

ŽELEZNIČNÝ

# Semafor

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY

APRÍL 2020



MANAŽÉR  
ŽELEZNIČNEJ  
INFRAŠTRUKTÚRY



## ŽSR PREHODNOCUJÚ UPRATOVACIE SLUŽBY

Napriek kríze, ktorá postihla takmer všetky oblasti verejného života, sa porady GR ŽSR venovali aj témam, ktoré presahujú rámec opatrení, ktoré súvisia so šírením COVID-19.

**AUTOR:** Michal Lukáč

**BRATISLAVA** – Generálny riaditeľ ŽSR vydal pokyn realizovať úlohu, ktorá vyplýva z uznesenia vlády SR č. 335 z 24. júna 2015, a to začať proces projektovej prípravy stavby „Modernizácia trate Žilina – Košice, úsek trate Žilina – Kraľovany – Liptovský Mikuláš“ a začať verejnú obstarávanie na zabezpečenie procesu EIA (posúdenie vplyvov na životné prostredie). O aktuálnom dianí budú ŽSR následne informovať MDaV SR – Sekciu železničnej dopravy a dráh a Sekciu riadenia projektov.

Porady sa venovali téme efektívnejšieho nakladania s finančnými prostriedkami venovaná zvýšenej pozornosti prehodnotenia potrieb upratovania a stráženia objektov ŽSR a príprave analýzy mož-



Milí železničari,

máme za sebou mesiac, ktorý bol iný ako všetky ostatné. V aprílovom Semafore sme sa vás pýtali ako nariadené opatrenia s koronavírusom zvládáte. V týchto časoch sa vo veľkom ukazuje aj solidarita. Mnohí si doma šijete rúška pre seba a svojich

ností zníženia nákladov za poskytovanie uvedených služieb. Rezovala aj príprava návrhu metodického usmernenia GR o ďalšom postupe (v zmysle výsledkov analýzy) na zabezpečenie zníženia nákladov za upratovanie formou vypovedania zmlúv na upratovanie respektíve prípravy dodatkov k zmluvám na obmedzenie rozsahu upratovania. Opatrenia, samozrejme, nebudú mať negatívny dopad na zvýšené hygienické požiadavky v čase boja proti koronavírusu, ani na hygienické štandardy na staniciach.

Generálny riaditeľ ŽSR zároveň zoberal na vedomie „Návrh Výročnej správy a Individuálnej účtovnej závierky“. Z výročnej správy vyplýva, že ŽSR ukončili rok 2019 so záporným výsledkom hospodárenia vo výške 2,307 mil. eur. V zdaňovacom období roka 2019 ŽSR zastavili daňové odpisy vo výške 52 409 tis. eur. Tým dosiahli základ dane 20 291 tis. eur. V tejto výške boli umorené kumulatívne daňové straty za roky 2015 – 2018 a vykázali základ dane vo výške 0 eur.

najbližších. Niekoľko tisíc kusov bavlnených rúšok venovala ŽSR aj firma ANDERSON a veľmi si to vážime. V Semafore sa tento mesiac dozvieme aké zmeny sa počas koronavírusu prijali v Zákonníku práce. Porozprávali sme sa aj so železničkou Helenou Mackovjakovou, ktorá sa už niekoľko rokov venuje dobrovoľníctvu. O tom, čo je náplňou jej práce sa dočítate na nasledujúcich stranách. Prajem vám všetkým veľa zdravia a príjemné čítanie!

**Lucia Lizáková**  
Šéfredaktorka

### PERSONÁLNE ZMENY

Minister dopravy a výstavby Slovenskej republiky Andrej Doležal:

8. 4. 2020 odvolal z funkcie generálneho riaditeľa Železníc Slovenskej republiky Igora Poláka,

9. 4. 2020 vymenoval do funkcie generálneho riaditeľa Železníc Slovenskej republiky Miloslava Havrila.

Generálny riaditeľ ŽSR Miloslav Havrila:

21. 4. 2020 odvolal z funkcie riaditeľa Oblastného riaditeľstva Trnava Milana Kubička,

22. 4. 2020 vymenoval Milana Kubička do funkcie námestníka generálneho riaditeľa pre prevádzku ŽSR.

22. 4. 2020 odvolal z funkcie riaditeľa Oblastného riaditeľstva Košice Jozefa Horvátha,

23. 4. 2020 vymenoval do funkcie riaditeľa Oblastného riaditeľstva Košice Igora Poláka.

**NA OBÁLKE** Mechanické priecestie nachádzajúce sa v obci Partizánske v časti Veľké Bielice.

**TITULNÁ SNÍMKA** Ondrej Mlynka.



## MILOSLAV HAVRILA JE NOVÝ GENERÁLNY RIADITEĽ ŽSR

**BRATISLAVA** – Členovia Správnej rady Železníc Slovenskej republiky schválili v stredu 8. apríla návrh na odvolanie Igora Poláka z postu generálneho riaditeľa Železníc Slovenskej republiky.

Do funkcie generálneho riaditeľa bol následne vymenovaný doterajší námestník generálneho riaditeľa

pre prevádzku Miloslav Havrila. Vyštudoval Slovenskú vysokú školu technickú v Bratislave a postgraduálne štúdium ukončil na vysokej škole dopravy a spojov v Žiline na stavebnej fakulte. Patrí medzi dlhoročných zamestnancov ŽSR a počas svojej kariéry pôsobil na viacerých riadiacich pozíciách, kde zodpovedal za železničnú infraštruktúru. **(red)**

## FIRMA ANDERSON VENOVALA OCHRANNÉ RÚŠKA PRE ZAMESTNANCOV

Firma ANDERSON, ktorá je sprostredkovateľom životného poistenia DYNAMIK Ž, ktoré bolo vytvorené len pre zamestnancov ŽSR v spolupráci s poisťovňou Generali Slovensko a využíva ho takmer 50 % zamestnancov ŽSR, odovzdala Železničiam Slovenskej republiky 1000 rúšok pre zamestnancov.

AUTOR: Odbor riadenia ľudských zdrojov, SNÍMKÁ: Michal Lukáč



**BRATISLAVA** – „V mene akciovej spoločnosti ANDERSON prijmite, prosím, tieto kvalitné ochranné rúška pre zamestnancov Železníc Slovenskej republiky“. S týmito slovami odovzdal predseda predstavenstva ANDERSON, Alfred Paulovič 8. apríla rúška riaditeľke Odboru riadenia ľudských zdrojov Gabriele Gajdošovej.

Rúška sú zo 100 % bavlny s nastaviteľnými šnúrkami a je možné ich opätovne vyvárať. Odbor riadenia ľudských zdrojov ich odovzdal na Centrum logistiky a obstarávania na ďalšiu expedíciu. Ďakujeme.

## VLAKY ZADARMO PREMIÉR DOČASNE ZRUŠIL

Mnoho študentov a dôchodcov si boj s pandémiou koronavírusu zamenili za akési prázdniny. Nedodržiavali zásadu zdržiavať sa doma a strániť sa veľkého množstva ľudí. Naopak, svoj „voľný čas“ využívali na cestovanie, výlety a ohrozovali tak nielen seba, ale aj ostatných.

AUTOR: (red)

**BRATISLAVA** – „Vláda SR prijala na svojom zasadnutí rozhodnutie, na základe ktorého od 1. apríla až do odvolania ruší bezplatnú prepravu pre žiakov a študentov do 26 rokov, vrátane školopovinných detí od 6 do 16 rokov. Bezplatná preprava pre túto časť obyvateľstva nebude poskytovaná počas celého času, kedy

budú zatvorené všetky typy škôl,“ vyjadril sa hovorca železničnej spoločnosti Slovensko Tomáš Kováč. Cestovanie zadarmo, ktoré bolo študentom odobrané, im však nebráni cestovať. Ak však budú chcieť využiť na svoje cestovanie vlaky, budú si musieť takúto cestu vo vlakoch národného dopravcu zaplatiť.

# V ŽELEZNIČNEJ DOPRAVE NASTALA KVÔLI KORONAVÍRUSU MIMORIADNA SITUÁCIA

Železničná doprava musí pre zabezpečenie mobility zostať v maximálnej možnej miere základom prepravy ľudí aj tovarov. Aj preto je zachovanie prevádzkyschopnosti železníc v Európe nevyhnutné.

AUTOR: (red), ZDROJ: CER/Brusel, UIC/Paríž, SNÍMKA: unsplash.com

**BRUSEL/PARÍŽ** – Spoločenstvo európskych železníc (CER), ktoré sídli v Bruseli, zdôrazňuje, že železnice v celej Európe robia všetko, čo je v ich silách pre udržanie základných služieb nákladnej a osobnej dopravy, ale aj pre ochranu zdravia svojich zamestnancov. „Železnice sú rovnako ovplyvnené dôsledkami pandémie, ako aj dôsledkami verejných opatrení prijímaných na boj proti nej. Tvrdo pracujú na tom, aby zabezpečili plynulú prevádzku nákladnej a osobnej železničnej dopravy,“ vyjadril sa výkonný riaditeľ CER Libor Lochman k súčasnej situácii.

Solidaritu v týchto ťažkých časoch ukázala aj Medzinárodná železničná únia (UIC) so sídlom v Paríži, ktorá zriadila pracovnú skupinu COVID-19, združujúcu členské spoločnosti UIC, odborníkov a ďalšie príslušné zainteresované strany, vrátane združenia európskych železníc CER, aby spolupracovali a našli spôsoby ako spoločne reagovať na túto krízu. Prioritou zároveň je, aby sa všetky opatrenia prispôsobili odvetviu železničnej dopravy a poskytli zainteresovaným stranám železničnej dopravy spoľahlivé informácie o konkrétnych výzvach, ktorým železnice budú musieť v súvislosti s koronavírusom čeliť.

## NEPRETRŽITÁ PREVÁDZKA ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY JE NEVYHNUTNOSŤOU

Nepretržitá prevádzka si vyžaduje zabezpečenie základných prevádzkových činností. Do úvahy sa berie aj neprítomnosť niektorých zamestnancov na pracoviskách a udržanie verejného zdravia. Železnice v celej Európe úzko

spolupracujú so štátnymi orgánmi na európskej, vnútroštátnej a regionálnej úrovni a hlavným cieľom je zabezpečenie základnej mobility pre potreby zdravotnej starostlivosti a občanov.

Ministri dopravy Európskej únie viedli 18. marca videokonferenciu, na ktorej sa zriadila komisia aj sieť národných kontaktných miest a platforma na poskytovanie informácií o vnútroštátnych dopravných opatreniach, ktoré členské štáty prijali ako ich reakciu na koronavírus. Susedné krajiny, ktoré nie sú členmi Európskej únie, boli vyzvané, aby úzko spolupracovali s touto sieťou s cieľom zabezpečiť tok tovaru vo všetkých smeroch.

## PRUDKO KLESAJÚCE PREDAJE A VÝRAZNE OBMEDZENÁ OSOBNÁ ŽELEZNIČNÁ DOPRAVA

Ako mnoho spoločností v iných priemyselných odvetviach, aj európske železnice sú veľmi zasiahnuté dôsledkami pandémie. Pri poklese predaja je medzinárodná osobná doprava takmer zastavená z dôvodu zatvorenia hraníc v rámci Európskej únie. Výrazne redukovaná je aj osobná doprava na vnútroštátnej úrovni. V dôsledku opatrení, ktoré prijali orgány členských štátov, sa jednotlivé štáty snažia obmedziť cestovanie verejnou dopravou na minimum.

Napriek rýchlo sa meniacej situácii prevádzkovatelia železníc informujú zákazníkov o zmenách v cestovnom poriadku a zrušených vlakových spojeniach. Európske železnice okrem toho



riešia s dotknutými cestujúcimi preplatenia alebo výmeny cestovných lístkov s dlhšou dobou platnosti ako obvykle. Ochrana cestujúcich v železničnej doprave zostáva nepopierateľnou prioritou aj za týchto výnimočných okolností.

### **NÁKLADNÁ ŽELEZNIČNÁ DOPRAVA – SPOĽAHLIVÁ SLUŽBA PRI PREPRAVE TOVARU**

Vnútroeurópska nákladná doprava dokazuje svoju odolnosť. Zatiaľ čo vnútrozemská železničná doprava z námorných prístavov dramaticky klesá v dôsledku klesajúcich medzikontinentálnych tovarových tokov, prevádzkovatelia nákladnej dopravy môžu uvoľniť ďalšiu kapacitu na zabezpečenie vnútrokontinentálnych spojení. Týmto spôsobom sú schopní ponúknuť bezpečné cezhraničné nákladné spojenia pre veľké objemy tovaru s minimálnymi

ľudskými zdrojmi. Aby však bolo možné plniť túto životne dôležitú funkciu, je nevyhnutné, aby sa rušňovodiči považovali za „strategickú pracovnú silu“, ktorá má povolené prekročiť hranice bez zbytočných obmedzení za účelom plynulého prevzatia nákladných vlakov.

Pre všetky dopravné služby boli aktívované aj osobitné protokoly na dezinfekciu zariadení, pracovísk a priestorov určených pre služby zákazníkom vždy v súlade s odporúčaniami príslušných orgánov.

S cieľom umožniť všetkým príslušným inštitúciám navrhnuť nadchádzajúce núdzové opatrenia na potlačenie pandémie a podporu odvetvia železničnej dopravy, CER zbiera údaje o relevantných aspektoch, ako aj o ekonomickom vplyve COVID-19, čo bude vyžadovať značnú úroveň podpory pre dopravu ako na národných úrovniach, tak aj na úrovni EÚ.



## NOVELA ZÁKONNÍKA PRÁCE

## PRINÁŠA NIEKOĽKO ZMIEN

Pri otázke, čo nové prinesieme z oblasti pracovnoprávných vzťahov vám zamestnancom do nášho podnikového časopisu, je na mieste konštatovať, že čokoľvek dnes napíšeme, v čase vydania môže už byť pozmenené alebo neaktuálne. Výskyt nového koronavírusu a jeho dopady na všetky oblasti sú tak významné a jedinečné, že nám nezostáva nič iné, len sa týmto novým okolnostiam prispôbovať v otázkach nášho spolunažívania a, samozrejme, prispôbovať tomu aj legislatívu.

AUTOR: Odbor riadenia ľudských zdrojov, SNÍMKA: unsplash.com,

PIKTOGRAMY: flaticon.com

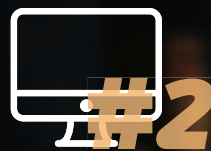
**BRATISLAVA** – Zákon č. 66/2020 Z. z., ktorým sa novelizuje Zákonník práce, nadobudol účinnosť 4. apríla 2020. Jeho cieľom je zmierniť negatívny vplyv preventívnych a karanténnych opatrení, ktoré boli prijaté v súvislosti s COVID-19. Zákon upravuje niektoré pracovnoprávne režimy tak, aby sa predišlo škodám na strane zamestnávateľa a zároveň v čo najmenšom rozsahu zasiahlo do práv zamestnancov.

Novela Zákonníka práce upravuje ustanovenia, ktoré je možné uplatniť len v čase mimoriadnej situácie, núdzového stavu alebo výnimočného stavu a ešte počas dvoch mesiacov po ich odvolaní.

Celkovo je päť základných zmien:



- **Prvou zmenou je skrátenie lehoty na určenie čerpania dovolenky.** Zamestnávateľ je povinný zamestnancovi oznámiť čerpanie dovolenky najmenej sedem dní vopred. Ak ide o nevyčerpanú dovolenku z roku 2019, ide o oznámenie dva dni vopred. Doterajšia lehota na nariadenie dovolenky bola 14 dní vopred. Novým spôsobom je určené lehoty možné skrátiť na základe dohody s konkrétnym zamestnancom.



- **Druhou zmenou je možnosť prikázať prácu z domácnosti.** Neoficiálne názvy ako práca z domu alebo tzv. homeoffice je právom zamestnávateľa, ak výkon práce na pracovisku nie je nevyhnutný, prípadne je rizikový z dôvodu šírenia prenosnej choroby.



- **Tretia zmena je zvýšená ochrana zamestnancov z dôvodu prekážok v práci.** Zamestnanec, ktorý má dôležitú osobnú prekážku v práci z dôvodu karanténneho opatrenia, izolácie, osobného a celodenného ošetrovania chorého člena rodiny, sa posudzuje ako zamestnanec, ktorý je uznaný dočasne za práceneschopného, čiže zamestnávateľ mu nemôže doručiť výpoveď, nakoľko platí tzv. zákaz výpovede, ktorý upravuje § 64 Zákonníka práce. Tomuto zamestnancovi po ukončení prekážky je v súlade s § 157 Zákonníka práce povinnosťou pridelovať prácu podľa dohodnutého druhu práce v pracovnej zmluve.



- **Piatou zmenou je prekážka na strane zamestnávateľa.** Ak zamestnávateľ nemôže pridelovať zamestnancovi prácu z dôvodu zastavenia alebo obmedzenia činnosti zamestnávateľa na základe rozhodnutia príslušného orgánu alebo ako dôsledok vyhlásenia mimoriadnej situácie, núdzového/výnimočného stavu, v takom prípade ide o prekážku v práci na strane zamestnávateľa, pri ktorej patrí zamestnancovi náhrada mzdy v sume 80 % jeho priemerného mesačného zárobku. Zároveň platí, že uvedená suma nesmie byť nižšia ako minimálna mzda.



- **Štvrtá zmena je oznamovanie rozvrhu zmien zamestnancom.** Rozvrh zmien je zamestnávateľ povinný oznámiť zamestnancom najmenej dva dni vopred, s platnosťou na týždeň. Došlo k skráteniu sedemdňovej lehoty na dva dni s tým, že je ponechaná možnosť dohodnúť sa so zamestnancom podľa potreby na najkratšej dobe oznamovania rozvrhnutia pracovného času.

Vyššie uvedené legislatívne zmeny boli prijaté v zrýchlenom legislatívnom konaní. Už to samotné naznačuje, že aj ich uplatnenie u väčšiny zamestnávateľov bude rýchle a nevyhnutné. Aj v rámci ŽSR sa snažíme zmierniť dopady, ktoré nastali z dôvodu šírenia koronavírusu. Cieľom každého z rozhodnutí vedenia spoločnosti, ale aj Krízového štábu ŽSR, je zabezpečenie ochrany zamestnancov pred šírením tohto vírusu a zmiernenie ekonomických dopadov v čase tejto situácie, kedy dochádza k obmedzeniu vykonávaných činností.

## NEVYUŽITÉ FIP-KY SA BUDÚ DAŤ STORNOVAŤ

Mnohí z nás už plánovali dovolenky či krátke výlety s rodinami v zahraničí. Aktuálna situácia s koronavírusom to však zariadila inak. Hranice sú uzavreté a je odporúčané radšej sa cestovaniu vyhnúť. Pre tých z vás, ktorí ste si zakúpili FIP pre rok 2020, vám prinášame aktuálne informácie.

**AUTOR: Odbor riadenia ľudských zdrojov**

**BRATISLAVA** – Vzhľadom na súčasnú mimoriadnu situáciu v členských krajinách FIP zaslalo predsedníctvo FIP usmernenie, že vydávajúci podnik (Železnice Slovenskej republiky) môže zameniť neprecestovaný medzinárodný kupónový lístok z nárokovosti na rok 2020 za nový kupónový lístok. Žiada-

telia budú môcť požiadať storno vystavených lístkov prostredníctvom svojej personalistky až po skončení aktuálnych obmedzení cestovania do zahraničia a stornované lístky nebudú brané ako prečerpané z nárokovosti na danú krajinu v tomto roku. O konkrétnom postupe a termínoch vás budeme informovať.



# AROS: ROZVOJ ŽSR SI VYŽADUJE OBROVSKÉ INVESTÍCIE A MY CHCEME BYŤ NÁPOMOCNÍ

Spoluprácu ŽSR a Asociácie železničných nákladných dopravcov Slovenska (AROS) sme vám v Semafore priblížili v minulom vydaní. Tento mesiac si bližšie predstavíme niektoré z činností tejto organizácie. Na otázky odpovedali jej vedúci predstavitelia – prezident asociácie Ján Biznár a bývalý dlhoročný zamestnanec ŽSR a zároveň výkonný riaditeľ AROS Ivan Sovič.

**AUTOR:** Lucia Lizáková, **SNÍMKA:** AROS

**BRATISLAVA** – Asociácia železničných dopravcov Slovenska bola v roku 2010 založená s ideou mať možnosť presadzovať vlastné spoločné záujmy a potreby na dopravnom trhu Slovenskej republiky. Inšpiráciou v ich začiatkoch im boli vzory zo zahraničia, najmä Združenie železničných nákladných dopravcov Českej republiky (ŽESNAD). Pozíciu výkonného riaditeľa asociácie získal Ivan Sovič, skúsený železničiar s 35 ročnou prevádzkovou a riadiacou praxou. „Nebolo to pre mňa jednoduché rozhodnutie, nakoľko som celý svoj profesionálny život prežil na ŽSR, kde som pôsobil na všetkých stupňoch práce a riadenia, postupne od základných prevádzkových profesií až po riaditeľa odboru dopravy GR ŽSR. Od 1. januára už ale pôsobím v štruktúrach asociácie,“ zaspomínal si Ivan Sovič. AROS spolupracuje okrem ŽSR aj s ministerstvom dopravy a výstavby SR, Dopravným úradom, so Žilinskou univerzitou či inými záujmovými združeniami. „Svojou činnosťou zlepšuje úroveň podnikania v oblasti železničnej dopravy a prepravy a napomáha vytvárať podmienky potrebné pre rozvoj transparentného a nediskriminačného prostredia. Intervenuje na kompetentných

inštitúciách s cieľom vytvoriť a udržiavať vhodné, nediskriminujúce a transparentné podmienky pre rozvoj železničnej dopravy,“ vymenúva Sovič.

Asociácia pracuje nielen s obdobnými partnerskými združeniami doma, ale aj v zahraničí a napomáha tak k vytváraniu podmienok pre priamu spoluprácu členov Asociácie s partnermi v iných krajinách. „V poslednom čase sme sa stali okrem Českej republiky (ŽESNAD) aj partnermi Združenia vlastníkov a prevádzkovateľov súkromných koľajových vozidiel (ZVKV) a v tomto čase prebieha aj prijímanie AROS-u za člena Slovenskej obchodnej a priemyselnej komory, čím sa významne prehĺbi možnosť kooperácie našej asociácie,“ vymenúva prezident asociácie Ján Biznár. Zároveň dopĺňa, že jednou zo základných vecí, ktorým sa ich asociácia venuje je presadzovanie opatrenia proti narušovaniu základných zásad prístupu k prepravnému trhu a hospodárskej súťaže vo vnútroštátnom a medzinárodnom obchodnom styku. Dohlíada tiež na súlad poskytovania služieb železničnej dopravy s platným právnym poriadkom, ako i s morálnymi zásadami podnikania, a to u všetkých poskytovateľov služieb železničnej dopravy.



Asociácia zároveň skúma a rieši aj problémy týkajúce sa železničnej nákladnej dopravy. Zaujíma k nim odborné stanoviská a prijíma alebo odporúča potrebné opatrenia a hľadá riešenia zlepšenia podmienok poskytovania služieb železničnej dopravy. Tak tiež sa zúčastňuje na príprave všeobecne záväzných právnych predpisov a základných dokumentov, ktoré sa priamo alebo nepriamo týkajú záujmov dopravcov. Napomáha pri zjednocovaní predpisov týkajúcich sa železničnej dopravy a prepravy, zásad bezpečnosti železničnej dopravy a zmluvných vzťahov.

Asociácia ma za týmto účelom vytvorených niekoľko pracovných skupín. V súčasnosti ide o pracovné skupiny ako napríklad Legislatíva a stratégia, Prevádzka, Elektrická trakcia, Interoperabilita a Školstvo a odborná spôsobilosť. Rozsah ich záujmu je široký a podľa ich slov zodpovedá potrebám ich členov. „Podľa príslušnosti riešime napríklad problematiku rekonštrukcie koridorových tratí, dopravnej priepustnosti v uzle Bratislava, stratégiu rozvoja infraštruktúry z pohľadu potrieb nákladných dopravcov, prechodné obmedzenia traťovej rýchlosti so zásadným vplyvom pre nákladnú dopravu, dodržiavanie Sieťového vyhlásenia ŽSR s ohľadom na prevádzkyschopnosť infraštruktúry, operatívne

riadenie dopravy, prácu v prechodových pohraničných staniciach, organizáciu výluk, cenu trakčnej energie a jej tvorbu, merače spotreby trakčnej energie, rekuperáciu, postrkovú službu, financovanie ETCS, implementáciu TAF TSI, informačné systémy dopravcu a ich kompatibilitu s informačnými systémami manažéra infraštruktúry, zjednocovanie predpisov a predpisových ustanovení členov AROS, aktualizácia a zavádzanie nových odborných skúšok pre dopravcov,“ vymenúva Sovič zameranie pracovných skupín asociácie.

Železničná doprava je podľa Biznára výhodná hneď z troch dôvodov. „Prvým je, že železničná doprava je skutočne najekologickejší druh dopravy. Ďalší dôvod je ten, že nákladná doprava prináša na železnicu peniaze zvonka. Nie je to žiadna cirkulácia peňazí v rámci štátneho rozpočtu, ale prínos peňazí zvonka, a preto si myslíme že si zaslúži osobitnú pozornosť a podporu. No a v neposlednom rade zámer EÚ, ale aj MDaV SR presunúť na železnicu do roku 2030 až 30 % tovaru a do roku 2050 až 50 % tovaru z cesty. Žiaľ, v tejto chvíli nie sú známe žiadne kroky, za akých podmienok je tento plán realizovateľný. Vyžaduje to obrovské investície do rozvoja ŽSR a my chceme byť v rámci svojich možností nápomocní.

## ŽSR ZABEZPEČUJÚ ZAMESTNANCOM DEZINFEKČNÝ MATERIÁL AJ RÚŠKA

V rámci opatrení na zamedzenie šírenia COVID-19 ŽSR počas marca nakúpili materiál, ktorý zamestnanci potrebujú pre plynulý chod prevádzky a výkon ich činností. Materiál bol distribuovaný do všetkých OR, ktoré ich prerozdeľujú medzi zamestnancov.

**AUTOR: (red)**

**BRATISLAVA** – Do jednotlivých OR bol distribuovaný materiál pre zamestnancov z vlastných zásob ŽSR (1800 ks rúšok, 1350 ks párov rukavíc), zo zásob MDaV SR (1242 ks párov pracovných rukavíc, 740 ks rúšok, 180 ks respirátorov a 84 ks dezinfekčného gélu Sanytol) a zo Štátnych hmotných rezerv (5 000 ks ochranných rúšok a 800 kusov dezinfekčných prostriedkov).

Materiál bol prerozdelený nasledovne: OR Trnava bolo spolu distribuovaných 2 035 ks rúšok, 851 ks párov rukavíc, 45 ks respirátorov a 221 ks dezinfekčného gélu. OR Žilina sa distribuovalo 1385 ks rúšok, 851 ks ochranných rukavíc, 45 ks respirátorov, 171 ks dezinfekčného gélu. OR Zvolen dostalo pre zamestnancov 1285 ks ochranných rúšok, 539 ks párov rukavíc, 45 ks respirátorov a 171 ks dezinfekčného gélu. OR Košice rozdelí medzi zamestnancov 2 335 ks ochranných rúšok, 351 ks ochranných rukavíc, 45 ks

respirátorov a 321 dezinfekčných prostriedkov. GR rozdelí 500 kusov rúšok z dodávky Štátnych hmotných rezerv pre VVÚŽ, ŽT, ÚIVP, dispečerský aparát, SM (vrátnikom a údržbárom) a do podateľne GR ŽSR.

Zo zásob MDaV SR sa medzi jednotlivé OR prerozdělilo aj 190 ks celotelových kombinéz s kapucňou, 29 ks čížiem, 600 jednorazových návlekov na obuv, 90 ochranných okuliarov s mäkkou plastovou lícnicou a ochranou proti zahmlievaniu, 140 ks vriec, 3 tlakové ručné postrekovače a 3 dezinfekčné prostriedky Chloramix.

K 20. aprílu nakúpili ŽSR ďalších 6 000 kusov tvárových rúšok s filtrom z tkaniny s aktívnym uhlíkom, 18 000 kusov šitých ochranných rúšok na tvár zo zdravotne nezávadnej netkanej textílie, 4 000 kusov dezinfekcie na povrchy s rozprašovačom a 500 kusov osobnej dezinfekcie na ruky, ktoré budú distribuované do jednotlivých OR.

# DELIČ POD OCHRANOU SVETIEL

Občasná svetelná návesť č. 140 „Stiahni zberač“ je zariadenie určené k inštalácii v miestach elektrického delenia trakčných napájacích staníc (TNS) a spínacích staníc (SPS) jednosmernej trakčnej prúdovej sústavy s napäťovou hladinou 3 kV. Návesť je realizovaná zariadením E-NAV1 ako komponentu riadiaceho systému stanice (RSS). Slúži k ochrane trolejového drôtu a nosného lana v poliach elektrického delenia, tiež zberača hnacieho koľajového vozidla (HKV) pred poškodením v prípadoch, keď pomery v napájaní neumožňujú prechádzanie daného miesta bez stiahnutia zberača.

**AUTORI:** Juraj Černoňorský, Dušan Michalko, **SNÍMKA:** Dušan Michalko

**BRATISLAVA** – V dobe štandardného základného stavu napájacie pomery umožňujú prechádzanie miesta delenia so zdvihnutým zberačom. Vtedy zariadenie E-NAV1 nesvieti, teda nesignalizuje povinnosť sťahovať zberač. Takto je približne v 95 % prejazdov zabezpečené plynulé napájanie HKV elektrickou energiou bez výpadkov spôsobených sťahovaním zberača.

V prípadoch prechádzania miesta elektrického delenia so zdvihnutým zberačom totiž dochádza na okamih k elektrickému prepojeniu oboch jeho strán šmýkadlom zberača. Pokiaľ je v danom okamihu neprípustne vysoký rozdiel napäťových hladín susedných úsekov, prepojenie má za následok vznik elektrického oblúka s vysokým rizikom prepálenia vodičov trakčného

vedenia, zároveň aj poškodenia samotného zberača. Dôsledkom takéhoto incidentu býva značná škoda, zároveň dlhotrvajúca nepredpokladaná výluka koľaje za účelom opravy poškodených zariadení.

Uvedená situácia vznikne aj v prípadoch, keď v okamihu prepojenia bude pôsobením ochrán vypnutý jeden z príľahlých napájačov, čiže ak sa potenciálny rozdiel vytvorí prechodom HKV. Preto zariadenie E-NAV1 musí pracovať aj prediktívne. Musí rozsvietiť návesť aj v prípadoch vysokej prúdovej záťaže, ak sú predpoklady pre vypnutie jedného z napájačov pôsobením ochrán. Zariadenie E-NAV1 takto zabezpečuje súvislé napájanie trakčného vedenia v miestach TNS, SPS bez výpadkov z titulu pôsobenia ochrán výkonových rýchlovyvínačov v prípadoch rizikového prechádzania miesta elektrického delenia so zdvihnutým zberačom.

Funkcionalita zariadenia E-NAV1 spočíva v sledovaní a predikcii možného rozdielu hladín napätí po stranách delenia. Pokiaľ je uvedený rozdiel v rámci stanoveného limitu, čiže ak nehrozí vznik elektrického oblúka návesť nesvieti. V opačnom prípade návesť svieti a signalizuje pre rušňovodiča povinnosť stiahnuť zberač. Návesť svieti tiež v prípadoch, ak ju diaľkovo rozsvieti elektrodispečer, alebo ak riadiaci systém nepracuje z dôvodu vypnutia, výpadku, či ukončenia riadiaceho programu.

Vlastná funkcionalita zariadenia je vytvorená pomerne zložitou programovou úlohou riadiaceho systému, ktorá rozhoduje o rozsvietení návesti v závislosti od mnohých globálnych aj miestnych faktorov, napríklad:

- Aká je konfigurácia schémy napájania a jeho delenia v objekte (jednoduchý objekt v štandardnom zapojení, resp. uzlový objekt s odbočením tratí).
- Či ide o objekt TNS, alebo SPS.
- Aké sú stavy príľahlých napájačov a odpojovačov v ich vývodoch vrátane úsekového odpo-



Inštalovaná návesť v delení TNS Liptovský Mikuláš.

jovača premostujúceho elektrické delenie. Či došlo k výpadku niektorého z príľahlých napájačov.

- Akým typom snímačov prúdu je vybavené meranie prúdov v napájačoch.
- Či existujú väzby medzi napájačmi príľahlých k deleniu a protiľahlými napájačmi susedných TNS, SPS a v akom sú stave.
- Aká je prúdová záťaž napájačov príľahlých k oboj stranám delenia.
- Či je v mieste inštalovaná návesť len v správnom smere jazdy, alebo pre oba smery.
- Ak je návesť rozsvietená, či bola rozsvietená automaticky, alebo manuálne – dôležité pre ukončenie svietenia po pominutí dôvodov.
- Či je deň (vyššia intenzita svietenia), alebo noc (nižšia intenzita svietenia).
- Iné.

Zariadenie E-NAV1 bolo postupne nasadzované počas celého obdobia vývoja jednotlivých generácií riadiacich systémov. Spolu so zlepšovaním úrovne funkcionality týchto systémov sa zlepšovala aj úroveň programovej úlohy obsluhy zariadenia E-NAV1. Preto je zabezpečená inteligentná funkcionality zariadenia uplatňujúca sa v plnej miere za podmienky, že je inštalovaná v riadiacom systéme modernej vývojovej generácie.

V súčasnosti je štandardne nasadené v počte 41 objektov TNS, SPS jednosmernej trakčnej prúdovej sústavy 3 kV celoplošne, mimo ramena Žilina – Púchov a Púchov – Lúky pod Makytou. Snahou stratégie ďalšieho rozvoja v metodickom riadení ŽSR GR O460 je:

- V objektoch so zastaranými systémami RSS, tieto rekonštruovať na vyššiu úroveň. Tým sa umožní použitie plnej funkcionality zariadenia E-NAV1.
- Postupne celoplošne aplikovať riešenia inštalácií návestí E-NAV1 pre signalizáciu v oboch smeroch jazdy.

## ŽELEZNICE OPĚT POTRÁPILI NEZODPOVEDNÍ VODIČI, ALE AJ VANDALI

Bližšie sme sa pozreli a zosumarizovali mimoriadne udalosti na tratiach Železníc Slovenskej republiky v priebehu troch týždňov od 23. marca do 14. apríla 2020.

AUTOR: Denis Dymo

**BRATISLAVA** – V spomínanom trojtýždňovom období ŽSR zaznamenali na tratiach 5 zrážok vlaku s osobou, z ktorých v 3 prípadoch išlo o smrteľné zrážky. Zamestnanci ŽSR sa neraz ocitnú v situáciách, kedy musia byť ostrážiti a snažiť sa predchádzať smrteľným nehodám či samovraždám. Počas sledovaného obdobia bol na tratiach ŽSR nahlásený jeden pokus o samovraždu. V utorok 31. marca službukonajúci dôstojník policajného zboru ohlásil výpravcovi ŽST Senec samovraha v okolí železničnej stanice. Nariadená bola znížená rýchlosť vlakov na 30 km/h. Železnice Slovenskej republiky opakovane vyzývajú verejnosť k opatrnosti pri pohybe v blízkosti železničnej trate. Vlak je obrovský kolos, ktorý môže mať brzdnú dráhu v závislosti od rýchlosti aj viac ako kilometer a následky zrážky s ním bývajú fatálne.

V sledovanom období ŽSR zaznamenali aj 3 zrážky vlaku s vozidlom na železničných priecestíach. Vo všetkých troch prípadoch išlo o zrážky bez obetí na životoch. V utorok 24. marca, počas jazdy vlaku v úseku Rajec – Lietavská Lúčka, došlo ku zrážke s pracovným strojom, ktorého vodič bez súhlasu ŽSR pracoval v obvode dráhy – porušenie § 4 ods. 2 resp. aj § 6 ods. 1 písm. e) platného Zákona NR SR č. 513/2009 Z. z.

o dráhach) a zasiahol do priechodného prierezu koľaje. V piatok 27. marca rušňovodič vlaku v úseku Zlatná na Ostrove – Zemianska Olča ohlásil zrážku s motorovým vozidlom na pasívne zabezpečenom priecestí v km 18,283 s jedinečným identifikačným číslom (JIČ) SP2285 označenom dopravnou značkou výstražným krížom a značkou Stoj, daj prednosť v jazde! pre užívateľov cestnej komunikácie. Zrážka sa zaobišla bez zranenia osôb. V stredu 1. apríla, počas jazdy vlaku v úseku Bardejov – Raslavice, došlo k zrážke vlaku s motorovým vozidlom na pasívne zabezpečenom priecestí v km 30,411 s JIČ SP1678.

Vandalizmus a výtržníctvo je na železnici veľmi častým a opakujúcim sa javom aj napriek tomu, že vandali svojím konaním ohrozujú nielen plynulú prevádzku osobnej a nákladnej dopravy, ale hazardujú aj s ľudskými životmi. Dňa 25. marca, počas jazdy vlaku v Krásnej nad Hornádom, bolo nahlásené rušňovodičom vlaku hádzanie kameňov do vlaku. V obci Rimavská Seč bolo 29. marca výpravcom nahlásené poškodenie návestidiel Se9, Se11, Se12 (rozbité sklá) a poškodená rozvodná skrinka EE nezisteným páchatelom. V Ilave bola 9. apríla zistená rozbitá sklenená strecha prístrešku na 2. nástupišti.

# ELEKTRIKÁRI TROCHU INAK

Železnica má mnohofarebné spektrum rôznych profesií a pracovných pozícií. Niektoré sú pre ňu typické a známe, iné menej. Celkovo však tvoria jej neoddeliteľnú súčasť. Jednu z dôležitých, ale menej viditeľných profesií vykonávajú aj pracovníci diaľkového riadenia (DLR) na pracovisku špeciálneho servisu sekcie elektrotechniky a energetiky a v nasledujúcich riadkoch si ju trošku viac predstavíme.

**AUTOR: Dušan Marec, (red) SNÍMKY: Dušan Marec**

**ZVOLEN** – Zvolenské pracovisko vzniklo súčasne s elektrifikáciou železničných tratí a s potrebou dispečersky diaľkovo riadiť prvky elektrickej trakcie. Krátko po elektrifikácii trate Zvolen – Šurany bolo zvolenské riadiace stredisko elektrotechniky (RSE), medzi nami železničiarimi, nazývané ako elektrodispečing.

V tom čase bolo len v provízornej prevádzke bez možnosti diaľkového riadenia trakčných napájacích staníc (TNS) a úsekových odpojovačov trakčného vedenia v dopravných. Dôvodom bol vtedy ešte nesprevádzkovaný riadiaci systém RSE, prostredníctvom ktorého by elektrodispečer vedel tieto prvky ovládať bez využitia miestnej obsluhy. V tom období už boli v niektorých dopravných elektrifikovanej trate inštalované zariadenia ZTV pre miestne ovládanie úsekových odpojovačov.

V trakčných napájacích staniciach už boli inštalované riadiace systémy RSS1. Avšak, v tomto režime bolo možné ovládať jednotlivé prvky len prostredníctvom telefonického spojenia s využitím miestnej obsluhy. Neskôr, keď bolo sprevádzkované nové pracovisko RSE aj s novou technológiou diaľkového riadenia, systém sa stal kompletným. Prostredníctvom neho už mohol elektrodispečer operatívne riadiť elektrickú prevádzku trakčnej sústavy na trati.

S príchodom týchto zariadení vznikla aj potreba vytvoriť tím špecialistov diaľkového riadenia – diaľkárov, ktorých úlohou bolo zabezpečiť ich bezproblémovú prevádzku. Keďže technológia sa vyvíjala stále rýchlejšim tempom a už v tom období bola v čoraz väčšom rozsahu využívaná aj na železnici, rozširoval sa aj rozsah činností, ktoré museli títo pracovníci zvládať.

V súčasnosti diaľkári zabezpečujú nielen údržbu a opravy zariadení ZTV a novších TDR (terminál diaľkového riadenia), ale musia zvládnuť aj kompletný riadiaci systém na elektrodispečingu, ktorý vyžaduje znalosti v oblasti riadiacich systémov. Po uvedení trakčných napájacích staníc do bezobslužnej prevádzky s možnosťou ich úplného diaľkového riadenia bolo potrebné zvládnuť aj kompletnú technológiu napájacích staníc vrátane ich riadiacich systémov či častí VN a VVN. Ako ďalšiu

činnosť je treba spomenúť aj meranie a diagnostiku elektrických ochrán v rámci TNS a spínacích staníc. Práve táto činnosť si okrem rozsiahlych znalostí vyžaduje aj obrovskú dávku zodpovednosti, keďže elektrické ochrany zabezpečujú včasné vypnutie napájania elektrickej trakcie v prípade skratu, preťaženia alebo poruchy.



Momentálne sú už tieto prvky vo väčšej miere digitálne a obsahujú veľké množstvo funkcií, čomu zodpovedá aj náročnosť zvládnutia ich obsluhy a údržby. Ochrany sú inštalované taktiež aj v objektoch elektrického predkurovacieho zariadenia vozňov na prepravu osôb (EPZ), kde sa tiež vykonávajú pravidelné merania špeciálnou meracou technikou. Pracovníci DLR občas participujú aj na odstraňovaní závažnejších porúch zariadení v objektoch EPZ. Taktiež sa podieľajú aj pri riešení prevádzkovej problematiky elektrického ohrevu výhybiek (EOV) v tých staniciach, v ktorých je už EOV plne automatizovaný a autonómny, avšak stále aj s možnosťou ovládania z dopravne. V oboch prípadoch hovoríme o zložitých zariadeniach, obsahujúcich rôzne moderné prístroje a komponenty. Ešte donedávna, keď boli náhradné zdroje elektrickej energie (NZE) vybavené staršími riadiacimi modulmi, vykonávali diaľkári aj ich opravy a neraz sa s nimi poriadne potrápili. Moderné zariadenia NZE sú v súčasnosti už vybavené spoľahlivejšími, procesorom ovládanými riadiacimi jednotkami.

Modernizácia v oblasti techniky je v súčasnosti už takmer nutnosťou, a hoci tieto zariadenia poskytujú určitý komfort a možnosti operatívnejšieho riadenia dopravy, vyžadujú si aj odbornú starostlivosť, aby zabezpečili spoľahlivú, ale hlavne bezpečnú prevádzku železníc. Náročnosť tejto pracovnej pozície preto nespočíva len v zvládnutí už spomenutej techniky, ale vyžaduje si hlavne flexibilné zorientovanie sa v neustále sa meniacich zariadeniach v rámci ich modernizácie. Každá takáto zmena si vyžaduje rozsiahle

naštudovanie množstva dokumentácie a schém, ako aj zvládnutie ich bezpečnej obsluhy. Zaujímavosťou o túto pracovnú pozíciu majú spočiatku trochu obavy zo zvládnutia požadovaného rozsahu znalostí nielen v oblasti silnoprúdovej techniky, ale hlavne elektroniky a riadiacich systémov. Aj napriek tomu ide o zaujímavú prácu, pri ktorej si na svoje príde každý, kto sa chce v tejto oblasti rozvíjať a neustále sa zdokonaľovať. Potom je každý úspešne vyriešený technický problém vyvážený skvelým pocitom spokojnosti.

## MECHANICKÉ PRIECESTIA SA ZREKONŠTRUJÚ

V železničnej infraštruktúre máme ešte 43 mechanických priecestných zariadení. Viaceré z nich už majú na rekonštrukciu pripravenú projektovú dokumentáciu alebo sú zahrnuté v rámci rekonštrukcií iných prvkov infraštruktúry. Najčastejším dôvodom na rekonštrukciu takýchto priecestí je udávaný ich vek a z toho vyplývajúce opotrebovanie a nedostatok náhradných dielov na opravu. Kvôli súčasnej situácii, ktorá postihla aj železnici, je preto otázne, kedy sa s ich rekonštrukciami začne.

**AUTOR: (red), FOTO: Ondrej Mlynka**

**BRATISLAVA** – Mechanické priecestné zariadenia nájdeme napríklad v železničnej stanici Komjatice, Mužla, Ľubochňa, Veľké Bielice, Bošany, Chynorany a na rôznych ďalších miestach. „V súčasnosti sa tieto staré typy priecestných zariadení nebudujú, pretože ich už nikto nevyrába. Ak sa budujú nové priecestné zariadenia, ide takmer vždy o automaticky ovládané priecestné zabezpečovacie zariadenia,“ vysvetľuje Radovan Bartovič z Odboru oznamovacej a zabezpečovacej techniky a elektrotechniky.



Železnice Slovenskej republiky majú uzatvorenú zmluvu s firmou Betamont, ktorá by mala začať tento rok rekonštruovať PZM v km 27,013, ktoré leží na trati Čierna nad Tisou – Košice a ovládané je zo závorárskeho stanovišťa Zv. 27. Radovan Bartovič prezradil, že momentálne je v príprave rekonštrukcia PZM v km 11,278 v ŽST Priebeník. V rámci stavby „ŽST Fiľakovo – Výh. Holiša, rekonštrukcia žel. zvršku a žel. spodku“ je naprojektovaná rekonštrukcia PZM v km 154,992 a v km 154,060 ovládaných z Výh. Holiša. Súčasťou stavby „ŽST Levice, obnova výhybiek a stanícného zabezpečovacieho zariadenia“ je aj naprojektovaná rekonštrukcia PZM v km 0,490, ktoré je ovládané zo St. I ŽST Levice. Z dôvodu súčasnej situácie, ktorá vznikla kvôli šíreniu koronavírusu sa však nedá s presnosťou určiť, kedy sa so stavbami začne.

## VÝŠKA ŠKODY VZNIKNUTEJ PRI POŽIAROCH

## BOLA V MINULOM ROKU NIŽŠIA

V minulom roku 2019 Železnice Slovenskej republiky evidujú na železničných dráhach a v objektoch či priestoroch prevádzkovaných ŽSR 73 vlastných požiarov. Je to o 38 vlastných požiarov ŽSR menej ako v roku 2018. Vyplýva to zo Správy o stave bezpečnosti v ŽSR za rok 2019, ktorú každoročne predkladá Odbor bezpečnosti a inšpekcie (O440).

**AUTOR: Denis Dymo, GRAFIKA: freepik.com**

**BRATISLAVA** – Celková výška škody ŽSR i so škodami vzniknutými pri požiaroch prenajatých priestorov za rok 2019 bola predbežne vyčíslená vo výške 7 771 eur, čo je najnižšia suma za ostatných päť rokov. Vzhľadom na to, že v roku 2018 dosiahla celková škoda najvyššiu hodnotu za ostatných päť rokov, je preto celková škoda za minulý rok nižšia o 956 065 eur.

Podľa druhu požiarov z výročnej správy vyplýva, že najčastejšími boli požiare suchých porastov v ochrannom pásme dráhy, kde železnice zaznamenali spolu 49 požiarov, čo predstavuje 67 % z celkového počtu vlastných požiarov. V porovnaní s rokom 2018 je to o 23 požiarov suchých porastov menej. Najčastejšie tieto požiare vznikali najmä v období suchého a teplého počasia v mesiacoch marec a júl,

kedy sme zaznamenali spolu 24 požiarov suchých porastov. Najčastejšou príčinou požiarov suchých porastov je ich nepovolené vypaľovanie na pozemkoch súkromných osôb, ktoré sa následne rozšírili aj na pozemky v správe Železníc Slovenskej republiky.

Druhými najčastejšími boli v minulom roku požiare na budovách a skladoch ŽSR. Zaznamenali sme 9 požiarov na objektoch v správe ŽSR, z ktorých všetky boli neprevádzkované. Škoda pri tomto druhu požiarov vznikla iba v jednom prípade. Išlo o požiar z 29. septembra 2019 v ŽST Medzev, keď zhorel krov strechy hospodárskej budovy. Objekt bol nevyužívaný a pri požiaroch vznikli škody vo výške 250 eur.

Ďalšie časté požiare boli požiare podvalov. V minulom roku bolo zaznamenaných osem takýchto požiarov, z toho pri jednom došlo aj ku škode vo výške 61 eur. Pri tomto druhu požiarov išlo o požiare spôsobené najmä odlietajúcimi iskrami, ktoré vznikli intenzívnym brzdením nákladného vlaku.

Požiar s najvyššou škodou sme zaznamenali 27. apríla 2019 v ŽST Bratislava-Petržalka, keď zhorela protihluková stena z horľavého materiálu. Tá sa vznietila od horiaceho suchého porastu v blízkosti protihlukovej steny, ktorý pravdepodobne spôsobili bezdomovci. Pri požiaroch zasahovala jednotka Hasičského a záchranného útvaru hlavného mesta SR Bratislavy a vďaka jej rýchlemu zásahu sa uchránili hodnoty vo výške 50 000 eur. Celková škoda pri požiaroch bola predbežne vyčíslená vo výške 6 000 eur.

To, aký je stav v oblasti ochrany pred požiarom na Železniciach Slovenskej republiky, ukazujú aj výsledky z kontrolnej činnosti vykonávanej v oblasti ochrany pred požiarom. V roku 2019 bolo štátnym požiarovým dozorom na pracoviskách ŽSR vykonaných osem protipožiarových kontrol. Za minulý rok nebol Železnicami Slovenskej republiky štátnym požiarovým dozorom uložený žiadny sankčný postih formou pokuty za porušenie povinností vyplývajúcich zo zákona NR SR č. 314/2001 Z. z. o ochrane pred požiarom v znení neskorších predpisov.

## POROVNANIE POŽIAROV PODĽA DRUHU

### 2018/2019:

10/7	Budovy
6/4	Zariadenia v prevádzke
11/8	Podvaly
2/2	Sklady
72/49	Suché porasty
10/3	Iné

V minulom roku pri vnútornej kontrolnej činnosti vykonali zamestnanci Oddelenia OPP 17 bežných kontrol za účelom preverenia celkového stavu organizačného a technického zabezpečenia a vykonávania ochrany pred požiarmi v zmysle všeobecne záväzných právnych predpisov, interných predpisov a technických noriem na úseku ochrany pred požiarmi, ako i plnenie si povinností v tejto oblasti jednotlivými vedúcimi zamestnancami na vytypovaných pracoviskách ŽSR a technikmi požiarnej ochrany patriacimi pod Strediská bezpečnosti a inšpekcie, ktorí sú metodicky riadení Oddelením OPP.

Najčastejšie a najzávažnejšie zistené nedostatky z kontrolnej činnosti boli:

- neakcieschopné prenosné hasiace prístroje v dôsledku nevykonania ich pravidelnej kontroly, resp. nepredloženie potvrdenia o ich vykonanej pravidelnej kontrole, neoznačenie ich stanovišťa a nezabezpečenie proti pádu,
- neakcieschopné požiarne vodovody pre technický nedostatok v ich vybavení,
- nevykonávanie pravidelnej kontroly a čistenia komínov alebo predloženie neaktuálnych dokladov o ich vykonaní,
- dokumentácia o OPP neaktualizovaná so skutočným stavom,
- nedostatky týkajúce sa vedenia požiarnych kníh a schvaľovania záznamov v nej uvedených,
- nedostatky týkajúce sa prevádzkovania požiarных uzáverov – požiarных dverí znefunkčnenie ich automatického uzatvárania zaráž-

kou, neuzatvorenie do uzavretej polohy, nevykonávanie pravidelnej preventívnej údržby,

- nedodržiavanie prevádzkovo–technických podmienok skladovania, ukladania a manipulácie s horľavými kvapalinami a horľavými plynmi stanovených všeobecne záväzným právnym predpisom,
- nedodržiavanie prevádzkovo–technických podmienok skladovania, ukladania a manipulácie s horľavými plynmi a horenie podporujúcimi plynmi stanovených všeobecne záväzným právnym predpisom.

Okrem vyššie uvedených kontrol bolo v rámci preventívnej činnosti v oblasti OPP vykonaných 5 136 preventívnych protipožiarnych prehliadok, pri ktorých sa zistilo nevykonávanie kontrol prenosných hasiacich prístrojov, požiarных vodovodov a komínov v stanovených lehotách, respektíve zaslanie potvrdení z týchto kontrol zo strany správcov užívateľovi s oneskorením a nie ihneď po ich vykonaní, ďalej neakcieschopné zariadenia na dodávku vody na hasenie požiarov z dôvodu ich chýbajúceho vybavenia, respektíve samotnej vody (v objekte skladu CO v ŽST Lučenec), ako aj nevykonávanie bežnej údržby požiarных uzáverov správcami týchto zariadení a ich nedoliehanie do úplne uzatvorenej polohy.

Vzhľadom na zistené nedostatky je dôležité, aby bola venovaná veľká pozornosť predchádzaniu vzniku vyššie spomenutých nedostatkov a k ich odstráneniu, aby sa zamedžilo vzniku prípadných požiarov a predchádzalo prípadným sankčným postihom.



# NA HRAD DOKÁŽEME DONIESŤ PLNÚ FĽAŠU, ALE PRÁZDNU DOLE UŽ NEZVLÁDNEME

Helena Mackovjaková, pracuje na železnici od roku 1980. Začínala v rušňovom depe, neskôr na železničnej stanici a momentálne pracuje ako traťováčka. Ako sama hovorí, železnica je nielen jej životelom, ale aj jej srdcovkou. Okrem železnice sa však už šesť rokov venuje aj záchrane hradu Turňa. O tom, ako sa k práci dobrovoľníka dostala, aké úskalía má jej koníček, ale aj o tom, čo všetko sa dobrovoľníkom z ich skupiny podarilo spraviť nám prezradí v nasledujúcom rozhovore.

AUTOR: Lucia Lizáková, SNÍMKY: archív Helena Mackovjaková

**TURŇA NAD BODVOU** – Od januára 2018 je Helena Mackovjaková predsedníčkou OZ Castrum Thorna, ktoré je zamerané práve na záchranu hradu Turňa. O tom, že vzniká občianske združenie sa dozvedela od svojej netere, ktorá patrí medzi zakladajúcich členov združenia. Forma takéhoto dobrovoľníctva ju oslovila natoľko, že bola pozvaná na prvé zakladajúce valné zhromaždenie a stala sa tak členkou OZ Castrum Thorna. Vtedajší predseda sa tejto pozície vzdal kvôli zmene zamestnania a v januári bola zvolená ona.

## Na svete je veľa dobrovoľníckych organizácií a sme-rov, prečo ste si vybrali práve záchranu hradu?

Už v detstve som snívala o tom, že múry hradu, pod ktorým som sa narodila a doteraz tam žijem, sa raz začnú opravovať a konzervovať. A teraz mám príležitosť plniť si sen a byť pri tom.

## V čom teda spočíva vaša práca dobrovoľníka?

Prvom rade som veľmi rada, že dobrovoľníctvo sa už rozmáha aj u nás na Slovensku. Veľa ľudí stále nevie pochopiť alebo neverí, že to, čo robíme, robíme skutočne zadarmo. Dobrovoľník na hrade sa zapája do rôznych činností. Vynáša materiál, zbiera odpad, strihá a vyrubuje náletové dreviny, ukladá kame- ne na kopy, robí pomocné práce pri murovaní, pomáha pri orga- nizovaní akcií.

## Znie to ako veľké množstvo tvrdej práce. Je to na hrade len o práci, alebo sa občas pripraví aj nejaká akcia pre turistov?

Nie je to len o práci. Mávame akcie s názvom „Novo- ročný výstup“ a „Noc hradov a zrúcanín“. Raz, keď sme skončili akciu „Noc hradov a zrúcanín“ a sedeli sme unavení po náročnom dni, opýtal sa ma jeden z dobrovoľníkov, prečo to všetko robíme. V ten deň sme všetko vynášali na hrad ručne a moja odpoveď bola: „Pre ten dobrý pocit po vydarenej akcii, keď nám ľudia ďakujú za našu prácu a že sa medzi nami dobre cítili.“

## Váš koníček je obdivuhodný. Dá sa takáto dobro-voľnícka práca sklbiť so zamestnaním?

Našťastie, práca dobrovoľníka je flexibilná, takže prácu na železnici nemiešam s prácou okolo hradu. V dnešnej dobe sa dá všetko vybaviť cez internet. Po nociach doma píšem, plánujem a organizujem. Komisie, na ktorých je moja prítomnosť potrebná riešim formou dovolenky z práce. Brigády a akcie sú väčšinou víkendový program.





### **Kol'ko ľudí momentálne pracuje na hrade?**

V roku 2015, keď sme začínali, veľa hradárov nás obdivovalo, pretože na naše brigády chodievalo 40 až 50 dobrovoľníkov. Vtedy sme začínali s výrubom náleto-  
vých drevín. Hrad bol zarastený a veľmi často kritizo-  
vaný návštevníkmi a turistami. V priebehu troch rokov  
sa nám ho podarilo vyčistiť, ale „záujem“ o rúbanie sa  
prejavil tým, že sa účasť na našich brigádach zmenšila  
na 10 až 20 dobrovoľníkov. Postupne to ľudí prestalo  
baviť. Je to kolobeh, na jar sa to vyrúbe, počas leta to za-  
rastie a na jeseň začíname odznova. Najviac by sa nám  
zišli dobrovoľníci pri vynášaní materiálu na hrad, keďže  
k hradu sa nedá dostať autom, štvorkolku nám životné  
prostredie neschválilo, na lanovku momentálne nemá-  
me dostatok financií a vrtuľník môžeme kvôli hniez-  
deniu používať len do 29. februára. Všetko je potrebné  
vynášať ručne a k tomu sa nám zíde každá ruka.

### **Čo všetko sa už aj vďaka vám pomohlo vybudovať?**

V prvom rade je to kolektívna práca a nie je to len  
moja zásluha. Vďaka pomoci a podpore každého  
dobrovoľníka sa podarilo hrad vyčistiť od náleto-  
vých drevín, postavil sa prístrešok a zabezpečil sa  
kontajner na uskladnenie náradia. V roku 2019 sa  
pristúpilo ku prvým opravným prácam a podarilo sa  
obnoviť severný portál južnej bašty.

### **Aký je najbližší cieľ, čo treba ešte vybudovať?**

Pre tento rok sme mali veľké plány. Požiadali sme  
o financie z ministerstva kultúry v rámci programu  
1.4 Obnova historických parkov a architektonických  
areálov v kritickom stavebno-technickom stave.  
Bohužiaľ, hrad je v takom stave, že niečo sa podarí  
zachrániť, ale tým, že to nie je nijako chránené a bez  
strechy, tak minulý rok v septembri spadol kus múra  
na východnom paláci. Našou prioritou je konzervovať  
práve takéto časti hradu, lebo to najviac potrebujú.

### **Spomínali ste mi, že piesok či iný materiál vám, ochotne v rámci návštevy hradu, pomáhajú vynášať aj turisti. Kol'ko trvá, kým ho dostanú až na hrad?**

Je to zhruba 20 až 30 minút cesty. V minulosti nám  
turisti pomáhali aj s vynášaním dosiek a rúr ku lešeniu.

### **Našli sa medzi turistami aj takí nadšenci ako vy, ktorí sa k vašej dobrovoľníckej práci pridali?**

Áno, samozrejme, a veľmi nás teší, že máme aj ta-  
kých dobrovoľníkov, ktorí prvýkrát prišli ako turisti  
a ostali ako dobrovoľníci.

### **Čo je na tejto práci alebo záľube pre vás najťažšie? S čím všetkým sa musíte popasovať?**

Táto práca má veľa náročných aspektov. Prvým je  
získanie financií. Snažíme sa získať dobrovoľné  
príspevky od našich fanúšikov alebo pomocou 2 %

z dane, ktorými nám ľudia môžu prispieť alebo písaním  
rôznych projektov. Druhá vec, ktorú vnímam ako jednu  
z tých ťažších pri svojej práci je vybavovanie povolení.  
Ide o zdĺhavú prácu a čo je najsmutnejšie, my to síce  
robíme zadarmo vo svojom voľnom čase, ale povole-  
nia sú, bohužiaľ, spoplatňované. Tým, že hrad leží vo  
štvrtom stupni ochrany prírody, na všetko musíme mať  
povolenie zo životného prostredia. Tretí problém je čas.  
Tak, ako na železnici, aj tu sme limitovaní časom. Výrub  
môžeme robiť len od októbra do marca, vrtuľník môže  
lietať od septembra do februára a opravné práce sa  
môžu robiť len v lete. Štvrtý problém sme my – ľudia.  
Ani si neviete, predstaviť, koľko smetí a odpadu sme na  
začiatku vyzbierali. Bohužiaľ, nevážime si našu krásnu  
prírodu. Hore na hrad si dokážeme doniesť plnú fľašu,  
ale prázdnu dole už nezvládneme...

### **Hovorí sa, že práca s ľuďmi je náročná, vnímate to aj vy tak pri plánovaní vašich brigád?**

Áno, ale skôr z toho pohľadu, že je ťažké plánovať  
akciu, keď neviete koľko ľudí príde pomôcť.

### **Momentálne okolo nás zúri koronavírus, ktorý určite sťažuje do istej miery aj vašu prácu. Ako teraz vyzerá práca dobrovoľníka?**

Momentálne to nevyzerá najlepšie. Jarné brigády  
sa úplne zrušili, ale chystáme sa na práce, ktoré do-  
kážeme urobiť pomocou dobrovoľníkov. Tento rok  
chceme zdokonaľiť prístrešok pre turistov a v pláne  
máme aj vybudovanie toaliet pre turistov. A ak sa  
nám to podarí, chceme pracovať na tých častiach  
hrad, ktoré sú najohrozenejšie.

### **Ako túto situáciu vnímate vy osobne?**

Všetko zlé je na niečo dobré. Ja dúfam, že to v zdra-  
ví zvládneme a že to, čo teraz prežívame, zmení  
myslenie ľudí. Prajem si, aby sme boli k sebe ohľa-  
dupľnejší, tolerantnejší a vážili sme si našu prírodu  
a históriu. Aby práca, ktorú robíme na zachovanie  
nášho kultúrneho dedičstva, mala zmysel.



## ŽELEZNIČIARI AJ V MINULOSTI

# BOJOVALI S EPIDÉMIAMI

Už niekoľko týždňov sa Slovensko, tak ako aj zvyšok sveta, trápí s novým typom koronavírusu. Preádzky po celej krajine sú zatvorené, doprava obmedzená a iba vo výnimočnom prípade stretnete na ulici človeka bez rúška. Aj Železnice Slovenskej republiky museli obmedziť svoju prevádzku a pristúpiť k viacerým zásadným opatreniam. Epidémia však trápili obyvateľov Slovenska aj v minulosti, hoci ich vplyv na chod železnice bol zanedbateľný.

**AUTORI: Denis Dymo, Daša Krčová, SNÍMKA: unsplash.com**

**BRATISLAVA** – Vedeli ste, že aj v minulosti sa museli dodržiavať isté hygienické opatrenia? Železničiar sa s vírusmi a baktériami pasovali statočne. Pamätne knihy železničných staníc obsahujú písomné zápisy dokumentujúce významné udalosti na železnici. Uvádza-me vám presné a autentické výpisy z pamätných kníh.

### BRATISLAVA, HL. STANICA, 1962

„Chrápková epidémia, ktorá zachvátila celé územie ČSSR koncom mesiaca januára a začiatkom februára pohybovala sa smerom od západu na východ. Postihla v značnej miere i zamestnancov našej stanice. Kulminačný bod dosiahla dňa 4. februára, kedy bolo až 72 zamestnancov nemocných a práceneschopných. Po tomto dni stav práceneschopných z titulu chrípky rapídne klesal. V týchto dňoch počas výkonu služby u vlaku R9 zomrela sprievodkyňa. Keďže medzi zamestnancami sa rozniesol chýr, že menovaná podľahla chrípke, bola prevedená súdnym lekárstvom pitva. Pri tejto bolo zistené, že príčinou smrti bola mozgová mŕtvica.“

### TREBIŠOV, 1970

„Neočakávane bola situácia ešte viac sťažená vyskytnutou cholerou nákazlivou chorobou v okrese Trebišov a Michalovce, čo malo za následok uzavretie – karanténovanie určitých oblastí v menovaných okresoch do ktorých padli aj viaceré žel. stanice, čím vznikli ťažkosti pri doručovaní zásielok. Táto nežiaduca situácia trvala skoro 1 mesiac. Malo to vplyv aj u zamestnancov cezpoľných, ktorí pred uzavretím boli doma a nemohli sa dostať na svoje pracoviská. Na jednej strane bol nedostatok zamestnancov a na strane druhej bolo treba tých, ktorí nemohli sa k svojim jednotkám pre karanténu dostať umiestniť na staniciach, ktoré boli mimo karanténnych oblastí.“

### BÁNOVCE NAD ONDAVOU, 1970

„Dňa 22. októbra o 4.00 hod. bola vyhlásená v Budkovciach karanténa. Vlaky cez túto stanicu iba prechádzali. Karanténa bola vyhlásená v dôsled-

ku zistenia, že sa v Elektrárni Vojany a v osade Budkovce-les vyskytlo podozrenie z ochorenia na cholery. Dňa 22. októbra 1970 o 16. hodine bola vyhlásená karanténa aj vo Veľkých Kapušanoch a v Elektrárni vo Vojanoch. Osobná doprava išla v tom čase iba po Vojany tam sa súpravy osobných vlakov otáčali naspäť. Dňa 23. októbra bola osobná doprava na trati Bánovce nad Ondavou – Veľké Kapušany zastavená. Dňa 24. októbra aj stanica Bánovce bola vyhlásená v karanténe, osobné vlaky v Stanici Bánovce prechodili, nákladné vlaky v stanici manipulovali, ale vlakové čaty museli po skončení prác dodržiavať prísne hygienické opatrenia. Dňa 31. októbra bolo prevedené očkovanie všetkých zamestnancov proti cholere. Všetky vydané karanténne opatrenia boli zrušené dňa 12. novembra 1970. Počas karantény boli zvlášť uzavreté obce Bracovce a Falkušovce, autobusy nechodili, zamestnanci z tohto smeru sa stravovali a bývali na pracovisku včítane náčelníka stanice. Počas karantény však nikto z blízkeho okolia neochorel na cholery.“

### JABLONICA, 1972

„Ku koncu roku 1972 a to decembri započala sa šíriť po okolí od Nových Zámok až do Trnavského okresu a aj do okresu nášho Senického nákazlivá choroba slintavka a kulhavka na dobytok. Z tohto dôvodu bola uzavretá obec Boleráz, kde nám ostali zamestnanci doma, ktorí nemohli prísť do práce počas karantény. Toto opatrenie bolo urobené aj v obci Prievaly.“

### HURBANOVO, 1973

„Začiatkom roku 1973 vypukla v okresoch Nové Zámky a Komárno epidémia slintačky. V tejto súvislosti boli urobené rôzne opatrenia na zabránenie šírenia nákazy. Na žel. stanici Hurbanovo boli urobené pred čakárňou a vchodmi na nástupište rohože, v ktorých bol dezinfekčný materiál a takto sa dezinfikovala obuv cestujúcej verejnosti. Taktiež bol vyhlásený zákaz zhromažďovania a nekonali sa žiadne porady, schôdze a pod. akcie. Z tohto titulu odpadli tiež oslavy 1. mája.“

## KORIDOROVÝ ÚSEK Z VELIMI DO POŘÍČAN ČAKÁ REKONŠTRUKCIA

Správa železnic vybrala zhotoviteľa rekonštrukcie traťového úseku z Velimi do Poříčan, ktorý patrí medzi najfrekventovanejšie na českej železnici. Stavba bude spolufinancovaná z programu CEF Blending, ktorý je kombináciou finančných prostriedkov z Nástroja pre prepojenie Európy (CEF) a úveru od Európskej investičnej banky (EIB). Stavbu s celkovými investičnými nákladmi 3,83 miliardy českých korún zrealizuje združenie SWIETELSKY Rail CZ + Subterra.

### AUTOR: SŽ

**PRAHA** – „Ide o vôbec prvú stavbu financovanú z nového programu CEF Blending. Ten je zameraný predovšetkým na už skôr modernizované časti koridorov. Konkrétne v tomto prípade prejdú prestavbou medzistaničné úseky Velim – Pečky a Pečky – Poříčany a stanice Velim a Poříčany. Stanica Pečky bude rekonštruovaná v rámci samostatnej akcie, ktorú už pripravujeme,“ uviedol generálny riaditeľ Správy železnic Jiří Svoboda. Prvé výluky v súvislosti so stavbou začnú tento rok v júni a celá stavba potrvá do konca roku 2022.

Rekonštruovaný úsek začína v železničnej stanici Poříčany, kde bola prednedávnom dokončená modernizácia všetkých nástupišť spojená s vybudovaním bezbariérového prístupu a predĺžením podchodu pod celým koľajiskom. Momentálne na to nadviaže rekonštrukcia staničných koľají a taktiež viac než dvadsiatich výhybiek. Súčasťou prác na železničnom spodku bude potom obnova odvodnenia.

Medzi Velimí a Pečkami, respektíve medzi Pečkami a Poříčanmi je navrhnutá celková prestavba železničného spodku a zvršku. V rámci stavby budú novovybudované odbočky v Cerheniciach a Tatciach, ktoré budú tvoriť konzolové dosky s normovou výškou 550 mm nad temenom koľajnice a bezbariérovým prí-

stupom. Železničné stanice Velim a obidve zastávky získajú nový informačný systém a moderný mobiliár.

V uvedenom úseku sa zrekonštruje päť železničných mostov, súčasne dôjde ku zrušeniu nevyužívaného železničného prejazdu v Dobřichově. Zároveň príde k rozšíreniu protihlukových opatrení. Kompletnou výmenou prejde aj trakčné vedenie vrátane všetkých súčastí. Zlepší sa tak technický stav ohrevu výhybiek, rozvodov nízkeho napätia a osvetlenia.

Súčasťou projektu je tiež obnova a rozšírenie funkcionality staničného zabezpečovacieho zariadenia vo Velimi a v Pečkách. V Poříčanoch sa vybuduje úplne nové staničné zabezpečovacie zariadenie. V traťových úsekoch sa bude inštalovať nový centralizovaný elektronický automatický blok a v dôsledku toho príde k potrebnej úprave softvéru.

Celkové investičné náklady stavby budú 3,83 miliardy českých korún bez DPH. Projekt bude v rámci nástroja CEF Blending spolufinancovaný Európskou úniou do výšky 20 % oprávnených nákladov na realizáciu a financovaný z úveru EIB až do výšky 50 % celkových investičných nákladov. Národné financovanie zaisťujú Státní fond dopravní infrastruktury.

## ZAČALA SA MODERNIZÁCIA STANICE PROSENICE

Správa železnic začala modernizáciu železničnej stanice Prosenice, ležiacej na dvojkolejnej elektrifikovanej trati Bohumín – Přerov. Práce zhruba za 181,8 miliónov korún bez DPH realizuje združenie firiem Swietelsky Rail CZ a AŽD Praha počas nepretržitej výluky, ktorá začala 1. apríla a potrvá do 12. mája. Súčasťou modernizácie je unikátna pokládka nových výhybiek.

### AUTOR: SŽ

**PRAHA** – „Modernizácia stanice je ozvláštnená inštaláciou výhybiek ojedinelého tvaru, ktoré umožnia vyššiu rýchlosť vlaku pri jazde do odbočky,“ uviedol generálny riaditeľ Správy železnic Jiří Svoboda. „Tieto výhybky sa na českej železnici použijú prvýkrát. Pôjde teda o unikátnu montáž,“ vysvetľuje Ljuban Kovačević, koordinátor stavieb Swietelsky Rail CZ. Montáž je

naplánovaná na 20. až 23. apríla. Výhybky budú súčasťou novej koľajovej spojky, ktorá sa zo súčasných 157 metrov predĺži na 307 a umožní zvýšenie rýchlosti vlaku pri jazde do odbočky zo 100 až na 160 km/h.

Celá stavba s názvom „Zvýšenie rýchlosti v ŽST Prosenice“ bude dokončená v marci budúceho roka.



## BLAHOŽELÁME

V mesiaci marec oslávil náš kolega, výpravca v nesamostatnej ŽST Medzibrodie nad Oravou **Juraj Záhora**, významné životné jubileum 60 rokov. Pri tejto jubilejnej príležitosti prajeme oslávencovi pevné zdravie, veľa šťastia a spokojnosti v osobnom a aj pracovnom živote. **Kolektív zamestnancov NŽST Medzibrodie nad Oravou a vedenie ŽST Kraľovany**

V mesiaci apríl 2020 sa dožívajú významného životného jubilea 60 rokov referentka krízového riadenia a ochrany ŽST Kúty **Emília Blanáriková** dňa 17. apríla 2020 (v službách ŽSR od 1.8.1979) a dozorca výhybiek v pridelenej ŽST Holíč nad Moravou **Vaculka Ján** dňa 26. apríla 2020 (v službách ŽSR od 14.7.1984). Dňa 29. apríla 2020 sa dožíva životného jubilea 50 rokov dozorkyňa výhybiek v pridelenej NŽST Veľké Leváre **Rigáňová Jozefína** (v službách ŽSR od 1.9.2016). Za **vedenie stanice Kúty** srdečne blahoželáme a prajeme všetkým trom jubilantom veľa zdravia, pohody a spokojnosti do ďalších dní.

Krásne životné jubileum 60 rokov oslávil dňa 13. februára 2020 náš kamarát a kolega **Ján Gomboš**. Tým najkrajším pozdravom, čo na srdci máme, tou najmilšou spomienkou svojej priane začíname a k narodeninám prajeme to, čo je najdrahšie – zdravie, to, čo človek hľadá – šťastie a to, čo človek pri troche porozumenia nájde – lásku. Pri príležitosti významného životného jubilea ti prajeme veľa osobných a pracovných úspechov, životného optimizmu a elánu. **Kolektív zamestnancov SMSÚ ŽST TO Michalany-Kuzmice**

Krásne životné jubileum oslávila dňa 23. marca 2020 naša kolegyňa z NŽST Vrábľa **Majka Šulíková**. Milá Majka, tým najkrajším pozdravom, čo na srdci máme, tou najmilšou spomienkou svojej priane začíname. Prajeme ti s potešením do ďalšieho tvojho života to, čo naše srdcia cítia: zdravie, šťastie, lásky veľa, dosiahnutie svojho cieľa. Hlavné veľa úprimnej lásky, ktorá vždy príjemne na srdci zohreje, pevné zdravie pre teba a všetkých tvojich blízkych, život plný splnených snov a každý deň úsmev žiariaci na tvári. Všetko najlepšie ti želá **kolektív zamestnancov ŽST Zlaté Moravce a pridelených dopravní**.

Krásne životné jubileum 50 rokov oslávia v apríli naše kolegyně **Katarína Račeková**, výpravkyňa z NS Jelšovce a **Renata Prekopová**, hradlárika z Mlynáreiec. Ako ruža pekne kvitne, tak nech kvitne život tvoj, nech ti šťastie s láskou svieti, nech ti žičí osud tvoj. Pevné zdravie, veľa lásky, spokojnosť a pohodu, šťastný život bez starostí a vždy dobrú náladu. Všetko najlepšie, veľa zdravia želá **vedenie a kolektív zamestnancov ŽST Nitra**.

Významné životné jubilea oslávil v mesiaci apríl naši kolegovia v ŽST Žilina-Teplička a týmto im chceme popriať veľa šťastia zdravia a lásky v ďalšom živote, a to tranzitérke **Irene Tvrdej**, výpravcovi **Štefanovi Jančovičovi**, posunovačom **Vladimírovi Vaňochovi** a **Jozefovi Širovi**. V mene celého kolektívu im to praje **vedenie ŽST Žilina-Teplička a kolektív zamestnancov**.

Významné životné jubileum 60 rokov oslávil 19. apríla 2020 náš kolega prevádzkový dispečer OR Žilina **Miroslav Hodulík**. Pri tejto príležitosti mu všetko dobré chceme priať, zdravie, šťastie a lásku zaželať. Iskru v oku, pevný krok, nech má každý ďalší rok. Len od smiechu krásny mať, dobrým vínkom na 60-tku pripíjať. **Želá vedenie a kolegovia SRD Žilina**.

Dňa 22. apríla 2020 sa náš kolega, prevádzkový dispečer na oddelení riadenia dopravy OR Košice, **Ladislav Mašlej** dožil krásneho životného jubilea 50 rokov, a preto by sme mu chceli zablahoželať. **Všetko najlepšie mu praje kolektív oddelenia riadenia dopravy**.

Významné životné jubileum, 60 rokov oslávil 25. apríla 2020 dlhoročný železničiar a náš kolega, zamestnanec ŽST Haniska pri Košiciach **Serafín Banboš**. Pri tejto príležitosti mu srdečne gratulujeme a spoločne sa zamýšľame: Čože je to šesťdesiatka, aká je to výšina? Z nej sa len kus kraja vidí, výstup iba začína. Na smútok a na únavu nie je vážna príčina. Naber v duchu a zdvihni hlavu, to starobu zaklíma! Veľa osobných a pracovných úspechov, spokojnosť doma aj na pracovisku a veľa optimizmu do ďalších rokov života želajú **vedenie ŽST Haniska pri Košiciach a kolegovia**.

## POĎAKOVANIE

Od 1. apríla si užíva zaslužený dôchodok náš kolega, návestný majster zo ŽST Slavcov **Ladislav Schönmottl**, ktorý pracoval na železnici zasvätil 45 rokov svojho života. Milý Lacko, aj touto cestou ti ďakujeme za tvoju svedomitú a obetavú prácu a do ďalších rokov prajeme najmä pevné zdravie a veľa šťastných a pekných dní plných rodinnej pohody. **Kolektív spolupracovníkov SMSÚ OZT ZT Košice-Juh**



## SPOMÍNAME

Dňa 28. apríla už uplynulo 10 rokov, čo nás vo veku 62 rokov navždy opustil **Marián Školník**. Celý svoj život zasvätil práci na železnici, kde pracoval 33 rokov a ktorej história sa stala aj jeho koníčkom. Kto ostáva v našich srdciach, ten je s nami stále. Kto ste ho poznali, venujte mu, prosím, tichú spomienku. **Smútiaca rodina**



Dňa 8. apríla sme si pripomenuli smutné druhé výročie úmrtia nášho kolegu, prednostu ŽST Úľany nad Žitavou **Vladimíra Červenáka**, ktorý nás opustil vo veku 58 rokov. Srdce ubolené prestalo biť, nebolo lieku, aby mohlo ďalej žiť. Už ja neprebudí slnko, ani krásny deň, na cintoríne spí svoj večný sen. Odišiel si tiško, niet ťa medzi nami, v našich srdciach žiješ spomienkami. S úctou spomína a za tichú spomienku ťa ďakuje **kolektív zamestnancov ŽST Zlaté Moravce a pridelených dopravní**.



Zhasli oči, ktoré nám boli tak drahé, dotkli zlaté srdce, ktoré sme mali tak radi, stuhli ruky, ktoré pre nás tak pilne pracovali. S hlbokým smútkom oznamujeme všetkým kolegom a známym, že nás dňa 10. apríla 2020 nečakane opustil vo veku 58 rokov náš dlhoročný spolupracovník a dobrý kamarát **Ján Krnáč**, ktorý dlhé roky pracoval ako signalista v NŽST Zvolen nákladná stanica. Česť jeho pamiatke. **Spolupracovníci a vedenie ŽST Zvolen**



Dňa 17. apríla uplynulo už 5 rokov, čo nás navždy opustil náš milovaný **Ladislav Lipták**. Kto ste ho poznali, venujte mu tichú spomienku.



Vaše príspevky do májovej spoločenskej rubriky môžete posilať na adresu [zsemafor@zsr.sk](mailto:zsemafor@zsr.sk) do 18. mája 2020.

# PROLONGÁCIA PREUKAZOV SA PRE KORONAVÍRUS OPĎ PREDLŽUJE

**BRATISLAVA** – Ak ste držiteľom železničného preukazu a nestihli ste si ho prolongovať do konca marca či apríla, môžete ho aj naďalej využívať. Platnosť železničných preukazov bola kvôli koronavírusu predĺžená do konca mája 2020. „Platnosť železničných preukazov je predĺžená do 31. mája 2020, t. j. aj preukazov, ktoré si ich držiteľia nestihnú z akéhokoľvek dôvodu prolongovať do 30. apríla,“ vysvetlila riaditeľka odboru ľudských zdrojov Železničnej

spoločnosti Slovensko Andrea Trégerová. Hoci bude mať váš preukaz platnosť do 31. marca 2020, aj naďalej ho môžete používať na cestovanie vo vlakoch osobnej prepravy aj počas mesiaca máj. Preukaz vám bude uznaný ako platný cestovný doklad. Avšak za účelom minimalizovania rizika šírenia koronavírusu ostáva aj naďalej v platnosti nariadenie, na základe ktorého sa pozastavuje osobné vybavovanie železničných preukazov. (red)



### Šéfredaktorka

Lucia Lizáková  
T: 920/7801,  
E: [lizakova.lucia@zsr.sk](mailto:lizakova.lucia@zsr.sk)

### Interný časopis Železničný Semafor

Vydáva GR ŽSR, Odbor komunikácie a marketingu, riaditeľ: Michal Lukáč  
Adresa redakcie: Bratislava, 813 61, Klemensova 8, e-mail: [zsemafor@zsr.sk](mailto:zsemafor@zsr.sk), [www.zsr.sk](http://www.zsr.sk)

### Redakcia

Michal Lukáč - [lukac.michal@zsr.sk](mailto:lukac.michal@zsr.sk)  
Denis Dymo - [dymo.denis@zsr.sk](mailto:dymo.denis@zsr.sk)

### Layout & grafická úprava

Ondrej Mlynka - [mlynka.ondrej@zsr.sk](mailto:mlynka.ondrej@zsr.sk)  
Dávid Bozsaky - [bozsaky.david@zsr.sk](mailto:bozsaky.david@zsr.sk)  
Alexander Turanský - [turansky.alexander@zsr.sk](mailto:turansky.alexander@zsr.sk)

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



## PIATOK TRINÁSTEHO SKONČIL PRE CESTUJÚCU ŠŤASTNE

Bol piatok 13. marca, krátko pred štvrtou hodinou popoludní. Výpravca Emil Bečka slúžil v železničnej stanici Ružomberok svoju dennú službu, keď pri výprave vlaku zbadal na peróne pri odchádzajúcom vlaku sedieť cestujúcu, ktorá sa nedokázala postaviť.

AUTOR: (red), SNÍMKA: Lucia Lizáková

**RUŽOMBEROK** – Vlak prišiel do stanice, zastavil, cestujúci vystúpili aj nastúpili a vlak sa chystal na odchod. „Cestujúca vystupovala z vožňa v úrovni dopravnej kancelárie v mieste prechodu,“ priblížil prednosta ŽST Ružomberok Marián Slovík. V ružomerskej železničnej stanici je na tomto mieste nástupištná hrana znížená a práve pri vystupovaní v tomto bode si cestujúca zlomila umelý kolenný kĺb a nedokázala sa postaviť. Me-

dzitým však vlaková čata začala s výpravou vlaku a zranenú cestujúcu si nevšimla. Na túto udalosť pohotovo zareagovali nielen cestujúci, ktorí zatiahli záchrannú brzdu, ale aj výpravca Emil Bečka, ktorý utekal cestujúcej pomôcť, keďže nebola schopná pohybu. S cestujúcou výpravcovi pomohol aj cestujúci, ktorý bol zhodou okolností študent medicíny. Ženu posadili na stoličku a počkali s ňou na príchod rýchlej záchrannej služby.

## ZAMESTNANCI ŽT OPĀŤ POMÁHALI

Zamestnanci Železničných telekomunikácií sa rozhodli opäť spríjemniť deťom a mládeži zo zariadenia sociálnych služieb ROSA ich nepriaznivú sociálnu situáciu. Finančnú čiastku z tomboly sa rozhodli venovať na dobrú vec.

AUTOR: (red), SNÍMKY: archív ŽT

**BRATISLAVA** – V rámci akcie Regenerácia pracovnej sily sa zamestnanci ŽT rozhodli prostredníctvom tomboly vyzbierať finančnú čiastku a prispieť ňou na dobrú vec. Spoločne sa im podarilo vyzbierať čiastku 555 eur, ktorú v mene zamestnancov odovzdal riaditeľ ŽT Petr Pavella. Riaditeľ zariadenia ROSA Pavol Orlovský im za pekné gesto z vďaky odovzdal originálny, deťmi maľovaný obraz. Veríme, že deťom finančné prostriedky pomô-

žu a ďakujeme všetkým zamestnancom, ktorí sa k tejto ušľachtilej myšlienke pripojili.

Zariadenie sociálnych služieb ROSA sa stará o deti a mládež s mentálnym a telesným postihnutím vo veku od 6 do 35 rokov. Celá komplexná starostlivosť o deti zahŕňa vzdelávanie, lekársku starostlivosť, rehabilitáciu, sociálne a právne poradenstvo, ubytovacie služby a stravovanie.



# ŽELEZNIČNÉ STANICE SI PORADILI SO SPRÍSŔNENÝMI OPATRENÍAMI

V čase zvýšených preventívnych opatrení pre zníženie rizika nákazy novým koronavírusom, všetky železničné stanice museli pristúpiť k obmedzenému režimu prevádzky. O tom, ako si s novou situáciou poradili jednotlivé železničné stanice, sa dozviete v našej ankete.

AUTOR: Denis Dymo

**BRATISLAVA** – Podľa slov zamestnancov sa jednotlivé železničné stanice sprísneným preventívnym opatreniam a iným obmedzeniam prispôsobili a zaviedli ich bez väčších problémov. Chvália aj disciplinovanosť veľkej väčšiny cestujúcich, ktorí si uvedomujú vážnosť situácie a mieru zodpovednosti voči ostatným cestujúcim ako aj voči zamestnancom ŽSR.

## ŽST BRATISLAVA-PETRŽALKA JOZEF ŠNOBL – DOPRAVNÝ NÁMESTNÍK

### Ako sa vaša železničná stanica adaptovala na zavedené opatrenia pre koronavírus?

V celku môžem povedať, že bez väčších problémov. Pre nás, ako pohraničnú stanicu, nariadenie vlády znamenalo zastavenie osobnej dopravy. Ako manažér železničnej infraštruktúry zabezpečujeme ďalej železničnú prevádzku bez podstatných obmedzení.

### Zaviedli ste na vašej stanici nejaké opatrenia navyše, okrem odporúčaných?

Áno, zaviedli, dopravné kancelárie sú uzamknuté. Výpravca povolí vstup do dopravnej kancelárie len potrebným osobám. Reagovali sme tak na problém nakazeného občana Petržalky, ktorý utiekol z karantény a ohrozoval priestory stanice. Taktiež Petržalka je špecifická a podchod z Kopčianskej na Panónsku ulicu je z časti v správe mesta a z časti v správe ŽSR. Po komunikácii s mestskou časťou tento podchod uzatvárame. Tým sa snažíme zabrániť neprispôsobivým osobám využívať priestory stanice, pretože nerešpektujú nariadenia a ohrozujú ostatných.

## ŽST LUČENEC JÁN KARÁSEK – DOZORCA PREVÁDZKY

### Ako sa vaša železničná stanica adaptovala na zavedené opatrenia pre koronavírus?

V ŽST Lučenec sme pristúpili k zavedeniu a udržiavaniu opatrení pre koronavírus v rámci možností s rozumom a čo najzodpovednejšie. Na pridelené pracoviská sme prerozdělili a rozoslali ochranné pomôcky (rúška, rukavice, dezinfekčné prostriedky), ktoré sme obdržali z OR Zvolen. So zvýšenou periodicitou prebieha dezinfekcia povrchov (podlahy, kľučky zdieľaných priesto-

rov). Priestory pre cestujúcu verejnosť boli označené piktogramami a oznamami, ktoré upozorňujú na nutnosť používania rúšok v týchto priestoroch, ako i pri vstupe do vlaku. Výzvy boli zaradené aj do pravidelných hlásení staničného rozhlasu, resp. informácia neustále prebieha na monitoroch systému HAVIS.

### Dodržiavajú cestujúci zavedené opatrenia a nosia ochranné rúška?

Cestujúci sú mimoriadne disciplinovaní. Faktom je, že už letmý pohľad na výstup a nástup cestujúcich na ktorýkoľvek vlak napovedá, že cestuje len ten, kto musí kvôli práci a lekárovi. Každý má rúško a je zrejmy istý odstup, ktorý si ľudia od seba udržiavajú už prirodzene, v snahe chrániť seba a svojich blízkych. My veríme, že hrôzostrašné scenáre toho, čo sledujeme dennodenne v médiách z ostatných krajín, sa u nás nenaplnia a my sa čo najskôr budeme môcť vrátiť k „slobodnému“ životu bez rizík a obmedzení v osobnom živote a v konečnom dôsledku i v železničnej prevádzke.

## ŽST NITRA MICHAL GREŽO – DOPRAVNÝ NÁMESTNÍK

### Ako sa vaša železničná stanica adaptovala na zavedené opatrenia pre koronavírus?

Tak, ako iné ŽST, aj tá naša bola postavená pred novú výzvu. Museli sme sa popasovať s opatreniami, s ktorými doposiaľ nemal nikto z nás skúsenosti. Tak, ako zvyšok Slovenska, aj my sme sa jednoducho museli prispôbiť a opatrenia čo najrýchlejšie zaviesť do praxe. Dovolím si tvrdiť, že naši zamestnanci sa tejto novej výzve postavili čelom a veľmi dobre.

### Pracuje vás menej/viac počas zmeny oproti bežným dňom? Upravila sa nejaká vaša dochádzka?

V zmysle opatrenia, ktoré bolo vydané k situácii ohľadom koronavírusu, dochádzka v obvode ŽST Nitra musela byť prispôbená tak, aby sa nenarušila bezpečnosť a plynulosť železničnej prevádzky. Výnimkou neboli ani vedúci zamestnanci ŽST Nitra, ktorých dochádzka, tak ako aj moja, musela byť upravená. Cieľom bolo zabezpečiť minimum zamestnancov v práci tak, aby v prípade výskytu ochorenia mohli byť zamestnanci zastupiteľní.

# BUĎME ZODPOVEDNÍ NIELEN PRVÝ MESIAC!



Často si umývajte ruky mydlom a teplou vodou, najmenej po dobu 20 sekúnd. Ak nemáte k dispozícii mydlo a vodu, použite dezinfekčný prostriedok na ruky na báze alkoholu.



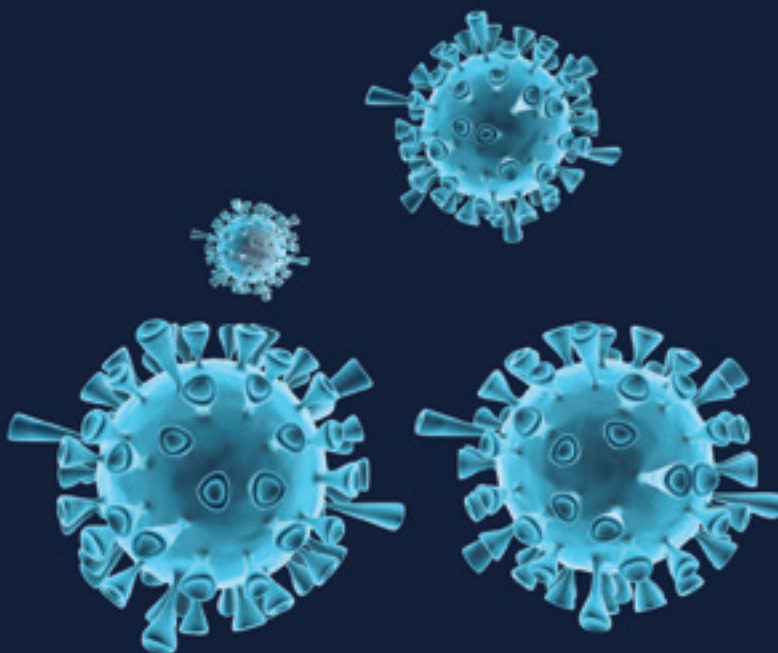
Nedotýkajte sa očí, nosa a úst neumytými rukami. Zakrývajte si nos a ústa pri kašľaní a kýchaní jednorazovou papierovou vreckovkou a následne ju zahod'te do koša.



Vyhýbajte sa blízkeho kontaktu s ľuďmi, ktorí javia príznaky nádchy alebo chrípky. Dodržujte vzdialenosť najmenej jeden meter medzi vami a kýmkoľvek, kto kašle alebo kýcha.



Nosenie ochranného rúška a respirátora má význam u chorej osoby s respiračným ochorením, ale aj u zdravej osoby, ktorá sa zdržuje v blízkosti človeka s respiračným ochorením.



MANAŽÉR  
ŽELEZNIČNEJ  
INFRAŠTRUKTÚRY