

ŽELEZNIČNÝ Semafor

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY

JÚL 2019



MANAŽÉR
ŽELEZNIČNEJ
INFRAŠTRUKTÚRY

***Fenomén
geocaching***

***Trať na východe
ožila po rokoch***

Igor Polák

a jeho 35 rokov na železnici

DYNAMICKÉ PRÁZDNINY



Milé kolegyně, milí kolegovia,

uplynul ďalší mesiac bohatý na udalosti, ktoré majú zásadný dopad na činnosť ŽSR. Či už mám na mysli uzavretie dodatku ku kolektívnej zmluve, alebo rokovania s hlavným mestom o dopravnej situácii

v celom metropolitnom regióne a revitalizácii hlavnej stanice a predstaničného námestia v Bratislave, ako aj významný posun pri realizácii projektov financovaných z prostriedkov EÚ. Ale poďme pekne poporiadku.

Leto prináša zamestnancom ŽSR dobré správy. Mám radosť z toho, že sa podarilo uzavrieť dodatok ku Kolektívnej zmluve 2019 – 2020. Chcem oceniť konštruktívny a vecný prístup zástupcov zamestnancov a profesionalitu vyjednávacieho tímu ŽSR. Teším sa z toho, že sa podarilo od 1. 7. 2019 uviesť do života zatriedenie takmer 7000 zamestnancov do nových tarifných tried, ktoré zohľadňuje zodpovednosť, odbornosť, ako aj náročnosť vykonávanej práce. Bol to môj záväzok, ktorý som dal na stretnutiach v regiónoch a moje poďakovanie patrí všetkým, ktorí implementovali tento proces. Povedané zjednodušene, výsledkom všetkých vyššie spomenutých opatrení je očakávaný rast priemernej mzdy na ŽSR za rok 2019 na 1155 eur, čo je viac, ako očakávaná priemerná mzda v národnom hospodárstve. Už od 1. júla tohto roka dôjde k zvýšeniu tarifnej mzdy o 50 eur mesačne a pre rok 2020 zvýšenie tarifnej mzdy o 40 eur mesačne. Dohoda si vyžiada spolu s nákladmi na vyplácanie prémie vo výške 45 eur mesačne vyplácaných do 30. 6. 2019 a zaradením zamestnancov do nových tried 27 miliónov eur navyše na úrovni celkových osobných nákladov v porovnaní s rokom 2018. ŽSR si, samozrejme, záväzky voči zamestnancom bez výhrad splnia, no zároveň vzhľadom na to, že náklady rastú rýchlejšie, ako výnosy, budeme musieť prijímať úsporné opatrenia.

Úlohou manažmentu preto je postupne zvyšovať automatizáciu riadenia dopravy a zefektívňovať procesy. Rast osobných nákladov za roky 2018, 2019 dosiahol výšku takmer 46 miliónov eur oproti skutočnosti roku 2017 a my jednoducho budeme musieť na tento nárast nájsť peniaze. Historicky prvýkrát sa dostávame do situácie, keď očakávané osobné náklady v roku 2019

prevýšia výšku dotácie na prevádzkovanie železničnej infraštruktúry. Opatrenia môžu bolieť, sú ale nevyhnutné, pretože ekonomická realita nepustí aj v kontexte očakávaného nižšieho hospodárskeho rastu.

Zároveň analyzujeme možné dopady zhoršujúcej sa situácie v metalurgickom priemysle na východe Slovenska na výkony nákladných dopravcov, ktorí generujú takmer 50 % našich výnosov za prístup k železničnej infraštruktúre, a teda majú pre nás strategický význam.

ŽSR pred časom zverejnili štúdiu realizovateľnosti Uzol Bratislava, ktorá zásadným spôsobom mení dopravnú mapu Bratislavy a okolia. Spolu so svojím tímom razím filozofiu, že zmeny sa môžu udiť iba v spolupráci s ministerstvom dopravy a partnermi z miestnej a regionálnej samosprávy. Rokovania napredujú a rád by som ocenil prístup vedenia hlavného mesta SR Bratislava, ktoré k téme pristupuje naozaj odborne, korektne a ústretovo. V spolupráci s mestom Bratislava chceme do konca roku 2019 pripraviť architektonicko-urbanistickú súťaž návrhov na revitalizáciu hlavnej stanice a predstaničného námestia. Zároveň v súlade so závermi štúdie pripravujeme realizáciu tzv. invariantných riešení spoločných pre všetky alternatívy riešenia železničného uzla Bratislava, medzi ktoré patrí, okrem iného, aj výstavba zastávok, ako sú napríklad Bory, Železná Studienka, Ružinov či Vrakuňa. Čaká nás veľa práce, ale som presvedčený, že ŽSR pod mojím vedením urobia všetko pre to, aby boli riešenia v Bratislave na úrovni tretieho tisícročia. Potešiteľnou správou leta je aj to, že sme sa o kus posunuli pri chystanej modernizácii trate v úseku Poprad – Lučivná s rozpočtovým nákladom prevyšujúcim čiastku 90 mil. eur. Rada Úradu pre verejné obstarávanie potvrdila správnosť nášho rozhodnutia vylúčiť jedného z účastníkov verejnej súťaže a ŽSR po dlhých preťahoch môžu v krátkom čase pristúpiť k odovzdaniu staveniska úspešnému uchádzačovi, ktorý bude realizovať modernizáciu železničnej trate.

Popri týchto aktuálnych témach, pravdaže, nezabúdame na budúcnosť ŽSR. A tú by sme chceli predstaviť na jeseň tohto roka v podobe novej stratégie, ktorá určí smerovanie železníc až do roku 2030. Vážené kolegyně a kolegovia, chcem Vám touto cestou ešte zaželať príjemný zvyšok leta a tým, ktorí ešte nemali dovolenku, chcem zaželať príjemné prežitie vzácných chvíľ s rodinami a blízkymi.

Juraj Tkáč

NÁVŠTEVY DELEGÁCIÍ ŽSR DOMA AJ V ZAHRANIČÍ



BUDAPEŠŤ – Delegácia ŽSR, na čele s GR Jurajom Tkáčom, sa koncom júna zúčastnila 28. európskeho regionálneho zhromaždenia UIC (International Union of Railways) v Budapešti. Na zasadnutí, ktorého sa zúčastnili zástupcovia železničných organizácií z celého sveta, bol prezentovaný zoznam návrhov pracovných aktivít UIC na rok 2020, ale aj správa o prebiehajúcich pracovných aktivitách UIC v roku 2019.

KOŠICE – Komunikovať s regiónmi a byť v nich prítomný, aj to je jedna zo zásad vedenia ŽSR. V rámci jej naplňovania generálny riaditeľ Juraj Tkáč spoločne s riaditeľom Odboru stratégie Rastislavom Farkašom absolvoval aj stretnutie s predsedom Košického samosprávneho kraja Rastislavom Trnkom. Delegácia ŽSR sa zúčastnila aj na prerokovaní Plánu udržateľnej mobility Košického a Prešovského samosprávneho kraja.



TRENČÍN – Začiatkom júla sa v Trenčíne uskutočnilo vzájomné rokovanie ŽSR a Trenčianskeho samosprávneho kraja na najvyššej úrovni. Juraj Tkáč predstavil Jaroslavovi Baškovi, predsedovi TSK, novú filozofiu ŽSR s tým, že pozornosť budú železnice venovať aj regionálnym, nielen koridorovým tratiť. Spoločným témam dominovali projekty, ktoré železnice realizujú a čo v blízkej budúcnosti plánujú na území Trenčianskeho kraja.

Milí čitatelia, viete, že medzi najmladším a najstarším železničiarom v našej firme je rozdiel 52 rokov? A koľko poznáte vo svojom okolí kolegov, ktorí tu pracujú už desiatky rokov? V máloktovej firme nájdeme toľko zamestnancov, ktorí sú verní svojmu povolaniu takmer celý život. V auguste uplynie aj 35 rokov, odkedy tu pracuje Igor Polák, námestník generálneho riaditeľa ŽSR pre prevádzku, ktorého sme pri tejto príležitosti trochu vyspovedali. Porozprával nám o svojich začiatkoch či o tom, ako sa železnica za tie roky zmenila.

často zvykom, že na železnici pracovali celé rodiny, ktoré si túto prácu „odovzdávali“ a možno je to tak i dodnes. Preto sme sa rozhodli nájsť z vás, našich kolegov a verných čitateľov, toho s najstarším železničiarom pokolením. Sme si istí, že sú medzi vami takí, ktorí máte „modrú armádu“ v rodine už desiatky rokov a chceli by ste sa s nami prostredníctvom Semaforu podeliť o zážitky a skúsenosti. Ak o niekom viete, alebo ste to práve vy, vašim tipom sa v redakcii potešíme 😊.

Krásne leto!

Aj tieto fakty hovoria o tom, že povolanie železničiar má na Slovensku veľmi dlhú tradíciu. V minulosti bolo

Ivana Popluhárová
Šéfredaktorka

KMEŇOVÉ DÁTA CESTOVNÝCH PORIADKOV S INOVÁCIOU

Železničné telekomunikácie inovovali produkt rozšírením o nové funkcionality.

AUTOR: Ivana Popluhárová, SNÍMKA: ŽSR

BRATISLAVA – Všetky informačné systémy (IS) musia byť naplnené kvalitnými a aktuálnymi dátami, aby mohli prinášať správnu, rýchlu a jednoznačnú informačnú funkcionality. Je efektívne, aby systémy čerpali dáta z centrálnej množiny, aby bol zabezpečený jednotný vstup. Takúto množinu nazývame kmeňovými dátami.

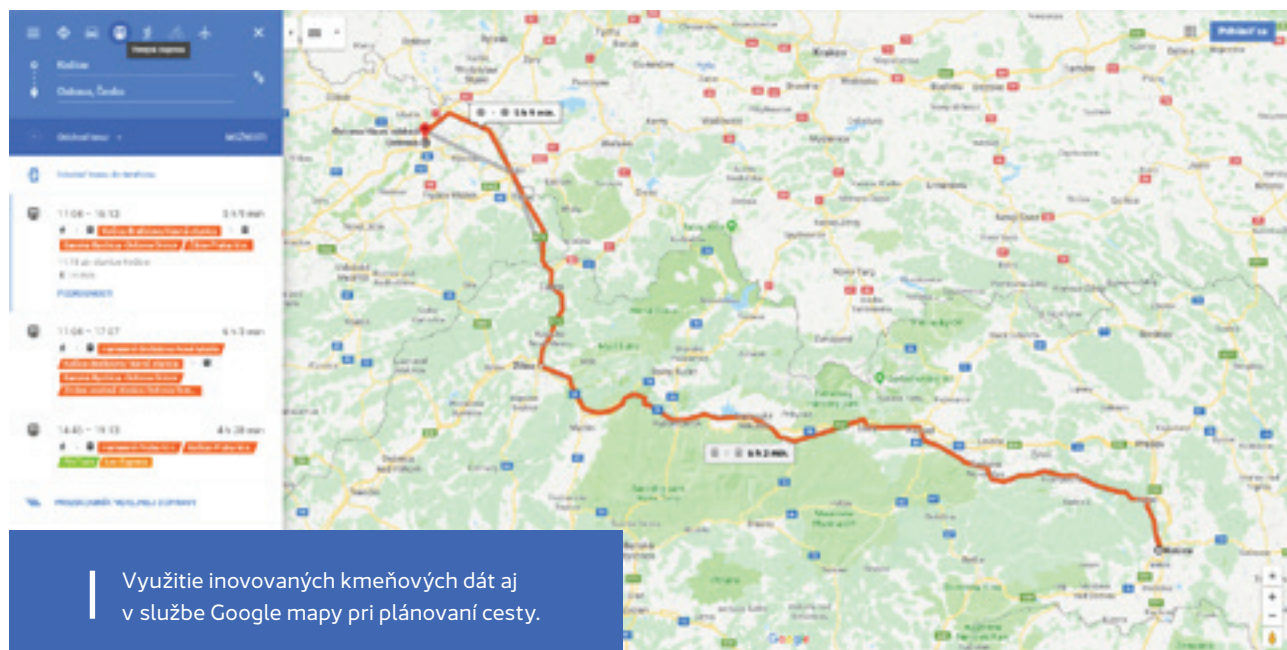
Železničné telekomunikácie dlhodobo prevádzkujú produkt, ktorý zahŕňa dve základné funkcionality, a to centrálnu správu kmeňových dát (CSKMD) a kmeňové dáta cestovných poriadkov (KDCP). Systém KDCP ukladá grafiky vlakovej dopravy a slúži na poskytovanie údajov o cestovných poriadkoch. Údaje z KDCP čerpajú informačné systémy ŽSR a dopravcov.

„Spúšťačom inovácie produktu bola požiadavka trhu na poskytovanie údajov pre používateľov vo formáte, ktorý je všeobecne uznávaný a celosvetovo používaný. Na základe tejto požiadavky sme inovovali produkt rozšírením jeho funkcionalít o konvertovanie KDCP do formátu GTFS, čím došlo k zvýšeniu pridanej hodnoty produktu a jeho atraktivity pre širší okruh používateľov,“ vysvetľuje Marek Brna, prednosta sekcie predaja ŽT.

Inováciu zvládli ŽT vlastnými kapacitami bez potreby spolupráce s externou spoločnosťou a bez dodatočných finančných nákladov pre ŽSR, dokonca v skoršom termíne, ako bol pôvodne určený.

„Najvýraznejšie sa o úspešnú inováciu produktu zaslúžili zamestnanci Oddelenia vývoja aplikačného softvéru (OVASW), ktorí potvrdili, že disponujú potrebným odborným know-how a dokážu promptne reagovať aj na špecifické požiadavky zákazníkov a operatívne upravovať a dopĺňať štandardne dodávané alebo aktuálne prevádzkované riešenia,“ dodáva Marek Brna. Prostredníctvom interne nastaveného workflowu je zabezpečené, aby pri každej zmene grafikonu vnútroštátnych vlakov osobnej dopravy boli aktualizované aj dáta vo formáte GTFS a sprístupnené odberateľom.

Dáta sú prístupné na požiadanie na stránkach zsr.sk, vystavované na Ústrednom portáli verejných služieb ľuďom (data.gov.sk) a na google.com/maps. Aj vďaka Železničným telekomunikáciám sa teda pri cestovaní vlakom ľahko dostanete k aktuálnym a presným dopravným informáciám.



DODATOK KU KOLEKTÍVNEJ ZMLUVE JE PODPÍSANÝ

Navýšenie mzdových taríf pre zamestnancov ŽSR si vyžiada 27 miliónov eur.

AUTOR: Michal Lukáč, SNÍMKA: Ondrej Mlynka

BRATISLAVA – Zamestnancom Železníc Slovenskej republiky od 1. júla tohto roka mzdy plošne vzrástli o 50 eur. Zároveň, od 1. januára 2020 dôjde k zvýšeniu o ďalších 40 eur. Vyplýva to z dodatku ku Kolektívnej zmluve 2019 – 2020, ktorú 27. júna podpísal generálny riaditeľ ŽSR Juraj Tkáč a podpredsedníčka Odborového združenia železničiarov Darina Fabuľová. Tá bola hlavným kolektívnym vyjednávačom za odbory.

„Oceňujem korektný priebeh rokovaní s odborármi, napriek tomu, že trvali niekoľko mesiacov. Chcem oceniť dosiahnutý výsledok a to, že sme sa zhodli aj na nových mzdových tarífach,“ uviedol Tkáč. Zároveň zdôraznil, že si odbory ako sociálneho partnera váži. Nové mzdové tarify, ktoré vstúpia do platnosti spoločne s plošným nárastom miezd dohodnutým v dodatku ku kolektívnej zmluve, znamenajú zmenu tarífnych tried pre približne 7-tisíc zamestnancov ŽSR z celkového počtu 13 600. V absolútnej väčšine prípadov pritom spolu so zmenou tarífnej triedy dochádza aj k zvýšeniu mzdy.

„Práve preto, že sa riešil aj prechod na nový systém tarífnych tried, kolektívne vyjednávanie bolo náročné. Uzavrelo sa však k spokojnosti oboch strán.

V rámci možností zamestnávateľa sme sa dohodli na náraste a všetci zamestnanci si polepšia počas platnosti kolektívnej zmluvy o 90 eur,“ uviedla Darina Fabuľová a zároveň dodala, že pri tých zamest-

“ V rámci možností zamestnávateľa sme sa dohodli na náraste a všetci zamestnanci si polepšia počas platnosti kolektívnej zmluvy o 90 eur.

Darina Fabuľová

nancoch, ktorí sa posúvajú v tarífnych triedach, je mzdový nárast ešte väčší.

Tkáč v tejto súvislosti podotkol, že predpokladaná priemerná mzda zamestnanca Železníc Slovenskej republiky za rok 2019 dosiahne 1 155 eur, čo je viac, ako priemer v slovenskom národnom hospodárstve. „To si však vyžiada 27 miliónov eur navyše. Náklady ŽSR rastú rýchlejšie ako výnosy. Úlohou manažmentu je preto postupne zvyšovať automatizáciu riadenia dopravy a zefektívňovať procesy,“ uzavrel v tejto súvislosti generálny riaditeľ ŽSR.



Generálny riaditeľ ŽSR Juraj Tkáč a Darina Fabuľová podpisujú dodatok kolektívnej zmluvy.

**NÁMESTNÍK
GENERÁLNEHO
RIADITEĽA ŽSR
PRE PREVÁDZKU**

IGOR POLÁK: ĽUDIA SÚ V TEJTO FIRME NAJVÄČŠIE BOHATSTVO

Železničiarom bude 1. augusta presne 35 rokov. Za toto obdobie prežil množstvo zaujímavých, vtipných, ale aj tragických situácií. Väčšinu života prežil na východe Slovenska, avšak, v roku 2016 ho vietor zaval do Bratislavy. Reč je o námestníkovi generálneho riaditeľa ŽSR Igorovi Polákovi, ktorého sme pri príležitosti jeho „výročia“ krátko vypovedali.

AUTOR: Ivana Popluhárová, SNÍMKY: Ondrej Mlynka

Začnime úplne od začiatku, teda od detstva. Vedeli ste už ako malý chlapec, že budete železničiarom? Ťahalo vás to ku vlakom?

Môj dedo pracoval v depe Plešivec ako rušňovodič, vtedy ešte na parnej lokomotive a ako dieťa som sa s ním niekedy previezol. Bola to jeho srdcovka a viedol ma tiež k láske k železnici, tak som sa prihlásil na Vysokú školu dopravy a spojov v Žiline, a potom som nastúpil na železniciu. A odvtedy som tu.

Aké boli začiatky v práci? Ako na ne spomínate?

Prvý zážitok bol na vstupnej lekárskej prehliadke, na to nikdy nezabudnem. Bol som neznalý pomerov a urobil som faux pas, síce komické, ale zaryté do pamäti. Dokonca na to spomína aj doktorka, ktorá ma vyšetruje a tiež je tu dodnes. Vtedy som si ani nepomyslel, že tu zostanem tak dlho. Prvé mesiace som strávil ako inžinier v zácviaku, vyzerali asi tak, že sme „kolovali“ po všetkých pracoviskách. Zoznamoval som sa so zariadeniami, infraštruktúrou,

ale aj s ľuďmi. Mal som dosť času sa „rozukávať“ a veľa som sa naučil, hlavne vybrať si, čo by ma najviac zaujímalo a vybrať si tiež budúce smerovanie.

Pod'me trochu bilancovať. Čo považujete za najpodstatnejšie, čo sa vám počas pôsobenia na železnici podarilo?

Pre mňa je najdôležitejšie to, že sa mi podarilo vybudovať si dôveru kolegov v ŽSR a nestratiť ju. Napríklad počas rôznych nehôd a mimoriadností na tratiach, kde sa často musí improvizovať a konať rýchlo, je dôvera veľmi dôležitá. Snažili sme sa a snažíme sa dodnes, aby prevádzka nebola dlho obmedzená, vymýšľali sme rôzne riešenia. Ak by som mal hovoriť o nejakej pracovnej oblasti, ktorá sa mi podarila, či už to bolo v prevádzke, alebo v investičnej činnosti, tak žiadna z nich nie je iba moja zásluha. Bez dobrého tímu by som to nezvládol a ak medzi kolegami nie je dôvera, ide to len veľmi ťažko. Podľa mňa sú ľudia v tejto firme najväčšie bohatstvo.

Pozrime sa ale aj do budúcnosti. Sú predpoklady, že nás čaká v najbližšej dekáde odchod tretiny zamestnancov do dôchodku a ŽSR už teraz pracujú na tom, aby nám v prevádzke ľudia nechýbali. Ako by ste presvedčili mladých, aby prišli pracovať práve do ŽSR?

Bohužiaľ, tento svet je mamonársky založený. Je mi jasné, že peniaze sú potrebné a inak nevyžijeme, ale mám pocit, že dnes sa mladí pozerajú iba na ne. Mladých treba zaujať hlavne odbornosťou a jedinečnosťou železničarskeho povolania, takže ak by bolo na mne, vysvetľoval by som im všetky odborné stránky a snažil sa ich zaujať tým. Aj v minulosti, keď sa ku mne dostal nový kolega, prvé, čo som urobil, bola pešia pochôdzka pár kilometrov po trati, aby si uvedomil, po akej „zemi“ bude šliapať. A keď ho neodradilo skakať po podvaloch a ešte sa zaujímať o veci okolo, vedel som, že z neho niečo bude.

Na záver jedna ďalšia bilančná otázka. V čom vidíte najväčší rozdiel - železnica v roku 1984 a v roku 2019?

Jednoznačne v súdržnosti, snaživosti a v správaní sa k starším. My, ako mladí, sme si vážili služobne starších kolegov, lebo sme rešpektovali všetky vedomosti, ktoré sme od nich dostali. Pri mojich „starých“ som robil aj šoféra, hocičo, čo bolo treba, len aby ma niekde viezli a aby som niečo nové videl. Mal som pred ostatnými kolegami obrovský rešpekt, ale, samozrejme som sa snažil aj získavať ich dôveru, pretože videli môj záujem, tak sa ma snažili čo najviac naučiť. Po pár rokoch som sa sám žiadal do robotníckej profesie za elektromontéra pevných trakčných zariadení, čiže trolejára. Lebo som si uvedomil, že teoretické znalosti sú síce fajn, ale, ako sa hovorí, treba to overiť v praxi. Títo moji trolejáři ma vycvičili a za to si ich dodnes vážim. Dnes to podľa mňa väčšine mladých ľudí chýba, rešpekt a ochota „zašpiť si ruky“.



Rodák z Plešivca Igor Polák sa narodil 31. mája 1960. Maturoval v Strednej priemyselnej škole elektrotechnickej v Košiciach. Vyštudoval elektrickú trakciu a energetiku v doprave vo Vysokej škole dopravy a spojov v Žiline a po jej ukončení nastúpil 1. augusta 1984 ako inžinier v zácvičku do ČSD – Elektroúsek Košice. Neskôr bol inžinier pre technické školenie. V Elektroúseku a neskôr aj v sekcii energetiky a elektrotechniky pôsobil v rôznych funkciách v prevádzke a v skupine pre prípravu investícií. Od roku 1990 pracoval ako elektromontér trakčného vedenia, neskôr majster vlaku trakčného vedenia a hlavný majster, vedúci obvodu, koordinátor SMS. V roku 2006 nastúpil ako vedúci účelového strediska Strediska prípravy a realizácie Odboru investorského, kde pôsobil do mája 2016, následne bol vymenovaný do funkcie námestníka GR ŽSR pre rozvoj a informatiku. Od roku 2018 je námestník GR ŽSR pre prevádzku.

LEPŠIA DOPRAVA AKO SPOLOČNÝ CIEĽ UNIVERZITY, ŽSR AJ ZSSK

Stretnutie zástupcov železníc a Žilinskej univerzity definovalo ciele pokračujúcej a úspešnej vzájomnej spolupráce.

AUTOR: UNIZA, (red), (fnk); SNÍMKA: UNIZA

ŽILINA – Spoločné projekty, vzdelávanie či stratégie. Aj taký bol program prvého pracovného stretnutia v máji 2019 na pôde Žilinskej univerzity v Žiline (UNIZA). Zúčastnili sa ho zástupcovia vedenia univerzity, ŽSR a ZSSK. Druhé, júnové pracovné stretnutie sa už však nieslo v duchu konkrétnych tém, ktoré boli vymedzené na predchádzajúcom stretnutí zo strany Železníc Slovenskej republiky – manažéra železničnej infraštruktúry a Železničnej spoločnosti Slovensko – národného dopravcu, ale aj zo strany hosťujúcej Žilinskej univerzity v Žiline.

„Som rád, že sa nám darí postupne meniť slová na činy. Je zrejmé, že máme rovnaký cieľ a že ho môžeme dosiahnuť len spoločnými silami. Odmenou nám budú spokojní cestujúci,“ povedal na úvod stretnutia profesor Jozef Jandačka, rektor UNIZA.

Žilinská univerzita v Žiline navrhla spoluprácu v oblasti prípravy a realizácie sanácií úsekov železničných tratí a železničných staníc a v oblasti prípravy, realizácie a monitoringu pozemných stavieb (výpravné budovy, depá a pod.) v súvislosti s modernizáciou koridorových tratí, resp. rekonštrukciami predmetných objektov železničných staníc. Okrem toho má univerzita dlhoročné skúsenosti s vývinom,

tvorbou, ale aj nasadením systémov pre plánovanie železničnej dopravy, špeciálne so zameraním na prípravu grafikonu vlakovej dopravy či algoritmami na plánovanie turnusov vozidiel a personálu či simulácie správania sa cestujúcich vo vlakoch. Je teda na mieste nielen jej intenzívna spolupráca so ŽSR ako manažérom železničnej infraštruktúry, ale aj ZSSK ako národným dopravcom.

Novinkou je „Smart Train“ - prepojenie vlaku a ostatných častí infraštruktúry komunikačnými sieťami novej generácie s cieľom nasadenia nového typu služieb pre potreby riadenia, údržby, zvyšovania kvality poskytovaných prepravných služieb a komfortu cestovania. Prioritou je vývoj a implementácia nových služieb pre potreby cestujúcich a integrovanej dopravy.

Po prerokovaní hlavných bodov budúcej spolupráce boli účastníkom predstavené viaceré laboratória Žilinskej univerzity zamerané špeciálne na železničnú dopravu. Za ŽSR sa stretnutia zúčastnili viacerí riaditelia odborov GR ŽSR, ale aj námestníci generálneho riaditeľa, ako napríklad námestník pre prevádzku Igor Polák a Jozef Veselka, námestník pre rozvoj a informatiku.



Spoločné zasadnutie na pôde Žilinskej univerzity.

ŽSR HOSTILI KONFERENCIU OSŽD



Odbornú exkurziu vo výrobnom závode ocenili všetci zúčastnení.

V minulom čísle Semaforu sme písali o rokovaní Organizácie pre spoluprácu železníc (OSŽD) v Litve, tentokrát sme boli hostiteľom my. Rokovanie expertov V. komisie OSŽD, Komisie pre infraštruktúru a koľajové vozidlá, na tému podvaly, výhybkové podvaly, výhybky a ich diagnostika, sa uskutočnilo 18. – 20. júna v Bratislave.

AUTOR: Ivana Popluhárová, SNÍMKY: ŽSR

BRATISLAVA – Okrem zástupcov železničných manažérov z Bulharska, Litvy, Maďarska, Ruska, Poľska a Ukrajiny sa rokovania zúčastnili aj pridružení členovia z Dnepropetrovského výhybkového závodu z Ukrajiny a tiež zástupcovia Juhozápadnej univerzity traťového hospodárstva z Chengdu z Číny. Hlavným predmetom rokovania bola problematika výhybiek a výhybkových konštrukcií ako dôležitého a mimoriadne kritického miesta železničnej trate z pohľadu zachovania bezpečnosti, plynulosti a komfortu prevádzky železničnej dopravy. Vybrané témy sa dotýkali predovšetkým navrhovania konštrukčných prvkov výhybiek a výhybkových konštrukcií, technológie zabudovávania do tratí a, v neposlednom rade, monitorovania a diagnostiky stavu počas výroby a celej životnosti týchto konštrukcií. „Všetci zúčastnení potvrdili veľkú dôležitosť diagnostiky výhybiek, ich celkového

technického stavu, ktorá, keď je vykonávaná pravidelne a profesionálne, s kvalitnými diagnostickými prostriedkami a zariadeniami, dokáže odhaliť chyby v ich začiatočnom štádiu, čím sa veľakrát zabráni ich ďalšiemu rozvíjaniu a degradácii celej konštrukcie,“ opisuje konferenciu Anna Siteková z Odboru železničných tratí a stavieb, ktorá sa na jej organizácii podieľala spolu so Štefanom Vravcom z VVÚŽ. „V rámci rokovania sa všetci zúčastnili odbornej exkurzie v závode DT Slovenská výhybkáreň v Novom Meste nad Váhom. Výber bol jednoznačný, pretože tento výrobný závod je doposiaľ hlavným dodávateľom výhybiek a výhybkových konštrukcií pre ŽSR,“ vysvetľuje Anna Siteková. Výsledkom rokovania boli spracované technické dokumenty, predložené na schválenie vrcholovým orgánom OSŽD. Súčasťou bola aj príprava pracovného plánu nasledujúci rok 2020.



Zasadnutie Komisie pre infraštruktúru a koľajové vozidlá v Bratislave.



AKTUALITY Z ODBORU RIADENIA ĽUDSKÝCH ZDROJOV ÚSPECH ŽIAKOV AJ PREVENCIE

AUTOR: Odbor riadenia ľudských zdrojov, SNÍMKA: Oliver Glosz

Začiatok leta sa niesol v duchu mesiaca zdravia, ale aj zmien v mzdovom systéme. Prinášame vám prehľad noviniek z Odboru riadenia ľudských zdrojov GR ŽSR.

MESIAC ZDRAVIA V ŽSR

Čo nás všetkých potešilo? Júnového mesiaca zdravia sa aktívne zúčastnilo viac ako dvetisíc našich zamestnancov! Tento údaj svedčí o vysokom záujme o odborné vyšetrenia a informácie o zdravotnom stave každého jedného z nás. Pozitívne výsledky potvrdila diagnostika zdravia ciev a očí u viac ako 85 % našich zamestnancov, u ktorých neboli zaznamenané potenciálne zdravotné riziká.

Ďalším veľkým pozitívom je zdravie kože. O tú sa evidentne naši zamestnanci starajú, nakoľko

takmer všetky výsledky diagnostiky dermatoskopom vyšli bezproblémovo. A o tom práve je prevencia a predchádzanie zdravotným problémom, ktorú našim zamestnancom chceme poskytnúť.

A v čom sme teda zaostali? Úplne najdôležitejšou prioritou pre nás všetkých by mal byť zdravý pohyb. Žiaľ, sedavý spôsob života alebo nadmerné zaťažovanie chrbtice a kĺbov vplyvajú negatívne na zdravie našej chrbtice a taktiež chodidiel, ktoré od nás nedostávajú dostatok aktívnych impulzov. Časté bolesti chrbta či kĺbov sú potom už len dôsledkom nedostatočnej aktivity a zlých pohybových návykov. Druhý, nie úplne pozitívny údaj nám zaslali výživoví poradcovia. Tí vedeli veľmi presnou metódou, zvanou bio-impedančná analýza, diagnostikovať percento tuku, svalov, vody či kvalitu kostí v tele. Väčšina vyšetrovaných mala viac tuku

a menej aktívnej svalovej hmoty, ako by podľa odporúčaní mala mať.

ZARADENIE ZAMESTNANCOV DO NOVÝCH TARIFNÝCH TRIED – NTT

S účinnosťou od 1. 7. 2019 sú všetci zamestnanci ŽSR zaradení do nových tarifných tried – NTT v súlade s Katalógom typových pozícií ŽSR (KTP) na základe definovania hierarchie typových pozícií so zohľadnením zodpovednosti, odborných spôsobilostí, ako aj náročnosti vykonávaných pracovných činností.

Súčasne bol vydaný metodický pokyn generálneho riaditeľa ku kvalifikačným predpokladom zamestnancov a zásadám ich zaraďovania do tarifných tried.

ŠTRUKTÚRA VZDELANIA ZAMESTNANCOV ŽSR

Vo vzdelanostnej štruktúre zamestnancov ŽSR, pri percentuálnom porovnaní jednotlivých úrovní vzdelania sa prejavuje zvýšenie počtu zamestnancov s úplným stredným vzdelaním a vysokoškolským vzdelaním a zníženie počtu zamestnancov so stredným a základným vzdelaním.

Pre všetkých zamestnancov Železníc Slovenskej republiky sú pripravené nové dohody o zmene pracovných podmienok, kde sa uvádza výplatný termín, spôsob určenia pracovného času a doplnené znenie bodu o zrážkach zo mzdy v súvislosti so zabezpečením stravovania a nápojových poukážok poskytovaných pri záťaži teplom a chladom. Pri paušálnom poskytovaní nápojových poukážok sa nesleduje teplota ovzdušia, na jej poskytnutie je potrebné viac ako 4 hodiny pracovať vonku na nechránených pracoviskách.

Zamestnancom, ktorí nad rámec povinností vyplývajúcich z ich typovej pozície uvedených v KTP vykonávajú aj iné pracovné činnosti, ako napríklad kúrenie, činnosť vlakvedúceho, žeriavníka a iné, bola táto činnosť zapracovaná do uvedených dohôd. Za výkon týchto činností zamestnancovi prináleží osobitný príplatok určený Smernicou pre odmeňovanie zamestnancov ŽSR.

DODATOK KU KOLEKTÍVNEJ ZMLUVE

V rámci kolektívneho vyjednávania KZ ŽSR 2019 – 2020 bol dňa 27. 6. 2019 podpísaný Dodatok č. 1 KZ ŽSR, v ktorom bolo s účinnosťou od 1. 7. 2019

dohodnuté zvýšenie tarifnej mzdy zamestnancov o sumu 50 eur mesačne a pre rok 2020 zvýšenie tarifnej mzdy o sumu 40 eur mesačne s účinnosťou od 1. 1. 2020.

V Kolektívnej zmluve ŽSR je pre rok 2019 dohodnuté dodržanie objemu prémie za ŽSR minimálne vo výške vyplatenej v roku 2018. V druhom polroku 2019 bude poskytovanie prémie za odpracovaný čas na všetkých VOJ zabezpečované prostredníctvom modulu HR SAP. Uvedená technická zmena nemá vplyv na výšku prémie zamestnanca.

DUÁLNE VZDELÁVANIE POKRAČUJE INTENZÍVNE

Aj v tomto roku pokračoval intenzívny nábor žiakov do systému duálneho vzdelávania v rámci Slovenska pre školský rok 2019/2020. K dnešnému dňu evidujeme 65 žiadostí, z ktorých bolo úspešných na psychologickom rozhovore a lekárskej prehliadke 32 žiakov. Po úspešnom ukončení štúdia v učebnom odbore zaraďujeme do pracovného pomeru prvých 8 žiakov duálneho vzdelávania.

ÚSPECH ŽIAKOV NAŠEJ PARTNERSKEJ ŠKOLY

Atraktívnou súčasťou spolupráce so Strednou priemyslenou školou dopravnou v Trnave je nami podporovaná študentská aktivita s elektromobilom, s ktorým sa študenti zúčastňujú na medzinárodných podujatiach v rámci Európy. Posledný z úspechov zaznamenali v Anglicku. Výkonom 176,06 km/kWh zlepšili svoj minuloročný výsledok a umiestnili sa vo svojej kategórii elektromobilov v silnej konkurencii zahraničných škôl, na veľmi peknom 31. mieste zo 140 tímov z 28 krajín. Teší nás, že ŽSR, svoju školu a zároveň Slovensko reprezentovali aj s našou podporou.

SPOLOČENSKÉ AKCIE V SPIŠSKEJ NOVEJ VSI

Pozývame Vás na medzinárodnú súťaž amatérskych filmov železničiarov – Film a video FISAIC, ktorá sa uskutoční od 29. 8. 2019 do 2. 9. 2019 v kine Mier v Spišskej Novej Vsi. Do súťaže sú prihlásené filmové snímky kolegov z Belgicka, Nemecka, Francúzska, Česka a Slovenska.

Celoslovenské oslavy dňa železničiarov budú v tomto roku dňa 20. septembra v budove Reduty v Spišskej Novej Vsi. Hlavným organizátorom je ZSSK CARGO.



RÓBERT MARKO

KEŠKY AJ NA MIESTACH, KTORÉ NENÁJDETE V ŽIADNOM TURISTICKOM SPRIEVODCOVI

Geocaching má svojich milovníkov po celom svete. Júl je mesiacom, kedy majú svoj medzinárodný deň aj hlavolamy a aj pri hľadaní kešiek musíte niekedy lúštiť matematické rébusy. Vedeli ste, že kešku môžete vytvoriť len na verejne prístupnom mieste? Alebo že aj na geocaching sa uplatňuje GDPR? Pri nájdení kešky, kde bolo nutné urobiť selfie ako dôkaz, sa už nemôžu vyžadovať fotografie tváre. V susednom Česku sa zasa uplatňuje zákaz zakladania nových kešiek pod mosty a viadukty kvôli protiteroristickej prevencii. O tom, kde všade sú kešky ukryté u nás na železnici, sme sa rozprávali s Róbertom Markom z Oblastného riaditeľstva Trnava.

AUTOR: Lucia Lizáková, SNÍMKY: Róbert Marko

Kedy si vás geocaching podmanil?

Začiatkom leta 2012, keď ma navštívil kamarát z Ostravy. Počas toho, ako sme prechádzali mestom, stále pozeral do telefónu, obzeral si neobvyklé miesta a niečo hľadal. A vždy niečo našiel. Po pár týždňoch som náhodne išiel mestom po tých istých miestach, nedalo mi to a po pamäti som skúsil, či tam je tá krabička, ktorú hľadal. A bola! Párkrát som to zopakoval na miestach, ktoré som si pamätal a vždy som krabičku našiel. Neskôr som zisťoval, o čo vlastne ide. Počas ďalších dní sa mi podarilo nájsť aj také kešky, ktoré kamarát nenašiel. S jedlom rastie chuť a geocaching je ako zemiaky, nedá sa ho prejesť.

Spomeniete si na najbizarnejšiu príhodu?

Bizarné miesta sa mi vyhodnocujú pomerne ťažko. Vždy však ide o kešku, o ktorej mám pochybnosti, či je skutočne umiestnená na verejne prístupnom mieste, ako sú napríklad piliere viaduktov, v blízkosti tuneľa či zarážadlá slepej koľaje. Našťastie, geocaching nie je len taká bezhlavá aktivita, ale ide o organizovanú aktivitu s jasnými pravidlami. Na všetko dohliadajú v každej krajine určení dobrovoľníci.

O čo sa taký reviewer (dobrovoľník) stará?

Preveruje každú pochybnú kešku. Ak náhodou nespĺňa akúkoľvek legislatívnu podmienku, nie je vôbec publikovaná (zverejnená na hľadanie) alebo je pre hľadačov zablokovaná, kým sa nevykoná náprava alebo jej presmerovanie. Zvyčajne kešky porušujúce pravidlá vytvárajú nevedomky začiatocníci.

Kde všade ste už kešky objavili alebo kam vás GPS navigovalo?

Z tých zaujímavejších asi keška v Bratislave v blízkosti hraničného priechodu Berg. Bola zavesená na samom vrchu hrdzavého návestidla starej zrušenej trate. Musel som tam liezť trikrát. Prvýkrát, aby som ju našiel, druhýkrát, keď mi vypadla ceruzka a chcel som sa podpísať a tretíkrát, keď som ju chcel vrátiť na miesto. Zaujímajú ma miesta starých zrušených tratí či starých nedokončených tunelov, kde to dýcha históriou. Väčšinou sú to miesta, o ktorých som netušil, a keď kešku nájdem, zdržím sa na mieste a so záujmom ho skúmam. Páčil sa mi už nepoužívaný tunel pri zastávke Pila, starý Kraľoviansky tunel, Tunel pod Homôľkou či most v Handlovej.

Aké najzaujímavejšie miesto ste vďaka keškám objavili?

Väčšina kešiek má spoločné to, že vás privedú na miesta, na ktoré by ste inak nešli. Zväčša ich poznajú iba „domáci“, čím pozývajú na tieto miesta hľadačov, a takmer vždy som z návštevy nadšený. Úžasný pocit bol, keď som našiel kešku na Gerlachovskom štíte.

Vďaka geocachingu som navštívil všetky okresy na Slovensku, takmer všetky hrady a zámky a niektoré neznáme miesta som objavil aj v zahraničí. Kešky sú zvyčajne na miestach, ktoré nenájdete v žiadnom turistickom sprievodcovi.

Máte nejakú úsmevnú príhodu, na ktorú si spomínate?

S kamarátom sme navštívili staničku v Maďarsku, kde bol v oplotenej záhradke krásny parný rušeň. Keška mala byť nad kolesom rušňa, ale plot bol vysoký a bránička žiadna. Popis bol v maďarčine a ani jeden z nás ju nevie. Kamarát preskočil plot. V tom momente dorazilo policajné auto. Policajti sa snažili niečo povedať, ale nerozumeli sme im. Ostali sme vyľakaní, nakoľko sme mali pocit viny z preliezania plota. Nakoniec vysvitlo, že kamarát zaparkoval pri plote na zákaze zastavenia. Preliezanie ich vôbec nezaujímalo.

Našli ste už aj také, ktoré boli podľa vás nebezpečne lokalizované?

V okrese Rožňava bola keška na vlakovej zastávke umiestnená pod betónovým dielcom nástupiskovej hrany. Keška sa nedala nájsť bez toho, aby sa vošlo do prevádzkovaného koľajiska, čupnúť si a kešku vytiahnuť. Nanešťastie, keška tam bola dlho bez toho, aby ju niekto nahlásil ako nevhodne umiestnenú. Reviewer to ihneď riešil a keška bola zrušená.

GEOCACHING – je zábavná hra na lov pokladov v reálnom svete. Kešeri (tzv. hľadači) využívajú pri svojom hľadaní zariadenie GPS v hľadaní skrytého predmetu, ku ktorému majú geografické súradnice. Podľa nich sa potom na určenom mieste pokúšajú nájsť krabičku, tzv. kešku (geocache). Základné pravidlá pre kešerov sú zapísať sa do logbooku (zošita v keške), nepreziadiť úkryt kešky, ani ju nepreložiť na iné miesto, neničiť a nepoškodzovať, ak si z kešky niečo vezmete, musíte tam vložiť niečo iné s rovnakou hodnotou alebo väčšou.

Čo je podľa vás pri geocachingu dôležité?

Rešpekt. Prirodzený rešpekt k prírode a správanie sa k nej. Geocacheri organizujú aj eventy s prívlastkom CITO (Cache In Trash Out). Ide o stretnutie zamerané na vyčistenie a upratovanie nejakého miesta, či už v prírode, alebo v meste. Ja som takéto upratovanie zorganizoval na zastávke Svätý Jur a v okolí ŽST Trnava. Dôležitý je aj rešpekt k sebe samému. Aktuálne sú na svete viac ako 3 milióny kešiek. Všetky sa nedajú nájsť a aj tie, ktoré sú v dosahu, sú výzvou. Každá jedna má určité atribúty a parametre. Niektoré

ŽIVOT ZELEZNIČIARA

sú umiestnené v korunách stromov desiatky metrov vysoko, v jazerách niekoľko metrov pod vodou. Bez potrebného výstroja sa k nim nedá dostať. Riskovať a preceňovať sa, nemá význam.

Viem, že existujú tradičné kešky, ktoré sú na mape označované zelenou ikonkou. Sú aj iné?

Keška s modrou ikonkou s otáznikom znamená, že už nie je na zverejnených súradniciach, ale treba si ich vypočítať. Zvyčajne ide o matematickú alebo logickú úlohu. Žltou ikonou označujeme kešku, ktorá si vyžaduje súradnice z terénu. Poznáme aj Earthcache, tieto sú v jaskyniach, sopkách, vodopádoch, skamenelinách či plesách. Do týchto kešiek sa nepodpisuje, ale na mieste musíte nájsť odpovede na otázky tvorca. Najviac je však zelených, pri ktorých netreba nič zisťovať ani počítať.

Máte nejaké tipy pri hľadaní, čo robíte, keď sa vám nedarí?

Umiestnenia a maskovania sa zvyknú opakovať. V meste zvyčajne hľadám pri plotoch, dopravných značkách, v prírode v okolí bûtľavých stromov, deravných pňov, dutín v skalách. Ak mi pri hľadaní všetky tieto známe úkryty „nefungujú“, prečítam si atribúty kešky, ktoré vedú veľa prezradiť.

Aké atribúty máte na mysli?

Napríklad atribút snehovej vločky znamená, že keška

sa dá nájsť aj v zimných mesiacoch. Z toho sa dá vydedukovať, že nebude nízko pri zemi, ale niekde vyššie.

Aké poklady ste už okrem ceruzky a zošitku, kam sa zvyčajne zapíšete, objavili?

Rôzne drobné predmety, napríklad strúhadlo, dekorácie, odznaky, figúrky, drobné kancelárske potreby, prívesky alebo otvárače... Vlastne úplne všetko, čo sa do kešky zmestilo a neodporovalo pravidlám. Špeciálnym obsahom kešiek býva taktiež geocoin alebo trackovateľný predmet. Má 6-miestny kód, pomocou ktorého si na oficiálnej stránke dohľadáte misiu. Napríklad ak mám predmet v tvare vlaku, vložím ho do kešky a zadám do predmetu misiu, že chce ísť do Paríža. Kešeri potom predmet prenášajú z kešky do kešky tak dlho, kým sa skutočne dostane do Paríža. Ja som takto napríklad prenášal malý model automobilu z Maďarska do Česka, kam sa chcel vrátiť.

Z toho, čo ste už prešli, našli, myslíte si, že kešky majú na železnici dlhú životnosť? Podľa toho, kde sú ukryté, nemôžu sa napríklad zničiť?

Myslím si, že vo všeobecnosti majú pomerne dobrú životnosť. Často ich tam umiestňujú ľudia, ktorí v rodine majú železničiara, a tak si vedú overiť, či je dané miesto rizikové.



Rôzne úlohy, ktoré môžete v keške nájsť v podobe hlavolamu.



Kešky môžeme nájsť na rôznych miestach, v plastových obaloch alebo na menej nápadných miestach.



SEMAFOR

110 ROKOV TRENČIANSKEJ ŽELEZNIČKY ZHMOTNILI V KNIHE

Autori Dušan Lichner a Dušan Nosál (riaditeľ Trenčianskej elektrickej železnice) na 173 stranách ponúkajú čitateľovi 110-ročnú históriu prevádzky TREŽ. Opisujú nielen jej otvorenie, ktoré sa datuje na 27. jún 1909, ale aj mnohé úskalia a problémy, ktoré táto trať musela prekonať.

AUTOR: Lucia Lizáková, SNÍMKA: Ondrej Mlynka

TRENČIANSKA TEPLÁ – S myšlienkou napísať knihu na 110. výročie Trenčianskej elektrickej železnice sa Dušan Nosál pohrával od roku 2010, kedy vyšla publikácia „Na úzkém rozchodu v Trenčianských Tepliciach“. „Podľa môjho názoru išlo o profesionálne zvládnutú publikáciu určenú hlavne odbornej verejnosti v železničnej oblasti,“ hovorí. Veľký problém však pri spomínanej knihe videl v tom, že je napísaná v češtine, ktorá staršej generácii síce nerobí problém, ale mladšie generácie čítanie v češtine odrádza. V hlave mal myšlienku vytvoriť niečo ľahšie pre širší okruh čitateľov a hlavne návštevníkov kúpeľov. „Asi rok pred oslavami 110. výročia ma navštívil Dušan Lichner, ktorý napísal knihu Úzkokoľajky na Slovensku a okrajovo zmienil aj našu trať. Slovo dalo slovo, a tak sme sa dohodli, že vydáme publikáciu, ktorá návštevníkom regiónu železničku predstaví od prvej zmienky, cez výstavbu až po deň osláv 110. výročia prevádzky,“ spomína Nosál. Kniha sa nezameriava len na železničku, ale aj na prostredie kúpeľov v Trenčianskych Tepliciach, obce a mestá v jej okolí. Úlohou

Dušana Nosála pri tvorbe knihy bolo priblížiť čitateľovi železničku od druhej polovice 80-tych rokov, ktoré predstavuje aj obdobie, odkedy na železničke pôsobí. Výhodou pri písaní takéhoto druhu knihy je podľa neho minulosť. „Tá je daná, treba ju len pekne a zaujímavo opísať, aby postupne nadväzovala,“ hovorí. Kniha je doplnená aj historickými fotografiami, ktoré pochádzajú vo veľkej miere zo súkromných archívov autorov a súčasného archívu TREŽ, n. o. Symbolicky ju pokrstil počas otvorenia osláv predseda Trenčianskeho samosprávneho kraja Jaroslav Baška, ktorý do nej venoval aj príhovor. Nadšenci Trenčianskej železničky si môžu knihu zakúpiť počas celoročných podujatí pravidelnej letnej prevádzky od personálu električky a čoskoro sa bude kniha predávať aj v informačnom centre v Trenčianskych Tepliciach. A na čo je Dušan Nosál najviac hrdý? „Osobne som hrdý na to, že sme ju stihli dokončiť a ponúknuť ju návštevníkom v deň osláv. Ale omnoho viac som hrdý a vďačný ľuďom, ktorí na železničke pracujú, pomáhajú nám v tom i onom, na ich obetavosť a častokrát aj trpezlivosť.“



V BLÍZKOSTI TRAKČNÉHO VEDENIA IDE O ŽIVOT

Bez elektriny si náš život už nevieme ani predstaviť, využívame ju od rána do večera. Je to výborný sluha, avšak zlý pán... Už aj malé deti vedia, aká vie byť elektrina nebezpečná a že sa s ňou netreba zahrávať. Na železnici ale máme, bohužiaľ, iné skúsenosti. Ešte stále evidujeme prípady, kedy nielen tínedžeri, ale aj dospelí, vyliezajú na koľajové vozidlá odstavené pod trakčným vedením a len málokedy má takéto správanie šťastný koniec...

AUTOR: Ivana Popluhárová, SNÍMKA: Ondrej Mlynka

BRATISLAVA – Z pohľadu ŽSR ako manažéra infraštruktúry nie je možné úplne uzatvoriť či oplotiť obvod dráhy a železničnú sieť. Ako výstraha pred zasiahnutím elektrického prúdu slúžia rôzne vývesky a tabule, čo ale nebráni niektorým odvážnym či potuženým ľuďom v tom, aby aj napriek tomu riskovali a vstupovali tam, kde je to zakázané. Do zakázanej zóny patria aj časti trakčného vedenia a stožiare, na ktoré sa tiež nesmie v žiadnom prípade liezť. Ďalej sú to vozne či mostné konštrukcie, a to z dôvodu akútneho rizika ohrozenia života už pri priblížení. Obdobne to platí pre všetky energetické linky, káble, rozvodne a podobne.

VÝSLEDKOM SÚ NIELEN POPÁLENINY

Následky takéhto nebezpečného správania sú životohrožujúce. Pri zasiahnutí osoby dochádza k priechodu elektrického prúdu živým organizmom, pričom spravidla dochádza k svalovému kŕču, k zástave dychu, ochrnutiu dýchacích orgánov, vo vážnych prípadoch aj k fibrilácii srdечných komôr, popáleninám, odumieraniu buniek šedej mozgovej kôry. Pri vyšších prúdoch dochádza k prudkému prehrievaniu svalstva, k vnútorným i vonkajším popáleninám. Následne môže dôjsť aj k pádu z veľkej výšky. Elektrina môže poškodiť zdravie aj nepriamo - napríklad ošľahnutím elektrickým oblúkom, tepelným žiarením, odprsknutím roztavených častíc, chemickými účinkami pri skratoch a preťažení. V prípade zásahu jednosmerným prúdom sú neopomenuteľné tiež následky elektrolytického rozkladu krvi.

POHĽAD Z DRUHEJ STRANY

V prípade zaregistrovania takéhto incidentu ochrany na napájacej stanici napájanie trakčnej sústavy v príslušnej časti vypnú. Dôležité je však aj upozorniť na systémy automatického opakovaného zapnutia, ktoré účinkujú tak, že po výpadku dôjde k jednému pokusu o opätovné zapnutie napájania trakčného vedenia s ďalšími možnými fatálnymi následkami

nielen pre postihnutú, ale aj zachraňujúcu osobu. Na zariadení trakčného vedenia sa zachováva i po vypnutí životunebezpečné napätie z dôvodu možnosti výskytu napätia indukovaného napr. z trakčného vedenia nad susednou koľajou, resp. aj z dôvodu možnosti zachovania elektrického náboja vo vedení. Miesto incidentu je potrebné nielen vypnúť, ale hlavne zaistiť odborným zamestnancom ŽSR, pretože môže byť nebezpečné aj pre záchranárov. To sa robí skratovacími súpravami, ktoré sa umiestnia pred aj za miesto vzniku udalosti, samozrejme, po predchádzajúcom vypnutí úsekových odpojovačov.

V ČÍSLACH

Prípady úrazov neoprávnených civilných osôb pohybujúcich sa v obvode dráhy, vzniknutých v dôsledku pôsobenia elektrického prúdu, ŽSR evidujú, objasňujú a uzatvárajú v zmysle predpisu Z 17 na základe následkov ako mimoriadne udalosti kategórie M 1 alebo M 2. V roku 2016 ich bolo 5, z toho jeden bol smrteľný. Išlo o tínedžerku, ktorá vyliezla na nákladný vozeň a na následky ťažkých zranení zomrela. V nasledujúcom roku to bolo o jeden prípad menej, išlo o ťažké, nie smrteľné úrazy. V roku 2018 boli takéto prípady 4, z toho až 2 smrteľné. Tento rok evidujeme 3 prípady, posledný sa stal v Senci a bol smrteľný.

ŽSR neustále apelujú na verejnosť, deti, mládež či rodičov, že nielen dotyk, ale aj priblíženie k častiam trakčnej sústavy sú životunebezpečné. Je zakázané liezť na stožiare, koľajové vozidlá a akékoľvek objekty v blízkosti trakčnej sústavy, resp. iných energetických zariadení. Je zakázané prekonávať prekážky ako sú ploty, zábrany, kryty energetických zariadení. V prípade vysokého napätia ide o život, v „lepšom“ prípade o doživotné devastačné a veľmi bolestivé následky pre seba samého a pre celé okolie. Ak niekoho uvidíte, že „pokúša osud“, ihneď treba kontaktovať políciu a záchranné zložky, prípadne najbližšieho zamestnanca ŽSR.

TRNOVEC NAD VÁHOM VYKOĽAJENIE VLAKU

AUTOR: Michal Lukáč, SNÍMKA: Peter Melicher

TRNOVEC NAD VÁHOM – V utorok 9. júla došlo k nehode, ktorá ochromila železničnú dopravu na juhu Slovenska a mala vplyv aj na medzinárodnú dopravu. Ráno približne o 6.30 hod. sa vykoľajili 4 vozne nákladného vlaku v Trnenci nad Váhom. Železničná doprava bola medzi Šaľou a Tvrdošovcami zastavená v oboch smeroch a namiesto osobných vlakov premávala náhradná autobusová doprava. Medzinárodné spoje boli z Budapešti do Bratislavy a späť presmerované cez Rusovce a Rajku.

Železnice Slovenskej republiky začali bezprostredne po nehode intenzívne pracovať na odstránení následkov a opätovnom sprezajznení úseku. Došlo k výmene výhybkových častí a poškodených podvalov na prvej

traťovej koľaji a následne prebehla smerová a výšková úprava výhybiek a príslušných koľají. Premávka na prvej traťovej koľaji bola obnovená 10. júla neskoro večer, na traťovú rýchlosť 30 km/h. Toto opatrenie ešte stále platí.

Pri odstraňovaní následkov nehody je takisto potrebná súčinnosť dopravcu, ktorého vlak sa vykoľajil. Rovnako bolo nutné komunikovať s majiteľom prepravovaného tovaru, ktorým je srbská spoločnosť. Vzhľadom na veľký rozsah poškodenia druhej traťovej koľaje bolo nutné pristúpiť k podpísaniu zmluvy s dodávateľom. V tomto úseku budú zničené výhybky nahradené novými a výmena čaká aj koľajové polia. V pondelok 22. júla začali práce na oprave druhej traťovej koľaje. Predpokladané trvanie prác odhadujú ŽSR na tri týždne.

ŽELEZNIČNÁ STANICA SA ZMENILA NA ZASTÁVKU

AUTOR: Miroslav Samko, (liz) SNÍMKY: Miroslav Samko

POVAŽSKÁ TEPLÁ – Železničná stanica sa 23. júna zmenila na železničnú zastávku. Zmeny ovplyvnila modernizácia trate Púchov – Považská Teplá – Žilina, kde budú môcť vlaky jazdiť rýchlosťou až 160 km/h. Výpravca Radoslav Jakuba ukončil svoju poslednú službu v stanici Považská Teplá 23. júna o 8.42 hod. Predtým odovzdal riadenie dopravy výpravcovi Radovanovi Macharovi do železničnej stanice Považská Bystrica. Následne odvetvový správca sekcie OZT Pavol Šulík za prítomnosti dopravného námestníka Petra Lacka vypol staré staničné reléové zabezpečovacie zariadenie. Zaniknutím železničnej stanice Považská Bystrica vznikol traťový úsek ŽST Považská Bystrica – Výhybňa Plevník Drienové – ŽST Bytča. Vznikom modernej zastávky sa predpokladá zatriaktivnenie cestovania ku krásam Manínskej tiesňavy a zrýchlenie železničnej dopravy v danom úseku.



Budova bývalej železničnej stanice Považská Teplá a nová zastávka.

TRAŤ NA VÝCHODE SLOVENSKA OŽILA

MEDZI VEĽKÝMI KAPUŠANMI A BÁNOVCAMI NAD ONDAVOU OPÄŤ JAZDIA OSOBNÉ VLAKY

AUTOR: František Kvarda, Michal Lukáč, SNÍMKA: MDV SR

VEĽKÉ KAPUŠANY – Na trati Veľké Kapušany – Bánovce nad Ondavou opäť začínajú jazdiť osobné vlaky. Prevádzka verejnej osobnej dopravy na trati, ktorá bola postavená takmer pred sto rokmi, v roku 1921, bola prerušená koncom roka 2012.

V rámci „oživenia“ trate pracovníci Železníc Slovenskej republiky od februára tohto roka opravili 7 nástupišť, 3 priecestia, elektrické zariadenia, výhybky, vymenili návestné znaky či tabule a ďalšie prvky železničnej infraštruktúry.

Revitalizovali sa niektoré zastávky a stanice, vrátane stanice Veľké Kapušany. ŽSR úpravy zvládli vlastnými kapacitami s nákladmi takmer 1,4 milióna eur. „Osobne sa teším, že tu dnes opäť začínajú premávať osobné vlaky, tento región a jeho obyvatelia si zaslúžia podporu,“ uviedol v tejto súvislosti generálny riaditeľ ŽSR Juraj Tkáč.

Trať Veľké Kapušany – Bánovce nad Ondavou je zároveň jednou z tých, kde pribudli tabule označujúce stanice alebo zastávky v jazyku národnostných menšín. V rámci plánu ŽSR do konca roka bude dvojjazyčne označených viac ako 70 dopravných bodov.



ŽSR OPÄŤ NA ARCHÍVNYCH DŇOCH

Už tradične, aj tento rok sa zamestnanci Archívu ŽSR zúčastnili celoslovenskej konferencie s medzinárodnou účasťou Archívne dni. Tento raz sa konferencia konala v historických priestoroch Župného domu v Nitre koncom mája.

AUTOR: Ivana Popluhárová, SNÍMKA: ŽSR



NITRA – Témou tohtoročných Archívnych dní bol prechod od papiera k elektronickým, resp. zdigitalizovaným dokumentom pod názvom Od elenchu po e-archív, Archívne a registratúrne pomôcky včera, dnes a zajtra. Na konferencii za Archív ŽSR vystúpila archivárka ŽSR Daša Krčová s príspevkom Od atramentu k elektronickému prostrediu alebo zmeny v organizácii správy registratúry na železnici. V príspevku prezentovala predpisy, ktoré sa zaoberali kancelárskou a spisovou službou od najstaršieho predpisu z roku 1924 až po súčasný Registratúrny poriadok. Tiež sa zamerala na vývoj evidencie záznamov a rôznych evidenčných pomôcok. Celý článok, ktorý bude uverejnený v zborníku z konferencie spolu s prezentáciou, si môžete pozrieť na webovej stránke ŽSR v sekcii Archív ŽSR.

REKONŠTRUKCIA FANTOVEJ BUDOVY

V Česku začali prvé práce s rekonštrukciou fasády a strechy historickej Fantovej budovy. Obnova tejto významnej secesnej pamiatky potrvá dva a pol roka a predpokladané celkové investičné náklady budú 212 miliónov korún.

AUTOR: Pavel Tesař, SŽDC, (liz), SNÍMKA: Tomáš Johánek

PRAHA – Slávnostné otvorenie celej investičnej akcie sa uskutočnilo 18. júna na pražskej Hlavnej stanici za účasti generálneho riaditeľa SŽDC Jiřího Svobody. „Príprava tejto rozsiahlej rekonštrukcie prebiehala vzhľadom na význam celej budovy v tesnej spolupráci s pamiatkarmi. To znamená, že všetky stavebné a technologické postupy boli navrhnuté tak, aby zodpovedali požiadavkám štátnej pamiatkovej starostlivosti,“ povedal pri tejto príležitosti.

PRÁCE ZAČNÚ NA KRAJNÝCH VEŽIACH

Secesná výpravná budova pochádza z rokov 1901 až 1909. Cestujúcim slúžila až do otvorenia nového podzemného odbavovacieho terminálu v roku 1977. Dnešný názov nesie podľa svojho architekta Jozefa Fantu. Stavebné a reštaurátorské práce zrealizuje spoločnosť AVERS a úpravy budú prebiehať po etapách. Pracovať sa bude vždy v krajnej veži a priľahlom krídle objektu. Nakoniec sa bude zisťovať aktuálny stav strednej časti budovy, ktorá prešla rekonštrukciou nedávno.

Odstráni sa degradovaná a odľúknutá omietka a nahradí ju nová vápenná. Všetky umelecké prvky sochárskej výzdoby, kamennej sochárskej výzdoby a umelecko-remeselné prvky z ocele budú odborne renovovať reštaurátori s licenciou. Súčasťou stavebných prác bude tiež odstránenie nefunkčných prvkov, napríklad oceľových konzol alebo rozvádzačov.

Po odkrytí strešnej krytiny sa podrobne posúdi stav konštrukcie krovu, následne sa ošetrí prostriedkom proti drevokaznému hmyzu, hnilobe a plesniam. Nové bude latovanie, položí sa nová strešná krytina a urobí sa klampiarske oplechovanie. Neopraviteľné výplne, prípadne ich časti, budú nahradené presnými tvarovými i materiálými kópiami. Rekonštrukcia vnútorných priestorov Fantovej budovy pripravuje SŽDC ako samostatnú investičnú akciu. S jej realizáciou sa počíta od roku 2021.

NA RAD PRÍDE AJ PREDLŽENIE PODCHODU

Stavebným ruchom by mala na prelome tohto a budúceho roku ožiť tiež časť pražskej hlavnej stanice. Vtedy začnú práce na predĺžení severného podchodu smerom k mestskej časti Praha 3. Cestujúci z vlaku sa tak dostanú pohodlne nielen k novostavbám developerského projektu Churchill Square, ale tiež k areálu Vysokej školy ekonomickej. Práce by mali trvať celý budúci rok, dopravné obmedzenia budú prebiehať v nočných výlukách tak, aby bol minimalizovaný dopad na bežnú prevádzku. Predĺženie podchodu bude riešené tak, aby bolo možné v budúcnosti rozšíriť nástupište v priestore koľaje 34 a 40B. V rámci druhej fázy prác na hlavnom nástupišti sa počíta s rekonštrukciou nástupíšť 5 až 7 a tiež informačného a orientačného systému v celej stanici. Realizáciu tejto akcie predpokladajú v rokoch 2024 až 2027. Celkové investičné náklady na obidve fázy stavby dosahujú 975 miliónov korún.

OSEMSMEROVKA A SUDOKU

Š Ú O A Š Y V N S O P Ě P V K O K S I L D Í S E M Y R C H S U K O P A
K L A K A E M C H A B O S Ě B R J J I A Ô A U T O M O B I L I Z M U S
A C I N R E Z A J Č A O U Ž A Z A Z N A M E N Á V A N I E U S B L P
D C K A Á Ú P A Ě U N V Z H U B C A I Y O O R T C B A D R Ě U O E I
A E N Č M V H A K Ě S I R E L P K S V C C D O Ú L K I Č A I C I C K
E D K V K I V L C T O T V Ž I I R A A Y E I C H A B E C A I Ž U R R H
A Á Ě A V O T N O K S E N O Ž A E E K G Ň A T E N T Á T L U S Á O A
R K U N N L M S Ě S A I R K L A V L S N O O N A Ž Í R K O T Ě V S K
V Y B I L A I U O A Ě N T A D S U L A I V H P Y T Á T Š M H E I S I
I I R K M L N Z N N N Z S A T S R N R V A A O S A I I O S R E C H P N
E A E O A P Á D U I Ž V **S A M O** Á Ě **T R N K A** L Y T T E H I N R O O
M U L T I P R O C E S O R N A G T K S T I M A L U C H E R Š A T A K R
E O Ú R E Á P O A Í P M M É I I A A I O E , A Ě A B O N S L R A N T
M P Ě K Š I A L V P D A U C U Z M R K Š V D Z O B E Z I T A A Ň D Í O
U A A U E V N K E I R S K S O R E É P I Á I I S P Á L A E A S V S Y
Ž B L D N I É A Ě A Z E I L A Z O P C H V Z S T O P A D M R R T S A R
L L A Á A D T O V T V Á D K O R O T U O U Y Č E Ě Á L I T S A M Ě K
A Š T V L I A L I O S I T N O A A O K S R Í F I V A I N G L T P M Ž
V K N A D E Ô I L K D Ž A O A T E M C Ě T T Í O T Í S K A L Í V I A
O A U I Č K H Č L Ž Y N T Á R U K A L A P O K E R P R Č Ě B V A O A
Š K J K A K A O Á H C N A L G K R I V K A L I E V T I P K Á R K A A
U Ě S O N R Á R T I B R A K Ž O A A T O V A R Y L R S Ě E I R U D Z
F I L I P A D R A A Ň O R U S P Ě D R E T E M A K E D A Ý N O S Á L

ÁČKÁR, AKOŽE, AKURÁTNÝ, ANDER, ANDRÁŠ, ANETA, ANTIREZONANCIA, APPLE, ARBITRÁRNOST, ARCHIVÁR, ASPIK, ASTROFY-
ZIKA, ATÉNA, ATENTÁT, AUTOMOBILIZMUS, BABKA, BACÚCH, BLATO, BLŠKA, CEDÁK, CHABEC, CHABOST, CICIČIK, CIGÁN, CROSS,
CYGNI, CYNIK, DAUCUZ, DEKAMETER, DEKAN, DLANE, DLŽIL, DRAHOTÍNA, DRÁMY, DRÁŽDIDLO, ELEKTROCHÉMIA, ERATO,
ESKONTOVAĚ, FILIPA, FUŠOVAL, GLANC, GNAVI, HOLUBIARSTVO, HRIALA, IMPROVIZÁTORKA, INŠIE, ÍRSKO, ÍSKAL, JAZERNICA,
JUNTA, KAKAO, KLAKA, KOMUNISMUS, KRAUL, KRIČALA, KRIVKALI, KRYOTRONIKA, LÍVIA, MALÁLEHOTA, MARAS, MARINOVAĚ,
MASTÍ, MASTIL, MLZAL, MONOCYKLUS, MOŽNOSTI, MULTIPROCESOR, NASTLAĚ, NEPRÍVETIVOSĚ, NOSÁL, OBČUĚ, OBEZITA, OB-
HLIADNUĚ, OCEŇOVANIE, OČILO, OKAŇA, OKINAVČANKA, OKRÚHLOSĚ, ONUCA, OTVOR, PACKA, PIATOK, POKNÍSAĚ, POKUS, PO-
KUTA, POSADA, POZALIEZAĚ, PRAČLOVEK, PRAGMATISTKA, PREKOPAL, PRESIAKAĚ, PSYCHOTERAPIA, PULEC, RASTR, RÁTAM,
ROZPOČÍTAVAĚ, SAMOVZNIEIVOSĚ, SCÉNA, SÍDLISKOKVP, SITNO, SKANDOVANIE, ŠKICA, ŠLIAM, SLOVINČAN, SMOLIAR, SOSNA,
SPÁLA, STATÍV, ŠTÁTÝ, STOPA, SUCUS, SUROŇ, SVĚTOKRÍŽAN, TITRÁCIA, TOVARY, TRASKAVINA, TRHAJ, TUŽIĚ, UHLIE, UPÚTALI,
URBAN, UTOROK, UVÁDZA, UZBEK, VERANDA, VERKAJK, VIDIEK, VIEME, VIETE, VIOLA, VLIALI, VLKOVÁ, VRTOŠIVOSĚ, VŠADE,
VSALA, VTIPKÁRKA, VYBIL, YANKEE, ZÁPEKA, ZAZNAMENÁVANIE, ZDURIEĚ, ZHUBCA, ŽIARI, ŽLTAČKÁR

VÝHERCA JÚNOVÉHO ČÍSLA: Marián L.

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

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

BLAHOŽELÁME

Životné jubileum 60 rokov oslávil 3. júla kolega **Ján Pišák**, ktorý pracuje ako dozorca výhybiek v ŽST Šahy. Pri tejto vzácnnej príležitosti sa mu chceme poďakovať za skvelú spoluprácu a zo srdca mu prajeme pevné zdravie, veľa šťastia, optimizmu a elánu do ďalších rokov života.



Prednosta stanice a kolektív zamestnancov

Životné jubileum 50 rokov oslávil 8. júla náš zamestnanec **Peter Jalč**, ktorý pracuje vo funkcii traťový robotník v SMSÚ ŽTS TO Margecany na pracovisku Mníšek nad Hnilcom. Milý Peter! Nech je tvoj ďalší život ako sen, užívaj si každý deň. Nemaj od starostí žiadne vrásky a maj v každej chvíli veľa lásky. Srdečne ti blahoželáme ku krásnemu životnému jubileu. **Kolektív SMSÚ ŽTS TO Margecany a ZOZZ pri TO Hnilce**

Významné životné jubileum 50 rokov oslávi 13. augusta náš kolega, zamestnanec ŽST Haniska pri Košiciach, **Henrich Gécí**. Pri tejto príležitosti mu srdečne gratulujeme a do ďalšieho života prajeme pevné zdravie, veľa osobných a pracovných úspechov, spokojnosť doma aj na pracovisku a veľa optimizmu do ďalších rokov života. **Vedenie ŽST Haniska pri Košiciach a kolegovia**



Životné jubileum oslávi 15. augusta aj naša milá kolegyňa, výpravkyňa NŽST Čečejuvce, **Olinka Dindošová**. Pri tejto príležitosti jej srdečne gratulujeme a do ďalšieho života prajeme, nech slza bolesti jej tvár nikdy nezmáča, žiaľ a smútok nech sa jej chrbtom otáča, nech len zdravie, šťastie, láska a добрota sú náplňou jej života. Veľa osobných a pracovných úspechov, spokojnosť doma aj na pracovisku a veľa optimizmu do ďalších rokov života. **Vedenie ŽST Haniska pri Košiciach a kolegovia**

27. júna oslávil krásne životné jubileum 50 rokov náš kolega **Ján Holotňák**, rušňovodič-elektromontér OTV

Margecany. K tvojim narodeninám pozdrav ti posielame a v ňom všetko krásne želáme. Sladké noci, dni slnečné a chvíle šťastia nekonečné. Do tvojich spomienok už sa veľa zmesť, šťastie i slzy, chvíle bez bolesti. Prajeme telu zdravie, ruke pevný stisk, pokoj do srdca i nejaký ten zisk. Sme s tebou všetci, čo ťa máme radi, na zdravie pripíme, nech si večne mladý! Všetko najlepšie k narodeninám, veľa šťastia, zdravia a dobrých priateľov okolo seba. **Kolegovia zo SMSÚ EE TV Košice**



Krásne životné jubileum 50 rokov oslávi 20. júna naša kolegyňa **Elena Vidová**, ktorá v roku 1987 nastúpila ako operátorka v ŽST Poprad-Tatry, kde doposiaľ pôsobí. Milá Elenka, vyvaruj sa rán, ktoré sa dlho hoja. Miluj ľudí, čo za to stoja. Dosiahni v živote len to, čo chceš. A ži svoj život tak, že nič neofutuješ. Maj úsmev na tvári aj po slze, pevné zdravie, šťastie a pohodu. **Vedenie ŽST Poprad-Tatry, ZOZZ a kolegovia**



POĎAKOVANIE

Svoju aktívnu pracovnú činnosť ukončil na železnici 30. júna dozorca výhybiek ŽST Sereď **Vladimír Weiss**. Pri tejto príležitosti mu chceme poďakovať za jeho dlhoročnú prácu a popriať v ďalších rokoch jeho života veľa, veľa zdravia, šťastia, radosti a spokojnosti v kruhu najbližších. Milý Vlado, zaslúžený dôchodok v zdraví si užívaj, dlhé roky v kruhu blízkych nažívaj a dobré vítko pritom popíjaj. Krásne dni plné šťastia nech ťa sprevádzajú, to ti bývalí kolegovia zo srdca prajú. **Kolektív zamestnancov NŽST Sereď a vedenie ŽST Galanta**



V prvý júlový deň úspešne zavŕšil svoju železničiar-sku kariéru náš kolega, výpravca ŽST Kraľovany, **František Plavák**. Po dlhých rokoch odslužených

v ČSD a ŽSR odišiel do zaslúženého predčasného dôchodku. Do ČSD nastúpil 1. novembra 1980. Pri tejto významnej príležitosti ti chceme poďakovať za všetko úsilie, poctivú a kvalitnú dlhoročnú prácu. V novej životnej etape ti prajeme veľa pevného zdravia, pohody a síl pri vykonávaní „náročných“ dôchodcovských povinností v kruhu svojich najbližších. **Vedenie ŽST Kraľovany a kolektív zamestnancov ŽST Kraľovany**



SPOMÍNANIE

„Dotklo srdiečko, prestalo biť. Zavreli sa oči tvoje, nemôžeme na teba zabudnúť. Osud je krutý, nevráti, čo vzal, zostali iba spomienky a v srdci žiaľ. Už niet návratu ani nádeje, len cestička ku hrobu nás k tebe zavedie. Kytíčku kvetov na hrob ti môžeme dať, spokojný spánok ti priať a s úctou spomínať.“

So smútkom v srdci sme si 21. júna 2019 pripomenuli 20. výročie, odkedy nás opustil náš milovaný manžel, otec a dedko **Vladimír Sedláček** vo veku 49 rokov, ktorý celý svoj život zasvätil železnici ako výpravca. Kto ste ho poznali, venujte mu tichú spomienku. **Manželka Anna, dcéry Gabika a Žaneta**



Ďakujeme všetkým priateľom, kolegom, susedom, známym z domova i zo zahraničia, ktorí sa prišli 9. júla 2019 rozlúčiť s našim drahým milovaným zosnulým manželom, otcom, dedkom a pradedkom **Branislavom Löbbom** do Krematória v Bratislave. Ďakujeme za slová útechy, ktoré ste vyjadrili položením kvetín na rakvu a svojou prítomnosťou. Prácu na železnici miloval a bola hlavným zmyslom a naplnením jeho života. **Smútiaca manželka Eva Löbbová, syn Marcel a Juraj s rodinnými a ostatnými príbuzenstvom**



PERSONÁLNE ZMENY

Generálny riaditeľ Železníc Slovenskej republiky Juraj Tkáč:

- 30. 6. 2019 odvolal z funkcie riaditeľa Odboru organizácie a riadenia GR ŽSR Marcela HAYDU,
- 1. 7. 2019 vymenoval do funkcie riaditeľa Odboru organizácie a riadenia GR ŽSR Martina KRÁĽA.

NA OBÁLKE Náместník generálneho riaditeľa ŽSR pre prevádzku Igor Polák. **TITULNÁ SNÍMKA** Ondrej Mlynka.

Len v našom
eshope :)



www.zsr.sk/sluzby-verejnosti/ine-sluzby/e-shop



Šéfredaktorka

Ivana Popluhárová
T: 920/2855,
E: popluharova.ivana@zsr.sk

Redakcia

Michal Lukáč - lukac.michal@zsr.sk
Lucia Lizáková - lizakova.lucia@zsr.sk

Layout & grafická úprava

Ondrej Mlynka - mlynka.ondrej@zsr.sk
Dávid Bozsaky - bozsaky.david@zsr.sk
Alexander Turanský - turansky.alexander@zsr.sk

Interný časopis Železničný Semafor

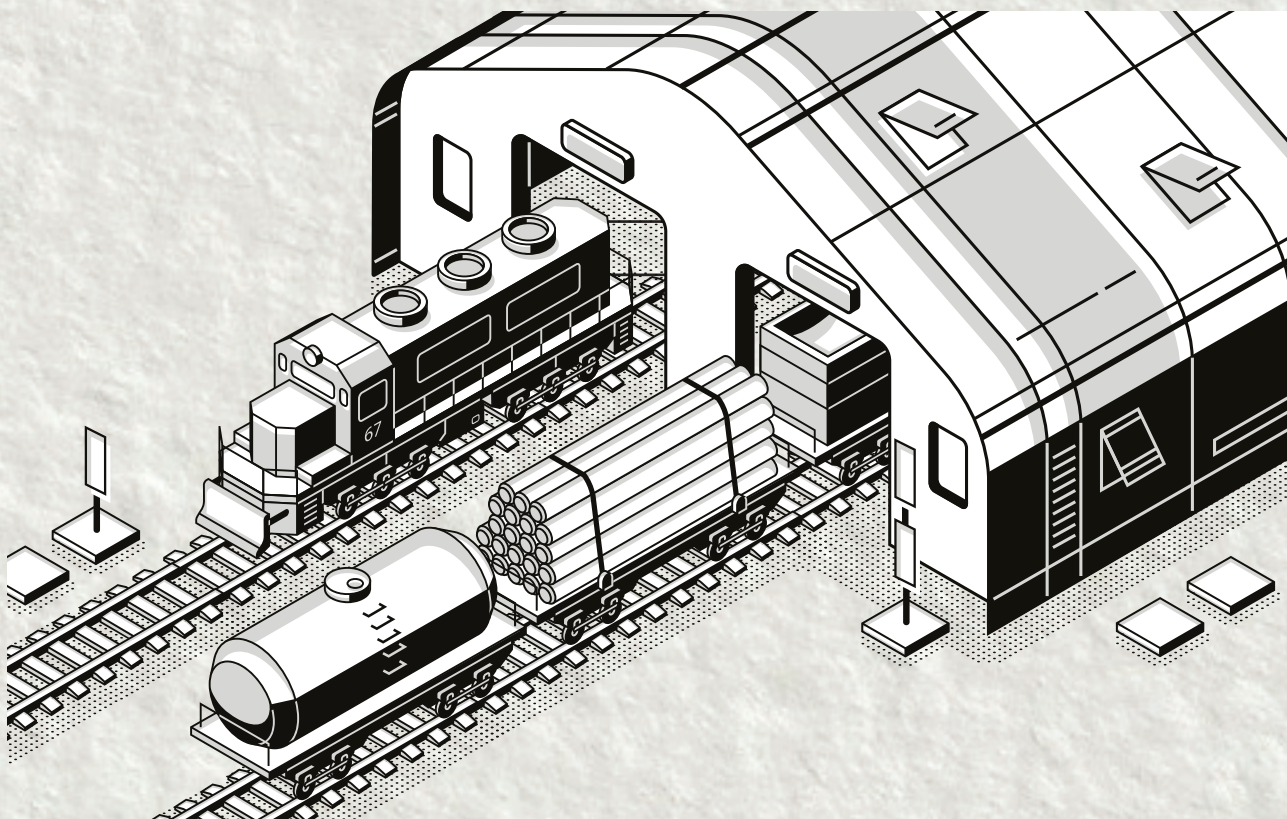
Vydáva GR ŽSR, Odbor komunikácie a marketingu, riaditeľ: František Kvarda

Adresa redakcie: Bratislava, 813 61, Klemensova 8, email: zsemafor@zsr.sk, www.zsr.sk

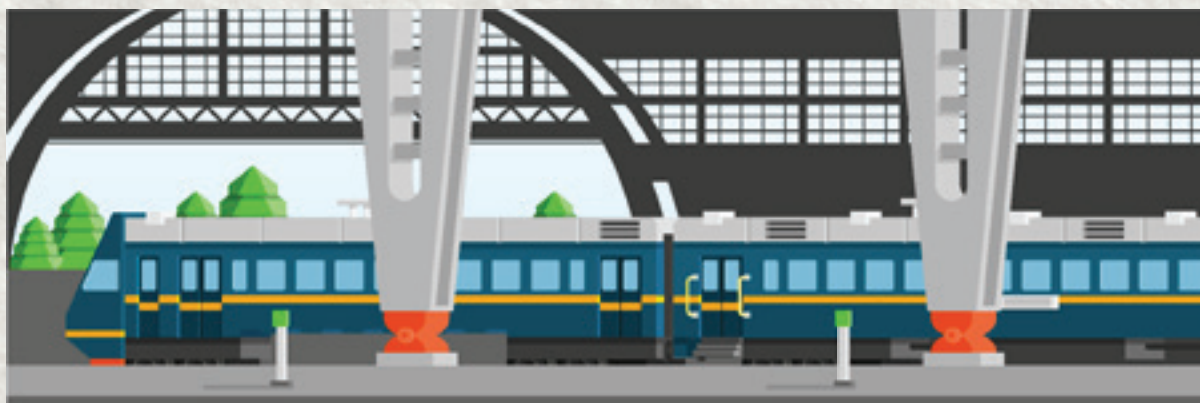
Tlač a distribúcia: ZOOM Creative, s.r.o. Medená 10, BB

PRE NAJMENŠÍCH

Vyfarbi:



Nájdí všetkých 9 rozdielov:



zdroj: freepik.com

MOSTNÝ OBVOD BRATISLAVA MÁ NOVÝCH NÁJOMNÍKOV

V areáli Mostného obvodu v Bošanoch majú nové „prírastky“, udomácnilo sa v ňom viac druhov vtákov.

AUTOR: Ivana Popluhárová, snímka: MO Bratislava

BOŠANY - Medzi udomácnenými vtákmi sú aj dravce, ktorých železniári vítajú. „Krásne nám zabezpečujú prírodnú deratizáciu a zbavujú nás hlodavcov. V roku 2018 sme im z vďaky vyrobili tri drevené búdky,“ hovorí s úsmevom Dušan Galis, vedúci SMÚ MO Bošany, ktorý nás s touto témou oslovil. Búdky následne rozvešali po blízkych boroviciach a v tomto roku jedna z nich splnila svoj účel. „Rodičia sokola sťahovavého v nej priviedli na svet štyri krásne mláďatá, ďalšie dve búdky čakajú na svojich nájomníkov. V areáli máme aj myšiarky ušaté, teda sovy, pri ktorých veríme, že sa v budúcom roku osmelia a rozhodnú sa nasťahovať. Týmto ďakujem aj svojim zamestnancom, ktorí si s tým dali námahu a dokážu sa tešiť z vecí okolo seba,“ dodáva Dušan Galis.



STRETNUTIE ŽELEZNIČIAROV PRI DOBROM JEDLE

SPIŠSKÉ VLACHY - V blízkosti železničnej stanice Spišské Vlachy sa 6. júna konala akcia s názvom Guláš, na ktorej sa zúčastnilo veľké množstvo aktívnych železničiarov z viacerých organizačných jednotiek ŽSR, ako aj dôchodcov – našich bývalých zamestnancov. O zábavu pri vynikajúcom jedle sa

postarala hudobná skupina Notáci, ktorej členovia sú taktiež železniári. Táto výborná akcia bola príležitosťou nielen pre spoločné pohostenie sa, ale aj pre prípadné zoznamovanie sa a nezáväznú debatu o všetkom, čo nám dnešný svet prináša.

AUTOR: Branislav Šurda, SNÍMKA: autor



ZAMESTNÁVATEĽ UHRADÍ, MY ZABEZPEČÍME :)



MANAŽÉR
ŽELEZNIČNEJ
INFRAŠTRUKTÚRY

Sociálny program pre zamestnancov ZSR

UBYTUJEME VÁS:

V BRATISLAVE, STREČNE, STAROM SMOKOVCI, KOŠICIACH

Nové v ponuke



STREČNO

Sokolská 375

930 **5348**

0903 282 816

recepacia.sip**strecno**@zsr.sk



BRATISLAVA

Šancová 102/a

920 **4181**

02 2029 4181

ubytovanie**sancova**@zsr.sk



STARÝ SMOKOVEC

Účelové zariadenie

931 **8648**

0911 643 680

recepacia**starysmokovec**@zsr.sk

Nové v ponuke



KOŠICE

Bajzová 14

910 **2334**

055 229 2334

ubytovna**kosice**@zsr.sk

Bližšie informácie o kompletnej ponuke služieb nájdete
na intranete ŽSR (**Organizačné zložky / ÚIVP**),
prípadne na webe: