

ŽELEZNIČNÝ SEMAFOR

› MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNIC SLOVENSKEJ REPUBLIKY 

› 33. ROČNÍK | APRÍL 2025



Šéfredaktorka

Lucia Lizáková

T: 920/7801

E: lizakova.lucia@zsr.sk

Redakcia

Denis Dymo — dymo.denis@zsr.sk

Grafická úprava

Dávid Bozsaky — bozsaky.david@zsr.sk

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., Vajnorská 135, 831 04 Bratislava

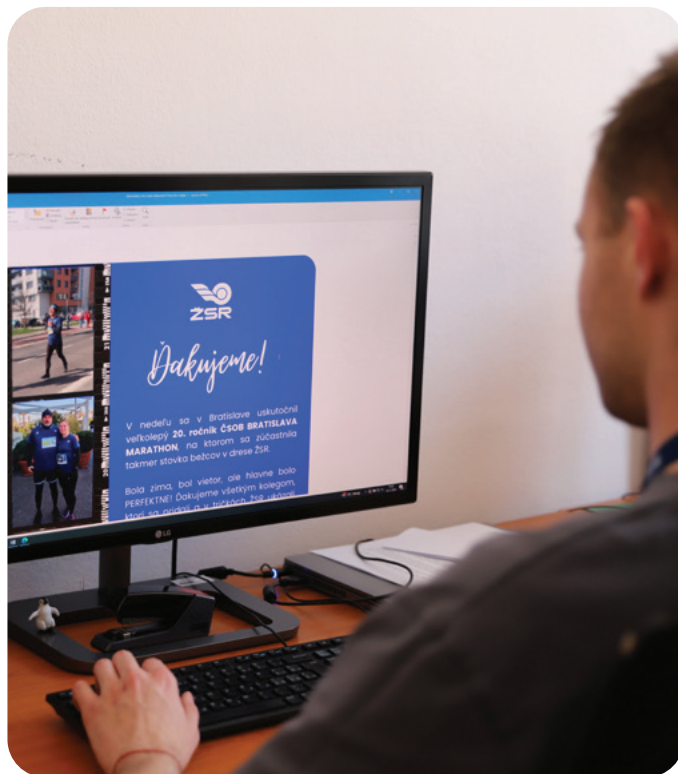
NA OBÁLKE: Aktuálne práce v úseku medzi Hronským Beňadikom a Novou Baňou.

TITULNÁ SNÍMKA: STRABAG



Obsah

- 03 Bud' v obraze, bud' v sieti
- 04 Južná trať: Aké sú plány a čo sa už realizuje?
- 06 Bližšie k digitálnej Európe: ŽSR zavádzajú na svojich tratiach KIS
- 08 Ďalší krok v modernizácii uzla Žilina
- 09 Marec priniesol aj opravy na infraštruktúre
- 10 vlaky v ŽST sekule budú aj naďalej zastavovať
- 11 Nový stavebný zákon je v platnosti
- 14 zoznámte sa s pracoviskami: Kreatívne ani koľajnice medze nekladú!
- 16 zoznámte sa s pracoviskami: Inovácie v službách efektivity
- 17 Fórum koľajovej dopravy 2025: budúcnosť železníc na slovensku
- 18 ŽSR rozbehli jar: Zamestnanci sa zúčastnili na maratóne v Bratislave
- 20 Oznamy
- 21 Krížovka
- 21 Nominuj svojho šéfa
- 22 Škody po požiaroch najnižšie za 5 rokov



Bud' v obraze, bud' v sieti — našej železničnej!

Zaujímá ťa, čo sa deje v ŽSR? Chceš vedieť o novinách, zaujímavých projektoch, pikoškách či plánoch do budúcnosti? Naš newsletter, teda krátky a pravidelný informačný e-mail pre zamestnancov, ti to všetko naservíruje priamo do e-mailu — stručne, prehľadne a zaujímavo.

Dobrou správou je, že všetky pracovné e-mailové adresy v rámci ŽSR už automaticky evidujeme a pravidelne vám tam newsletter zasielame. Nie každá pracovná pozícia v ŽSR však disponuje vlastnou e-mailovou adresou, a preto ak nechceš prísť o najčerstvejšie železničné novinky, môžeš si newsletter dať posielat' aj na svoj súkromný e-mail. Stačí napísať na adresu napis@zsr.sk, že máš záujem o odber a my sa o všetko postaráme.

A ak sa u vás na pracovisku či v regióne deje niečo zaujímavé, čo by mali vedieť aj ostatní kolegovia, neváhajte nám napísať. Vaše tipy, námety a inšpirácie radi zaradíme do ďalšieho newslettera. Ozvi sa na napis@zsr.sk — newsletter tvoríme spolu!

Tak nečakaj na posledný vlak a pridaj sa k odberateľom!



VLÁČIKY NA PREDMESTÍ POTEŠILI MALÝCH AJ VELKÝCH FANÚŠIKOV ŽELEZNÍC

Podujatie Vláčiky na predmestí v ŽST Bratislava predmestie prinieslo návštevníkom víkend plný železničnej nostalgie. Modelové koľajiská, historické artefakty a prezentácie železničných spoločností prilákali rodiny aj nadšencov železníc. Atmosféru dotvorili detské atrakcie a odborné diskusie.



PIETNA SPOMIENKA V POPRADE

V ŽST Poprad-Tatry si 25. marca predstavitelia samosprávy, diplomatických zborov a židovskej komunity uctili pamiatku obetí prvého transportu do Osvienčimu. Preživšia Nadežda Lambertová položila k pamätníku veniec z kameňa ako symbol večnosti. Prítomní zdôraznili potrebu nezabúdať, aby sa história neopakovala.



Južná trať: Aké sú plány a čo sa už realizuje?

Železnice Slovenskej republiky (ŽSR) sa dlhodobo venujú modernizácii železničnej infraštruktúry s cieľom zvýšiť efektivitu a ekologickosť dopravy. Jedným z kľúčových projektov v tomto smere je elektrifikácia trate Zvolen — Filákov, ktorá je súčasťou širšieho zámeru skvalitniť južný železničný koridor.

AUTOR: Denis Dymo, SNÍMKA: ŽSR

ZVOLEN/FILÁKOVO — Vo februári bola do užívania odovzdaná elektrifikovaná trať v dĺžke 21,5 km od Hanišky pri Košiciach do Moldavy nad Bodvou. ŽSR už majú spracovanú aj štúdiu uskutočniteľnosti s názvom „Elektrifikácia a optimalizácia trate Zvolen — Filákov“ a získali platné územné rozhodnutie. To, kedy sa

začne s elektrifikáciou tohto úseku, však závisí od dostupnosti finančných prostriedkov, pričom prioritou je pokračovanie v projektovej príprave a následná realizácia. Pre ďalšie úseky trate smerom na východ (Filákov — Plešivec — Moldava nad Bodvou) sa zatiaľ predprojektová príprava nekonala.

Elektrifikácia úseku Zvolen — Fiľakovo zahŕňa kompletne pokrytie trakčným vedením a zavedenie diaľkového riadenia trate. Okrem toho sa plánuje zvýšenie rýchlosti na 120 km/h, pričom v oblúkoch môžu byť lokálne obmedzenia. Existujúce dvojkolajné úseky Zvolen — Slatinka a Kriváň — Lovinobaňa zostanú zachované. Ak by sa preukázala potreba rozšírenia dvojkolajnej prevádzky na ďalšie úseky, riešilo by sa to v ďalšej etape projektu.

Dnes je v správe ŽSR elektrifikovaných približne 46 % tratí (1 640 km z celkových 3 584 km). Ak sa zrealizuje plánovaná elektrifikácia južnej trate, bude to ďalší krok k zvýšeniu tohto podielu a skvalitneniu železničnej dopravy na Slovensku.

Obnova úseku Fiľakovo — Holiša

Samostatným projektom na južnej trati, ktorý už prebieha, je obnova železničného zvršku a spodku v úseku ŽST Fiľakovo — Vých. Holiša. Stavenisko bolo zhotoviteľovi odovzdané vo februári 2025, výluka sa začne 12. mája a dokončenie projektu sa očakáva v decembri 2025. Stavba je spolufinancovaná z prostriedkov Európskej únie, ktorá na tento projekt z Plánu obnovy a odolnosti vyčlenila 20,3 milióna eur.

Hlavným cieľom projektu je rekonštrukcia jednokolajnej neelektrifikovanej trate s dĺžkou 8 427 metrov a s rozchodom 1 435 mm, ktorá patrí medzi úseky s najväčšími súhrnnými meškami vlakov v sieti ŽSR. Od roku 2017 bola na tomto úseku pre nevyhovujúci stav trate znížená traťová rýchlosť zo 100

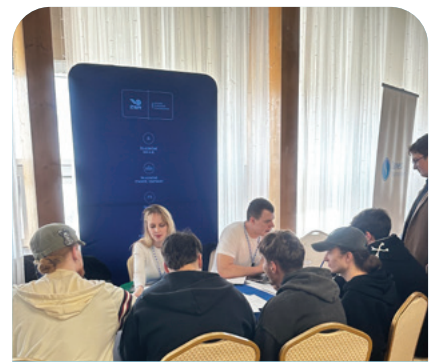
km/h na 50 km/h, čo spôsobovalo výrazné zdržania vlakov na celom južnom ťahu Bratislava — Zvolen — Košice.

Rekonštrukciou sa odstránia obmedzenia traťovej rýchlosti, stav trate sa uvedie do normového stavu, čím sa zároveň zvýši bezpečnosť a plynulosť železničnej prevádzky. Obnoví sa pôvodná traťová rýchlosť na 120 km/h s miestnym obmedzením na 100 km/h, iba lokálne v oblúku s polomerom 550 metrov.

Obnovené budú aj železničné zastávky Fiľakovo, Prša a Holiša, kde sa odstránia nízke nástupištia a nahradia ich nové s vyššou nástupnou hranou 550 mm, zároveň sa na nich uskutoční rekonštrukcia osvetlenia, prístrešku a mobiliáru. Projekt zahŕňa aj rekonštrukciu piatich železničných priecestí, opravu mostov a priepustov v celom úseku, ako aj úpravu zabezpečovacieho zariadenia.

Všeobecne elektrifikácia a modernizácia južnej trate prinesú viaceré pozitíva:

- Zvýšenie kapacity trate — zrýchlením dopravy sa skráti jazdný čas a zlepši plynulosť prevádzky.
- Ekologickejšia doprava — elektrické vlaky majú nižšie emisie a sú šetrnejšie k životnému prostrediu.
- Efektívnejšie riadenie dopravy — zavedenie diaľkového riadenia umožní optimalizáciu prevádzky.



ŽSR LÁKA NOVÝCH KOLEGOV

Odbor riadenia ľudských zdrojov ŽSR sa koncom marca zúčastnil dvoch náborových akcií — Interview Day so stredoškólakmi v Trnave a Burzy práce v Dunajskej Strede. Interview Day v Trnavskom regióne ponúkol končiacim stredoškólakom možnosť stretnúť sa so zamestnávateľmi a absolvovať pracovné pohovory. Burza práce bola príležitosťou na prezentáciu pracovných možností. ŽSR tak mohli osloviť potenciálnych zamestnancov a predstaviť kariérne príležitosti v železničnom sektore.



NAPÍSAĽI O NÁS

RailNetEurope (RNE), ktoré združuje európskych manažérov železničnej infraštruktúry, vyzdvihla úspešnú spoluprácu so Železnicami Slovenskej republiky v článku o implementácii TIS na slovenských hraničných staniach. Článok si môžete prečítať cez priložený QR kód. Stačí ho nasnímať fotoaparátom na vašom mobilnom telefóne.



Bližšie k digitálnej Európe: ŽSR zavádzajú na svojich tratiach KIS

ŽSR od pondelka 14. apríla oficiálne zaviedli nový Komplexný interoperabilný systém (KIS), ktorý zjednotil výmenu údajov v rámci železničnej dopravy a zosúladiť ho s požiadavkami Európskej komisie. V jednoduchosti ide o to, že sme sa pripojili k zjednotenému spôsobu, akým si medzi sebou európski manažéri železničnej infraštruktúry a dopravcovia z rôznych krajín vymieňajú dáta.

AUTOR: Lucia Lizáková, SNÍMKA: unsplash.com/@nasa

BRATISLAVA — Cieľom Európskej únie je zjednotenie fungovania európskych štátov v rôznych oblastiach. Európske prepájanie systémov ako také neplatí len na železnici, ale stretne sa s ním v rôznych odvetviach ako napríklad bezpečnosť, traťové hospodárstvo či dátová komunikácia. „Zavedenie systému KIS predstavuje významný krok v digitalizácii železničného sektora na Slovensku a zároveň podporuje integráciu slovenských železníc do jednotného európskeho železničného priestoru,“ vyzdvihol generálny riaditeľ ŽSR Alexander Sako.

Zavedením KIS sa implementujú tzv. TSI TAP a TAF procesy, teda telematické aplikácie pre nákladnú a osobnú dopravu. Slovensko chcelo tieto pravidlá zaviesť už v roku 2020, no keďže sa požiadavky Európskej komisie stále vyvíjali, najprv sme museli rozšíriť naše vlastné prevádzkové aplikácie, ktoré neboli kompatibilné s tými európskymi. To si vyžadovalo veľké technické úpravy a nemalé finančné prostriedky, ktoré sa nám nakoniec podarilo získať práve

z Európskej únie. Až po poskytnutí týchto financií sme sa mohli pomaly začať digitálne pripájať smerom k Európe.

Nový systém — čo sa zmení?

V pondelok 14. apríla 2025 došlo k plánovanému prepnutiu našich aplikácií zo starého formátu na nový, ktorý zodpovedá európskym štandardom. Táto zmena sa dotkla viacerých kľúčových aplikácií, a to od elektronických dopravných denníkov cez vlakový dispečerský systém, traťovú polohu vlakov až po pôvodný systém PIS, ktorý sa využíva na fakturáciu za použitie železničnej infraštruktúry. Zmeny sa týkajú aj všetkých číselníkov, popisov infraštruktúry a súpisu vlakov, čo znamená, že dopravcovia budú zadávať údaje taktiež v novom formáte. Nový systém bude komunikovať aj s elektronickými zabezpečovacími zariadeniami tretej kategórie, ktoré využívame na staniciach na stavadlách od firiem AŽD a Siemens.

Ide o veľké množstvo dynamických údajov, ktoré sa doteraz odovzdávali v rôznych formátoch. Prechodom na systém KIS museli byť zosúladené a prispôbené novým technickým parametrom, aby všetko fungovalo hladko a s ohľadom na európske pravidlá.

Aby to však nebolo úplne bez komplikácií, prechod na nový systém si vyžaduje precízne plánovanie. Všetky aplikácie síce musia prejsť na nový formát, no nefunguje to tak, že jedným tlačidlom sa v sekunde prepne do novej verzie. Väčšinou sa pri testovaní využíva najskôr spustenie novej aplikácie, no zároveň sa pracuje aj s pôvodnou. Kým sa neotestuje spoľahlivosť novej aplikácie, tá stará slúži ako záloha, ak sa počas testov objavia chyby. Ak všetko funguje ako má, stará verzia sa vypne a prechádza sa čisto na novú. V podstate ide o overovací „*duálny režim*“, ktorý zaručuje plynulý prechod bez výpadkov a rizika.

Takéto testovanie, bohužiaľ, v prípade „*ostrej*“ železnickej prevádzky nebolo možné. Železnica nemôže byť z hľadiska bezpečnosti v duálnom systéme. Výpravca nemôže mať dva dopravné denníky a zapísať jeden vlak dvakrát, teda v starej aj novej aplikácii. Rovnako zber dát, dynamika a fakturačné údaje nemôžu byť duplikované.

Simulácia reality

Počas testovacej fázy sa simulovali rôzne situácie, ktoré môžu nastať v reálnej prevádzke. Testovalo sa napríklad nasadenie náhradnej dopravy v prípade výpadku vlakového spojenia, ale aj opačne, zabezpečenie náhrady za autobus. Overovali sa aj scenáre odklonu vlakov, skrátenie trasy vlaku či spájanie viacerých trás do jedného spojenia, tzv. skladanie cestovných poriadkov. „*S dodávateľom sme tieto veci riešili dlhodobo. Snažili sme sa zabezpečiť, aby prechod prebehol čo najhladšie, no technicky ten prechod medzi starým a novým systémom jednoducho nebolo úplne možné realizovať podľa obvyklých pravidiel. Najprv sme spustili testovacie prostredie, kde sme sa snažili preveriť všetky možné situácie, ktoré by mohli nastať po ostrom nasadení aplikácie,*“ vysvetlil priebeh testovania riaditeľ Odboru dopravy Peter Šulko.

Problémom pri testovaní bola nielen užšia vzorka plánovaných požiadaviek na vlakové trasy, ale aj široká absencia dynamických informácií z prevádzky. Vlak, ktorý prechádza po trati, zanecháva za sebou množstvo údajov a s každým prejdenným dopravným bodom je ich viac a viac.

Tieto dáta sa získavali len z určitej vzorky vlakov. V ostrej prevádzke sa testovali aj objednávky vlakov. Dopravcovia zaslali stovky objednávok, avšak zaťažením prevádzky a množstvom dát sa systém začal správať inak. Dodávateľ tak musel už v rámci ostrých dát hľadať optimalizáciu a vykonať úpravy.

Sme pripravení pripojiť sa k Európe

ŽSR deklarovali, že sú pripravené na prepnutie všetkých aplikácií. Všetky testy sa riadne vykonali a overili a až reálna prevádzka ukáže, či sa v testoch podarilo vychytať všetky chyby. Pokiaľ by sme nový systém nespustili, neodskúšali by sme ho naplno. ŽSR preto počítajú s tým, že sa môžu vyskytnúť väčšie či menšie problémy, avšak, sme presvedčení, že nevyvolajú kolaps železničnej dopravy ani neplánované zastavenie vlakov, pretože dodávateľ je pripravený riešiť každú situáciu a zamestnanci ŽSR tiež.

Nový systém zvýši informovanosť cestujúcich

Nový systém ocenia aj cestujúci, ktorí dostanú všetky informácie na jednom mieste. Dnes si môže cestujúci zistiť, kde sa jeho vlak nachádza, pomocou sledovania aktuálnej polohy vlaku, ktorú nájde na našej webovej stránke (tis.zsr.sk/elis/pohybvlaku). Vďaka štandardom TSI budeme môcť množstvo informácií v aplikácii ešte rozšíriť, napríklad aj o aktuálne radenie vlaku, či služby v ňom poskytnuté. Aj tieto údaje sú síce dnes dostupné, ale len na staniciach, no s využitím TSI bude cestujúci vždy vidieť tieto informácie aj online. Cestujúci tak bude presne vedieť, či sa vo vlaku nachádza napríklad reštauračný, tichý vozeň, prípadne či sa nezmenilo číslovanie vozňov a vyhne sa tak nepríjemným prevapeniam vo vlaku. Zároveň, okrem meškania vlaku a jeho dôvode, cestujúcim pribudnú aj informácie o aktuálnych výlukách, aby sa cestujúci vedel vopred pripraviť.

Zavedenie takéhoto množstva funkcionalít predstavuje významný krok nielen smerom k digitalizácii železnickej dopravy, ale aj k jej inteligentnému prepojeniu so širším európskym a globálnym dopravným systémom. Ide o moderný prístup, ktorý prináša vyšší komfort pre cestujúcich, lepšiu informovanosť a efektívnejšiu spoluprácu medzi dopravcami a manažérmi infraštruktúr. Týmto spôsobom sa približujeme k štandardom smart mobility a zároveň posilňujeme postavenie slovenskej infraštruktúry v prepojenom a digitalizovanom svete.

Ďalší krok v modernizácii uzla Žilina

ŽSR pokračujú v modernizácii železničnej infraštruktúry a v zjednotení trakčných elektrických sústav na V. železničnom koridore medzi Bratislavou a Košicami. Po prvých dvoch úspešných konverziách, ktoré sa uskutočnili v Púchove v roku 2015 a na úseku Púchov — Bytča v roku 2024, ŽSR pokračujú v tomto roku ďalším významným úsekom.

AUTOR: Lucia Lizáková, SNÍMKA: archív ŽSR

BYTČA/ŽILINA — V dňoch 29. marca až 7. apríla 2025 sa na úseku Bytča — Žilina Predmestie konali výlukové práce potrebné na prepnutie zo súčasnej jednosmernej trakčnej elektrickej sústavy na striedavú trakčnú elektrickú sústavu. Tento krok predstavuje ďalší míľnik v zjednocovaní napájacích sústav na železničnej sieti a prinesie zvýšenie výkonosti trakčnej siete, aj zníženie energetických strát.

Napájanie elektrických vlakov dvomi napájacími trakčnými elektrickými sústavami vzniklo približne v 60. rokoch minulého storočia, pričom na Slovensku sa doteraz prevádzkujú obidve sústavy. „Zjednotenie napájacích systémov používaných v sieti ŽSR je dlhodobým cieľom, ku ktorému je potrebné pristupovať koncepčne z technického aj prevádzkového hľadiska,“ vysvetľuje generálny riaditeľ ŽSR Alexander Sako.

ŽSR v súlade so stratégiou zjednotenia trakčných elektrických sústav zrealizovali ďalší krok v rámci prebiehajúcej modernizácie uzla Žilina. Súčasný styk trakčných sústav pri železničnej stanici Bytča bol presunutý o 15 kilometrov východne smerom k Žiline, konkrétne pred dopravňu Žilina Predmestie. Napájanie nového konvertovaného úseku s napätím 25 kV, 50 Hz bude zabezpečovať nová trakčná napájacia stanica v Žiline, ktorá je súčasťou modernizácie.

Realizáciou tejto konverzie tak dosiahneme ďalší významný míľnik, pričom po jej dokončení sa striedavá trakčná elektrická sústava rozšíri na celý uzol Žilina vrátane úsekov tratí smerujúcich na Vrútky a Kysucké Nové Mesto.

V marci prebiehali nevyhnutné výlukové práce na spomenutom 15-kilometrovom úseku, kde bude nasadená nezávislá dieselová trakcia. Táto trakcia bude slúžiť na prieťahy vlakov v dotknutom úseku, keďže trakčné vedenie nebude počas výluky napájané.

Cieľom ŽSR bolo minimalizovať dosah na cestujúcich. Počas dňa bola síce prevádzkovaná iba jedna dopravná koľaj, avšak v nočných hodinách boli obe koľaje opätovne k dispozícii. Nákladné vlaky boli ťahané nezávislou trakciou a ich prevádzka bola obmedzená najmä na nočné hodiny.

Zjednotenie trakčných sústav zlepši efektívnosť a spoľahlivosť celej siete, pričom striedavá trakcia prinesie zníženie energetických strát. Nové napájanie z trakčnej napájacej stanice Žilina zase zabezpečí záložné napájanie v celom úseku Púchov — Žilina Predmestie, čo zaručí vysokú úroveň spoľahlivosti a kontinuity napájania trakcie.

Konverzia je súčasťou širšieho plánu modernizácie uzla Žilina, ktorého ukončenie sa predpokladá v roku 2026. V pondelok 7. apríla 2025 sa úspešne ukončila zmena trakčnej elektrickej sústavy v úseku Bytča — Žilina Predmestie (mimo) a o 12:20 hod. bol tento úsek prepnutý na striedavú trakčnú elektrickú sústavu 25 kV, 50 Hz. Tento projekt prinesie významné zlepšenia v prevádzke a pripravenosti železničnej siete na budúce výzvy. Celkovo bolo od roku 2015 konvertovaných cca 41 km železničných tratí medzi Púchovom (vrátane) a Žilinou Predmestím (mimo).

Marec priniesol aj opravy na infraštruktúre

Ani v marci sme nezaspali a pokračovalo sa v opravách na železničnej infraštruktúre v nesamostatnej železničnej stanici v Hlohovci a v Šali. Opravovali sme koľajové lôžka, vymieňali výhybky či odstraňovali prechodné obmedzenia traťových rýchlostí, ktorých výsledkom je plynulejšia infraštruktúra.

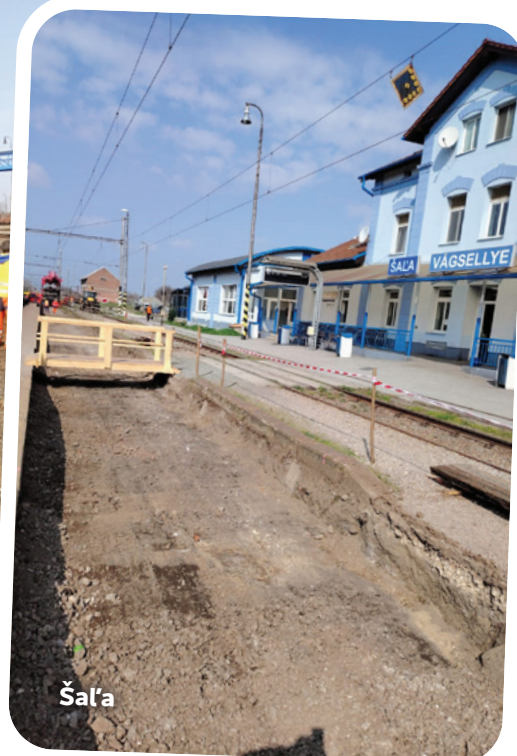
AUTOR: Marek Bujnoch, (red), SNÍMKY: OR Trnava

HLOHOVEC/ŠALA — V prvej polovici marca, od 8. do 22. marca 2025, opravili zamestnanci OR Trnava koľajové lôžka koľaje č. 3 v nesamostatnej železničnej stanici Hlohovec. Oprava sa dotkla úseku od výhybky č. 5 po koniec výhybky č. 11, ako aj priestoru medzi výhybkami č. 4 a 5. Pôvodný koľajový rošt, pozostávajúci z betónových podvalov typu SB2 a koľajnic tvaru A v dĺžke 564 m, a úsek medzi výhybkami č. 4 a 5 s drevenými podvalmi a koľajnicami rovnakého tvaru

v dĺžke 62 m, bol nahradený repasovaným roštom s koľajnicami typu R65 na betónových podvaloch SB8.

Opravy nezaostávali ani v Šali, kde v druhej polovici marca, konkrétne od 20. marca do 2. apríla, zamestnanci OR Trnava zrealizovali plánované opravné práce koľaje č. 4 vrátane výmeny koľajového roštu výhybky č. 10. Pôvodný koľajový rošt s drevenými podvalmi a koľajnicami tvaru T nahradil koľajový rošt s použitými podvalmi SB8 a koľajnicami tvaru R65 v dĺžke 729 m. Dožitá konštrukcia výhybky č. 10 sa rovnako nahradila použitou výhybkou JR65 1:9-300.

Súčasťou oboch opráv bolo aj vybudovanie bezstykovej koľaje, ktorá prispeje k zvýšeniu bezpečnosti, zlepšeniu jazdného komfortu a tým aj kvality cestovania v týchto úsekoch. Výsledkom prác je celkové zlepšenie technického stavu železničnej infraštruktúry a zjednodušenie riadenia dopravy po odstránení rýchlostného obmedzenia, čo vytvára lepšie podmienky na dodržiavanie grafikonu vlakovej dopravy.





Vlaky v ŽST Sekule budú aj naďalej zastavovať

Železničiarom Slovenskej republiky (ŽSR) sa podarilo nájsť riešenie, vďaka ktorému bude vlaková doprava v železničnej stanici Sekule pokračovať bez plánovaného obmedzenia.

AUTOR: Denis Dymo, SNÍMKA: Klára Pešková

SEKULE — Pôvodne sa uvažovalo o zrušení zastavovania vlakov v tejto stanici od 7. apríla 2025, avšak po rokovaní so zainteresovanými stranami sa podarilo zabezpečiť potrebný personál a situácia sa stabilizovala.

Rokovania priniesli riešenie

Kritická personálna situácia viedla v minulom roku k obmedzeniu výkonu dopravnej služby v ŽST Sekule, čo spôsobilo, že niektoré vlaky v nočných hodinách prestali v stanici zastavovať. Keďže sa situácia nezlepšovala, plánovalo sa od apríla 2025 úplné zrušenie dopravnej služby v tejto stanici. Tento krok by však znamenal výrazné obmedzenie dostupnosti železničnej dopravy pre obyvateľov regiónu.

Vďaka spolupráci so štátnou tajomníčkou Ministerstva dopravy SR Denisou Žilákovou, námestníčkou GR ŽSR pre ľudské zdroje Lindou Stoman a s ďalšími partnermi sa podarilo zabezpečiť výpravcov, ktorí umožnia zachovanie prevádzky v stanici. O tomto riešení informovali predstavitelia ŽSR starostov dotknutých obcí na nedávnom stretnutí s predsedom Trnavského samosprávneho kraja.

Dočasné nástupište ako alternatívne riešenie

Okrem stabilizácie personálnej situácie plánuje vedenie ŽSR vybudovať v ŽST Sekule dočasné nástupište, ktoré bude k dispozícii od jari, resp. začiatku leta 2025. Toto opatrenie zabezpečí, že v prípade budúcich výpadkov personálu budú môcť cestujúci využívať železničnú dopravu bezpečne aj bez prítomnosti výpravcu.

Hoci bol pôvodne výpadok dopravnej služby v ŽST Sekule zahrnutý v grafikone vlkovej dopravy platnom od 7. apríla 2025, vďaka prijatým opatreniam dôjde k jeho úprave, čím sa umožní pokračovanie prevádzky. Vlaky tak budú premávať v režime, aký bol doteraz, pričom večerné a nočné spoje zatiaľ v stanici zastavovať nebudú. ŽSR však aktívne pracujú na tom, aby sa podarilo zabezpečiť potrebný personál a umožniť zastavovanie vlakov aj v neskorších hodinách bez akýchkoľvek obmedzení.

ŽSR budú naďalej intenzívne pracovať na zlepšovaní personálnej situácie nielen v Sekuliach, ale aj v ďalších železničných staniciach po celom Slovensku.



Nový stavebný zákon je v platnosti

Od 1. apríla 2025 vstúpil do platnosti nový stavebný zákon, ktorý mení pravidlá v procese výstavby na Slovensku. Pre Železnice Slovenskej republiky, ktoré vystupujú nielen ako investor, ale aj ako správca nehnuteľností ovplyvnených aktivitami tretích strán, to znamená zásadný dosah na každodennú prax aj strategické rozhodovanie.

AUTOR: O 130, Lucia Lizáková, SNÍMKA: unsplash.com/@followtherabbit

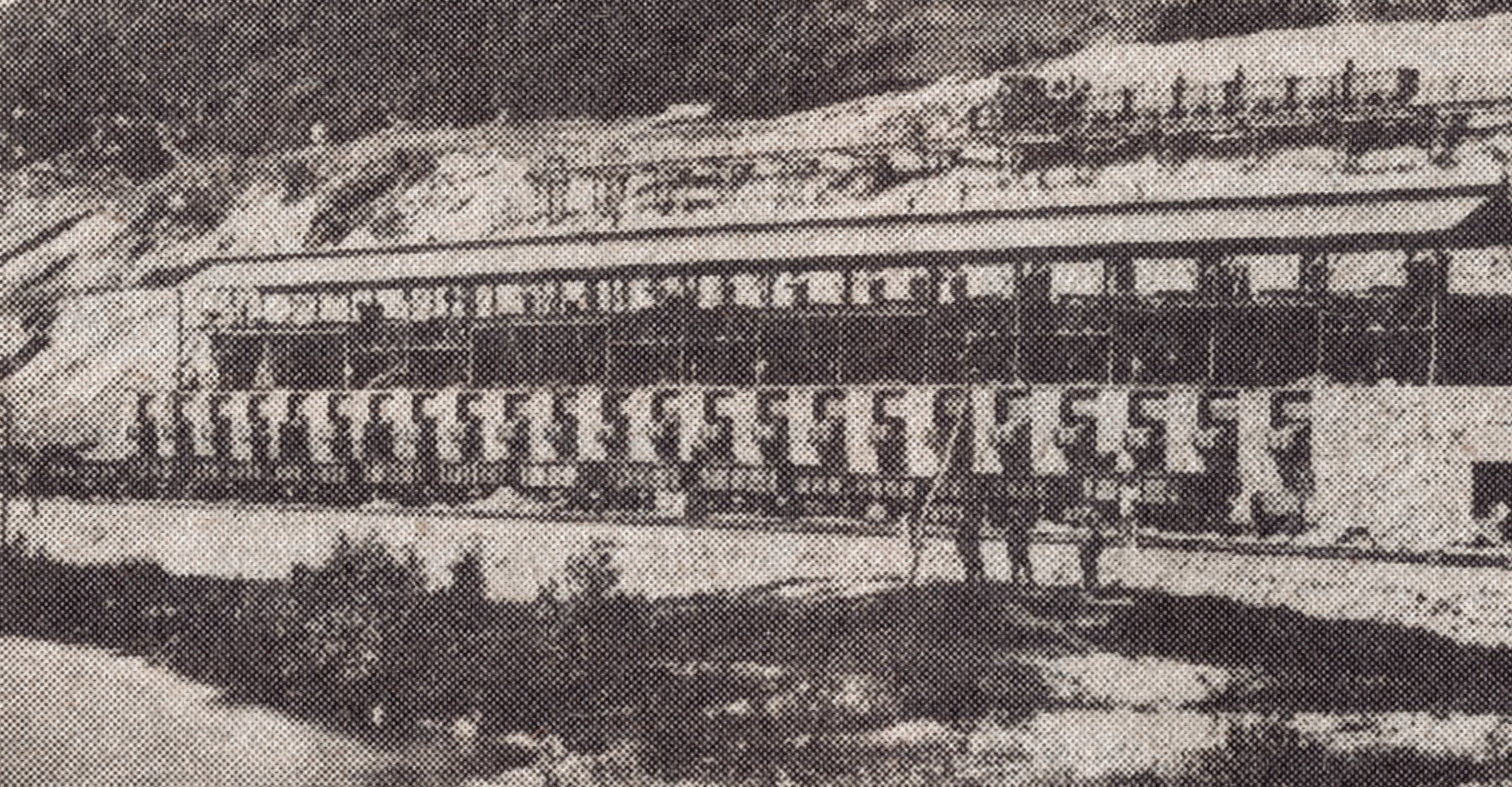
BRATISLAVA — Najväčšou zmenou, ktorú nový stavebný zákon prináša, je zjednodušenie povoloacieho procesu. V praxi by to malo znamenať, že namiesto doterajšieho dvojzložkového rozhodovania (územné rozhodovanie a stavebné povolenie) sa zavádza len jedno konanie, a to konanie o stavebnom zámere. V ňom stavebný úrad rozhodne komplexne, jedným krokom, o súhlase s navrhovanou výstavbou.

Zákon zároveň jasnejšie definuje práva, povinnosti a zodpovednosti všetkých, ktorí sa podieľajú na výstavbe, od účastníkov konania a dotknutých osôb až po odborníkov ako projektant, stavbyvedúci, zhotoviteľ, stavebný dozor, geodet či statik. Zákon rieši aj situáciu nepovolených stavieb, ktoré vznikli pred účinnosťou zákona. Tie musia byť v určenom čase buď dodatočne osvedčené alebo odstránené.

Silný dôraz sa kladie aj na elektronizáciu procesov a cieľom je, aby boli konania pre právnické osoby plne digitalizované od 1. apríla 2029. A, napokon, zákon obsahuje aj celý rad ďalších zmien, ktorými sa štát snaží odstrániť doterajšie slabiny v stavebnej legislatíve a zrýchliť výstavbu na Slovensku.

Nový stavebný zákon obsahuje množstvo prechodných ustanovení, ktoré by mali vytvoriť právny základ na plynulý prechod existujúcich právnych vzťahov na novú právnu úpravu. Podľa týchto ustanovení právne vzťahy vzniknuté podľa doterajších predpisov alebo založené rozhodnutiami správnych orgánov vo výstavbe podľa doterajších predpisov zostávajú zachované. Zároveň platí, že všetky podania doručené stavebnému úradu do 31. marca 2025, ako aj konania začaté na žiadosť stavebníka do tohto dátumu, sa budú ešte riadiť predchádzajúcimi predpismi. Keďže ŽSR aktuálne pripravujú množstvo rôznorodých projektov v rôznych fázach prípravy, bude nevyhnutné ku každému prípadu pristupovať individuálne a zvoliť správny právny rámec.

„Čo sa týka dosahu nového stavebného zákona v ŽSR, o tomto sa budeme môcť presvedčiť až po určitom čase od začatia jeho aplikácie. Pevne však veríme, že sa potvrdí jeho deklarovaný potenciál zjednodušiť a urýchliť výstavbu, akcelerovať prípravné a povoloacie procesy, znížiť administratívnu záťaž, a tým vytvoriť predpoklady na úspešnú modernizáciu ďalších kilometrov železničných tratí a revitalizáciu ďalších železničných staníc,“ vyzdvihla riaditeľka Odboru právnych vzťahov Miriam Majorošová.



140 rokov od vzniku prvej ozubnicovej železnice na Slovensku

V tomto roku si pripomínáme 140. výročie prvej ozubnicovej železnice na území Slovenska a jej uvedenia do prevádzky. Hoci nebola určená pre verejnú dopravu, pretože slúžila výhradne na prepravu sideritu z bane v Žakarovciach do pražiarne v osade Mária Huta, svojou jedinečnou konštrukciou a technickým riešením si zaslúži osobitnú pozornosť.

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

BRATISLAVA — Po vybudovaní Košicko-bohumínskej železnice v roku 1872 vzrástol záujem o žakarovské železorzudné ložiská. Priemyselník Albrecht, ktorý vlastnil banské oprávnenia v Perlovej doline v Mária Hute, v roku 1882 odkúpil aj rozsiahle banské územia v Žakarovciach. Po získaní všetkých potrebných oprávnení začal s výstavbou ťažobného závodu, pričom riešenie povrchovej dopravy predstavovalo vzhľadom na náročný terén značnú výzvu.

Technické riešenie ozubnicovej železnice

Riešenie predstavovala ozubnicová železnica systému Riggerbach, ktorú vybudovali v roku 1884. Spájala ústie štôlne Zuzana v Žakarovciach s pražiacimi pecami v Mária Hute. Jej celková dĺžka bola 3 875 metrov a prekonávala výškový rozdiel 233 metrov. Rozchod koľají bol 1 000 mm.

Trat' viedla údolím žakarovského potoka, pričom sa vyhýbala zastavaným oblastiam Žakaroviec a prechádzala popri viacerých štôľňach (Koloman, Anton, Mária, Viliam, Rudolf a Zuzana). Väčšina trate (3 158 metrov) bola ozubnicová so sklonom 107 až 110 promile, zatiaľ čo 717-metrový úsek medzi štôľňami Mária a Viliam bol adhézny so sklonom 32 promile.

Lokomotívy a vozový park

Prevádzku zabezpečovali dva parné tendrové rušne vyrobené v nemeckom Esslingene v roku 1884 podľa plánov Riggerbacha. Tieto lokomotívy boli prispôsobené na jazdu po strmom sklone a disponovali ručnou aj Riggerbachovou protitlakovou brzdou.

Medzi základné technické parametre rušňov patrili:

- priemer valcov: 240 mm,
- tlak pary: 1,1 MPa,
- zdvih: 450 mm,
- dĺžka rušňa: 5,5 m,
- výhrevná plocha: 27,8 m²,
- prevádzková hmotnosť: 13,9 t,
- spotreba vody: 200 l/km,
- spotreba uhlia: 38 kg/km.

Vozový park pozostával z 39 výsypných vozňov na rudu a zo 6 plochých vozňov na prepravu banského dreva. Každý nákladný vozeň mal ložnú kapacitu 5,25 tony, dĺžku 3,6 m a bol vybavený Riggerbachovou brzdou.

Prevádzka a zánik

Prevádzku zabezpečovala Košicko-bohumínska železnica. Na trati pracoval jeden rušňovodič a jeden kurič. Každý deň sa od jednej štôlne vypravovalo 8 až 17 vlakov, pričom pracovný čas bol 12 hodín denne. Maximálna rýchlosť bola stanovená na 12 km/h do kopca a 8 km/h pri jazde nadol.

Ozubnicová železnica fungovala iba 13 rokov. V rokoch 1897 až 1898 sa praženie železnej rudy presunulo z Mária Huty do Žakaroviec, čím sa potreba trate stratila. Zubačku následne zrušili a dnes už patrí len do histórie železníc.

Pri príležitosti 140. výročia jej vzniku sme si pripomenuli tento výnimočný technický počín, ktorý bol prvou ozubnicovou železnicou na našom území.

Zoznámte sa s pracovníkmi: Kreatíve ani koľajnice medze nekladú!

V poslednom roku sme v rámci Železničného Semafora postupne predstavovali všetky odbory či pracoviská v ŽSR. Na záver by sme sa vám, našim čitateľom, chceli predstaviť aj my — Odbor komunikácie a marketingu. Ako však už titulok napovedá, nebude to bežné predstavenie, na aké ste boli doteraz zvyknutí.

AUTOR: Petra Lániková, SNÍMKY: O 140, ILUSTRÁCIA: freepik.com

BRATISLAVA — Riaditeľkou odboru komunikácie a marketingu som ja, Petra Lániková. Niektorí ma zrejme poznáte z televíznych obrazoviek, keďže som zároveň hovorkyňou. Napriek tomu, že som sa k tímu železničiarov pridala až koncom minulého roka a z pohľadu mnohých zamestnancov ŽSR som ešte stále „dieťa“, verím, že mojimi predchádzajúcimi profesijnými skúsenosťami prispemem k zlepšeniu obrazu o Železničiach Slovenskej republiky. V tomto poslaní mi pomáha skvelý tím!

V piatich kanceláriách na 2. poschodí GR ŽSR pracuje v rámci O 140 deväť ľudí. Určite sme jedným z najmladších kolektívov, a práve to je jeden z dôvodov, prečo sme sa rozhodli ukázať vám fotky z nášho detstva. Tak ako rastú deti, aj my sa snažíme rásť. Spoznávame železničarsky svet, učíme sa odbornému žargónu a v neposlednom rade získavame cenné skúsenosti, a to práve vďaka spolupráci s vami, našimi kolegami, za čo vám ďakujeme.

Touto hravou formou sa vám snažíme povedať, že chceme rásť spolu s vami, lebo len tak budú ŽSR predstavovať silnú komunitu, ktorá bude hrdá na svoje korene. A že je na čo byť hrdý! Železnice

počas svojej dlhej histórie prežili ťažké obdobia a zdá sa, akoby im nikdy nebolo konca. Ako však učil Konfucius, nezáleží, ako pomaly idete, hlavne sa nezastavujte! Verte, že na aprílovom štafetovom polmaratóne som si to hovorila každú chvíľu. 😊 V týchto slovách sa však skrýva veľká pravda. Napriek vysokým rýchlostiam, ktorými vlaky brádzia naše koľajnice, ako spoločnosť sa posúvame vpred často veľmi pomaly. Spoločne určite vieme zrýchliť, no každý musí začať sám od seba. Jedným z hlavných cieľov, ktoré sa ako odbor snažíme naplňať, je ukázať vám, ako mať lepší pocit z práce, kolegov či okolia — a najmä, že sa dá aj tešiť do roboty!

Kolegyňu Renátu (Renču) Hinterschusterovú tiež mnohí poznáte. Komunikujete s ňou takmer denne, najmä, keď pre vás vymyslíme nové aktivity a vy máte doplňujúce otázky. Renča si uvedomuje, že pozitívnym prístupom vie niekomu zlepšiť deň, preto ju nikdy nepočujete otrávenú či zle naladenú. Jej príjemný prejav sa vynára v každom newsletteri, ktorý vám príde do mailu, pri každej súťaži, ktorú pre vás vymyslí, či pri každom projekte, ktorým sa vás snažíme potešiť.



Peťa



Renča H.



Klára



Lucka



Bez podpory svojej „*spolusediacej*“ Kláry Peškovej, našej manažérky sociálnych sietí, by však Renča určite nemala toľko skvelých nápadov. Klára musí byť kreatívna, keďže vymýšľa, ako zaujať „*followerov*“ na sociálnych sieťach, čo je v dnešných moderných časoch neľahká úloha. Zabrať jej dá aj komunikácia s oddanými fanúšikmi železníc, máme ich totiž naozaj veľa. No za najväčšie umenie určite považujem Klárinu schopnosť nájsť spôsob, akým odovzdať aj veľmi odborné témy širokej verejnosti.

Keď už hovoríme o vysvetľovaní zložitých tém laikom, heroický výkon podávajú Lucia Lizáková a Denis Dymo. Lucia ako šéfredaktorka časopisu, ktorý práve čítate, nielenže každý mesiac hľadá témy, aké by sa vám mohli páčiť, ale koordinuje aj ostatných kolegov pri tvorbe Semaforu. Spolu s Dendom navyše odpovedajú na novinárske otázky, ktoré nám prichádzajú každý deň. Pracujú tiež s fotkami, videami a grafikami, aby sme vám mohli prinášať všetky novinky zo sveta železníc atraktívnou formou.

Okrem tohto všetkého sa starajú aj o web ŽSR, o ktorom už dnes môžeme prezradiť, že dostane v tomto roku novú uniformu. S tým im pomáha naša grafická dizajnérka Beáta Baľga. Aj keď nový web pripravuje externá firma, Bea je kľúčovou osobou, ktorá vďaka svojmu kreatívnemu očku dohliada na celý proces. A že je naozaj šikovná, to už môžete vidieť všetci vďaka nedávno zverejnenému a schválenému dizajnmanuálu, ktorý pripravila.

Železničný Semafor by nevznikol bez často mravčej práce Dávida Bozsakyho. Mohlo by sa zdať, že pripravovať mesačník nie je úloha na poslednú chvíľu, avšak ak chceme byť aktuálni a pokryť naozaj všetky novinky, niekedy Dávidovi dodávame podklady na spracovanie na poslednú chvíľu. Zalamovanie, ako sa vlastne odborne hovorí priprave elektronickej verzie časopisu, ktorá ide následne do tlače, musí potom zvládnuť v priebehu niekoľkých hodín. A keď pritom musí ešte aj vybehnúť do skladu po

reprezentačné predmety na žiadosť niektorého z odborov, robota sa mu značne komplikuje.

Našťastie sme dobrý kolektív a v krajnej núdzi beží do skladu Alexander Turanský, naša neoceniteľná administratívna posila a šoumen odboru. Alex pochádza zo silnej železničiarkej rodiny a je to veru vidieť. Nie je otázka, na ktorú by mi nevedel odpovedať alebo nenašiel niekoho, kto odpovedať vie. Jeho zodpovedný prístup k práci pritom výborne funguje so zmyslom pre humor, vďaka ktorému naše návštevy vždy prichádzajú do dobrej atmosféry.

Som si istá, že Alexova „*prisediaca*“ Renáta Kolcunová má vďaka nemu vždy lepší deň. A to nie je jednoduché, keďže Renátka musí pripravovať odpovede na takzvané infožiadosti, reagovať na sťažnosti a podnety od cestujúcich či celkovo komunikovať s niekedy naozaj nahnevanou verejnosťou. Všetko sa dá, ak sa chce a spolu s Renátkou vždy nájdeme diplomatický spôsob, ako vyriešiť každý problém.

Riešiť každodenné problémy je moja hlavná náplň práce. Aj keď niekedy ma vie Michal Tunega, riaditeľ Železničného múzea SR, ktoré formálne spadá pod náš odbor a ktoré sme predstavovali osobitne v inom čísle časopisu, zaskočiť naozaj neštandardnou požiadavkou. Ani v najdivokejších snoch by mi nenapadlo, že raz budem schvaľovať nákupy skrutiek či reštaurátorské práce na historických vlakoch.

Stále však platí, že či už treba rozhodnúť o tom, aké informácie budeme poskytovať verejnosti na webe, čo budeme komunikovať formou tlačových správ novinárom alebo akú marketingovú aktivitu predstavíme najbližšie, nemôžem byť spokojnejšia. Tím, ktorý som vám predstavila, je naozaj kreatívny a spoločne sa snažíme, aby nás v našich cieľoch nebrzdilo naozaj nič, ani len lom koľajníc! Budeme radi, ak sa pridáte k nám a pomôžete nám ukázať svetu, aké krásne je železničiarске remeslo.



0140 GR ŽSR

Denis



Bea



Dávid



Alex



Renča K.



Zoznámte sa s pracoviskami:

Inovácie v službách efektivity

Digitalizácia, modernizácia a efektívne riadenie projektov — to sú hlavné piliere práce Odboru projektového riadenia na GR ŽSR. Pod vedením riaditeľa Andreja Cintulu odbor koordinuje biznisové a inovatívne projekty s cieľom zefektívniť fungovanie celej organizácie.

AUTOR: O 180, (red), SNÍMKA: unsplash.com/@jdiegoph

ODBOR PROJEKTOVÉHO RIADENIA (O 180)

Za plynulým priebehom projektov, ich koordináciou a dodržiavaním metodiky stoja odborníci z Odboru projektového riadenia (O 180), ktorý pôsobí na Generálnom riaditeľstve ŽSR. Ich hlavnou úlohou je zabezpečiť komplexné riadenie projektov od návrhu cez plánovanie, realizáciu až po vyhodnotenie výsledkov.

Odbor sa venuje biznisovým a inovatívnym projektom, ktoré majú za cieľ prinášať modernizáciu a vyššiu efektivitu naprieč celou organizáciou. V súlade so smernicou O-07-O530-2021 kladie dôraz na dodržiavanie projektovej metodiky a transparentný priebeh jednotlivých fáz.

Najväčšou výzvou v rámci agendy odboru je zmenové konanie — teda spracovanie a riadenie zmien, ktoré sa v projektoch objavujú počas realizácie. „Zložitým procesom je aj zosúladenie viacerých projektov, ktoré si vyžadujú

zapojenie rôznych organizačných útvarov. Dôležitá je zároveň kvalifikovaná spolupráca naprieč odborními a dôsledná evidencia nákladov podľa metodických pravidiel,“ približuje riaditeľ odboru.

V najbližšom období sa chce Odbor projektového riadenia zamerať najmä na systematické zavádzanie inovácií, ktoré podpora digitalizáciu a zvýšia agilitu procesov v rámci ŽSR. Prvoradým cieľom je znížiť papierovú záťaž a zlepšiť riadenie projektov prostredníctvom digitálnych nástrojov.

Medzi aktuálne prioritné úlohy patrí realizácia investičných projektov TIP Žilina a TIP Lužianky, ako aj implementácia systému EasyProject, ktorý umožní efektívnejšie riadenie investičných aktivít. Dôležitou oblasťou sú aj investičný controlling a reporting a v neposlednom rade digitalizácia agendy ľudských zdrojov — teda modernizácia HR procesov v súlade so súčasnými trendmi.



Fórum koľajovej dopravy 2025: Budúcnosť železníc na Slovensku

Medzinárodná konferencia FKD 2025, ktorá sa konala 18. a 19. marca v Bratislave, opäť združila odborníkov a predstaviteľov železničného sektora, aby diskutovali o budúcnosti koľajovej dopravy na Slovensku aj v Európe. Svoju víziu predstavil aj Alexander Sako.

AUTOR: Denis Dymo, SNÍMKA: Klára Pešková

BRATISLAVA — Generálny riaditeľ ŽSR vo svojom prejave zdôraznil tri kľúčové ciele: stabilitu, komfort a bezpečnosť. V úvode sa dotkol aj personálnej otázky. Riešením generačnej výmeny zamestnancov má byť podľa neho užšia spolupráca so školami a modernizácia študijných programov. Za dôležitý krok k stabilizácii personálu považuje aj zvýšenie priemernej mzdy o 10 % v roku 2024.

V súvislosti so zlepšením komfortu cestovania prítomných informoval o plánovanej modernizácii približne 30 staníc vrátane bratislavskej hlavnej stanice. Bezpečnosť označil za prioritu, čoho dôkazom je, že ŽSR investujú do rekonštrukcie tratí a automatizácie riadenia dopravy. Upozornil však, že financovanie železníc je v porovnaní so susednými krajinami nedostatočné — kým Rakúsko investuje 3,5 mld. eur a Česko 1,8 mld., slovenský rozpočet je len 450 mil. eur. Na konferencii sa zúčastnila aj španielska veľvyslankyňa Lorea

Arribalzaga Ceballos, ktorá vo svojom prejave zdôraznila strategický význam Slovenska v európskej železničnej sieti a oznámila pripravované memorandum o spolupráci so Španielskom v oblasti železničnej dopravy.

Témami konferencie boli aj vysokorýchlostné trate, financovanie infraštruktúry a liberalizácia železničného trhu. Vyvrcholením podujatia bolo udelenie ocenenia „Osobnosť železničnej a mestskej koľajovej dopravy na Slovensku za rok 2024“ Vladimírovi Samekovi z Doprastavu, ktorý sa, okrem iného, významne podieľal na modernizácii trate Púchov — Považská Teplá. Tento projekt bol ocenený ako Železničná stavba desaťročia 2012 — 2022.

Odborníci na konferencii sa zhodli na význame modernizácie a efektívneho financovania železníc, ktoré môžu Slovensko posunúť na vyššiu úroveň v európskej dopravnej sieti.



ŽSR rozbehli jar: Zamestnanci sa zúčastnili na maratóne v Bratislave

Beh, radosť z pohybu a tímový duch – aj takto by sa dala charakterizovať účasť zamestnancov Železníc Slovenskej republiky na tohtoročnom ČSOB maratóne, ktorý sa konal v nedeľu 6. apríla 2025 v Bratislave. Na štart sa postavili bežci z rôznych útvarov ŽSR – niektorí absolvovali celý maratón, iní si zvolili polmaratón alebo štafetový beh.

AUTOR: Denis Dymo, SNÍMKY: ŽSR



BRATISLAVA — Dva spoločné dobrovoľné tréningy, ktoré predchádzali podujatiu (27. marca a 2. apríla), pomohli naladiť formu aj náladu. Pre viacerých to bol debut, iní sa vrátili na trať po predchádzajúcich ročníkoch — všetci však s odhodlaním a so železnou vôľou.

Maratón s úctyhodnými výkonmi

Najrýchlejším železničiarom v maratóne sa stal Gabriel Kelemen, ktorý zvládol 42,195 km v čase 3:17:28, čo mu v celkovom poradí prinieslo 211. miesto spomedzi všetkých 1 436 účastníkov. Výborný výkon podal aj Jaroslav Hliva (3:28:21). Na štart sa v tričkách Modrej armády postavili tiež Róbert Gonda, Rastislav Čerňanský a Marek Paulovič, ktorí s prehľadom zvládli celú trasu a hrdo dobehli do cieľa.

Polmaratón so silným zastúpením

V polmaratóne sa najvyššie z našich umiestnil Milan Ivan, ktorý dosiahol čas 1:32:38. Výborne bežali aj Zdenko Falat (1:33:11) či Roman Tóth (1:37:41). Z kolegyň vynikla Júlia Galková, ktorá si časom 1:47:24



vybojovala 162. miesto medzi ženami. O skvelú atmosféru sa postarali aj ďalší účastníci. Zabehnúť polmaratón je výzva, ktorú zvládlo viac ako 20 železničiarov!

Štafety plné humoru a solídnych výkonov

Mimoriadne obľúbené boli aj štafetové behy. Tímy s názvami ako „Bez Sakal“, „Železniční čmeliaci“ či „Tlačové na úteku“ nielen bežali, ale aj pobavili kreativitou. Najlepšie sa darilo tímu ŽSR Štafeta RPRT, ktorý si v polmaratóne vybojoval výborné 24. miesto s časom 1:47:36. V maratónskej štafete patrí spomedzi tímov ŽSR veľké uznanie kolektívu Hlavná stanica, ktorý dobehol na 66. mieste za 3:52:57.

Ďakujeme všetkým bežcom za skvelú reprezentáciu a športového ducha! Už teraz sa tešíme na ďalšie spoločné tréningy a preteky. Aj vďaka takýmto podujatiam ukazujeme, že Železnice Slovenskej republiky nie sú len o koľajniciach, ale aj o ľuďoch, ktorí majú chuť hýbať sa vpred.

Dúfame, že sa vidíme na jeseň v Košiciach!

Na železnici nie je nikdy cieľ, je to vždy len... (tajnička krížovky).				Pomôcky: Asnyk, ekran, tail, tar, rás	lipový porast	3. časť tajničky		choroba kľobov	staro-egyptský boh Slnka	kanadský spevák	Haitská republika	neprijemnosť (expr.)	telúr (zn.)	tiež		
				EČV okr. Lučenec			vysoké ceny									
				dvojhĺaska			2. časť tajničky mesiac Jupitera									
				patriaca psovi ohrady pre ovce					výstroj kitesurfistu ozdobná spona						navždy, natrvalo	trocha, máličko (hovor.)
Autor: Miroslav Lisál	české meno Vladimira	elektrická porucha	rešeto chvost, po anglicky				samurajský meč samec ovce									
postaví sa							EČV okr. Bratislava domáce zvieratá			ázijský štát značka tónu						
plakala (bás.)					Ábelov brat a vrah arabská tamburína						platidlo v Macau etiópsky náčelník					
sólový spev z opery				střípnutost (odb.) ruské jazero								štvorček (typ.) vysoké napätie				
1. časť tajničky																
astát (zn.)			obrazovka, po rusky					poľský básnik								

Pošlite nám (sutaz@zsr.sk) **adresu a správnu odpoveď** krížovky a trom vyžrebovaným pošleme darček.
Krížovka z minulého čísla: „... zastávky a nečakané odbočky.“ Výhercovia: Pavel Z., Jozef K., Mária H.



Nominuj svojho šéfa

Máte šéfa, ktorý vás naozaj inšpiruje? Niekoho, kto dokáže motivovať a vždy stojí za svojím tímom? Teraz máte šancu ukázať, prečo si zaslúži titul „Najlepší šéf“!

Zapojte sa do našej výzvy a nominujte svojho šéfa. Napíšte nám, čo na nej/ňom obdivujete alebo akú nezabudnuteľnú či vtipnú chvíľu ste s ňou/ním zažili. My vás v rámci tejto výzvy odmeníme malou pozornosťou, a to nielen víťaza, ale aj tých, ktorí svojich šéfov nominujete.

Nominácie posielajte na sutaz@zsr.sk.
Tešíme sa na vaše inšpiratívne príbehy.

Redakcia Železničného Semaforu

Škody po požiaroch najnižšie za 5 rokov

Železnice Slovenskej republiky (ŽSR) v roku 2024 zaznamenali mierny nárast počtu požiarov, avšak celková výška škôd bola najnižšia za posledných päť rokov. Tento pozitívny výsledok je dôkazom účinnosti preventívnych opatrení a pohotových zásahov zamestnancov ŽSR a Hasičského a záchranného zboru SR (HaZZ).

AUTOR: Denis Dymo, SNÍMKA: freepik.com

BRATISLAVA — Na železničných dráhach, v objektoch a priestoroch ŽSR bolo v roku 2024 zaznamenaných 92 požiarov, čo predstavuje mierny nárast oproti predchádzajúcemu roku. Iba sedem z nich však spôsobilo škody.

Hlavnými príčinami vzniku požiarov bolo zavinenie cudzími osobami, elektrické skraty a brzdenie nákladných vlakov. Výrazne stúpol aj počet požiarov suchých trávnatých porastov popri železničnej trati, čo je dôsledok suchého a mimoriadne teplého počasia.

Rok 2024 bol najteplejší minimálne od roku 1931, pričom priemerná ročná teplota vzduchu dosiahla rekordnú hodnotu. Vysoké teploty a dlhodobé suchô spôsobujú vysychanie vegetácie, čo zvyšuje riziko šírenia požiarov. **Napriek vyššiemu počtu požiarov celkové škody klesli o viac ako 110-tisíc eur, čo je najnižšia hodnota za posledných päť rokov.** Tento pokles je spôsobený najmä menším poškodením technologických zariadení.

ŽSR dlhodobo investujú do prevencie a bezpečnostných opatrení, čo prispieva k zmierneniu dosahu

požiarov. Vlni došlo k piatim požiarom budov a štyrom požiarom skladov, pričom škody na majetku ŽSR sa zaznamenali len v jednom prípade, a to pri požiari budovy sociálneho zariadenia v železničnej stanici Zohor, ktorá už 15 rokov nebola v prevádzke. Predpokladanou príčinou bolo cudzie zavinenie.

Vzhľadom na časté požiare suchých trávnatých porastov ŽSR upozorňujú verejnosť na nebezpečenstvo vypaľovania trávy v blízkosti železničnej trate, ktoré je v zmysle právnych predpisov zakázané. Okrem toho ŽSR pokračujú v zabezpečovaní neprevádzkovaných budov proti vniknutiu nepovolaných osôb a v prípade nevyužitia sa tieto objekty odstraňujú.

Prevencia a bezpečnostné opatrenia ostávajú prioritou

Železnice Slovenskej republiky budú aj naďalej klást dôraz na dodržiavanie bezpečnostných opatrení a prevenciu pred požiarmi. Dôležitou súčasťou tohto úsilia sú pravidelné školenia zamestnancov, ktoré majú za cieľ zachovať tento pozitívny trend aj v nasledujúcich rokoch.



**ŽELEZNICA
2025**

Najdôležitejšie dátumy Železničného múzea.

Zapíšte si do diárov!

12.4.

PRVÝ PARNÝ DEŇ

17.5.

NOC MÚZEÍ A GALÉRIÍ

14. - 15.6.

RENDEZ 2025

9.8.

LETNÝ PARNÝ DEŇ

6.9.

DREZINOVÝ DEŇ

11.10.

UKONČENIE SEZÓNY



**Vidíme sa v múzeu.
Nech to para tlačí!**