného nadjazdu. Jeho hlavná konštrukcia je už hotová, aktuálne prebiehajú práce na mostovke, násypoch, oporných múroch a stabilizácii svahov. Modernizácia tohto úseku prinesie vyššiu bezpečnosť, lepšiu dostupnosť zastávky a plynulejšie prepojenie cestnej a železničnej dopravy.

# Generálny riaditeľ ŽSR vystúpil na Fóre koľajovej dopravy v Bratislave

V hoteli DoubleTree by Hilton v Bratislave sa v dňoch 17. – 18. marca konala medzinárodná konferencia Fórum koľajovej dopravy, ktorá patrí medzi kľúčové odborné podujatia v oblasti železničnej a mestskej koľajovej dopravy na Slovensku. Každoročne prináša priestor na prezentáciu nových trendov, stratégií a inovácií, ako aj na odbornú diskusiu o budúcnosti sektora v kontexte Slovenska a Európskej únie.

AUTOR: Denis Dymo, SNÍMKY: Peter Frolo

**BRATISLAVA** — Koľajová doprava dnes zohráva čoraz významnejšiu úlohu v rozvoji udržateľnej mobility, pre jej rýchlosť a bezpečnosť, zároveň je aj kapacitná a environmentálne šetrná. Aj preto sa dostáva do centra pozornosti európskych aj národných politik, ktoré podporujú jej ďalší rozvoj a modernizáciu.

Úvodná panelová diskusia bola venovaná rozvoju železničnej dopravy na Slovensku, jej stratégii a financovaniu. Zúčastnili sa na nej Denisa Žiláková, štátna tajomníčka Ministerstva dopravy SR, Peter Stano, vedúci Zastúpenia Európskej komisie na Slovensku, Giorgio Travaini, výkonný riaditeľ Europe's Rail Joint Undertaking (ERJU), Ján Blcháč, poslanec NR SR a primátor mesta Liptovský Mikuláš a Zbyněk

Hořelica, generálny riaditeľ Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI).

Denisa Žiláková vo svojom vystúpení vyzdvihla význam financovania z európskych zdrojov. Z fondov Európskej únie (EÚ) sa realizovalo alebo sa realizuje rekonštrukcia 388 kilometrov železničných tratí v hodnote takmer 2 miliardy eur, pričom v príprave sú ďalšie projekty za viac ako 1,6 miliardy eur.

V diskusii zameranej na modernizáciu infraštruktúry a integráciu verejnej dopravy vystúpil aj generálny riaditeľ Železníc Slovenskej republiky (ŽSR) Miroslav Garaj. Uviedol, že ŽSR majú schválenú stratégiu, ktorá v základných rysoch kopíruje cieľové smerovanie európskej železničnej

infraštruktúry. Zároveň zdôraznil, že tempo realizácie projektov bude závisieť od rozpočtov členských štátov aj dostupnosti európskych fondov.

Ako kľúčové označil pokračovanie všetkých projektov na sieti TEN-T bez ich prerušovania, pričom poukázal na viaceré rozpracované úseky vrátane projektov Vydrník – Markušovce či Devínska Nová Ves – Kúty – štátna hranica s Českou republikou.

V súvislosti s uzlom Bratislava potvrdil, že projekt má ukončený proces EIA vetvy Západ a Východ a ŽSR vidia zmysel v pokračovaní projektovej prípravy aj realizácie. Za reálne do roku 2035 označil, napríklad, zdvojkolajnenie úseku Bratislava-Nové Mesto – Bratislava hlavná stanica, obnovu Červeného mosta ako úzkeho miesta či ďalšie zdvojkolajnenie trate smerom na Marchegg.

V oblasti technológií upozornil na časový sklz Slovenska pri implementácii systému GSM-R, ktorý má byť postupne nahradený novým štandardom FR-MCS v kombinácii so systémom ETCS. Zdôraznil, že pri všetkých projektoch diaľkového riadenia a zvyšovania

bezpečnosti budú ŽSR implementovať moderné komunikačné systémy.

Garaj sa vyjadril aj k potrebe zvyšovania konkurencie pri dodávateľoch. Zároveň však upozornil, že všetky nové riešenia musia spĺňať požiadavky na kompatibilitu, funkčnosť a efektívnosť z pohľadu prevádzky aj údržby.

Na záver prvého dňa konferencie bolo vyhlásené aj prestížne ocenenie Osobnosť železničnej a mestskej koľajovej dopravy za rok 2025, ktoré každoročne upozorňuje na významné osobnosti prispievajúce k rozvoju sektora. Ocenenie si tento rok prevzal Ing. Slavomír Podmanický.

Fórum koľajovej dopravy aj tento rok potvrdilo svoju pozíciu významnej platformy pre odborný dialóg, výmenu skúseností a prezentáciu vízií ďalšieho smerovania železničnej a mestskej koľajovej dopravy. Diskusie ukázali, že rozvoj infraštruktúry, implementácia moderných technológií a efektívne využívanie dostupných zdrojov budú kľúčové pre konkurencieschopnú a udržateľnú dopravu na Slovensku aj v rámci Európskej únie.



### ZOHOR MÁ NOVÉ NÁSTUPIŠTE

V Zohore od 25. marca slúži cestujúcim nové nástupište. Ide o jednu z prvých dokončených častí modernizácie trate medzi Devínskou Novou Vsou a českou hranicou. Nástupište je bezbariérové, má bezpečné hrany, prístrešok a je pripravené na moderný informačný systém. Práce v stanici pokračujú, budujú sa podchod, výťah aj ďalšia infraštruktúra.



### NAD ŽELEZNIČNOU TRATŤOU VZNIKÁ NOVÝ NADJAZD

Pri Stupave pokračuje výstavba nového nadjazdu nad železničnou traťou v úseku medzi Devínskou Novou Vsou a Zohorom. Mostná konštrukcia je už v pokročilom štádiu, dokončené sú opory aj nosná časť, vybudované sú oporné múry a prebieha tvarovanie a zhutňovanie cestného telesa na oboch stranách. Chýbajú ešte posledné vrstvy vozovky, zábradlia, bezpečnostné prvky a napojenie na existujúcu regionálnu cestu. Nový most prinesie mimoúrovňové križovanie cesty III/1106 so železničnou, čím sa odstráni rizikový kolízny bod. Výsledkom bude bezpečnejšia a plynulejšia doprava bez zdržaní spôsobených čakaním na vlaky, čo je kľúčové najmä na modernizovanej trati s vyššou rýchlosťou a intenzitou vlakov.



# Rýchlejšie spojenie s Bratislavou poteší cestujúcich

Železnice Slovenskej republiky oznámili v marci pozitívnu zmenu v grafikone vlakovej dopravy pre obyvateľov Záhoria, ktorá platí od pondelka 23. marca 2026. Úpravy sa dotkli 15 vlakov regionálnej osobnej dopravy a cestujúcej verejnosti prinášajú rýchlejšie a pohodlnejšie spojenie medzi Kútmi a Bratislavou.

AUTOR: (red), SNÍMKA: ŽSR

**KÚTY** — Táto zmena predstavuje výrazne pozitívnu správu pre obyvateľov Záhoria, dochádzajúcich aj študentov, ktorí denne cestujú za prácou či školou. Vďaka úpravám 10 vlakov v smere Kúty – Bratislava jazdí približne o 20 minút rýchlejšie, čo v praxi znamená úsporu času každý deň a komfortnejšie cestovanie. Úprava časových polôh sa zároveň dotkla aj 5 vlakov v opačnom smere Bratislava – Kúty.

Positívna zmena je výsledkom úpravy technologického postupu prác, ktorá v tejto fáze modernizácie umožnila dočasne zaviesť dvojkolajnú prevádzku v úseku trate Devínska Nová Ves – Zohor, čo významne prispelo k zrýchleniu dopravy.

Tento krok nadväzuje na dokončenie väčšej časti prác na jednej z traťových koľají a presun stavebných aktivít na druhú. Počas presunu technológií, úprav kabeláže a riadiacich systémov vznikol priestor optimalizovať postup tak, aby bola trať dočasne využívaná v plnom rozsahu. Toto rozhodnutie zohľadňuje aj vysokú vyťaženosť trate osobnou aj nákladnou dopravou.

Modernizácia pritom pokračuje aj naďalej bez prerušenia. V období od 23. marca do 20. mája budú práce prebiehať najmä mimo hlavných traťových koľají, napríklad na výstavbe cestných nadjazdov pri Devínskom jazere, na ceste medzi Stupavou a Vysokou pri Morave a v železničnej stanici Zohor.

Súčasne pokračujú technologické a softvérové práce, ako aj presuny špecializovaných mechanizmov na nové pozície.

Súčasťou zmien je aj sprevádzkovanie nového ostrovného nástupištia v Zohore, ktoré prispeje k vyššiemu komfortu a bezpečnosti cestujúcich a dôležité je, že modernizácia trate aktuálne napreduje podľa harmonogramu.

Dotknuté vlaky sú: 2002, 2020, 2022, 2024, 2028, 2005, 2029, 2013, 2015, 2017, 2021, 2025, 2029, 2031, 2033.

Cestujúcu verejnosť prosíme, aby si pred cestou skontrolovala aktuálne cestovné poriadky na webovej stránke alebo v mobilnej aplikácii ZSSK.

# Železničné stanice Levice a Veľké Kozmálovce slúžia cestujúcim

Po roku intenzívnych prác bola v ŽST Levice a ŽST Veľké Kozmálovce úspešne dokončená rozsiahla modernizácia železničnej infraštruktúry. Projekt realizovalo Združenie „SKANSKA – ŽST Levice, ŽST Veľké Kozmálovce“ na základe zmluvy o dielo s celkovou hodnotou 40 059 677,06 eura bez DPH, financovanej z Plánu obnovy a odolnosti Slovenskej republiky.

AUTOR: Lucia Lizáková

**LEVICE/VEĽKÉ KOZMÁLOVCE** – Modernizácia priniesla obnovu výhybiek, staničných zabezpečovacích zariadení, diaľkové ovládanie a ďalšie kľúčové prvky železničnej infraštruktúry. Výsledkom je zvýšená bezpečnosť a spoľahlivosť železničnej prevádzky, ako aj komfort a bezpečnosť pre cestujúcu verejnosť.

Projekt sa realizoval v dvoch častiach – Stavba A a Stavba B, pričom každá sa sústredila na konkrétne úseky a technologické celky železničnej infraštruktúry.

## **Stavba A: Modernizácia ŽST Levice**

V ŽST Levice prebehla komplexná rekonštrukcia s cieľom zvýšiť bezpečnosť, spoľahlivosť a komfort prevádzky. Modernizácia zahŕňala obnovu výhybiek so zvýšenou únosnosťou železničného spodku a vybudovanie elektrického ohrevu výhybiek, ktorý zabezpečuje bezproblémovú prevádzku aj počas zimy.

Súčasťou rekonštrukcie bolo aj modernizované trakčné vedenie a vonkajšie osvetlenie. Elektroinštalácie v priestoroch dotknutých rekonštrukciou zabezpečovacieho zariadenia boli upravené podľa súčasných štandardov. Vybudované boli nové staničné zabezpečovacie zariadenie, nové priecestné konštrukcie s moderným vizuálnym informačným systémom HAVIS, elektronické zabezpečovacie zariadenie pre vyššiu bezpečnosť prevádzky a elektrický zabezpečovací systém (EZS), ktorý

chráni objekty pred neoprávneným vniknutím. Úpravy transformovne zároveň zabezpečili dostatočné napájanie pre nové zariadenia.

## **Stavba B: Modernizácia ŽST Veľké Kozmálovce a traťových úsekov**

V ŽST Veľké Kozmálovce prebehla rekonštrukcia staničného a traťového zabezpečovacieho zariadenia 3. kategórie vrátane priecestných. Projekt zahŕňal obnovu železničného zvršku a spodku vrátane koľají a výhybiek, čím sa zvýšila spoľahlivosť a odolnosť trate.

Pre cestujúcich bolo vybudované nové ostrovné nástupište s výškou nástupnej hrany 550 mm, ktoré zaručuje bezpečný a pohodlný nástup do vlakov. Modernizácia sa dotkla aj trakčného vedenia, výpravnej budovy, vonkajšieho osvetlenia stanice a zastávok Tlmače a Hronské Kláčany, ako aj transformačnej stanice zabezpečujúcej spoľahlivé napájanie všetkých zariadení.

Realizované práce umožnili dosiahnuť normové parametre trate, odstránili nevyhovujúci stav železničného zvršku a spodku, a tým zefektívnilu údržbu a znížili prevádzkové náklady.

Stavba A bola uvedená do predčasného užívania 12. septembra 2025 a Stavba B 9. decembra 2025. Celý projekt bol oficiálne ukončený 30. decembra 2025.



# Na železničných priecestiach rozhodujú sekundy

Železničné priecestia patria dlhodobo medzi najrizikovejšie miesta konfliktu cestnej a železničnej dopravy. Napriek technickému pokroku a neustálej osvete zostáva rozhodujúcim faktorom ľudské správanie. Štatistiky sú pritom neúprosné – viac ako 99,5 % nehôd na priecestiach spôsobujú samotní vodiči.

AUTOR: Denis Dymo, SNÍMKY: Beáta Balga

**BRATISLAVA**— Aj preto sa Policajný zbor SR každoročne zapája do medzinárodnej akcie RAILPOL „Týždeň prevencie na železnici“, ktorej cieľom je zvýšiť bezpečnosť a upozorniť verejnosť na najčastejšie rizikové situácie. Kontroly na priecestiach, dohľad nad dodržiavaním pravidiel či preventívne kampane jasne ukazujú, že prevencia má v tejto oblasti zásadný význam.



Základné pravidlo na priecestí je jednoduché, no často podceňované – **vlak má vždy prednosť**. Na rozdiel od automobilu nedokáže zastaviť na krátkej vzdialenosti. Jeho brzdná dráha môže presiahnuť aj jeden kilometer a hmotnosť dosahuje stovky až tisíce ton. Rušňovodič preto v mnohých prípadoch nemá možnosť zrážke zabrániť.

Železničné priecestia sa delia na aktívne (so zabezpečovacím zariadením) a pasívne (označené len dopravnými značkami). Práve na pasívnych priecestiach je bezpečnosť úplne závislá od zodpovednosti účastníkov cestnej premávky.

### **Ako fungujú priecestia?**

Moderné priecestné zabezpečovacie zariadenia sú vo väčšine prípadov automatické a aktivujú sa príchodom vlaku už niekoľko stoviek metrov pred priecestím. Výstraha je nastavená tak, aby aj pomalé alebo dlhé vozidlá mali dostatok času bezpečne priecestie opustiť. To však neznamená, že vodiči môžu riskovať. Naopak, ignorovanie výstrahy alebo snaha „stihnúť to ešte pred vlakom“ patrí medzi najčastejšie príčiny tragických nehôd.

Základom bezpečnosti je maximálna opatrnosť. Vodiči by mali pred priecestím vždy znížiť rýchlosť, sledovať situáciu a presvedčiť sa, že môžu bezpečne pokračovať. Dôležité je aj dodržiavanie rýchlosti. V úseku 50 metrov pred priecestím a pri jeho prechádzaní je maximálna povolená rýchlosť 30 km/h, resp. 50 km/h pri blikajúcom bielom svetle. Ak signalizácia nefunguje, treba automaticky počítať s možnou

poruchou a pristupovať k priecestiu s ešte väčšou obozretnosťou.

Osobitne kritická je situácia, keď vozidlo uviazne na priecestí medzi spustenými závorami. V takom prípade je nevyhnutné bez váhania **preraziť závoru**, ak je vozidlo schopné jazdy, prípadne opustiť vozidlo – prioritou je vždy záchrana života, nie majetku.

### **Čo robiť v prípade mimoriadnej udalosti?**

Pri nehode alebo uviaznutí vozidla je kľúčové okamžite volať tiesňovú linku 112 a nahlásiť identifikačné číslo priecestia. Dôležité je tiež čo najpresnejšie opísať situáciu a upozorniť na možné ohrozenie vlakovej dopravy.

Ak to situácia umožňuje, treba sa pokúsiť varovať rušňovodiča, napríklad viditeľným signalizovaním smerom k prichádzajúcemu vlaku, vždy však s dôrazom na vlastnú bezpečnosť.

Železnice Slovenskej republiky dlhodobo investujú do modernizácie priecestí, znižovania ich počtu budovaním mimoúrovňových križovaní a realizácie preventívnych kampaní. Napriek tomu zostáva rozhodujúci faktor človek. Rastúca intenzita cestnej dopravy, rozptyľovanie vodičov mobilnými telefónmi či neustály časový tlak spôsobujú pokles pozornosti. Práve niekoľko sekúnd čakania pred priecestím však môže rozhodnúť o živote.

Železničné priecestia sú bezpečné len vtedy, keď sa dodržiavajú pravidlá. Každé ich porušenie môže mať fatálne následky.

# Vývoj bezpečnosti železničnej infraštruktúry ŽSR v roku 2025

Rok 2025 priniesol v oblasti bezpečnosti železničnej dopravy viacero významných trendov, ktoré je potrebné hodnotiť v širšom kontexte legislatívnych zmien aj dlhodobého vývoja prevádzky. Vyplýva to zo Správy o stave bezpečnosti železničnej dopravy, bezpečnosti a ochrane zdravia pri práci, ochrany pred požiarmi a ochrany životného prostredia v sieti ŽSR za rok 2025, ktorú každoročne predkladá Odbor inšpekcie GR ŽSR.

AUTOR: Denis Dymo

**BRATISLAVA** – Celkovo bolo v roku 2025 zaevidovaných 493 sledovaných udalostí, čo predstavuje mierny nárast oproti roku 2024, keď ich bolo 482. Z celkového počtu udalostí tvorili najväčšiu skupinu nehody, ktorých bolo 270 (v roku 2024: 295). Z toho 98 bolo klasifikovaných ako vážne nehody, 48 ako menšie nehody a 124 ako incidenty. Okrem toho bolo zaznamenaných 124 prevádzkových porúch (112 v roku 2024) a 99 ostatných udalostí (75 v roku 2024).

Predbežná výška škôd dosiahla celkovo 9 594 813 eur, pričom škody na zariadeniach a koľajových vozidlách ŽSR predstavovali 2 107 884 eur. Je však potrebné zdôrazniť, že ide o odhady stanovené odborné spôsobilými osobami priamo na mieste udalosti alebo pri komisionálnych prehliadkach. Konečné vyčíslenie škôd býva často odlišné a realizuje sa až po uzatvorení jednotlivých prípadov.

## Zodpovednosť a vývoj z pohľadu ŽSR

Pri udalostiach spôsobených z viny ŽSR došlo medziročne k miernemu nárastu. Počet nehôd (vrátane vážnych, menších a incidentov) vzrástol zo 104,8 na 108. Výraznejší nárast bol zaznamenaný pri prevádzkových poruchách (zo 65,7 na 78,5), zatiaľ čo počet ostatných udalostí zostal na úrovni 33.

Najtragickejšou udalosťou bola vážna nehoda kategórie A5 zo dňa 1. decembra 2025 medzi dopravňou Lučivná

a železničnou stanicou Štrba. Počas jazdy vlaku Ex 608 ZSSK došlo za nepriaznivých poveternostných podmienok k zrážke vlaku so zamestnancom ŽSR – kontrolórom tratí, ktorý utrpel smrteľné zranenia. Okolnosti nehody zostali bližšie nezistené.

Zároveň je potrebné pripomenúť, že zodpovednosť za udalosti sa vyjadruje percentuálne. V niektorých prípadoch tak uvedené čísla nemusia predstavovať presný počet udalostí, ale ich vážený podiel.

## Pracovná úrazovosť

V oblasti bezpečnosti práce bol zaznamenaný pozitívny vývoj. V roku 2025 evidovali ŽSR 49 registrovaných pracovných úrazov, čo je o 7 menej ako v roku 2024 (a o 6 viac ako v roku 2023). Z tohto počtu boli 2 prípady klasifikované ako závažné – jeden smrteľný úraz a jeden s ťažkou ujmom na zdraví. V prepočte na 1 000 zamestnancov došlo k poklesu pracovnej úrazovosti o 12,6 %, čo poukazuje na zlepšenie preventívnych opatrení aj bezpečnostnej kultúry.

## Požiare v objektoch ŽSR

Výrazné zlepšenie sa zaznamenalo aj v oblasti požiarnej ochrany. V roku 2025 bolo evidovaných 73 vlastných požiarov, čo predstavuje pokles o 19 prípadov oproti roku 2024. Len v 6 prípadoch vznikla priama škoda na majetku,

a to vo výške 8 425 eur, čo je o 57 458 eur menej než v predchádzajúcom roku. Ide zároveň o najnižšiu škodu za posledných päť rokov. Tento priaznivý vývoj súvisí najmä s nižšími škodami zariadení v prevádzke pri požiaroch.

## Požiare: 73x

Škody pri požiaroch: 8 425 €

### Nehody na priecestiach

Osobitnú pozornosť si dlhodobo vyžadujú nehody na železničných priecestiach. V roku 2025 bolo zaznamenaných 20 nehôd kategórie A3/B3, čo je o 7 menej ako v roku 2024. Vo všetkých prípadoch bola zodpovednosť pripísaná užívateľom priecestí – vodičom alebo chodcom.

Z toho:

- 7 nehôd sa stalo na pasívnych priecestiach,
- 13 na aktívnych priecestiach.

Pri týchto nehodách zahynuli 4 osoby (o 9 menej ako v roku 2024) a ťažko zranených bolo 9 osôb (pokles o 4 osoby). Pre komplexné hodnotenie je však potrebné zohľadniť aj tzv. ostatné udalosti kategórie OU3, ktorých bolo 29. Takto kategorizované zrážky koľajových vozidiel s užívateľmi železničných priecestí síce nevedli k zraneniam a škoda nepresiahla 20 000 eur, no poukazujú na pretrvávajúce riziká správania účastníkov cestnej premávky.

## Bezpečnosť na priecestiach

Počet nehôd: 20

V 100 % prípadov boli na vine používateľia priecestí



Zahynuli 4 osoby

13 nehôd na aktívnych priecestiach

7 nehôd na pasívnych priecestiach

### Vplyv legislatívnych zmien

Významným faktorom ovplyvňujúcim štatistiky je novelizácia predpisu ŽSR Z 17 „Nehody a mimoriadne udalosti“, účinná od 1. januára 2025. Tá reagovala na zmenu trestného zákona, ktorá zvýšila hranicu tzv. väčšej škody z 2 660 eur na 20 000 eur.

Táto zmena má zásadný dosah na kategorizáciu udalostí. V praxi viedla k zníženiu počtu menších nehôd a, naopak, k nárastu počtu ostatných udalostí, čo je potrebné zohľadniť pri medzročnom porovnávaní údajov.

## Počet nehôd: 270

98 vážnych nehôd

48 menších nehôd

124 incidentov

Rok 2025 možno z hľadiska bezpečnosti na železničnej infraštruktúre ŽSR hodnotiť ako stabilný, s pozitívnymi trendmi najmä v oblasti pracovnej úrazovosti a požiarovosti. Na druhej strane pretrváva potreba zvýšenej pozornosti pri prevádzkových poruchách a najmä pri nehodách na železničných priecestiach, kde rozhodujúci faktor naďalej predstavuje ľudské správanie.

Pri hodnotení vývoja je zároveň nevyhnutné brať do úvahy legislatívne zmeny, ktoré výrazne ovplyvňujú štatistické ukazovatele a ich interpretáciu.



# 130 rokov železnice v Prievidzi

V apríli 2026 si pripomíname významné jubileum 130 rokov od príchodu prvého parného vlaku do Prievidze. Táto udalosť znamenala zásadný míľnik v hospodárskom aj spoločenskom rozvoji horného Ponitria a zaradila región medzi oblasti napojené na modernú dopravnú sieť vtedajšieho Rakúsko-Uhorska.

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

**BRATISLAVA** – Železničná doprava sa v Európe začala prudko rozvíjať už od 30. rokov 19. storočia. Kým v Anglicku sa železnice rozšírili pomerne rýchlo, na území dnešného Slovenska bol ich nástup o niečo pomalší. Postupne však vznikali nové trate, ktoré prepájali významné hospodárske centrá. Jednou z nich bola aj trať vedúca z Veľkých Bielic cez Prievidzu až do Nitrianskeho Pravna.

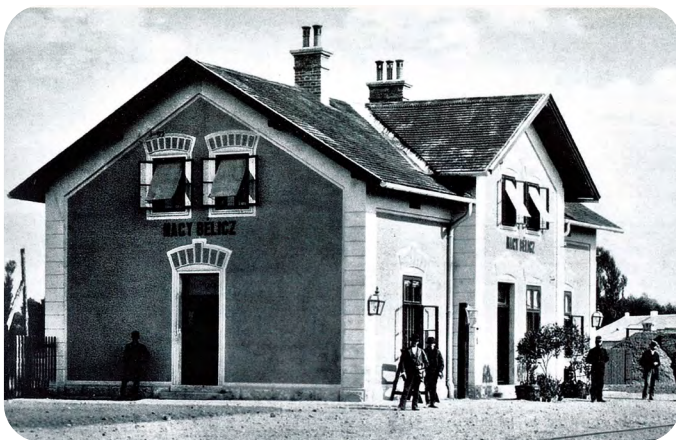
Kľúčovým dátumom sa stal 18. apríl 1896, keď bola uvedená do prevádzky miestna železnica Veľké Bielice – Prievidza. Príchod prvého parného vlaku do Prievidze znamenal pre región zásadnú zmenu. Umožnil rýchlejší presun osôb aj tovaru, podporil obchod a priemysel a otvoril nové možnosti pre rozvoj baníctva i remesiel.

Prevádzka na trati bola spočiatku skromná, jazdil len jeden pár vlakov denne. Postupne však doprava rástla. Už začiatkom 20. storočia premávali na trati tri páry osobných vlakov denne, čo výrazne zlepšilo dostupnosť regiónu. Železnica sa stala neoddeliteľnou súčasťou každodenného života obyvateľov.

Zaujímavosťou je aj vývoj staníc a zastávok na tejto trati. Pôvodné stanice mali jednoduché koľajové usporiadanie a boli budované podľa štandardov MÁV (Maďarských štátnych železníc). Napriek tomu plnili dôležitú úlohu pri manipulácii s tovarom, nechýbali rampy, sklady či koľaje určené na nakládku dobytká a uhlia.

Železnica zároveň prispela k integrácii horného Ponitria s Budapešťou a ďalšími časťami monarchie. Región, ktorý bol dovtedy skôr periférny, získal nové ekonomické impulzy a stal sa atraktívnejším na podnikanie aj život.

Dnes, po 130 rokoch, zostáva železnica dôležitým dopravným prvkom regiónu, hoci jej význam a podoba sa v priebehu času menili. Výročie príchodu prvého parného vlaku do Prievidze je príležitosťou nielen na spomienku, ale aj na zamyslenie sa nad budúcnosťou železničnej dopravy v tomto regióne.



# Viete, ako sa správať pri náleze podozrivého predmetu?



Opatrnosť a všímavosť zohrávajú kľúčovú úlohu pri ochrane zdravia a života v krízových situáciách. Aj na prvý pohľad nenápadný predmet môže predstavovať vážne riziko, preto je dôležité nepodceňovať varovné signály a konať s rozvahou.

AUTOR: (red)

**BRATISLAVA** — Podozrivý predmet je vec, ktorej pôvod, umiestnenie, vzhľad alebo majiteľ nie sú známe alebo vyvolávajú pochybnosti. Môže ísť o predmet, pri ktorom existuje podozrenie, že obsahuje nebezpečný materiál, napríklad nástražný výbušný systém. Za podozrivé sa považujú aj zásielky s neobvyklými znakmi, ako sú nesprávne údaje, zvláštny tvar či zápach. Takéto predmety môžu predstavovať vážne riziko pre zdravie a život. Preto je dôležité s nimi nemanipulovať a okamžite informovať príslušné zložky.

Každý zamestnanec ŽSR, dopravcov, ale aj iných zamestnávateľov, s ktorými majú ŽSR uzatvorenú dohodu o spoločnom pracovisku, nahlási výskyt nájdeného predmetu hneď výpravcovi alebo nadriadenému zamestnancovi, koordináčnemu stredisku IZS na linke 112 a kontrolnému dispečerovi.

Ústredný dispečer po prevzatí hlásenia od kontrolného dispečera posunie informáciu o udalosti riaditeľovi Odboru bezpečnosti a krízového riadenia, riaditeľovi Odboru komunikácie a marketingu a následne aj Odboru Krízového riadenia MD SR a ÚVH MD SR. Podľa závažnosti tieto zistenia komunikujú aj Sekcii KR MV SR, ktoré zabezpečí ústredný dispečer alebo riaditeľ odboru Krízového riadenia a ochrany.

## Čo nerobiť pri nájdení podozrivého predmetu:

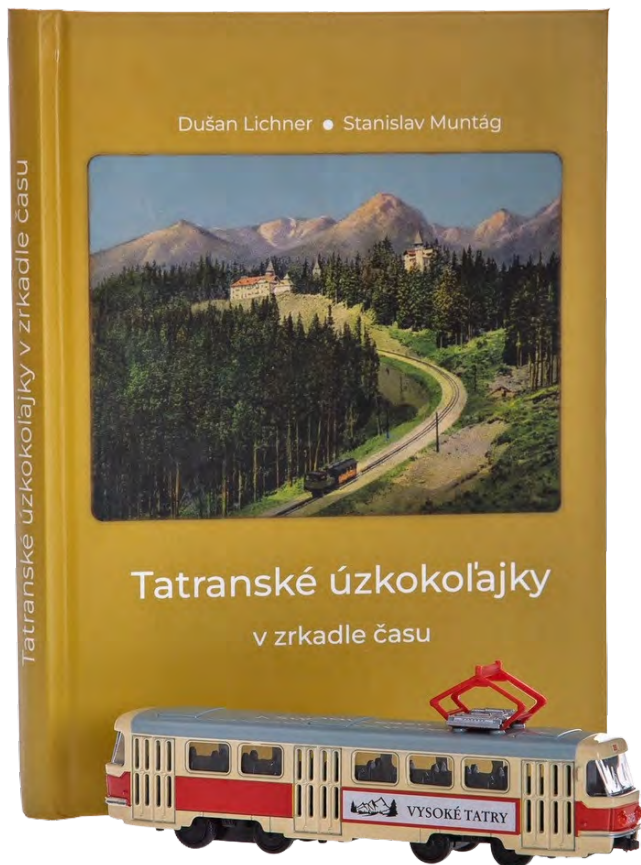
- netriasť zásielkou ani nemanipulovať s jej obsahom,

- neutierať ani nezametať podozrivý materiál (aby sa nerozvíril),
- nevstupovať do kontaminovaného priestoru a nepúšťať tam iné neoprávnené osoby,
- nepoužívať dezinfekčné prostriedky (najmä nie do očí).

## Čo robiť pri nájdení podozrivého predmetu:

- opatrne vložiť materiál do plastového vrečka/obalu, aby obsah nevytiekol,
- pri rozsypaní zadržať dych a zakryť si dýchacie cesty hustou tkaninou (napr. látkou - uterákom, odevom, prípadne vreckovkou),
- vypnúť všetky ventilátory alebo klimatizačné jednotky v miestnosti, následne aj v celej budove,
- opustiť miestnosť, zavrieť ju a označiť varovaním „NEVSTUPOVAŤ alebo PODOZRIVÝ MATERIÁL“,
- umyť si ruky mydlom alebo saponátom a vlažnou vodou, čo najskôr sa osprchovať mydlom a vlažnou vodou a kontaminovaný odev odložiť do vreca a odovzdať oprávneným osobám,
- v prípade ťažkostí (pocit nevoľnosti, sťažené dýchanie) vyhľadať lekára.

Správnou reakciou a dodržiavaním základných bezpečnostných zásad môže každý z nás výrazne znížiť nebezpečenstvo a zabrániť šíreniu ohrozenia. Buďte obozretní a neriskujte.



## Kniha o tatranských úzkokolejkách uvedená do života

V priestoroch Žilinskej univerzity v Žiline bola v apríli slávnostne uvedená do života nová odborná publikácia „Tatranské úzkokolejky v zrkadle času“, ktorá mapuje vývoj dopravy vo Vysokých Tatrách od jej počiatkov až po súčasnosť.

AUTOR: Denis Dymo, Peter Szetei, SNÍMKY: edis.uniza, Peter Szetei

**ŽILINA** — V uplynulých aprílových dňoch sa vo vstupnej hale Žilinskej univerzity v Žiline uskutočnilo slávnostné privítanie a prezentácia novej knihy „Tatranské úzkokolejky v zrkadle času“ z pera autorov Dušana Lichnera a Stanislava Muntága. Podujatie pritiaholo odbornú aj laickú verejnosť so záujmom o históriu železničnej dopravy.

Knihu spoločne s autormi uviedol do života rektor Žilinskej univerzity Ján Čelko. Slávnostný akt bol následne doplnený besedou s autormi, počas ktorej priblížili proces vzniku publikácie, zaujímavosti z výskumu i menej známe fakty z dejín dopravy vo Vysokých Tatrách. Nechýbalo ani malé občerstvenie, ktoré vytvorilo priestor na neformálne diskusie účastníkov.

Publikácia ponúka ucelený pohľad na vývoj dopravy na území Vysokých Tatier. Zaoberá sa obdobím od výstavby Košicko-bohumínskej železnice cez vznik miestnych železníc pod Tatrami až po detailné spracovanie histórie i súčasnosti úzkokolejných železníc. Osobitnú pozornosť venuje tatranskej ozubnicovej železnici, električkám a pozemnej lanovke, ktoré dodnes tvoria neoddeliteľnú súčasť dopravného systému regiónu.

Nová kniha tak predstavuje významný príspevok k dokumentovaniu technického a dopravného dedičstva Slovenska a zároveň ponúka čitateľom pútavý pohľad na jedinečný železničný systém pod Tatrami.



# Práca na železnici si vyžaduje zodpovednosť a disciplínu

V rubrike *Jedeň deň* s predstavujeme zamestnancov, ktorí aktuálne pracujú na nedostatkových pozíciách v našej spoločnosti. Tentoraz sme sa rozprávali s Jozefom Huťkom, ktorý je dozorcom prevádzky v Banskej Bystrici. Dozviete sa, čo všetko jeho práca obsahuje, prečo je taká zodpovedná a aké vlastnosti by mal mať ten, kto by sa chcel na tejto pozícii uplatniť.

AUTOR: Lucia Lizáková, SNÍMKA: Beáta Balga

## **Môžete nám jednoducho vysvetliť, čo robí dozorca prevádzky?**

Dozorca prevádzky sleduje aktuálnu dopravnú situáciu vo svojej stanici, na príľahlých tratiach a staniciach vo svojom obvode a dohliada na riešenie vzniknutých mimoriadností. Je takou predĺženou rukou výpravcu a výpravca sa pri problémoch môže kedykoľvek obrátiť na dozorca, ktorý má prehľad a vie mu pomôcť

situáciu vyriešiť. Okrem toho sa zúčastňujem na príprave výluk, kontrolnej činnosti a poradách k príprave grafikonu.

## **Ako vyzerá váš bežný pracovný deň?**

Každý deň je iný, čo robí túto prácu zaujímavou. Ráno začínam prečítaním zvodky z predchádzajúceho dňa, kde sú zaznamenané mimoriadnosti a poruchy za

posledných 24 hodín. Následne si overujem detaily so stanicami, komunikujem s výpravcami, rušňovodičmi a ďalšími zložkami. Keď sa začne obdobie výluk, v dostatočnom predstihu komunikujem detaily k jednotlivým výlukám s príslušnými sekciami. A v pravidelných intervaloch sa venujem pripomienkovaniu návrhov k novému grafikonu vlakovej dopravy.

### **Aká je najväčšia zodpovednosť na tejto pozícii?**

Najväčšou zodpovednosťou je jednoznačne bezpečnosť železničnej prevádzky. Z pozície dozorca prevádzky sa pod tým rozumie hlavne príprava výlukových dokumentov či pomôcok k výkonu služby výpravcov a iných zamestnancov. K tomu je rovnako dôležitá aj kontrolná činnosť, pri ktorej dohľadám na dodržiavame predpisov a bezpečnosti.

### **S akými situáciami sa stretávate najčastejšie a ktoré sú najnáročnejšie?**

Najčastejšie sú to rôzne prevádzkové poruchy alebo menšie mimoriadnosti na tratiach. Vyžadujú si rýchle overenie informácií, koordináciu so stanicami a včasné riešenie, aby doprava pokračovala bezpečne a hladko. Náročnejšie sú, samozrejme, nehody. Našťastie som sa s takouto situáciou na tejto pozícii ešte nestretol.

### **Ako často máte pohotovosť a v čom sa líši od bežnej služby?**

Pohotovosť mám pravidelne raz za sedem týždňov. Na rozdiel od bežnej služby, keď som fyzicky prítomný na stanici, počas pohotovosti musím byť mimo pracovného času stále k dispozícii na telefóne. To znamená, že ak sa niečo stane medzi 14.00 hod. a 6.00 hod. ráno, musím okamžite reagovať, riešiť situácie a koordinovať postup s kolegami na staniaciach. Aj keď nejde o klasickú službu, vyžaduje si rovnako zodpovedný prístup a schopnosť rýchlo a pohotovo riešiť nečakané situácie, často bez možnosti byť priamo na mieste.

### **Aké vzdelanie alebo kvalifikácia sú potrebné?**

Predovšetkým prax na pozícii výpravcu, ideálne niekoľkoročná, v niekoľkých staniaciach, na rôznych typoch zariadení. Teda prax z prevádzky a stredoškolské odborné vzdelanie. Ja som po vysokej škole robil výpravcu sedem rokov na piatich staniaciach v našom obvode, čím som splnil odborné predpoklady na typovú pozíciu dozorca prevádzky.

### **Aké vlastnosti by mal mať dozorca prevádzky?**

Odbornosť, komplexný prehľad o dianí v železničnej prevádzke, profesionálny prístup k zamestnancom.

Dozorca prevádzky by mal mať rešpekt a zároveň dôveru zamestnancov, ktorí sa na neho môžu obrátiť v akejkolvek situácii. Dôležité je vedieť riešiť situácie nestranne, bez stresu a konštruktívne komunikovať s každým kolegom.

### **Ako zvládáte stresové situácie?**

Všetci, ktorí sme začínali ako výpravcovia, sme absolvovali psychotesty, ktoré nás preverujú na rôzne náročné situácie. Vďaka nim by sme mali vedieť s rozvahou zvládať kritické situácie, aj keď nastane mimoriadna udalosť. Aj na pozícii dozorca prevádzky je dôležité zachovať pokoj, rýchlo sa rozhodovať a vedieť pomôcť kolegom tak, aby celá prevádzka fungovala bezpečne bez obmedzení aj v tých najvypätejších chvíľach.

### **Čo vás na práci baví najviac?**

Na tejto práci ma baví jej dynamika. Každý deň je iný. Baví ma byť súčasťou procesov, kde mám možnosť prezentovať svoje pripomienky a na základe mojich skúseností z praxe môžem pozitívne ovplyvniť ich vývoj. Či ide o konštrukciu grafikonu vlakovej dopravy, výluky alebo plánované projekty.

### **Akú radu by ste dali niekomu, kto uvažuje o kariére v železničnej doprave?**

To je ťažké zhrnúť jednou radou. Práca na železnici si vyžaduje najmä zodpovednosť a disciplínu, no v neposlednom rade treba mať k tejto práci aj určitý vzťah. Zároveň je potrebné vedieť sa prispôsobiť nielen samotnému pracovníku, ale aj kolektívu, s ktorým človek spolupracuje.

### **Čo vám táto práca dáva, keď sa spätne obzriete?**

Keď sa spätne obzriem, táto práca mi dáva nové skúsenosti a schopnosť zvládať aj náročné situácie s rozvahou. Učí ma niesť zodpovednosť za moje rozhodnutia a pracovať pod tlakom bez zbytočného stresu.

Zároveň mi prináša pocit hrdosti, že som súčasťou systému, ktorý zabezpečuje bezpečnú a plynulú železničnú dopravu. Vážim si aj kolektív ľudí, s ktorými spolupracujem. Bez dobrej tímovej práce by to jednoducho nefungovalo.

Ako zástupca mladšej generácie zároveň vnímam túto prácu aj ako možnosť podieľať sa na pozitívnych zmenách. Chcel by som prispieť k modernizácii a zefektívneniu fungovania železníc na Slovensku, prinášať nové pohľady a inovácie, ktoré posunú našu železničnú dopravu dopredu a zatriaktívnia ju pre ďalšie generácie.



## Kybernetická bezpečnosť sa začína u vás

# Ako funguje sociálne inžinierstvo?

V čase, keď organizácie investujú do špičkových firewallov a antivírusových riešení, sa útočníci čoraz menej snažia prelomiť technické zabezpečenia. Namiesto toho sa sústreďujú na najslabší článok bezpečnosti – človeka. Sociálne inžinierstvo totiž nestojí na programovaní, ale na manipulácii s ľudskými emóciami, ako sú strach, zvedavosť či prirodzená ochota pomôcť.

AUTOR: Lucia Lizáková, SNÍMKY: freepik.com

**BRATISLAVA** - Moderné kybernetické hrozby majú často podobu bežných situácií, ktoré na prvý pohľad nepôsobia podozrivo. Práve v tom spočíva ich nebezpečenstvo.

### **Vishing alebo keď volá „falošný bankár“**

Podvodné telefonáty, známe ako vishing, dnes patria medzi najrozšírenejšie hrozby. Útočníci využívajú

technológiu spoofingu, vďaka ktorej sa na displeji vášho telefónu zobrazí dôveryhodné číslo, a to napríklad z banky či polície.

Typický scenár je jednoduchý. Dozviete sa, že váš účet bol napadnutý a je potrebné okamžite previesť peniaze na „bezpečný“ podúčet. Základná pravidlo je pritom jasné. **Banka od vás nikdy nebude žiadať**

**citlivé údaje ani realizáciu prevodov cez telefón.**

V prípade pochybností hovor ukončíte a kontaktujete oficiálnu infolinku, ktorú si sami vytočíte.

**Smishing alebo SMS správa, ktorá klame**

SMS podvody, tzv. smishing, cielia na vašu nepozornosť. Správy sa často tvária ako komunikácia od kuriérskych služieb, pošty alebo štátnych inštitúcií.

Aj v tomto prípade je scenár jednoduchý. Môže vám prísť SMS správa s informáciou o nedoručenom balíku a s výzvou na doplnenie údajov cez priložený odkaz. Ten však vedie na falošnú stránku, ktorej cieľom je získať vaše údaje.

**Najlepšou ochranou je neklikáť na odkazy v podozrivých SMS správach.** Dôveryhodné inštitúcie komunikujú cez oficiálne kanály alebo vlastné aplikácie.

**Baiting alebo pasca pre zvedavých**

Aj staršie metódy si stále držia svoju účinnosť. Jednou z nich je tzv. baiting, a teda zámerné „stratenie“ infikovaného USB kľúča na frekventovaných miestach, ako sú parkoviská firiem, kancelárie či kaviarne.

Kľúč môže niesť lákavý názov ako „*Odmeny 2026*“ alebo „*Prepúšťanie*“, čo, prirodzene, vzbudí zvedavosť. Po jeho vložení do počítača však môže dôjsť k infikovaniu škodlivého softvéru do firemnej siete vrátane ransomvéru schopného ochromiť celú infraštruktúru.

Pravidlo je preto opäť jednoduché. **Nikdy nepripájajte neznáme zariadenia k počítaču.**

**Nové trendy alebo Quishing a deepfake**

Útočníci aj dnes neustále inovujú svoje techniky. Medzi aktuálne trendy patria:

- **Quishing (QR phishing):** Falošné QR kódy prelepené cez originálne, napríklad na parkovacích automatoch, ktoré vedú na podvodné stránky.
- **Deepfake:** Pomocou umelej inteligencie dokážu útočníci napodobniť hlas kolegu či nadriadeného.

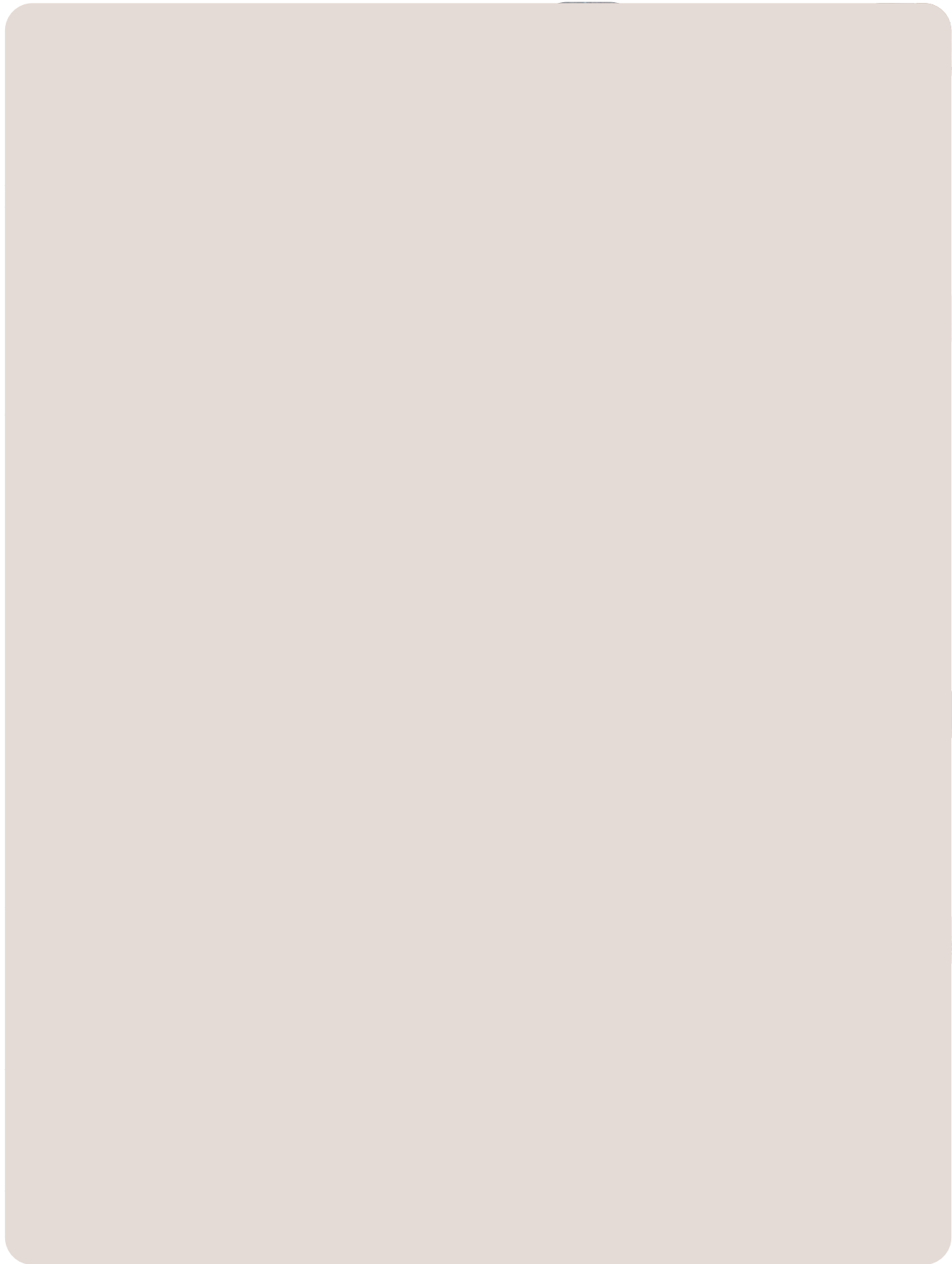
Ak dostanete neobvyklú požiadavku, napríklad na rýchly finančný prevod cez hlasovú správu, **vždy si ju overte cez iný komunikačný kanál.**

Ochrana pred sociálnym inžinierstvom stojí najmä na obozretnosti a disciplíne.

**Zlaté pravidlá digitálnej hygieny**

1. **Overujte:** Naliehavé a emotívne požiadavky vyvolávajúce strach sú častým varovným signálom.
2. **Neposkytujte:** Heslá, PIN kódy ani overovacie údaje z SMS nepatria nikomu inému.
3. **Hláste:** Ak máte podozrenie na podvod alebo nájdete podozrivé zariadenie, okamžite kontaktujte Servicedesk ŽT (920-2727, servicedesk@zsr.sk).
4. **Dodržiavajte pravidlá:** Riad'te sa zásadami sociálneho inžinierstva uvedenými v kapitole 7.3.10 Bezpečnostnej politiky KIS ŽSR.





Na stanici sa každý deň stretávajú tí, čo odchádzajú, a tí, čo zostávajú. Medzi nimi pobehuje čas zabalený ... <b>(tajnička krížovky)</b> .				Pomôcky: loads, sao, skonto	štátny (skr.)	časť atlasu	alebo (bás.)	slovenské mesto v okrese Komárno		ostrý okraj predmetu	pobrežná plytká pláž	takým spôsobom	združoval (odb.)	namotať	
				švihnutie					časť zažívacej trubice						
				posvätný zákaz					záhyb na látke ženského mena						
				časť programu	<b>2. časť tajničky</b> obrábaj pluhom										
Autor: Miroslav Lisál	náklady, po anglicky	okno	velhad americký obchodný reťazec			moravské mesto ročné obdobie					101 rím. číslicami predložka				
zločinec					bezhrbá fava					vlákno na tkanie umelecké dielo					
hlavné jedlo dňa					povrch piva				druh motýľa			ázijské slovko úcty			
					test (skr.)				samec kravy						
ako, po nemecky					tuhla vnútri (lek.)			slovenská rieka							
								Nová scéna							
<b>1. časť tajničky</b>											spojka (kým)				
pokladničná zrážka (obch.)						menšia os					popevok				

Pošlite nám (sutaz@zsr.sk) **adresu a správnu odpoveď** krížovky a trom vyžrebovaným pošleme darček. Krížovka z minulého čísla: „... jeden pohyb a celý vesmír sa zmení.“ Výhercovia: Miroslav Ľ., Gabriela B., Andrea D.

## Vyhlasenie víťaza marcovej súťaže o knižný tip

Pri príležitosti Marca – mesiaca kníh sme pre našich čitateľov pripravili súťaž o najzaujímavejší knižný tip zo sveta železnice. Ďakujeme všetkým, ktorí sa zapojili a podelili sa o svoje inšpirácie.

Víťazkou súťaže sa stáva **Miriam H., ktorú budeme kontaktovať emailom**. Inšpirujte sa aj vy jej knižným odporúčaním. „Kniha Opustené železnice od Johanna Glöcknera ma zaujala krásnymi fotografiami rušňov, či opustenými traťami a železničnými stanicami. Tieto práve svojou opustenosťou pôsobia až mysteriózne a záhadne. Ku každej fotografii sú napísané informácie, prečo trať zanikla a či v budúcnosti je šanca na jej obnovu. Po zhladnutí knihy mám ako milovníčka železníc chuť premiestniť sa na miesta, ktoré sú v nej vyobrazené.“



Víťazke srdečne gratulujeme a všetkým účastníkom ďakujeme.

# Skvelé výkony železničiarov na ČSOB Bratislava Marathon 2026

V nedeľu 12. apríla 2026 sa zamestnanci Železníc Slovenskej republiky opäť zapojili do najväčšieho bežeckého podujatia na Slovensku – ČSOB Bratislava Marathon.

AUTOR: Denis Dymo, SNÍMKA: archív bežcov

**BRATISLAVA** — Účasť bola aj tento rok podporená ako zamestnanecký benefit zo strany ŽSR formou preplatenia štartovného, čo sa pozitívne odrazilo na bohatej účasti naprieč všetkými kategóriami od maratónu cez polmaratón až po štafetové behy.

## Najlepší čas pod tri hodiny len tesne unikol

V kráľovskej disciplíne, v maratóne, sa predstavila skupina odhodlaných bežcov. Najlepší výkon spomedzi železničiarov dosiahol Radoslav Petic – výpravca ŽST Zvolen, ktorý trať zvládol v čistom čase 3:01:18. Výborný výkon podal aj Jaroslav Hliva (ŽST Lučenec) s časom 3:18:58, nasledovaný Erikom Borovičkom (ŽST Lučenec) – 3:28:09. Medzi ďalšími účastníkmi nechýbali napríklad Tibor Gonda, Rastislav Čerňanský, Peter Mlynek či Martin Čelovský, ktorí taktiež úspešne reprezentovali svoje pracoviská. Erik Štofko zohral na maratóne špeciálnu a zodpovednú úlohu, keď ako „pacer“ udával tempo bežcom smerujúcim k cieľovému času 3 hodiny a 45 minút, pričom im pomáhal udržať rovnomerné tempo a dosiahnuť ich vysnívaný výkon.

## Vyrovnané súboje a silné ženské zastúpenie v polmaratóne

Polmaratón bol tradične najpočetnejšie obsadenou disciplínou. Najrýchlejším železničiarom sa stal Martin Plačko (OR Košice) s čistým časom 1:26:26, tesne nasledovaný Petrom Kantárom zo ŽST Ružomberok (1:26:38)

a Tomášom Sándorom zo ŽST Bratislava východ (1:26:52). V ženskej kategórii dominovala za ŽSR Júlia Galková (O 180 – GR) s výborným časom 1:42:50. Druhé miesto medzi železničkarkami obsadila Erika Krkošková z OR Žilina (1:45:31) a tretia skončila Lenka Kalinová (ŽT Bratislava) s časom 2:04:27.

## Tímový duch na trati

V maratónskej štafete triumfoval tím Novohradský tiger zo ŽST Lučenec s časom 3:50:11. V polmaratónskej štafete sa zo železničiarov najviac darilo tímu Traťováci z OR Trnava, ktorí dobehli s čistým časom 1:47:38. Druhé miesto obsadil tím Mostári zastupujúci Mostný obvod (1:54:58) a tretie Tlačové na úteku (O 140 – GR) s čistým časom 2:06:33. Nechýbali ani čisto ženské tímy, napríklad Žilinské slnečnice z OR Žilina či Zadýchané z CLaO.

## Spoločný zážitok a reprezentácia ŽSR

Účasť zamestnancov ŽSR na podujatí nebola len o výkonoch, ale najmä o spoločnom zážitku, podpore zdravého životného štýlu a budovaní kolektívu naprieč organizačnými zložkami. Možnosť zúčastniť sa vďaka podpore zamestnávateľa ocenili všetci účastníci.

ČSOB Bratislava Marathon tak opäť potvrdil, že železničari vedia nielen spoľahlivo zabezpečiť dopravu, ale aj podať kvalitné športové výkony. Už teraz sa tešíme na ďalší ročník!



# KALENDÁR PODUJATÍ

V ŽELEZNIČNOM MÚZEU SR



## 18. 4. PRVÝ PARNÝ DEŇ - OTVORENIE SEZÓNY V ŽELEZNIČNOM MÚZEU BRATISLAVA VÝCHOD

(parné a motorové vlaky v Bratislave a okolí, výstava koľajových vozidiel, sprievodný program), [www.zeleznicnemuzeum.sk](http://www.zeleznicnemuzeum.sk), 02 2029 7296

## 23. 5. NOC MÚZEÍ A GALÉRIÍ

(parné a motorové vlaky v Bratislave a okolí, sprievodný program), [www.zeleznicnemuzeum.sk](http://www.zeleznicnemuzeum.sk), 02 2029 7296

## 13. - 14. 6. RENDEZ 2026 - 26. CELOSLOVENSKÝ ZRAZ HISTORICKÝCH ŽELEZNIČNÝCH VOZIDIEL V ŽELEZNIČNOM MÚZEU BRATISLAVA VÝCHOD

(výstava železničných vozidiel so zahraničnou účasťou, parné, motorové a elektrické vlaky v Bratislave a okolí, vozenie na stanovišti rušňa, sprievodný program), [www.zeleznicnemuzeum.sk](http://www.zeleznicnemuzeum.sk), 02 2029 7296

## 1. 8. LETNÝ PARNÝ A DREZINOVÝ DEŇ

(výstava železničných vozidiel, vozenie na stanovišti rušňa, jazdy na drezinách, sprievodný program, Rendezská modelárska súťaž), [www.zeleznicnemuzeum.sk](http://www.zeleznicnemuzeum.sk), 02 2029 7296

## 10. 10. UKONČENIE SEZÓNY V ŽELEZNIČNOM MÚZEU BRATISLAVA VÝCHOD

(parné a motorové vlaky v Bratislave a okolí, sprievodný program), [www.zeleznicnemuzeum.sk](http://www.zeleznicnemuzeum.sk), 02 2029 7296

