

ŽELEZNIČNÝ Semafor

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY

FEBRUÁR 2021



MANAŽÉR
ŽELEZNIČNEJ
INFRAŠTRUKTÚRY



PREVÁDZKU NA INFRAŠTRUKTÚRE KOMPLIKUJE AJ POČASIE

Krízový štáb ŽSR pravidelne zasadá a prijíma rozhodnutia za účelom zabezpečenia bezpečnosti prevádzky a k spomaleniu a eliminácii šírenia ochorenia COVID-19.

AUTOR: Ria Feik Achbergerová

BRATISLAVA – V súvislosti so zaznamenaným zvýšeným výskytom a šírením ochorenia COVID-19 sa Krízový štáb uzniesol, že počas trvania pandemickej situácie a počas potreby testovať sa, bude pri príchode do budovy platiť povinnosť pre všetkých zamestnancov, vrátane zamestnancov, ktorí nemajú povinnosť evidovania sa cez vstupné turnikety, preukazovať sa pracovníkom na vrátnici platným certifikátom o negatívnom teste. Za dodržiavanie nariadenia sú zodpovední príslušní riaditelia, ktorí budú podriadených kontrolovať, či majú platný negatívny certifikát o absolvovaní testu na ochorenie COVID-19 podľa okresu z ktorého prichádzajú a aj okresu, do ktorého prichádzajú pracovať.

Momentálne výpadky zamestnancov nemajú vplyv na bezpečnosť a plynulosť

železničnej infraštruktúry. Pandemickú situáciu v prevádzke ovplyvnilo aj nepriaznivé počasie, ktoré komplikovalo dopravu počas predchádzajúcich týždňov.

Podakovanie patrí najmä prevádzkovým zamestnancom, ktorí zabezpečili prevádzku na infraštruktúre aj napriek neľahkej situácii komplikovanej námrazou a ťažkým snehom. Krízový štáb zároveň intenzívne rokuje s Ministerstvom dopravy a výstavby SR o vakcinácií pre vybrané typové pozície zamestnancov ŽSR, ktoré spĺňajú podmienky pre kritickú infraštruktúru. Pri školeniach a preskúšaniach sa pokračuje v obmedzenom počte, s podmienkou dodržania a zabezpečenia hygienických podmienok v súlade s usmernením ministra dopravy a hlavnej hygieničky rezortu dopravy.

Na záver je potešujúci fakt mierne klesajúceho počtu pozitívnych prípadov a prípadov v karanténe, ktoré sme zaznamenali v uplynulých dňoch.



Milí kolegovia, železničiari,

aj vo februári sme si s kolegami pre vás pripravili nové číslo mesačníka Železničný Semafor. Tentokrát sme sa v ňom zamerali na jednu tému, a to bezbariérovosť železničných staníc. Vo vnútri čísla sa dočítate o projekte debarierizácie, o tom ktoré stanice sa v roku

2020 zaradili medzi bezbariérové či o tom, s akými piktogramami sa môžeme stretnúť u nás, ale aj v zahraničí. Už tradične vo vnútri čísla nájdete aj stĺpček štátneho tajomníka Jaroslava Kmeťa, s Odborom riadenia ľudských zdrojov sme sa pozreli na to, ako v minulom roku vyzeral nábor v ŽSR, ale pozreli sme aj na sanáciu brala v úseku Kraľovany – Párnica.

Za celú redakciu vám prajem príjemné čítanie.

Lucia Lizáková
Šéfredaktorka



KRAĽOVANY – PÁRNICA SANÁCIA SKALNEJ STENY

Stavba bola odovzdaná zhotoviteľovi 13. novembra 2020 a odvtedy prebiehajú práce na spevnení brala. Predpokladaný termín ukončenia prác je plánovaný na marec 2021. Náklady na sanáciu stavby tvoria 2 803 000 eur a sú hrazené z vlastných zdrojov ŽSR.

AUTOR: Denis Dymo, SNÍMKA: Martin Suchý

KRAĽOVANY/PÁRNICA – Na stavbe sa vykonávajú sanačné opatrenia, ktoré pozostávajú z očistenia skalných svahov od náletovej dreviny a nežiadúcej vegetácie v predpokladanej plošnej výmere cca 15 000 m². Ďalej sa uskutoční plošné dočistenie a odstránenie zvetranej časti skalnej horniny a nestabilných skalných blokov na ploche 9 116 700 m², vybudovanie sanačných prvkov – ocelevej dvojzákrutovej šesťuholníkovej siete SteelGrid na ploche 10 370 m² upevnenej zainjektovanými kotvami, osadenie ľahkého ochranného plota s výškou 2 m a dĺžkou 108 m na zachytávanie skalných úlomkov a drobných náletov a osadenie dynamických bariér typu MAC-CAFERRI. Tie disponujú kotviacimi a stužujúcimi prvkami pre bezpečné zachytenie skalných monoblokov s hmotnosťou až do 3 ton, s výškou 5 m a dĺžkou 90 m, ktoré budú zaisťovať dlhodobú stabilitu skalného masívu a zároveň zaručia minimalizáciu pádu uvoľnenej horniny do priechodného prierezu železničnej trate.

Výsledkom sanačných prác by mala byť dlhodobá stabilita sanovanej skalnej steny. Práce sú vykonávané horolezeckou technikou. Presun materiálu do ťažko prístupného terénu bol zabezpečený pomocou vrtuľníka.



V PLÁNE OBNOVY SÚ PRE NÁS JASNOU PRIORITOU ŽELEZNICE

Od nástupu na Ministerstvo dopravy a výstavby sme s pánom ministrom Andrejom Doležalom poukazovali na jedinečné postavenie železníc v rámci dopravného systému na Slovensku a na dôležitosť rozvoja a modernizácie ich infraštruktúry. Dostali sme možnosť premeniť naše presvedčenie na skutky a dlho sme neváhali – v Pláne obnovy sme železnice pasovali za našu jasnú prioritu. Aj indície z Bruselu ukazujú, že sme sa rozhodli správne: Európska komisia preferuje investície do zelených projektov, a teda aj železníc, ktoré sú ekologické. Keď sa nám podarí zvýšiť počet cestujúcich a objem prepraveného tovaru v železničnej doprave, zníži sa aj produkcia emisií a skleníkových plynov.

Pri príprave konkrétnych projektov financovateľných v rámci Fondu obnovy sme si určili jasné priority a oblasti, kde treba investovať peniaze zo zdrojov EÚ najakútnejšie, tak, aby naše železnice splňali štandardy 21. storočia. Súčasťou reformy je modernizácia tratí spojená so zvyšovaním rýchlosti, napríklad na piatom koridore či podpora bezpečnosti prostredníctvom dispečerizácie tratí, ktoré sú súčasťou európskych TEN-T koridorov. Osobitnú skupinu tvoria projekty zamerané na elektrifikáciu tratí a výstavbu intermodálnych terminálov či nákup elektrických jednotiek, alebo vozidiel na alternatívny pohon a palivá. Našou úlohou zostáva prerokovať finálny plán s Európskou komisiou a následne veľmi pozorne dohliadať na to, aby sa projekty realizovali podľa časového harmonogramu. Čaká nás ešte dlhá cesta, ale verím, že na jej konci bude to, čo si všetci tak veľmi želáme: modernejšia a bezpečnejšia železničná doprava.

**štátny tajomník MDV SR
Jaroslav Kmeť**

AKO DOKÁŽEME

ZVLÁDNUŤ COVID-19?

Už skoro rok bojujeme s koronavírusom. V každej oblasti sa stretávame s vážnymi dopadmi tejto situácie a prijatie riešení z pohľadu zamestnávateľa nie je jednoduché. V prvom rade nám všetkým záleží na zdraví zamestnancov a s ich podporou zároveň na zabezpečení bezpečnej železničnej prevádzky.

AUTOR: Odbor riadenia ľudských zdrojov

BRATISLAVA – Všetky pokyny a opatrenia zamestnávateľa zabezpečujú aplikáciu Uznesení vlády SR, preventívnych opatrení Úradu verejného zdravotníctva SR, vedúcehygieničky rezortu MDV SR spolu s rozhodnutiami Krízového štábu ŽSR.

Vzhľadom na mimoriadnu situáciu a zohľadnenie prevádzkových požiadaviek, poveril generálny riaditeľ už v prvom polroku 2020 riaditeľov odborov GR a VOJ podľa vlastného rozhodnutia a uváženia nariadiť výkon práce z domácnosti zamestnancom, ktorým to dohodnutý druh práce umožňuje. V období prvej vlny COVID-19 bol výkon práce z domácnosti obmedzený na tri dni v pracovnom týždni. V súčasnom období druhej vlny COVID-19 zamestnávateľ ešte pred vládnym rozhodnutím umožnil využívanie práce z domácnosti v maximálnej možnej miere, až v celom rozsahu fondu pracovného času za podmienky zabezpečenia funkčnosti pracoviska.

Vedúci zamestnanci sú povinní zadať úlohy, ktoré má zamestnanec z domácnosti vykonať a vypracovať plán obsadenosti pracoviska tak, aby nebol narušený riadny chod príslušného pracoviska. Aj v tomto období je neustále potrebné klásť dôraz na zabezpečenie bezpečnosti a plynulosti železničnej dopravy. Tam, kde nie je možný výkon práce z domácnosti a zamestnávateľ nemôže pridelovať zamestnancovi prácu v súlade s pracovnou zmluvou je potrebné umožniť výkon práce tak, aby sa zamedzilo stretávaniu sa zamestnancov na pracovisku a za týmto účelom zabezpečiť striedanie zamestnancov s čo najkratším osobným kontaktom.

V súlade s § 250b ods. 6 Zákonníka práce sa v týchto prípadoch prekážky na strane zamestnávateľa uplatňuje aj náhrada mzdy vo výške 80 % priemerného zárobku. Je to v prípadoch, pri ktorých prišlo celkom alebo sčasti k zastaveniu alebo obmedzeniu činnosti

Zaujímavý je aj vplyv COVID-19 v roku 2020 na vývoj čerpania mzdových nákladov. V súvislosti s protiepidemiologickými opatreniami sa znížil objem nadčasovej práce o 188 tis. hod. Zároveň objem hodín dočasnej PN a ošetrovania členov rodiny vzrástol o 223 tis. hod.

TABUĽKA UKAZUJÚCA JANUÁROVÉ KONŠTANTY:

NÁZOV	POČET ZAMESTNANCOV	POČET HODÍN	MZDOVÉ NÁKLADY V €
PRÁCA Z DOMU	3 206	243 483,65	1 715 639,47
NEPRIDELENÝ VÝKON - 80 % NÁHRADA MZDY	125	9 401,57	46 827,02
NEPRIDELENÝ VÝKON - 75 % NÁHRADA MZDY	1 726	47 079,61	215 020,07
PRÁCENESCHOPNOSŤ MIMO COVID-19	765	77 441,20	65 002,55
PRÁCENESCHOPNOSŤ COVID-19	1 479	86 055,43	0
OČR	23	1 158,10	0
OČR COVID-19	47	3 162,61	0

zamestnávateľa na základe rozhodnutia príslušného orgánu. Konkrétne zastavenie školení zo strany MDV SR pre zamestnancov ÚIVP, zatvorenie prevádzok ÚIVP alebo pri novoprijatých zamestnancoch zrušená možnosť overenia spôsobilosti alebo školenie o BOZP.

Vzhľadom na výrazne sa zhoršujúcu situáciu s ochorením COVID-19 zamestnávateľ po dohode s OZŽ prijal v Dodatku č. 1 KZ ŽSR 2021 – 2023, bod 45.A ďalšiu možnosť pracovnoprávneho riešenia a zabezpečenia zamestnancov s ohľadom na ich zdravie. Je to posúdenie tejto situácie v súlade s definíciou z Dodatku č. 1 KZ ako vážneho prevádzkového dôvodu, pre ktorý nemôžu vedúci zamestnanci prechodne svojim zamestnancom prideľovať prácu a zabezpečiť stanovené opatrenia súčasne so zabezpečením nevyhnutných technologických postupov a výkonu práce vyplývajúceho z charakteristiky typovej pozície.

S účinnosťou od 15. januára 2021, počas trvania tejto prekážky na strane zamestnávateľa, patrí dotknutým zamestnan-

com náhrada mzdy vo výške 75 % ich priemerného zárobku. Táto dohoda sa uplatňuje počas mimoriadnej situácie vyhlásenej vládou SR.

Od 8. februára 2021 je karanténa predĺžená na 14 dní, pričom na test po úzkom kontakte môže ísť zamestnanec najskôr na ôsmy deň. Ak nemôže zamestnanec počas karantény vykonávať prácu z domácnosti, nemá prekážku v práci na strane zamestnávateľa s náhradou mzdy, môže čerpať pandemickú PN, dovolenku alebo neplatené voľno.

Pri rozhodovaní, ktoré je pri posúdení všetkých vplyvov zložité, sú riaditelia odborov GR a VOJ povinní zohľadniť najmä bezpečnosť a plynulosť železničnej dopravy, nevyhnutnosť potrieb a priority vykonávaných pracovných činností v tomto období, ako aj zosúladiť prácu medzi jednotlivými odvetviami a VOJ. Dôležitou a neoddeliteľnou súčasťou zostáva starostlivosť o zdravie zamestnancov a ich rodín prísny uplatňovaním a dodržiavaním hygienických zásad, súvisiacich s ochorením COVID-19.

ZSSK IDEME VLAKOM



PROLONGOVAŤ BUDEME PO NOVOM

Prolongácia železničných preukazov tzv. režiniiek sa bude dať aj naďalej v ktorejkoľvek pokladnici KVC na železničnej stanici. Novinkou je, že pred samotnou prolongáciou je potrebné vytvoriť zákaznícke konto ZSSK ID.

AUTOR: (red), GRAFIKA: ZSSK

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

Vďaka ZSSK ID môžete využívať benefity aké majú registrovaní cestujúci vo vlakoch ZSSK. Výhodami sú napríklad platba kreditom, 5 % bonus pri vklade kreditu, archív zakúpených cestovných dokladov, rýchly online nákup bez zadávania osobných

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

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

Ceny za prolongovanie sa nezmenili. Bežný železničiar tak zaplatí pri prolongácii za druhú vozňovú triedu 28 eur, rovnako tak za preukážku pre rodinného príslušníka. Prolongácia končí 30. apríla 2021.

JEDNA Z PRIORÍT ŽSR JE DEBARIERIZÁCIA

Železnice Slovenskej republiky pristupujú zodpovedne a vážne k problematike zabezpečenia potrieb osôb s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie. Pri modernizačných investičných akciách, výstavbe nových ŽST či rekonštrukciách postupujú tak, aby zohľadnili ich požiadavky.

AUTORI: Miloslav Barčiak, Mária Ďurianová, (red)

BRATISLAVA – V rámci modernizácie železničných tratí postupne rekonštruujeme všetky nástupištia v železničných staniciach a na zastávkach. Budujeme nové prístupy, ktoré musia spĺňať podmienky prístupu k službám železničnej infraštruktúry aj pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie. Všetky prístupy budujeme mimoúrovňové, čím je zabezpečovaná zvýšená bezpečnosť cestujúcich aj vrátane telesne hendikepovaných.

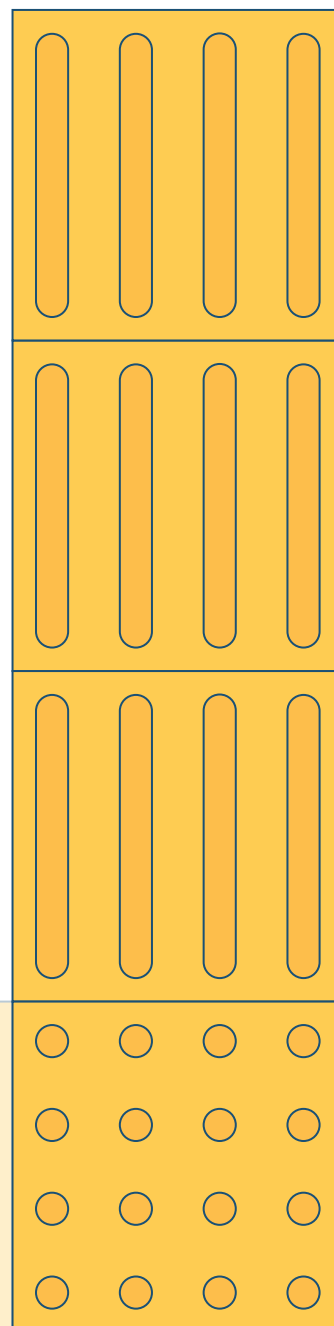
Medzi najzásadnejšie stavebné prvky a zariadenia, ktoré sa podieľajú na celkovom zlepšení stavu v prístupe osôb s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie k železničnej infraštruktúre, považujeme osobné výťahy, nástupištia (šírkové usporiadanie a výška 550 mm nad koľajou, zabezpečujú jednoduchý nástup do vlakov, a to na úrovni výšky podlahy štandardných vozňov osobnej prepravy), podchody pre cestujúcich, úpravy prístupov v staničných priestoroch, nový orientačný systém (vedenie najkratšou možnou trasou k zariadeniam ŽST), informáciu o možnosti a spôsobe prepravy zdravotne postihnutých osôb vo vývesných cestovných poriadkoch, ktoré obsahujú aj kontakt na dopravcu v slovenskom a anglickom jazyku a zavedenie systému Euroklúč na toaletách (klúč, ktorý otvára všetky zariadenia určené ľuďom s obmedzenou mobilitou).

Čo sa týka zohľadnení požiadaviek sluchovo hendikepovaných osôb, v rámci investičných projektov sú využívané moderné systémy rozhlasových a informačných zariadení so zvýšenou vyznímaním schopnosťou z hľadiska ich akustických vlastností a možností (napr. automatické informačné systémy Havis, postupne sú navrhované indukčné slučky). Zameria-

vame sa aj na zohľadnenie požiadaviek zrakovo hendikepovaných osôb. Prístupové komunikácie k službám a zariadeniam, určeným pre cestujúcu verejnosť, sú vybavené špeciálnymi materiálmi a povrchovými úpravami, ktoré umožňujú bezpečný pohyb v obvode ŽST, vrátane nástupísk. Prvky ako napr. madlá a zábradlia sú dopĺňané o informáciu v Braillovom písme. V rámci koncepcie budúcich stavebných prác spolupracujeme aj s Úniou nevidiacich a slabozrakých Slovenska, ktorá spravidla pripomienkuje projektovú dokumentáciu z hľadiska jej spôsobilosti na dodržanie podmienok z titulu bezpečného prístupu pre zrakovo postihnuté osoby.

Aktuálna stratégia ŽSR pre oblasť deba-rierizácie je zameraná v rámci modernizačných investičných akcií na budovanie mimoúrovňových prístupov na nástupištia a v rámci investícií z vlastných zdrojov napríklad na prestavby batožinových tunelov na podchody pre cestujúcich na nástupištia, spolu s výťahmi, ako napríklad v ŽST Bratislava – hl. stanica, ŽST Nové Zámky a ŽST Zvolen – os. stanica. Od roku 2018 je v ŽSR v platnosti smernica Dispozičné usporiadanie a vybavenie verejnej časti staničných budov, ktorá kladie dôraz na dôsledné dodržiavanie podmienok prístupnosti vo verejnosti prístupných častiach ŽST a zastávok pre všetky kategórie osôb s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie.

V súčasnosti ŽSR realizujú projekt „Spracovanie databázy prístupnosti železničných staníc ŽSR“, ktorého cieľom je pasportizácia majetku ŽSR súvisiaceho so zabezpečením prístupnosti železničného systému osobám s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie.



Do projektu sú zahrnuté aktivity ako zber údajov, vytvorenie a naplnenie databázy údajov, prípadne vytvorenie aplikačnej nadstavby pre správcov informácií a dát, zabezpečenie následných aktualizácií a ich správa.

Tieto informácie budú sprístupnené cestujúcim cez celoeurópsku databázu. Ukončenie projektu predpokladáme do konca roka 2021.

JEDNODUCHŠIE

CESTOVANIE BEZ BARIÉR

Parametre prístupnosti staníc pre osoby so zdravotným postihnutím určuje Nariadenie komisie (EÚ) č. 1300/2014 o technických špecifikáciách interoperability týkajúcich sa prístupnosti železničného systému Únie pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou (TSI 1300/2014). Platia aj medzinárodné vyhlášky UIC a IRS, ktorých cieľom je vytvoriť spoločné prostredie v železničných staniciach po celom svete tak, aby sa cestujúci jednoduchšie orientoval. Tieto dopĺňa národná legislatíva.

AUTORI: Mária Ďurianová, Lucia Lizáková

BRATISLAVA – V rozmedzí rokov 2012 až 2015 bol v ŽSR realizovaný Projekt zabezpečenia prístupu osôb s obmedzenou mobilitou v službách osobnej železničnej dopravy. V rámci tohto projektu bolo vybraných 19 železničných staníc a hlavným kritériom bola frekvencia cestujúcich. V rámci projektu boli vo viacerých železničných staniciach umiestnené zdvíhacie plošiny na nástupištiach a vytvoril sa bezbariérový prístup pre osoby so zníženou pohyblivosťou. Vybudovali sa WC pre imobilných, v prípade potreby rampy, výťahy, informačný systém a iné. „V súčasnosti sú do investičného plánu ŽSR z vlastných zdrojov navrhované na rekonštrukciu tie budovy, ktorých technický stav to vyžaduje, alebo je potrebné zabezpečiť požiadavky vyplývajúce zo Zmluvy o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry (Štandardy ŽST),“ informujú zo Správy majetku.

Výber stanice a zaradenie do stratégie rozvoja vychádza z aktuálne platných právnych noriem predpisov EÚ a SR, dopravnej politiky EÚ a SR a požiadaviek externého prostredia. Jedným zo strategických zámerov ŽSR je zabezpečenie interoperability železničného systému. „Priestor železničnej stanice a zastávok

sa na základe európskeho nariadenia berie ako ucelená bezbariérová trasa, ktorá rieši prepojenie medzi dvoma bodmi alebo viacerými verejnými priestormi vyhradenými na prepravu cestujúcich so zníženou schopnosťou pohybu a orientácie,” vysvetľuje riaditeľ Odboru stratégie a zahraničnej spolupráce Miroslav Garaj.

Medzi základné požiadavky, ktoré sa zohľadňujú pri presune zdravotne znevýhodnených osôb vo verejnosti prístupných priestoroch ŽST, sú parkovanie, prístupné vchody a východy, povrchy podláh, informačné pulty, vizuálne, hmatové a zvukové informačné systémy (orientačné značky, piktoqramy, vodiace línie), miesta na predaj cestovných lístkov, asistenčné služby, čakárne, toalety a nástupištia, ktorých výška nástupnej hrany nad temenom koľaje musí byť 550 mm. V minulom roku boli realizované bezbariérové prístupové chodníky v novej zastávke Stankovany a do bezbariérovej podoby sa podarilo upraviť železničné stanice ako Martin, Kráľova Lehota, Ilava, Pribeník či Štrba, kde aktuálne z dôvodu rekonštrukcie ozubnicovej železnice fungujú len výťahy. Po dokončení rekonštrukcie budú opäť v prevádzke aj eskalátory.

NÁBOR V ROKU 2020

Všetky aktivity náboru boli ovplyvnené nepriaznivou epidemiologickou situáciou. Ešte do vypuknutia pandémie sa podarilo zamestnancom náboru zrealizovať prezentácie na desiatich stredných odborných školách s dopravným, elektrotechnickým alebo iným technickým zameraním.

AUTOR: Odbor riadenia ľudských zdrojov

BRATISLAVA – Všetky realizované aktivity sa presmerovali z účasti na veľtrhoch a dňoch otvorených dverí na školách na internetovú propagáciu a inzerciu v periodikách. Účasť na veľtrhoch bola zo strany uchádzačov o prácu, ale aj vystavovateľov oproti minulým ročníkom nižšia.

Koniec roka 2020 priniesol tlač novej brožúry voľných pracovných pozícií v prevádzke. Brožúra v krátkosti predstavuje ŽSR, ich štruktúru, jednotlivé úseky a im prislúchajúce nosné pracovné pozície s požiadavkami na uchádzačov. Brožúra tiež informuje o benefitoch pre zamestnancov, odmeňovaní a kontaktoch na jednotlivé regionálne pracoviská ľudských zdrojov. Pre uchádzačov je dostupná, podobne ako videoprezentácie, na webovej stránke ŽSR na listovanie online, aj s možnosťou stiahnutia.

Za účelom propagácie ŽSR a náboru sa zrealizovalo v spolupráci s Odborom komunikácie a marketingu, Oblastným riaditeľstvom Žilina natáčanie krátkych videoprezentácií nosných pracovných pozícií v ŽSR.

Prezentácie sú spracované pre:

- úsek riadenia dopravy s pozíciami výpravca, dozorca výhybiek, výhybkár, signalista a posunovač,
- úsek železničných tratí a stavieb s pozíciami rušňovodič – traťový strojník, traťový robotník a zámočník koľajových konštrukcií,
- úsek oznamovacej a zabezpečovacej techniky s pozíciou návestný majster,
- úsek elektrotechniky a energetiky približuje pozíciu elektromontéra pevných trakčných a silnoprávných zariadení.

Snímky zachytávajú každodennú, nie však rutinnú prácu v prevádzke, plus očakávania a požiadavky, ktoré by mali uchádzači o danú pracovnú pozíciu spĺňať.

Videoprezentácie sú aktuálne dostupné na webovom sídle ŽSR, v sekcii Kariéra, kde si ich môžu uchádzači o voľné pracovné pozície ŽSR nájsť a prezrieť. V rámci náboru budú využité pri prezentáciách na veľtrhoch práce, úradoch práce, v školách, ale aj pri samotných pracovných pohovoroch.

Videoprezentácie sú dostupné na webe ŽSR v sekcii: Kariéra > Voľné pracovné pozície > Popis pracovných profesií

[náklady na náborovú činnosť v roku 2020]

9 163 €	Elektronická inzercia - pracovný portál <i>profesia.sk</i>
5 050 €	<i>Profesia Days Bratislava</i>
2 448 €	Tlačová inzercia v regionálnych týždenníkoch <i>Regionpress</i>
1 450 €	Videoprodukcia vybraných pracovných pozícií
1 128 €	Deň s firmami Nitra a Trnava
850 €	Tlačová inzercia špeciál <i>Trh práce</i> - denník <i>Nový čas</i>
688 €	Tlač brožúr a letákov

4197
[zaevidovaných uchádzačov]

737
[prijatých uchádzačov]

1 116	RPLZ Trnava
973	RPLZ Žilina
792	RPLZ Košice
556	RPLZ Zvolen
541	RPLZ Bratislava
213	GR, ÚS

200	OR Trnava
146	OR Košice
128	OR Žilina
90	Správa majetku
75	OR Zvolen
24	GR ŽSR
21	ŽT Bratislava
14	Účelové strediská
13	Mostný obvod
10	ÚIVP Bratislava
9	CLaO Bratislava
4	VVÚŽ Žilina
2	SŽG Bratislava
1	ŽE Bratislava

431:448
[odchody:prijatia do nosných
prevádzkových profesií]

Odchody:

KE/TT/ZV/ZA

02/04/00/00	6	Dozorca dopravne na DOT
18/22/08/03	51	Dozorca výhybiek
11/05/02/04	22	Elektromontér PET a SZ
08/05/02/03	18	Kontrolór trate
00/02/02/02	6	Majster TO
18/14/05/08	45	Návestný majster
08/06/02/06	22	Posunovač
01/03/00/00	4	Rušňovodič – elektromontér
06/04/02/09	21	Rušňovodič – traťový strojník
13/06/06/12	37	Signalista
14/37/20/23	94	Traťový robotník
03/01/01/04	9	Vedúci posunu
00/01/03/04	8	Výhybkár
22/19/16/11	68	Výpravca
06/07/01/06	20	Zámočník koľajových konštrukcií

Prijatia:

KE/TT/ZV/ZA

3	00/02/00/01
53	21/23/07/02
37	14/12/05/06
1	00/01/00/00
1	00/01/00/00
65	19/29/04/13
27	07/05/04/11
2	01/00/00/01
17	08/03/01/05
34	10/03/08/13
154	34/56/23/41
2	00/02/00/00
8	00/04/01/03
38	08/25/01/04
6	00/03/00/03

KALENDÁR 2021

Január

	Po	Ut	Št	Pi	So	Ne
53				1	2	3
1	4	5	6	7	8	9
2	11	12	13	14	15	16
3	18	19	20	21	22	23
4	25	26	27	28	29	30
						31

Február

	Po	Ut	Št	Pi	So	Ne
5	1	2	3	4	5	6
6	8	9	10	11	12	13
7	15	16	17	18	19	20
8	22	23	24	25	26	27
						28

Marec

	Po	Ut	Št	Pi	So	Ne
9	1	2	3	4	5	6
10	8	9	10	11	12	13
11	15	16	17	18	19	20
12	22	23	24	25	26	27
13	29	30	31			

Apríl

	Po	Ut	Št	Pi	So	Ne
13			1	2	3	4
14	5	6	7	8	9	10
15	12	13	14	15	16	17
16	19	20	21	22	23	24
17	26	27	28	29	30	

Máj

	Po	Ut	Št	Pi	So	Ne
17					1	2
18	3	4	5	6	7	8
19	10	11	12	13	14	15
20	17	18	19	20	21	22
21	24	25	26	27	28	29
22	31					

Jún

	Po	Ut	Št	Pi	So	Ne
22		1	2	3	4	5
23	7	8	9	10	11	12
24	14	15	16	17	18	19
25	21	22	23	24	25	26
26	28	29	30			

Júl

	Po	Ut	Št	Pi	So	Ne
26			1	2	3	4
27	5	6	7	8	9	10
28	12	13	14	15	16	17
29	19	20	21	22	23	24
30	26	27	28	29	30	31

August

	Po	Ut	Št	Pi	So	Ne
30						1
31	2	3	4	5	6	7
32	9	10	11	12	13	14
33	16	17	18	19	20	21
34	23	24	25	26	27	28

September

	Po	Ut	Št	Pi	So	Ne
35			1	2	3	4
36	6	7	8	9	10	11
37	13	14	15	16	17	18
38	20	21	22	23	24	25
39	27	28	29	30		

29	19	20	21	22	23	24	25
30	26	27	28	29	30	31	

Október

Po	Ut	Št	Pi	So	Ne
39			1	2	3
40	4	5	6	7	8
41	11	12	13	14	15
42	18	19	20	21	22
43	25	26	27	28	29

33	16	17	18	19	20	21	22
34	23	24	25	26	27	28	29
35	30	31					

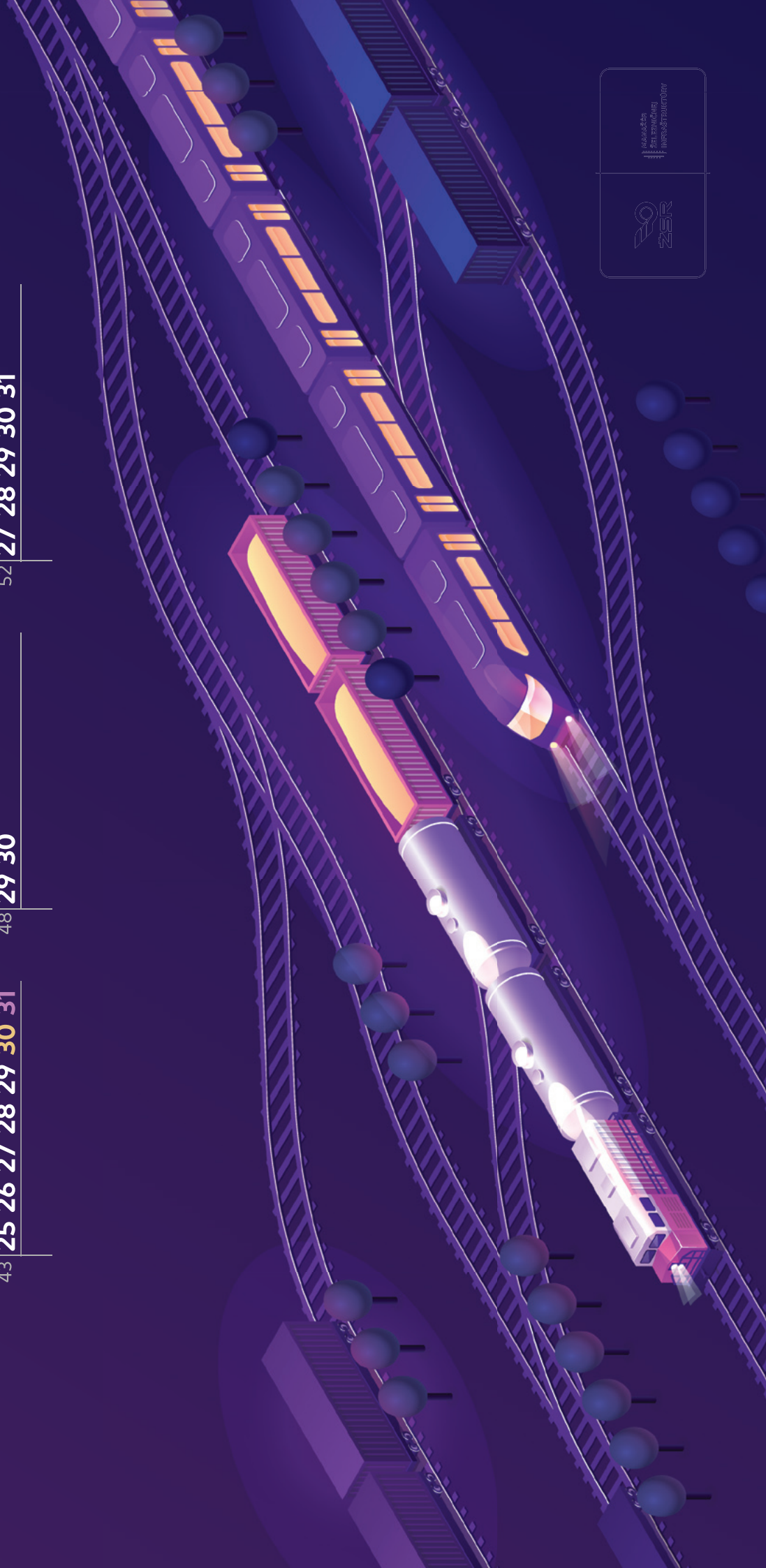
November

Po	Ut	Št	Pi	So	Ne
44	1	2	3	4	5
45	8	9	10	11	12
46	15	16	17	18	19
47	22	23	24	25	26
48	29	30			

38	20	21	22	23	24	25	26
39	27	28	29	30			

December

Po	Ut	Št	Pi	So	Ne
48		1	2	3	4
49	6	7	8	9	10
50	13	14	15	16	17
51	20	21	22	23	24
52	27	28	29	30	31



PIKTOGRAMY

UĽAHČUJÚ CESTUJÚCIM ORIENTÁCIU

Odstraňovanie bariér v priestoroch železničných staníc má pomôcť osobám so zdravotným postihnutím a osobám so zníženou pohyblivosťou orientovať sa bezpečne v priestore. Na železničných staniciach sú preto umiestnené piktogramy či technické zariadenia, ktoré znevýhodnených cestujúcich vedia ľahšie nasmerovať. Definované sú v TNŽ 73 63 90, vo vyhláškach a smerniciach.

AUTOR: Mária Ďurianová, Lucia Lizáková, **SNÍMKA:** unsplash.com

BRATISLAVA – V ŽSR je záväzné uplatňovanie TNŽ 73 63 90 Označovanie dopravných bodov a železničných priestorov určených pre cestujúcich. Vyhláška IRS 10181 upozorňuje na fakt, že pri riešení opatrení na uľahčenie cestovania po železnici sa musí brať do úvahy vzostup nových informačných technológií, je potrebná revízia a doplnenie nápisov, či grafických prvkov uvedených v pôvodnej vyhláške, ktoré už môžu byť zastarané. Uplatňovanie IRS je dobrovoľné a poskytuje základné odporúčania a hlavné charakteristiky, ale ponecháva v kompetencii každej krajiny konkrétny dizajn. Vyhláška ďalej uvádza, že cestujúci majú mať prístup k užitočným informáciám a podrobnostiam o ich trase pohybu v stanici. Všetky tieto prvky následne tvoria informačný reťazec, ktorý zahŕňa orientačný a navigačný systém (wayfinding), zobrazenia cestovných poriadkov, rozhlas, informačný stánok, mapy, internet, mobilný telefón a i. Podľa vyhlášky by preto mal byť orientačný a navigačný systém vždy dôsledný a precízny, nakoľko je základnou službou ponúkanou cestujúcim.

Ľudí so zníženou pohyblivosťou (PRM) definuje TSI 1300/2014, ako osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou ako ktorúkoľvek osobu, ktorá má trvalé alebo dočasné telesné, mentálne, duševné alebo zmyslové postihnutie, ktoré v sú-

činnosti s rôznymi prekážkami môže brániť jej plnému a účinnému využívaniu dopravy na rovnocennom základe s ostatnými cestujúcimi alebo ktorej pohyblivosť je pri využívaní dopravy znížená vzhľadom na jej vek.

Orientačný a navigačný systém je preto založený na nasledujúcich princípoch:

- stanovenie priorít a kategorizácia informácií,
- jednoduchosť a všeobecnosť,
- vytvorenie univerzálneho, zrozumiteľného a vhodného orientačného a navigačného systému pre všetkých používateľov,
- čitateľnosť,
- zabezpečenie vhodného umiestnenia tabúl,
- zachovanie globálnej konzistentnosti z hľadiska rozsahu projektu (správy, médiá atď.),
- zachovanie jednotnosti a zhody medzi stanicami,
- spravodlivosť, aby sa zabránilo diskriminácii voči prepravcom, vlastníkom staníc, maloobchodníkom...

Pre ilustráciu sa spolu pozrime bližšie na niekoľko piktogramov, ktoré môžeme vidieť v rámci orientačného systému v priestoroch železničných staníc u nás, ale aj v zahraničí.





Medzinárodným symbolom bezbariérovej prístupnosti je štvorec modrej farby, na ktorom je bielou čiarou vyobrazená postava hľadajúca vpravo a sediaci na vozíku. Prvý piktogram je znázornený tak, aby zdravotne znevýhodneného sprevádzajúci presunul na miesto, na ktoré sa potrebuje dostať.



Symbol "aktívneho vozíčkára". Zdravotne znevýhodnený sa dostane na cieľové miesto sám, bez pomoci druhej osoby, prípadne s technickými pomôckami, ktoré mu mobilitu pomôžu zvládnuť. Symbol uvádza, že vozíčkar je aktívny a pohybuje sa sám bez pomoci, čo mu musí umožňovať celá takto vyznačená trasa po ktorej sa pohybuje. (bezbariérový prístup)



Piktogram podobný prvému, avšak úplne iný a s iným významom. Tento hovorí, že miesto je vyhradené pre vozíčkára. Statická pozícia vozíčkára označuje miesto, priestor a smer pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu a/alebo orientácie.



Zosilňovač pre sluchovo postihnutých funguje na princípe označenia prepínača so zosilňovačom pre osoby s načúvacím prístrojom, ide o takzvanú indukčnú slučku.



Výťah pre invalidný vozík.



Prednostné sedadlo – tehotná žena. Piktogram zobrazuje tehotnú ženu. Okrem toho musí byť pri piktogramoch uvedený text s upozornením, že tieto miesta je nutné uvoľniť osobám so zníženou mobilitou.



SOS – Stredisko pomoci na stanici

Označenie strediska alebo miesta pomoci "SOS" na stanici – používa sa na veľkých staniciach v zahraničí.



Označenie oblasti nastupovania pre vlaky.

Posledné dva piktogramy sú z IRS 10181 Informovanie používateľov železničných staníc, ktorá je účinná od roku 2018.

HORSKÁ ŽELEZNICA Z HANDLOVEJ DO HORNEJ ŠTUBNE 1. ČASŤ

V spolupráci s Archívom ŽSR sme si pre vás tentokrát pripravili sériu o horskej železnici z Handlovej do Hornej Štubne. Čerpali sme najmä z Pamätného spisu „Z Handlové do Horní Štubně“ s fotoalbumom. V prvej časti vám priblížime okolnosti začiatku výstavby tejto dráhy.

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

HANDLOVÁ/HORNÁ ŠTUBŇA – Dokument predstavuje 160-stranový brožovanú knihu s 34 prílohami technickej dokumentácie, ktorá je písaná ešte v češtine. Pamätný spis je vyhotovený na veľmi dobrom materiáli (kriedový papier), na graficky vysokej úrovni a obsahovo je rozčlenený do 23 celkov.

Projekt k stavbe trate bol vypracovaný ešte v roku 1917 za Rakúsko-Uhorska a upravovaný bol po I. svetovej vojne. Bolo to v dôsledku zmeny štátneho usporiadania (vznik nového štátu), ale aj toho, že neskôr v období hospodárskej krízy bol vyvíjaný tlak na hospodárnosť železnice. Na základe toho aj železnica pristúpila k riešeniu dobudovania železničnej siete a prepájania už existujúcich tratí. Skrátila tak doterajšie obchádzky a zvýšila sa tak produktivita. Snahou železničných spoločností bolo, aby sa znížili náklady na prevádzku. Na Slovensku preto ministerstvo železníc zriadilo Expozitúru pre štúdie a trasovanie železníc pri Riaditeľstve štátnych železníc v Bratislave.

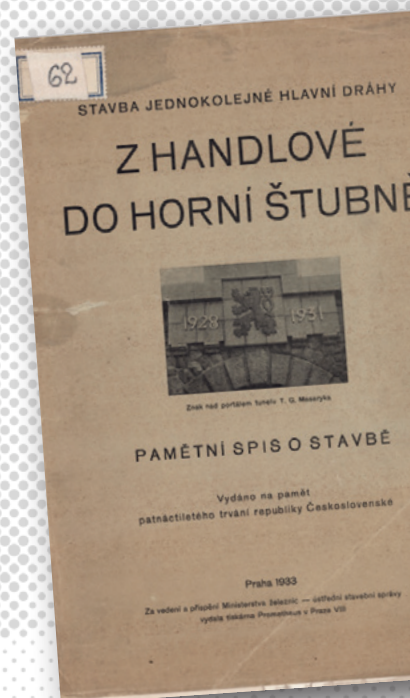
Pre tento účel bol aj v roku 1920 prijatý zákon 235/1920 Sb. zo dňa 30. marca 1920 o stavbe nových železných drah na státní útraty a stanovení stavebného a investičného programu na léta 1921 až včlenne 1925. Jednou z tratí, ktorá sa budovala aj podľa tohto zákona, bola trať Handlová – Horná Štubňa, naprojektovaná v roku 1917, ešte za monarchie. Táto trať mala umožňovať prístup k handlovským baniam. Tam sa v tom čase začínalo s ťažbou hnedého uhlia. Banské spoločnosti mali

veľký záujem o predĺženie trate z Handlovej do Hornej Štubne. Trať mala skrátiť prepravnú vzdialenosť a znížiť náklady. To viedlo k podpore a následne k schváleniu výstavby. Neskôr aj jej prepojenie so štátnou železnicou Vrútky – Zvolen.

Projekt z roku 1917 sa za čias monarchie nepodarilo zrealizovať z dôvodu technickej a ekonomickej náročnosti stavby, ktorá presahovala rámec lokálnej dráhy. Vlastne až kríza a potreba prepájania a skracovania vzdialenosti železnicou napomohla k výstavbe tejto trate. Až rozhodnutím z 31. augusta 1927 schválila vláda návrh ministra železníc J. V. Najmana, aby sa začalo so stavbou tejto trate. Stavebné povolenie bolo udelené 29. februára 1928. Dňa 1. júla 1928, bola zriadená ústredná stavebná správa, ktorá bola vlastne nástupcom už spomenutej expozitúry a bola poverená vedením stavby dráhy. Prednostom správy sa stal vrchný technický radca Jan Sedlák.

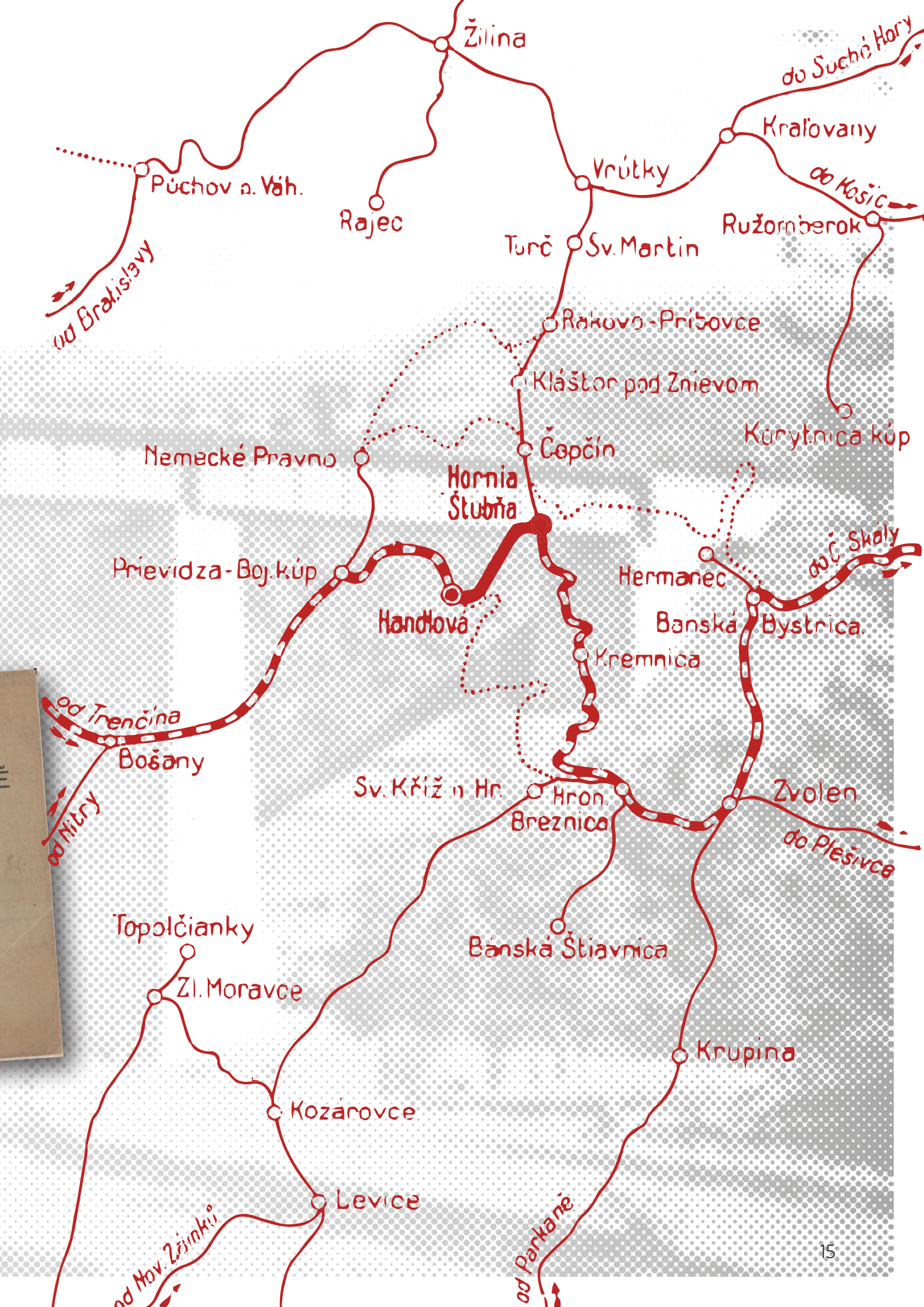
Aj dnes by sme stavbu v takomto rozsahu nazvali významnou investíciou pre rozvoj regiónu. Jej hlavným zámerom bolo dostať uhlie z hnedouhoľných baní v Handlovej do iných regiónov Slovenska, ako aj zabezpečiť dovoz potravín z úrodného údolia Nitry do oblasti Handlovej. Na stavbe 20 kilometrov dlhej trate, s projektovanou rýchlosťou 70 km/hod., bolo potrebné postaviť 67 mostných objektov, až 25 m vysoké železničné násypy a 5 tunelov.

V marcovom čísle si priblížime už konkrétny postup stavebných prác a budovanie stavebných objektov na trati.



Hore: Pamätný spis o stavbe „Z Handlové do Horní Štubně“.

Vpravo: Mapa stavebného úseku.



KRÍŽOVKA A SUDOKU

Pacient sa pýta lekára: – Pán doktor, prosím vás, sú pečené haringy zdravé? – Myslím, že áno. Aspoň si nepamätám, že ... – tajnička				Pomôcky: Aden aret, kán, neni, OM,	cez, skrže	vojenský prevrat	MOL Slovenska	3	aerón, po česky	Pomôcky: Alarod, altait, enata	365 dní	starorím. drobná minca	6	ešteže čo
				predložka (smerom od)						slovná pomoc				
				5				N		somár prístav v Jemene				
				rodné číslo (skr.)			ázijský štát					oersted (zn.)		
				argón (zn.)			dusno, horúco					Polynézan		
Jozef Vysočani	malá struna	4	amperzávit (skr.)			časť schodiska					kozub			
			symetrála			prezývka am. vojaka					dážka života			
konflikt					a podobne (skr.)			členský štát USA						
					praštil			bulharské pohorie						
chumáč				druh Fatimy					nie je (nár.)					starogréc. pohrebná obeť
				ruský režisér					prelamo- vala					
Rhode Island			detský zas.prášok							dravé vtáky				
			koncovka zdrobnelín							žiadne množstvo				
zhotovila šitím						Sarmat					odpadová časť stromu			
						člen starého národa					rádiový fón (skr.)			
ženské meno (29.8.)							ázijský veľtok					vápnik (zn.)		
							pomoc, podpera					obyvatelia Arábie		
EČV okr. Košice			spletním spájalo					biely koc. nerast						
			zatykač (zastar.)					obyvatel Ilyrie						
kridlo (odb.)				chytila							matka zakl. Rima			
				MPZ Slovenska							pribytok			
	tu máš	EČV okr. R.Sobota			hercova úloha					zosilnený súhlas			Otravné látky (skr.)	popevok
		typ rus. lietadiel			Trestný zákon (skr.)					EČV okr. B.Bystrica				
2									1					
hlboký ženský spevný hlas				úspech					mala v úcte					

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

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

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

BLAHOŽELÁME

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

POĎAKOVANIE

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

SPOMÍNANIE

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

Vaše príspevky do marcovej spoločenskej rubriky môžete posilať na adresu zsmafor@zsr.sk do 12. marca 2021.

Šéfredaktorka

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

Redakcia

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

Layout & grafická úprava

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

Interný časopis Železničný Semafor

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

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

ÚSEK ÚSTÍ NAD ORLICÍ – BRANDÝS NAD ORLICÍ PREJDE MODERNIZÁCIOU

V apríli začne rekonštrukcia jedného z posledných doteraz nemo-
dernizovaných úsekov prvého koridoru. Správa železníc vybrala
zhotoviteľa prác medzi Ústím nad Orlicí a Brandýsem nad Orlicí
a v samostatnej stanici v Brandýse. Významným prínosom celej
stavby bude vybudovanie novej odbočky Bezpraví, ktorá podstatne
zvýši kapacitu a operatívu pri riadení premávky v tomto silne vyťa-
ženom úseku. Stavba bude financovaná z programu Blending Call,
ktorý je založený na kombinácii príspevkov z úniového Nástroja pre
prepájanie Európy (CEF) a úveru od Európskej investičnej banky.

AUTOR: Správa železníc

**ÚSTÍ NAD ORLICÍ/BRANDÝS NAD
ORLICÍ** – Zhotoviteľom prác v hodnote
3,396 miliardy Kč bude združenie firiem
EUROVIA CS; Chládek a Tintěra, Pardubice;
Elektrizace železnic Praha a GJW Praha.
V rámci stavby dôjde na takmer desaťkilo-
metrovom úseku k rekonštrukcii železnič-
ného zvršku a spodku, a to vrátane hlbkej
sanácie násypového telesa trati v nesta-
bilných úsekoch. Modernizácia sa zameria
aj na zabezpečovacie a oznamovacie
zariadenia, trakčné vedenie, silnoprúdové
technológie a mostné konštrukcie. Ide

celkom o 14 mostov a štyri priepustky,
ktoré čaká renovácia rôzneho charakteru.
Kompletnou prestavbou prejde stanica
Brandýs nad Orlicí. Nové nástupištia sa
presunú bližšie ku koľajovému rozvetveniu
v smere na Ústí nad Orlicí, ich dĺžka bude
220 metrov a výška nad temenom koľajni-
ce 550 mm. Prístup na obidve nástupištia
bude bezbariérový, pod koľajiskom sa
zriadi nový podchod. Táto stanica dostane
tiež nové zabezpečovacie zariadenie. To
bude ovládané diaľkovo z Centrálného
dispečerského pracoviska Praha.

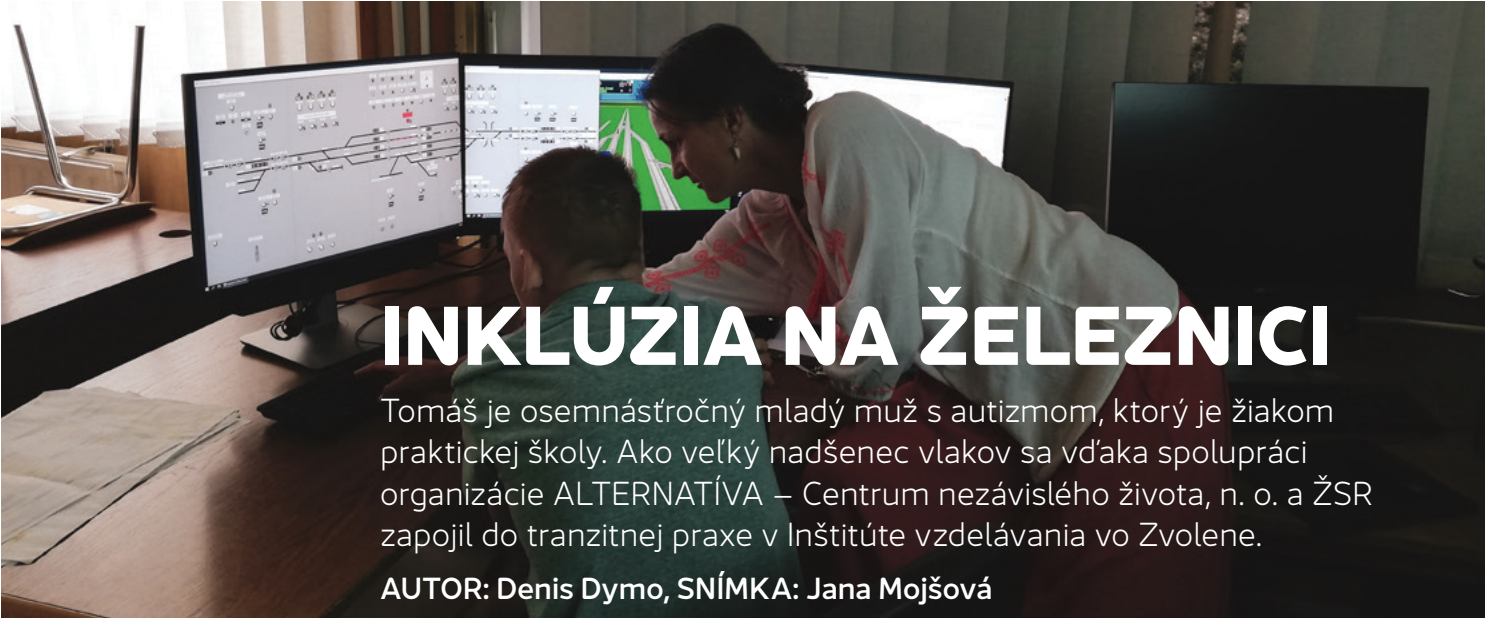
OPTIMALIZÁCIA TRAŤOVÉHO ÚSEKU MEDZI PRAHOU A BEROUNOM DOSTALA ZELENÚ

Centrálna komisia Ministerstva dopravy schválila zámer projektu optima-
lizácie ďalšieho úseku trate Praha-Smíchov – Beroun, konkrétne medzi
Černošicami a budúcou odbočkou Berounka. Cieľom je skrátenie jazdných
dôb vlakov, zlepšenie jej technického stavu a zvýšenie bezpečnosti pre-
mávky. Stavebné práce by sa mali realizovať v rokoch 2024 až 2026.

AUTOR: Správa železníc

PRAHA – Projekt počíta s rekonštruk-
ciou železničného zvršku a spodku,
ďalej mostných objektov a trakčného
vedenia, výraznou modernizáciou ne-
skôr prejdú zastávky Černošice a Čer-
nošice-Mokropsy. Vybrané železničné
prejazdy sa odstránia, u ďalších dôjde

k obnove ich zabezpečenia svetelným
zabezpečovacím zariadením so závorami.
Realizácia stavby prispeje k zvýše-
niu atraktivity regionálnej a diaľkovej
železničnej osobnej dopravy a zároveň
bude k dispozícii dostatok voľných trás
pre nákladnú dopravu.



INKLÚZIA NA ŽELEZNICI

Tomáš je osemnásťročný mladý muž s autizmom, ktorý je žiakom praktickej školy. Ako veľký nadšenec vlakov sa vďaka spolupráci organizácie ALTERNATÍVA – Centrum nezávislého života, n. o. a ŽSR zapojil do tranzitnej praxe v Inštitúte vzdelávania vo Zvolene.

AUTOR: Denis Dymo, SNÍMKA: Jana Mojšová

ZVOLEN – Tranzitný program „Zo školy do života“ vznikol vďaka SOCIA – Nadácii na podporu sociálnych zmien a je financovaný dánskou Nadáciou VELUX. Realizuje ho organizácia ALTERNATÍVA. „Náš tranzitný program sa zaoberá podporou mladých ľudí so zdravotným, sociálnym a viacnásobným znevýhodnením pri prechode zo školského prostredia do samostatného dospelého života a na trh práce,“ hovorí Jana Mojšová z organizácie ALTERNATÍVA. Za dôležitý medzistupeň pri osamostatňovaní sa mladých ľudí so závažnejším znevýhodnením považujú najmä tranzitné praxe. Vďaka nim majú mladí praktikanti možnosť zoznámiť sa s reálnym pracovným prostredím, v ktorom vykonávajú jednoduché opakujúce sa činnosti pod dohľadom svojej poradkyne a sami získavajú cenné zručnosti. Tranzitné praxe prispievajú aj k väčšej empatii v spoločnosti. Súčasťou takejto praxe sa stal aj Tomáš.

Pre ŽSR to bol, podľa Ivana Bednára, vedúceho oddelenia vzdelávania a rozvoja zamestnancov v ŽSR, prvý prípad, kedy prax žiadali pre žiaka so špeciálnymi potrebami. „Požiadal som pani Mojšovú, poradkyňu, ktorej je Tomáš klientom, aby mi o Tomášovi a o predstave priebehu takejto praxe zaslala viac informácií, na základe ktorých sme zvážili, či je v našich možnostiach nájsť pracovisko, na ktorom by Tomáš mohol plnohodnotne absolvovať spomínanú prax,“ vyjadril sa Bednár, ktorý s touto žiadosťou oslovil Valéra Kocku, prednostu Inštitútu vzdelávania (IV) vo Zvolene.

Inštitúty vzdelávania vo svojej pôsobnosti v ŽSR zabezpečujú vzdelávanie stredného a prvolíniového manažmentu, ako aj

prevádzkových zamestnancov, overujú odbornú a psychologickú spôsobilosť zamestnancov prevádzkovateľov dráh a dopravcov na dráhe. „Pre nás ako odborníkov, primárne zameraných na podnikové vzdelávanie, to bola výzva, nakoľko v našich odborných profesiách v ŽSR osoby s hendikepom nepracujú,“ hovorí Kocka. Spoluprácu s Tomášom počas jeho praxe vníma prednosta IV Zvolen iba pozitívne: „Zapájali sme ho do rôznych prác, triedil a zakladal nám vyradené záznamy, pomáhal pri aktualizovaní násteniek, pečiatkoval dokumentáciu pri skúškach a školeniach, pomáhal vytvárať nové záznamové knihy, skartoval neplatné dokumenty a mnoho iných vecí. Bolo veľmi pekné aj pre nás pozorovať, ako s ľahkosťou a s úsmevom sa púšťal do každej úlohy.“

Organizácia ALTERNATÍVA aj ŽSR si vzájomnú spoluprácu pochvaľujú. „Som veľmi rád, že vďaka úžasne empatickému prístupu prednostu IV Zvolen, Valéra Kocku a zároveň vedeniu ÚIVP, Tomáš nielen, že zažil atmosféru na železnici, ale zároveň sa vďaka prístupu zamestnancov IV Zvolen cítil ako plnohodnotný člen kolektívu,“ hodnotí projekt Bednár. Jana Mojšová verí, že mladí ľudia so znevýhodnením budú mať šancu po absolvovaní tranzitných praxí zamestnať sa na otvorenom trhu práce aspoň na niekoľko hodín do týždňa a ďakuje pánovi Bednárovi ako aj kolektívu IV Zvolen. „Boli k Tomášovi vždy ústretoví a láskaví. Vysvetľovali mu trpezlivo činnosti, ktoré má vykonať a z nášho pohľadu pomohli búrať bariéry, že ŽSR sú prostredím, kde človek so znevýhodnením nemá šancu sa uplatniť,“ uzavrela Mojšová.



MANAŽÉR
ŽELEZNIČNEJ
INFRAŠTRUKTÚRY

Študuj s našou podporou v Duálnom vzdelávaní

PONÚKAME TI:

- » odborné vzdelanie s použitím najnovších technológií, zariadení a materiálov
- » začlenenie do budúceho pracovného kolektívu počas štúdia
- » garanciu stabilného pracovného miesta po úspešnom ukončení štúdia



PRIHLÁSA A ŠTUDUJ NA:

- » Stredná odborná škola elektrotechnická v Bratislave
Rybničná 59, Bratislava
www.sose.edupage.org
- » Stredná odborná škola železničná v Košiciach
Stredná odborná škola železničná
Palackého 14, Košice
www.soszke.edupage.org



Všetky informácie
nájdeš na:
zsr.sk/kariera

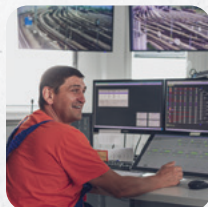
MESAČNÉ ŠTIPENDIUM PRE ŽIAKA:

» ŠTUDIJNÝ ODBOR:

1. ročník	40 €
2. ročník	60 €
3. ročník	80 €
4. ročník	100 €

» UČEBNÝ ODBOR:

1. ročník	40 €
2. ročník	60 €
3. ročník	80 €



- » Stredná odborná škola dopravná v Martine
Zelená 2, Martin-Priekopa
www.sosd.sk
- » Stredná odborná škola dopravná v Trenčíne
Školská 66, Trenčín
www.dopravna.edupage.org
- » Stredná odborná škola technická v Šuranoch
Nitrianska 61, Šurany
www.sostsurany.edupage.org



ŽELEZNIČNÉ KOČAJE



ŽELEZNIČNÉ
STANICE / ZASTÁVKY



TRAKČNÉ VEDENIE



ZABEZPEČOVACIE
ZARIADENIA



RIADENIE DOPRAVY



MOSTY



TUNELY