

ŽELEZNIČNÝ

Semafor

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNIC SLOVENSKEJ REPUBLIKY

MAREC 2021



MANAŽÉR
ŽELEZNIČNEJ
INFRAŠTRUKTÚRY



RESPIRÁTOR – Odstup – RUKY A VETRANIE

V súvislosti s pandemiou zasadá Krízový štáb s prestávkami celý jeden rok. Na svojich zasadnutiach rieši zásadné otázky za účelom zabezpečenia bezpečnosti prevádzky a reflektuje vyhlásenia a uznesenia Vlády SR.

AUTOR: Ria Feik Achbergerová

BRATISLAVA – Neustále platí povinnosť pre všetkých zamestnancov, vrátane zamestnancov, ktorí nemajú povinnosť evidovania sa cez vstupné turnikety, preukazovať sa pracovníkom na vrátnici platným certifikátom o negatívnom teste, ktorý sa riadi COVID automatom. Od 15. marca pribudla povinnosť nosenia minimálne respirátorov FFP2 vo vnútorných priestoroch, ktoré nahradia doterajšie nosenie rúšok. Skratka R-O-R (rúško – odstup – ruky) sa zmenila a rozšírila na respirátor – odstup – ruky – vetranie, ktoré nám pomaly dovoľuje aj čoraz jarnejšie počasie.



Milí kolegovia, železničiar,

čas neuveriteľne letí a ja sa vám prihovám už z marcového vydania. V aktuálnom čísle sa venujeme téme bezpečnosti. Odbor bezpečnosti a inšpekcie vydáva každý rok Správu o stave bezpečnosti a najzaujímavejšie čísla a štatistiky z nej nájdete aj v tohtomesačnom Semafore. Keďže už rok žijeme dobu, ktorá je pre každého náročná, rozhodli sme sa v rámci témy bezpečnosť osloviť aj psychológa

Krízový štáb sa počas rokovaní uzniesol na potrebe verejného obstarávania na respirátory pre typové pozície zamestnancov, ktoré zabezpečuje Centrum logistiky a obstarávania. V minulom čísle som vás informovala o snahe vedenia ŽSR o zaradenie typových pozícií do tzv. kritickej infraštruktúry, ktoré by umožnilo prednostnú vakcináciu vybraných zamestnancov ŽSR. Na základe oznámenia z MDV SR je pozastavený systém prednostného očkovania zamestnancov pracujúcich v kritickej infraštruktúre ŽSR. Pri registrácii treba postupovať štandardným spôsobom, ak spĺňate podmienky pre vakcináciu. Každým zasadnutím Krízového štábu sledujeme mierny pokles pozitívnych prípadov a zamestnancov ŽSR v karanténe. Dúfam, že tento trend bude pokračovať a čoskoro vám budem môcť sprostredkovať aj príjemnejšie informácie.

Mareka Madra z internetovej poradne IPčko. Rozprávali sme sa nielen o téme bezpečnosti, ale aj o samovraždách, ktoré sú v železničnej infraštruktúre časté a majú vždy fatálne následky, ale aj o nálepkovej kampani, ktorú v auguste minulého roka spustili s podporou ŽSR ako formu prevencie. Ak vás téma zaujíma, viac sa dočítate na stranách 12 a 13. Už tradične vám prinášame aj aktualitu z Odboru ľudských zdrojov k aktuálnej téme očkovania, ale aj k zmenám v stravovaní.

Prajem vám príjemné čítanie.

Lucia Lizáková
Šéfredaktorka

PERSONÁLNE ZMENY

Generálny riaditeľ ŽSR Miloslav Havrila:

- 28. 2. 2021 odvolal z funkcie riaditeľa Odboru železničných tratí a stavieb GR ŽSR Alexandra Čaplú,
- 1. 3. 2021 vymenoval do funkcie riaditeľa Odboru železničných tratí a stavieb GR ŽSR Jána Uhnaveho.
- 14. 3. 2021 odvolal z funkcie riaditeľa Odboru dopravy GR ŽSR Petra Šulka,
- 15. 3. 2021 vymenoval do funkcie riaditeľa Odboru dopravy GR ŽSR Ivana Wlachovského.

NA OBÁLKE Zhlavie ŽST Dobšinská Ľadová Jaskyňa. **TITULNÁ SNÍMKA** Samuel Maruškin

PROLONGÁCIA PREUKAZOV V APRÍLI KONČÍ

Prolongovať železničné preukazy „režinky“ môžete v ktorejkoľvek pokladnici KVC na železničnej stanici do 30. apríla 2021. Novinkou je, že si pred prolongáciou musíte vytvoriť zákaznícke konto ZSSK ID.

AUTOR: (red)

BRATISLAVA – Vytvoriť si zákaznícke konto ZSSK ID zvládne každý. Do konta 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, stále zostáva možnosť vytvoriť si ho s pomocou osobnej pokladničky priamo v pokladnici počas prolongácie.

Vďaka ZSSK ID budete môcť využívať výhody, aké majú registrovaní cestujúci vo vlakoch ZSSK. Výhodami je napríklad 5 % bonus pri vklade kreditu, archív zakúpených cestovných dokladov, rýchly online nákup bez zadávania osobných

údajov, pripisovanie storna poplatku (ako bonus) pri vrátení dokladu. Všetky výhody zákazníckeho konta 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.

STALO SA ...

- V úseku Kvetoslavov – Nové Košariská došlo 23. februára k zrážke s motorovým vozidlom bez zranenia účastníkov a bez škody na železničnej infraštruktúre.
- 26. februára bol výpravcom nahlásený požiar trávnatého porastu blízko koľaje v obci Švedlár. Požiar uhasil privolaný Hasičský a záchranný zbor Gelnica.
- Železničnú infraštruktúru stále trápia aj vandali. Rušňovodič osobného vlaku ohlásil 6. marca vo výh. Svätý Jur pokladané dlažbové kocky na 2. koľaji.
- Pri nastupovaní do vlaku spadol 7. marca v stanici Poprad-Tatry cestujúci medzi nástupište a vozeň. Zamestnancami bola privolaná RZP, ktorá cestujúceho ošetrila a odviezla do nemocnice na ďalšie vyšetrenie.
- 11. marca ohlásila cestujúca v čakárni pre cestujúcich občanov bez domova, ktorí v železničnej stanici robili neporiadok. Výpravcom bola privolaná aj policajná hliadka.
- Železničnú infraštruktúru potrápila v poslednom mesiaci aj lesná zver. V úseku Chrenovec – Handlová zrazil osobný vlak v km 14,400 jeleňa bez viditeľného poškodenia rušňa. V piatok 5 marca v úseku Zvolen os. st. – Sliach kúpele zrazil osobný vlak diviaka a na rušni ostal ohnutý pluh. V ten istý deň v úseku Stará Ľubovňa – Podolíneec zrazil v km 23,100 osobný vlak aj dve srny, taktiež ostal po zrážke na rušni ohnutý pluh. Všetky incidenty boli ohlásené Policajnému zboru Slovenskej republiky.

NEHODY, INCIDENTY AJ PORUCHY

MAJÚ KLESAJÚCI TREND

V roku 2020 bolo zaevidovaných spolu 447 sledovaných udalostí, z ktorých bolo 286 nehôd (80 vážnych nehôd, 98 menších nehôd, 108 incidentov), 118 prevádzkových porúch a 43 ostatných udalostí. Vyplýva to zo Správy o stave bezpečnosti železničnej dopravy, bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci, ochrany pred požiarmi a ochrany životného prostredia na sieti ŽSR za rok 2020, ktorú každoročne predkladá Odbor bezpečnosti a inšpekcie (O440).

AUTORI: Denis Dymo, Odbor bezpečnosti a inšpekcie

BRATISLAVA – Z celkovej predbežnej vzniknutej škody vyčíslenej vo výške 5 219 512 eur pri týchto udalostiach dosiahla škoda na zariadeniach ŽSR výšku 2 388 994 eur. Z tabuľky vyplýva, že z celkového počtu vážnych nehôd za posledných šesť rokov vznikla len jedna nehoda zo zavinenia ŽSR, a to práve v roku 2020. Dňa 8. januára 2020 v ŽST Nové Zámky došlo k vážnej nehode kategórie A5 „Zranenie osoby spôsobené pohybom koľajového vozidla“. Smrteľné zranenie utrpel zamestnanec ŽSR, OR Trnava, SMSÚ ŽTS TO Nové Zámky, v typovej pozícii traťmajster, ktorého zrazil prechádzajúci vlak.

Najviac vážnych nehôd (30) aj menších (28) bolo evidovaných v Oblastnom riaditeľstve Trnava. Najmenej vážnych nehôd (9) sa vyskytlo v Oblastnom riaditeľstve Zvolen a najmenej menších nehôd (17) v Oblastnom riaditeľstve Žilina. Až 93 % vážnych nehôd zavinili cudzie osoby, pri menších nehodách registrujeme až 30 % nehôd spôsobených cestnými vozidlami, 25 % zo strany cudzích osôb, 23 % zo strany dopravcu, 13 % je zavinením ŽSR, 7 % z dôvodu neodvrátiteľnej udalosti a 2 % zo strany cestujúcich.

V kategórii „zrážka vlaku“ bolo zaznamenaných 19 menších nehôd (nárast o 5 nehôd oproti roku 2019) a žiadna vážna nehoda. V kategórii A3 resp. B3 „Nehoda na priecestí“ bolo zaznamenaných celkom 36 nehôd. V porovnaní s predchádzajúcim obdobím je to pokles o 5 nehôd. Zodpovednosť za vznik týchto nehôd bola vo všetkých prípadoch pripísaná užívateľom železničných priecestí (vodičom cestných vozidiel, cyklistom alebo chodcom). Na pasívnych priecestiach sme zaevidovali 15 nehôd, na aktívne zabezpečených priecestiach spolu 21 nehôd. Pri nehodách na priecestiach bolo usmrtených 8 osôb (o 1 osobu menej ako v predchádzajúcom období). Priaznivejší vývoj nehodovosti na priecestiach bol však ovplyvnený odčlenením „Ostatných udalostí“ kategórie OU 3, kde bolo zaznamenaných 5 prípadov.

ŽSR zaznamenali oproti predchádzajúcej roku aj pokles samovrážd. V roku 2020 bolo zaevidovaných 73 smrteľných zranení, z toho 54 samovrážd. V roku 2019 bolo zaregistrovaných 57 samovrážd.

2 388 994 €
[výška škody na zariadeniach ŽSR v roku 2020]

2015 — 2020

[porovnanie počtu nehôd]

	VÁŽNE NEHODY	MENŠIE NEHODY	INCIDENTY	OSTATNÉ UDALOSTI
	SPOLU/ŽSR	SPOLU/ŽSR	SPOLU/ŽSR	SPOLU/ŽSR
2020	80/1	98/12,5	108/12,5	43/18,7
2019	86/0	132/21,5	119/21,5	--/--
2018	96/0	149/25,5	143/25,5	--/--
2017	99/0	133/17	155/17	--/--
2016	87/0	115/17,3	140/17,3	--/--
2015	116/0	128/20,5	131/20,5	--/--

[vážne nehody:menšie nehody]
80:98
[rozdelenie podľa OR]

30	OR Trnava	28
20	OR Košice	25
21	OR Žilina	17
9	OR Zvolen	28

[nehody na priecetiach]
41:36
[2019:2020]

2	PZS-Z [priecestné zariadenie svetelné so závorami]	4
32	PZS [priecestné zariadenie svetelné bez závor]	17
0	PZM [priecestné zariadenie mechanické (so závorami)]	0
7	K [pasívne (nezabezpečené) priecestie]	15

[smrteľné zranenia]
79:73
[2019:2020]

21	neoprávnené osoby	18
57	samovraždy	54
1	cestujúci	0
0	zamestnanci	1

ŠKODY PRI POŽIAROCH BOLI V ROKU 2020 VYŠŠIE

V roku 2020 bolo na železničných dráhach a v objektoch a priestoroch prevádzkovaných ŽSR evidovaných 90 požiarov. Z uvedeného počtu požiarov bolo 70 vlastných požiarov ŽSR a 20 požiarov vzniklo zmluvným dopravcom. Je to o 3 vlastné požiare ŽSR menej ako v roku 2019. Vyplýva to zo Správy o stave bezpečnosti železničnej dopravy, bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci, ochrany pred požiarom a ochrany životného prostredia v sieti ŽSR za rok 2020, ktorú každoročne predkladá Odbor bezpečnosti a inšpekcie (O440).

AUTORI: Denis Dymo, Odbor bezpečnosti a inšpekcie

BRATISLAVA – Ku škode došlo celkom v 12 prípadoch, pričom celková škoda bola predbežne vyčíslená vo výške 277 389 eur. Vzhľadom k tomu, že v roku 2019 dosiahla celková škoda najnižšiu hodnotu za posledných 5 rokov, je v porovnaní s ňou vzniknutá celková škoda za rok 2020 vyššia až o 269 617 eur.

Najčastejšími požiarom boli požiare suchých porastov v ochrannom pásme dráhy, kde bolo zaznamenaných spolu 45 požiarov. V porovnaní s minulým rokom je to o 4 požiare menej. Uvedený počet požiarov suchých porastov predstavuje 64 % z celkového počtu vlastných požiarov. Tieto požiare vznikali najmä v období suchého a teplého počasia v mesiacoch marec, apríl a máj, kedy bolo zaznamenaných spolu 36 požiarov suchých porastov. Boli spôsobované najmä nepovoleným vypaľovaním týchto porastov neznámymi osobami na pozemkoch vo vlastníctve súkromných osôb, ktoré sa preniesli na pozemky v správe ŽSR, prípadne od brzdenia vlakov.

Po požiaroch suchých porastov vznikli najčastejšie požiare podvalov. Bolo ich spolu 9, pričom škoda vznikla len pri jednom z nich, a to 3. júla 2020 v traťovom úseku výhybňa Slatinka – ŽST Zvolen nákladná stanica. Pravdepodobnou príčinou bolo intenzívne brzdenie vlaku a úlet rozžeravených častí brzdových klátikov. Škoda vznikla vo výške 160 eur.

Ďalšie časté požiare boli požiare zariadení v železničnej prevádzke. Vzniklo 7 požiarov tohto druhu, v 6 prípadoch vznikla priama škoda celkovo 272 229 eur, čo predstavuje až 98 % z celkových škôd. Z týchto 7 požiarov boli 3 spôsobené technickým nedostatkom na zariadení, pri dvoch nebola zistená príčina, jeden bol spôsobený nedbalostným konaním cudzích nepovolaných osôb a jeden bol pravdepodobne spôsobený úmyselne vypaľovaním suchého porastu cudzou nepovolanou osobou, z ktorého sa požiar rozšíril na zariadenie Železníc Slovenskej republiky.

Každoročne vznikajú aj požiare budov ŽSR. V roku 2020 vzniklo 6 požiarov budov ŽSR, z ktorých 5 bolo neprevádzkovaných. Z týchto požiarov boli 3 spôsobené nedbalostným konaním cudzích nepovolaných osôb a 2 boli úmyselne zapálené neznámymi osobami (bezdomovcami, ktorí sa v objektoch zdržiavali).

Požiar s najvyššou škodou na zariadení vznikol vo štvrtok 14. januára 2020 v Spínacej stanici Žilina. Bol spôsobený preskokom vysokého napätia na trakčnom vedení do ovládacej časti spínacej stanice, pričom došlo k poškodeniu technologickej časti ovládacích prvkov a nn káblového vedenia. Priama škoda na zariadení bola vyčíslená vo výške 173 344 eur a celkové náklady na opravu dosiahli výšku 188 942 eur.

Prehľad vlastných požiarov podľa druhu:

45x suchý porast (64 %)

9x podvaly (13 %)

7x zariadenia v prevádzke (10 %)

6x budovy (9 %)

3x iné (4 %)

ZMENY V STRAVOVANÍ BUDÚ PLATIŤ NESKÔR

Nedávna novelizácia Zákonníka práce (ZP) priniesla podstatné zmeny aj do spôsobu zabezpečovania stravovania pre zamestnancov. V § 152 ZP stanovila možnosť výberu zamestnanca medzi stravovacou poukážkou, v našich podmienkach elektronickou stravovacou kartou a finančným príspevkom na stravovanie, ktorý na rozdiel od minulosti nebude zdaňovaný.

AUTOR: Odbor riadenia ľudských zdrojov, GRAFIKA: freepik.com

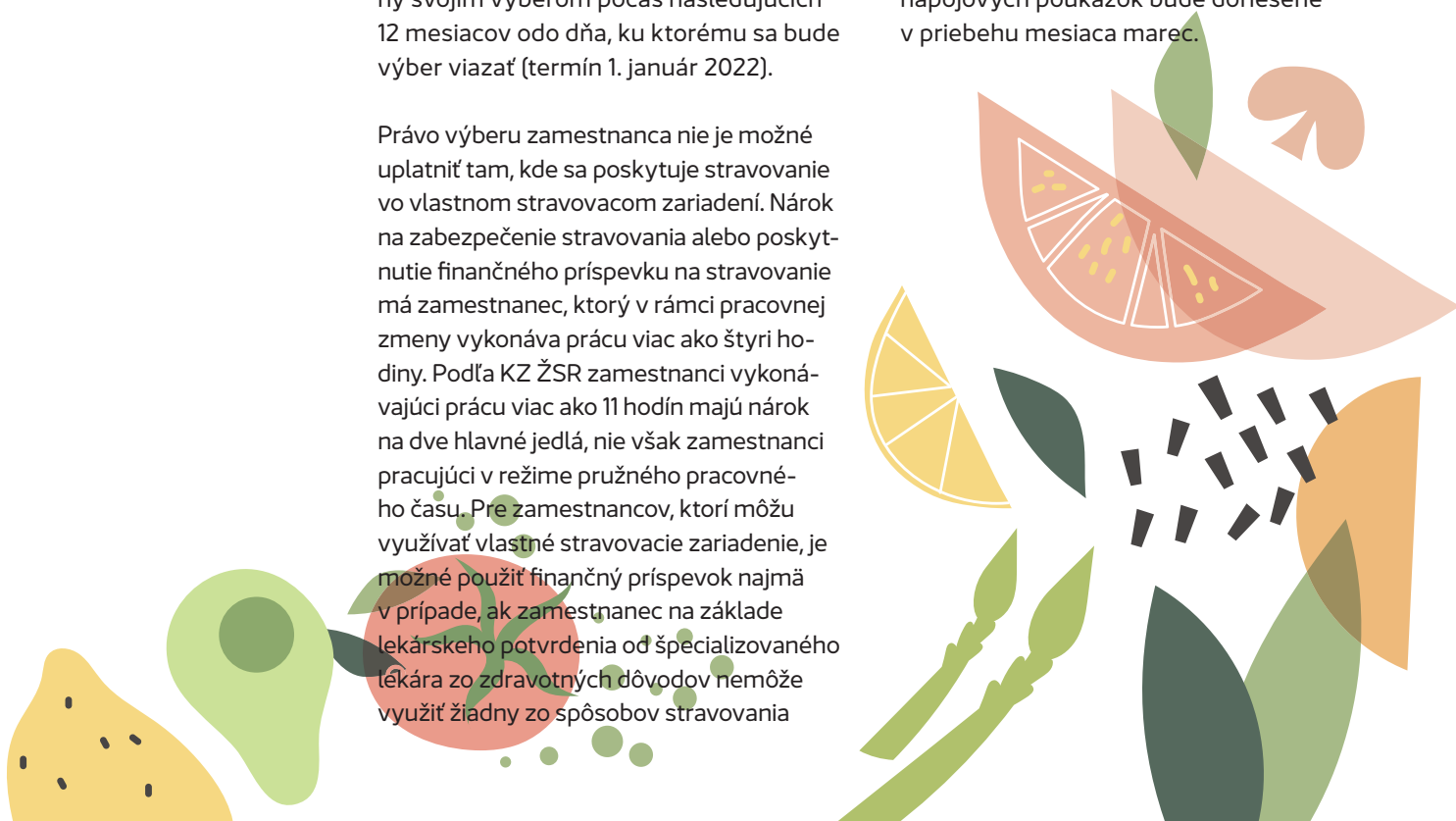
BRATISLAVA – Stravovanie v ŽSR je zabezpečované prostredníctvom elektronickej karty Callio. Z dôvodu, že ŽSR majú uzatvorenú rámcovú dohodu o zabezpečení stravovania pre rok 2021, do 31. 12. 2021 sa na zamestnávateľa nevzťahuje povinnosť postupovať podľa § 152 ods. 7 ZP, t. j. umožniť zamestnancom výber medzi stravovacou poukážkou a finančným príspevkom na stravovanie. Zamestnávateľ má oprávnenie vydať interný riadiaci akt, ktorým upraví podmienky pre zabezpečovanie stravovania. V podmienkach ŽSR bude vydaný s účinnosťou od 1. januára 2022. Zámerom zamestnávateľa je dať zamestnancom čas na rozmyslenie a požiadať o vyjadrenie sa k tejto otázke v priebehu novembra 2021 s tým, že zamestnanec bude viazaný svojím výberom počas nasledujúcich 12 mesiacov odo dňa, ku ktorému sa bude výber viazať (termín 1. január 2022).

Právo výberu zamestnanca nie je možné uplatniť tam, kde sa poskytuje stravovanie vo vlastnom stravovacom zariadení. Nárok na zabezpečenie stravovania alebo poskytnutie finančného príspevku na stravovanie má zamestnanec, ktorý v rámci pracovnej zmeny vykonáva prácu viac ako štyri hodiny. Podľa KZ ŽSR zamestnanci vykonávajúci prácu viac ako 11 hodín majú nárok na dve hlavné jedlá, nie však zamestnanci pracujúci v režime pružného pracovného času. Pre zamestnancov, ktorí môžu využívať vlastné stravovacie zariadenie, je možné použiť finančný príspevok najmä v prípade, ak zamestnanec na základe lekárskeho potvrdenia od špecializovaného lekára zo zdravotných dôvodov nemôže využiť žiadny zo spôsobov stravovania

zamestnancov zabezpečených zamestnávateľom. Finančný príspevok, ktorý si vyberie zamestnanec namiesto stravovacej poukážky, sa nepovažuje za mzdu, čo má význam pre minimálne mzdové nároky.

Výška príspevku zamestnávateľa na stravovanie vo výške 2,20 eur je stanovená v Nariadení generálneho riaditeľa o stravovaní č. 9/2019 a príspevok na stravovanie zo Sociálneho fondu ŽSR je stanovený v sume 0,35 eur v Prílohe č. 2 KZ ŽSR 2021 – 2023.

Zabezpečenie občerstvenia prostredníctvom nápojových poukážok bude realizované na základe podpísanej rámcovej dohody s firmou Up Slovensko. Organizačné zabezpečenie distribúcie nápojových poukážok bude doriešené v priebehu mesiaca marec.



OČKOVANIE AKO ÚČINNÁ OCHRANA

Očkovanie je okrem zabezpečenia pitnej vody najúčinnnejším spôsobom znižovania chorobnosti a smrtnosti na infekčné ochorenia. Aj preto v druhej polovici dvadsiateho storočia prijala väčšina krajín sveta program očkovania. Výsledkom je podstatné zníženie chorobnosti alebo odstránenie niektorých infekčných ochorení ako je napr. variola (pravé kiahne), detská obrna, žáškrt, novorodenecký tetanus, osýpky, rubeola, čierny kašeľ a mumps.

AUTOR: Odbor riadenia ľudských zdrojov, GRAFIKA: freepik.com

BRATISLAVA – Už viac ako rok nám život komplikuje nové infekčné ochorenie COVID-19. Ochorenie vyznačujúce sa mnohými klinickými príznakmi s variabilným priebehom ochorenia od bezpríznakového až po životohrozujujú. Po prekonaní ochorenia sa mnohí stretávajú s následkami, spojenými s výraznou únavou, zadychávaním sa, kašľom alebo psychickými zmenami. Tento stav je charakterizovaný ako nový postcovidový syndróm.

Zatiaľ stále chýba štandardný liek na liečbu ochorenia. Jediným východiskom a reálnym riešením sa stáva vakcína proti ochoreniu COVID-19. Je preto treba prekonať nedôveru a strach z vakcinácie a z bezprostredných reakcií po očkovaní a dôsledne prehodnotiť rozhodnutie dať sa zaočkovať.

Očkovanie je dobrovoľné, vakcína je bezplatná, očkuje sa od veku 18 rokov. Očkovacia látka pôsobí tak, že pripravuje telo na to, aby sa samo bránilo

pred ochorením COVID-19. Vakcína vytvára protilátky a aktivuje biele krvinky. Ak osoba príde neskôr do kontaktu s vírusom, jej imunitný systém ho rozpozná a bude pripravený, aby sa proti nemu bránil. Vakcíny neobsahujú samotný vírus, a preto nemôžu vyvolať ochorenie COVID-19.

Pre vytvorenie účinnej ochrany očkovaním sa súčasné vakcíny odporúčajú podať v dvoch dávkach s odstupom 3 až 4 týždňov. Plnohodnotná ochrana proti ochoreniu COVID-19 nastupuje 7 až 15 dní po druhej dávke očkovania. Preto je aj naďalej nevyhnutné, aby ste napriek očkovaníu chránili seba a svoje okolie dodržiavaním pravidiel R-O-R ešte 7 až 15 dní po očkovaní. Pre požadovanú aktivitu protilátok je dôležitá druhá dávka a dodržanie vakcinačného cyklu. Ak neabsolvujete naplánovanú druhú dávku vakcíny, nemusíte byť plne chránení proti ochoreniu COVID-19.

Ak ste prekonali za posledných 90 dní ochorenie COVID-19, musí prejsť lehota, po ktorej je odporúčané očkovanie. Zatiaľ platí pravidlo, že po prekonaní ochorenia sa očkuje plnou očkovacou schémou (2 dávky) konkrétnej vakcíny. Osoby s oslabenou imunitou môžu byť zaočkované tiež, keďže im hrozí väčšie riziko ochorenia na COVID-19.

Medzi riziká očkovania patria:

- Vedľajšie účinky miernej alebo strednej intenzity ako bolesť, opuch, pocit tepla v mieste vpichu, bolesť svalov, kĺbov, bolesť hlavy, zvýšená



teplota, horúčka, únava, pocit nevoľnosti, všeobecný pocit nepohody, môžu sa vyskytovať relatívne bežne a pôsobia počas krátkeho obdobia.

- Závažné vedľajšie účinky sú prísne sledované počas klinického testovania a ich zriedkavosť je základným predpokladom, aby bola vakcína schválená. Veľmi zriedkavé nežiaduce účinky (vyskyt menej ako 1/10 000 osôb) nemuseli byť doteraz zachytené. Ak by ste po očkovaní pociťovali silné nežiaduce účinky, hlásenie môžete podať písomne, cez webový formulár alebo telefonicky na Štátny ústav pre kontrolu liečiv alebo u svojho všeobecného lekára.

Očkovanie sa odporúča odložiť u osôb, ktoré majú akútne závažné ochorenie s horúčkou. To, kto by skutočne nemal byť očkovaný, posúdi lekár po vstupnom vyšetrení. Mierne prejavy prechladnutia bez zvýšenej teploty, napríklad nádcha, nie sú dôvodom na odloženie očkovania. V prípade alergií na niektorú zložku očkovacej látky by ste nemali byť očkovaní. Preto, ak máte alergie, informujte o tom lekára ešte pred očkovaním. Zvýšená opatrnosť je nutná pri vakcinácii ľudí užívajúcich lieky na riedenie krvi, so zníženým počtom krvných doštičiek alebo s poruchou zrážania krvi (tvorba krvných podliatin po podaní). Druhá dávka vakcíny sa nemá podať osobám, u ktorých sa vyskytla anafylaxia (extrémne silná alergická reakcia) po prvej dávke. Zatiaľ nie sú dostatočné skúsenosti s očkovaním počas tehotenstva a dojčenia. Rozhodnutie o zaočkovaní počas tehotenstva sa má urobiť po dôslednej konzultácii s lekárom po zohľadnení prínosov a rizík.

Celý proces očkovania je riadený Ministerstvom zdravotníctva SR cez Vakcinačný program, ktorý aktuálne pozostáva z 11 fáz. V súčasnosti je otvorená 4. fáza pre osoby, ktoré spĺňajú kritérium očkovania z predchádzajúcich fáz a osoby od 60 rokov.

Pandémia koronavírusu podstatne zmenila svet okolo nás a motivovala mnohých k novým životným rozhodnutiam. Ak ešte nie ste celkom presvedčení, zvážte ako významnú súčasť života a vklad pre budúcnosť aj pozitívny názor na očkovanie. Skúsenosti potvrdzujú, že

ak sa v priebehu pár mesiacov preočkuje podstatná časť populácie, je tu reálna nádej, že sa ochorenie COVID-19 stane v budúcnosti len okrajovým ochorením.

Benefity očkovania:

- ochrana svojho zdravia pred ochorením COVID-19,
- ochrana pred dlhodobými následkami až vážnymi zdravotnými komplikáciami po prekonaní ochorenia – postcovidovým syndróm u osôb akéhokoľvek veku (aj u detí),
- chránime svoje okolie – rodinu, priateľov, kolegov a tých ľudí, ktorí majú očkovanie kontraindikované,
- pomôžeme odbremeniť zdravotný systém, pomôžeme zdravotníkom, znížime počet pacientov v nemocniciach,
- spomalíme šírenie vírusu, úspešný vakcinačný program dokáže brzdiť mutácie vírusu,
- pomôžeme vrátiť naše deti bezpečne do škôl,
- vrátíme sa bez obáv k zdravotným preventívnym programom,
- návrat k bežnému životu bez obmedzení doma a v práci,
- získanie covid pasu – bezpečnejšie cestovanie a dovolenka,
- poskytneme čas vede pre uvedenie účinného lieku na ochorenie COVID-19,
- a mnoho ďalších.



KEĎ 6 kV UŽ NESTAČÍ

V oblasti napájania elektrickou energiou v železničiarском prostredí je najznámejšie trakčné vedenie. Prechádza z východu na západ a bez jeho pričinenia by sa nepohol ani jeden elektrický vlak.

AUTOR: Ján Rohlíček, **SNÍMKY:** archív O460 a SMSÚ EE ŠPZ Bratislava

BRATISLAVA – U elektrikárov však nie je jediným líniovým zariadením. Ďalší rozvod, ktorý je o niečo menej známy, ale z hľadiska dôležitosti rovnako významný, sa ukrýva sčasti pod zemou a kopíruje železničnú trať, paradoxne, tiež z východu na západ. Ide o káblový rozvod 6 kV slúžiaci pre napájanie zabezpečovacích zariadení. Jeho primárnou úlohou je zabezpečiť napájanie pre koľajové obvody autobloku. Nie je však na celom území rovnaký. Na tratiach s jednosmernou trakciou sú koľajové obvody napájané rozvodom 6 kV, 50 Hz a na striedavej trakcii má rovnaké napätie, avšak so 75 Hz frekvenciou. Zdrojom tejto neštandardnej frekvencie sú rotačné meniče 50/75 Hz (asynchrónny motor a alternátor) s dostatočným výkonom.

V procese postupnej modernizácie železničných koridorov, kde je autoblok postupne nahrádzaný modernými zabezpečovacími zariadeniami, vznikol dojem, že čas 6 kV rozvodu je spočítaný. Avšak, rozvoj a modernizácia železničnej infraštruktúry prináša aj nové zariadenia, ktoré potrebujú „elektrinu“. Preto existencia takéhoto rozvodu prináša nové možnosti jeho využitia. Pri jeho využívaní nebude potrebné realizovať nové prípojky od energetických podnikov, ktoré sú často vedené na pozemkoch súkromných vlastníkov.

Títo vlastníci často nemajú pochopenie a bránia sa ukladaniu vedení prípojok ŽSR na svojich pozemkoch. Takéto správanie súkromných vlastníkov významne komplikuje procesy modernizácie. Keďže aj rozvod 6 kV má svoje limity, zároveň v dnešnej dobe nie celkom štandardnú výšku napätia či frekvenciu, začalo sa uvažovať s jeho modernizáciou a prechodom na štandardnú hladinu napätia zvýšenú na 22 kV.

Ponúkané riešenie sa ukazuje ako ideálne za predpokladu postupného prebudovania rozvodu 6 kV na rozvod 22 kV. Rozvod 22 kV má vyššiu zaťažiteľnosť, čiže aj možnosť z neho napájať širšie spektrum zariadení železničnej infraštruktúry. S jeho prevádzkou sa tiež otvoria dvere pre využívanie obnoviteľných zdrojov energie v podmienkach železníc. Pri využití tejto koncepcie nebude potrebné všetky elektrické odberné miesta ŽSR popri trati pripájať do distribučnej sústavy energetických podnikov. Nebude potrebné riešiť ani majetkovo právne vysporiadania cez pozemky, ktoré nie sú vo vlastníctve ŽSR. Predpokladá sa, že rozvod 22 kV z hľadiska zabezpečenia nepretržitej zálohy bude napájaný z dvoch strán – dvoch



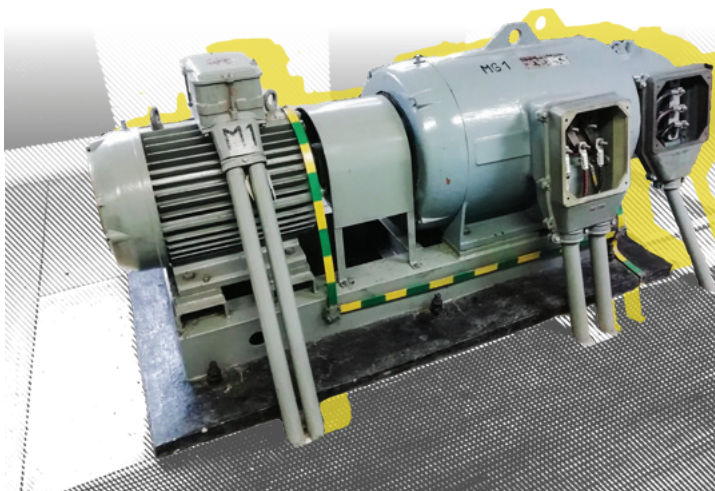
Vľavo: skriňa meniča 6kV.

Vpravo: Rotačný menič

nezávislých zdrojov napájania. Prínosom spomenutého riešenia bude, že v takýchto objektoch už nebude potrebná inštalácia a prevádzka náhradných zdrojov elektriny (NZE). Výrazne sa zredukuje potreba existencie palivového hospodárstva, ako aj potreba údržby a opráv NZE. Nehovoriac o prínose pre životné prostredie.

O využívaní obnoviteľných zdrojov na železnici sme už písali v predchádzajúcich číslach Železničného Semaforu. Vzhľadom na súčasné trendy ohľadom využívania obnoviteľných zdrojov sa ponúkajú široké možnosti využitia rozvodu 22 kV pre prepojenie objektov s inštalovanými zdrojmi solárnej energie (železničné stanice a v budúcnosti iné objekty pozdĺž tratí ŽSR), ktoré umožní prenos takto vyrobenej energie v rámci objektov ŽSR, ako aj vo vzťahu k civilnému prostrediu.

Efektívne využitie každej kWh takto vyrobenej energie bude zdrojom zásadných úspor finančných prostriedkov ŽSR ohľadne jej nákupu a distribúcie. Keďže železničné úseky po modernizácii budú v prevádzke niekoľko desaťročí, je vhodné už v procesoch jej prípravy počítať s riešeniami, ktoré zabezpečia ich napájanie z centralizovaných zdrojov, čiže s budovaním rozvodov 22 kV. V rámci projekčných prác sa takéto riešenie už pripravuje v stavbe modernizácie železničnej trate v úseku Poprad – Spišská Nová Ves, pričom sa predpokladá, že sa v budúcnosti stane nosným rozvodom ŽSR pre napájanie väčšiny zariadení železničnej infraštruktúry pozdĺž tratí.



NA PRIECESTIACH NAJMÄ BEZPEČNE

Kedysi sa život v meste či na dedine sústredil okolo železnice. Bola tepnou, ktorá do regiónu prinášala život. Rozvoj osobnej a nákladnej automobilovej dopravy železnice odsunul na druhú koľaj, no ešte ani náhodou nepovedali posledné slovo. Železnice nám ponúkajú pohodlný a ekologický spôsob dopravy a aj preto sme sa zasadzovali o to, aby z Fondu obnovy poputovalo do železničnej dopravy približne 600 miliónov eur.

Z hľadiska bezpečnosti je pre cestujúcich železničná doprava spoľahlivým spôsobom dopravy, za čo vo veľkej miere vďačíme vám, železničiarom. Svoju prácu si vykonávate zodpovedne a svedomito. Keď však diskutujeme o bezpečnosti, je dôležité spomenúť zodpovedné správanie sa na priecestiach. Kolízia cestného vozidla či chodca s vlakom má často fatálne následky a nepozornosť či podceňovanie situácie sa nevypláca.

Bezpečnosťou na cestách a priecestiach a edukáciou chodcov i vodičov sa u nás na ministerstve zaoberá oddelenie BECEP - Bezpečnosť cestnej premávky. Naším cieľom je prostredníctvom aktivít tohto oddelenia viesť celospoločenský dialóg zameraný najmä na ohrozené skupiny obyvateľstva, medzi ktoré radíme deti, vodičov začiatočníkov či vodičov – seniorov. Máme v pláne si tiež „posvietiť“ na nebezpečné priecestia a snažiť sa edukáciou, ale aj presne cieľenými krokmi, znížiť riziko kolízií. Tieto aktivity považujem za mimoriadne dôležité, pretože nič nemá väčšiu cenu ako ľudský život.

Želám vám, aby ste vždy domov dorazili bezpečne.

Štátny tajomník MDV SR
Jaroslav Kmeť

ROZHOVOR

NÁLEPKOVÁ KAMPAŇ IPČKA MÁ ZMYSEL

Psychológovia z IPčka vytypovali spolu so Železnicami Slovenskej republiky (ŽSR) 50 miest, na ktorých umiestnili nálepky s číslami na krízové linky. Hlavným cieľom bolo znížiť počet samovrážd aj na železnici. Podľa evidencie IPčka volá na ich krízové linky okolo 53 % žien, 45 % mužov a 2 % ostávajú v anonymite. O nálepkovej kampani na železnici, ale aj o pandémii sme sa rozprávali so šéfom linky dôvery IPčko Marekom Madrom, ktorý v poradni pracuje aj ako psychológ.

AUTOR: Lucia Lizáková, **SNÍMKA:** archív IPčko

BRATISLAVA – Internetová poradňa IPčko je tu pre ľudí, ktorí sa ocitnú v náročných krízových životných situáciách nonstop na svojich linkách pomoci. IPčko.sk je tu najmä pre mladých ľudí, Dobrá linka je linka pomoci pre ľudí so zdravotným znevýhodnením, a majú aj špecializovanú videoporadňu v posunkovom jazyku. Poslednou a najnovšou linkou pomoci je špecializovaná COVID-19 Krízová linka pomoci. Vznikla v roku 2020 ako odpoveď na aktuálnu pandémiu a enormnú potrebu dostupnej pomoci. Krízová linka pomoci poskytuje anonymnú, nonstop a bezplatnú psychologickú pomoc a podporu cez chat, mail, video a telefón 0800 500 333 pre ľudí alebo ich

blízkych, ktorí sa ocitli v kríze v dôsledku ochorenia COVID-19. Okrem toho vytvorili aj špeciálny webový portál na pomoc obetiam sexuálneho zneužívania a vykorisťovania stalosato.sk s možnosťou okamžitého kontaktu s odborníkmi.

Hlavným cieľom vašej poradne je pomoc ľuďom v bezvýchodiskovej situácii. V auguste prebehla aj nálepková kampaň v spolupráci so ŽSR. Zaznamenali ste odvtedy väčší počet telefonátov na vaše linky?

V IPčku sa s témou samovrážd stretávame denne. Aj s tými na koľajniciach. Svetová zdravotnícka organizácia v júni minulého roka upozornila na zvýšené riziko výskytu samovrážd v súvislosti



s aktuálnou pandémiou. Našou reakciou na situáciu bolo zriadenie Krízovej linky pomoci a nálepková kampaň zameraná na prevenciu samovrážd #STOPSAMOVRAŽDÁM. Umiestnili sme viac ako 400 nálepiek a tabuliek s odkazom pomoci na krízových železničných miestach po celom Slovensku. Hneď po umiestnení prvých nálepiek a tabuliek sme boli v kontakte s 5 ľuďmi. Od augusta, kedy projekt začal, nás vďaka nálepkám a tabuliam dodnes kontaktovalo 56 ľudí, ktorí priamo komunikovali o nálepkách alebo tabuliach, na ktorých kontakt našli. Reálne čísla môžu predstavovať 2 až 3 násobok. Všetkých, ktorí sa odhodlali zavolať, sa nám podarilo zachrániť.

Podľa akých kritérií sa umiestňovali nálepky?

Výskumy z Holandska a Anglicka založené na dôkazoch dokazujú, že polovica všetkých samovrážd na koľajniciach sa deje na miestach, kde sa už v minulosti samovražda odohrala. Až 95 % percent všetkých prípadov sa udeje vo väčších mestách a obciach. Toto poznanie nás viedlo k analýze údajov, ktoré sme za 8 rokov nazhromaždili a spojili ich s informáciami, ktoré nám poskytli ŽSR. Vznikol zoznam ohnisk, kde sa opakovane vyskytujú samovraždy. Vytvorili sme si mapu a v priebehu niekoľkých týždňov sme navštívili najfrekventovanejšie miesta až po tie menej frekventované a nálepky pripevnili na viditeľné plochy v okolí koľajníc.

Na nálepkách sú dva druhy kontaktov, telefónne číslo, aj webová stránka, kde vám môžu ľudia napísať. Má vôbec človek, ktorý uvažuje nad samovraždou, čas písať si?

Je to paradoxné, ale z našej skúsenosti volí väčšina ľudí v samovražednej kríze chat. Je to tichý spôsob komunikácie, v ktorom sa cítia chránení, v bezpečí. Samovražda je opradená množstvom mýtov a jedným z nich je aj ten, že človek, ktorý niekoho kontaktuje, sa v skutočnosti nechce zabiť, len na seba „púta pozornosť“. Ľudia, ktorí sa na nás obracajú cez chat nechcú, aby sme ich zachránili. Chcú byť počas svojich posledných chvíľ s niekým. Nechcú byť sami.

Aktuálne máme pandémiu, ľudia strácajú príjmy, sú doma, nikam nemôžu chodiť a sú bezradní.

Máte pocit, že tých telefonátov je aktuálne viac?

V roku 2020 sme na našich linkách pomoci uskutočnili 52 682 pomáhajúcich a krízových komunikácií a zároveň sme v tom istom roku z kapacitných dôvodov a enormnej vyťaženej služby nemohli prijať 60 147 žiadostí o pomoc. V roku 2019 sme rok uzatvárali s číslom takmer 22 000 uskutočnených pomáhajúcich komunikácií. Tieto čísla hovoria o tom, že ľuďom je naozaj ťažko, potrebujú a hľadajú pomoc.

S akými problémami sa na vás ľudia najčastejšie obracajú?

Najčastejšie ide o pocit osamelosti, myšlienky na samovraždu či pri pokusoch o ukončenie života, ale aj pri domácom a sexuálnom násilí. WHO naozaj upozorňuje na to, že stúpajúca tendencia samovrážd, domáceho a sexuálneho násillia a depresívnych symptómov je sekundárnym následkom pandémie a vyžaduje si zavedenie citlivej a efektívnej pomoci. S ľuďmi, ktorí uvažovali nad samovraždou sme v roku 2020 boli v kontakte 8 060-krát, pri pokusoch o samovraždu 3 422-krát, v téme domáceho a sexuálneho násillia 4 478-krát a téme pocitu osamelosti až 11 171-krát.

Existuje nejaký spôsob ktorým by sa dalo predísť situáciám, aby si ľudia vybrali tak strašnú smrť, akou je napríklad skočenie pod vlak?

Každý spôsob ukončenia života je tragédiou. To, čo by mohlo pomôcť eliminovať konkrétne samovražedné plány u citlivých jednotlivcov je komunikácia o samovraždách v médiách. Ak sa takéto nešťastie stane, médiá by mali komunikovať možnosti pomoci, ktoré môžu ľudia uvažujúci nad samovraždou využiť. Namiesto toho často v článkoch nachádzame konkrétne opisy samovražedného konania, ktoré môžu byť návodné. Podobne pôsobia pamätané miesta na koľajniciach, ktoré prinášajú množstvo negatívnych emócií a pre ľudí, ktorí ku železnici prichádzajú v smútku, sú často práve tými miestami, kde skončia svoj život. Na tieto miesta sme chceli priniesť iné informácie, iné emócie o tom, že pomoc existuje a nikto na to, čo prežíva, nemusí byť sám. A ako nosič sme si zvolili rôznofarebné kontrastné tabule či nálepky.

Viete poradiť našim čitateľom nejaké kroky v rámci prevencie vo vlastnom okolí? Predsalen to, že príde človek ku koľajniciam, je výsledkom toho, že o tom uvažuje už asi dlhší čas. Čo si majú blízki alebo kamaráti všimnúť, aby vedeli že niečo nie je v poriadku, aby napríklad v čas zasiahli a pomohli? Je vôbec možné niečo takéto odsledovať?

Najlepšou prevenciou je záujem. Uistenie o tom, že sme tu k dispozícii pre kamarátov, príbuzných, známych. Ak sa nám zdá, že v poslednej dobe sa ich správanie zmenilo, že zostali utiahnutí, stráňa sa spoločnosti (v tomto období aj virtuálnej), pôsobia smutne, bez chuti do života, dajme im vedieť, že sme tu pre nich, že sa s nimi kedykoľvek radi pohovráme, príp. im inak pomôžeme, ak je to v našich silách. Tiež veľmi odporúčam podeliť sa s nimi o kontakty pomoci na našich linkách dôvery, kde sa môžu formou, ktorá im najviac vyhovuje, diskretné porozprávať s psychológmi alebo psychologičkami.



HORSKÁ ŽELEZNICA Z HANDLOVEJ DO HORNEJ ŠTUBNE 2. ČASŤ

V marcovom čísle pokračujeme v spolupráci s Archívom ŽSR v sérii článkov o horskej železnici z Handlovej do Hornej Štubne. V druhej časti tejto série si priblížime už konkrétny postup stavebných prác a budovanie stavebných objektov na trati.

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

HANDLOVÁ/HORNÁ ŠTUBŇA – Začiatok prác na stavbe trate bol realizovaný slávnostným začatím prác na stavbe tunela pod „Bralom“, ktoré bolo uskutočnené 8. novembra 1927. Najkomplikovanejšou stavbou trate bol práve Bralský tunel dlhý 3 012 m, ktorý je razený v zložitých geologických podmienkach – dolomity, andezit a bridlice. V čase razenia tunela vytekalo z razeného úseku až 207 litrov vody za sekundu a objemové zmeny horniny spôsobovali nemalé ťažkosti. Navierajúca bridlica dokonca spôsobila v tuneli až 9-metrový zával. Pri ukladaní železničného zvršku v tuneli bolo pri ČSD prvýkrát použité aluminotermické zváranie koľajnicových pásov do dĺžok 50 až 100 metrov.

Pri razení Bralského tunela sa našli fosílie aj archeologické nálezy. Významným bol objav fosílie ryby štetochvosťovitej, ktorá bola dlhá 2,5 m. Fosília bola odovzdaná Univerzite v Bratislave. Z archeologických nálezov spomeňme

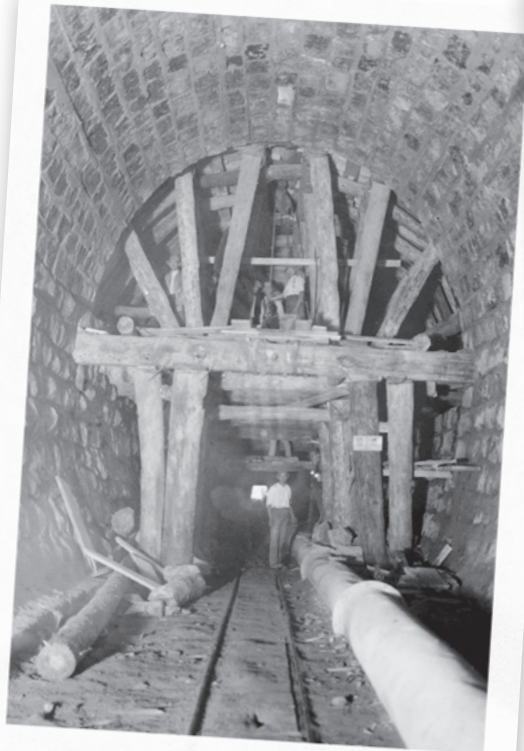
objav medených predmetov pri odstrele balvanu v km 4.3. Išlo najmä o banické nástroje z doby medenej, ktorá predchádzala dobe bronzovej. Predmety boli odovzdané Slovenskému národnému múzeu vo vtedajšom Turčianskom Svätom Martine.

Najdlhším mostným objektom na tejto trati je Pstruharský viadukt v dĺžke 136,01 m s 5 poľami po 25 m. Viadukt má oceľovú konštrukciu a váha všetkých piatich oceľových konštrukcií je 361 004 kg a cena 1 337 868,53 Kč. Najvyšším mostným objektom je Bralský viadukt, ktorý meria až 27 m a má tiež oceľovú konštrukciu, ktorej váha je 246 767 kg a cena 951 659,26 Kč. Nielen Bralský tunel bol zložitou stavbou, ale všetkých päť tunelov s celkovou dĺžkou 4 445 m si vyžadovalo osobitný prístup. Razené boli modernou rakúskou tunelovacou metódou s použitím pneumatických vrtacích kladív Flottmann a Ingersoll.

*Vďaka razeniu tunela
došlo aj k nálezom
skamenelín.*

V dlhších tuneloch sa pracovalo nepretržite, preto celá stavba bola organizovaná a vedená ako továreň s nepretržitou prevádzkou. Napríklad pre dopravu materiálu a pracovníkov musel byť vypracovaný zvláštny cestovný poriadok. Museli byť vytvorené aj tzv. hygienické stanice, nielen pri tuneli, ale aj priamo v ňom. Rovnako tak bolo potrebné vypočítať teoretickú spotrebu

*Bralský tunel
nadobúda konečnú
podobu.*




vzduchu (napr. na jedného robotníka na 24 hodín bola vypočítaná spotreba 240 m³ vzduchu a na to bolo potrebných 133 ks ventilátorov). Dňa 7. apríla 1930 bol tunel pod Bralom na návrh vlády a so súhlasom pána prezidenta republiky slávnostne premenovaný na počesť jeho osemdesiatych narodením na tunel T. G. Masaryka a na stanici Sklené bol postavený žulový pamätník od grafika A. J. Alexa, ktorý tiež zhotovil lept (grafiku) tunelu.

*Pamätná plaketa
k tunelu T. G. Masaryka.*



KRÍŽOVKA A SUDOKU

– Dežo, komu nesieš tú kyticu ruží? – Svokre. – A to ju máš tak veľmi rád? – Nie, no včera mi svokra povedala, že ak ... – tajnička			Pomôcky: ajska, apada, Ki, Oran	vyjavovať, ohlasovať	sibirsky veltok	sekcio-nálny stroj (slang.)	roztrieduje	EČV okr. Krupina	staro-arménske mesto	Pomôcky: Ariel, art, Pan, Aza	chytíl	2	tropická rastlina		
			domáce meno Zlatice								Lekárska posudková komisia (skr.)				
			1									nemocnič. oddelenie EČV okr. Snina			
			Amer.Nation. Standards Institute šot, film						rôsol úder						
Jozef Vydroš	nespal	3	člen anglik. náb. sekty typ rus. lietadiel						previnenie blato (expr.)						
útes, skala					prvý človek prístav v Alžírsku					francúzsky člen pohrebná hostina			kameň na brúsenie		
ohlušujúco						nie tak, onak univerzálny mer. prístroj					EČV okr. Sobrance stav bez vojny				
Elektrizácia železníc (skr.)			skupenstvo vody hutnícky výrobok				jeden z mušketerierov koralový ostrov								
lepidlo				koráb púšte starorím. drob.minca				mesiac Urána Evidenčné číslo (skr.)							
 stípvá sála v apadane		popovek tkotanie			zošit meno Ševčenka						žen.meno (30.1.) nocľah v prírode				
atestát					výlučok obličiek starogr.boh pastierov				EČV okr. Brezno nástroj zo štetín			domáce meno Elemira	liter, po česky		
veverici podobný malý hlodavec				apelovanie čistiaci prostriedok				Zem u Sumerov Radošin. divadlo			španielsky člen umenie, po anglicky				
akže			mongolský pastier EČV okr. St.Lubovňa				kričali (expr.) druhá dvojhláska								
4															
súbor máp					člen redakcie										

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

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

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

BLAHO ELÁME

[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]

[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]

SPOMÍNANIE

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

Vaše príspevky do aprílovej spoločenskej rubriky môžete posilať na adresu zsemafor@zsr.sk do 16. apríla 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: zsemafor@zsr.sk, www.zsr.sk

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

REKONŠTRUKCIA FANTOVEJ BUDOVY POKRAČUJE INTERIÉROM

Na prebiehajúce opravy fasády a strechy historickej časti pražskej hlavnej stanice naviaže aj premena jej interiéru. Správa železníc začala výberové konanie na zhotovenie prvej etapy rekonštrukcie vnútorných priestorov Fantovej budovy, ktorá zahŕňa predovšetkým sály na prízemí secesnej pamiatky. Odhadovaná cena stavebných prác je približne 250 miliónov korún a začať by mali v apríli.

AUTOR: Správa železníc

PRAHA – V rámci samostatnej prvej etapy prebehne rekonštrukcia veľkých historických sál v severnej časti Fantovej budovy. Reprezentatívnym priestorom sa tak v čo najväčšej miere vráti pôvodná historická podoba. Rekonštrukčné práce budú prebiehať na prízemí a na prvom poschodí. Fantova budova vďaka nim získa nové prepojenia s úrovňou podchodu, a to formou eskalátorov umiestnených v ľavej časti severného podchodu. S dokončením tejto etapy sa počíta v prvej polovici budúceho roka.

Následne v druhej etape sa do roku 2023 zrekonštruujú zostávajúce priestory budovy s výnimkou bývalej Fantovej kaviarne v centrálnej časti, ktorá už v nedávnej dobre renovácii prešla. Bezbariérový prístup do jednotlivých podlaží zaisťujú výťahy. Fantova budova tvorí spolu s príľahlou halou nad nástupišťami najväčšiu secesnú pamiatku v Česku. Všetky úpravy sú preto pripravované tak, aby rešpektovali požiadavky štátneho pamiatkového ústavu. S ohľadom na technické a statické možnosti dôjde k odstráneniu niektorých nepôvodných konštrukcií.

SPRÁVA ŽELEZNÍC ZAČALA V PÍSKU REKONŠTRUKCIU VÝPRAVNEJ BUDOVY

Ide o investíciu s celkovými nákladmi vo výške 54 miliónov korún, ktorá zvýši komfort pre cestujúcich, úprava príľahlého okolia a zlepšenie nadväznosti na ostatné druhy dopravy.

AUTOR: Správa železníc

PÍSEK – Kompletná rekonštrukcia začína úpravou a zateplením fasády, ktorá sa zároveň doplní o ozdobné prvky. Vymenia sa okná, dvere a strecha. Na 1. podlaží, ktoré slúži predovšetkým k zaisteniu prevádzky a služieb pre cestujúcich, sa vďaka zmene dispozície zefektívni priestor. Napríklad dôjde k presunutiu verejných toaliet do bezprostrednej blízkosti čakárne. Na 2. podlaží sa zrekonštruujú priestory bytových jednotiek a podkrovia budovy, ktoré tak bude stavebne pripravené pre budúce komerčné využitie. Vstup do budovy a na 1. nástupište bude plne bezbariérový, zaisťujú ho dve nové rampy.

Namiesto jednopodlažného objektu, ktorý je k budove pridružený, vzniknú parkovacie miesta, chodník a zatravnené plochy. Ďalšie miesta pre autá a bicykle vzniknú podľa architektonickej štúdie mesta v predstaničnom priestore, kde súčasne prebehne aj úprava autobusových zastávok a chodníkov. Táto akcia bude koordinovaná nielen s rekonštrukciou výpravnej budovy, ale aj pripravovanou modernizáciou tratí Nemanice – Protivín – Písek mesto, ktorá bude, okrem iného, riešiť aj vyústenie plánovaného podchodu a prístup na nástupište v stanici. Zhotoviteľom prác bude spoločnosť EDIKT a dokončenie sa predpokladá na budúci rok v júli.

MAŠINKY Z LOCKDOWNU

Keď nám vo februári prišiel email, naši grafici, jemne povedané, „stratili dych“ a ostali v príjemnom šoku. Neskrývali obdiv z trpezlivosti, ktorú si práca v skicári vyžaduje. Železničiar Jozef Žubor kreslí vo voľnom čase mašinky. Koniček, ktorý vznikol takpovediac náhodne, v čase, keď sa v domácnostiach začali objavovať počítače a o internete sme ešte nevedeli.

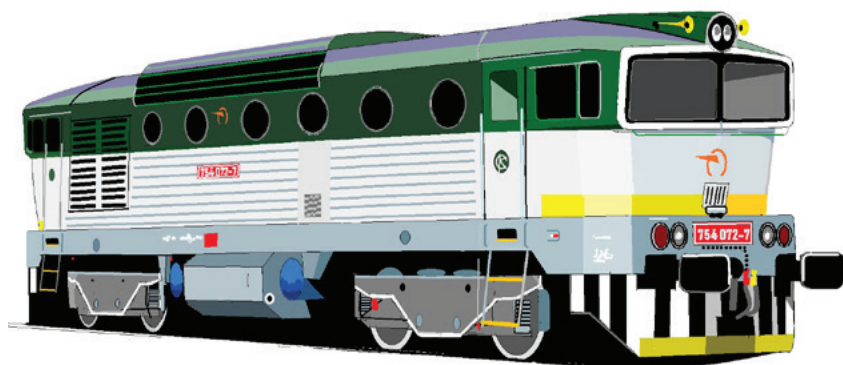
AUTOR: (red)

DUBNICA NAD VÁHOM – Keď do domácnosti Jozefa Žubora pribudol počítač, hneď vzbudil záujem celej rodiny. „Synovia na ňom trávili veľa času, a tak som im potreboval vymedziť čas, aby som sa k nemu dostal aj ja,“ smeje sa železničiar. Spočiatku ale nevedel, na čo bude počítač využívať on. „Keďže internet ešte nebol, písať sa na ňom nedalo, a tak som skúšal všeličo iné. Narazil som na program, v ktorom sa mi podarilo vytvoriť nejaké obrázky a postupom času som to začal rozvíjať. V podstate to začalo tak, že som chcel synom zabrániť, aby trávili čas len za počítačom,“ opisuje jeho začiatky.

Zaujímavosťou je, že modely nemá vytypované, opisuje to ako lásku na prvý pohľad, keď niektorá z mašíniek prejde cez stanicu. „Ak sa mi niektorá zapáči,

skúsím to. Samozrejme, využívam obrázkové predlohy a niektoré mašinky sa mi podaria za dve až tri hodiny, k iným sa vrátim za dva až tri dni. Je to individuálne,“ hovorí. Najdlhšie podľa neho trvajú parné mašiny, kvôli ich zložitým podvozkom, na ktoré si pri kreslení treba dať pozor. „Keď to zle poposúvate, koleso vám vyjde inde, než by malo byť,“ opisuje.

Počas obdobia lockdownu a karantény vytvoril niekoľko obrázkov. Hoci málokto už v dnešnej dobe využíva tento typ programu, nakresliť v ňom železničné mašinky si vyžaduje plnú sústredenosť a milión kliknutí myšou, a to je obdivuhodné. Aj napriek tomu ho ale zatiaľ neláka zmeniť techniku a kresliť tabletom. „Viem, že to nie je také kvalitné, ako by malo byť, ale čím zložitejšia cesta, tým lepšie,“ zakončil.





Jedinečné knihy o železnici
v našom e-shope



eshop.zsr.sk