

# ŽELEZNIČNÝ SEMAFOR

✦ MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNIC SLOVENSKEJ REPUBLIKY 

✦ 31. ROČNÍK | JANUÁR 2023



## Prioritou v roku 2023 sú rozbehnuté projekty

Pri príležitosti otvorenia nového roka 2023 sa uskutočnilo pracovné stretnutie vedenia ŽSR za účasti Správnej rady a Ministerstva dopravy SR, na ktorom bola komunikovaná vďaka za udržanie chodu železníc v uplynulom, neľahkom roku, ktorý poznamenal nielen COVID – 19, ukrajinský konflikt, ale aj zvyšovanie cien energií a inflácia.

AUTOR: Ria Feik Achbergerová

**BRATISLAVA** — Medzi prerokované informácie patrilo aj podpísanie a zverejnenie Zmluvy na prevádzkovanie železničnej infraštruktúry, ktorá zabezpečí financovanie ŽSR v roku 2023. Výhľadovo sa v roku 2023 budeme sústrediť na dokončenie

aj pokračovanie projektov z európskych zdrojov, najmä z Operačného programu Integrovaná infraštruktúra, ako aj získanie ďalších finančných zdrojov z programov EÚ. Celkovo sa zhodnotila situácia na trhu práce, ktorá v uplynulom roku nepriniesla želaný nárast zamestnancov v nedostatkových profesiách, aj kvôli nízkej konkurencieschopnosti na trhu. V oblasti prevádzky sa zhodnotil výkon a stav železničných tratí, nový grafikon verejnej dopravy aj výzvy pre rok 2023.



Vážení železničiari, kolegovia a priatelia,

dovoľte mi popriať vám do nového roku hlavne veľa zdravia, osobných ako aj pracovných úspechov a radosť. Tento rok bude výnimočný hneď niekoľkými železničnými výročiami a my ako redakcia budeme pri tom. Hneď prvým významným výročím je 30. výročie vzniku Železníc Slovenskej republiky. Spoločnosť bola

založená v roku 1993 ako nástupca Česko-slovenských štátnych dráh (ČSD) pre územie Slovenska. V aktuálnom čísle Železničného Semaforu sme pre vás vyspovedali riaditeľa železničnej geodézie Pavla Šandora, ktorý nám porozprával o novinkách u nich na odbore, v decembri sa otváralo nové školiace pracovisko vo Zvolene a v Hlavnej stanici v Bratislave sme privítali prezidentku, ktorá poďakovala zamestnancom za ich pracovné nasadenie počas vianočnej služby. Prajem vám príjemné čítanie.

**Lucia Lizáková**  
Šéfredaktorka

### PERSONÁLNE ZMENY

Generálny riaditeľ ŽSR Miloslav Havrila:

1. 1. 2023 poveril výkonom funkcie vedúceho Oddelenia bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci v Odbore bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR Miroslava Horňáka.

1. 1. 2023 zaradil do funkcie vedúceho oddelenia ochrany pred požiarom a ekológie v Odbore bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR Emila Müllera.

1. 1. 2023 zaradil do funkcie vedúceho Účelového strediska ŽSR – Strediska bezpečnosti a inšpekcie Zvolen Jána Ponického.

31. 12. skončil pracovný pomer dohodou odchodom do starobného dôchodku Jozef Ťavoda, vedúci Účelového strediska ŽSR – Strediska bezpečnosti a inšpekcie Zvolen.

**NA OBÁLKE** Pracovníci železničnej geodézie obsluhujú 3D skener. **TITULNÁ SNÍMKA** Stredisko železničnej geodézie



# Prezidentka spríjemnila železničiarom vianočnú službu

Železničiarске remeslo je krásne povolanie, ale aj náročné. Železničari musia robiť svoju prácu bezchybne, aby neprišlo k ohrozeniu bezpečnosti cestujúcich. Táto práca si tiež vyžaduje nasadenie aj cez víkendy či sviatky.

AUTOR: Denis Dymo, SNÍMKA: Ondrej Mlynka

**BRATISLAVA** — Prezidentka Slovenskej republiky Zuzana Čaputová prišla na Štedrý deň pozdraviť pracovníkov železníc, ktorí aj v takéto dni musia byť v práci, na Hlavnú stanicu v Bratislave. Poďakovala sa im za pracovné nasadenie, zaželala im krásne Vianoce a priniesla vianočné pečivo. Pani prezidentke generálny riaditeľ ŽSR Miloslav Havrila daroval rušeň vyrobený z častí koľajníc, aby jej pripomínal modrú armádu.

„Len vďaka tisíckam ľudí, ktorí sú aj počas sviatkov v službe, si všetci

môžeme užiť Vianoce tak, ako ich máme radi. Vďaka práci železničiarok a železničiarov sa mnohí v uplynulých dňoch vrátili na sviatky domov za svojimi najbližšími. Všetkým, ktorí dnes slúžia, zo srdca ďakujem. Verím, že tých, ktorých som mala možnosť stretnúť aj osobne, poteší sviatočné pečivo, ktoré pre nich upiekli zamestnankyne a zamestnanci s mentálnym znevýhodnením zo sociálneho podniku Bivio v Bratislave,“ uviedla prezidentka na svojich sociálnych sieťach.

Ďakujeme, pani prezidentka!



# Geodet stavbu začína aj končí

Riaditeľ Strediska železničnej geodézie Pavol Šandor nastúpil na železnice v roku 1992. Železniciam je verný takmer 30 rokov a minulý rok v decembri sa stal riaditeľom. V rozhovore sme sa pýtali, čo má odbor geodézie nové, ako sa im pracuje a aké sú vízie v roku 2023.

AUTOR: Lucia Lizáková, SNÍMKY: Stredisko železničnej geodézie

**Na post riaditeľa ste boli zvolený z pozície zástupcu riaditeľa v decembri minulého roku po odchode do dôchodku vtedajšej riaditeľky Elišky Rapavej. Zabývali ste sa už na tejto pozícii?**

Zástupcom riaditeľa som bol 22 rokov a s pani riaditeľkou sme sa navzájom informovali takmer o všetkom, a tak to plynulo prešlo do tejto funkcie. Takže áno, som zabývaný. (úsmev)

**S akou víziou ste išli na post po toľkých rokoch?**

Určite nejaké vízie mám. Tie moje sú v podstate jednoduché. Poskytovať moderné, kvalitné, efektívne činnosti a služby v oblasti geodézie a kartografie predovšetkým na internom trhu ŽSR

a za určitých podmienok a okolností aj do externého prostredia.

**Geodézia je odbor, ktorý je v podstate kombináciou geografie, matematiky, informatiky a programovania. Ako všetky tieto vedné odbory fungujú na železnici v praxi?**

Povedal by som to takým žargónom, že každú stavbu začína a končí geodet. Už pri projektových záležitostiach sa geodeti zúčastňujú na realizácii stavieb. Začínáme vytyčovacími sieťami alebo kontrolou projektov u nás na oddelení projektovania a inžinierskej geodézie. A potom sme k dispozícii počas realizácie celej stavby, či už ide o modernizáciu alebo stavby z našich zdrojov. To je priama geodetická

činnosť na železničnej infraštruktúre. Ďalej je u nás oddelenie mapovania. Tu tvoríme a aktualizujeme jednotnú železničnú mapu. Ide o účelovú mapu veľkej mierky s tematickým obsahom a robí sa na základe zákona. Toto mapové dielo poskytuje základný podklad, na ktorom sa dejú ostatné veci, či už zámer projektovania, alebo nejaké štúdie, polohy, ochranné pásma, GIS a pod.

### **Aké nové technológie využívame v železničnej infraštruktúre v rámci geodézie?**

Veľmi dobrá otázka, pretože práve koncom roka 2022 sme ukončili jeden z dosť dôležitých nákupov. Ide o vysokorýchlostný 3D skener, ktorý je určený na meranie priestorovej priechodnosti tunelov a ostatnej železničnej infraštruktúry. Skener je umiestnený aj s potrebným príslušenstvom na špeciálnom vozíku, ktorý tlačíme pred sebou na koľaji, kým on skenuje nekonečný kužel bodov. Starý skener nám slúžil 14 rokov a minulý rok doslúžil. Je to veľká investícia, ale verím, že bude slúžiť aspoň tak dlho ako ten pôvodný.

### **Aké sú najväčšie rozdiely oproti tomu starému?**

Na porovnanie, starý model zaznamenával 500-tisíc bodov za sekundu, nový skenuje až milión bodov za sekundu, čo znamená väčšie množstvo bodov na spracovanie a tým aj väčšiu presnosť. Zvýšil sa dosah merania a prevádzková rýchlosť. Ide o výkonnejší skener a do hry vstupuje aj ďalší atribút, ktorý sa týka určovania polohy. Teraz si bude svoju presnú polohu určovať „sám“ pomocou inerciálnej meracej jednotky, pri starom skeneri sa farbili terčíky na stenu tunela, aby sa skener na trati vedel identifikovať, avšak určujúce body budú vždy potrebné, aj keď sa celý proces zjednoduší. Výkon a parametre skenera vedia dokonca zachytiť aj padajúcu kvapku vody, či určiť priesaky v tuneloch. Opäť sme sa niekam posunuli.

### **Čo všetko okrem priesakov tunelov dokáže odhaliť?**

Dokážeme napríklad zamerať, či tunelom prejde nadrozmerný náklad, ktorý je potrebné prevážať. Výpočtom to prejde cez rôzne požadované profily a ukáže sa, ako blízko sa náklad priblíži k tunelovej stene. Celý profil ukáže, či je to možné alebo nie. Okrem tunelov vieme s týmto strojom oskenovať aj inú železničnú infraštruktúru. Na železnici to využívajú najmä oblastné riaditeľstvá. Ide predovšetkým o skenovanie nástupísk, ale aj iných umelých stavieb železničnej infraštruktúry. Merania sa po čase porovnávajú a priebežne vyhodnocujú.

### **Predpokladám, že máme len jeden takýto systém. Dokáže pokryť celú železničnú infraštruktúru?**

Áno, vieme pokryť požiadavky celej železničnej infraštruktúry.

### **Vieme povedať, čo je pre geodeta najzložitejšie?**

Povedal by som to tak, že dostať sa k objektu je niekedy zložitejšie ako samotné meranie, pretože dnešné prístroje umožňujú takú technológiu, ako napríklad elektronicke totálne stanice, automatické stanice, a to znamená, že majú aj systém bezodrazového merania dĺžok. Niekedy ste na druhej strane museli mať človeka, ktorý mal zrkadlo (odrazový hranol) a on zaciľil diaľkometerom a zameral si vzdialenosť, uhly, zaregistroval bod. Teraz sa to udeje bez toho, aby tam ten človek stál. Laserová technológia to dokáže a presnosť ostáva zachovaná. Geodet sa rozhodne, kde si stroj postaví, aby to bolo výhodné postavenie, a všetko ostatné sa dá domerať. Skôr je to naozaj o prístupe k tomu objektu. Zložitejšie sú však práve merania na železnici. Keď si geodet postaví statív na chodníku alebo ceste, môže hocikedy merať a nič sa mu nepohne. Keď si postaví geodet prístroj na železničný zvršok, zameria a prejde vlak, už to máme všetko roztrasené. Je to nestabilné, čiže je rozdiel, keď robíte merania v meste a na železnici.

### **Geodet na železnici pracuje za plnej prevádzky alebo počas výluk?**

Áno, pracujeme za plnej prevádzky. Nie vo výlukách. Keď je v grafikone nejaká diera a menší počet vlakov, je jedno, či meriame cez deň alebo v noci. Skener skenuje v oboch prípadoch. My dávame sami na seba pozor, a preto je veľký dôraz kladený na bezpečnosť, čo pravdepodobne prispieva k stavu, že dosiaľ sa nám nestalo, žeby nám zobralo celý stroj alebo niečo podobné.

### **Chodí s vami do terénu aj nejaký bezpečnostný technik?**

Nie, my sami sme za seba zodpovední podľa pravidiel bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci. Keď sú zložité podmienky, tak v spolupráci so správcami trate (oblastnými riaditeľstvami) sú nám poskytnutí ľudia, ktorí nám robia bezpečnostné hliadky, napríklad pre rozhľadové vzdialenosti. A, samozrejme, za dodržania všetkých bezpečnostných predpisov.

### **Kol'ko ľudí obsluhuje stroj?**

Jeden človek alebo automatické stanice vôbec nevyžadujú obsluhu (človeka) priamo pri stroji.

### Môže geodeta pri dnešnej technológii vôbec niečo pri meraniach prekvapiť?

Výsledky. Ak niečo meriame preto, že je tam podozrenie pohybu alebo posunu. Povedzme oporný múr, pri ktorom má správca toto podozrenie a vidno, že betón sa už odlupuje a odhaľuje armatúru. Znovu musíme objekt zamerať a následne meranie zopakovať niekoľkokrát v rôznych časových intervaloch (po mesiaci, polroku...). Jednoducho vykonáme pravidelné merania, ktoré potom posúdime, porovnáme a výsledok ukáže, či sa objekt hýbe alebo nie. Pre geodeta však v tomto zmysle prekvapujúce nie je asi nič.

### Koľkokrát robíte napríklad vstupné merania pri novom projekte, modernizácii?

Pri novom projekte sa ide podľa projektovaných údajov a vytyčuje sa na základe projektovaných dát. V geodézii je však zásada: jedno meranie, žiadne

meranie. Ale závisí to aj od zvolených metód a technológií meraní a spracovania údajov. Takže to, čo nameriame, musí mať nejaký kontrolný mechanizmus. Potom máme istotu, že údaje sú správne, môžeme sa na ne spoľahnúť, a tak ďalej pracovať s relevantnými výsledkami.

### Aké sú vaše plány na rok 2023?

Každý rok podliehajú plány vyťaženosti v rámci železníc, čo sa týka našej geodetickej a kartografickej činnosti. Mojm súkromným snom, ani nie tak plánom na tento rok, je spraviť 3D model železníc – všetkých tratí. Tam sú neobmedzené možnosti pre projektantov, pre orientáciu, údržby, pre všetky zložky a viete, kde sa nachádzate. Nehovoriac o tom, že by sa to aktualizovalo, ale samotné 3D modely sa robia bežne, len ide o to správne investovať do zariadenia – geodetického systému, ktoré skenuje celé okolie a z toho sa krásne dá vytvoriť 3D model.



Ukážka zo Železničnej knihy.



Nový 3D skener v prevádzke.



# TIOP Trebišov — aktuálna situácia

Priebeh výstavby terminálu integrovanej osobnej prepravy v Trebišove je v plnom prúde. Slávnostné poklepanie základného kameňa stavby sa uskutočnilo ešte v septembri 2021 a tento rok by sa stavba mala dostať do svojho finále. Projekt po ukončení prinesie veľké benefity pre mesto aj širší región.

AUTOR: Denis Dymo, SNÍMKY: Marianna Kováčová

**TREBIŠOV** — Aktuálne prebiehajú práce na zastrešení nástupísk autobusovej stanice. Ukončenie stavebnej činnosti na termináli sa očakáva v prvom kvartáli roku 2023 s následným odovzdaním do užívania. Zároveň pokračuje aj výstavba prevádzkovo-technologickej budovy, kde aktuálne prebiehajú práce na realizácii vnútorných rozvodov zdravotníckej, elektroinštalácií, vzduchotechniky, a tie pokračujú v súlade s harmonogramom stavby.

Od 21. decembra 2022 je v predčasnom užívaní koľaj č. 1 a 3 v ŽST

Trebišov (je zrealizovaný železničný spodok a železničný zvršok). Momentálne (v čase písania článku, t. j. 9. 1. 2023, pozn. red.) zhotoviteľ začal výluku koľaje NR č. 4, 6, 8 v ŽST Trebišov, kde bude pokračovať s výstavbou podchodu a rekonštrukciu ostrovného nástupištia, ako i s vybudovaním koľaje NR č. 4 (železničný spodok a zvršok).

Stavebná činnosť na stavbe Terminál integrovanej osobnej prepravy Trebišov pokračuje v zmysle harmonogramu, s predpokladom ukončenia do konca roka 2023. O jej ukončení vás budeme v Železničnom Semafore informovať.





# ŽSR rekonštruuje Lamačský tunel II

Rekonštrukcia tunela, ktorý bol postavený ešte v roku 1902, sa začala v lete minulého roka. Tunel sa musel opraviť, keďže dochádzalo k uvoľňovaniu tzv. torkrétového nástreku z klenby tunela. Ten bol urobený ešte v rámci predelektrifikačných úprav v roku 1967. Tunel mal po rokoch rozrušené horninové nadložie a izolačné materiály použité pri výstavbe boli už na hranici životnosti. Dážď či výdatné sneženie sa tak okamžite prejavovali silným zavodnením tunela.

AUTOR: Ministerstvo dopravy, SNÍMKA: Michal Žarnovičan

**BRATISLAVA** — Podľa Ministerstva dopravy SR bolo v tuneli oveľa viac vody, než by v ňom malo byť, a to mohlo byť nebezpečné. „Priveľa vody v tuneli ovplyvňuje jeho stabilitu a prevádzku a keďže sme nechceli ohroziť bezpečnosť zamestnancov železníc ani cestujúcich, nechceli sme nič riskovať. Rekonštrukcia bola preto nevyhnutná,“ povedal minister dopravy SR Andrej Doležal.

Tunel, ktorý spájal Hlavnú stanicu v Bratislave so Záhorím a denne ním prechádzali desiatky vlakov vrátane medzinárodných rýchlikov, museli počas rekonštrukcie odstaviť. Vlaky tak momentálne prechádzajú len cez takzvaný starý tunel, ktorý je hneď vedľa. Tunel bol postavený ešte 19. storočí v roku 1848 a je už zrekonštruovaný.

Opravy sú momentálne už vo svojej druhej polovici. Odstránil sa starý betón, ktorý bol súčasťou ostenia, pôvodné ostenie sa nainjektovalo a vytvorili sa takzvané zvodnice, ktoré zväžajú vodu z tunela do drenážneho systému v koľajisku.

Okrem vyriešenia problému s presakovaním vody sa v tuneli vymení trakčné vedenie, koľaje, zabezpečovacie zariadenia a zrekonštruje sa osvetlenie. Práce sa realizujú pod dohľadom pamiatkarov, keďže je tunel technickou pamiatkou a do pôvodnej krásy budú vynovené oba kamenné portály tunela.

Rekonštrukcia za necelých 5 miliónov eur by mala byť ukončená v lete tohto roka, financovaná je z Operačného programu Integrovaná infraštruktúra.



## Držitelia železničných preukazov, pozor!

Ak chcete využívať cestovné výhody aj v roku 2023, nezabudnite na predĺženie platnosti železničných preukazov.

Prolongačné obdobie sa začalo 15. decembra 2022 a potrvá do 28. februára 2023. Výška cestovného pre zamestnancov ŽSR a ich rodinných príslušníkov sa oproti roku 2021 zmenila — na 2. vozňovú triedu je výška cestovného **31 eur**, na 1. vozňovú triedu je 47 eur. Prolongácia železničných preukazov sa vybavuje iba v pokladniciach KVC.

- V prolongačnom období sa vydávajú voľné cestovné lístky do 1. vozňovej triedy po odpracovaní 20 rokov na železnici nepretržite, o voľné cestovné lístky na rok 2023 môže zamestnanec/dôchodca požiadať vo svojej evidenčnej zložke na základe žiadanky a po predložení dokladu o úhrade poplatku vo výške 3,30 eura, platnosť voľných cestovných lístkov vydaných v roku 2022 sa skončí 28. 2. 2023.
- Držitelia železničných preukazov, ktorí sa rozhodnú v roku 2023 neprolongovať železničné preukazy, ich musia odovzdať do úschovy vo svojej evidenčnej zložke najneskôr do 14. marca 2023, kde môžu zotrvať najviac 2 roky.
- V prípade, ak dieťa nepokračuje v štúdiu, železničný preukaz je nutné vrátiť okamžite, najneskôr do 14 kalendárnych dní po skončení nároku na cestovné výhody.

Všetky železničné preukazy s prolongáciou na rok 2022 sú platné do 28. februára 2023 na Slovensku aj na území Českej republiky.

JANUÁR 2023



## Milé železničiarke, milí železničiari,

minulý rok priniesol mnoho nepríjemných udalostí – ďalšiu vlnu pandémie koronavírusu, vojenský konflikt na Ukrajine, zvyšovanie cien energií a infláciu. Napriek týmto nepríjemným udalostiam sa podarilo ŽSR zachovať bezpečný a plynulý chod. Železnice dbali na bezpečnosť cestujúcich počas pandémie. Zabezpečili prepravu a pomoc pre utečencov z Ukrajiny. Popasovali sa aj so zvyšujúcimi sa cenami energií, služieb a tovaru. Nebolo by to bez osobného prístupu každého jedného z vás, ktorí ste súčasťou „modrej armády“. Mnohí z vás to robíte od srdca a so ctou. Aj v roku 2023, keď železnice oslávia 175. výročie, je potrebné dobre spravovať a prevádzkovať železničnú dopravu. Slovensko patrí medzi krajiny s rozvinutou železničnou sieťou. No tú treba modernizovať, zveľaďovať a rozširovať. Múdre krajiny v čase ekonomických kríz investujú do rozvoja dopravnej infraštruktúry. Dávajú prácu a rozvoj tam, kde je potrebný. Prepájajú obce, mestá a krajiny pre neskorší rozvoj, keď krízy pominú. Treba sa inšpirovať týmito úspešnými príbehmi. Prajem vám všetkým, aby bol nový rok 2023 pokojnejší a zdravší než ten predchádzajúci. Aby vám a vašim blízkym priniesol len radosť, mier a porozumenie.

Jaroslav Kmeť  
Štátny tajomník MDV SR



# Inštitút vzdelávania je po 25 rokoch späť v železničnej stanici

Od 1. mája 1997 bol Inštitút vzdelávania Zvolen z kapacitných dôvodov dočasne presťahovaný zo ŽST Zvolen do priemyselnej zóny v blízkosti závodov ŽOS a LIAZ na adresu Môťovská cesta 6, Zvolen. Keďže dnes už neboli priestory na vzdelávanie vyhovujúce, tak sa v rámci komplexnej rekonštrukcie ŽST Zvolen vrátili po 25 rokoch do jej priestorov.

AUTOR: (red), SNÍMKA: Ondrej Mlynka

**ZVOLEN** — Rekonštrukcia priestorov pre Inštitút vzdelávania sa realizovala v rámci komplexnej rekonštrukcie prevádzkovej budovy ŽST Zvolen, ktorej zhotoviteľom bol RAIL Group. „Vďaka Odboru investorskému GR ŽSR sa Inštitút vzdelávania Zvolen vrátil 7. novembra 2022 naspäť do zrekonštruovaných priestorov na Železničnú stanicu Zvolen,“ uviedol prednosta Inštitútu vzdelávania Zvolen Valér Kocka. Slávnostné otvorenie sa konalo v nových priestoroch inštitútu 12. decembra 2022. Okrem mnohých členov, ktorí sa na projekte podieľali za ŽSR, sa na otvorení zúčastnil aj zástupca primátora mesta Zvolen Miroslav Kusein. Prvotná myšlienka vytvorenia priestorov pre IV Zvolen skrsla bývalému generálnemu riaditeľovi ŽSR Dušanovi Šefčíkovi a riaditeľovi OR Zvolen Mariánovi Izakovičovi. Veľká vďaka patrí aj Úseku námestníka GR pre rozvoj a informatiku a Odboru investorskému GR ŽSR, ktorí priamo zabezpečili realizáciu celého projektu prestavby a modernizácie nových priestorov Inštitútu vzdelávania Zvolen a to z vlastných zdrojov ŽSR. Zúčastnení si mohli medzi prvými prezrieť nové priestory Inštitútu vzdelávania Zvolen, ktoré disponujú piatimi moderne vybavenými

učebňami s vizuálnymi pomôckami a so zariadeniami didaktickej techniky, organizačnej a reprodukčnej techniky, ktoré podporujú skvalitnenie vyučovacieho procesu. V jednej z učební je pripravená aj projektová dokumentácia na rekonštrukciu na vybudovanie priestoru na výučbu obsluhy rôznych druhov zabezpečovacích zariadení na simulátore. „Samotná prestavba a modernizácia priestorov Inštitútu vzdelávania Zvolen so sebou priniesla nielen benefit vo forme nových moderných učební, nových priestorov pre zamestnancov Inštitútu vzdelávania Zvolen, priestorov pre nové vizuálne pomôcky a výpočtovú techniku potrebnú na skvalitnenie výučby a prípravy zamestnancov a uchádzačov o zamestnanie, ale najmä zvýšený komfort dochádzky školených zamestnancov a subjektov,“ uviedol riaditeľ ÚIVP Peter Blaho. Keďže železničná stanica Zvolen je uzlovou stanicou v oblasti OR Zvolen, uchádzači majú zabezpečenú priamu dostupnosť vlakového spojenia. „Chcem vysloviť veľkú vďaka všetkým, ktorí sa podieľali na myšlienke, príprave a realizácii celého projektu prestavby a modernizácie nových priestorov Inštitútu vzdelávania Zvolen,“ povedal na záver riaditeľ ÚIVP.



# Nový rok, nový začiatok

Železnice Slovenskej republiky začali nový rok s dvomi rekonštrukciami na železničnej infraštruktúre. Ich výsledkom bude kvalitnejšia infraštruktúra, pohodlnejšie a rýchlejšie cestovanie pre cestujúcich a zvýšenie traťovej rýchlosti.

AUTOR: (red)

**TRNOVEC NAD VÁHOM/PALÁRIKOV** — V januári sa začalo so stavebnými prácami v úseku Nové Zámky – Palárikovo (súčasť trate Bratislava – Štúrovo). Práce sú zamerané na komplexnú rekonštrukciu traťových koľají č. 1 a 2, nástupíšť na zastávke Ludovítov a súvisiacej infraštruktúry. Cieľom stavby je zlepšenie bezpečnosti a plynulosti železničnej dopravy, zníženie nákladov na údržbu železničného zvršku a spodku, dosiahnutie vyššieho kvalitatívneho štandardu osobnej dopravy. Traťová rýchlosť na úseku sa po obnove zvýši na 140 kilometrov za hodinu, existujúce priecestné zabezpečovacie zariadenie nahradia novým, reléovým s elektronickými prvkami a celými závorami.

Vo februári začnú Železnice Slovenskej republiky s rekonštrukciou traťového úseku Trnovec nad Váhom – Tvrdošovce v okresoch Šaľa a Nové Zámky v dĺžke takmer desať kilometrov. Stavebné práce na rekonštrukcii úseku by mali trvať do štrnástich mesiacov od odovzdania staveniska. Traťová rýchlosť na úseku Trnovec nad Váhom – Tvrdošovce vzrastie po jeho obnove na 140 kilometrov za hodinu.

Okrem iného sa zvýšia aj výkonnosť trate a bezpečnosť. Investícia zahŕňa rekonštrukciu koľají č. 1 a 2, nástupíšť na zastávke Jatov a súvisiacej infraštruktúry, ako aj trakčného vedenia pre rýchlosť do 160 kilometrov za hodinu.



# Ján Ondáš získal ocenenie Študent Košického samosprávneho kraja

Ocenenie Študent Košického samosprávneho kraja za rok 2022 v kategórii úspechy v regionálnych, celoslovenských a medzinárodných predmetových olympiádach a v iných vedomostných súťažiach si od predsedu KSK Rastislava Trnku odniesol dualista ŽSR Ján Ondáš.

AUTOR: O510 , SNÍMKA: Stredná odborná škola železničná Košice

**KOŠICE** — Aktuálne študuje v treťom ročníku na Strednej odbornej škole železničnej v Košiciach v študijnom odbore mechanik elektrotechnik s oblasťou prípravy na oznamovaciu a zabezpečovaciu techniku v doprave. Škola nominovala žiaka na základe jeho úspechov v súťažiach z oblasti elektroniky a informatiky. Už od prvého ročníka ho elektronika zaujíma a venuje sa jej aj vo voľnom čase. Práve preto už ako druhák obsadil prvé miesto na krajskej úrovni s postupom do celoslovenského kola v súťaži ZENIT, ktorú organizuje Štátny inštitút odborného vzdelávania. Cieľom súťaže sú zručnosť, elán, nápaditosť, invencia a tvorivosť. Súťaž je zameraná na programovanie, elektroniku a strojárstvo a jej zámerom je podpora a vyhľadávanie talentovaných a nadaných žiakov. Aktuálne sa Ján pripravuje na Súťaž 3D tlač, ktorú organizuje Žilinská univerzita v Žiline

na Fakulte riadenia a informatiky. Pre rovesníkov je príkladom, ako využívať samostatné a tvorivé myslenie pri praktickej zručnosti. „Sme hrdí, že si ako zamestnávateľa do budúcnosti vybral práve ŽSR. Gratulujeme mu a tešíme sa z jeho úspechov, ktorými prispieva aj k dobrému menu našej partnerskej školy v Košiciach už počas štúdia,“ vyzdvihla riaditeľka Odboru riadenia ľudských zdrojov GR Gabriela Gajdošová.

V prípade, že vás zaujíma štúdium v systéme duálneho vzdelávania so ŽSR, resp. Štipendijný program ŽSR, kontaktujte oddelenie vzdelávania Odboru riadenia ľudských zdrojov GR prostredníctvom mailovej adresy [dual@zsr.sk](mailto:dual@zsr.sk) a [stipendium@zsr.sk](mailto:stipendium@zsr.sk), prípadne si podrobnejšie informácie viete vyhľadať na [zsr.sk](http://zsr.sk) v záložke Kariéra.

# ŽSR získali zvýhodnený úver od SIH

Železnice Slovenskej republiky (ŽSR) získali 12. decembra od Slovak Investment Holding (SIH) dlhodobý zvýhodnený úver takmer na 13 miliónov eur. Suma je určená na projekt rekonštrukcie Železničnej stanice Košice, ktorý je v realizácii. Po ukončení modernizácie bude stanica v metropole východu najmodernejšou stanicou na Slovensku.

AUTOR: (red)

**BRATISLAVA** — SIH financuje projekt sumou v hodnote 12 774 000 eur, ktoré sú rozdelené do 3 tranží vo forme dlhodobého zvýhodneného úveru. Prvá tranža vo výške 5 miliónov eur už bola zrealizovaná. Lehota na prijatie druhej tranže v rovnakom objeme je do konca roku 2022.

„Železnice stále bojujú s investičným dlhom na infraštruktúre a potrebovali by zo štátnej kasy vyčleniť viac financií, no zároveň v roku 2022 evidujeme najviac rozbehnutých investičných projektov v ich modernej histórii. Financovanie prostredníctvom úveru od Slovak Investment Holding je pre Železnice Slovenskej republiky veľmi výhodné, získajú dlhodobé a nízkoúročné financovanie. Úver nám umožnil financovanie prebiehajúcej rekonštrukcie nástupišť na košickej hlavnej stanici, ktorá bude spĺňať požiadavky 21. storočia. Imobilní cestujúci či mamičky s deťmi ocenia bezbariérový prístup aj výťahy,“ uviedol štátny tajomník Ministerstva dopravy a výstavby SR Jaroslav Kmeť.

„Slovak Investment Holding touto investíciou prehlbil veľmi dobrú spoluprácu s Ministerstvom dopravy a výstavby SR a organizáciami v jeho pôsobnosti, ktorá sa datuje prakticky od založenia SIH v roku 2014. Spoločne potvrdzujeme, že finančné nástroje majú svoje miesto aj v oblasti dopravy, keďže investícia SIH-u do výstavby diaľničného obchvatu D4R7 bola jedným z prvých prípadov využitia v tejto oblasti v celej EÚ. Ex-ante analýza nám potvrdila investičný dlh tak v železničnej, ako aj v cestnej infraštruktúre a sme radi, že môžeme ŽSR pomôcť túto medzeru aspoň do istej miery zmenšiť, pričom prostriedky, ktoré budú postupne splácať, zostanú majetkom Slovenskej republiky a budú opätovne využité na podporu projektov v oblasti dopravy. Tešíme sa, že pri našich pracovných cestách na východné Slovensko

budeme môcť využívať modernú infraštruktúru na úrovni 21. storočia,“ povedal Peter Dittrich, investičný riaditeľ a podpredseda predstavenstva SIH.


Komfort cestovania, ako aj bezpečnosť cestujúcich sa vďaka rekonštrukcii stanice v Košiciach výrazne zvýšia. Prispievajú k tomu aj úprava staničného zabezpečovacieho zariadenia, úprava nástupišť a rekonštrukcia vonkajšieho osvetlenia vrátane úpravy ukoľajnenia kovových konštrukcií na nástupištiach. Cestujúci budú mať k dispozícii bezbariérový prístup aj nové výťahy.

„Je ukončené predĺženie nástupištnej hrany pri koľaji číslo 8 o 140 m. Prebehlo vytrhanie koľají číslo 7 a 9, momentálne prebieha obnova koľaje číslo 9, čiže táto koľaj sa už pokladá. Pracuje sa na nástupišti číslo 2 a príslušných koľajach - boli vykonané búracie práce na nástupišti číslo 2 a momentálne prebieha obnova tohto nástupišťa, na ktorom bude riešený aj prístup pre imobilných cestujúcich. Naďalej prebieha aj rekonštrukcia elektroinštalácií v podchodoch,“ uviedol k stavu prebiehajúcej rekonštrukcie generálny riaditeľ Železníc Slovenskej republiky Miloslav Havrila.

Rekonštrukcia infraštruktúry železničnej stanice Košice sa začala v septembri 2021 a jej ukončenie sa predpokladá do konca roka 2023.

## Čo prinesie rekonštrukcia stanice Košice?

Osvetlenia nástupišť, elektrické rozvody súvisiace s osvetlením, rozvody nachádzajúce sa na nástupištiach, ovládanie osvetlenia, úpravu staničného zabezpečovacieho zariadenia, rekonštrukciou prejde aj zvršok dopravných koľají č. 1, 3a, 5, 6, 7, 8, 9 a 11, odizolujú sa podchody v ŽST Košice.



V súvislosti s novým štátoprávnym usporiadaním a zánikom ČSD podpísali 22. decembra 1992 v Bratislave dva historické dokumenty medzi nástupníckymi firmami ČD a ŽSR.

Na foto zľava Ing. Marcel Haydu, Ing. Štefan Nemeš a Ing. Vojtěch Knop-Kostka pri podpise dohody o delení majetku.

# Železnice oslavujú 30. výročie vzniku

Železnice Slovenskej republiky vznikli 1. 1. 1993 rozhodnutím vlády SR o zriadení štátneho podniku v nadväznosti na rozdelenie ČSFR, a tým aj na rozdelenie Československých štátnych dráh na dva samostatné subjekty. Rozhodnutie vlády bolo rozpracované zákonom NR SR č. 258/1993 Z. z. o Železničiach SR z 30. septembra 1993 v znení neskorších predpisov.

AUTOR: Denis Dymo, SNÍMKA: Archív ŽSR

**BRATISLAVA** — Dňa 16. 2. 1992 schválilo Federálne zhromaždenie ČSFR zákon o zániku štátnej organizácie Československé štátne dráhy s platnosťou od 31. 12. 1992. K tomuto dňu bol zrušený zákon č. 68/1989 Zb. o organizácii š. o. Československé štátne dráhy v znení zákona č. 82/1990 Zb. a zákona č. 230/1992 Zb. Vláda SR vyjadrila súhlas so zriadením štátneho podniku ŽSR svojím uznesením č. 973/1992 z 15. 12. 1992. Súčasne uložila ministromi dopravy, spojov a verejných prác založiť, ako zakladateľovi v zmysle § 4 ods. 1 zákona č. 111/1990 Zb., štátny podnik ŽSR so sídlom v Bratislave, s účinnosťou od 1. 1. 1993 do prijatia osobitného zákona NR SR.

Minister dopravy na základe uvedeného uznesenia vlády SR prijal 17. 12. 1992 rozhodnutie č. 45/92 o založení štátneho podniku ŽSR so sídlom v Bratislave. Týmto

rozhodnutím zveril do hospodárenia novozaloženého podniku veci a majetkové práva, s tým súvisiace pracovnoprávne vzťahy, záväzky a povinnosti, aktíva a pasíva z pohľadávok a dlžôb vyplývajúcich z hospodárskej činnosti, ktorú dovtedy vykonávala a užívala štátna organizácia ČSD na území SR. V tejto nadväznosti vydal minister dopravy podľa ustanovení § 12 a 13 zákona č. 111/1990 Zb. o štátnom podniku a po prerokovaní s Miestnym úradom Bratislava I zakladaciu listinu štátneho podniku ŽSR č. 51/M-92 z 21. 12. 1992. Riadiacu funkciu vtedajšieho Ústredného riaditeľstva ČSD v Prahe prevzalo Riaditeľstvo Železníc SR, ktoré sa vytvorilo z Oblastného riaditeľstva ČSD – Bratislavskej oblasti, Klemensova 8, dňom 1. 1. 1993.

Štátny podnik ŽSR vznikol 1. 1. 1993 ako nástupnícky subjekt š. o. ČSD na území Slovenska a z dovtedy

fungujúcich organizačných jednotiek. Bolo ich 7 a boli to: ČSD – Bratislavská oblasť, Železničné opravovne a strojárne v Trnave, vo Zvolene, Vrútkach, Hospodárska ústredňa železníc Praha – Zásobovacie závody Košice, Vrútky, Zvolen, Trnava, Správa prepravných služieb v Bratislave a Kontrola medzinárodných železničných prepráv Košice, Ústredie výpočtovej techniky a dopravy, Výskumný ústav železničný Praha a Správa železničných telekomunikácií Praha, pracovisko Žilina.

Tak ako všetko, čo je nové a na čo nie sme zvyknutí, tak aj rozdelenie krajiny, rozpad Československých štátnych dráh a vznik Železníc Slovenskej republiky priniesli rozdiely v názoroch a chápaní ľudí. Každý rozchod má svoju odvrátenú tvár a mal ju aj rozchod Čechov a Slovákov pred tridsiatimi rokmi. Aj v tomto

prípade sa bez problémov neobišlo najmä delenie spoločného majetku. S prestávkami trvalo ešte takmer 7 rokov.

Rovnako ako republiku, tak aj železnice čakalo delenie a zdalo sa, že sa spory rozhoria aj pri delení železníc. Najmä potom, čo jeden z podpredsedov federálnej vlády Antonín Baudyš (KDU – ČSL) začal požadovať, aby sa majetok ČSD rozdelil podľa dĺžky železničných tratí na území oboch republík, teda zhruba v pomere 3:1 v prospech ČR. Slovenská strana protestovala, ale už 25. novembra 1992 spoločná komisia oznámila, že našla prijateľný kompromis a železnice sa predsa len rozdelia podľa zásady 2:1. A tak to pokračovalo do 31. decembra a v niektorých položkách i v novom roku. Hranice firmy kopírovali štátne hranice a majetok sa delil podľa schválených zásad.

## Nový Registratúrny poriadok

Jeden z predpisov, ktorý sa týka činnosti takmer všetkých zamestnancov, je Registratúrny poriadok a registratúrny plán ŽSR. Novelizovaný Registratúrny poriadok a plán ŽSR je platný pre celé ŽSR s účinnosťou od 1. 1. 2023.

AUTOR: Daša Krčová, SNÍMKA: Archív ŽSR

**BRATISLAVA** – Novelizáciu poriadku vyvolali legislatívne zmeny a prechod na automatizovaný systém správy registratúry – Fabasoft, pretože nová legislatíva vyžaduje, aby manažment dokumentov prebiehal predovšetkým v elektronickom prostredí.

Registratúrny poriadok a registratúrny plán ŽSR upravuje postup všetkých organizačných útvarov pri správe registratúry, a to najmä pri manipulácii s registratúrnymi záznamami a so spismi od ich vytvorenia alebo prijatia cez evidovanie, vybavovanie, ukladanie a ochranu, hodnotenie až po ich vyradenie. V súčasnosti sú tieto procesy v ŽSR zabezpečované prostredníctvom aplikácie Fabasoft. Aj keď sa to na prvý pohľad môže javiť tak, že aplikácia Fabasoft je určená iba na evidovanie, prijímanie, vytváranie a odosielanie dokumentov, nie je to úplne tak. Užívateľ aplikácie môže využívať rôzne procesy (napr. schvaľovanie, pripomienkovanie...), vytvárať zostavy, evidencie, vyhľadávať spisy alebo záznamy, alebo zdieľať dokumenty s inými používateľmi. Pri správnom a efektívnom používaní aplikácie je užívateľ odbremený od

iných rôznych činností, ako napríklad tvorby správnej šablóny listu, tvorby spisového obalu, zberného hárku, sledovania lehôt uloženia a vyradovania záznamov a pod. Aplikácia zaznamenáva všetky aktivity a procesy nad záznamom, a tým zefektívňuje dohľadávanie presných informácií, napr. kedy bol záznam vytvorený, schválený nadriadeným, odoslaný alebo vybavený, kedy sa informácia dostala k spracovateľovi a pod.

Niekedy sa stretávame s názorom, že využívanie aplikácie Fabasoft je časovo náročné a je potrebné vykonávať činnosti navyše, prípadne „duplicitne“, ako napríklad priradenie registratúrnej značky, tvorba spisového obalu a pod. Avšak v prvom rade si treba uvedomiť, že všetky tieto úkony boli našou povinnosťou aj v minulosti. Prvé predpisy k registratúre na železničiach sa datujú do obdobia vzniku ČSD, konkrétne do októbra 1924, keď vyšiel Kancelársky predpis pre riaditeľstvá štátnych dráh. Novelizovaný Registratúrny poriadok a registratúrny plán ŽSR v kombinácii s ASSR Fabasoft prácu s povinnou registratúrou zrýchľujú a zefektívňujú, nehovoriac o prínose pre ekológiu.

## Sociálny dialóg pokračuje

Sociálny dialóg medzi zmluvnými stranami v ŽSR mal v uplynulom roku ešte svoje ďalšie pokračovanie 21. decembra 2022. Na kolektívnom vyjednávaní sa zúčastnili generálny riaditeľ ŽSR Miloslav Havrila, námestník GR pre ekonomiku Peter Bagin a námestník GR pre ľudské zdroje Pavol Komarňanský, ako aj zástupcovia OZŽ. Základnou témou boli možnosti riešenia nárastu mzdy v roku 2023.

AUTOR: O510

**BRATISLAVA** — Generálny riaditeľ Miloslav Havrila zdôraznil, že zamestnávateľ hľadá v tejto komplikovanej hospodárskej situácii všetky možnosti a riešenia na stabilizáciu zamestnancov. O ďalšom postupe sa rozhoduje na základe analýzy finančných zdrojov a má záujem na tom, aby Železnice Slovenskej republiky čakala v roku 2023 lepšia perspektíva. Na Ministerstve dopravy SR bolo pozitívne prijaté podpísanie Dodatku č. 6 Kolektívnej zmluvy ŽSR na začiatku decembra 2022 a zrušenie štrajkovej pohotovosti zo strany Odborového združenia železničiarov. Tento postup je chápaný ako záruka na seriózne rokovania sociálnych partnerov aj v tomto roku.

ŽSR navrhli vyplatiť v decembri zamestnancom jednorazovú sumu na základe dohody a po ustálení podmienok na rok 2023 kolektívne vyjednávať o raste tarifnej mzdy. Zmluvné strany sa následne dohodli na vyplatení jednorazovej sumy 310 eur so mzdou za december 2022 s tým, že toto riešenie je potrebné chápať aj ako čiastkovú kompenzáciu rastu mzdy pre budúce obdobie. Súčasťou dohody je aj zvýšenie tarifných miezd o 50 eur od decembra 2022 v zmysle Dodatku č. 6 KZ. Zástupcovia OZŽ súhlasili, že o formulácii a výške ďalšieho návrhu k riešeniu miezd na rok 2023 budú ďalej vyjednávať. Kolektívne vyjednávanie bude pokračovať 19. januára 2023.

## Analýza personálnych ukazovateľov:

Ukazovateľ	2021	2022
Priemerný počet zamestnancov	13 484,52	13 339,81
Počet zamestnancov k 31.12.	13 490	13 303
Počet prijatí do pracovného pomeru	671	716
Počet skončení pracovného pomeru	783	928
Priemerná mzda v eurách	1 238,02	1 299,47
Mzdové náklady v eurách	200 329 043	208 016 072
z toho prémie	16 316 582	16 314 320
z toho práca nadčas	7 501 330	8 917 203
Inflačný príspevok v eurách	–	6 542 510
Práceschopnosť a OČR v hod.	1 590 741	1 428 191
Sociálny fond - výpomoci v eurách	175 714	175 432
Príspevok na rekreáciu v eurách	611 067	791 397



MANAŽÉR  
ŽELEZNIČNEJ  
INFRAŠTRUKTÚRY

# NAJLEPŠÍ ČAS STAŤ SA ŽELEZNIČIAROM

foto: Filip Farský

stabilná práca

príspevok na nájomné  
do **250** eur

odmeny pri pracovných  
úročiach a životných jubileách

príspevok na hypotéku  
do **350** eur

náborový príspevok  
**2000** eur

príspevok  
na rekreačné pobyty

pravidelný termín výplaty

príspevok na profesijný rast

stabilizačný príspevok

pracovné voľno nad  
rámec Zákonníka práce

životné poistenie  
**DYNAMIK Ž**

rekondičné pobyty

príspevok na doplnkové  
dôchodkové sporenie

doba neurčitá

odborné školenia

pravidelné  
lekárske prehliadky

cestovné výhody

**BLIŽŠIE INFORMÁCIE:** Regionálne pracovisko LZ Trnava  
0904 823 152 0911 113 755



# Poľská vysokorýchlostná železnica

Prvá poľská vysokorýchlostná železnica medzi poľským hlavným mestom Varšavou a mestom Lodž bude mať podľa projektových zmlúv 140-kilometrovú trať projektovanú organizáciou CPK.

ZDROJ & SNÍMKA: railtech.com

**VARŠAVA** — Prvý projektový balík je rozdelený na tri časti. Skladá sa z úseku z Varšavy do obce Bolimów, zhruba v polovici trasy navrhovanej železnice, úsek z Bolimówa do Lodže a do tretice dohoda o GSM-R sieti. Poslednú úlohu vykoná BPK Poznań, pričom úseky železníc navrhne Biuro Projektów Metroprojekt a Egis. Celý balík má hodnotu 300 miliónov poľských zlotých alebo 64 miliónov eur.

## Skrátenie času cestovania

Vlaky budú môcť aj naďalej jazdiť rýchlosťou 250 km/h po novej vysokorýchlostnej trati, ktorá bude mať konštrukčnú rýchlosť 350 kilometrov za hodinu. Cestovný čas medzi Varšavou a Lodžou sa skrúti o polovicu na

45 minút. Po dokončení druhej etapy projektu smerom na Poznań budú cestujúci na cestu do Varšavy potrebovať iba 2 hodiny namiesto troch.

Očakáva sa, že predbežné stavebné práce na prvej fáze sa začnú približne koncom roka 2023, pričom práce sa začnú naplno v nasledujúcom roku. Prvá stavebná súťaž na 4-kilometrový vlakový tunel blízko Lodže bola vypísaná začiatkom mesiaca.

Práce na vysokorýchlostnej železnici sú spojené s projektom Centralny Port Komunikacyjny, a teda novým poľským letiskom na zelenej lúke, ktoré sa má postaviť približne 40 kilometrov od Varšavy. Bude obsahovať dve dráhy a predpokladá sa, že bude otvorené v roku 2028.

Lekár v nemocnici sa pýta pacienta po operácii: — Tak ako sa cítite? — Teraz už dobre, ale chvíľu som mal pocit, ako keby ma ovalili poľenom. — No... — tajnička				<b>Pomôcky:</b> abakus, anker, meat	britská objemová jednotka	mäso, po anglicky	Asociácia zamestnáv. zväzov (skr.)	rádium (zn.)	hlavica antických stĺpov, abak	<b>Pomôcky:</b> Aka, elana, Stern	bol účastníkom hry	ľaví kríženec	poľské umelé vlákno	štíhly vták s mocným zobákom		
				mäsožravý chrobák						okamžite, ihneď starogrec. boh lásky						
				<b>4</b>												
				chyba hlbkomer				biblická hora protiklad								
<b>Jozef Vysočani</b>	atmosfe- rický jav s blýskaním a hrmením	<b>1</b>	cesta lieťadlom dĺžka života				okolo (bás.) páľava (bás.)					neón (zn.) vápencové územie				
obyvateľ Bavorska					hudobné dielo statok, po česky						mút' vyzvedač					
konto					zachráň starogrec. boh vojny					zirkón (zn.) mylná predstava		<b>2</b>	nedoko- nale horelo			
365 dní				útok (kníž.) deciliter (skr.)				štvrt'árok pokolenie								
kus (skr.)			zodieral unikol letom					upadol nemecký časopis								
talizman							vyklíčený jačmeň mláďatko					berýlium (zn.) pacient				
<b>Pomôcky:</b> kvart, nar, til, opus	španielsky člen zaťov otec			občas lawrencium (zn.)								rímskych 1049 stará bod- ná zbraň				
mal povolené					listnatý strom slovko úcty v Ázii					Patrik (dom.) obyvateľ Srbska						
veľký oheň						plošná miera vnútri (lek.)			anglický šlach, titul ampérvávit (skr.)			predložka (poza)	nech, po česky			
avšak				<b>3</b>												
ľadovcový nános				Anna (dom.)				uvidieť								

Pošlite nám (sutaz@zsr.sk) **adresu a správnu odpoveď** krížovky a trom vyžrebovaným pošleme darček.  
 Krížovka z minulého čísla: „... ale tých osem hodín je na nevydržanie.“ Výhercovia: Jana V., Vladimír D., Rastislav R.



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

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: 2ImPress, spol. s r. o., Vajnorská 135, 831 04 Bratislava

## Blahoželáme

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

## Podakovanie

[Redacted text block]

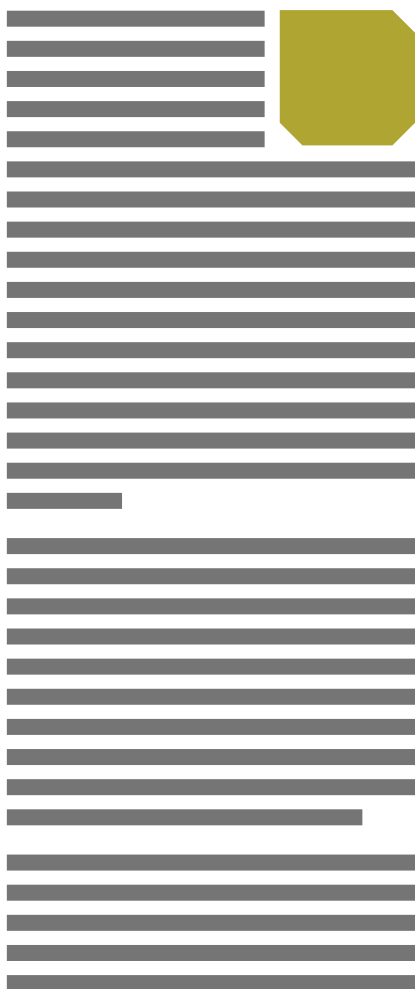
[Redacted text block]

[Redacted text block]

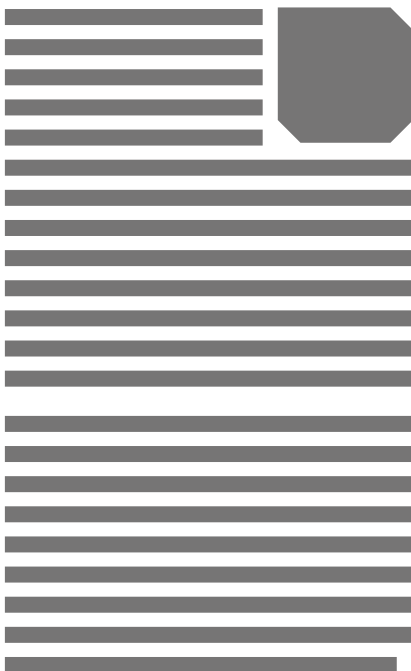
[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]



**Spomíname**



**Vaše príspevky môžete posielat' na adresu [zsemafor@zsr.sk](mailto:zsemafor@zsr.sk) do 9. 2. 2023.**

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

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



# Vykoľajenia pred Vianocami

Sviatok či nesviatok, žiaľ, železničné nehody neobišli ani vianočné obdobie. Len pár dní pred Vianocami sa vykoľajili dva vlaky.

AUTOR: Denis Dymo, SNÍMKY: Radoslav Králik, Štefan Minárik

**ŽILINA/STREKOV** — Vykoľajenia vlakov pred vianočnými sviatkami v Žiline a v Strekove spôsobili nemalé meškania vlakov a zneprijemnili cestovanie množstvu ľudí za svojimi rodinami.

## Žilina

V ŽST Žilina došlo 21. decembra o 9.46 hod. k menšej nehode kategórie B 2 - vykoľajeniu dvoch nákladných vozňov, ktoré boli radené ako predposledný a posledný. Vlak mal spolu 13 koľajových vozidiel, 50 náprav, dĺžku 243 m, celkovú hmotnosť 409 ton a bol počas jazdy riadne označený príslušnými návěstami. V čase vzniku nehody vykazovalo staničné zabezpečovacie zariadenie v ŽST Žilina správnu činnosť. K vykoľajeniu došlo po prechode rušňa a jedenástich vozňov daného vlaku po 7. koľaji, ako aj cez prvú výhybku. Pri prechode posledného vozňa daného vlaku došlo na výhybke k jeho vykoľajeniu oboma podvozkami, pričom následkom jeho ďalšej jazdy vo vykoľajenom stave došlo k stiahnutiu a vykoľajeniu aj druhého podvozka predposledného vozňa. Pri nehode nedošlo k zraneniu zamestnancov ŽSR, dopravcu a ani iných osôb. Pri vykoľajení došlo k poškodeniu infraštruktúry v správe ŽSR, OR Žilina a síce vonkajších prvkov zabezpečovacieho zariadenia a železničného zvršku v ŽST Žilina. Predbežná škoda za poškodenie infraštruktúry v správe ŽSR je odhadnutá na sumu 14 000 eur. Následkom nehody došlo k zmeškaniu 288 vlakov osobnej

dopravy o 9 266 min. a k zmeškaniu 16 vlakov nákladnej dopravy o 7 530 min. Zisťovanie príčin vzniku nehody v súčasnosti prebieha.

## Strekov

V NŽST Strekov došlo 22. decembra o 9.18 hod. počas jazdy nákladného vlaku k vykoľajeniu dvoch vozňov. Vlak bol zostavený zo 17 prázdnych vozňov určených na prepravu automobilov. Vykoľajené vozne boli štvorosové vozne radu Laadkks a boli radené ako 8. a 9. v poradí. Prvý vykoľajený vozeň sa vykoľajil dvomi osami a druhý jednou osou. Následkom nehody nedošlo k usmrteniu ani k zraneniu zamestnancov ŽSR, dopravcu LRL a ani iných osôb. Neprišlo ani k poškodeniu životného prostredia. Došlo však k poškodeniu železničného zvršku staničnej koľaje č. 2, výhybiek na odchodovom zhlaví smer NŽST Pribeta a dvoch vozňov dopravcu LRL. Bola úplne prerušená železničná prevádzka na trati Strekov – Pribeta od 9.18 hod. do 14.30 hod. V tomto čase boli vlaky osobnej dopravy dopravcu ZSSK nahradené náhradnou autobusovou dopravou. Z dôvodu nehody bolo zmeškaných 10 vlakov osobnej dopravy dopravcu ZSSK celkovo o 579 minút a 4 vlaky osobnej dopravy boli odrieknuté. O 14.30 h bolo zamestnancami SMSÚ ŽTS TO Nové Zámky odstránené poškodenie staničnej koľaje č. 1 a bola obnovená železničná prevádzka po jednej koľaji. Zisťovanie príčin vzniku nehody v súčasnosti prebieha.

# V januári zaujímali verejnosť rekonštrukcie

Na odbor komunikácie a marketingu chodia denne desiatky správ od novinárskej obce a verejnosti, ktoré sa týkajú železničnej infraštruktúry. V mesiac január najviac zarezonovali témy modernizácie v Žiline, Nitre a Margecanoch.

AUTOR: (red)

## **Kedy sa začnú práce na Ulici 1. mája na pozemkoch, ktoré boli súčasťou autobusovej stanice v Žiline? Ovplyvní výstavba cestnú premávku?**

Práce na ulici 1. mája na pozemkoch, ktoré sú súčasťou autobusovej stanice by mali začať v priebehu rokov 2023 a 2024. Počas výstavby na ulici 1. mája bude spracovaný projekt dočasného dopravného značenia, ktorý bude odsúhlasený všetkými dotknutými organizáciami. Výstavba ovplyvní cestnú premávku na ulici 1. mája a Hviezdoslavova.

## **Kedy bude dokončený peší podchod popod železničnú stanicu Žilina? Platí, že vtedy sa uzavrie peší priechod pod železničným mostom na Kysuckej, ktorý sa búra?**

Predĺženie podchodu pre peších ulíc Národná - Uhoľná bude dokončené v mesiaci január 2023. Podchod bude stavebne ukončený ukončením stavby. Podchod pre peších pod železničným mostom na ulici Kysucká sa uzavrie vo februári 2023 a dočasným dopravným značením budú občania navigovaní do podchodu z ulice Národná na ulicu Uhoľná. Ulica Uhoľná (chodník) bude slúžiť ako prístup k zimnému a futbalovému štadiónu, obchodu Lidl a firmám, ktoré sú na ulici Uhoľná a Kysucká.

## **Vlani v júni vo vestibule v žel. stanici Nitra spadla časť omietky zo stropu. Dodnes je priestor prehradený a cestujúci sa preto do budovy dostanú len zo strany nástupišťa, čím sa znížil ich komfort, nehovoriac o tom, že ide o železničnú stanicu v krajskom meste. Čo s tým zamýšľajú ŽSR robiť? Máte nejaký plán (krátkodobé a dlhodobé riešenie)?**

V októbri 2022 bola zo strany projektanta odovzdaná projektová dokumentácia, ktorá rieši predovšetkým výmenu stropnej konštrukcie vestibulu. V novembri 2022 bola projektová dokumentácia predložená

dráhovému stavebnému úradu spolu so žiadosťou o vydanie stavebného povolenia. Dráhový stavebný úrad v decembri 2022 prerušil stavebné konanie a vyžiadal si doplnenie vyjadrení, na vydanie ktorých sa momentálne čaká. Následne po ich doplnení bude pokračovať stavebné konanie. Po vydaní stavebného povolenia prebehne výber zhotoviteľa a následne realizácia stavby. Projektová dokumentácia pre realizáciu stavby bola medzičasom dopracovaná.

Čo sa týka dlhodobejšieho horizontu, železničná stanica je v Nitre v dlhodobom pláne investícií ŽSR. Vzhľadom na nedostatok finančných prostriedkov, na ktorý dlhodobo poukazujeme, nie je možné v podmienkach ŽSR vykonať v primeranom čase všetky rekonštrukcie, ktoré potrebujeme. Okrem vyššie spomínaného, ŽSR spolu s Mestom Nitra rokujú o zámere využitia železničnej stanice Nitra. V súčasnosti prebiehajú rokovania o budúcnosti stanice.

## **Rád by som sa opýtal, vzhľadom k diskusným príspevkom, že nástupišťa v Margecanoch sú veľmi úzke. Spĺňajú štandardy?**

Nástupišťa v tejto železničnej stanici, ako aj v ďalších staniach, mimo ŽST v ktorých prebehla modernizácia, boli vybudované zväčša pred rokom 1990, podľa vtedy platných noriem a predpisov, ktoré toho času spĺňali. Tieto môžu ostať bez zmeny až do najbližšej rekonštrukcie.

## **Plánuje sa rekonštrukcia tejto stanice (významného dopravného uzla), ak áno, kedy?**

Železničná stanica sa nachádza na dvojkoľajnej elektrifikovanej trati ŽSR číslo 180 (Košice - Žilina), V. koridor alebo aj TEN-T – čiže je súčasťou transeurópskej dopravnej siete. ŽSR v rámci čerpania zdrojov z EÚ vyvíjajú úsilie o získanie finančných zdrojov na modernizáciu tohto koridoru.

# Kalendár výročí železničných tratí na Slovensku v roku 2023

Polovica vybraných tratí oslavuje výročie v poslednom kvartáli 2023.  
Až sedem tratí má výročie 150 rokov a najvýznamnejším výročím je 175 rokov pohraničného úseku Marchegg ÖBB - Bratislava hlavná stanica magistraly Viedeň - Budapešť.  
Magistrala bola v celej dĺžke dokončená až 6. apríla 1851.

Výročie	Dátum	Trat'
140.	2. 2.	<b>Bratislava hlavná stanica – Bratislava-Rača</b>
110.	15. 2.	<b>Prievidza - Handlová</b>
125.	31. 3.	<b>Hlohovec - Leopoldov</b>
150.	1. 5.	<b>Prešov – Orlov</b>
150.	1. 5.	<b>Bratislava filiálka – Trnava (parná prevádzka)</b>
145.	1. 5.	<b>Nové Mesto nad Váhom – Zlatovce</b>
85.	16. 5.	<b>Zlaté Moravce – Lužianky</b>
45.	30. 5.	<b>Malé Straciny – Veľký Krtíš</b>
115.	5. 6.	<b>Ružomberok – Korytnica</b>
125.	11. 6.	<b>Jablonica – Smolenice</b>
150.	12. 6.	<b>Humenné - Palota</b>
150.	10. 8.	<b>Hronská Dúbrava – Banská Štiavnica (úzky rozchod)</b>
175.	20. 8.	<b>Marchegg ÖBB – Bratislava hlavná stanica</b>
150.	3. 9.	<b>Zvolen – Banská Bystrica</b>
80.	5. 9.	<b>Strážske – Kapušany pri Prešove</b>
150.	10. 9.	<b>Filakovo – Lenartovce štátna hranica</b>
90.	1. 10.	<b>Červená Skala – Telgárt</b>
150.	22. 10.	<b>Michalany – Košice</b>
135.	28. 10.	<b>Trenčianska Teplá – Vlársky Prúmysk ČD</b>
110.	31. 10.	<b>Banská Bystrica – Harmanec</b>
140.	1. 11.	<b>Galanta – Sereď</b>
140.	1. 11.	<b>Trenčín – Žilina</b>
130.	15. 11.	<b>Skalica na Slovensku – Sudoměřice ČD</b>
130.	22. 11.	<b>Plešivec – Muráň</b>
110.	23. 11.	<b>Poltár – Rimavská Sobota</b>
115.	27. 11.	<b>Poltár – Kokava nad Rimavicou</b>
120.	28. 11.	<b>Brezno – Červená Skala</b>
125.	4. 12.	<b>Kraľovany – Oravský Podzámok</b>
130.	10. 12.	<b>Strážky – Podolíne</b>
130.	11. 12.	<b>Bardejov – Prešov</b>
115.	17. 12.	<b>Starý Smokovec – Hrebienok (pozemná lanovka)</b>
115.	20. 12.	<b>Poprad-Tatry – Starý Smokovec</b>
120.	24. 12.	<b>Trebišov – Vranov nad Topľou</b>

Ing. Pavol DERAJ



MANÁŽER  
ŽELEZNIČNEJ  
INFRAŠTRUKTÚRY