

34. ročník — máj 2026  
Mesačník zamestnancov Železníc Slovenskej republiky

# ŽSemafor



Šéfredaktorka

Lucia Lizáková

T: 920/7801

E: lizakova.lucia@zsr.sk

Redakcia

Denis Dymo — dymo.denis@zsr.sk

Grafická úprava

Beáta Balga — balga.beata@zsr.sk

Interný časopis Železničný Semafor

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

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

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

NA OBÁLKE: Diagnostické vozidlo GPK

TITULNÁ FOTOGRAFIA: Klára Pešková





# Na pražskom CEO Summit 2026 prijali lídri európskych železníc deklaráciu o úlohe železníc v novej ére

Generálny riaditeľ ŽSR Miroslav Garaj sa spolu s ďalšími predstaviteľmi európskeho železničného sektora zúčastnil v dňoch 30. – 31. marca 2026 podujatia s názvom CEO Summit 2026, ktoré organizovala spoločnosť Správa železníc v historickej Fantovej budove na pražskej hlavnej stanici.

AUTOR & SNÍMKA: O 210

**PRAHA** — Prvý deň bol venovaný odbornej diskusii o vývoji a implementácii európskeho systému riadenia železničnej dopravy (ERTMS). Druhý deň sa niesol v znamení širších úvah o budúcnosti európskych železníc v meniacom sa technologickom a spoločenskom prostredí.

Diskusiu za okrúhlym stolom o ERTMS moderoval výkonný riaditeľ CER Alberto Mazzola. Vystúpili na nej poprední európski predstavitelia, ktorí predstavili svoje pohľady a skúsenosti: Matthias Ruete, európsky koordinátor ERTMS; Oana Gherghinescu, výkonná riaditeľka Železničnej agentúry EÚ (ERA); Andreas Matthä, generálny riaditeľ ÖBB; Michal Krapinec, generálny riaditeľ Českých dráh (ČD); Karel Švejda, námestník generálneho riaditeľa SŽCZ pre prevádzku železníc, a Sverre Kjenne, výkonný riaditeľ skupiny používateľov ERTMS.

Medzi hlavné myšlienky diskusie patrila potreba štandardizácie technických špecifikácií, odstránenia národných výnimiek a budovania jednotnej európskej architektúry, ktorá umožní plnú interoperabilitu medzi členskými štátmi.

## Obsah

- 3 Na pražskom CEO Summit 2026 prijali lídri európskych železníc deklaráciu o úlohe železníc v novej ére
- 4 Konferencia SETRAS–STRAHOS 2026 spojila vedu s praxou
- 6 Trenčianska stanica prejde zásadnou modernizáciou
- 7 Bezpečnejšia a modernejšia infraštruktúra na juhu Slovenska
- 8 Výlukové práce na tratiach priniesli vyššiu bezpečnosť aj kvalitnejšiu prevádzku
- 10 Neustále zvyšujeme bezpečnosť našich tratí
- 12 155 rokov trate Salgótarján – Filákovo – Lučenec
- 14 Keď sekundy rozhodujú. Viete, ako správne postupovať pri zrážke či vykoľajení vlaku?
- 16 Prvý parný deň prilákal stovky návštevníkov
- 17 Bobry poškodili železničnú trať pod Tatrami
- 18 Ako chrániť osobné údaje
- 20 Oznamy
- 21 Krížovka
- 22 Železnice Slovenskej republiky spustili nový web



### MAŠINKY V PODZÁMČÍ 2026

V dňoch 24. – 26. apríla 2026 sa v Haliči konalo podujatie Mašinky v Podzámčí. Návštevníci si pozreli modulové koľajiská TT a H0 i sprievodné výstavy. Sobotu spestrili Novohradský expres, pochod po zrušenej trati a trhy. Podujatie opäť prilákalo priaznivcov železnice a modelárstva.



### SPOLOČNÁ PORADA OR ŽILINA A TRNAVA OTVORILA SPOLOČNÉ TÉMY

V dňoch 13. – 14. mája 2026 sa konalo spoločné pracovné stretnutie Oblastných riaditeľstiev Žilina a Trnava, ktoré boli zamerané na posilnenie spolupráce, pracovnej motivácie a riešenie prevádzkových tém. Na porade vystúpil aj generálny riaditeľ ŽSR Miroslav Garaj, zástupcovia GR ŽSR a riaditelia Oblastných riaditeľstiev. Účastníci sa venovali otázkam prevádzkovej a prierezovej problematiky, organizácie práce, sociálnym vzťahom na pracovisku, vymedzeniu rolí v pracovných tímoch, ako aj odborným témam jednotlivých sekcií SŽTS, SOZT, SEE a SRD.



# Konferencia SETRAS–STRAHOS 2026 spojila vedu s praxou

V Žiline sa 23. a 24. apríla 2026 uskutočnila medzinárodná odborná konferencia SETRAS–STRAHOS, ktorá patrí medzi významné podujatia zamerané na rozvoj železničnej infraštruktúry, moderné technológie a inovácie v železničnom staviteľstve a prevádzke. Organizátorom boli Železnice Slovenskej republiky (ŽSR) v spolupráci so Žilinskou univerzitou v Žiline a s odbornými partnermi.

AUTOR: Denis Dymo, Kristína Alexandra Kráľová, SNÍMKY: Beáta Balga



**ŽILINA** — Podujatie prinieslo unikátne prepojenie dvoch doteraz samostatných konferencií – SETRAS a STRAHOS. Prvý raz sa tak stretli odborníci z oblasti vývoja a prevádzky traťových strojov s projektantmi, so správcami infraštruktúry a špecialistami na organizáciu železničnej dopravy. Tento formát vytvoril širší priestor na výmenu skúseností a prehĺbenie spolupráce medzi akademickou sférou a praxou.

Konferenciu otvoril minister dopravy SR Jozef Ráž, po ňom vystúpil generálny riaditeľ ŽSR Miroslav Garaj. Vo svojom príhovore zdôraznil význam podobných podujatí pre rozvoj železníc: práve prepojenie vedy, výskumu a reálnej prevádzky je podľa neho kľúčové na budovanie moderného, bezpečného a efektívneho železničného systému.

Úvodný odborný blok sa venoval stratégii rozvoja železničnej infraštruktúry na Slovensku. Predstavená bola aktualizovaná vízia ŽSR s horizontom rokov 2030+ a 2050, ktorá počíta s modernizáciou tratí a uzlov, so zavádzaním pokročilých zabezpečovacích systémov vrátane ERTMS, či s rozvojom diaľkového riadenia dopravy. Dôležitou témou je aj zvyšovanie energetickej efektívnosti, modernizácia staníc s dôrazom na bezbariérovosť a stabilizácia odborných kapacít.

Svoje skúsenosti predstavil aj zástupca Správy železníc z Českej republiky, ktorý sa venoval otázkam transparentnosti, centralizácie riadenia a hľadania úspor. Program doplnila aj prednáška zameraná na implementáciu bezpečnostnej metódy CSM v železničnom prostredí.

Ďalšie bloky konferencie sa venovali konkrétnym projektom modernizácie infraštruktúry. Diskutovalo sa napríklad o prácach v uzle Žilina či o modernizácii koridoru na trase Čadca – Krásno nad Kysucou. Odborné príspevky sa zaoberali aj pokročilými technológiami, ako sú inteligentná diagnostika výhybiek, vysokofrekvenčné mechanické vibrovanie alebo využitie špeciálnych koľajových vozidiel.

Významným prínosom konferencie bola aj účasť zahraničných expertov, ktorí obohatili diskusiu o európsky kontext rozvoja železníc. Podujatie tak vytvorilo platformu na výmenu skúseností a formulovanie vízií ďalšieho smerovania železničnej dopravy. Organizátori na záver vyjadrili presvedčenie, že na úspešný ročník nadviažu ďalším stretnutím v roku 2028.



# Trenčianska stanica prejde zásadnou modernizáciou

Železničnú stanicu v Trenčíne čaká výrazná premena. Koncom apríla 2026 Železnice Slovenskej republiky (ŽSR) oficiálne odovzdali stavenisko pre projekt komplexnej rekonštrukcie a prestavby výpravnej budovy. Ide o ďalší krok v modernizácii železničnej infraštruktúry na Slovensku, ktorý má zlepšiť kvalitu služieb pre cestujúcich aj celkový obraz mesta.

AUTOR: Denis Dymo, SNÍMKY: ŽSR

**TRENČÍN** — Budova stanice, pochádzajúca z roku 1943, už dlhodobo nevyhovuje súčasným požiadavkám na moderný dopravný uzol. Rekonštrukcia preto prinesie nielen technickú obnovu, ale aj úplne nové dispozičné riešenie. Cieľom je vytvoriť funkčný, prehľadný a bezbariérový priestor, ktorý bude dôstojným vstupom do krajského mesta.

Projekt zahŕňa kompletnú prestavbu interiéru, modernizáciu čakacích a verejných priestorov, ako aj zavedenie nových technologických systémov od informačných a orientačných prvkov až po kamerový systém či WiFi sieť.

Dôraz sa kladie aj na prístupnosť pre osoby so zníženou mobilitou a na obnovu technického vybavenia budovy vrátane energetických rozvodov. Súčasťou bude aj úprava okolia stanice, doplnenie mobiliáru, prístreškov pre bicykle a zastrešenia nástupíšť.

Stanica v Trenčíne má významnú polohu na hlavnom železničnom ťahu Bratislava – Žilina a zároveň slúži ako dôležitý prestupný bod pre región. Jej rekonštrukcia má preto aj širší urbanistický rozmer a prispieje ku kultivácii verejného priestoru a zlepšeniu prvého dojmu návštevníkov mesta.

Stavebné práce budú prebiehať etapovito tak, aby sa minimalizovali obmedzenia pre cestujúcich a zachovala sa plynulosť železničnej dopravy. Realizácia projektu je plánovaná približne na 18 mesiacov, pričom investičné náklady dosahujú 6,75 milióna eur. Zhotoviteľom je spoločnosť KONTI, vybraná na základe verejného obstarávania.

Po dokončení by mala trenčianska stanica ponúknuť vyšší komfort, lepšiu orientáciu, moderné služby a reprezentatívne prostredie zodpovedajúce významu mesta aj celej trate.



# Bezpečnejšia a modernejšia infraštruktúra na juhu Slovenska

Rekonštrukcia železničného úseku v rámci projektu „ŽST Filákov – Výh. Holiša, rekonštrukcia železničného zvršku a železničného spodku“ bola úspešne dokončená. Modernizácia priniesla obnovu infraštruktúry v úseku Filákov – Prša – Holiša a jej hlavným cieľom bolo zvýšiť bezpečnosť, komfort a plynulosť železničnej dopravy.

AUTOR: Lucia Lizáková, SNÍMKA: Ján Zmitko

**FIĽAKOVO** — Projekt realizovalo združenie Gemer, pričom celkové náklady dosiahli 28 838 230,98 eura bez DPH. Financovanie bolo zabezpečené z Plánu obnovy a odolnosti.

Stavebné práce zahŕňali predovšetkým rekonštrukciu železničného zvršku a spodku, obnovu piatich železničných priecestí a modernizáciu nástupíšť v zastávkach Filákov, Prša a Holiša. Súčasťou prác bola aj oprava mostov a priepustov v celom dotknutom úseku.

V rámci modernizácie boli pôvodné nízke nástupištia nahradené zvýšenými, ktoré spĺňajú aktuálne technické a bezpečnostné normy. Cestujúci môžu využívať nové prístrešky, pričom vo Filáкове túto funkciu zabezpečuje zrekonštruovaná budova s čakárňou. Nástupištia doplnili nové osvetlenie a mobiliár.

Rekonštrukcia sa dotkla aj priepustov a mostných objektov, ktoré prešli opravou podľa svojho technického stavu. Modernizované boli tiež nízkonapäťové rozvody

a prípojky, čo prispelo k výraznému zlepšeniu osvetlenia.

Dôležitou súčasťou projektu bola aj modernizácia zabezpečovacích zariadení na priecestiach. Pôvodné mechanické závory nahradili automatické systémy, čím sa výrazne zvýšila bezpečnosť železničnej aj cestnej dopravy.

Stavebné práce boli ukončené podľa plánu. Technické prehliadky sa uskutočnili 15. decembra 2025 a už o deň neskôr bol úsek uvedený do predčasného užívania. Kontrolný merací vlak úspešne preveril trať vrátane záťažových skúšok mostov. Prevádzka sa postupne zrýchľovala až na plnú traťovú rýchlosť.

Dokončením projektu sa výrazne zlepšila kvalita železničnej infraštruktúry v regióne. Trať dnes spĺňa všetky technické požiadavky a poskytuje bezpečné, komfortné a plynulé cestovanie pre verejnosť aj dopravcov.



# Výlukové práce na tratiach priniesli vyššiu bezpečnosť aj kvalitnejšiu prevádzku

Počas dvoch po sebe nasledujúcich víkendov prebehli na úseku trate Smolenice – Trnava rozsiahle výlukové práce. Zamestnanci Oblastného riaditeľstva Trnava pri nich opätovne potvrdili vysokú odbornosť, pracovné nasadenie aj schopnosť efektívne využívať dostupnú mechanizáciu. Výsledkom realizovaných činností je zlepšenie technického stavu trate, zvýšenie bezpečnosti a plynulejšia železničná prevádzka v danom úseku.

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

**SMOLENICE/TRNAVA** — Jednou z hlavných aktivít bola oprava železničného priecestia v km 33,085 pri zastávke Cerová-Lieskové. Práce zahŕňali kompletnú výmenu koľajového roštu, osadenie novej priecestnej konštrukcie a asfaltovanie nábehov priecestia. Oprava prispela k zvýšeniu bezpečnosti a komfortu predovšetkým pre používateľov cestnej komunikácie.

Významnou aktivitou bolo aj odstraňovanie porastov popri trati v rôznych úsekoch medzi Trnavou a Senicou. Pomocou stroja SČH 150 S, ktorý interne

nazývame Bobor a zapožičalo ho Oblastné riaditeľstvo Zvolen, bola vykonaná likvidácia vegetácie po oboch stranách trate. Na tieto práce nadviazalo odstraňovanie drevín koľajovým mechanizmom SVP 74, čím sa výrazne zlepšili rozhľadové pomery, bezpečnosť prevádzky aj zabezpečenie priechodového prierezu trate.

Dôležitou časťou prác bolo aj riešenie problémových blatistých úsekov. Zamestnanci s využitím stroja SVP 74 zabezpečili ich prečistenie a stabilizáciu podlažia trate. V rámci výluky zároveň prebehla oprava

železničného priecestia v km 31,791, kde trať križuje miestna poľná komunikácia. Na priecestí sa realizovala výmena podvalov aj priecestnej výdrevy.

Počas výlukových prác boli odstránené defektoskopické chyby a opotrebenie koľajníc v úseku medzi železničnou stanicou Trnava a DOD Šelpice. Z rovnakých dôvodov prebehla výmena koľajníc aj medzi DOD Smolenice a DOD Výh. Dúbrava. Súčasťou prác bolo aj ucelenie bezстыkovej koľaje. V predmetnom úseku bola vykonaná aj oprava geometrickej polohy koľaje spolu s následnou úpravou koľajového lôžka do predpísaného tvaru.

Počas prvého májového víkendu zamestnanci SMSÚ ŽTS TO Topoľčany zrealizovali plánovanú opravu železničného priecestia v km 2,358 v ŽST Hlohovec, zameranú najmä na výmenu dožitej priecestnej konštrukcie. Súčasťou prác bola aj výmena koľajnicových pásov v priecestí vrátane upevňovadiel, smerová a výšková úprava koľaje, odstránenie defektoskopických chýb a asfaltovanie nábehov. Opravou sa podarilo odstrániť hraničný stav priecestnej konštrukcie na tomto frekventovanom priecestí, čím sa zvýšila bezpečnosť a komfort najmä pre používateľov cestnej komunikácie.

V posledných aprílových dňoch prebiehali výlukové práce aj na SMSÚ ŽTS TO Bratislava, kde sa realizovali viaceré opravy železničného zvršku. V úseku trate Podunajské Biskupice – Bratislava Nové Mesto bolo pomocou stroja SČH 600, taktiež zapožičaného z Oblastného riaditeľstva Zvolen, prečistené koľajové lôžko v dĺžke 610 metrov. V rovnakom úseku bol odstránený porast aj pomocou stroja SČH 150 S a v rámci údržby boli odstránené defektoskopické chyby, realizovaná výmena podvalov, zváranie do bezстыkovej koľaje a oprava geometrickej polohy koľaje.

V úseku Bratislava-Petržalka – Rusovce boli opravné práce zamerané najmä na prečistenie koľajového lôžka, súvislú výmenu koľajníc z dôvodu ich opotrebenia v oblúkoch a odstránenie defektoskopických chýb, ako aj na výmenu podvalov.

Poďakovanie za kvalitne odvedenú prácu patrí nielen zamestnancom Oblastného riaditeľstva Trnava, ale aj pracovníkom obsluhujúcim nasadené mechanizmy z Oblastných riaditeľstiev Zvolen, Košice a Mostného obvodu Košice.

SEMAFOR





# Neustále zvyšujeme bezpečnosť našich tratí

Železnice Slovenskej republiky pokračujú v modernizácii diagnostiky železničnej infraštruktúry. V máji slávnostne prevzali už druhé moderné diagnostické vozidlo, ktoré bude slúžiť na meranie geometrie koľají a prispeje k ešte vyššej bezpečnosti a spoľahlivosti železničnej dopravy na Slovensku.

AUTOR: Denis Dymo, SNÍMKY: Klára Pešková, ŽSR

**BRATISLAVA** — Nové diagnostické vozidlo dokáže kontinuálne a bezkontaktné merať geometrické parametre koľaje pri rýchlosti až 160 km/h. Súčasťou jeho výbavy je aj bezpečnostný systém ETCS, ktorý patrí medzi najmodernejšie zabezpečovacie technológie v európskej železničnej doprave. Vozidlo dodala česká spoločnosť NDCon LOGIC, a. s., pričom financovanie bolo zabezpečené prostredníctvom Slovak Investment Holding z fondov Európskej únie.

Moderné meracie systémy umožňujú monitorovať nielen geometriu koľaje, ale aj vlnkovitosť koľajníc, priestorovú priechodnosť tratí, profil koľajového lôžka či osové vzdialenosti koľají. Súčasťou vozidla je aj automatizovaný kamerový a lokalizačný systém, vďaka čomu budú mať odborníci k dispozícii detailnejšie a presnejšie údaje o stave infraštruktúry.

Po skončení skúšobnej prevádzky plánujú ŽSR zaradiť vozidlo do rutínnej prevádzky. Nový diagnostický vlak postupne nahradí súčasný merací vozeň, ktorý

služi už viac ako štyri desaťročia. ŽSR budú realizovať minimálne tri meracie kampane ročne na všetkých tratiach a hlavných staničných koľajach.

Významným krokom vpred je aj diagnostické vozidlo pre nedeštruktívne testovanie (DV NDT), ktoré ŽSR využívajú od roku 2023. Vozidlo slúži na defektoskopiu koľajníc a umožňuje kontrolovať ich stav na povrchu aj vnútri bez poškodenia materiálu. Ostrá prevádzka sa začala v roku 2025 a už počas prvých meracích kampaní priniesla výrazné zefektívnenie diagnostiky na tratiach vo všetkých oblastných riadiateľstvách.

Nasadenie moderných diagnostických vozidiel prináša nielen vyššiu bezpečnosť, ale aj úsporu finančných prostriedkov. ŽSR odhadujú, že vďaka vlastnému diagnostickému systému každoročne ušetrí približne 400-tisíc eur, ktoré by inak smerovali na externé služby. Zároveň sa zvyšuje frekvencia a presnosť meraní a postupne sa obmedzuje potreba ručnej diagnostiky.

Nové technológie zároveň podporujú digitalizáciu železničnej infraštruktúry. Údaje z meraní budú centralizované a dostupné online, čo umožní efektívnejšie plánovanie údržby, kvalitnejšie rozhodovanie a lepšiu analýzu stavu tratí. Moderná diagnostika tak predstavuje ďalší krok k bezpečnejšej, spoľahlivejšej a modernejšej železnici na Slovensku.





**155 rokov trate Salgótarján – Fiľakovo – Lučenec**

# **Významná železničná spojka Novohradu**

Rok 2026 prináša významné jubileum jednej z najdôležitejších železničných tratí južného Slovenska. Od dobudovania trate Salgótarján – Fiľakovo – Lučenec uplynulo 4. mája už 155 rokov.

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

**BRATISLAVA** — Celá trať Budapešť – Salgótarján – Fiľakovo – Lučenec – Zvolen patrila medzi strategické železničné projekty bývalého Uhorska. Vznikla ako dôležitá dopravná os, ktorá zabezpečila spojenie severných oblastí s priemyselnými a obchodnými centrami monarchie. Význam trate ešte vzrástol po napojení banských a priemyselných regiónov Novohradu a Gemera. Výstavba železnice znamenala pre celý región zásadný hospodársky a spoločenský impulz. Trať umožnila rýchlejší odbyt dreva, poľnohospodárskych výrobkov, uhlia i priemyselných produktov.

Podľa dobových záznamov bola výstavba trate spreádzaná intenzívnym úsilím miest a obcí o jej trasovanie. Lučenec sa usiloval o to, aby nová železnica viedla priamo cez mesto. Na príslušnom ministerstve vo Viedni pôsobili delegácie mesta a podporu projektu poskytli viacerí významní predstavitelia Novohradu. Pôvodne sa uvažovalo aj o inom trasovaní trate. Uvádza sa napríklad vedenie z Bánréve cez Ožďany do Lučenca, pričom mesto Lučenec malo záujem o čo najvýhodnejšie napojenie na pripravovanú železnicu. Napokon sa však rozhodlo o vedení trate cez Fiľakovo.

Výstavba trate prebiehala v náročných podmienkach. Na mnohých miestach bolo potrebné budovať násypy, mosty i oporné múry. Napriek technickým obmedzeniam tých čias sa podarilo vytvoriť kvalitné železničné spojenie, ktoré sa stalo základom ďalšieho hospodárskeho rozvoja regiónu.

V období druhej svetovej vojny utrpela železničná infraštruktúra značné škody. Bombardovanie poškodilo koľajiská, sklady i výpravné budovy. Mimoriadne náročné obdobie nastalo najmä na konci vojny, keď boli poškodené mosty a viaceré železničné zariadenia. Po vojne sa začala rozsiahla obnova trate a staníc. Obnovovali sa výhybky, zabezpečovacie zariadenia i prevádzkové budovy. Veľké úsilie bolo venované aj zlepšeniu dopravnej kapacity. Už v roku 1945 sa obnovila prevádzka na úseku Fiľakovo – Hajnáčka a následne aj ďalšie spojenia.

Významnou etapou modernizácie bolo zavádzanie elektromechanických zabezpečovacích zariadení a neskôr svetelných návěstidiel. V 50. a 60. rokoch prebiehali rozsiahle rekonštrukcie koľajiska, výhybiek a nástupišť.



*Zamestnanci stanice Fiľakovo v roku 1936.*

Neoddeliteľnou súčasťou histórie trate boli generácie železničiarov, ktorí zabezpečovali nepretržitú prevádzku v náročných podmienkach. Výpravcovia, signalisti, výhybkári, rušňovodiči, traťmajstri i ďalší zamestnanci vytvorili osobitnú komunitu spojenú so životom železnice.

Mnohé stanice boli významnými zamestnávateľmi v regióne. Železnica ovplyvňovala každodenný život obyvateľov, rozvoj priemyslu aj urbanistický rast miest a obcí. K železničnej histórii patria aj dramatické udalosti ako vojnové poškodenia, nehody, povodne či náročné zimné obdobia. Napriek tomu sa trať vždy podarilo obnoviť a udržať v prevádzke.

Dnes, po 155 rokoch od dobudovania trate Salgótarján – Fiľakovo – Lučenec, zostáva táto železnica významnou súčasťou dopravnej infraštruktúry južného Slovenska. Hoci sa charakter dopravy zmenil a mnohé stanice stratili časť svojho niekdajšieho významu, trať stále plní dôležitú úlohu v osobnej aj nákladnej doprave.

História tejto trate je zároveň históriou technického pokroku, hospodárskeho rozvoja i každodenného života generácií železničiarov a obyvateľov Novohradu, Podpoľania a Gemera. Jubileum 155 rokov je preto vhodnou príležitosťou pripomenúť si význam tejto železničnej spojnice, ktorá už viac než jeden a pol storočia spája regióny, mestá i ľudí.



## **Keď sekundy rozhodujú. Viete, ako správne postupovať pri zrážke či vykoľájení vlaku?**

Každá mimoriadnosť na železnici si vyžaduje rýchlu reakciu, presné postupy a spoluprácu viacerých zložiek. V ďalšej časti seriálu prinášame prehľad najdôležitejších povinností pri zrážke alebo vykoľájení vlaku, aby každý zamestnanec vedel, ako konať v kritickej situácii. Správny postup totiž rozhoduje o bezpečnosti cestujúcich a zamestnancov.

AUTOR: (red), SNÍMKY: archív ŽSR



**BRATISLAVA** — Zrážka alebo vykoľajenie patria medzi najväčšie mimoriadnosti v železničnej doprave. V momente, keď zamestnanec ŽSR alebo dopravcu zistí vznik nehody, musí bezodkladne informovať výpravcu. Práve rýchle a presné odovzdanie informácií je základom na aktivovanie ďalších zložiek a zabezpečenie pomoci.

Dôležité je oznámiť najmä miesto nehody, vplyv na zjazdnosť, prípadne obmedzenie dopravy po vedľajšej koľaji či koľajach, druh udalosti, počet zranených osôb, rozsah poškodenia vozidiel, a tiež informáciu o prípadnom požiari alebo úniku nebezpečných látok. Ak sú na mieste zranení, musí byť okamžite privolaný Integrovaný záchranný systém.

Výpravca následne postupuje podľa predpísaného systému hlásenia a zabezpečuje informovanie ďalších pracovníkov. Vedúci zmeny oblastného riaditeľstva aktivuje zvolávací plán a koordinuje ďalší postup prác s políciou a vyšetrovateľmi ŽSR. Celý postup a zvolávacie plány sú uvedené v Havarijnom pláne ŽSR. Zisťovanie príčin vzniku nehôd a mimoriadnych udalostí je podrobne riešené v predpise ŽSR Z 17 Nehody a mimoriadne udalosti, z ktorého najdôležitejšími článkami sú oboznámení všetci, ktorí z akéhokoľvek dôvodu vstupujú do obvodu dráhy, a to už pri vstupnom školení.

### **Bezpečnosť cestujúcich vždy na prvom mieste**

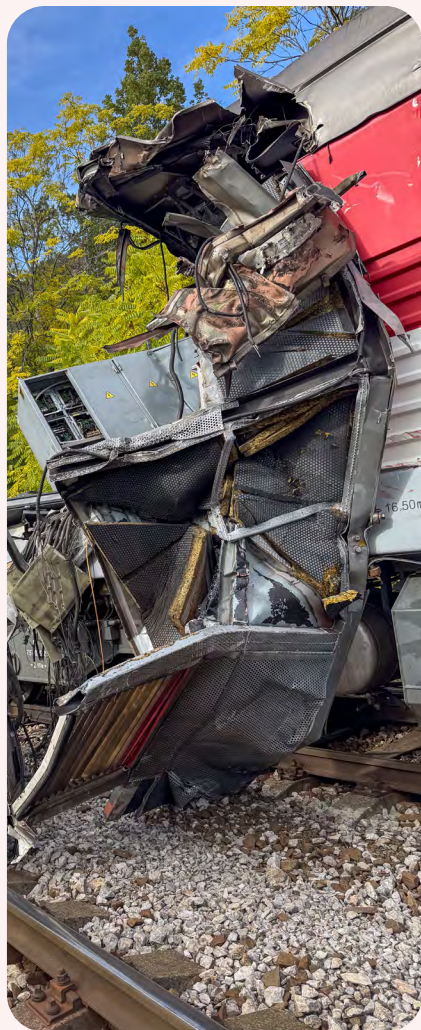
Každá nehoda môže výrazne ovplyvniť železničnú prevádzku.

Rozsah obmedzení závisí od poškodenia infraštruktúry, počtu vykoľajených vozidiel či dostupnosti nehodových pomocných prostriedkov. Ak sa predpokladá dlhšie prerušenie dopravy, dispečer dopravcu zabezpečuje náhradnú autobusovú dopravu. Tá sa zavádza najmä v prípadoch, keď nie je možné obnoviť dopravu do jednej hodiny.

V niektorých situáciách je potrebné cestujúcich z miesta nehody evakuovať alebo presunúť do iného vlaku. Ak to podmienky umožňujú, môže byť organizovaný prestup na vlak idúci po susednej koľaji. Bezpečný pohyb cestujúcich koordinuje vlakový personál v spolupráci s Integrovaným záchranným systémom. Mimoriadne náročné sú udalosti v tuneloch, na mostoch alebo v horskom teréne. V takýchto prípadoch evakuáciu riadia záchranné zložky pri asistencii vlakového personálu.

Po nahlásení nehody sa na miesto dostávajú poverení zamestnanci Železníc Slovenskej republiky a dopravcu, ktorí začínajú zisťovať príčiny vzniku udalosti. Súčasne sa prijímajú opatrenia na zabezpečenie miesta nehody a minimalizovanie ďalších rizík.

Každý zamestnanec zohráva pri mimoriadnej udalosti dôležitú úlohu. Rýchle nahlásenie nehody, dodržiavanie predpisov a vzájomná spolupráca všetkých zainteresovaných zložiek sú základom bezpečného zvládnutia situácie. Práve pripravenosť a znalosť postupov rozhodujú o tom, ako efektívne sa podarí ochrániť cestujúcich aj obnoviť prevádzku.





# Prvý parný deň prilákal stovky návštevníkov

Rendez sa v sobotu 18. apríla opäť stal dejiskom obľúbeného podujatia Prvý parný deň, ktorým Železničné múzeum SR tradične otvára sezónu. Tento ročník sa niesol v znamení jubileí aj mimoriadneho záujmu verejnosti.

AUTOR: Denis Dymo, SNÍMKA: ŽSR

**BRATISLAVA** — Najväčším lákadlom bol nepochybne oslávenec – parný rušeň 486.007 „Zelený Anton“, ktorý oslavoval 90 rokov od výroby, a ktorý sa symbolicky stretol s domácim jubilantom – so 130-ročným rušňom 310.433 „Žofka“. Historické stroje tak pripomenuli bohatú tradíciu železníc a pritiahli množstvo nadšencov všetkých vekových kategórií.

Obrovský záujem bol o jazdy historických vlakov. Mimoriadny parný vlak ťahaný Zeleným Antonom dorazil do areálu múzea úplne zaplnený a jeho kapacita približne 550 cestujúcich bola využitá do posledného miesta. Už počas jazdy panovala vo vozňoch výnimočná atmosféra a po príchode do múzea návštevníkov vítal ruch plného areálu.

Program podujatia bol pestrý počas celého dňa. Návštevníci si mohli vychutnať jazdy parných aj motorových vlakov na viacerých trasách, kyvadlovú dopravu medzi hlavnou stanicou a múzeom či výletný vlak

smerom na Senec. Nechýbali ani komentované prehliadky, jazdy na drezinách, prezentácie modelových koľajísk alebo ukážky historickej techniky.

Veľkému záujmu sa tešila aj možnosť nahliadnuť priamo na stanovište parného rušňa 310.433, kde si návštevníci mohli na chvíľu vyskúšať pohľad rušňovodiča. Atmosféru dopĺňali výstavy železničných artefaktov a funkčný systém Pragotron, ktorý pripomenul éru klasických odchodových tabúl.

Podujatie opäť potvrdilo, že spojenie histórie, techniky a zážitku z jazdy má medzi verejnosťou silné miesto. Plné vlaky aj zaplnený areál múzea ukázali, že Prvý parný deň patrí medzi najvýznamnejšie železničné podujatia sezóny. **Už teraz si však zapíšte do kalendárov víkend 13. - 14. jún 2026, keď sa spoločne stretne na najväčšom zraze historických železničných vozidiel na Slovensku – RENDEZ 2026.**

# Bobry poškodili železničnú trať pod Tatrami

Železnice Slovenskej republiky riešia mimoriadnu situáciu na trati Žilina – Košice v úseku Štrba – výhybňa Lučivná. Dlhodobý monitoring zemného telesa v km 214,918 potvrdil zhoršenie stability násypu pod koľajou č. 2, ktoré spôsobila zvýšená hladina vody po vybudovaní bobrej hrádze na toku Mlynica.

AUTOR: Denis Dymo, SNÍMKY: O 450, freepik.com

**ŠTRBA** — Činnosť bobra vodného vytvorila provizórne jazero, ktorého voda postupne nasiakla násyp a oslabilá pevnostné vlastnosti zemín. ŽSR preto implementovali inklinometrickú a piezometrickú sieť, ktorá zaznamenala pohyb zeminy v prísype vybudovanom ešte v 40. rokoch minulého storočia.

Na základe odborného stanoviska Slovenskej technickej univerzity bola z bezpečnostných dôvodov vylúčená prevádzka na jednej koľaji. Vlaky aktuálne prechádzajú úsekcom po jednej traťovej koľaji a zníženou rýchlosťou.

ŽSR pripravujú sanáciu svahu, ktorá počíta so spevnením severnej steny násypu pomocou pilotovej steny a doplnením prísypu pod päťou svahu. Aktuálne prebieha proces výberu zhotoviteľa stavebných prác

a predpokladá sa, že oprava poškodenej časti trate bude ukončená do konca roka.

Prípád pod Tatrami zároveň poukazuje aj na širší kontext spolužitia infraštruktúry s prírodou. Bobor vodný je na Slovensku zákonom chránený živočích a jeho činnosť má významný pozitívny vplyv na zadržiavanie vody v krajine a boj proti suchu. Na druhej strane však môže v určitých lokalitách predstavovať riziko pre dopravnú infraštruktúru, vodné stavby či poľnohospodársku pôdu.

Aj preto bude v budúcnosti nevyhnutné venovať zvýšenú pozornosť monitoringu kritických úsekov železničnej siete v blízkosti vodných tokov a hľadať riešenia, ktoré umožnia bezpečnú prevádzku železníc pri rešpektovaní prirodzených procesov v krajine.



# Ako chrániť osobné údaje

Pokračovanie seriálu o kybernetickej bezpečnosti, v ktorom Železničné telekomunikácie pravidelne prinášajú odporúčania, ako sa brániť pred rôznymi digitálnymi hrozbami, sa tento mesiac venujú ochrane osobných údajov. V čase, keď sú dáta jednou z najcennejších komodít, je dôležité vedieť, ako správne chrániť svoje súkromie aj citlivé informácie.

AUTOR: ŽT, (red), SNÍMKA: freepik.com

**BRATISLAVA** —V dnešných digitálnych časoch patria osobné údaje medzi najcennejšie informácie. Čísla bankových kariet, prihlasovacie údaje, pracovná komunikácia či súkromné e-maily môžu byť pri nedostatočnej ochrane zneužitú. Bezpečnosť už preto nie je len otázkou antivírusových programov, ale predovšetkým správnych návykov každého používateľa.

## Silné heslo ako základ ochrany

Mnohé úniky dát vznikajú v dôsledku slabých alebo opakovane používaných hesiel. Základom

bezpečnosti je preto používanie unikátnych hesiel pre jednotlivé služby a systémy. Heslo do pracovného e-mailu by nikdy nemalo byť totožné s heslom do internet bankingu či sociálnych sietí. Prístupové údaje do interných systémov ŽSR sú určené výhradne konkrétnemu používateľovi a nemali by byť zdieľané s inými osobami.

Odborníci zároveň odporúčajú namiesto krátkych hesiel používať dlhšie prístupové frázy, napríklad vetu alebo kombináciu nesúvisiacich slov, ktoré sú ľahko zapamätateľné, no pre útočníkov veľmi náročné na

prelomenie. Dôležitou súčasťou ochrany je aj dvojfaktorová autentifikácia (2FA). Overenie prostredníctvom SMS kódu alebo autentifikačnej aplikácie výrazne znižuje riziko zneužitia účtu aj v prípade, že útočník získa heslo. V prostredí ŽSR sa 2FA využíva napríklad pri vzdialených VPN prístupoch prostredníctvom riešenia ESET.

### Pozor na phishing a podvodné správy

Phishingové útoky sú čoraz sofistikovanejšie a často cieľia práve na zamestnancov kritickej infraštruktúry. Útočníci sa snažia používateľov prinútiť kliknúť na škodlivý odkaz alebo otvoriť infikovanú prílohu.

Pri prijatí podozrivého e-mailu je preto potrebné dôkladne preveriť odosielateľa. Varovným signálom môžu byť neoficiálne adresy, neobvyklé prílohy alebo žiadosti o okamžitý reset hesla. Zvýšenú opatrnosť si vyžadujú aj odkazy v správach. Pred kliknutím je vhodné skontrolovať ich skutočnú cieľovú adresu jednoduchým podržaním myši nad odkazom bez otvorenia stránky.

Typickým znakom podvodu býva aj vytváranie pocitu naliehavosti napríklad upozornenie na údajné zablokovanie účtu alebo výzva na okamžitú reakciu. Práve v takýchto prípadoch je potrebné zachovať obozretnosť.

### Čistý stôl a zamknutá obrazovka

Ochrana údajov sa netýka len online priestoru. Dôležitou súčasťou bezpečnosti je aj fyzická ochrana pracoviska.

Pri každom odchode od pracovného stola (káva, WC, porada) by mal používateľ uzamknúť svoje zariadenie, napríklad pomocou skratky Win + L. Citlivé dokumenty obsahujúce osobné alebo interné údaje by zároveň nemali končiť v bežnom odpade, ale mali by byť bezpečne skartované.

### Riziká verejných Wi-Fi sietí

Verejné Wi-Fi siete v kaviarňach, hoteloch alebo na letiskách často nemajú dostatočné zabezpečenie. Útočníci môžu prostredníctvom nich odpočúvať komunikáciu alebo zachytávať prihlasovacie údaje.

Pri používaní verejnej siete sa preto neodporúča prihlasovať do internet bankingu ani do citlivých pracovných

systémov. Ak je potrebné pracovať na cestách, vhodným riešením je využitie VPN pripojenia, ktoré zabezpečí šifrovanie prenášaných dát.

### Digitálna hygiena zariadení

Smartfóny, notebooky a pracovné počítače predstavujú vstupnú bránu k osobným aj firemným údajom. Pravidelné aktualizácie operačných systémov a aplikácií preto zohrávajú zásadnú úlohu pri ochrane pred kybernetickými útokmi.

Aktualizácie často obsahujú opravy kritických bezpečnostných zraniteľností. V prostredí ŽSR zabezpečuje aktualizácie pracovných počítačov a notebookov pravidelne VOJ ŽT, no aj používatelia by mali venovať pozornosť aktualizáciám pridelených pracovných smartfónov.

### Opatrnosť na sociálnych sieťach

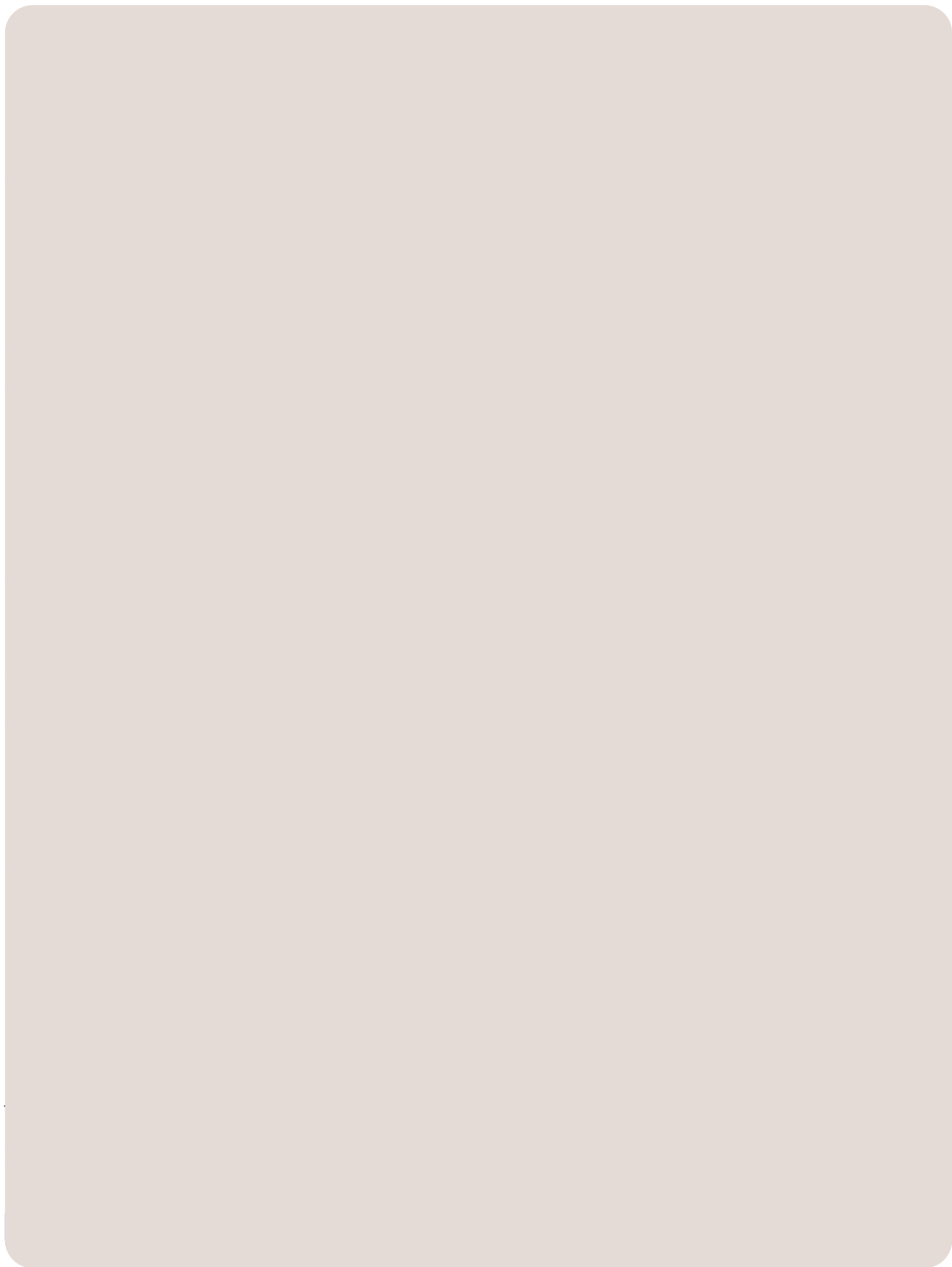
Mnohí používatelia o sebe na internete zverejňujú viac informácií, než si uvedomujú. Zdieľanie polohy, fotografií dokumentov či osobných údajov môže predstavovať bezpečnostné riziko.

Odporúča sa vypnúť geolokáciu v aplikáciách, ktoré ju nepotrebujú na svoju činnosť, a nezverejňovať fotografie z dovolenky v reálnom čase. Takéto príspevky môžu potenciálnym páchatelom signalizovať neprítomnosť v domácnosti. Rovnako platí, že rodné čísla, adresy alebo fotografie dokladov nepatria na verejne dostupné profily.

V rámci správy a prevádzky železničnej infraštruktúry dochádza v ŽSR k spracúvaniu osobných údajov na presne definované účely a v súlade s platnou legislatívou. S osobnými údajmi pracujú iba poverení zamestnanci, ktorí sú povinní dodržiavať interné pravidlá a metodické usmernenia týkajúce sa ich ochrany.

Podrobné informácie o spracúvaní osobných údajov sú zverejnené v dokumente „Princípy ochrany osobných údajov v spoločnosti ŽSR“ na stránke ŽSR – Ochrana osobných údajov.

Bezpečnosť dát v prostredí ŽSR nie je jednorazovou úlohou, ale nepretržitým procesom. Každý z nás zohráva dôležitú úlohu pri ochrane svojho súkromia aj stability celej firemnej siete.



Každý kilometer trate je rukopis mnohých rúk. A keď vlak prejde hladko, je to podpis, že ... <b>(tajnička krížovky)</b> .				Pomôcky: aga, erot, klar	hmla, opar	žltokvetá rastlina	obraz vyrytý do kameňa	biblická hora		predstavený kláštora	mačina, po česky	ktorá (hovor.)	odborník v oceánológii	ázijský medveďik	
				farba v kartách					odkopnutie						
				vyhynutý kočovník						1. časť tajničky dolná časť vlnovky					
				islamský pôstny mesiac predložka									vnútri (lek.) rovná plocha		
Autor: Miroslav Lisál	značka zubnej pasty	eidamský syr (hovor.)	ruský súhlas český zápor			okridlené dieťa (výtv.) nevyžiadaný e-mail					rehola rozpúšťaj pri vysokej teplote				
usušená tráva					zložil (kniž.) výlučok očí					1000 kg väčšia obytná predsieň					
ukazovacie zámeno					reklamná upútavka pohrebná hostina				pes (det.) obranca (šport.)				pestrý papagáj		
predložka			jasný, po nem. čín. žensk. meno					zabávala predložka							
2. časť tajničky										Severan					
značka francúzskej horčice						dámsky klobučík					nižší turecký dôstojník				

Pošlite nám (sutaz@zsr.sk) **adresu a správnu odpoveď** krížovky a trom vyžrebovaným pošleme darček. Krížovka z minulého čísla: „... do cestovných poriadkov.“ Výhercovia: Marcela A., Miroslav O., Peter M.

## SÚŤAŽ O LÍSTKY NA NAJVÄČŠIE ŽELEZNIČNÉ PODUJATIE RENDEZ 2026!

Milovníci historických lokomotív, nostalgických jász a jedinečnej atmosféry si opäť prídu na svoje na podujatí RENDEZ 2026.

**A vy môžete byť pri tom úplne zadarmo!**

Stačí sa zapojiť do súťaže o lístky a správne odpovedať na našu otázku:  
**Koľký ročník celoslovenského zrazu historických železničných vozidiel  
RENDEZ sa koná v roku 2026?**

- A) 25. ročník
- B) 26. ročník
- C) 27. ročník

Svoje odpovede posielajte na e-mailovú adresu [zsemafor@zsr.sk](mailto:zsemafor@zsr.sk)  
a zo správnych odpovedí vyžrebujeme výhercu, ktorého budeme kontaktovať e-mailom.

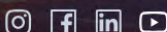


15. 08. 2025 09:43

Máme nový dizajn webu [Zistite viac](#)

## Vieme o všetkom, čo sa deje na našich tratiach.

Sme manažérom infraštruktúry, zabezpečujeme prevádzku dráh a riadenie dopravy.



# Železnice Slovenskej republiky spustili nový web

Železnice Slovenskej republiky spustili v pondelok 18. mája nový web, ktorý zostal na rovnakej adrese – [www.zsr.sk](http://www.zsr.sk). Cieľom modernizácie bolo priniesť používateľom prehľadnejší a intuitívnejší prístup k informáciám. Zmeny sa dotkli nielen vizuálnej stránky webu, ale aj jeho štruktúry a používateľského rozhrania.

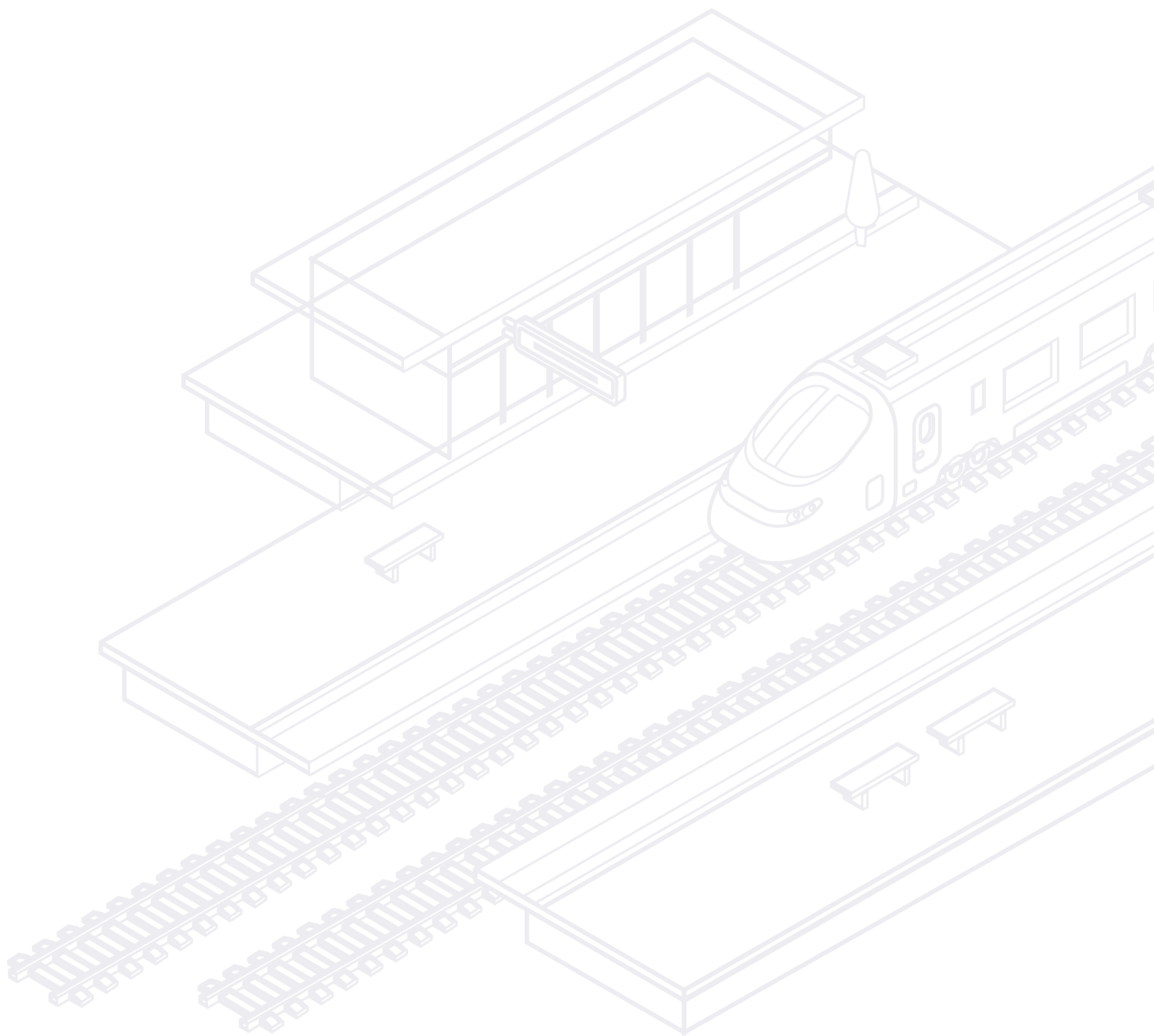
AUTOR: (red), SNÍMKA: ŽSR

**BRATISLAVA** — Podľa ŽSR je nový web určený širokej verejnosti, dopravcom aj odbornej komunite pôsobiacej v oblasti železničnej dopravy. Nový portál bude optimalizovaný aj pre mobilné zariadenia. Používatelia by sa tak mali pohodlnejšie dostať k informáciám aj prostredníctvom smartfónov či tabletov. ŽSR zároveň avizujú, že vývoj webu bude pokračovať aj po jeho oficiálnom spustení. V nasledujúcich týždňoch sa bude dopĺňať obsah, upravovať funkcionality a reagovať na spätnú väzbu návštevníkov.

Hoci všetky doterajšie funkcie zostanú zachované, ich novšie verzie budú podľa ŽSR nasadzované postupne. S migráciou dát a prechodom na nový systém sa môžu

preto objaviť aj technické komplikácie. „Počas pondelka či v priebehu nasledujúcich dní môže byť náročné s novým webom pracovať. Môžu nastať rôzne výpadky niektorých podstránok, preto by sme chceli poprosiť o trpezlivosť a zhovievavosť. Na odstraňovaní prípadných nedostatkov budeme usilovne pracovať, aby bol nový web plne funkčný v čo najkratšom čase,“ uviedla hovorkyňa ŽSR Petra Lániková.

Modernizácia webu je podľa ŽSR súčasťou širšieho úsilia o zlepšovanie služieb a komunikácie správcu železničnej infraštruktúry smerom k verejnosti aj odborným a profesijným skupinám v sektore železničnej dopravy.



MÚZEUM BUDE V TENTO DEŇ OTVORENÉ OD 11:00 DO 20:00



# NOC MÚZEÍ

23.5.2026

V ŽELEZNIČNOM MÚZEU SR  
BRATISLAVA VÝCHOD



DOOBEDŇAJŠÍ MOTOROVÝ VLAK ŤAHANÝ MOTOROVÝM VOZŇOM **M 286.018 TÚLAVÁ**

	PRÍCHOD	ODCHOD
BRATISLAVA-PETRŽALKA		10:35
BRATISLAVA-NOVÉ MESTO	10:53	10:55
ŽELEZNIČNÉ MÚZEUM	11:15	

DOPRAVA MOTOROVÝM VLAKOM NA BRATISLAVSKÚ HLAVNÚ STANICU S HISTORICKÝM  
MOTOROVÝM VOZŇOM **M 286.018 TÚLAVÁ**

	PRVÝ VLAK		DRUHÝ VLAK	
	PRÍCHOD	ODCHOD	PRÍCHOD	ODCHOD
ŽELEZNIČNÉ MÚZEUM		12:55		16:55
BRATISLAVA-VINOHRADY	13:09	13:10	17:09	17:10
BRATISLAVA HLAVNÁ STANICA	13:20	13:40	17:20	17:40
ŽELEZNIČNÉ MÚZEUM	14:00		18:00	

POOBEDŇAJŠÍ MOTOROVÝ VLAK ŤAHANÝ MOTOROVÝM VOZŇOM **M 286.018 TÚLAVÁ**

	PRÍCHOD	ODCHOD
ŽELEZNIČNÉ MÚZEUM		14:55
BRATISLAVA-PETRŽALKA	15:30	15:50
BRATISLAVA NOVÉ MESTO	16:05	16:07
ŽELEZNIČNÉ MÚZEUM	16:25	

VEČERNÝ MOTOROVÝ VLAK ŤAHANÝ MOTOROVÝM VOZŇOM **M 286.018 TÚLAVÁ**

	PRÍCHOD	ODCHOD
ŽELEZNIČNÉ MÚZEUM		18:30
BRATISLAVA-VINOHRADY	18:44	18:45
BRATISLAVA HLAVNÁ STANICA	18:55	19:10
BRATISLAVA NOVÉ MESTO	19:17	19:19
BRATISLAVA-PETRŽALKA	19:35	19:50
ŽELEZNIČNÉ MÚZEUM	20:30	

- VÝSTAVA HISTORICKEJ ŽELEZNIČNEJ TECHNIKY • VOZENIE NÁVŠTEVNÍKOV NA STANOVIŠTI RUŠŇA • VÝSTAVA ŽELEZNIČNÝCH ARTEFAKTOV VO VOZŇOCH
- PREHLIADKA MÚZEA SO SPRIEVODCOM VO VYBRANÝCH ČASOCH • PREHLIADKA ČASTÍ MÚZEA, KTORÉ SÚ BEŽNE VEREJNOSTI NEDOSTUPNÉ
- PREZENTÁCIA MODELOVÉHO KOĽAJISKA VO VEĽKEJ VODÁRNI • PREZENTÁCIA MODELOVÉHO KOĽAJISKA V POŠTOVOM VOZNI

VIAC INFORMÁCIÍ NÁJDETE NA WWW.ZELEZNICNEMUZEUM.SK

