

ŽELEZNIČNÝ SEMAFOR

↳ MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNIC SLOVENSKEJ REPUBLIKY

↳ 33. ROČNÍK | MAREC 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: Postupné pokračovanie prác v Michalovciach.

TITULNÁ SNÍMKA: Klára Pešková



Obsah

- 03 v náročných podmienkach sme obsadili 170 pracovných miest
- 04 Pohotový prístup zamestnancov zachránil valentína
- 06 Strážske — Humenné: Nový úsek v prevádzke
- 07 ŽST Michalovce: Aktuálny stav prác
- 08 Nech železnica nie je miestom tragických životných rozhodnutí
- 09 výluka dopravnej služby
- 10 Zrušenie povinnosti sťahovania zberača HKV na tratiach ŽSR
- 12 Červený most — svedok histórie bratislavských železníc
- 14 ŽSR za rok 2024 evidujú nižší počet nehôd
- 16 zoznámte sa s pracoviskami: svet vzdelávania a práva v ŽSR
- 19 Krížovka
Tipy a nápady? Sem s nimi!
Nominuj svojho šéfa
- 20 Oznamy
- 21 Zmena adresy prevádzky čapovanej ekodrogérie ecoterra&bibis
- 21 Navrhňte železničnú poštovú známku!
- 22 výsledky fotosúťaže CER 2024: Medzi víťazmi je aj slováč

Personálne zmeny

Generálny riaditeľ ŽSR Alexander Sako:

1. 3. vymenoval do funkcie riaditeľa Odboru udržateľnosti a environmentálnej správy GR ŽSR Mareka Beláka.



Hľadanie kvalifikovaných zamestnancov na prevádzkové pozície je čoraz náročnejšou úlohou. Konkurencia na trhu práce rastie a záujem o niektoré profesie klesá. Napriek týmto výzvam sa Odboru riadenia ľudských zdrojov podarilo od začiatku roka prijať 170 nových zamestnancov na kľúčové prevádzkové pozície.

AUTOR: (red), SNÍMKA: Beáta Balga

BRATISLAVA — V poslednom období sa podarilo obsadiť aj kritické pozície ako dozorca výhybiek, návestný majster, posunovač, signalista a výpravca, teda profesie, ktoré sú na trhu práce veľmi nedostatkové. Tieto pozície si vyžadujú nielen odborné školenia, ale aj adaptáciu, aby sa noví zamestnanci mohli plnohodnotne zapojiť do prevádzky.

Preto poskytujeme našim novým pracovníkom bezplatné školenia vo vlastných vzdelávacích zariadeniach, kde im zabezpečujeme aj overenie zdravotnej spôsobilosti. Vzdelanie technického zamerania je výhodou, no nie nevyhnutnosťou, pretože prax v oblasti železničnej dopravy môžeme nahradiť našimi školeniami. Ani my však nedokážeme zaškoliť zamestnanca z večera do rána, a preto to, kým sa dostane do prevádzky, môže trvať niekoľko týždňov až mesiacov v závislosti od konkrétnej pozície. „V nasledujúcich mesiacoch sa zameriame na efektívnejšie náborové stratégie a hľadanie nových spôsobov, ako osloviť potenciálnych kandidátov. Našimi hlavnými cieľmi sú zlepšenie benefitov, získanie mladých ľudí už počas štúdia, zjednodušenie a zrýchlenie náborového procesu či väčší dôraz na interné školenia a rekvalifikáciu,“ priblížila nám vedúca tímu pre nábor zamestnancov Klaudia Bublávková.



ŽELEZNIČNÁ STANICA ZVOLEN NÁRODNÝM KLENOTOM

O tom, že sa začalo konať týkajúce sa vyhlásenia železničnej stanice Zvolen za národnú kultúrnu pamiatku, boli Železnice Slovenskej republiky informované v novembri minulého roka. Pamiatkový úrad Slovenskej republiky vydal rozhodnutie o jej zápise 15. januára 2025 a 18. februára bola stanica zapísaná do Ústredného zoznamu pamiatkového fondu.



MILOVNÍCI KNÍH SI PRÍDU NA SVOJE

Odbor komunikácie a marketingu v rámci mesiaca kníh vytvoril pre kolegov novú knižnicu. Tá funguje na princípe voľnej výmeny od pondelka 3. marca. Knihy si môžete požičať, priniesť alebo vymeniť. Knižnica sa nachádza na prízemí budovy GR na Klemensovej, vpravo, smerom k zasadačke. Príďte si nájsť svoju ďalšiu obľúbenú knihu aj vy!



Pohotový prístup zamestnancov zachránil Valentína

V piatok 14. februára v skorých ranných hodinách došlo k nehode na železničnom priecestí medzi Bratislavou a Kútmi, konkrétne v blízkosti železničnej stanice Sekule. Osobné auto narazilo do zabezpečovacieho zariadenia so závorami pri prejazde medzi obcami Borský Svätý Jur a Sekule.

AUTOR: Marek Bavoľár, (red), SNÍMKA: OR TT, archív ŽSR, ILUSTRÁCIA: freepik.com

BRATISLAVA/KÚTY — Polícia nahlásila poškodenie zabezpečovacieho zariadenia osobným vozidlom značky Ford Mondeo, ktoré vyvrátilo výstražník aj so závorou. Šťastím v nešťastí bolo, že ani stojan závor, ani auto po nehode nezasahovali do priechodného prierezu prvej traťovej koľaje, takže prevádzka ohrozená nebola.

Zamestnanci SMSÚ ZT Kúty v spolupráci so svojimi kolegami zo SMSÚ SO Nové Zámky začali situáciu okamžite riešiť a rovno sa pustili do opravy poškodeného zariadenia. Už v deň nehody sa vykonala kompletná demontáž a prevoz poškodených častí, ako aj vyrovnanie základov. Hneď po víkende, teda v pondelok 17. februára, sa nainštaloval nový zázvorový stojan, ktorý bol už o deň neskôr prevádzkyschopný, a to najmä vďaka pracovnému nasadeniu zamestnancov Oblastného riaditeľstva Trnava.

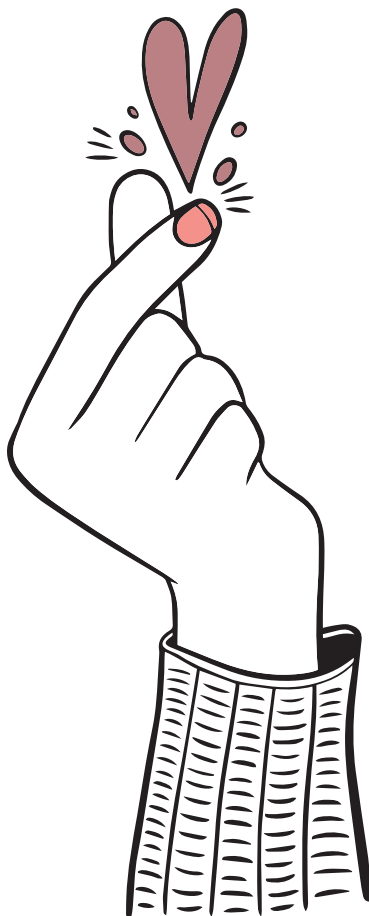
Počas opráv bola bezpečnosť cestnej premávky zaistená umiestnením značky STOP a informačných značiek DZ IP30a, ktoré varovali vodičov o vypnutí výstražného zariadenia. Odhadovaná škoda dosahuje približne 20-tisíc eur. Tento incident na priecestí nie je ojedinelý, podobné prípady sa, bohužiaľ, opakujú.

V dôsledku personálnych obmedzení v Oblastnom riaditeľstve Trnava bola od 15. apríla 2024 zavedená výluka dopravnej služby počas nočných zmien v železničnej stanici Sekule, kde už nie je obsadená nočná zmena výpravcom. V čase nehody sa táto situácia ukázala ako výzva pre riadenie dopravy na jednom z hlavných

železničných ťahov, kde vlaky intenzívne premávajú.

V takýchto náročných podmienkach riadenia dopravy si poškodenie priecestného zabezpečovacieho zariadenia vyžiadalo zvýšenú pozornosť výpravcov v susedných staniciach, ktorí museli intenzívnejšie sledovať situáciu. Aj dozorca výhybiek pracoval v zmene bez prítomnosti výpravcu. Počas opravy zariadenia bolo preto nutné zabezpečiť obsadenie pracoviska výpravcom.

Ďakujeme všetkým zamestnancom, ktorí sa podieľali na riešení tejto kritickej situácie, za ich oddanosť a profesionalitu v náročných prevádzkových podmienkach.



FAŠIANGY V BYSTRÍČANOC

Počas fašiangov, konkrétne 28. februára 2025, stanicu Bystričany navštívili koledníci, ktorí prítomným spríjemnili službu a priniesli tradičnú fašiangovú veselicu v podobe spevu a tanca.



VENUJTE 2 % SOLIDARITE

Vedenie neinvestičného fondu SOLIDARITA a všetkých troch železničných spoločností organizuje aj tento rok akciu darovania 2 % z dane pre fond SOLIDARITA, ktorý pomáha železničiarom v ťažkých životných situáciách. Každý, kto sa rozhodne venovať svoje 2 % tomuto fondu, tak nezištne pomôže kolegom v núdzi, za čo vám v ich mene ďakujeme. Ak nemáte čas, doručte tlačivo aj s potvrdením o zaplatení dane, fond Solidarita zvyšok urobí za vás. VYHLÁSENIE podpíšte a obidve tlačivá zašlite do 28. 4. 2024 na adresu: SOLIDARITA, Klemensova 8, 813 61 Bratislava. Fond doplní potrebné údaje a doručí tlačivá na Daňový úrad za vás.

Strážske — Humenné

Nový úsek v prevádzke

Koncom februára vydalo MD SR rozhodnutie o predčasnom užívaní železničného úseku Strážske — Humenné, čím sa tento úsek oficiálne spustil do prevádzky. Tento krok bol možný len vďaka úspešným technickým prehliadkam a skúškam, ktoré sa konali v rámci projektu elektrifikácie existujúcej jednokoľajnej trate Bánovce nad Ondavou — Humenné.

AUTOR: (red), SNÍMKY: Beáta Balga, ZSSK

BÁNOVCE NAD ONDAVOU/HUMENNÉ — Stavba sa začala v máji 2023 a bola rozdelená do niekoľkých fáz. V prvej fáze sa zhotoviteľ zamerlal na úseky, ktoré sú dnes už predmetom predčasného užívania a umožnia verejnosti využívať železničnú infraštruktúru v smere Prešov — Strážske — Humenné, ako aj v smeroch Medzilaborce a Stakčín.

Výstavba však neprebehla bez problémov. Komplikácie, ako vysoká hladina spodnej vody v železničných staniaciach Strážske a Humenné, si vyžiadali operatívne riešenia. Ďalšie problémy nastali pri zakladaní mostov či pri nedostatočnej únosnosti zemnej pláne. Tieto výzvy sa podarilo prekonať zmenou spôsobu zakladania alebo použitím alternatívnych technológií.

V rámci projektu sa realizovali inžinierske stavby vrátane mostov, priepustov, nástupíšť, trakcie a ďalších elementov železničného spodku a zvršku. Dôležitou súčasťou projektu boli aj preložky sietí a teplovodu. V decembri 2024 sa dokončovali práce na zastrešení dlažby pred výpravnými budovami staníc Strážske a Humenné, rozvody inžinierskych sietí v podcho-
de v Humennom a osádzanie mobiliáru jednotlivých

nástupísk. Ukončovali sa aj práce na zabezpečovacom zariadení, ktoré prešlo skúškami a následnými úpravami, aby spĺňalo požiadavky na predčasné užívanie.

Celý úsek od Bánoviec nad Ondavou po Humenné by mal byť podľa plánu dokončený v lete tohto roka, pričom sa predpokladá, že sa tak stane do 30. júla 2025.



ŽST Michalovce

Aktuálny stav prác

V rámci elektrifikácie a komplexnej rekonštrukcie trate Bánovce nad Ondavou – Humenné sa intenzívne pracuje aj v železničnej stanici Michalovce. Boli sme sa pozrieť priamo na stavenisku na to, ako to tam aktuálne vyzerá.

AUTOR: Denis Dymo, SNÍMKA: Klára Pešková

MICHALOVCE — V železničnej stanici Michalovce prebiehajú intenzívne stavebné práce, ktorých prioritou je elektrifikácia trate. Súčasťou projektu je však aj rozsiahla rekonštrukcia infraštruktúry stanice.

Aktuálne sa rekonštruujú koľaje číslo 1 a 4. Koľaj číslo 2 bola zrušená a nahradí ju nové úrovňové nástupište. Z dôvodu zlepšenia dostupnosti cestujúcich sa buduje nový podchod vybavený výtahmi pre imobilných občanov. Na zhlaví smerom na Strážske boli osadené nové výhybky a vybudované nové priecestie vedúce k fabrike.

V súčasnosti sú demontované nepotrebné časti infraštruktúry, pričom v časti koľajiska sú už dokončené podkladové vrstvy a stabilizované podložie. Začalo sa tiež s ukladaním podkladu v oblasti zhlavia smerom od Strážskeho.

Dôležitým krokom je aj výstavba podchodu pre cestujúcich, ktorý je v súčasnosti v rozpracovanom štádiu. V celej stanici už bolo dokončené odvodnenie.

Práce na tejto časti stavby s názvom „Elektrifikácia a komplexná rekonštrukcia trate Bánovce nad Ondavou – Humenné“ sa začali 22. októbra 2024 a ich dokončenie je naplánované na 30. júla 2025. Podľa plánov by mal byť v auguste 2025 sprevádzkovaný aj úsek trate medzi Bánovcami nad Ondavou a Strážskym.



Nech železnica nie je miestom tragických životných rozhodnutí

Jednou z hlavných priorít Železníc Slovenskej republiky (ŽSR) je zaistenie bezpečnosti železničnej infraštruktúry. V posledných mesiacoch však evidujeme alarmujúcu skutočnosť — rastúcu tendenciu samovrážd na železnici.

AUTOR: Denis Dymo, SNÍMKA: archív ŽSR

BRATISLAVA — Od 1. decembra 2024 do 28. februára 2025 sa počet samovrážd oproti rovnakému obdobiu predchádzajúceho roka zvýšil o 22 %. Zároveň **evidujeme najväčší počet samovrážd v období mesiacov december až február za posledných 5 rokov.**

Železnica sa najmä v období vianočných sviatkov veľaokrát stáva miestom, kde sa odohrávajú tragické rozhodnutia. Následky týchto udalostí zasahujú nielen obeť a ich rodiny, ale aj rušňovodičov a svedkov. Každý z nás však môže pomôcť. Ak spozorujete osobu, ktorá sa v okolí tratí, priecestí či staníc správa podozrivo, kontaktujte políciu.

ŽSR odporúčajú osobám v ťažkej životnej situácii alebo ich rodinným príslušníkom, aby neváhali a vyhľadali psychologickú pomoc a aby sa pokúsili svoje problémy riešiť inak ako skokom pod vlak. Takúto formu pomoci poskytujú, napríklad občianske združenie IPčko, ktoré prevádzkuje Krízovú linku pomoci (www.krizovalinkapomoci.sk) na čísle 0800 500 333, či Liga za duševné zdravie, ktorá prevádzkuje Linku dôvery Nezábudka (www.linkanezabudka.sk) na čísle 0800 800 566.

ŽSR dlhodobo spolupracujú s odborníkmi na duševné zdravie, najmä s OZ IPčko, na prevencii samovrážd. Významnou súčasťou opatrení sú osvetové kampane a zlepšenie prístupu k psychologickému pomoci. Na kritických miestach v okolí železničných tratí sú umiestnené nálepky a tabuľky s kontaktmi na odbornú pomoc.

Ak budeme všetci všímaví, niektoré príbehy môžu mať aj šťastné konce. V utorok 25. februára 2025 sa vďaka vni mavosti občana podarilo zachrániť človeka so samovražednými úmyslami v úseku Zvolen — Sliach. Rýchla reakcia oznamovateľa a zapojených zložiek zabránili tragédii.

„Každý takýto incident je obrovskou traumou nielen pre rodiny obetí, ale aj pre rušňovodičov a ďalších pracovníkov železníc. Našou prioritou je preto nielen bezpečnosť infraštruktúry, ale aj podpora iniciatív, ktoré pomôžu ľuďom v psychickej kríze nájsť iné riešenie,“ uviedol generálny riaditeľ ŽSR Alexander Sako.

Okrem rastúceho počtu samovrážd ŽSR zaznamenávajú aj zvýšený počet osôb, ktoré sa pohybujú v obvode dráhy s cieľom skrátiť si cestu. Tento jav je mimoriadne nebezpečný. Vlaky sa pohybujú vysokou rýchlosťou a ich brzdná dráha môže presiahnuť aj kilometer. Okrem toho existuje riziko, že tlak vzduchu od prechádzajúceho vlaku osobu vtiahne do koľajiska alebo ju zachytí vyčnievajúci náklad.

Pohyb v obvode dráhy je prísne zakázaný, a to priamo ustanoveniami zákona o dráhach. Povolený je len na určených miestach, ako sú nástupištia či priecestia, a aj to len v prípade, že sú bezpečné. ŽSR preto apelujú na vodičov, cyklistov aj chodcov, aby dbali na vlastnú bezpečnosť a nevstupovali na koľajisko mimo povolených miest. Bezpečnosť na železnici je našou spoločnou zodpovednosťou. Všimajme si svoje okolie a pomôžeme predísť zbytočným tragédiám.



výluka dopravnej služby

Železnice Slovenskej republiky minulý rok v apríli pristúpili k časovo obmedzenej výluke dopravnej služby na stanici Sekule, čo znamenalo, že od 15. apríla 2024 nezastavovali v tejto stanici vlaky osobnej dopravy v smere Bratislava — Kúty, a to v čase od 18.50 do 6.15 hod. Išlo o operatívne riešenie, ktorým ŽSR reagovali na akútny nedostatok výpravcov.

AUTOR: Denis Dymo, SNÍMKA: Klára Pešková

BRATISLAVA — Aktuálny stav s nedostatkom zamestnancov sa v priebehu roka nezmenil, a preto museli ŽSR pristúpiť k nepretržitej výluke dopravnej služby, a to od 7. apríla 2025. Tento krok je najmä v záujme zabezpečenia prevádzky v ostatných staniciach, ktoré sú dopravne dôležitejšie, v tomto prípade v ŽST Kúty. O týchto plánoch boli informovaní dopravcovia aj starostovia dotknutých obcí. V utorok 11. marca 2025 sa v Sekuliach uskutočnilo stretnutie so starostom, kde riaditeľ OR Trnava Ivan Sovič vysvetlil vzniknutú situáciu. V stredu 12. marca 2025 sa táto téma otvorila aj na pôde MD SR spolu so štátnou tajomníčkou Denisou Žilákovou.

Situácia je komplikovaná z hľadiska zaistenia bezpečnosti železničnej infraštruktúry, čo je kľúčovým rozhodovacím prvkom. Od apríla v ŽST Sekule preto nebudú zastavovať osobné vlaky v smere do Kútov pre nástup a výstup cestujúcich.

Dôvodom je, že každé takéto zastavenie môže vystaviť nebezpečenstvu nastupujúcich a vystupujúcich s prichádzajúcim vlakom z opačného smeru Kúty — Veľké

Leváre v rovnakom časovom okne. Kolízia by mohla vzniknúť pre chýbajúci mimoúrovňový prístup (napr. z ostrovného nástupištia a podchodu či k nadchodu k nemu vedúceho). ŽSR nechcú a nemôžu cestujúcich vystavovať takémuto nebezpečenstvu.

ŽST Sekule tak bude od apríla obsadená len dozorcami výhybiek a jazda vlakov bude zabezpečená automatickou činnosťou staničného zabezpečovacieho zariadenia, stavaním vlakových ciest len po hlavných staničných koľajach. Samozrejme, len čo sa podarí vyriešiť personálnu otázku v súvislosti s chýbajúcim výpravcom v tejto stanici, ŽSR sú pripravené opätovne spustiť prevádzku tak, ako to bolo v predchádzajúcich rokoch.

V tejto nepriaznivej situácii budú ŽSR aj naďalej vyvíjať čo najviac náborových aktivít a hľadať nových kolegov. Zároveň hoci musíme pristúpiť k zavedeniu nepretržitej výluky dopravnej služby v ŽST Sekule, v rámci grafikonu vlakovkej dopravy na roky 2025/2026 nechávame priestor na prípadné obnovenie dopravnej služby. Neznamená to teda, že doprava v tomto smere je vylúčená nastálo.

Zrušenie povinnosti sťahovania zberača HKV na tratiach ŽSR

Úlohou trakčného vedenia je zabezpečiť trvalú dodávku energie elektrickým hnacím dráhovým vozidlám pri splnení podmienok jej parametrov a kvality v zmysle príslušných technických noriem. Aj pri bežnej bezporuchovej prevádzke dochádza k občasnému krátkodobému prerušeniu napájania, teda nielen počas výkonu nevyhnutnej údržby trakčného vedenia (TV) alebo na zaistenie bezpečnosti pracovníkov iných odvetví pri práci na elektrifikovaných tratiach. Preto trakčné vedenie nie je možné prevádzkovať ako jeden spojitý vodič v celej dĺžke elektrifikovaných tratí, no na zabezpečenie možnosti selektívneho vypínania je delené na sekcie.

AUTOR: Martin Holeček, VVÚŽ Žilina, SNÍMKY: archív ŽSR, VVÚŽ Žilina

BRATISLAVA — Ak sa požaduje, aby miesto elektrického delenia trakčného vedenia bolo aj zjazdové, teda aby netvorilo mechanickú prekážku pre prúdový zberač elektrického HKV, použije sa úsekový delič. Avšak, aj keď je požiadavka na zjazdovosť splnená, nezaručuje to, že úsekový delič môže kedykoľvek prechádzať so zdvihnutým zberačom.

Úsekový delič predstavuje predovšetkým elektrické oddelenie dvoch rôznych napäťových sekcií trolejového vedenia, preto je rozdiel napätí na jeho kontaktoch prakticky vždy nenulový. Počas prejazdu zdvihnutého prúdového zberača dôjde na veľmi krátky čas k prepoiniu kontaktov úsekového deliča a o niekoľko milisekúnd zasa k ich rozpojeniu. Pri tomto deji dochádza k vzniku elektrického oblúka medzi kontaktmi úsekového deliča a lyžinou prúdového zberača, ktorého veľkosť a trvanie závisia predovšetkým od rozdielu napätia na deliči a od veľkosti trakčného prúdu odoberaného elektrickým HKV.

Na obrázku číslo 1 je záber poslednej fázy horenia elektrického oblúka na úsekovom deliči niekoľko desiatok milisekúnd po prejazde IC vlaku so zdvihnutým zberačom pri odbere trakčného prúdu približne 1 000 A v jednosmernej elektrickej sústave 3 kV (ďalej len DC). Úsekový delič oddeľoval časť TV pod napätím od ukoľajneného úseku

vedenia, teda rozdiel napätia na deliči dosahoval približne 3 kV, čomu zodpovedala aj pozorovaná vysoká intenzita elektrického oblúka a jeho trvanie po čase 200 ms. Vďaka konštrukcii úsekového deliča vybaveného opaľovacími rožkami bol však aj takýto silný oblúk odvedený mimo TV.

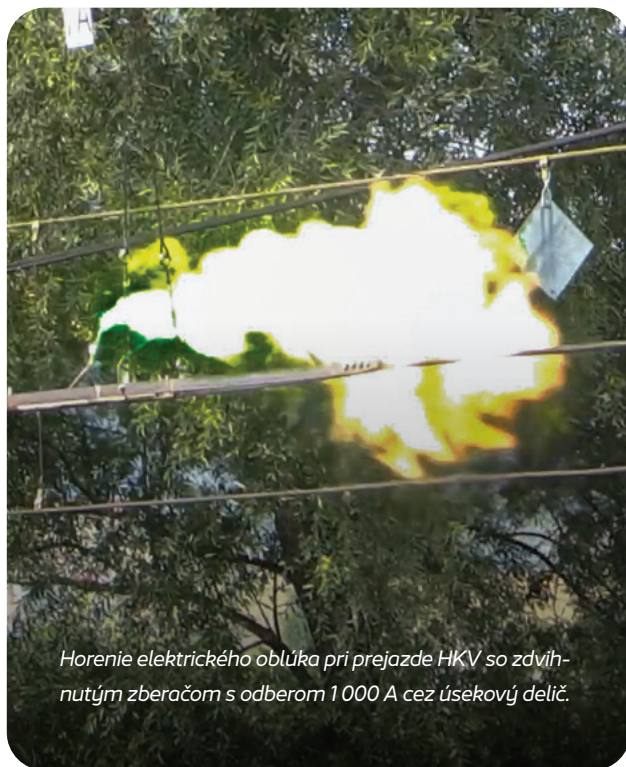
V bežnej prevádzke je rozdiel napätia na kontaktoch úsekového deliča podstatne nižší a pohybuje sa od desiatok do niekoľkých stoviek voltov. Pri takýchto nízkych napätiach síce tiež dochádza počas prejazdu prúdového zberača k vzniku elektrického oblúka, avšak neporovnateľne menšej intenzity a s kratším trvaním. Ako príklad je možné uviesť záber z rýchlobežnej kamery s frekvenciou 1 000 sn./s, ktorý zachytáva elektrický oblúk na úsekovom deliči inštalovanom v TV jednofázovej trakčnej sústavy 25 kV, 50 Hz. Na porovnanie s predošlým prípadom na jednosmernej elektrickej sústave — napätie na deliči v okamihu prejazdu zberača bolo 643 V a horenie oblúka trvalo len 25 ms.

V minulosti na všetkých elektrifikovaných tratiach platilo pravidlo, že všetky elektrické HKV musia sťahovať zberače pri jazde po koľajových spojkách medzi 1. a 2. koľajou, a tiež pri jazdách z párnej do nepárnej skupiny koľají alebo opačne. Na základe požiadaviek dopravcov k zväženiu

opodstatnenosti plošnej platnosti tejto požiadavky bola zadaná úloha s cieľom stanoviť podmienky, pri ktorých je možné od stiahnutia zberača pri prejazde úsekového deliča upustiť. Riešením úlohy bol poverený VVÚŽ Žilina, pracovisko Vrútky, ktorý na základe realizovaných teoretických výpočtov a vykonaných skúšok stanovil ako bezpečnú hranicu na povolenie prejazdu úsekového deliča so zdvihnutým prúdovým zberačom rozdiel napätia na jeho kontaktoch 500 V. Ide zároveň o najvyššiu skokovú zmenu napätia na zberači elektrického HKV, ktorá sa môže v takomto prípade vyskytnúť, ale ktorá by ani pri starších rušňoch nemala zvyšovať riziko poškodenia komutátorov.

Zrušenie povinnosti sťahovania prúdových zberačov sa zo strany dopravcov zvlášť požadovalo pri deličoch inštalovaných v koľajových spojkách medzi nepárnou a párnou skupinou koľají. Okrem vyššie uvedených problémov nutnosť stiahnutia zberača pred nimi má za následok aj nedostatočný rozbeh vlaku pred vjazdom na hlavnú koľaj, predovšetkým v ŽST na jednokoľajných tratiach. Poznatky, ktoré vzišli z riešenia tejto úlohy, boli následne aj uvedené do praxe.

Ako prvá bola ešte v roku 2016 zrušená povinnosť sťahovania zberača pri prejazde medzi párnou a nepárnou skupinou koľají pri jednokoľajných tratiach



Horenie elektrického oblúka pri prejazde HKV so zdvihnutým zberačom s odberom 1 000 A cez úsekový delič.

elektrifikovaných jednofázovou trakčnou sústavou 25 kV, 50 Hz. V roku 2023 sa začala úspešná skúšobná prevádzka prechádzania elektrických HKV so zdvihnutým zberačom po koľajových spojkách medzi 1. a 2 koľajou a pri jazdách medzi nepárnou a párnou skupinou bez obmedzenia výkonu odoberaného z TV na trati Bratislava hl. st. — Púchov. Po úprave ETCS, ktoré uvedené pravidlo zatiaľ zobrazuje, bude zrušenie sťahovania zberačov rozšírené aj na ostatné trate 25 kV, 50 Hz.

V súčasnosti je tento proces na tratiach 3 kV DC v príprave. V uplynulých mesiacoch spracoval VVÚŽ Žilina výpočet rozdielu napätí na úsekových deličoch v koľajových spojkách medzi párnou a nepárnou skupinou koľají na jednokoľajných tratiach. Ako rozhodovacie kritérium bola použitá uvedená hodnota 500 V, ktorá nesmela byť prekročená ani pri najnepriaznivejších prevádzkových podmienkach. Ide o:

- jednostranné napájanie TV — najhorší variant, ak existuje viac možností;
- umiestnenie trakčného odberu s najvyšším dovoleným prúdom vlaku bezprostredne pred posudzovaným elektrickým delením;
- horší prípad smeru jazdy vlaku, t. j. ten, pri ktorom je rozdiel napätia na deliči vyšší.

S výnimkou dvoch dopravní, nachádzajúcich sa čiastočne na dvojkoľajnom úseku, kde bude nutné podmienky povolenia prejazdu so zdvihnutým zberačom osobitne špecifikovať pre neštandardné možné konfigurácie napájania TV, bude vo všetkých ostatných dopravných tratiach z tejto skupiny možná povinnosť sťahovania zberača zrušiť bez ohľadu na konfiguráciu napájania TV.

Ako posledný krok bude rušenie pravidla pre dvojkoľajné trate jednosmernej sústavy 3 kV DC. Časť úsekových deličov, pri ktorých nebude možné uvedenú povinnosť zrušiť, bude označená pripravovanou novou návesťou pre elektrickú prevádzku, pracovne označenou „Delič“.

Hlavnými prínosmi uvedených a čiastočne už aj realizovaných zmien, je zvýšenie komfortu cestujúcich, zlepšenie parametrov železničnej infraštruktúry, a tiež s tým súvisiace znižovanie nákladov na opravu a údržbu.



Červený most – svedok histórie bratislavských železníc

Bratislava skrýva množstvo významných železničných stavieb, no len málo z nich je takým pojmom ako Červený most.

**AUTOR: Denis Dymo, Daša Krčová,
SNÍMKY: Beáta Balga, Archív ŽSR**

BRATISLAVA — Tento mohutný železničný viadukt, ktorý sa stal symbolom vstupu do obľúbenej rekreačnej oblasti Železnej studienky, bol postavený v roku 1848 pri zavedení jednokoľajnej trate medzi Viedňou a Bratislavou. Svoj názov získal podľa charakteristického červeného muriva.

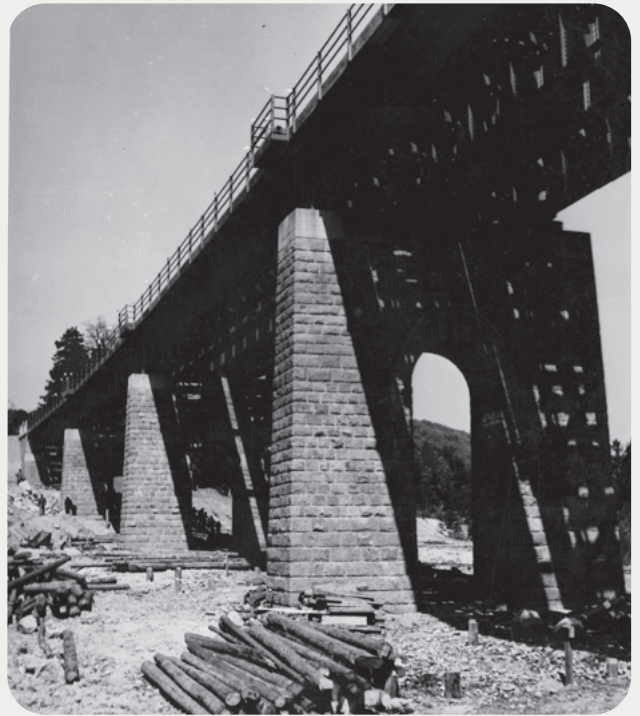
Od tehlových klenieb po oceľovú konštrukciu

Pôvodný viadukt mal deväť polkruhových tehlových klenieb, pričom prvá klenba so svetlosťou 10,70 metra, preklenujúca cestu k Železnej studienke, bola menšia než zvyšných osem s rozpätím 15,85 metra. V roku 1881 došlo k rozšíreniu mosta na dvojkolajný.

V dôsledku poveternostných podmienok a rastúcej intenzity dopravy sa stav mosta postupne zhoršoval. V roku 1935 sa preto vykonala rozsiahla rekonštrukcia, pri ktorej boli pôvodné klenby zosilnené železobetónovým plášťom s asfaltovou izoláciou a odvodnením. Táto modernizácia mala predĺžiť životnosť mosta o ďalších 70 rokov.

Zničenie a povojnová obnova

Osudným sa však mostu stal 4. apríl 1945, keď ustupujúca nemecká armáda viadukt zničila, rovnako ako približne 900 ďalších železničných mostov na Slovensku. Bezprostredne po oslobodení Bratislavy postavila sovietska armáda dočasné jednokoľajové mostné provizorium, ktoré obnovilo spojenie Bratislavy s Břeclavou.



Definitívna obnova mosta sa konala v rokoch 1946 až 1948. Po diskusiách nad viacerými návrhmi bolo rozhodnuté o výstavbe oceľového viaduktu so šiestimi otvormi, pričom nosnú konštrukciu tvorili nitované oceľové nosníky s polygonálne lomenými hlavnými nosníkmi. Projekt vypracoval pracovník mostnej skupiny vtedajšieho Riaditeľstva štátnych železníc v Bratislave Arpád Tesár a most bol slávnostne uvedený do prevádzky 30. apríla 1948.

Súčasnnosť a výzvy

Červený most dnes stále slúži železničnej doprave, no čelí novým výzvam. V roku 2024 prešiel opravou oceľovej konštrukcie s cieľom zvýšenia traťovej rýchlosti a predĺženia životnosti. Napriek snahám o jeho udržiavanie sa most nevyhol vandalizmu v podobe grafitov, ktoré sa neustále objavujú. Napriek tomu zostáva táto červená legenda ikonickým symbolom bratislavskej železničnej histórie a neoddeliteľnou súčasťou železničnej infraštruktúry na hlavnom ťahu medzi Bratislavou a Brnom.

Červený most je tak nielen svedkom technického pokroku a vojnových udalostí, ale aj symbolom odhodlania a inžinierskej vynaliezavosti, ktorá ho zachovala pre budúce generácie.

ŽSR za rok 2024 evidujú nižší počet nehôd

Železnice Slovenskej republiky (ŽSR) z pozície správcu železničnej infraštruktúry za minulý rok evidujú 482 udalostí sledovaných v zmysle predpisu ŽSR Z 17 Nehody a mimoriadne udalosti. 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 2024, ktorú každoročne predkladá Odbor bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR.

AUTOR: Denis Dymo, SNÍMKA: archív ŽSR

73 MENŠÍCH NEHÔD

95 VÁŽNYCH NEHÔD

127 INCIDENTOV

BRATISLAVA — ŽSR v minulom roku 95 vážnych nehôd, 73 menších nehôd a 127 incidentov. Z celkovej vzniknutej predbežnej škody vyčíslenej vo výške 11 120 462 eur pri týchto udalostiach dosiahla škoda na zariadeniach ŽSR výšku 1 130 005 eur. ŽSR dlhodobo apelujú na ľudí, aby dodržiavali zákon o dráhach a do obvodu dráh vstupovali len na miestach, kde je to povolené, čo prispieva aj k poklesu počtu nehôd. Pri zistení akéhokoľvek podozrivého konania či pohybu osôb v priechodnom priereze koľají je však naďalej potrebné kontaktovať políciu.

V kategórii „Nehoda na priecestí“ bolo zaznamenaných celkovo 27 nehôd, čo predstavuje pokles o 7 v porovnaní s predchádzajúcim obdobím. Zodpovednosť

za vznik týchto nehôd bola v jednom prípade pripísaná ŽSR, išlo o vážnu nehodu zo dňa 27. júna 2024 na železničnom priecestí medzi ŽST Nové Zámky — Dvory nad Žitavou, v ostatných prípadoch bola zodpovednosť pripísaná užívateľom železničných priecestí (vodičom cestných vozidiel, cyklistom alebo chodcom).

Každá nehoda je v ŽSR podrobená dôkladnej analýze, najväčšia pozornosť sa však venovala práve tragickej udalosti v Nových Zámkoch. Tejto nehode predchádzala mimoriadnosť súvisiaca s odstraňovaním následkov nepriaznivých poveternostných podmienok. K takýmto a podobným mimoriadnostiam, keď dôjde k poškodeniam infraštruktúry a aj k vylúčeniu činnosti zabezpečovacieho zariadenia,

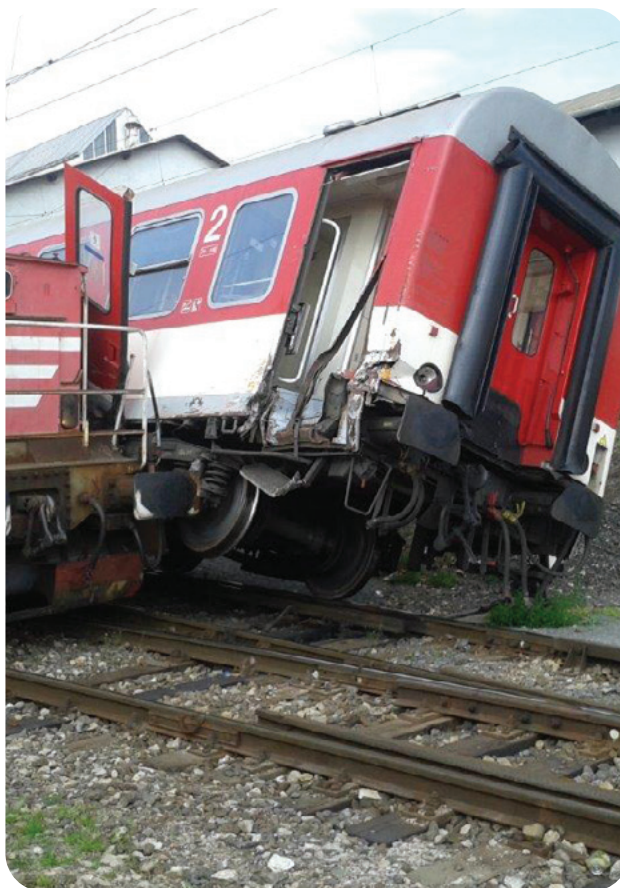
dochádza pomerne často. Aj v týchto prípadoch, teda aj pri nepriaznivých poveternostných podmienkach, sa ŽSR snažia o zachovanie plynulosti železničnej dopravy. Elimináciu rizík a riadenie prevádzky v týchto núdzových podmienkach v plnej miere preberá ľudský činiteľ. Vtedy však riadenie dopravy zabezpečujú priamo dopravní zamestnanci ŽSR, ako to bolo aj v tomto prípade. Na riešenie zložitých situácií majú potrebnú odbornú, zdravotnú a psychologickú spôsobilosť, ako aj školenia a nastavené predpisové ustanovenia v zmysle príslušnej legislatívy. Všetky tieto systémové podmienky musia byť bezvýhradne splnené, aby bola zaistená bezpečnosť železničnej prevádzky.

Preto sa ŽSR v prvom rade zamerali na opatrenia, ktoré môžu byť prijaté čo najskôr, konkrétne administratívneho charakteru, ktoré pomôžu zamestnancom riadiacim železničnú dopravu pri zaisťovaní bezpečnosti železničnej dopravy a upozornia ich napr. na vypnutie priecestného zabezpečovacieho zariadenia a potrebu jeho opätovného zapnutia do činnosti. Taktiež budú všetci do úvahy prichádzajúci zamestnanci ŽSR oboznámení na pravidelných školeniach s nehodou, jej príčinami a nedostatkami, ktoré boli odhalené pri zisťovaní príčin jej vzniku. Ďalej bude spracované upozornenie s opisom a so sumarizáciou podmienok pri neplánovaných výlukách. Do noriem STN (Slovenská technická norma) o priecestných zabezpečovacích zariadeniach (PZZ) sa navrhne zapracovanie možnosti nových signalizačných prvkov upozorňujúcich na vypnutie pri nových PZZ.

Na pasívnych priecestiach zabezpečených dopravnými značkami bolo v roku 2024 zaevidovaných 9 nehôd, na aktívne zabezpečených priecestiach spolu 18 nehôd. Pri nehodách na priecestiach bolo usmrtených 13 osôb (o 2 osoby viac ako v predchádzajúcom období) a ťažko zranených bolo 13 osôb (o 7 osôb viac ako v predchádzajúcom období). V roku 2024 bolo ešte zaznamenaných 18 zrážok koľajových vozidiel s užívateľmi priecestí (o 10 viac ako v roku 2023), ktoré neboli vzhľadom na následky kategorizované ako nehody, ale boli šetrené ako tzv. ostatné udalosti. Zníženie počtu nehôd, a naopak, zvýšenie počtu ostatných udalostí na priecestiach, súvisí so zmenou výšky tzv. väčšej škody v trestnom zákone z 2 660 eur na 20 000 eur. V sumárnom vyjadrení evidujeme za rok 2024 o 3 zrážky koľajových vozidiel s užívateľmi priecestí viac, ako to bolo v roku 2023.

V roku 2024 ŽSR evidujú 92 smrteľných úrazov v súvislosti s jazdou koľajových vozidiel, čo je o 4 menej oproti roku 2023. Z toho dokonaných samovrážd bolo v minulom roku 66, pričom v roku 2023 ich bolo 70. Ide teda o mierny pokles počtu samovrážd. Ťažkých úrazov bolo zaznamenaných 17, čo je pokles o 9 oproti roku 2023.

V roku 2024 vzniklo v ŽSR 56 registrovaných pracovných úrazov, čo je o 13 úrazov viac ako v roku 2023. Z tohto počtu bol vlani zaznamenaný jeden závažný pracovný úraz (ťažká ujma na zdraví), pričom v roku 2023 neboli evidované na sieti ŽSR žiadne závažné (ťažké alebo smrteľné) pracovné úrazy. Vzhľadom na nárast pracovných úrazov je nevyhnutné, aby všetci zamestnanci dôsledne dodržiavali bezpečnostné predpisy a dbali na ochranu svojho zdravia aj zdravia svojich kolegov. Každý úraz môže mať vážne následky, preto je dôležité byť obozretný, používať predpísané ochranné pomôcky, ako aj pridelené osobné ochranné pracovné prostriedky a riadiť sa stanovenými postupmi.



Zoznámte sa s pracoviskami: Svet vzdelávania a práva v ŽSR

Marcové číslo Železničného Semafora opäť ponúka priestor na predstavenie jednotlivých pracovísk v ŽSR. Tentoraz sa budú prezentovať Ústredný inštitút vzdelávania a psychológie (ÚIVP) a Odbor právnych vzťahov. Na naše otázky odpovedali riaditelia jednotlivých pracovísk.

AUTOR: ÚIVP, O 130, (red)

ÚSTREDNÝ INŠTITÚT VZDELÁVANIA A PSYCHOLÓGIE (ÚIVP)

Riaditeľom ÚIVP, teda vnútornej organizačnej jednotky ŽSR, ktorá zabezpečuje odbornú a psychickú spôsobilosť železničiarov, je Roland Teöke. Odbornú spôsobilosť realizuje na základe poverenia Ministerstva dopravy SR na vzdelávanie a overovanie odbornej spôsobilosti zamestnancov prevádzkovateľov železničných a špeciálnych dráh a dráhových podnikov. Realizuje kurzy na získanie odbornej spôsobilosti, udržiavanie odbornej spôsobilosti formou pravidelných školení a periodických skúšok. Špecializované školenia zabezpečuje podľa požiadaviek interných zákazníkov dodávateľským spôsobom.

V oblasti určených technických zariadení je držiteľom akreditácie Slovenskej národnej akreditačnej služby na certifikáciu osôb pre elektrické a zdvíhacie zariadenia v zmysle európskej normy ISO/IEC 17024:2012. Vzdelávanie je organizované a vykonávané v Inštitútoch vzdelávania Bratislava, Žilina, Strečno-SIP, Zvolen a Košice. Psychickú spôsobilosť realizuje na základe poverenia Ministerstva dopravy SR na posudzovanie psychickej spôsobilosti osôb pri prevádzkovaní dráhy a dopravy na dráhach. Ďalej vykonáva expertízu, konzultačnú, posudkovú činnosť a psychologické poradenstvo v rámci prevencie nehodovosti a úrazovosti.

Psychologické vyšetrenia sa vykonávajú v psychologických pracoviskách Bratislava a Žilina internými psychológmi, a v pracoviskách Košice a Zvolen externými

psychológmi. Činnosť ÚIVP je akreditovaná v zmysle normy STN EN ISO 9001:2015 na navrhovanie a realizovanie vzdelávacích a psychologických služieb.

Ďalšou činnosťou ÚIVP je poskytovanie ubytovania v Ubytovacom a školiacom zariadení Bratislava na Šancovej ulici č. 102/A, v Ubytovacom zariadení Košice na Bajzovej ulici č. 14, v Inštitúte vzdelávania Strečno-SIP, ako aj v Účelovom zariadení Starý Smokovec. V týchto zariadeniach je poskytované ubytovanie v rámci realizovania kurzov na získanie odbornej spôsobilosti, pre zamestnancov ŽSR na pracovných poradách, na pracovných cestách, v rámci sociálneho programu a teambuildingov. Voľné ubytovacie kapacity sú ponúkané držiteľom režijných preukazov (zamestnancom ŽSR, ZSSK a Cargo) za zvýhodnené ceny.

Čo je z hľadiska ÚIVP najťažšie alebo najkomplikovanejšie procesovať?

Vzdelávanie a odborná spôsobilosť má priamu súvislosť s bezpečnosťou železničnej dopravy, a preto sa na lektorov (inšpektorov na školenie) kladú vysoké nároky, a to na praktické skúsenosti, na neustály proces vzdelávania, ako aj na andragogické zručnosti. Zdrojom na získanie lektorov sú skúsení prevádzkoví zamestnanci, ktorých je čoraz väčší nedostatok, pričom kľúčovým faktorom je finančná motivácia. Práve lepšie finančné ohodnotenie v prevádzke sa prejavilo odchodom niektorých lektorov. Ďalší sa presunuli zase na odborné útvary GR ŽSR. Postup na odborné útvary podporujeme, pretože investícia do týchto lektorov sa vráti formou profesionálnych riešení a rozhodovaní v oblasti budovania a modernizovania infraštruktúry.

Uvítali by sme však zvýšenie finančnej motivácie pre lektorov ÚIVP, a tiež, aby boli lektori vnímaní ako odborný potenciál a v konečnom dôsledku ako kapitál ŽSR.

Aké sú ciele vašej VOJ na najbližšie obdobie?

Vzdelávanie je neustály proces, ktorý si vyžaduje využívať najmodernejšie technológie na zvýšenie účinnosti vzdelávacieho procesu. V súčasnosti využívame simulátor staničných zabezpečovacích zariadení na zvyšovanie kvality zručností pri mimoriadnych situáciách, ktoré predstavujú potenciálne nebezpečenstvo vzniku nehodových udalostí.

Moderné informačné technológie využívajú virtuálnu realitu, ktorá má veľký potenciál na získavanie nových poznatkov a tréning praktických zručností. Technológia je už dostupná na trhu, ale implementácia si vyžaduje tvorbu konkrétnych scenárov, ktoré môžu vytvárať len odborní špecialisti v príslušnej oblasti. V našom prípade sú to lektori so vzťahom k novým technológiám. V prvej etape plánujeme vybaviť virtuálnu učebňu hardvérom a softvérom so základnými scenármi, ktoré je možné využiť vo viacerých kurzoch pri vzdelávaní zamestnancov infraštruktúry. V druhej etape plánujeme zdokonaľovať lektorov ÚIVP v schopnosti vytvárať si vlastné scenáre, ktoré po validácii budú zaradené v rámci štandardného využitia aj pre ostatných lektorov.

V oblasti psychológie rozširujeme služby o metódu EEG biofeedback, je to metóda, ktorá umožňuje klientovi trénovať reguláciu aktivity mozgu. V roku 2025 je plánovaný nákup prístroja a vyškolenie psychológov a v roku 2026 plánujeme zrealizovať pilotné využitie. V oblasti ubytovacích služieb je plánovaná nevyhnutná modernizácia ubytovacích kapacít s cieľom dosiahnuť štandardné podmienky. Ubytovacie zariadenie na Bajzovej 14 v Košiciach plánujeme dobudovaním učebni využiť ako centralizované vzdelávacie zariadenie pre oblasť Košice.

Aké projekty a úlohy sú aktuálne prioritou?

Úlohou s vysokou prioritou je rozšírenie e-learningového vzdelávania v oblasti odbornej spôsobilosti. V 1. polroku 2025 je to pravidelné školenie pre odbornú spôsobilosť OS 19 a v 2. polroku pre odbornú spôsobilosť OS 15. Zároveň plánujeme prípravu nových lekcií so zapracovaním zmeny z predpisu Z 1 na využitie v roku 2026. V priebehu roka 2025 budeme poskytovať aj e-learningové vzdelávanie, zamerané na zvýšenie počítačovej gramotnosti podľa požiadaviek VOJ ŽSR. Tiež chceme pokračovať v e-learningovom vzdelávaní v oblasti kybernetickej bezpečnosti.

Na zabezpečenie odborne spôsobilých zamestnancov plánujeme v roku 2025 realizovať internátne kurzy na získanie odbornej spôsobilosti pre činnosti: Výhybkár/signalista (v počte min. 6 kurzov), Výpravca (4), Rušňovodič — traťový strojník (2), Majster žel. tratí (2), Vlakvedúci nákl. dopravy (2), Kontrola a údržba zab. techniky (2). V oblasti ubytovania plánujeme reklamnú kampaň na zvýšenie externých tržieb, ktoré následne použijeme na zlepšenie vybavenia ubytovacích kapacít.

ODBOR PRÁVNÝCH VZŤAHOV (O 130)

Riaditeľkou Odboru právnych vzťahov je Miriam Majorošová. Odbor tvorí, pripomienkuje a zaujíma stanoviská k predloženým návrhom zmlúv, dodatkov, ako aj k interným predpisom ŽSR a k všeobecne záväzným právnym predpisom. Poskytuje tiež poradenskú a konzultačnú činnosť pre jednotlivé organizačné útvary ŽSR v súvislosti s činnosťou a so zameraním. Tiež posudzuje a zároveň uplatňuje nároky oproti iným právnym subjektom, zastupuje ŽSR v právnych sporoch pred súdmi, zabezpečuje vrcholovú garanciu a zodpovedá za dodržiavanie nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679 z 27. apríla 2016 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov a o voľnom pohybe takýchto údajov a zákona č. 18/2018 Z. z. o ochrane osobných údajov a o zmene a doplnení niektorých zákonov v podmienkach ŽSR. Ďalej má v gescii agendu právnej podpory verejného obstarávania, agendu registra partnerov verejného sektora, protikorupčnú agendu, agendu plných mocí, exekučnú agendu, agendu konkurzov a reštrukturalizácií, trestnoprávnu agendu, priestupkovú agendu, agendu zverejňovania zmlúv a archivovania zmlúv, ale aj agendu obchodného registra a živnostenského registra.

Odbor právnych vzťahov zastrešuje široké spektrum právnych otázok, čo vyplýva z rôznorodosti organizačných útvarov ŽSR. Má dve oddelenia, a to oddelenie podpory verejného obstarávania, investícií a stavieb a oddelenie právneho poradenstva a pohľadávok. Ich tím tvorí 17 právnikov, ktorých hlavnou prioritou je poskytovať kvalitný a efektívny právny servis jednotlivým útvarom ŽSR, ako aj navonok v rámci prebiehajúcich konaní. Ďalšie dve kolegyne zabezpečujú zverejňovanie a archiváciu zmlúv a administratívne zabezpečujú chod tohto odboru.

Výhodou in-house právnikov je detailná znalosť interných procesov, potrieb a špecifik ŽSR, ktorá umožňuje poskytovať právne riešenia, ktoré nie sú len legálne správne, ale aj

prakticky realizovateľné a zosúladené s fungovaním ŽSR. Pre jednotlivé organizačné zložky to znamená efektívnejšiu spoluprácu, keďže pri zadávaní požiadaviek nemusia zdĺhavo vysvetľovať vnútorné procesy. Významným prínosom je aj okamžitá dostupnosť, čo je v dynamickom prostredí, akým sú ŽSR, nevyhnutné.

Čo je z hľadiska odborovej agendy najťažšie alebo najkomplikovanejšie spracovať?

To, čo robí túto prácu náročnou, ale súčasne atraktívnu, je dynamické a rôznorodé prostredie, v ktorom pôsobíme. Každý organizačný útvar ŽSR rieši svoju vlastnú špecifickú agendu, v rámci ktorej má stanovené určité priority a od Odboru právnych vzťahov mnohokrát očakáva rýchlu a presnú reakciu. Organizačné útvary si však často neuvedomujú, že na odpoveď čaká množstvo ďalších kolegov so svojimi vlastnými urgentnými úlohami. Veľakrát riešime paralelne viacero zložitých právnych otázok, pričom každá je v inom štádiu riešenia, čo vyžaduje schopnosť rýchlo prepínať medzi rôznymi úlohami.

Výraznou výzvou je aj to, že sa na nás jednotlivé organizačné útvary ŽSR neraz obracajú príliš neskoro, keď je situácia v takom štádiu, že možnosti na riešenie sú veľmi obmedzené. Mnohokrát už v týchto situáciách len „zачраňujeme, čo sa dá“. O to viac to zamrzí v prípadoch, keď je zjavné, že ak by tak urobili skôr, mohli sme sa problému vyhnúť. Za posledné roky však vidíme aj pozitívny posun. Jednotlivé organizačné útvary si čoraz viac uvedomujú dôležitosť právnej podpory, a čoraz častejšie sa na nás obracajú už v počiatočných fázach. Občas sa stretávame s tým, že nás niektorí kolegovia vnímajú ako formálnu kontrolu alebo povinnú jazdu, obrátia sa na nás na poslednú chvíľu a očakávajú odsúhlasenie obratom bez dostatočného priestoru na analýzu. Takýto postup však nie je v súlade s naším poslaním. Právne aspekty nie sú len formalitou, ale kľúčovým prvkom správneho rozhodovania.

Často máme tiež pocit, že nie je pochopená naša úloha v rámci ŽSR a jednotlivé organizačné zložky očakávajú rozhodnutie, nie právny názor. Našou úlohou však nie je rozhodnúť, ale identifikovať právne riziká, upozorniť na možné právne následky a navrhnúť riešenia, ktoré sú v súlade s právnymi predpismi. Naším cieľom nie je veci prikazovať, blokovať alebo presadzovať vlastnú vôľu, ale skôr poukázať na právne aspekty rozhodnutí, vyhodnotiť potenciálne riziká, poskytnúť odporúčania, ktoré umožnia oprávneným osobám vykonávať informované rozhodnutia.

Aké sú ciele vášho odboru na najbližšie obdobie?

V nasledujúcom období sa plánujeme zamerať najmä na:

- prípravu nového nariadenia, ktorého predmetom bude splnomocnenie na rozhodovanie a podpisovanie právnych úkonov v rámci ŽSR, ktoré bude reflektovať aktuálne potreby ŽSR;
- vedenie jednotlivých organizačných útvarov (tzv. interných zákazníkov) k dôslednej príprave požiadaviek na obstaranie, keďže kvalitne pripravená požiadavka na obstaranie prispieva k plynulejšiemu a rýchlejšiemu procesu spracovania zmluvy;
- stabilizáciu personálneho obsadenia nášho odboru vzhľadom na to, že v ostatných dvoch rokoch prišlo k viacerým zmenám;
- pokračovanie v dosahovaní väčšej miery špecializácie právnikov vo vzťahu k určitej právnej oblasti, čo umožňuje efektívnejšie a odbornejšie plnenie úloh.

Aké projekty a úlohy sú aktuálne prioritou?

Aktuálne evidujeme zvýšený počet pojednávanií v sporoch, v ktorých zastupujeme ŽSR. Ide napríklad o spory týkajúce sa odstraňovania stavieb a vypratávania pozemkov nachádzajúcich sa v ochrannom pásme dráhy z dôvodu plánovaných investičných zámerov ŽSR, o spory zo zmlúv o dielo so zhotoviteľmi stavieb modernizácie, či o uplatňovanie náhrady škody vzniknutej pri nehodových udalostiach na trati, resp. jej časti, ktorá spočíva v odpočte amortizácie zo strany poisťovní. Veľkou prioritou ostatných mesiacov bola, respektíve ešte stále je, príprava zmlúv do súťaží vyhlasovaných ŽSR na výber zhotoviteľa na realizáciu stavebných prác, ktoré majú ŽSR ambíciu financovať z európskych zdrojov. V prípade už prebiehajúcich realizácií poskytujeme právnu podporu pri prebiehajúcich kontrolách a auditoch. Radi by sme sa poďakovali kolegom, s ktorými máme možnosť spolupracovať. Uvedomujeme si, že naša práca by nebola možná bez ich odbornej podpory a vysvetlení. Ďakujeme každému odborníkovi, ktorý si dal tú námahu, aby nám zložitú technickú problematiku vysvetlil tak, aby sme ju pochopili. Veľmi si to ceníme a tešíme sa na ďalšiu spoluprácu.

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|-----------------------|-----------------------|---|---|--------------------------|--|---------------------------------------|------------------------------------|--|---------------------------------------|---|---------------------------------------|---------------------|---|--|--|
| Každá železnica je ako život. Má svoje stúpania, klesania, ...(tajnička krížovky). | | | | Pomôcky: Aare, kypa, Pia | vak z kože, kapsa | konzervujú dymom | | dali do ruky | rodné číslo (skr.) | ázijské slovko úcty | farbiaci kúpeľ (text.) | | 2. časť tajničky | republika v Ruskej federácii, Tatársko | | |
| | | | | citovlovc trúbenia | | | gumi- puška zosilnený súhlas | | | | | | astát (zn.) | | | |
| | | | | 3. časť tajničky | | | | | | | | | | predložka ribo- nukleová kyselina | | |
| | | | | súbor nádob krídlo (odb.) | | | | | látka na apretáciu štitla vys- oká stavba | | | | | | | |
| Autor: Miroslav Lisál | vrahovia, po česky | avivážny prípravok | beduínsky plášť písomné potvrdenie | | | | abvolt (zn.) iné, odlišné | | | meno Anny elektrická porucha | | | | | | |
| vťahla do seba | | | | | | ukrajinské muž. meno čínsky egres | | | | | pohrebná hostina švajčiarska rieka | | | | | |
| meno speváčky Pavone | | | | | malá kniha dvojica | | | | | | | kus (skr.) kompresný program | | | | |
| spojka (no) | | | | cudzie ženské meno telúr (zn.) | | | | biblická hora year (skr.) | | | | | | | | |
| 1. časť tajničky | | | | | | | | | ženské meno | | | | | | | |
| vnútorný priestor | | | | | | | | | časť zemského povrchu | | | | | | | |

Pošlite nám (sutaz@zsr.sk) **adresu a správnu odpoveď** krížovky a trom vyžrebovaným pošleme darček.
Krížovka z minulého čísla: „... je zmeškat ten čo ide pred ním.“ Výhercovia: Anna J., Tomáš B., Branislav I.



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

Navrhňte železničnú poštovú známku!

Hľadáme výhernú detskú kresbu, ktorá bude súčasťou novej poštovej známky. V rámci našej jarnej kreatívnej súťaže kreslíme železničnú stanicu na formát A4. Témou je železničná stanica vo vašom meste, ľubovoľná železničná stanica, ktorú deti navštívili a zanechala v nich pekný dojem, alebo imaginárna stanica z detskej fantázie či budúcnosti. Fantázii sa medze nekladú!

Originál kresby nám zašlite na adresu generálneho riaditeľstva ŽSR v Bratislave: Odbor O140, Klemensova 8, 813 61 Bratislava do 10. apríla 2024. Na obálku napíšte heslo: **MOJA STANICA**

Výber TOP 5 výtvorov zverejníme na našich sociálnych sieťach, a ten najkrajší aj odmeníme. Víťazný návrh pôjde do výroby a vaše deti sa budú môcť pýšiť svojim dielom na známke.

Zmena adresy prevádzky čapovanej ekodrogérie ecoterra&bibis

Nová adresa: Sladovnícka 15, 917 01
Trnava, areál Prestige Park.

Parkovanie vo dvore Prestige Parku
je zdarma. Pešo sa tam dostanete
vchodom zo Sladovníckej 15.

Zľava 20 % na nákup v e-shope:
www.drogeriaeshop.sk ostáva
nezmenená s kódom: ZSR20.





Výsledky fotosúťaže CER 2024:

Medzi víťazmi je aj Slovák

Fotosúťaž Spoločenstva európskych železničných a infraštruktúrnych spoločností (CER) priniesla opäť dychberúce zábery, ktoré zachytávajú moderné, ekologické, ale aj ľudské dimenzie železníc.

AUTOR: Denis Dymo, SNÍMKA: CER, Marián Gjer

BRUSEL — Každoročne sa opakujúca medzinárodná súťaž oceňuje tri najlepšie fotografie v kategóriách osobná železničná doprava, nákladná železničná doprava a železničná infraštruktúra. Cieľom je podporiť kreativitu a šíriť udržateľný a bezpečný obraz železníc v Európe. Každý z víťazov získal zároveň finančnú odmenu vo výške 200 eur.

Súťaž nesie meno po Aline Bastin, bývalej kolegyni a priateľke organizátorov, a koná sa na jej pamiatku od roku 2016. Samotné podujatie existuje od roku 2013 a každoročne prináša jedinečný pohľad na železničnú dopravu ako súčasť čistejšieho, inteligentnejšieho a prepojenejšieho dopravného systému.

Tento rok sa medzi ocenenými ocitol aj Slovák Marián Gjer, ktorý získal cenu v kategórii nákladná železničná doprava za fotografiu s názvom „*Under the mountains*“ („*Pod horami*“). Marián je amatérskym fotografom už viac ako 20 rokov a vo svojich snímkach sa snaží zachytiť vlaky prechádzajúce krajinou s dôrazom na ekologický a udržateľný charakter železničnej dopravy. Víťaznú fotografiu zachytil počas cyklovýletu na Slovensku.

Gratulujeme všetkým víťazom a tešíme sa na ďalší ročník tejto prestížnej súťaže! Veríme, že aj budúci rok prinesie rovnako inšpiratívne snímky, ktoré ukážu krásu a význam železničnej dopravy v Európe.



ubytuj sa výhodne

s režíjkou

Pre zamestnancov ŽSR, CARGO, ZSSK a ich rodinných príslušníkov ponúkame výhodnú zľavu vo výške 15 % z ceny ubytovania v ubytovacích zariadeniach ÚIVP, po predložení železničného preukazu (režíjka).

PODMIENKY:

Počet objednaných nocí pre ÚZ Starý Smokovec (min. 2 noci). Ostatné ubytovacie zariadenia od 1 noci.

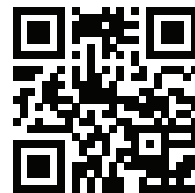
Zľava platí od 1. 1. 2025 do 31. 12. 2025 a zamestnanec ju môže využiť vo všetkých ubytovacích zariadeniach ÚIVP viackrát.

**ZĽAVA
15 %**

Zľava sa vzťahuje výlučne na služby ubytovania. Za ostatné služby sa platí v zmysle platného cenníka služieb.

Bližšie informácie o kompletnej ponuke služieb:

www.ubytujsavevyhodne.sk



Strečno

+421 903 283 816
recepacia.sipstrecno@zsr.sk

Košice

+421 911 533 458
ubytovnakosice@zsr.sk

Bratislava

+421 220 294 181
ubytovnasancova@zsr.sk

Starý Smokovec

+421 911 643 680
recepiciastarysmokovec@zsr.sk